



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANO PAISAJISTA DE LA
AVENIDA UNIDAD NACIONAL EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA
PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL AÑO 2021.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto Urbanista.

Autor

Hugo Andrés Paredes Córdova

Tutora

Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes. MSc.

AMBATO – ECUADOR

2022

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

Yo, Hugo Andrés Paredes Córdova, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Proyecto de reanimación urbano paisajista de la avenida unidad nacional en la ciudad de Riobamba provincia de Chimborazo en el año 2021”, 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 24 días del mes de febrero del 2022, firmo conforme:

Autor: Hugo Andrés Paredes Córdova.

Firma: 

Número de Cédula: 0503178832

Dirección: Tungurahua, Ambato, San Francisco.

Correo Electrónico: hugo_paredes100@hotmail.com

Teléfono: 0987010927 – (03) 2421622.

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANO PAISAJISTA DE LA AVENIDA UNIDAD NACIONAL EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL AÑO 2021.” presentado por Hugo Andrés Paredes Córdova, para optar por el Título de 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, 9 de diciembre del 2021



Firmado electrónicamente por:
**LINDA
ELIZABETH
MIRANDA
PAREDES**

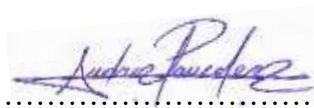
.....
Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes. MSc.

TUTORA

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, 24 de febrero 2022



Hugo Andrés Paredes Córdova

C.C. 050317883-2

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANO PAISAJISTA DE LA AVENIDA UNIDAD NACIONAL EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL AÑO 2021, 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, 24 de febrero de 2022



Firmado electrónicamente por:
**ANDREA ELIZABETH
MEDINA ENRIQUEZ**

.....
Arq. Andrea Medina Enríquez. PhD.
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:
**DIANA PAOLA
MAIGUA LOPEZ**

.....
Arq. Paola Maigua López. PhD
VOCAL

**WILSON PATRICIO
PEÑAHERRERA
ACURIO**

Firmado digitalmente por
WILSON PATRICIO
PEÑAHERRERA ACURIO
Fecha: 2022.02.24 08:22:10

.....
-05'00'
Ing. Wilson Patricio Peñaherrera Acurio. Mg.
VOCAL

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación se lo dedicó a mis padres Víctor Hugo Paredes y Mariana de Jesús Córdova y a mis hermanas Cristina Elizabeth Paredes y Ana Alejandra Paredes quienes con su paciencia y esfuerzo diario me han brindado su apoyo incondicional en mi vida estudiantil para lograr cumplir hoy una meta más, muchas gracias por su apoyo incondicional y ejemplo de fortaleza y esfuerzo diario.

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición fortalece siempre mi vida y me ha ido guiado por el camino del bien.

A mis padres Víctor y Mariana quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo, valentía y de no temer a las adversidades.

A mis hermanas Cristina Elizabeth y Ana Alejandra por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento gracias. A toda mi familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Mi profundo agradecimiento a todas las autoridades y personal que hacen la Universidad Tecnológica Indoamérica, por confiar en mí, abrirme las puertas y permitirme realizar todo el proceso investigativo dentro de su establecimiento educativo.

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA.....	1
AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR	2
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	3
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	4
APROBACIÓN TRIBUNAL	5
DEDICATORIA	6
AGRADECIMIENTO	7
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	8
ÍNDICE DE TABLAS	11
ÍNDICE DE FIGURAS.....	12
RESUMEN EJECUTIVO	15
ABSTRACT.....	16
INTRODUCCIÓN	16
CAPÍTULO 1	19
EL PROBLEMA	19
1.1. Contextualización	19
1.2. Formulación del problema.....	24
1.3. Preguntas de investigación.....	24
1.4. Justificación	24
1.5. Objetivos.....	25
1.5.1. Objetivo General	25
1.5.2. Objetivos Específicos	25
1.6. Conclusiones capitulares.....	25
CAPÍTULO 2.....	27
MARCO TEÓRICO	27
2.1. Fundamento conceptual y teórico	27
2.1.1. Fundamento conceptual.....	27
2.1.1.1. Urbanismo	27
2.1.1.2. Paisaje	27
2.1.1.3. Espacio público.....	28

2.1.1.4. Urbano	28
2.1.1.5. Espacio Urbano.....	28
2.1.1.6. Trazado Urbano	29
2.1.1.7. Sociología urbana.	29
2.1.2. Fundamento teórico	29
2.1.2.1. La Historia de la Arquitectura del Paisaje	29
2.1.2.2. El crecimiento de la arquitectura del paisaje	30
2.1.2.3. Metodología Territorial de Paisaje	30
2.1.2.4. Diseño Arquitectónico de parque Lineal	30
2.1.2.5. Arquitectura de Paisaje	31
2.2. Estado del Arte.....	31
2.3. Metodología de la investigación	42
2.3.1. Línea y Sub línea de Investigación.....	42
2.3.2. Diseño Metodológico	43
2.3.2.1. Enfoque de investigación.....	43
2.3.2.1.1. Investigación Cuantitativa.....	43
2.3.2.1.2. Investigación cualitativa.....	43
2.3.2.2. Nivel de investigación	43
2.3.2.2.1. Exploratorio.....	43
2.3.2.2.2. Aplicativo	43
2.3.2.2.3. Relacional.....	43
2.3.2.3. Tipo de investigación.....	44
2.3.2.3.1. Según el tipo de inferencia	44
2.3.2.4. Población y muestra.....	44
2.3.2.4.1. Población.....	44
2.3.2.4.2. Muestra.....	44
2.3.2.4.3. Sistema demográfico	45
2.3.2.5. Técnicas de recolección de datos.....	46
2.3.2.5.1. Encuesta	46
2.3.2.5.2. Observación.....	46
2.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información.....	46
2.3.2.6.1. Validez y confiabilidad de instrumentos.....	46

2.3.2.6.2. Plan de procesamiento de información	46
2.3.2.6.3. Análisis e interpretación de resultados	46
2.4. Conclusiones capitulares.....	47
CAPÍTULO 3.....	48
APLICACIÓN METODOLÓGICA.....	48
3.1. Delimitación espacial, temporal o social	48
3.1.1. Contexto Físico.....	48
3.1.1.1. Estructura Climática	48
3.1.1.1.1. Tipo de clima de Riobamba	48
3.1.1.2. Condiciones climáticas	49
3.1.1.2.1. Temperatura de Riobamba	49
3.1.1.2.2. Vientos de Riobamba	49
3.1.1.2.3. Precipitaciones de Riobamba	50
3.1.1.2.4. Humedad de Riobamba	51
3.1.1.2.5. Asoleamiento de Riobamba	52
3.1.2. Estructura Geográfica.....	53
3.1.2.1. Aspectos de localización	53
3.1.3. Estructura Ecológica.....	55
3.1.3.1. Flora de Riobamba.....	55
3.1.3.2. Ciclos Ecológicos de Riobamba	56
3.1.4. Contexto Urbano	58
3.1.4.1. Redes de Infraestructura.	58
3.1.4.2. Dotación de equipamiento	59
3.1.4.2.1. Áreas Habitacionales de Riobamba	59
3.1.4.2.2. Áreas de servicios de Riobamba	60
3.1.4.3. Morfología urbana	61
3.1.4.3.1. Valores Urbanos de Riobamba.....	61
3.1.4.3.2. Uso del suelo de Riobamba.....	62
3.1.5. Contexto social	63
3.1.5.1. Estructura socioeconómica	63
3.1.5.1.1. Sistemas productivos de Riobamba	63
3.1.6. Estructura social	65

3.1.6.1. Aspectos demográficos.....	65
3.2. Análisis e interpretación de resultados	66
3.2.1. Encuestas	66
3.2.2. Fichas de observación	74
3.3. Conclusiones capitulares.....	76
CAPÍTULO 4.....	78
LA PROPUESTA.....	78
4.1. Idea generadora.....	78
4.1.1. Concepto.....	78
4.1.1.1. Transición	79
4.1.1.1.1. Ciudad	79
4.1.1.2. Boulevard.....	80
4.1.1.3. Plan Masa / Zonificación	81
4.2. Anteproyecto técnico	84
BIBLIOGRAFÍA	91
ANEXOS	94
Formato de encuestas para la población de la sectorial de Riobamba.	94
Ficha de observación de la zona de estudio.....	96

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen del estado del Arte.....	41
Tabla 2. Porcentaje de Actividades Productivas de Riobamba.....	64
Tabla 3. Porcentaje de Empleos	64
Tabla 4. Porcentaje de edades	65
Tabla 5. Análisis pregunta 1.....	66
Tabla 6. Análisis pregunta 2- Espacios peatonales	67
Tabla 7. Análisis pregunta 3- Mobiliarios.....	68
Tabla 8. Análisis pregunta 4-Ocupación.....	69
Tabla 9. Análisis pregunta 5-Inseguridad	70

Tabla 10. Análisis pregunta 6-Movilidad.....	71
Tabla 11. Análisis pregunta 7-Transporte en bicicleta.....	72
Tabla 12. Análisis pregunta 8-Implementación de Boulevard.....	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Árbol de problemas.....	23
Figura 2. Infraestructura del transporte de Coahuila.....	32
Figura 3. Uso de suelo en el área de influencia del corredor Miguel Hidalgo.....	33
Figura 4. Importancia de la escala y la luz en el metro de Berlín	35
Figura 5. Propuesta del sistema integral de corredores e infraestructura propuesta.	36
Figura 6. Distancia sugerida entre el automóvil y la bicicleta.	38
Figura 7. Cambio de cobertura y uso de suelo	39
Figura 8. Estrategias para la integración de espacios.....	41
Figura 9. Rosa de los vientos del cantón Riobamba.	48
Figura 10. Temperatura.....	49
Figura 11. Gráfico de vientos.....	50
Figura 12. Gráfico de precipitación.	51
Figura 13. Gráfico de humedad.....	52
Figura 14. Gráfico de asoleamiento	53
Figura 15. Gráfico delimitación espacial	54
Figura 16. Vegetación	56
Figura 17. Contaminación.....	57
Figura 18. Redes de infraestructura	58
Figura 19. Vialidades	59
Figura 20. Áreas habitacionales y servicios	60

Figura 21. Áreas servicios.....	61
Figura 22. Valores urbanos	62
Figura 23. Uso de suelo vanos y llenos.....	63
Figura 24. Análisis pregunta 1	66
Figura 25. Análisis pregunta 2-Espacios peatonales.....	67
Figura 26. Análisis pregunta 3- Mobiliarios	68
Figura 27. Análisis pregunta 4-Ocupación	69
Figura 28. Análisis pregunta 5-Inseguridad	70
Figura 29. Análisis pregunta 6-Movilidad	71
Figura 30. Análisis pregunta 7- Transporte en bicicleta	72
Figura 31. Análisis pregunta 8- Implementación de Boulevard	73
Figura 32. Lugares de conexión urbana	79
Figura 33. Ciudad actual	79
Figura 34. Lugar por donde pasara el boulevard.....	80
Figura 35. Boulevard como generador de comercio.	80
Figura 36. Zonificación del proyecto boulevard.....	81
Figura 37. Transporte local del sector a intervenir	82
Figura 38. Tramos a intervenir.....	82
Figura 39. Referencia de la Avenida Unidad Nacional.....	83
Figura 40. Tramos Boulevard	84
Figura 41. Parque Puruhá.....	85
Figura 42. Tramo 1.....	86
Figura 43. Renders 1	86
Figura 44. Renders1-1	87
Figura 45. Tramo 2.....	87
Figura 46. Renders 2	88

Figura 47. Renders2-2.....	88
Figura 48. Tramo 3.....	89
Figura 49. Renders 3	89
Figura 50. Renders 3-3.....	90

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

TEMA: “PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANO PAISAJISTA DE LA AVENIDA UNIDAD NACIONAL EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL AÑO 2021.”

AUTOR: Hugo Andrés Paredes Córdova

TUTORA: Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación evidenció la problemática entorno al deterioro urbano paisajista de la avenida Unidad Nacional en la ciudad de Riobamba provincia de Chimborazo. En este sentido, esta zona con el paso del tiempo presentó, un descuido total lo que ocasionó un desuso, abandono por parte de la entidad municipal afectando a los moradores y dando como consecuencia espacios inseguros, desagregados y una mala imagen urbana. Por esta razón, este proyecto tuvo como objetivo principal proyectar una reanimación urbano paisajista para una mejora integral del paisaje urbano con una consecuente reactivación económica del sector de la avenida unidad Nacional en Riobamba. La metodología aplicada en la investigación fue de carácter mixto tanto cualitativa y cuantitativa, analizando de manera exhaustiva la zona para identificar las problemáticas y deficiencias en el equipamiento y mobiliario urbano del sector. Es así que, los resultados obtenidos con la aplicación de los instrumentos de investigación como son las encuestas y fichas de observación dan como resultado la regeneración del parque Puruhá y la implementación de un boulevard aplicando diferentes estrategias urbanas como es la implementación de cercas vivas, estacionamientos, infraestructura de soterramiento y cruces peatonales que conecte a este sector con las demás zonas aledañas, fundamentando un hito importante para la ciudad. Como conclusión, se determinó la factibilidad de realizar estas propuestas en los espacios públicos generando, una nueva imagen urbana al sector y promoviendo la apropiación de los moradores, visitantes y turistas nacionales y extranjeros, para revitalizar el proyecto. Además, se vio el fortaleciendo de la seguridad, evitando la delincuencia y el deterioro del sector.

DESCRIPTORES: apropiación de los moradores, boulevard, deterior urbano, hito, imagen urbana, paisajista.

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

THEME: "URBAN LANDSCAPING REGENERATION PROJECT ON UNIDAD NACIONAL AVENUE IN RIOBAMBA, CHIMBORAZO PROVINCE IN 2021."

AUTHOR: Hugo Andrés Paredes Córdova

TUTOR: Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes

ABSTRACT

The current research revealed the problem of urban landscape deterioration on Unidad Nacional Avenue in Riobamba, Chimborazo province. Thus, this area was totally neglected, which led to disuse over time, abandonment by the municipal entity, affecting the residents of the area and resulting in insecure, unregulated spaces and a poor urban image. For this reason, the aim of this project was to project an urban landscaping regeneration for an integral improvement of the urban landscape with a consequent economic reactivation of the area on Unidad Nacional Avenue in Riobamba. The methodology applied in the research was mixed qualitative and quantitative by thoroughly analyzing the area in order to identify problems and deficiencies in urban equipment and street furniture of the area. So, the results obtained with the application of research instruments like surveys and observation sheets result in the regeneration of the Puruhá park and the implementation of a boulevard by applying different urban strategies such as the implementation of living fences, parking lots, underground infrastructure and crosswalks to connect this area with the other surrounding areas by establishing a remarkable landmark for the city. As a conclusion, it was determined the feasibility of carrying out these proposals in public spaces, generating a new urban image for the area and promoting the ownership of residents, visitors and foreign tourists to revitalize the project. In addition, security was strengthened, preventing crime and the deterioration of the area were evident.

KEYWORDS: boulevard, landmark, ownership of residents, landscaping, urban deterioration, urban image.

INTRODUCCIÓN

El crecimiento de la ciudad de manera descontrolada y sin una correcta planificación en la mayoría de casos presenta espacios desagregados, abandonados y deteriorados. El deterioro es ocasionado por el descuido de la estructura urbana, empeorando la situación de vida de sus moradores. Esto suele ocurrir en mayor grado en las regiones que poseen un índice de pobreza elevado y existe una carencia de oportunidades laborales; lo que genera espacios desagregados expuestos al deterioro y disparidades económicas, sanitarias y sociales.

En la avenida Unidad Nacional ubicada en el centro de la ciudad de Riobamba, en los últimos años ha presentado una serie de factores que ocasiona el deterioro urbano; dando como resultados índices bajos de economía local, escasos espacios cómodos, insalubridad tanto para los moradores como para los transeúntes del sector; ocasionando delincuencia y una mala imagen urbana.

Se plantea un trabajo de investigación exploratoria, con el fin de identificar las necesidades del sector a través de los espacios urbano paisajísticos, proyectando calidad de vida, bienestar para el usuario y la erradicación de espacios desagregados que presentan inseguridad en la zona, información que permite el análisis integral de la problemática y generar una propuesta pertinente a las necesidades del usuario.

En este sentido, para esta investigación se utilizó una metodología cuantitativa, se aplicó encuestas a los moradores aledaños del sector identificando las problemáticas que presentan los usuarios acerca de la zona. Posterior a ello, se utiliza una metodología cualitativa mediante la utilización de fichas de observación mediante una investigación de campo con el fin de recolectar datos, para conocer las causas que producen un deterioro urbano paisajístico.

En el capítulo I.- El Problema; se realiza la contextualización, el árbol de problemas, planteamiento del problema, preguntas de investigación, la justificación, y los objetivos necesarios para evitar el deterioro urbano en Riobamba. Dentro de la contextualización se expone la problemática en un entorno macro en Latinoamérica, meso en Ecuador y micro en Riobamba, exponiendo como objetivo general en proyectar una reanimación urbano paisajística de la avenida

Unidad Nacional para mejorar de manera integral el paisaje urbano y lograr una reactivación económica en el sector.

En el capítulo II.- Marco Teórico; se centra principalmente en el fundamento conceptual y teórico, el estado del arte y se delimita los principios de investigación, las directrices de investigación y la muestra del proyecto tomando en cuenta a solo los moradores aledaños al proyecto con un radio de influencia establecido. Se identifican conceptos fundamentales para comprender el proyecto de manera integral a que es el urbanismo, paisaje, espacio público, urbano, entre otras. A más de ello, dentro del fundamento teórico se explican la importancia de la arquitectura paisajística, culminando con el análisis de proyectos con problemáticas similares con el fin de analizar componentes clave de aplicación para la propuesta.

En el capítulo III.- Aplicación Metodológica; este punto se realiza un análisis formal de manera didáctica a través de mapeos, fichas de observación, encuestas y todo lo que concierne al estado físico del área de estudio tomando en cuenta los subtemas que van a servir a la investigación. Se utiliza una metodología mixta para el análisis de la información a través de una población muestra de 160 encuestados.

En el capítulo IV.- Propuesta; se detalla la propuesta en donde se detalla los factores relevantes como el paisaje natural, los equipamientos existentes, la idea generadora del proyecto y las problemáticas y estrategias de diseño con el fin de llegar a una propuesta que cumpla con las necesidades del sector; con el fin de un entendimiento integral del proyecto.

CAPÍTULO 1

EL PROBLEMA

1.1. Contextualización

“Hoy las ciudades se describen como conglomerados que sufren de un triple proceso negativo: disolución, fragmentación y privatización” (Ramírez y Sasa, 2009, p.79).

En este sentido la separación por una urbanización desigual; fragmentación, por la producción de un territorio urbano disperso y cortado por vías de comunicación; privatización, por la apropiación, en manos primordialmente de los enormes promotores inmobiliarios, de la plusvalía que crea la metrópoli, mientras tanto que los precios son socializados al grupo de los residentes en ella. Ante dichos procesos de transformación negativos, las y los pobladores de las metrópolis reclaman el derecho a una vida de calidad. Por otro lado, estos procesos han causado lo cual ciertos analistas denominan como "agorafobia" urbana, patología producida por la degradación o desaparición de los espacios públicos (Reyna, 2015).

Actualmente, el 55% de la población en el mundo, casi 4200 millones de habitantes coexisten en ciudades, y se considera que esta tendencia vendrá en aumento. Para el 2050, se cree que la población urbana será del doble; y es así que cada 7 de 10 personas vivirán en centralidades en la ciudad. Debido a que el 80% del producto interno bruto (PIB) mundial se genera en las ciudades, si la urbanización es gestionada de manera adecuada esta podría contribuir a un crecimiento sostenible, lo que fomentara a la facilidad de innovación, productividad y el surgimiento de ideas novedosas (Castillo, 2020).

Sin embargo, la magnitud y el ritmo en que se plantea una urbanización puede crear beneficios, como el tener una población satisfecha entorno a la demanda de viviendas asequibles, sistemas de transporte bien definidos, infraestructura adecuada y servicios básicos; además de empleo para casi los 1000 millones de habitantes en niveles de pobreza que habitan en asentamiento urbanos informales. Los conflictos en las zonas urbanas van en aumento y casi el 60% de

las personas son desplazadas a vivir en zonas periurbanas a la fuerza (De Gregorio, 2021).

Es de tal manera que, al construir una ciudad en muchos de los casos, los patrones de uso de suelo y la estructura física permanecen durante generaciones, generando un espacio de expansión no sostenible cuyo suelo urbano supera el crecimiento de la población, por lo que se espera que en más de tres décadas exista alrededor de 1,2 millones de km² de nuevas superficies urbanas. Las expansiones han ejercido sobre los recursos naturales y la tierra una presión que ha producido resultados detestables. Esto debido a el 70% de emisión de gases generan el efecto invernadero y las ciudades son responsables de los dos tercios de consumo energético (Cortizo, 2020).

América Latina cuenta con las ciudades de mayor población mundial, siendo las áreas metropolitanas de México y Sao Paulo las causales de grandes problemáticas debido a su crecimiento excesivamente desordenado y rápido (Navarrete, 2017). El 80% de los ciudadanos viven en ciudades, América Latina es de las regiones más urbanizadas del mundo esta urbanización va creciendo de manera desordenada, esto ha causado problemas de informalidad en tres dimensiones como son vivienda, transporte y trabajo. Estas informalidades son la causa principal de baja productividad en las ciudades de la región, es por ello que las grandes urbes de América Latina ofrecen menos oportunidades de desarrollo que otras en el resto del mundo.

Aragón describe al deterioro del medio urbano como un espacio disfuncional en donde el hábitat del ser humano ha sido comprometido y tiende a impedir la satisfacción correcta y regular de sus pobladores; perjudicando de manera consiente a la salud física y mental de los individuos. La urbe en Latinoamérica en su proceso de desarrollo tiende a generar un importante crecimiento poblacional, producto de un constante flujo de inmigrantes y aumento natural alto. En las metrópolis debido a que cada vez menora su tamaño los problemas se tornan más agudos, existe una desmesurada concentración de inversiones, servicios, oportunidades laborales y avances en la cultura que conllevan al desarrollo de las naciones en Latinoamérica (Aragón, 2001).

El desarrollo urbano depende de cuidados y adecuada planificación con el fin de normar, disminuir y evitar los impactos negativos que se puedan dar a futuro; por lo que se debe lograr a través de la sustentabilidad la conservación de los recursos naturales, conservando la naturación urbana. Una mala configuración urbana puede generar viviendas precarias dadas en superficies marginales; estas pueden carecer de agua potable, alcantarillado, contaminación ambiental, entre otros, lo que se puede considerar como un espacio de pobreza (García & Castro, 2021).

Los conflictos espaciales urbanos se derivan del análisis teórico de múltiples estudios donde se demuestra que son reales y se producen debido a problemas sociales. Se pueden observar los tres tipos de entradas relacionadas con el estudio: el marketing urbano y sus implicaciones en los procesos de urbanos y homogenización de las ciudades globales, los GPU y su relación con el entorno inmediato y los usuarios, y el espacio público como lugar de encuentros y nuevas actividades sociales, los mismos que tienen relación directa con los modelos de gestión pública, generando conflictos público-privados dentro del objeto de estudio; produciendo así nuevos fenómenos de estudio relacionados con el objeto de la investigación (Güell, 2019).

En la ciudad de Quito el teleférico a sus 8 años de funcionamiento ha sido parte de grandes problemáticas relacionadas a la administración y mala gestión por parte del municipio de la ciudad; en donde desde las entidades municipales, los promotores y los inversionistas de los locales generaron problemas con relación al funcionamiento y mantenimiento de las áreas que en un inicio eran parte integral del proyecto (Velásquez, 2015).

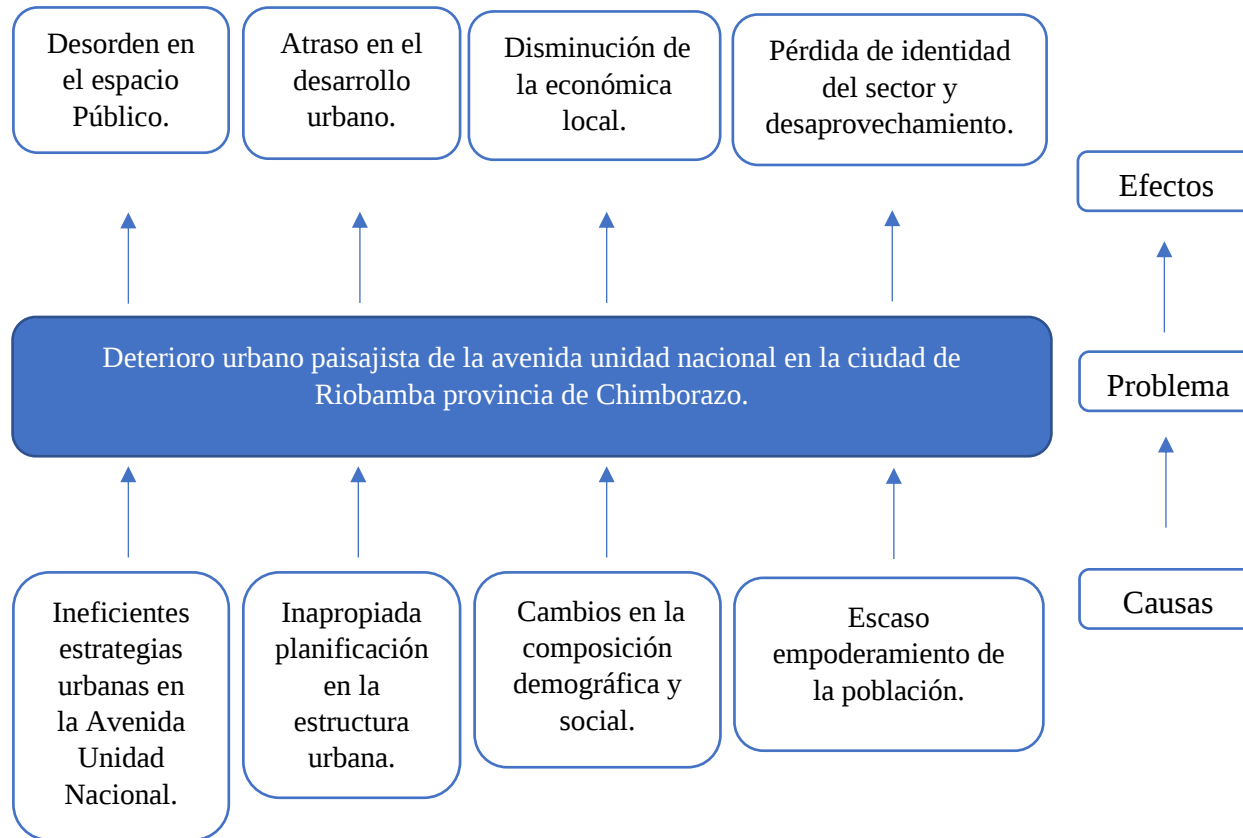
El proyecto en la ciudad, paso de ser un espacio seguro de grandes espacios públicos y acompañado de locales comerciales en donde los usuarios eran ávidos de consumo, a ser un espacio inseguro utilizado por distintos grupos sociales de los que se esperaba al inicio. El teleférico al ser un proyecto icono de la ciudad y frecuentado para distintas actividades para las que fue creado; se lo visualiza como un motivo importante de análisis dentro de la investigación.

Riobamba se ha desarrollado significativamente en los últimos años, gracias a su desarrollo y la migración de la población de las parroquias rurales a las urbanas, pero todo esto no ha sido planificado, lo que ha llevado a la expansión en los alrededores. Es así que, cuando se crea una nueva comunidad o asentamiento, la autoridad competente está obligada a brindar ciertos servicios, como áreas verdes, infraestructura de educación y saneamiento, y transporte eficiente, que conducirán a la creación o reorganización de rutas de buses para atender la movilidad de sus residentes. Estos departamentos no siempre satisfacen las necesidades de la ciudad.

En este sentido, la expansión urbana no planificada y la ineficiencia del transporte público en oferta, demanda, costo y tiempo han provocado que las personas opten por usar vehículos privados para viajar, trasportarse dentro del sector lo que genera algunos problemas como son: congestión del tráfico, contaminación ambiental, auditiva, visual y daños en vías centrales donde son permitidos ciertos automóviles, esto ha ocasionado que la avenida Unidad Nacional sea una vía de gran afluencia vehicular y escaso flujo peatonal originando delincuencia y abandono.

Figura 1.

Árbol de problemas



Nota: En este árbol de problema se muestra la problemática, las causas y efectos del proyecto de tesis, elaborado por Paredes A. (2022).

1.2. Formulación del problema

¿Cómo superar el deterioro urbano paisajístico de la avenida Unidad Nacional de la ciudad de Riobamba para recuperar espacios vacíos en el año 2021?

1.3. Preguntas de investigación

- ¿En qué estado se encuentra la Avenida Unidad Nacional y de qué manera se puede intervenir?
- ¿De qué manera afecta esta avenida al flujo peatonal y vehicular de la ciudad de Riobamba?
- ¿Cómo altera esta avenida a la imagen urbana de la ciudad de Riobamba?
- ¿Cómo generar seguridad a los usuarios de la Avenida Unidad Nacional?
- ¿De qué manera se puede generar una apropiación del espacio urbano?

1.4. Justificación

Esta investigación es necesaria ya que Riobamba es una ciudad sin espacios de relación, sin identidad, de ahí, la idea de rescatar el vacío urbano y de convertirlo en un espacio público conector de la ciudad de Riobamba.

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

La no recuperación de este espacio público, permite que siga prevaleciendo el problema dentro de la ciudad y que a un corto plazo llegue a convertirse en un espacio sin ningún tipo de significado para la ciudad de Riobamba. Con esto, se incentiva la crítica constructiva, hacia el contexto urbano que existe en la ciudad y la reformulación de la misma, con la visión de generar espacios públicos correspondientes a un sitio y un contexto en específico, pensando como un conjunto urbano, arquitectónico y paisajístico.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Proyectar una reanimación urbano paisajística mediante una mejora integral del paisaje urbano para la reactivación económica del sector de la avenida unidad Nacional, en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo en el año 2021.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Identificar el estado actual de los elementos del sector para determinar las falencias y su posterior adaptación al proyecto urbano.
- Conceptualizar la problemática existente para desarrollar estrategias de regeneración urbana.
- Diseñar una propuesta de rehabilitación urbana en la avenida Unidad Nacional y el parque Puruhá para mejorar las condiciones del espacio público.

1.6. Conclusiones capitulares

- Se identifica las principales causas entorno al problema del sector de la avenida Nacional de la ciudad de Riobamba, en donde se considera que las ineficientes estrategias urbanas han generado un desorden en el espacio público; lo que conlleva a la incrementación de espacios desagregados e inseguros.

- Además, la inapropiada planificación en la estructura urbana y el descuido por parte de las autoridades provoca un atraso en el desarrollo urbano; lo que conlleva a que los usuarios sean partícipes de un espacio descuidado y que no logra mejorar la calidad de vida de sus moradores.
- La composición demográfica y social en la zona a sufrido de varios cambios en la zona desacertados, lo que a concluido en la disminución de la economía local; perjudicando de manera seria a sus moradores.
- Estas problemáticas han causado que exista un escaso empoderamiento por parte de la población de la zona, generando una pérdida de identidad del sector y el desaprovechamiento de sus áreas públicas, de sus espacios y de sus componentes urbanísticos.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamento conceptual y teórico

2.1.1. Fundamento conceptual

2.1.1.1. Urbanismo

El urbanismo se encarga del análisis de los asentamientos humanos a través de un conjunto de disciplinas para su total diagnósticos, intervención y comprensión. Se basa en el estudio de la geografía urbana para comprender los espacios urbanos con el fin de planificar las intervenciones adecuadas para el espacio. El termino urbanismo se origina por el ingeniero y arquitecto catalán Ildefonso Cerdá a finales del siglo XIX, estudio determinado a la organización espacial en la ciudad centrada en crear una actividad autónoma (Marchena, 2017).

Según Calderón y Vásquez (2021) define al urbanismo como una práctica social o una disciplina que se basa en definir la situación actual y la ordenación de un desarrollo temporal y espacial a través de un carácter voluntario y técnico. Esto se da con el fin de analizar las necesidades sociales y materiales de los habitantes en la ciudad; el actuar está destinado a concretar un plan con un instrumento de intervención o gestión urbanística.

Schiappacasse y Müller (2008) lo define como un proceso de análisis de una zona urbana, cuando esta comienza a declinar debido a un proceso de deterioro, acelerando la dificultad de una rehabilitación adecuada. A más de ello, menciona que es un conjunto de espacios y edificios que predominan en los espacios públicos y en donde se generan actividades económicas y complementarias. Estos espacios proporcionan de bienestar social y apoyo mediante actividades económicas, recreativas, culturales y sociales a la población.

2.1.1.2. Paisaje

A través del estudio de Paredes (2017) se identifica al termino paisaje como un territorio o lugar que puede ser visualizado en conjunto desde un punto

determinado. Se puede referir a un espacio urbano o rural mientras que este sea un bien natural y es apreciado por su belleza en particular. Puede ser considerado como una composición de un dibujo o pintura que representa un paisaje, en donde el paisaje posee connotaciones culturales y puede interpretarse como un código simbólico que habla en pasado, presente y futuro acerca de la cultura.

2.1.1.3. Espacio público

Canella y Mangiamelli (2016) menciona que el espacio público no debe ser un espacio residual entre edificios y calles, tampoco debe ser un espacio vacío. El espacio público debe generar confort ante sus usuarios logrando zonas que cumplan con las necesidades de los habitantes y logren convertirse en espacios potenciales. El espacio público en la ciudad debe ser un indicador de calidad, este debe ser un instrumento privilegiada de la política urbanística para generar un valor ciudadano mediante la infraestructura.

2.1.1.4. Urbano

Es un adjetivo que indica que algo es relativo o perteneciente a un espacio de la ciudad, una de las características de las zonas urbanas es que contiene a una población numerosa, alta en su densificación y está dedicada a actividades del sector secundario y terciario por lo que logran una economía activa tanto en la industria, servicios y en el comercio (Argeñal, 2016).

2.1.1.5. Espacio Urbano

El espacio urbano es aquel que pertenece y es relativo a la ciudad, en donde el área o zona es de alta densidad poblacional y en donde cuyos habitantes no se dedican a tareas agrícolas. A pesar de que no existe una definición única se considera en la ciudad como una aglomeración de más de 5.000 habitantes y con una minoría del 25% dedicada al área agrícola; por lo que pasa a ser un paisaje propio en la ciudad y una centralidad, con la noción de ser un sinónimo de área urbana o medio urbano (Maradiaga, 2017).

2.1.1.6.Trazado Urbano

La de forma de la ciudad se ve definida por sus límites, su dimensión y su extensión física las cuales constituyen un perfil de la ciudad en su perfil y en planta a través de su contorno. Las características son definidas por un elemento de trazo y forma, es decir la red de vías de circulación se desarrollan por las arterias principales hasta las calles pequeñas del vecindario. Cada trazo de la ciudad conforma una ciudad la cual combina varios tipos de trazas (Velásquez, 2015).

2.1.1.7.Sociología urbana.

Peries (2021) en su estudio define a la sociología urbana como un espacio de la sociedad en donde al formarse por una agrupación de individuos estos lo rigen entorno a sus necesidades, normas o una forma de vida similar siendo en un conjunto organizado de habitantes que se encuentran en una cultura y territorio en común. La ciudad se da en diferentes ámbitos, derivada de sus habitantes y la influencia de ella en sus espacios.

Los sociólogos suelen definirlo como el estudio de los habitantes y su desenvolvimiento en un entorno dentro de la ciudad, se enfatiza que este depende de su densidad y la dimensión del territorio poblacional: en donde los agentes son parte de una realidad urbana pasada y actual. Por lo que es de gran importancia que exista una influencia de todos los actores poblacionales como las personas, las instituciones gubernamentales y el espacio, creando interrogantes ante la comprensión de la sociología, así como de las zonas complementarias del urbanismo y de sus ramas estudiadas, El espacio urbano desarrolla una calidad de vida dependiendo del diseño de las ciudades, su realización y las consecuencias sociales que se originan entorno a un diseño urbano y sociológico (Porcel, 2016).

2.1.2. Fundamento teórico

2.1.2.1. La Historia de la Arquitectura del Paisaje

La jardinería es una actividad vieja que se empezó una vez que la población inició a vivir en metrópolis. El cultivo de plantas permitió que las comunidades nómadas, hasta el momento dedicadas a la caza y el pastoreo, se asentaran para

ejecutar la agricultura y vivieran en conjuntos de población más grandes. El diseño de jardines fue tanto una práctica famosa como un aspecto del estilo de vida aristocrático de las clases adineradas. En las culturas egipcias y romana además fomentaron los parques y jardines. En las metrópolis los jardines estaban en patios interiores de las casas (Blanco, 2017).

2.1.2.2. El crecimiento de la arquitectura del paisaje

Los precursores de la arquitectura del paisaje pertenecientes a Inglaterra como Paxton y Repton, mientras que en Norteamérica lo fue Downing; los cuales planificaron jardines privados y haciendas para después laborar en el diseño de los parques públicos y el aumento en las localidades.

Para 1858 fueron los ganadores del concurso de diseño del central park, en donde se diseñaron parques de manera separada entre los años de 1860 a 1870; en 1899 se juntaron a once arquitectos en el diseño de los parques. Por lo que, en la década de 1930, mediante las administraciones locales y el régimen federal se promovió la creación de un conjunto de carreteras para la planificación de paisajes en la conducción recreativa (Blanco, 2017).

Es por tal razón, que los arquitectos son parte importante de la nivelación y alineación entorno a la planificación de especies vegetales.

2.1.2.3. Metodología Territorial de Paisaje

La aplicación de la metodología pide la participación de la sociedad para una colaboración inherente, sin embargo, pese a que se han dicho procesos los cuales promueven la colaboración de la ciudadanía hay procesos como hacer encuestas, entre otros que pese a que no permanecen considerados resultan muy efectivos (Calaza, 2016).

2.1.2.4. Diseño Arquitectónico de parque Lineal

Según López (2016) lo define como: “Los espacios públicos deben ser analizados para evaluar su capacidad de albergar un amplio rango de acciones corporales incluyendo aquellas que se dan frecuentemente pero que no fueron planteadas originalmente” (p.21).

Los llamados parques lineales o “greenways” se conforman en una elección para incrementar el coeficiente de área verde por ciudadano. De esta forma además es una enorme elección para aprovechar zonas de franjas de defensa que no tienen que ser usadas por la vulnerabilidad y peligro que representan. Al ser prohibitivas para la creación de construcciones, resultan espacios aprovechables para la utilización recreativo y goce social poblacional cumpliendo simultáneamente el propósito de defender riberas de ríos, lagos y quebradas.

Otra característica es la más grande expansión longitudinal que transversal, por consiguiente, los parques lineales se adaptan a las irregularidades de la geomorfología del suelo, ocasionando un leve efecto al paisaje natural. Esta infraestructura urbana se va convirtiendo en un enorme llamativo de la urbe y en sitios turísticos que impulsan la economía de los países. De manera constante se dificulta la asociación del paisaje con la arquitectura, sin embargo, el diseño del paisaje es relacionado con la naturaleza y posee el poder regenerado de un espacio a través del progreso del ámbito natural (Domínguez, 2015).

2.1.2.5. Arquitectura de Paisaje

La Arquitectura del Paisaje, nació del diseño de jardines, empero la concepción de hoy sale de este ambiente cerrado privado y se abrió hacia el territorio, hacia los espacios abiertos y públicos. La Arquitectura del Paisaje planifica, diseña y gestiona el paisaje. Conforme con la American Society of Landscape Architects ASLA implantada en 1899, “La Arquitectura del Paisaje engloba el estudio, el planeamiento, el diseño, la administración y la gestión del ámbito natural” (Calaza, 2016, p.53).

2.2. Estado del Arte

Título: Políticas públicas de desarrollo urbano y su impacto en la renta del suelo. Caso de estudio. El boulevard “Luis Maldonado Colosio” de saltillo, Coahuila.

Autor: Villarreal P.

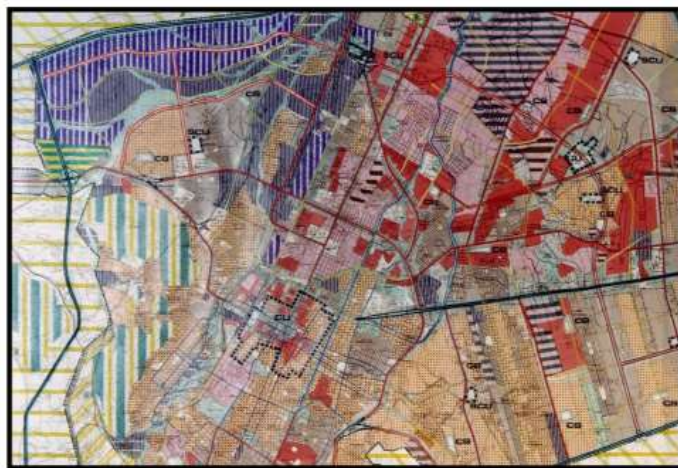
Año: 2015

La planeación urbana mediante el estudio de Villareal menciona que es una actividad práctica que se da a través de una serie de técnicas, procedimiento y métodos del fenómeno urbano. Esta puede darse mediante el análisis de los cambios sociales en un cierto espacio urbano, el cual se vincula a las políticas gubernamentales. El desarrollo de las comunidades urbanas expresa una disposición integral para el uso de suelo, su regulación y su ocupación (Villareal , 2015).

El análisis de sistemas busca la identificación de las relaciones entre una serie de espacios con la perspectiva de lograr zonas físicas que cumplan con las necesidades del crecimiento poblacional y económico. El presente estudio destaca la importancia de identificar las vialidades en el caso de estudio para identificar el desarrollo urbano.

Figura 2.

Infraestructura del transporte de Coahuila



Nota: Identificación de vías del proyecto de Villareal con el fin de analizar la estructura y el avance urbano (Villareal , 2015).

Se toma del estudio de Villareal la importancia de un análisis urbano acerca de la vialidad ya que contempla la ampliación en la infraestructura urbana a través de los grandes ejes y el crecimiento mediante nuevos caminos y trazos en la zona.

Título: Propuesta de mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público urbano a través del confinamiento de los carriles centrales del

boulevard hidalgo, en el tramo comprendido entre las calles relámpago y talabarteros, de león, Guanajuato.

Autor: Gómez J.

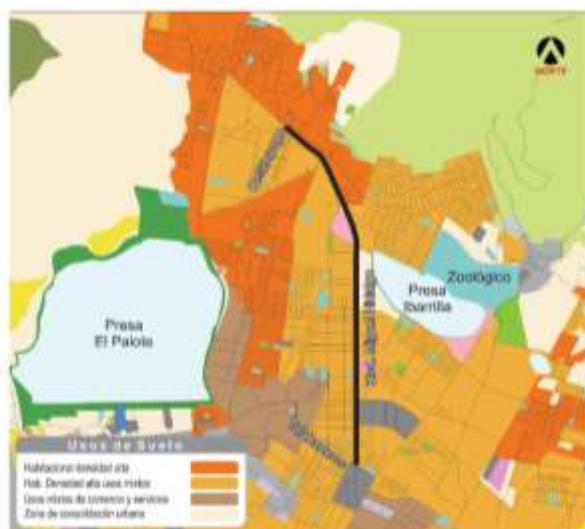
Año: 2018

El proyecto de Gómez destaca la importancia de una correcta delimitación e inventario de la zona, en donde se analiza la infraestructura vial y la operación del servicio de transporte público en donde se desarrollan los puntos de descenso y ascenso de los pasajeros; con el fin de identificar las estrategias en tantos a las áreas de oportunidad y los puntos de aforo. El uso de suelo desarrolla la distinción en el mismo con el fin de considerar la estrecha relación entre la ubicación y la intensidad del uso, a más del análisis de los equipamientos y la ampliación de sus predios construidos (Gómez, 2018).

Este proyecto es relevante ya que busca mejorar e incrementar el corredor Miguel Hidalgo con todos sus equipamientos para reducir el tiempo de viaje del transporte público lo beneficia a los usuarios de la zona. En donde se observa que el uso de suelo predominante es en el área de influencia de su corredor con una baja densidad habitacional.

Figura 3.

Uso de suelo en el área de influencia del corredor Miguel Hidalgo



Nota: Análisis de uso de suelo del proyecto de Gómez (2018).

Mediante el proyecto de Gómez se toma la importancia de un buen análisis de suelo, en donde logra identificar los usos de suelo con el fin de desarrollar un proyecto adecuado a las necesidades del sector, además de la clasificación de las vialidades y el estudio de la infraestructura, además de los servicios de transporte que en base a las características operativas brindan un servicio público que logre llegar al proyecto a plantear.

Título: Análisis del diseño urbano de la reserva territorial Atlixcáyotl.

Autor: Gutiérrez A.

Año: 2014

La importancia que se genera a través de una correcta planificación en cuanto al diseño en un orden territorial, se base en un interés fundamental mediante la investigación y análisis de la zona. Uno de los alcances de este estudio se da en base al análisis del paisaje urbano con el contraste de avances de ciudades ideales, Los estilos y efectos artísticos a utilizar se da en base a varias características del paisaje urbano con el paisaje natural (Gutiérrez, 2014). Al detenerse en el estudio de la variedad del paisaje urbano se ordena los valores de investigación como:

- Punto focal: Elemento de interés central como columnas, cruces, retornos, cuerpos volumétricos.
- Recinto: Espacios o zonas que son aptas para el encuentro, estos pueden ser patios, plazas o plazoletas.
- Vista: Es el disfrute de un paisaje desde un punto determinado, las vistas pueden ser ocultas, viertas o grandiosas.
- Escala: Los tamaños urbanísticos se dan en base a los elementos urbanos, mobiliario y la edificación; se basa en torno a la escala humana y las formas de la ciudad.

Figura 4.

Importancia de la escala y la luz en el metro de Berlín



Nota: Fotografía de la importancia de la escala y monumentos dentro de un espacio plaza, Tomado de Gutiérrez A. (2014).

Se toma la importancia del punto focal en espacios como plazas y la escala entorno al estudio de Gutiérrez en donde fomenta al disfrute del paisaje mediante vistas abiertas como desde la arboleda o desde un punto de la plaza.

Título: La importancia de un sistema completo de transporte público masivo, respecto al tiempo de traslado y nivel de servicio en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.

Autor: Fritz R.

Año: 2018

Esta tesis tiene como objeto identificar las condiciones actuales del transporte público en la Zona Metropolitana de Puebla y determinar los principales problemas ocasionados por la forma de operar, del mismo modo se consideran los corredores de transporte proyectados e implementados a fin de identificar los beneficios, niveles de servicio conforme a la perspectiva de los usuarios y se identifican otras opciones para viajar considerando medidas sustentables. Es relevante la propuesta de generar un sistema general de corredores lo cual pretende

reducir el sistema vehicular particular, esto evitaría menos contaminación en la ciudad y un flujo vehicular (Fritz, 2018).

Las estrategias de análisis del presente proyecto es el designar un criterio de evaluación en las rutas de Chachapa y Norte Sur; en donde califica el nivel de integración de las zonas, el nivel de la información del usuario entorno a los mapas de rutas, adecuaciones, funcionalidad y confort de espacios. A más de una integración modal en donde se analiza la unión entre la vialidad, movilidad y los espacios públicos. Por lo que se implementará un corredor para una implementación integral de la movilidad y el transporte mediante ejes complementarios que actúen entre sí y satisfacer la demanda del transporte público (Fritz, 2018).

La selección de las alternativas del trazo se consideran aspectos necesarios como:

- Maximizar la cantidad de beneficiarios.
- Minimizar las causales e impactos negativos.
- Minimizar los costos de construcción y operacionales.
- Evaluar los obstáculos políticos entorno a la negociación.
- Maximizar los beneficios públicos y sociales.

Figura 5.

Propuesta del sistema integral de corredores e infraestructura propuesta.



Nota: Programa sectorial de la movilidad urbana, tomado de Fritz (2018).

Título: Propuesta de ciclovía ITSSMT-CEGRAC en San Martín Texmelucan, Puebla.

Autor: Blancas J.

Año: 2018

La metodología empleada en la presente investigación fue a través de los estudios de tránsito y transporte, los cuales aportan la tendencia y situación de movilidad actual dentro del área de estudio. Estos fueron plasmados a través de los estudios de campo, en los cuales se pudieron establecer las condiciones viales, geométricas, de velocidad, niveles de servicio y conocimiento de la demanda del uso del transporte.

Esta tesis trata de la insuficiente movilidad para mantener un desarrollo urbano y económico optimo es por eso necesario incorporar modos de transporte de tracción humana como la bicicleta, para ser un importante eslabón de generación de ciudades sostenibles, competitivas y con calidad de vida. El Instituto Tecnológico Superior de San Martín Texmelucan es una institución de educación superior pública para el desarrollo en la región, que alberga a jóvenes estudiantes muchos de ellos con bajos recursos económicos, de los cuales en un porcentaje alto durante su formación profesional tienden a desertar de sus estudios debido a los gastos generados como costos de traslado, por lo que se trata de fomentar el uso de la bicicleta y el diseño de una ciclovía que cumpla con las normas generales de circulación del vehículo (Blancas, 2018).

En donde se implican conceptos básicos como los siguientes:

- La bicicleta es un transporte, por lo que debe contar con su propio espacio de circulación.
- Los ciclistas deben circular en un mismo sentido que los vehículos, a menos de que la infraestructura permita un doble sentido.
- Los conductores de motos deben dar una preferencia a los ciclistas en el uso de la vía.

Es por ello que el diseño de la ciclovía debe lograr una proyección del cumplimiento de los siguientes requisitos; ser segura, cómoda, directa, atractiva y coherente. Esto logra generar cambios en su diseño antes de que se la implemente.

Figura 6.

Distancia sugerida entre el automóvil y la bicicleta.



Nota: Diagramación de la distancia correcta entre el vehículo y el ciclista, tomado de (Blancas, 2018).

Este proyecto es significativo ya que opta por una estrategia para hacer una ciudad sostenible y libre del flujo vehicular que ocasiona una contaminación severa para los habitantes del sector lo cual evita tener una buena calidad de vida. Esto mediante la aplicación de un espacio de ciclovía, la cual se considera una estrategia a plantear en el estudio.

Título: Análisis del cambio de cobertura y uso del suelo por el desarrollo urbano-turístico en el municipio de bahía de banderas, Nayarit, 2000-2015.

Autor: Navarro C.

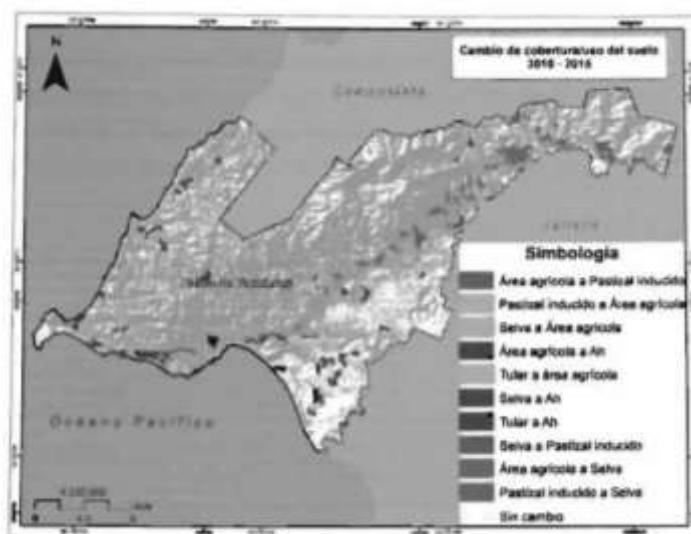
Año: 2016

El municipio de Bahía de Banderas, es reconocido por las bellezas naturales con las que cuenta. En las últimas tres décadas ha tenido un intenso desarrollo turístico, ha optado por invertir en este sector como medio de desarrollo por lo que experimenta un proceso de crecimiento urbano acelerado y desordenado, asociado con el crecimiento poblacional; de ahí la importancia de analizar los cambios que ha sufrido la cobertura y uso del suelo en el municipio (Navarro, 2016).

Para ello se utilizó la clasificación de cobertura y uso del suelo de INEGI y mediante un método supervisado a partir de imágenes de satélite Landsat de los años 2000, 2005, 2010 y 2015, se determinó la coberturas y uso del suelo. Con el fin de mejorar la resolución espacial, dichas imágenes fueron previamente fusionadas. Con los resultados se construyó una matriz de transición con la cual se calcularon las ganancias, pérdidas, el cambio neto y los intercambios experimentados entre las clases de cobertura/uso del suelo; se aplican análisis de regresión múltiple para cada cobertura con el fin de explicar cómo el desarrollo urbano-turístico influye en cada una de ellas. Las clases identificadas fueron: selva, tular, manglar, cuerpos de agua, área agrícola, pastizal inducido y asentamientos humanos.

Figura 7.

Cambio de cobertura y uso de suelo



Nota: Diagramación de los cambios en la cobertura y uso de suelo, tomado de (Navarro, 2016)

Esta investigación tiene la finalidad de ver las localidades donde no se encuentran complejos turísticos su mancha urbana creció principalmente sobre área agrícola, por lo que se toma que el análisis de uso de suelo es de gran importancia para revelar las necesidades del sector y entendimiento del entorno; esto con el fin de realizar un proyecto adecuado a las necesidades del sector.

Título: Rehabilitación sostenible de afluentes. Caso: Río Zahuapan tramo Tlatempan-Centro en el estado de Tlaxcala.

Autor: Corral V.

Año: 2015

La estructura de este trabajo de investigación resulta de la abstracción ordenada y coherente de una metodología en donde los capítulos se relacionan entre sí para dar cuerpo al contenido de la tesis, capítulos que se conforman de manera paralela en un esquema caótico semejante al movimiento entre las burbujas que se generan con la ebullición del agua y la interrelación entre los flujos de conceptos. La metodología aplicada para la elaboración de esta tesis, se basa en el registro de una investigación bibliográfica y sitio gráfica, que da sustento al análisis, observación y trabajos de campo que se generaron en la zona propuesta para la intervención, también, se realizaron ejercicios con los usuarios que actualmente frecuentan y dan uso al sitio, para poder así, lograr la abstracción de una síntesis que permite el planteamiento de una propuesta formal-espacial congruente con la problemática (Corral, 2015).

El deterioro por contaminación que se genera en el río Zahuapan debido a la derrama de desechos sólidos, sanitarios e industriales, genera espacios vacíos al margen del cauce que detonan problemas sanitarios, ecológicos y sociales. Es decir, “un río enfermo que contagia a la sociedad”. Se necesitan ríos sanos que involucren a la sociedad, doten a la ciudad de recurso hídrico, la articulen, regeneren ecosistemas y estimulen el desarrollo sostenible.

Figura 8.

Estrategias para la integración de espacios



Nota: Diagramación las estrategias de rehabilitación sostenible tomado de (Corral, 2015).

El trabajo de Corral presenta la identificación y análisis de las causas que generan el deterioro de afluentes a consecuencia de la contaminación ambiental. Además, se proponen estrategias específicas al margen del recorrido del cauce según el problema en particular y un plan maestro de rehabilitación sostenible de una zona que presenta, según el estudio, potencial para el desarrollo integral de la comunidad, con el objetivo de mejorar la calidad de vida, promover la preservación ecológica y el desarrollo socioeconómico. Esta investigación muestra los beneficios que representaría para la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, la aplicación de la metodología que se plantea, aprovechando los diferentes vacíos y espacios en deterioro del área urbana.

En la siguiente tabla se expondrá toda la información que servirá de aporte al proyecto a realizar.

Tabla 1.

Resumen del estado del Arte

Autor	Tema / Título	Año	Aporte
Villarreal P.	Políticas públicas de desarrollo urbano y su impacto en la renta del suelo. Caso de estudio. El	2015	El estudio del análisis urbano acerca de la vialidad

	boulevard “Luis Maldonado Colosio” de saltillo, Coahuila.		
Gómez J.	Propuesta de mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público urbano a través del confinamiento de los carriles centrales del boulevard hidalgo, en el tramo comprendido entre las calles relámpago y talabarteros, de león, Guanajuato.	2018	Un buen análisis de suelo, en donde logra identificar los usos de suelo con el fin de desarrollar un proyecto adecuado a las necesidades del sector
Gutiérrez A.	Análisis del diseño urbano de la reserva territorial Atlixcáyotl.	2014	La importancia del punto focal en espacios como plazas y la escala humana
Fritz R.	La importancia de un sistema completo de transporte público masivo, respecto al tiempo de traslado y nivel de servicio en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.	2018	Implementación de corredores urbanos con el fin de reducir el flujo vehicular y la contaminación.
Blancas J.	Propuesta de ciclovía ITSSMT-CEGRAC en San Martín Texmelucan, Puebla.	2018	La implementación y prioridad a la ciclovía y a los ciclistas.
Navarro C.	Análisis del cambio de cobertura y uso del suelo por el desarrollo urbano-turístico en el municipio de bahía de banderas, Nayarit, 2000-2015.	2016	Análisis del uso de suelo para el entendimiento del entorno del sector.
Corral V.	Rehabilitación sostenible de afluentes. Caso: Río Zahuapan tramo Tlatempan-Centro en el estado de Tlaxcala.	2015	Las causas que ocasiona el deterior natural a los habitantes del sector

Nota: Detalle de los aportes por autores del estado del Arte. Elaborado por Paredes A. (2021).

2.3. Metodología de la investigación

2.3.1. Línea y Sub línea de Investigación

Sistemas territoriales urbanos y rurales. Esta línea de investigación apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, las relaciones socio ecosistemitas urbano-rurales, la movilidad y la regeneración urbana. Se considera en la sub línea de urbanismo, diseño de jardines y parques.

2.3.2. Diseño Metodológico

2.3.2.1. Enfoque de investigación

2.3.2.1.1. Investigación Cuantitativa

Cuantitativo ya que usa la recolección de datos para probar conjetura basado en la intervención numérica y el estudio estadístico, para obtener los resultados fundamento de estudio se precisó el planteamiento de premisa a comprobarse previa a la recolección de datos por medio de la observación y la encuesta, fragmentando datos en piezas para contestar al planteamiento del problema siguiendo un jefe predecible y estructurado conforme al proceso para generalizar resultados de manera lógica con razonamiento deductivo.

2.3.2.1.2. Investigación cualitativa

Se considera cualitativa al aplicar técnicas de investigación a través de la ficha de observación, implementando la lógica inductiva, reconociendo valores, es siguiente y cercana del contacto del investigador con el fin de análisis del plan de averiguación de tesis, con el fin de revisar las premisas planteadas, con el objetivo de sustanciar la iniciativa desarrollada por la creadora de la indagación.

2.3.2.2. Nivel de investigación

2.3.2.2.1. Exploratorio

Es un problema que se ha dado en el sector y que afecta a los usuarios de la ciudad de Riobamba.

2.3.2.2.2. Aplicativo

Son requiere pruebas estadísticas son variadas diseños y se debe ajustar a los objetivos del estudio realizado de la zona a intervenir.

2.3.2.2.3. Relacional

Porque se realiza una relación y correlación entre dos variables (Variable dependiente e independiente).

2.3.2.3. Tipo de investigación

2.3.2.3.1. Según el tipo de inferencia

Este proyecto requiere una investigación de inferencia ya que se debe realizar diferentes tipos de métodos para lograr un desarrollo específico donde se observe las diferentes variables a desarrollar.

2.3.2.4. Población y muestra

2.3.2.4.1. Población

La proyección poblacional de la ciudad de Riobamba es de 264.048 habitantes según las estadísticas del INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos); como el estudio está realizado en una zona determinada del sector de La Estación se ha elaborado una segmentación del tamaño de la muestra tomando en cuenta el plano catastral de los lotes aledaños al área de estudio generando un total de 275 predios y en base a este dato se aplica la fórmula.

2.3.2.4.2. Muestra

La muestra es tomar una sección representativa poblacional a fin de conocer la conducta, inquietudes, grado de expectativas y requerimientos de usuarios con relación a la variable de análisis. Para establecer la magnitud de la muestra con un óptimo grado de representatividad se aplican fórmulas estadísticas de esta forma:

$$n = \frac{N^2 p q}{e^2 N + Z^2 p q}$$

En donde:

n = tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población, en la presente investigación es $N = 275$.

p = proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio (en este caso que están a favor de la propuesta). Este dato es desconocido y se puede suponer que representa el 50%, o sea $p = 0,5$.

q = proporción de individuos que no poseen esa característica (en este caso que están en contra de la propuesta), es decir 1-p. Entonces q = 0,5 que representa el 50%.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza deseados, indica la probabilidad de que los resultados de la investigación sean ciertos. Se tomará un nivel de confianza del 95%, que equivale a Z = 1,96.

e = Límite aceptable de error muestra, suele utilizarse un valor entre 1% y 10%, en este caso escogemos el valor de 5%, es decir e = 0,05.

$$n = \frac{N^2 N p q}{e^2 N + Z^2 p q}$$

$$n = \frac{(1.96)^2 (275) (0.5) (0.5)}{(0.05)^2 (275) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)}$$

$$n = 160.2706 \cong 160$$

2.3.2.4.3. Sistema demográfico

La tasa de crecimiento anual de la población de 15 a 60 años es de 5%. De acuerdo con los datos presentados por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), el cantón Riobamba presenta una base piramidal ancha, a expensas de la población escolar y adolescente, con un porcentaje algo menor de niños que se encuentran entre los 0 y 4 años. En el área rural del cantón se encuentra concentrada un 17% de la población de Riobamba. El analfabetismo en mujeres se presenta en 4,11%, mientras que en varones: 2,92% (INEC, 2021).

Un significativo porcentaje de la población carece de alcantarillado, apenas lo poseen el 75% de viviendas. Otros parámetros que reflejan la cobertura de servicios a la población son:

- Agua entubada dentro de la vivienda: 84%.
- Energía eléctrica 98,55%.
- Servicio telefónico 73,34%.

En síntesis, el déficit de servicios residenciales básicos alcanza al 20% de vivienda.

2.3.2.5. Técnicas de recolección de datos.

2.3.2.5.1. Encuesta

Es una técnica cualitativa y cuantitativa, la cual tiene como herramienta una guía de preguntas que se aplicó a los habitantes de las piezas urbanas 8 y 9 (P3-PU08, P3-PU09) de la plataforma 3 de la ciudad de Riobamba.

2.3.2.5.2. Observación

Técnica de investigación cualitativa y cuantitativa que se aplicó para diagnosticar el estado actual del sector de estudio, en donde también se diagnosticó los equipamientos urbanos existentes en las piezas urbanas antes mencionadas.

2.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información

2.3.2.6.1. Validez y confiabilidad de instrumentos

La validez responde a la aplicación de preguntas con el instrumento utilizado con el fin de otorgarle a los instrumentos y a la información recabada, exactitud y consistencia necesarias para efectuar las generalizaciones de los hallazgos, derivadas del análisis de las variables en estudio.

2.3.2.6.2. Plan de procesamiento de información

Los datos recogidos resultan por medio de los próximos métodos:

- Recolección de la averiguación.
- Revisión de la indagación para rectificar fallas.
- Tabulación y ejecución de cuadros de las encuestas.
- Comprobación de premisa.
- Análisis estadístico y representación de los resultados Estudio e interpretación de resultados.

2.3.2.6.3. Análisis e interpretación de resultados

- Estudio de resultados de las estadísticas, destacando las colaboraciones primordiales conforme el objeto y la premisa.

- Interpretación de los resultados.
- Ejecución de la comprobación de premisa.
- Conclusiones y sugerencias.

2.4. Conclusiones capitulares

- El levantamiento de los datos del estado actual del espacio determinó las condiciones en que se encontraba, también se observó las principales causas de abandono y la poca recurrencia, dando paso a concebir una solución acorde a sus características esenciales sin afectar su tipología.
- Se concluye mediante la base teórica que una correcta planificación territorial logra un ordenamiento en el crecimiento de la ciudad y su uso de suelo; los cuales ayudan a mejorar la calidad de vida y el confort de sus habitantes.
- En cuanto a lo abordado con anterioridad el fomentar a espacios sustentables a través de una ciclovía fomenta al desarrollo de la ciudad, mejorar la contaminación y los costos en transporte; lo que logra intervenciones apropiadas con el fin de configurar un espacio óptimo para la movilidad de sus habitantes.
- Con relación a lo antes expuesto, el tener un bajo estándar de la calidad urbanística genera asentamientos informales, zonas desagregadas, descuido en la infraestructura lo que fomenta a la inseguridad de los ciudadanos.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Delimitación espacial, temporal o social

3.1.1. Contexto Físico

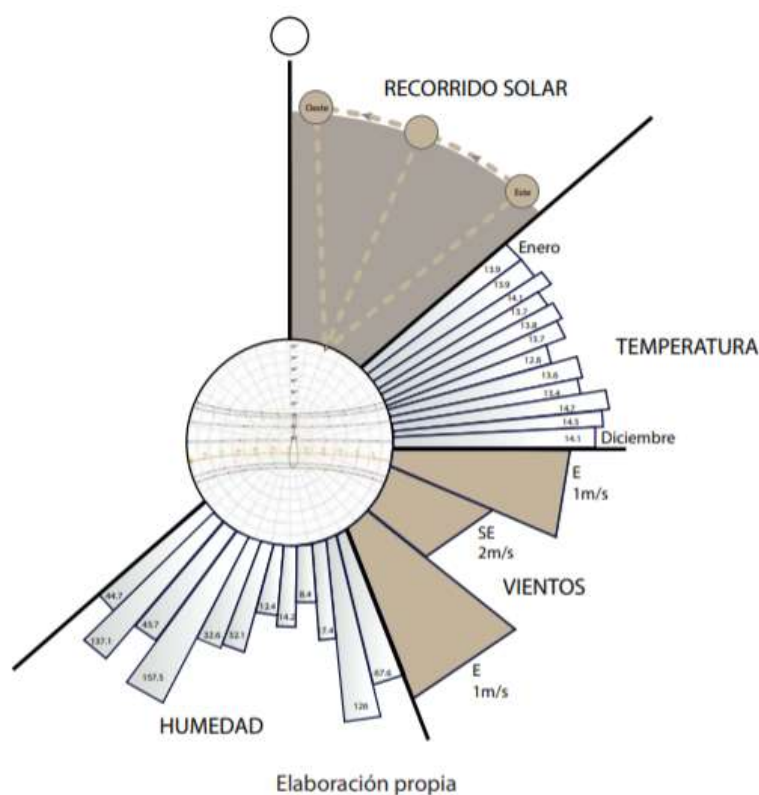
3.1.1.1. Estructura Climática

3.1.1.1.1. Tipo de clima de Riobamba

En Riobamba, los veranos son cómodos y nublados y los inviernos son cortos, fríos, mojados y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 8 °C a 19 °C y rara vez baja a menos de 5 °C o sube a más de 22 °C (Gárces & Jarrin, 2019).

Figura 9.

Rosa de los vientos del cantón Riobamba.



Nota: Esta imagen representa el recorrido solar, temperatura, vientos y humedad de la ciudad de Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.1.2. Condiciones climáticas

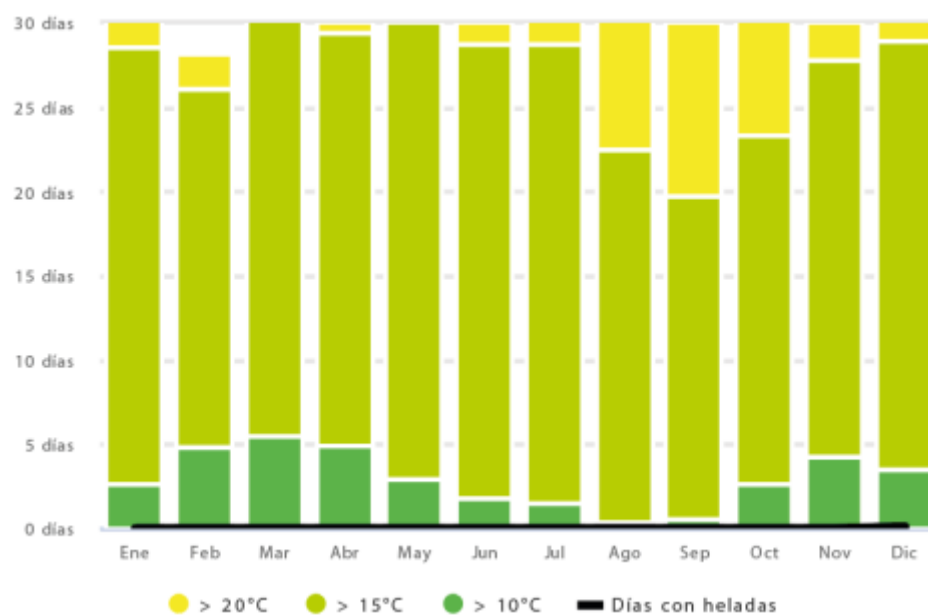
3.1.1.2.1. Temperatura de Riobamba

La temporada templada dura 3,0 meses, del 18 de octubre al 19 de enero, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 19 °C. El día más caluroso del año es el 25 de noviembre, con una temperatura máxima promedio de 19 °C y una temperatura mínima promedio de 9 °C. (Gárces & Jarrin, 2019)

La temporada fresca dura 2,6 meses, del 8 de junio al 27 de agosto, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 17 °C. El día más frío del año es el 2 de septiembre, con una temperatura mínima promedio de 8 °C y máxima promedio de 17 °C. (Gárces & Jarrin, 2019).

Figura 10.

Temperatura



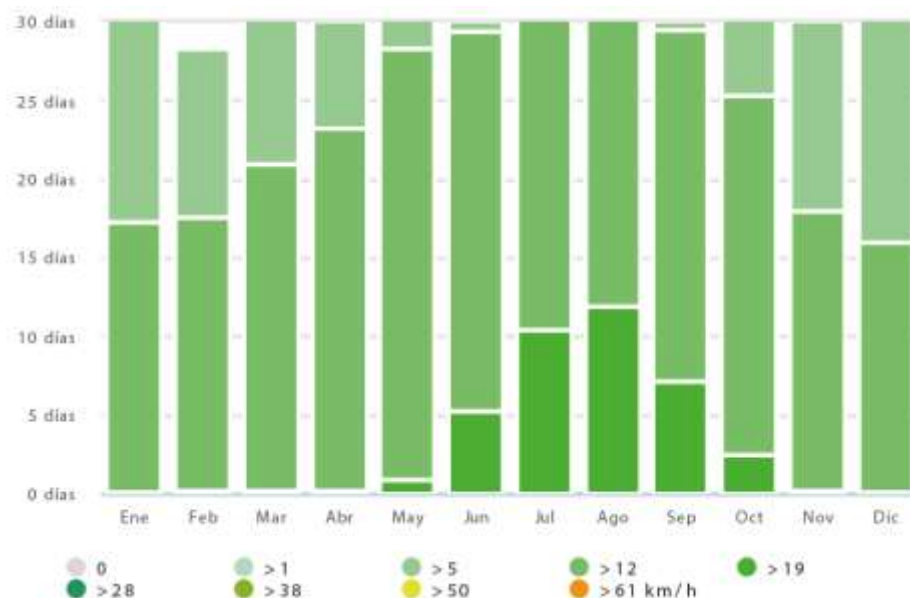
Nota: En esta imagen muestra la temperatura de Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.1.2.2. Vientos de Riobamba

Los vientos en el sector tienen una dirección de sur – oeste a noreste y su velocidad es de 8km/h con una inclinación de 15° a 20° y la temperatura mínima va de 7°c y la máxima es de 20°c.

Figura 11.

Gráfico de vientos



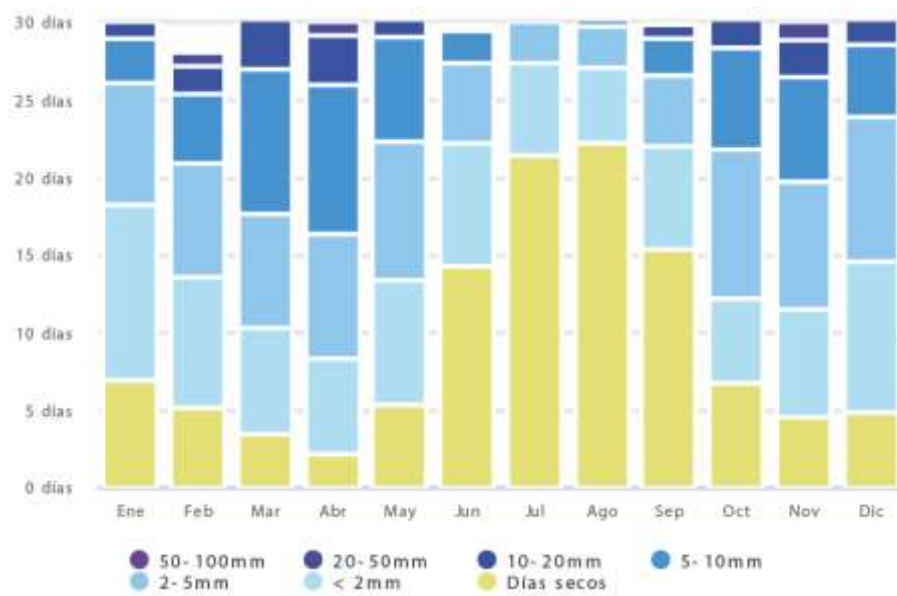
Nota: En esta imagen muestra los vientos de Riobamba para obtener así su confort, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.1.2.3. Precipitaciones de Riobamba

Un día mojado es un día con por lo menos 1 milímetro de líquido o precipitación equivalente a líquido. La probabilidad de días mojados en Riobamba varía considerablemente durante el año, la temporada más mojada dura 4,9 meses, de 13 de enero a 10 de junio, con una probabilidad de más del 53 % de que cierto día será un día mojado. La probabilidad máxima de un día mojado es del 72 % el 1 de abril. La temporada más seca dura 7,1 meses, del 10 de junio al 13 de enero. La probabilidad mínima de un día mojado es del 34 % el 24 de agosto (Gárce & Jarrin, 2019).

Figura 12.

Gráfico de precipitación.



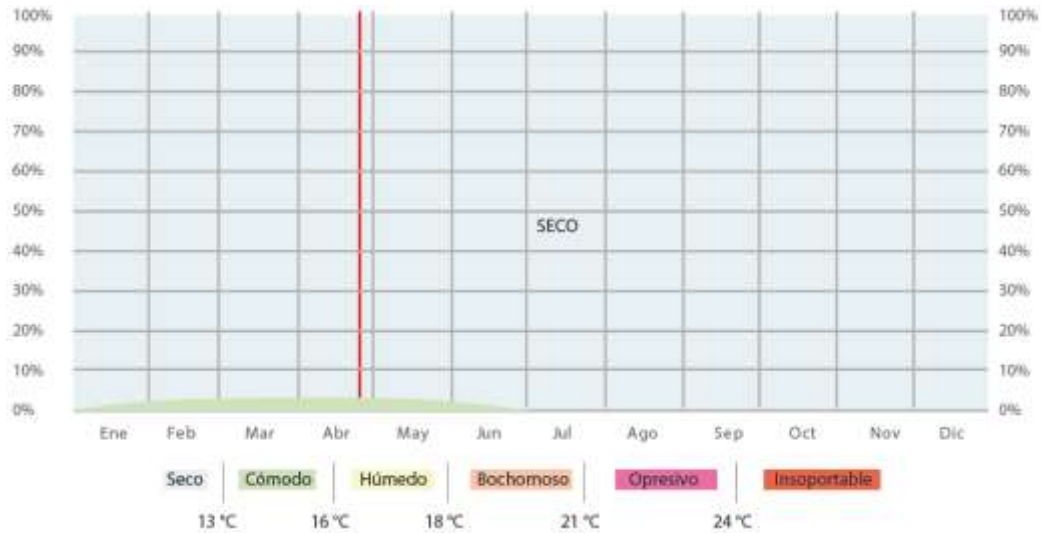
Nota: En esta imagen muestra la precipitación donde se puede apreciar el confort de Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.1.2.4. Humedad de Riobamba

Basamos el nivel de comodidad de la humedad en el punto de rocío, ya que éste determina si el sudor se evaporará de la piel enfriando así el cuerpo. Cuando los puntos de rocío son más bajos se siente más seco y cuando son altos se siente más húmedo. A diferencia de la temperatura, que generalmente varía considerablemente entre la noche y el día, el punto de rocío tiende a cambiar más lentamente, así es que, aunque la temperatura baje en la noche, en un día húmedo generalmente la noche es húmeda. El nivel de humedad percibido en Riobamba, medido por el porcentaje de tiempo en el cual el nivel de comodidad de humedad es bochornoso, opresivo o insoportable, no varía considerablemente durante el año, y permanece prácticamente constante en 0 % (Gárces & Jarrin, 2019).

Figura 13.

Gráfico de humedad



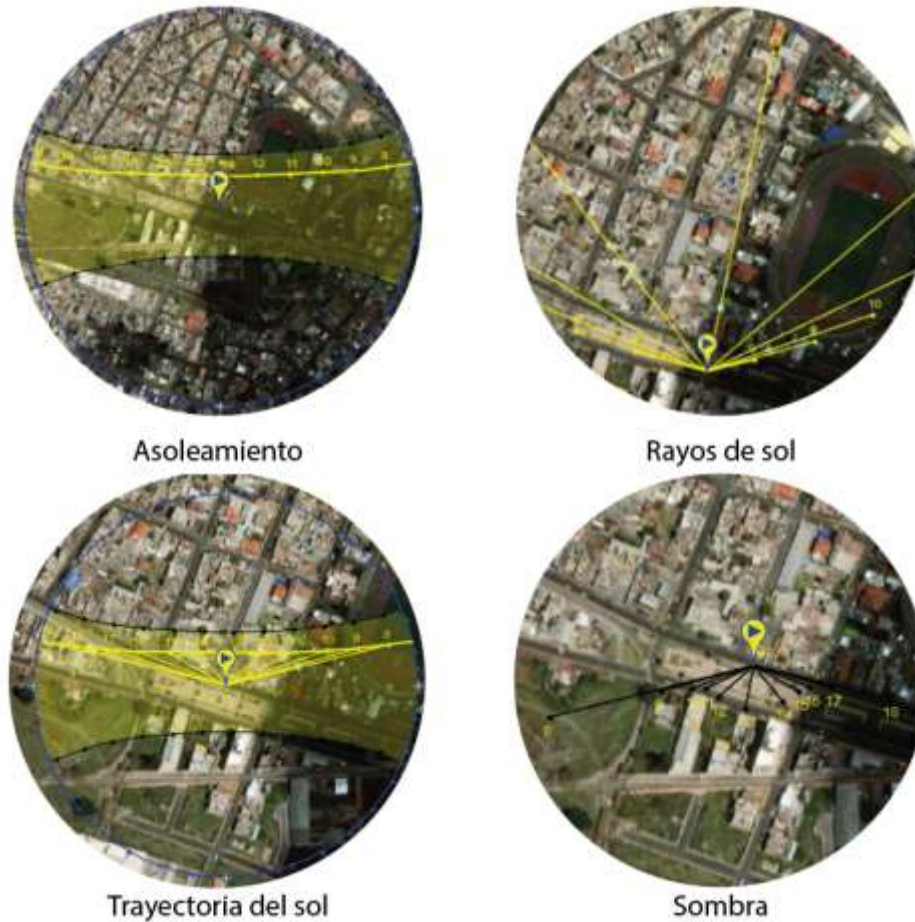
Nota: En esta imagen muestra la humedad del cantón Riobamba para saber el nivel de confort de los habitantes, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.1.2.5. Asoleamiento de Riobamba

La incidencia solar pertenece a los recursos más relevantes dentro del proceso de diseño arquitectónico para consigue una óptima orientación del inmueble, la localización de los espacios interiores al diseñar de manera correcta los vanos que van a permitir el control solar, para poder hacer efectos directos de calentamiento, enfriamiento e iluminación.

Figura 14.

Gráfico de asoleamiento



Nota: En estas cuatro imágenes podemos observar el asoleamiento que va a tener el proyecto a realizar, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.2. Estructura Geográfica

3.1.2.1. Aspectos de localización

Riobamba a lo largo de su incremento ha experimentado cambios que marcan su tejido y composición urbana, esta realidad responde a diversos límites que han determinado no solo la trama de la localidad, sino que además a los recursos que la componen. En contestación al dinamismo de la localidad y sus elementos obedecen tanto a agentes naturales como además a realidades de diversas épocas de la evolución de la urbe. Como parte de los elementos previamente mencionados se

encuentran los espacios públicos de la ciudad, dichos indudablemente, conforman parte importante del urbanismo de la localidad, sin embargo, estos definen el paisaje urbano de Riobamba.

Figura 15.

Gráfico delimitación espacial



Nota: En la imagen podemos observar la delimitación donde se va a realizar el proyecto lo cual es en Riobamba en la Avenida Unidad Nacional, elaborado por Paredes A. (2022).

La ciudad de Riobamba está situada a 2.754 metros sobre el nivel del mar. Se encuentra a 188 kilómetros al sur de Quito, Capital del Ecuador, en la Sierra Central, y es la capital de la Provincia de Chimborazo. Se convierte en la zona de conexión entre las regiones geográficas del Ecuador (Costa, Sierra y Oriente), a

través de sus vías de acceso y la dinámica comercial y de convivencia que se ha desarrollado durante décadas, contribuyendo a la diversidad en la identidad de la ciudad, Riobamba cuenta con 5 parroquias urbanas y 11 rurales, con una población de 225.741 habitantes.

Sus actividades económicas aprovechan la ubicación geográfica de su territorio, es decir, la producción agropecuaria en el sector rural, y el comercio en la zona urbana, a través de la presencia de negocios que han permitido generar nuevas plazas de empleo. El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial es la herramienta que permite guiar la gestión del gobierno local y define los ejes básicos sobre los que se construyen los proyectos y políticas públicas en beneficio de la población. Tiene una vigencia de 10 años y está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. (Cideu, 2020).

3.1.3. Estructura Ecológica

3.1.3.1. Flora de Riobamba

El bosque original esta casi eliminado por el ser humano y sustituido por cultivos, pastos y bosques de especies exóticas como: eucalipto, pino y ciprés. En ciertos sectores la deforestación y la aplicación de técnicas agropecuaria inapropiadas tienen la posibilidad de ocasionar la erosión del suelo. Pudimos encontrar además formaciones semidesérticas en las regiones de menor altitud primordialmente en el cañón que forma el flujo de agua Chambo en el extremo noreste donde pudimos encontrar especies vegetales como: arbustos, cactus, cabuyas y plantas espinosas. (EcuRed, 2002).

Figura 16.

Vegetación



Nota: En esta imagen observamos las plantas nativas que tiene el cantón Riobamba las cuales son las se usara para el proyecto, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.3.2. Ciclos Ecológicos de Riobamba

En el año 2009 del grado de contaminación en la zona céntrica de Riobamba presentaron concentraciones de $\text{CO}=2,58 \text{ ppm}$, $\text{NO}= 0,18 \text{ ppm}$, $\text{NO}_2= 0,035 \text{ ppm}$, y $\text{SO}_2=0,027 \text{ ppm}$; lo que indica que los niveles de contaminación ambiental son inferiores al nivel de alerta de los gases: $\text{CO}=35 \text{ ppm}$, $\text{NO}= 25 \text{ ppm}$, $\text{NO}_2 =1 \text{ ppm}$ $\text{SO}_2= 2 \text{ ppm}$. Cabe recalcar que estos estudios respaldan la selección de sectores con mayor y menor contaminación, respectivamente. (Montero LIL, 2020).

Figura 17.

Contaminación



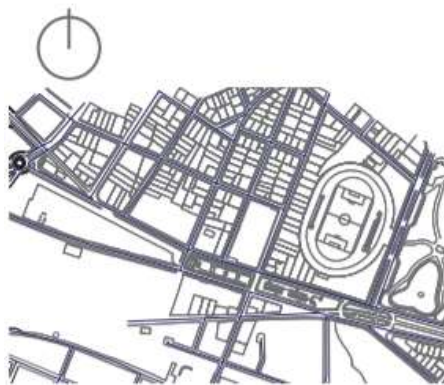
Nota: Esta imagen muestra la contaminación de una manera general la cual podemos encontrar en Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.4. Contexto Urbano

3.1.4.1. Redes de Infraestructura.

Figura 18.

Redes de infraestructura



Red de agua potable



Red de Energía eléctrica



Red de Alcantarillado



Nota: En estas imágenes se pueden observar las redes de infraestructura de la zona del proyecto, elaborado por Paredes A. (2022).

En el cantón Riobamba más específicamente en la zona céntrica se encuentra con todas las redes de infraestructura como son alcantarillado, agua potable y electricidad lo cual podemos deducir que es un lugar centralizado en donde se puede realizar todo tipo de edificaciones ya sea esto urbano.

Figura 19.

Vialidades



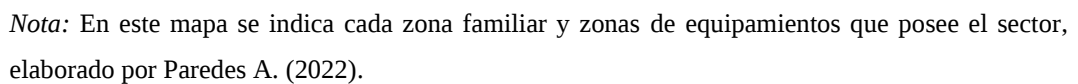
Nota: Mapa de vialidades de la zona de estudio con sus respectivas calles de acceso, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.4.2. Dotación de equipamiento

3.1.4.2.1. Áreas Habitacionales de Riobamba

En la zona de estudio donde se va a realizar el proyecto se puede observar varios equipamientos los cuales abastecen a la zona céntrica de Riobamba donde también se observa varias viviendas mixtas con locales comerciales los mismos que abastecen al sector dando así un aspecto comercial el cual ayuda para que el sector sea apto para un boulevard donde dará una visión diferente a la avenida Unidad Nacional.

Áreas habitacionales y servicios



Realizado el análisis sobre las áreas de servicios se encontró diferentes servicios como son residencias mixtas, zonas de talleres, estaciones de servicios y diferentes equipamientos los mismos que abastecen al sector en aspectos comerciales y de servicios observando esto se puede intuir que el sector necesita de un paseo peatonal para que los locales comerciales sigan creciendo y que posean una apropiación de los moradores para que la Avenida Unidad Nacional sea un hito y un referente en la ciudad de Riobamba.

Figura 21.

Áreas servicios



Nota: En el mapa se identifica el uso que se le da a cada predio en el sector, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.4.3. Morfología urbana

3.1.4.3.1. Valores Urbanos de Riobamba

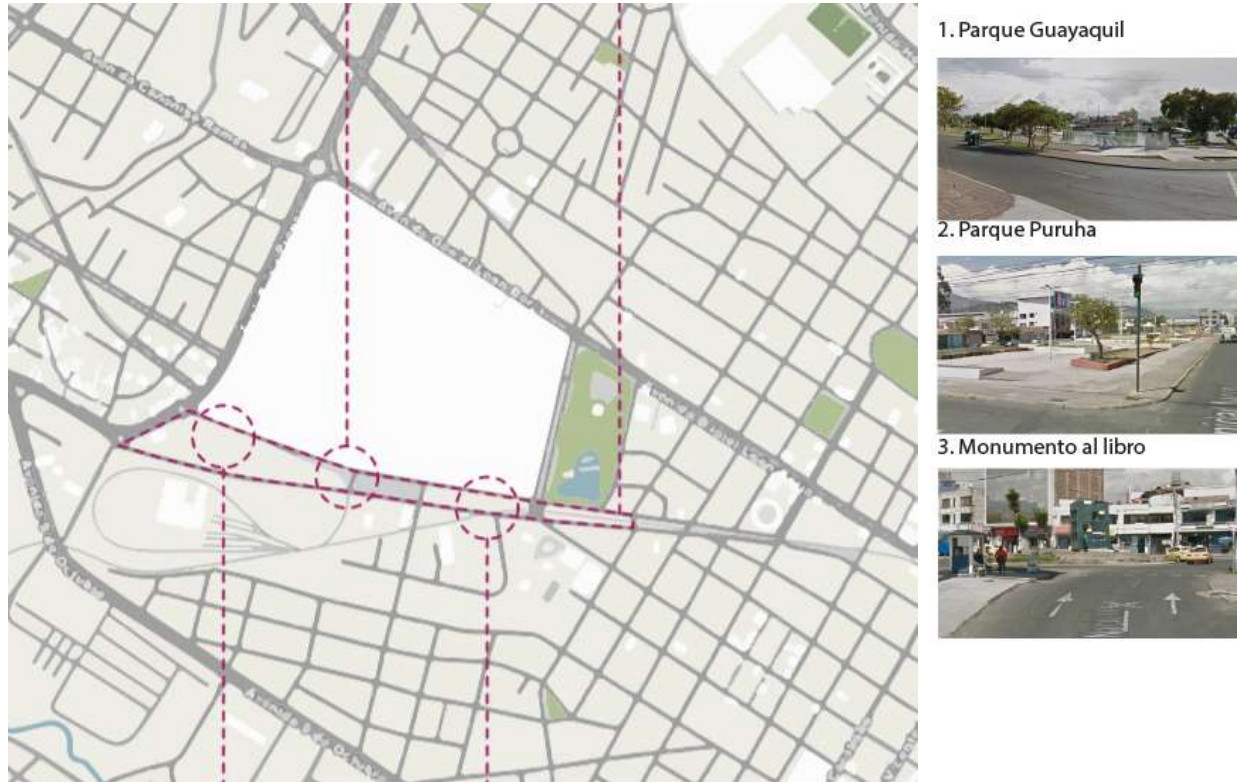
En el análisis realizado acerca de los valores históricos del sector encontramos monumentos, parques y museos cada uno de estos ítems tiene un significado cultural, ya que todos estos valores se encuentran a una distancia cercana al proyecto a realizar debemos tomarlos en cuenta ya que si los incluimos al proyecto daremos un valor histórico y fuerte al sector generando así una identidad de la zona.

Ya que la zona de estudio tiene un valor histórico representativo como es la Estación del Ferrocarril se proceda a dar una iniciativa hacia el mismo

reconstruyendo sus inicios y así no perder el inicio de La Estación conservando su historia.

Figura 22.

Valores urbanos



Nota: Mapa de los valores históricos de la Avenida Unidad Nacional, elaborado por Paredes A. (2022).

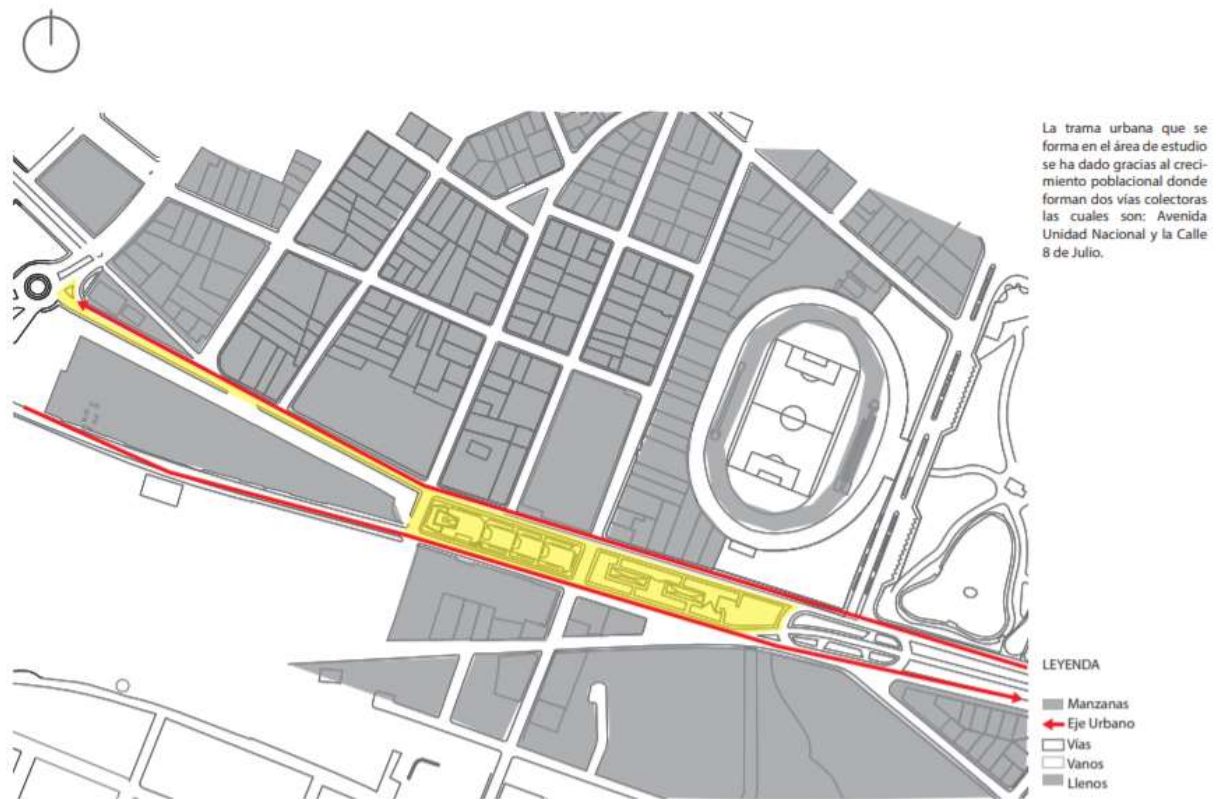
3.1.4.3.2. Uso del suelo de Riobamba

Con el análisis realizado acerca de vanos y llenos de la zona de estudio podemos deducir que es un sector consolidado donde todos sus predios han sido ocupados por edificaciones eso conlleva a la conclusión para mejorar el paseo peatonal satisfaciendo las necesidades de los usuarios.

Cómo el sector cuenta con el estadio Olímpico de Riobamba atrae a una cierta cantidad de personas hacia el lugar esto hace que se necesite zonas de recreación y lugares atractivos para las personas que visiten el lugar y que tengan un lugar de permanencia y no solo de paso.

Figura 23.

Uso de suelo vanos y llenos



Nota: Mapa de vanos y llenos del sector La Estación, elaborado por Paredes A. (2022).

3.1.5. Contexto social

3.1.5.1. Estructura socioeconómica

3.1.5.1.1. Sistemas productivos de Riobamba

Las actividades económicas más importantes de la ciudad de Riobamba por su situación geográfica siempre ha sido la agricultura, ganadería y riego.

Sin embargo, ahora no son las únicas, ya que se debe descartar todas aquellas actividades que se enmarcan dentro del turismo siendo estas: La fabricación de productos artesanales, ventas de paquetes turísticos, entre otros.

Tabla 2.*Porcentaje de Actividades Productivas de Riobamba.*

Actividad	N.º	%
Manufactura	1286	9.1
Agropecuaria	1004	7.1
Comercio	7572	53.6
Servicios de alimentación, diversión y hospedaje	850	6.0
Servicios profesionales y en general	3423	24.2
TOTAL	14135	100

Nota: Mapa de vanos y llenos del sector La Estación, elaborado por Paredes A. (2022).

La población económica está distribuida en 19 ramas de actividad, donde la agropecuaria tiene el más grande peso con el 26.6%, lo cual supone que es la primordial fuente de trabajo. La zona comercial con el 17.5% constituye además un sector intenso de la economía local, lo que es notable por el importante aumento del negocio en la urbe, especialmente el negocio informal. El área industrial manufacturero con un 10.1%, y el área educativa un 8.9%, representan sectores relevantes en la actividad económica del cantón. La localidad de Riobamba representa el 68% de la Población Económicamente Activa cantonal, mientras tanto que lo demás de parroquias rurales representan el 32% de la misma.

Tabla 3.*Porcentaje de Empleos*

Tasa de empleo	%
Empleado del estado	11.9 %
Empleado domestico	2.7 %
Patrono	2.3 %
Trabajador no remunerado	52.4 %
Socio	16.8 %
No declarado	13.9 %
TOTAL	100%

Nota: Esta tabla muestra la tasa de empleo que tiene el cantón Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

El nivel de población representado en la Tabla 2 demuestra que la mayoría de la población céntrica de Riobamba posee un trabajo estable donde se puede abastecer económicamente cada vivienda y así fortalecer y reactivar a la sociedad en el aspecto económico.

3.1.6. Estructura social

3.1.6.1. Aspectos demográficos

Riobamba cuenta con 5 parroquias urbanas y 11 rurales, con una población de 225.741 pobladores. Sus ocupaciones económicas aprovechan la localización geográfica de su territorio, o sea, la producción agropecuaria en la zona rural, y el negocio en el sector urbana, por medio de la existencia de negocios que permitieron producir novedosas plazas de trabajo.

Tabla 4.

Porcentaje de edades

Rango de edades	Frecuencia
5-7 años	0.2%
8-19 años	11.7%
20-34 años	35.8%
35-49 años	29.6%
50-64 años	15.6%
65 y + años	7.2%
TOTAL	100%

Nota: Esta tabla muestra el porcentaje de edades de la ciudad de Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

Como se puede observar en la tabla 3 el mayor porcentaje de edades que existe en Riobamba es de un intervalo de 20 a 34 años esto quiere decir que la población mayoritaria es técnicamente joven las cuales generan trabajo y reactivan económicamente a la ciudad.

3.2. Análisis e interpretación de resultados

3.2.1. Encuestas

1. Frecuencia de circulación por la avenida Unidad Nacional

Figura 24.

Análisis pregunta 1



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 1, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 5.

Análisis pregunta 1

Detalle	Cantidad	Frecuencia
1 vez al día	103	64%
2 veces al día	27	17%
3 veces al día	16	10%
4 o más veces	14	9%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 1, elaborado por Paredes A. (2022).

Análisis

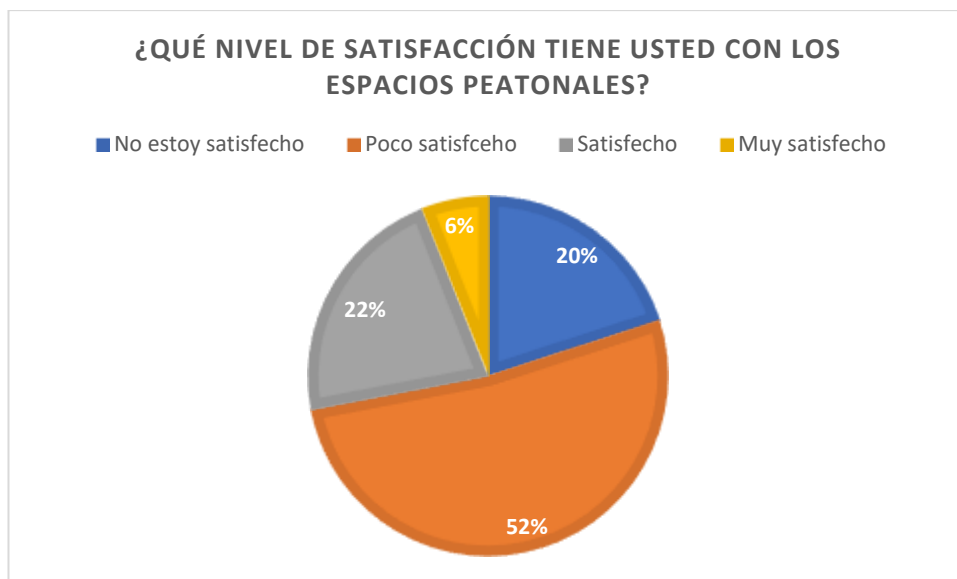
Con relación a lo analizado se identifica que el 64% de los encuestados transitan 1 vez al día por la avenida nacional siendo un espacio de transición y

mencionando que toman otras rutas alternativas para si regreso a casa o sus negocios o trabajos; por lo que sí es un espacio importante considerando el nivel de conectividad que logra en los usuarios.

2. Espacios peatonales

Figura 25.

Análisis pregunta 2-Espacios peatonales



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 2, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 6.

Análisis pregunta 2- Espacios peatonales

Detalle	Cantidad	Frecuencia
No estoy satisfecho	32	20%
Poco satisfecho	83	52%
Satisfecho	35	22%
Muy satisfecho	10	6%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 2, elaborado por Paredes A. (2022).

Análisis

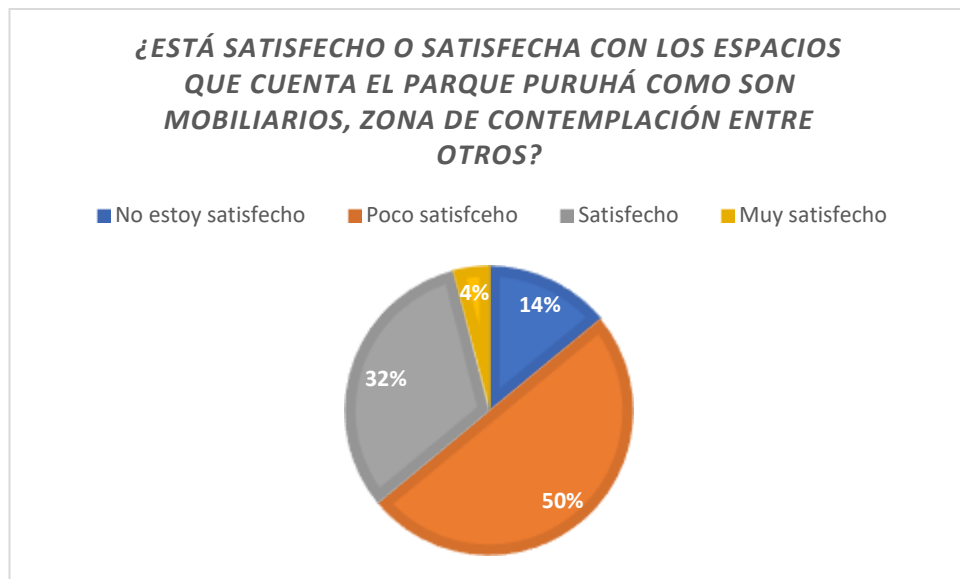
Los moradores del sector no se sienten conformes con las señaléticas puesto que se encuentran en deterioro y con una falta de visibilidad para su mejor uso, en

donde el 52% se muestran poco satisfechos con respecto al nivel de satisfacción de los espacios peatonales de la avenida.

3. Mobiliarios de parque Puruhá

Figura 26.

Análisis pregunta 3- Mobiliarios



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 3, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 7.

Análisis pregunta 3- Mobiliarios

Detalle	Cantidad	Frecuencia
No estoy satisfecho	22	14%
Poco satisfecho	80	50%
Satisfecho	52	32%
Muy satisfecho	6	4%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 3, elaborado por Paredes A. (2022).

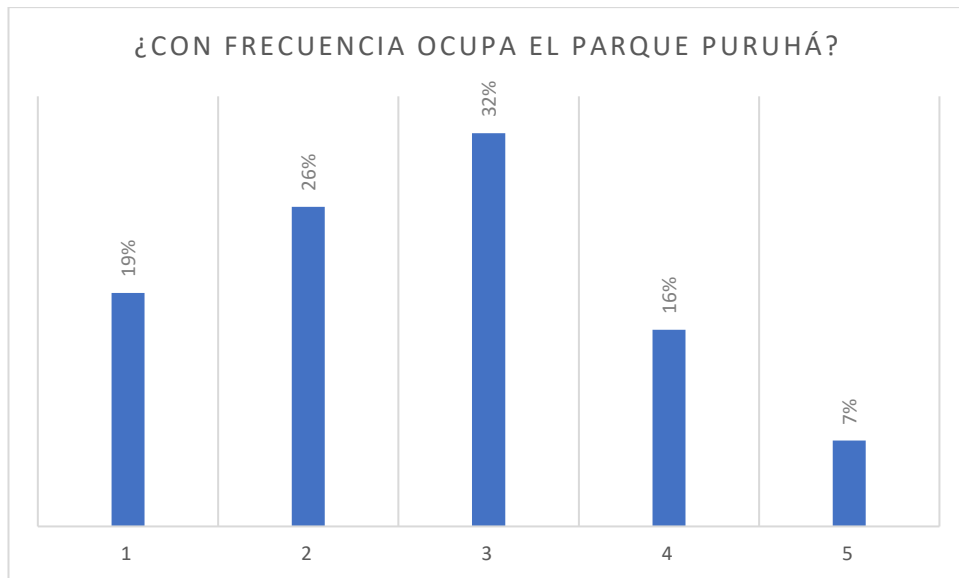
Análisis

Los espacios que cuenta el parque poseen varias deficiencias y esto hace que los moradores no lo ocupen. Diagnosticando que un 50% de los encuestados se encuentran poco satisfechos con la infraestructura, señalética, mobiliario y más.

4. Frecuencia de ocupación del parque Puruhá

Figura 27.

Análisis pregunta 4-Ocupación



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 4, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 8.

Análisis pregunta 4-Ocupación

Detalle	Cantidad	Frecuencia
1	30	19%
2	42	26%
3	51	32%
4	26	16%
5	11	7%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 4, elaborado por Paredes A. (2022).

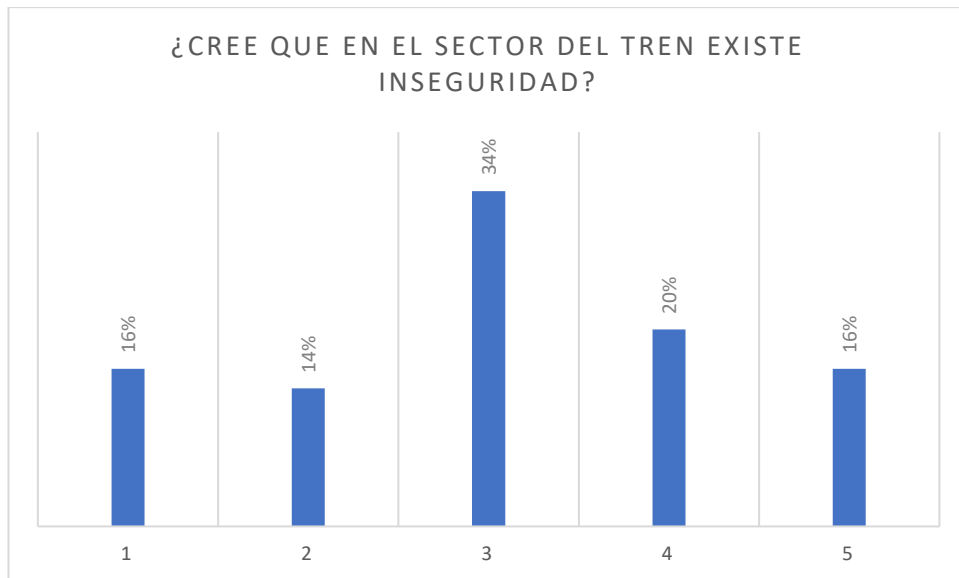
Análisis

Al tener un resultado mayoritario intermedio se puede concluir que los moradores utilizan el parque como una zona de paso y no de estancia, logrando una calificación 3 en un 32% por lo que es de gran interés el resolver las problemáticas del sector con el fin de brindar un espacio más confortable para los usuarios.

5. Inseguridad en el sector del parque Puruhá

Figura 28.

Análisis pregunta 5-Inseguridad



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 5, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 9.

Análisis pregunta 5-Inseguridad

Detalle	Cantidad	Frecuencia
1	26	16%
2	22	14%
3	54	34%
4	32	20%
5	26	16%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 5, elaborado por Paredes A. (2022).

Análisis

Al tener un porcentaje mayoritario intermedio el sector cuenta con lugares de inseguridad, en donde se ocasionan debido a la inexistencia de espacios bien logrados, además de ser zonas desagregadas y con una baja calidad en seguridad.

6. Movilización por la Unidad Nacional

Figura 29.

Análisis pregunta 6-Movilidad



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 6, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 10.

Análisis pregunta 6-Movilidad

Detalle	Cantidad	Frecuencia
A pie	22	14%
Vehículo particular	61	38%
Taxi	29	18%
Bus	34	21%
Bicicleta	14	9%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 6, elaborado por Paredes A. (2022).

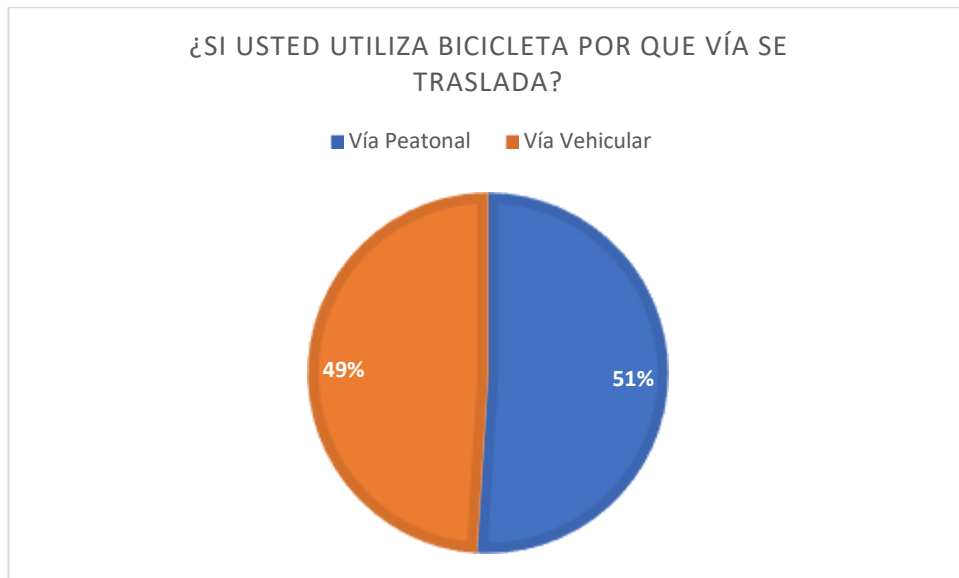
Análisis

La avenida Unidad Nacional al ser muy transitada pocas personas utilizan el bus como medio de transporte y utilizan vehículos particulares ocasionando congestión en el sector; pero se observó que varias personas utilizan la bicicleta como medio de transporte a pesar de no contar con una ciclovía pertinente.

7. Transporte con bicicleta

Figura 30.

Análisis pregunta 7- Transporte en bicicleta



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 7, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 11.

Análisis pregunta 7-Transporte en bicicleta

Detalle	Cantidad	Frecuencia
Vía Peatonal	82	51%
Vía Vehicular	78	49%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 7, elaborado por Paredes A. (2022).

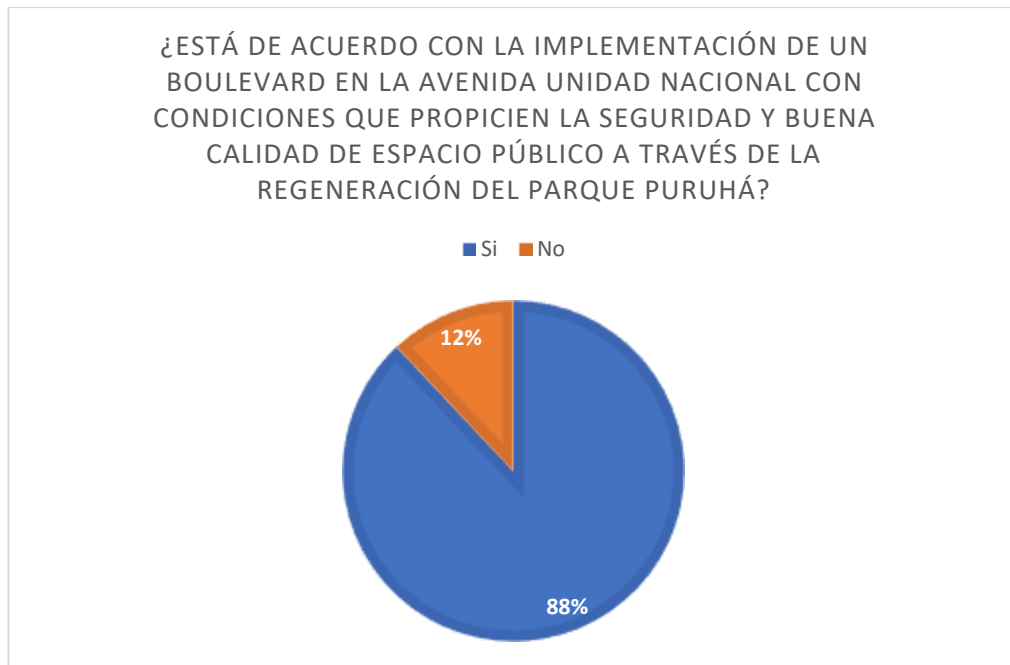
Análisis

Al obtener resultados mediáticos se concluye que los ciclistas del sector trascurren por las vías de menos afluencia vehicular y peatonal ya sean estas veredas o vías de transporte. Sin embargo, existe una afluencia vehicular del 49% que es un alto rango de uso del auto y genera contaminación a la ciudad y al sector.

8. Implementación de un Boulevard en la avenida Unidad Nacional

Figura 31.

Análisis pregunta 8- Implementación de Boulevard



Nota: Este gráfico muestra la respuesta de la pregunta 8, elaborado por Paredes A. (2022).

Tabla 12.

Análisis pregunta 8-Implementación de Boulevard

Detalle	Cantidad	Frecuencia
Si	141	88%
No	19	12%
Total	160	100%

Nota: Esta tabla muestra la respuesta de la pregunta 8, elaborado por Paredes A. (2022).

Análisis

Al realizar el Boulevard disminuiríamos la inseguridad de la avenida, del parque y sus alrededores ya que coaccionaremos una apropiación de los moradores y esto nos dará una afluencia peatonal.

3.2.2. Fichas de observación

	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA		
Ficha de observación de campo para conocer la realidad de la problemática urbano arquitectónica en el sector La Estación.			
DATOS DE LA OBSERVACIÓN			
Fecha de observación	Día: Viernes 07	Mes: Mayo	Año: 2021
Tiempo de observación	Hora de inicio: 12:00 PM Hora de finalización: 14:30 PM		
Lugar de observación	Riobamba, Avenida Unidad Nacional, Parque Puruhá		
Nombre del/la o los/las observador/a/ras	Hugo Andrés Paredes Córdova		
1. VARIABLE: Factores Ambientales			
Factores Ambientales	SI	NO	Niveles de intensidad
			Poco Intenso Intenso Muy Intenso
Sol	x		x
Lluvia	x		x
Granizada		x	-
Vientos	x		x
Caracterización : Poco intenso: Nublado con poca presencia de sol. Intenso: Poco nublado con una presencia de sol soportable. Muy intenso: despejado con una presencia de sol insoportable.			
Conclusión: Riobamba al estar ubicada en la Región Interandina del Ecuador y estar rodeado por varios volcanes cuenta con un clima frío y algunos ratos con una incidencia solar fuerte y algunos días con lluvias regulares.			
2. VARIABLE: Semáforos			
Cantidad	Estado	Visibilidad	Visibilidad de los colores
	Bueno Malo	Bueno Malo	Bueno Malo
12	x	x	x
Tiempo (Segundos)	Operación manual	Operación automática	
	Luz roja	Luz roja	45 seg
	Luz amarilla	Luz amarilla	3 seg
	Luz verde	Luz verde	45 seg
Caracterización : Bueno: Posee un buen mantenimiento, buena visibilidad y está en buenas condiciones. Malo: No posee un buen mantenimiento, no se encuentra en las condiciones adecuadas, poca visibilidad.			
Conclusión: El sector cuenta con semáforos en cada esquina e intersección, pero algunos semáforos no cuentan con una visibilidad de colores y una operación manual la cual ayudara a que sea mas fluido el transporte.			
3. VARIABLE: Señalética			
	Estado	Visibilidad	Visb. de colores
	Bueno Malo	Bueno Malo	Bueno Malo
Mapas	x		x x
Velocidad máxima	x	x	x
Paso peatonal		x	x x
Puntos de paradas		x	x x
Zonas de parques	x	x	x
Caracterización : Bueno: Buen mantenimiento, buena visibilidad. Malo: Mal mantenimiento, mala visibilidad.			
Conclusión: El parque Puruhá posee señaléticas de las sub zonas que posee, pero no tiene una buena visibilidad y las calles no conservan señaléticas pintadas y en buen estado lo cual dificulta la movilidad al peatón de una forma ordenada.			

4. VARIABLE: Tipo de Superficie

	Tipo de suelo				
	Adoquinado	Asfaltado	Tierra	Empedrado	
Calle		x			
Avenida		x			
Callejon	x				
Conclusión:	La Avenida Unidad Nacional al ser una zona céntrica y un lugar de llegada a Riobamba debería tener calles asfaltadas y en buen estado y es lo que no se observa en la actualidad dando así también una calle en proceso de adoquinado.				

5. VARIABLE: Luminarias

	Estado		Visibilidad		
	Bueno	Malo	Bueno	Malo	
Parque	x		x		
Avenida		x		x	
Caracterización : Bueno: Buen mantenimiento, buena visibilidad. Malo: Mal mantenimiento, mala visibilidad.					
Conclusión: El parque Puruhá y en la avenida Unidad Nacional deberían ser zonas donde existan luminarias constantemente ya que al ser una zona muy transitada necesita de este elemento par que no se vuelva un sector inseguro.					

6. VARIABLE: Contenedores de basura

	Estado		Visibilidad	
	Bueno	Malo	Bueno	Malo
Parque		x		x
Avenida		x		x
				
Caracterización : Bueno: Buen mantenimiento, buena visibilidad. Malo: Mal mantenimiento, mala visibilidad.				
Conclusión: Al ser un sector muy transitado ya sea el parque como la avenida deben existir contenedores de basura para evitar un aspecto antiestético de la zona.				

7. VARIABLE: Vegetación / Mobiliario

	Vegetación		Mobiliario		
	Bueno	Malo	Bueno	Malo	
Parque		x		x	
Avenida		x		x	
Caracterización : Bueno: Buen mantenimiento, buena visibilidad. Malo: Mal mantenimiento, mala visibilidad.					
Conclusión:	El sector al tener un parque y una de las avenidas mas transitadas no posee ni vegetación ni mobiliarios cómodos esto hace que los moradores de la zona no transcurran ni permanezcan en la zona.				

8. VARIABLE: Accesibilidad universal

	Conexiones		Señalética		Mobiliario	
	Bueno	Inexistente	Bueno	Inexistente	Bueno	Inexistente
Parque		x		x		x
Avenida		x		x		x
						
Caracterización : Bueno: Buen mantenimiento, buena visibilidad. Inexistente: Elemento que no existe.						
Conclusión: Se puede observar a simple vista que el sector no cuenta con una accesibilidad universal y esto hace que el sector no sea inclusivo aun sabiendo que la zona cuenta con una avenida concurrida y un parque histórico el cual debería ser accesible para todos.						

9. VARIABLE: Parque “Puruhá”

	Estado		Visibilidad	
	Bueno	Malo	Bueno	Malo
Vegetación		x		x
Suelo		x	x	
Señalética		x		x
Recreación		x		x
Espacios libres	x		x	
Iluminación	x		x	
 				
Caracterización : Bueno: Posee un buen mantenimiento, buena visibilidad y está en buenas condiciones. Malo: No posee un buen mantenimiento, no se encuentra en las condiciones adecuadas, poca visibilidad.				
Conclusión: El parque Puruhá posee dos monumentos que deberían ser apreciados por los usuarios del sector, pero por el mal estado del parque nadie lo ocupa y esto hace que sea una zona abandonada y con una probabilidad a destruirse.				

Conclusiones finales

- Al realizar el análisis con la ficha de observación pertinente para la zona de estudio se logró observar las deficiencias de cada sub zona al intervenir y gracias a esto podemos intervenir en las mismas para realizar una mejora del sector.
- Cada variable que se analizó tiene un uso continuo por los peatones y por eso mismo se debe mejorar cada una de ellas ya que esto daría una iniciativa para mejorar otras sub zonas del sector.

3.3. Conclusiones capitulares

- Mediante el desarrollo del capítulo III donde se identifica la aplicación metodológica y se analiza el contexto Físico, Urbano, Social se observó cómo se encuentra la zona ya sea en el aspecto urbano como es su morfología y la accesibilidad que posee. Identificando problemáticas en el entorno debido a espacios desagregados, inseguros y con un alto uso vehicular.
- Realizando el análisis del contexto social se determinó la densidad de la ciudad la cual va determinar varios aspectos a la propuesta a desarrollar y

también determinara las encuestas realizadas que nos darán a conocer el confort de los habitantes.

- A través de las encuestas se identifica que la población se encuentra inconforme con la zona de la Avenida Nacional debido a sus aspectos inseguros, insalubres, infraestructura en malas condiciones y una vialidad problemática.
- De acuerdo a las fichas de observación realizadas se observó las diferentes variables que posee la zona de estudio donde se debe intervenir con estrategias urbanas para satisfacer las necesidades de los usuarios.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

4.1. Idea generadora

4.1.1. Concepto

Las calles de la ciudad cuentan con una función principal, estructurante y conectiva, caracterizada por el movimiento. Los espacios urbanos siempre son más complejos de lo que les atribuye una definición básica. Por ejemplo, algunas vías también participan de la noción de “estancia”, habitualmente asociada con las plazas. Las calles de la ciudad cuentan con una función principal, estructurante y conectiva, caracterizada por el movimiento. En consecuencia, son espacios dinámicos, asociados al flujo constante y su formalización responde a ello, con una directriz longitudinal muy dominante, que encauza y dirige los diversos tráficoes que se producen dentro de la ciudad.

El proyecto a definirse está establecido en un proceso a largo plazo que involucra a las personas del sector La Estación ya que lograra un proceso urbano de integración con la ciudad de Riobamba y con esto se lograra una conexión y empoderamiento de los moradores aledaños hacia el mismo y de esta manera se lograr recuperar con los espacios públicos en abandono del sector del parque Puruhá, entonces partiendo de esta iniciativa se ha propuesto realizar el siguiente concepto:

Figura 32.

Lugares de conexión urbana



Nota: Esta imagen muestra las vías de conexión de la ciudad y las que son más usadas por los habitantes, elaborado por Paredes A. (2022).

4.1.1.1.Transición

4.1.1.1.1. Ciudad

La ciudad de Riobamba se encuentra desconectada entre los usuarios y el lugar de destino de cada uno de ellos con la implementación del Boulevard cambiara el aspecto físico de la zona.

Figura 33.

Ciudad actual



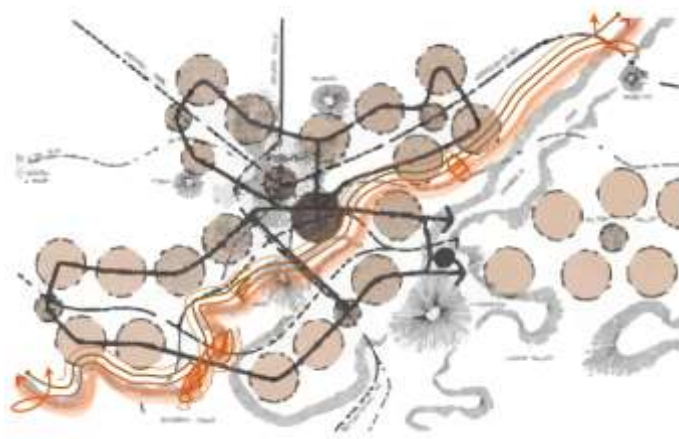
Nota: Trama, afluencia, y densidad de personas del estado actual de Riobamba, elaborado por Paredes A. (2022).

4.1.1.2.Boulevard

El Boulevard genera un orden en una de la avenida principal de la ciudad tanto en los vehículos como en los usuarios dando una noción de estancia que generaría actividades peatonales.

Figura 34.

Lugar por donde pasara el boulevard.

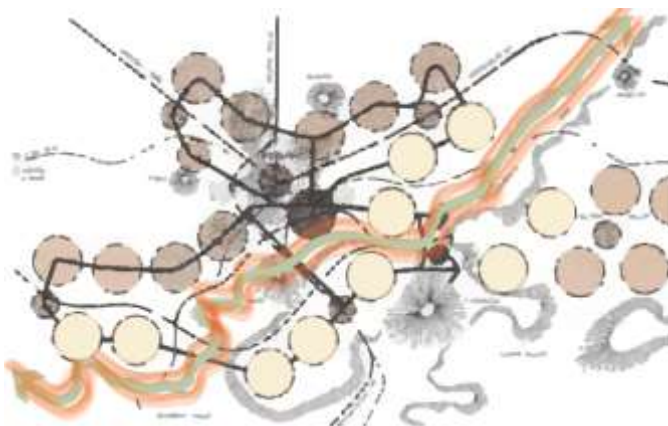


Nota: Forma del boulevard y como genera un orden en la ciudad, elaborado por Paredes A. (2022).

Como resultado final el boulevard se genera una actividad diferente a la que se realiza actualmente generando una permanencia de los usuarios e incrementando un alza en la economía local.

Figura 35.

Boulevard como generador de comercio.



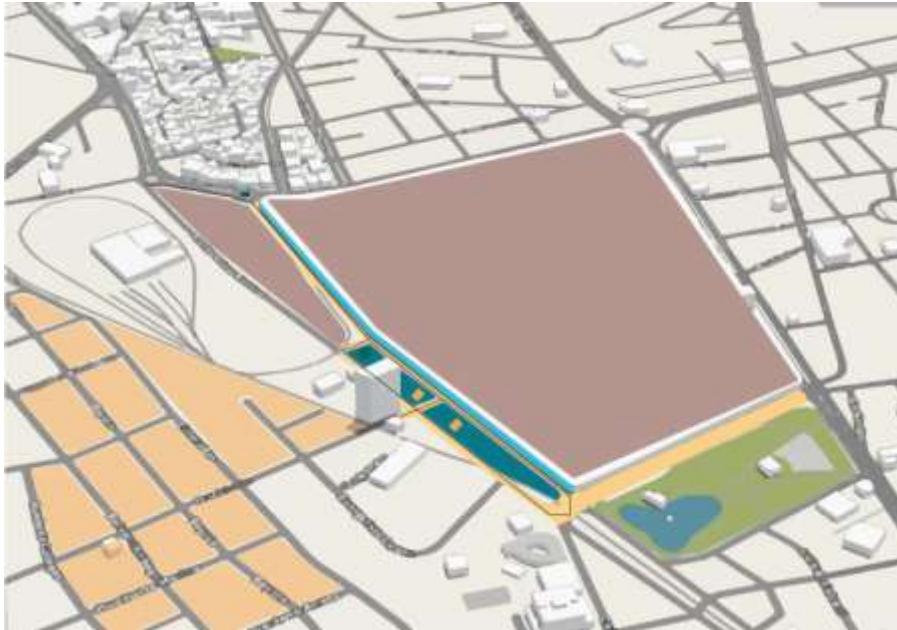
Nota: El boulevard no solo generara comercio a sus alrededores, sino que también ocasionara un empoderamiento y estancia de los moradores, elaborado por Paredes A. (2022).

4.1.1.3. Plan Masa / Zonificación

La zonificación realizada en el proyecto urbano se ha realizado conjuntamente con los predios existentes y los cuales serán favorecidos con el boulevard a implantarse y los mismos que están explicados en las láminas siguientes.

Figura 36.

Zonificación del proyecto boulevard



Nota: Se presenta la zonificación que va a tener el boulevard con los predios existentes, elaborado por Paredes A. (2022).

El sector cuenta con varios ítems los cuales se definen en la figura 20 esto hace que el sector sea conocido ya que se encuentra el estadio olímpico de Riobamba además cuenta con varios monumentos uno de ellos es el monumento al libro y otro es el del Dr. Edelberto Bonilla Oleas, esto hace que el sector tenga una identidad histórica por los parques, monumentos, estadios y servicios como es la estación del ferrocarril de Riobamba.

Figura 37.

Transporte local del sector a intervenir



Nota: Análisis del transporte local, elaborado por Paredes A. (2022).

Los recorridos de autobús que pasan por las diferentes calles del sector son 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14 los cuales pasan por la dirección norte a sur como es la Avenida Unidad Nacional, Olmedo, Tarqui, 10 de agosto y Avenida Eloy Alfaro, al ser una calle con muy transitada se han generado varias paradas de autobuses improvisadas que ocasionan molestias a los moradores y tráfico en horas pico.

Figura 38.

Tramos a intervenir



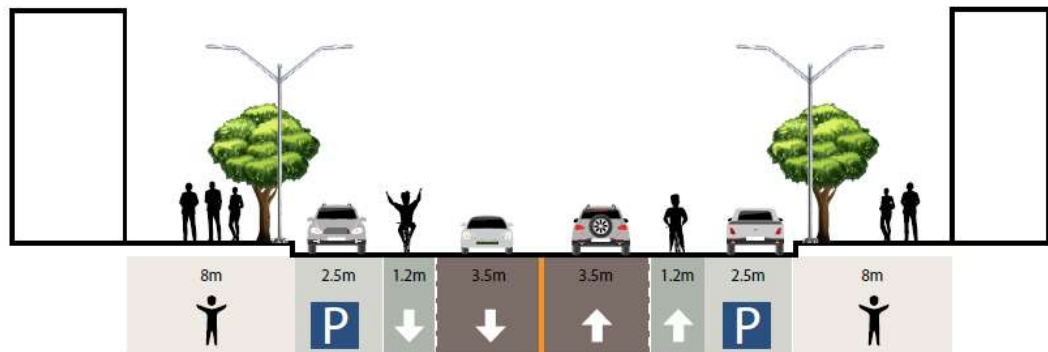
Nota: Análisis de los tramos a intervenir, elaborado por Paredes A. (2022).

La zona de estado se ha delimitado en 3 tramos los cuales son: la Zona de la Avenida (Calzada), Zona Boulevard, Zona Parque Lineal, en cada uno de ellos

se procedió a ver las necesidades y los deterioros de cada tramo para lo cual se realizó un corte de cómo debería quedar la Avenida Unidad Nacional con el Boulevard lo cual es una referencia donde se observará medidas mínimas de cada espacio como la zona de parqueo, ciclo paseo, boulevard entre otros.

Figura 39.

Referencia de la Avenida Unidad Nacional



Nota: Corte de la avenida Unidad Nacional, elaborado por Paredes A. (2022).

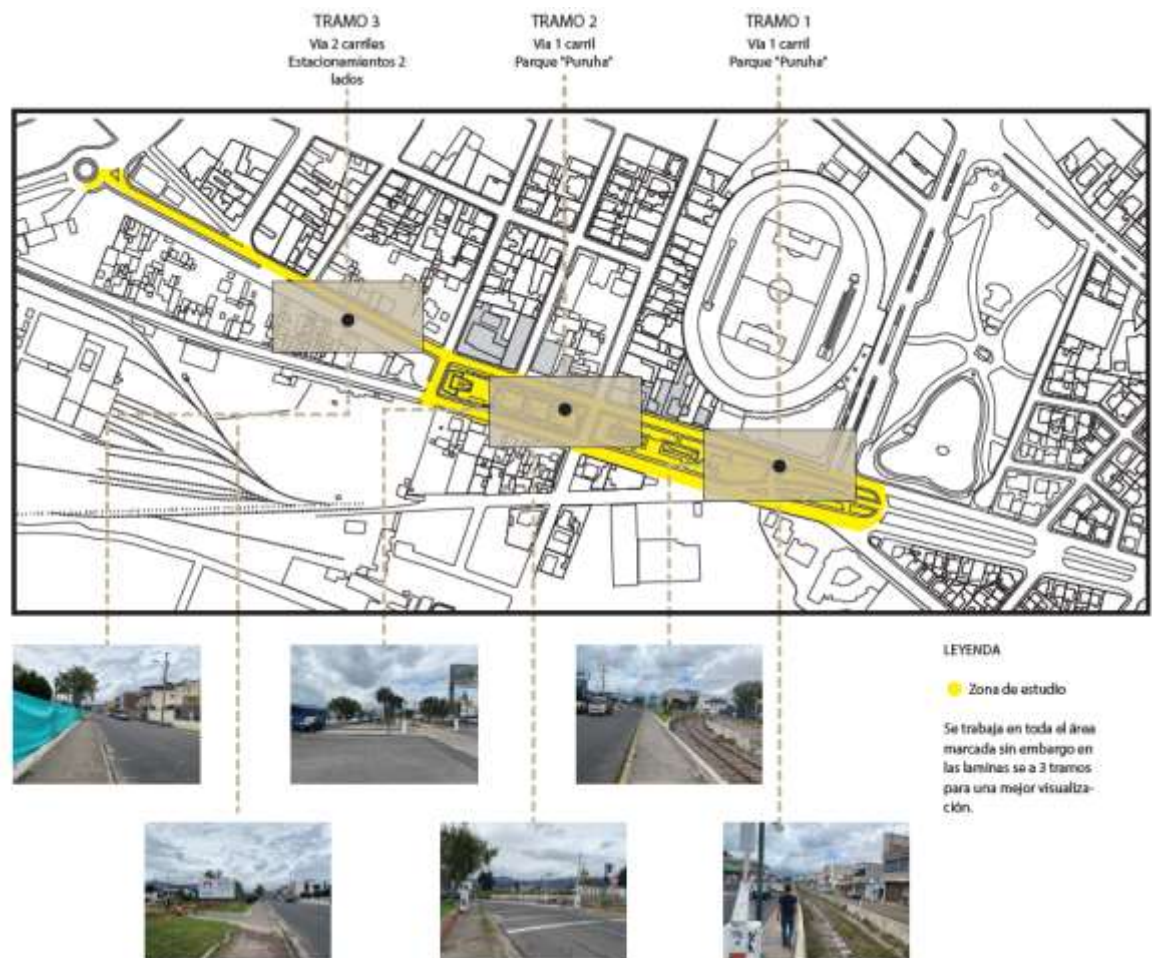
Este referente que se realizó tipo corte es para identificar el estado actual de la Avenida Unidad Nacional ya que con el tiempo se ha deteriorado y se ha ocupado como una calle de conexión primaria donde transcurren vehículos pesados y esto hace que no se ocupe la avenida de forma incorrecta perjudicando a los peatones y a los vehículos pequeños los cuales deberían transcurrir por la misma.

El parque Puruhá necesita una regeneración completa ya que al ser un parque central no satisface a los moradores de la zona y esto ha ocasionado un abandono hacia el mismo dando como resultado el deterioro aledaño y una falta de empoderamiento de los usuarios ya que han optado por utilizar el parque como zona de paso y no se estancia y contemplación como está destinado a serlo.

4.2. Anteproyecto técnico

Figura 40.

Tramos Boulevard

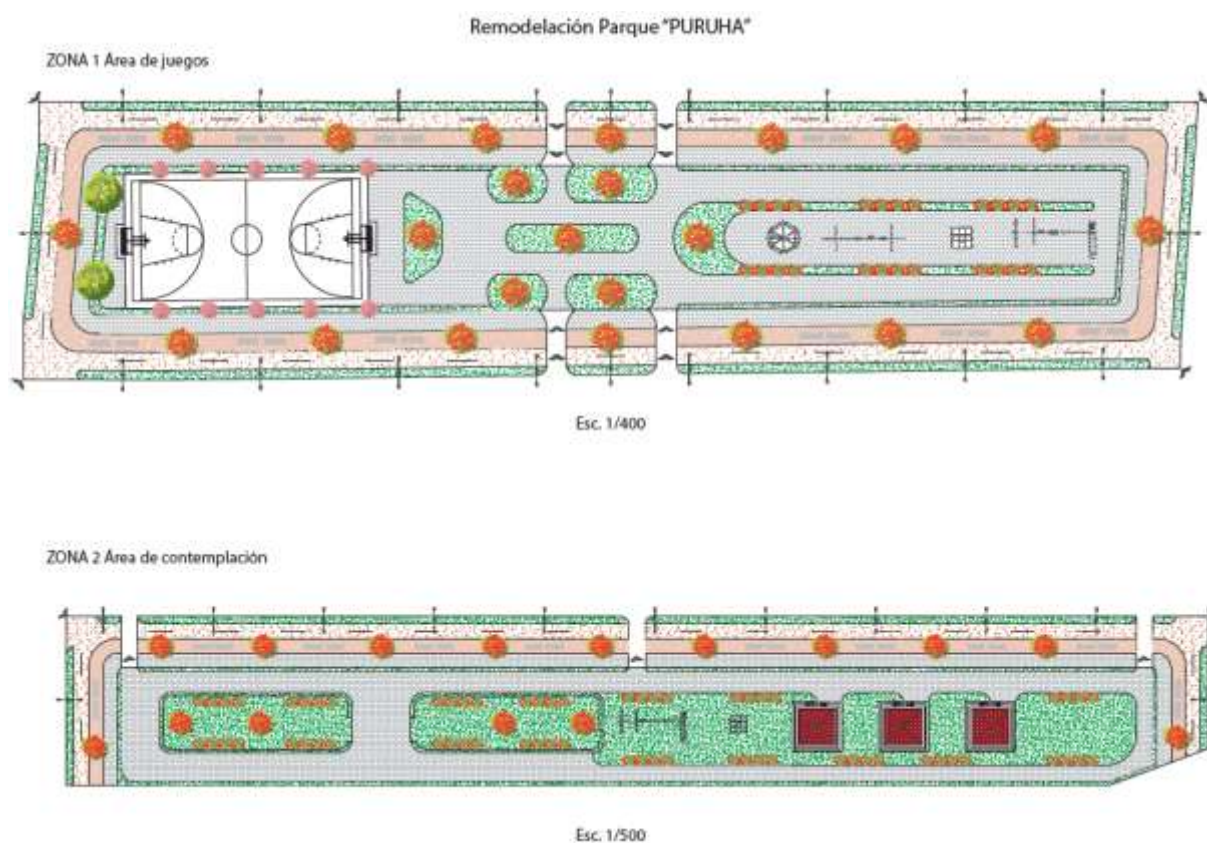


Nota: Tramos diagnosticados para el análisis y propuesta, elaborado por Paredes A. (2022).

Al realizar el estudio pertinente del boulevard se vio pertinente realizar cada espacio por tramos ya que al ser un proyecto urbano la escala es muy grande y se debe tener una buena comprensión técnica y con esto se ha visto los tramos más pertinentes y realizarlos en planos con sus respectivos renders y medidas establecidas.

Figura 41.

Parque Puruhá

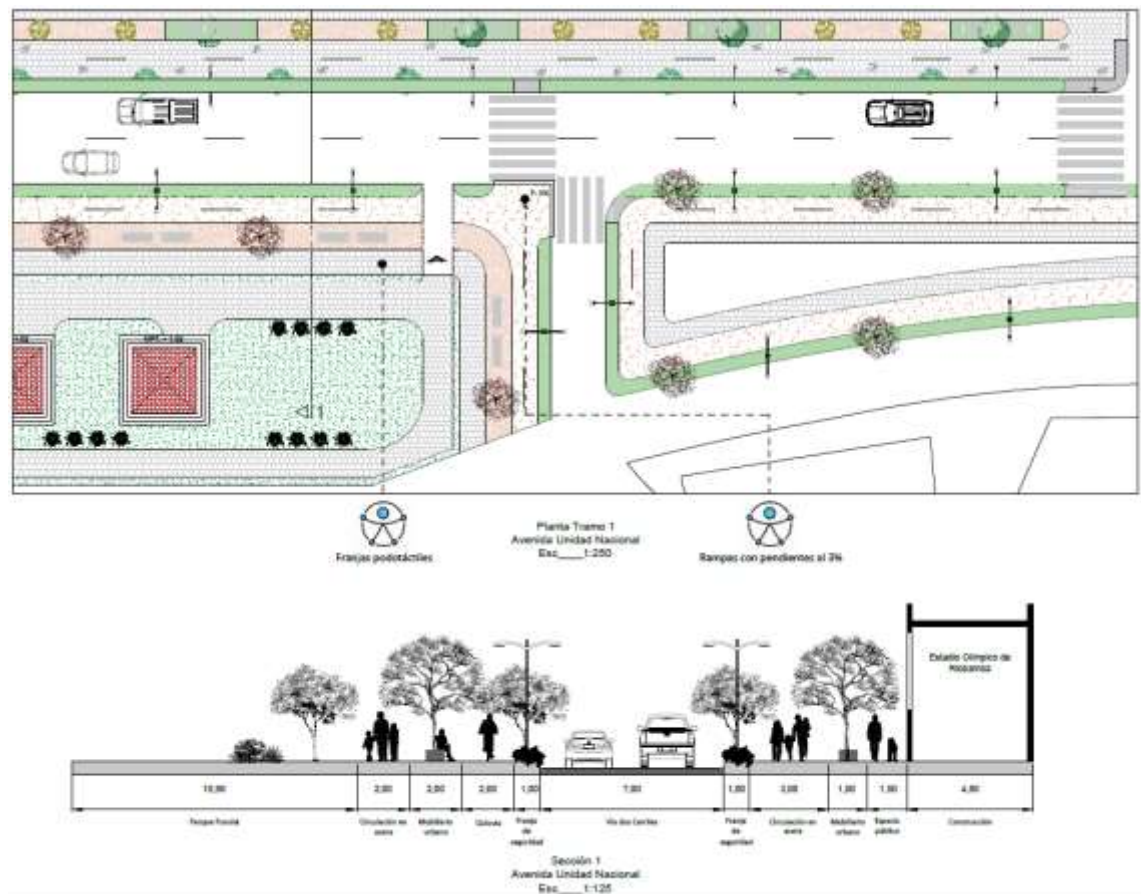


Nota: Zonas de remodelación del parque Puruhá, elaborado por Paredes A. (2022).

Se realizó la remodelación del parque Puruhá manteniendo su forma actual ya que se quiso conservar la esencia de lo que era el parque en tiempos anteriores lo que si incorporo como nuevo fueron algunos juegos lúdicos y la ocupación de la cancha deportiva ya que actualmente estaba en abandono, de igual manera se mantuvo una zona del parque donde se exhibe el ferrocarril teniendo eso como un lugar de atracción.

Figura 42.

Tramo 1



Nota: Detalle en planta y corte del tramo 1, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 43.

Renders 1



Nota: visualización 3d tramos 1, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 44.

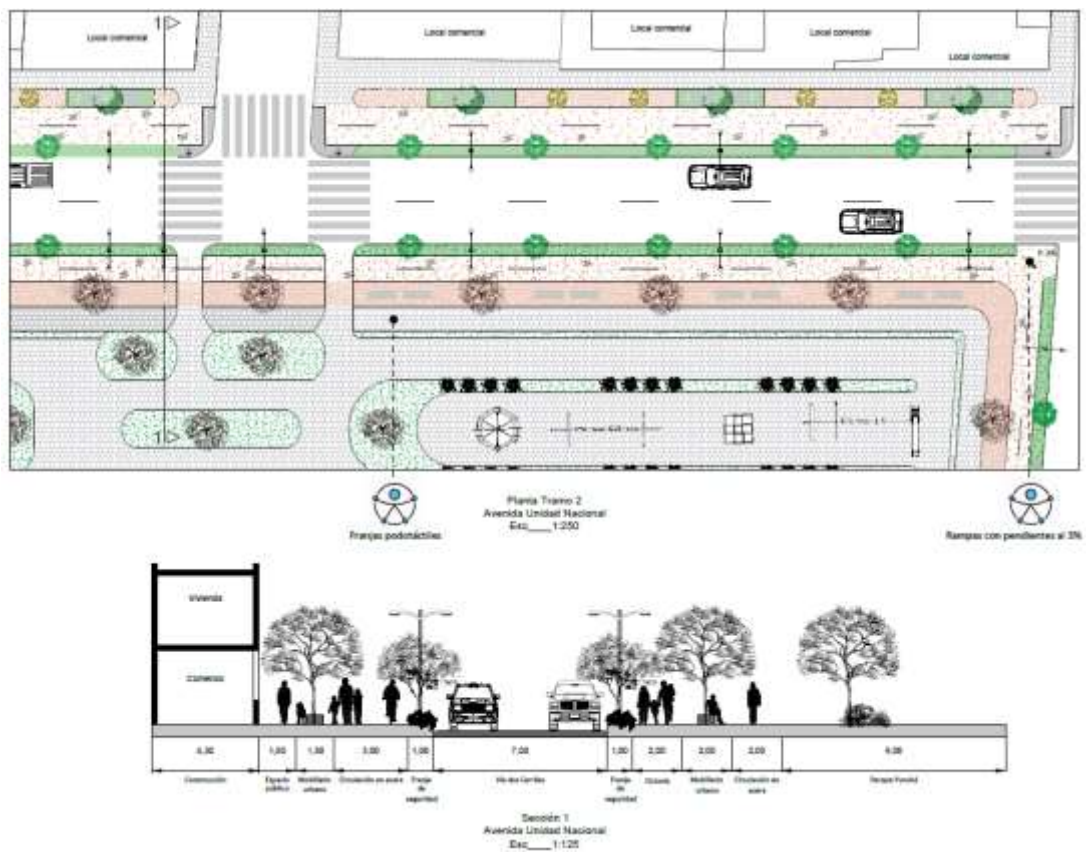
Renders 1-1



Nota: visualización 3d tramos 1, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 45.

Tramo 2



Nota: Detalle en planta y corte tramo 2, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 46.

Renders 2



Nota: visualización 3d tramos 2, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 47.

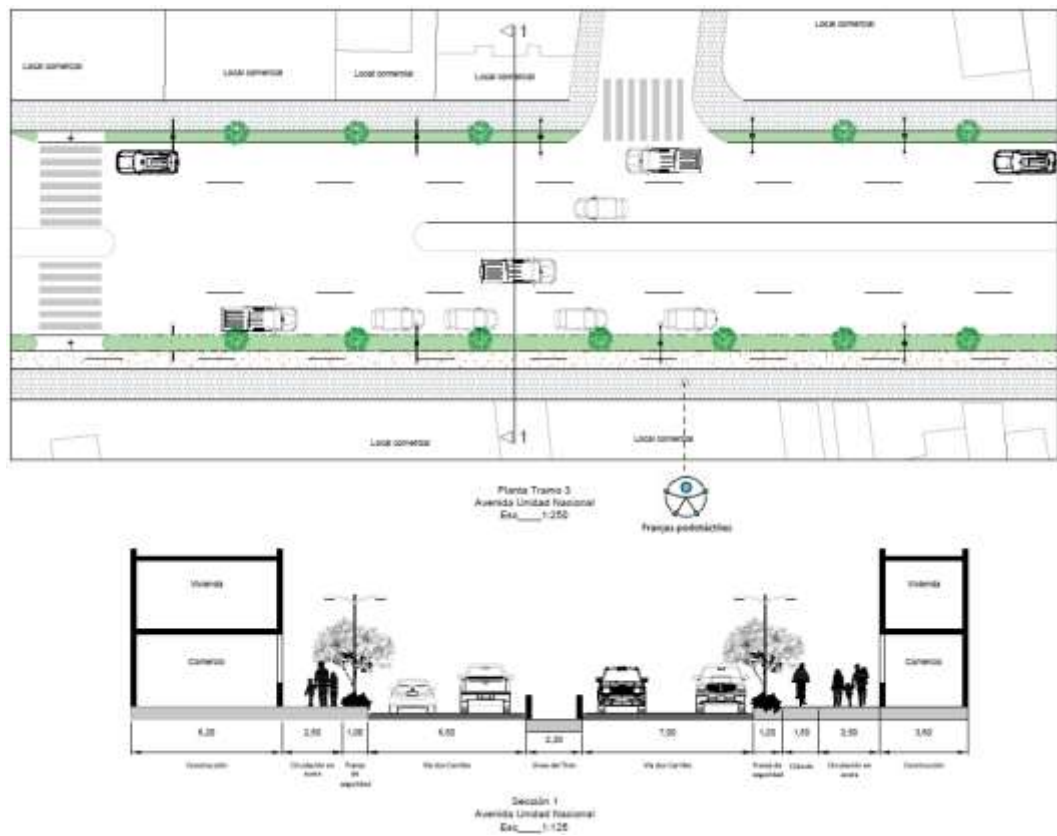
Renders 2-2



Nota: visualización 3d tramos 2, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 48.

Tramo 3



Nota: Detalle en planta y corte tramo 3, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 49.

Renders 3



Nota: visualización 3d tramos 3, elaborado por Paredes A. (2022).

Figura 50.

Renders 3-3



Nota: visualización 3d tramos 2, elaborado por Paredes A. (2022).

BIBLIOGRAFÍA

- Aragón, G. (2001). Construcción y reconstrucción del desastre. Plaza y Valdés.
- Argeñal, G. (2016). Conocimientos, actitudes y prácticas de higiene y salud sexual en adolescentes del IV “A” año del turno Sabatino, Colegio Público Rubén Darío, Matagalpa 2015 (Doctoral dissertation, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua).
- Blancas, J. (2018). Propuesta de ciclovía ITSSMT-CEGRAC en San Martín Texmelucan, Puebla (Master's thesis).
- Blanco, R. (2017). Arquitectura y paisaje. Aproximaciones desde la arqueología.
- Calaza, P. (2016). Infraestructura verde. Sistema natural de salud pública. *Mundi-Prensa Libros*.
- Calderón, K., & Vásquez, F. (2021). El espacio público y su habitabilidad en el Distrito de Huánuco 2018.
- Canella, J., & Mangiamelli, G. (2016). Hábitat y vivienda (Bachelor's thesis).
- Castillo, R. (2020). Hacia el desarrollo urbano sostenible de la Megalópolis Lima Callao, Perú, al 2050. . *Paideia XXI*, 10(1), 149-172.
- Cideu. (2020). *Cideu* . Obtenido de Cideu .
- Corral, V. (2015). Rehabilitación sostenible de afluentes. Caso: Río Zahuapan tramo Tlatempan-Centro en el estado de Tlaxcala (Master's thesis).
- Cortizo, D. (2020). Tierra vacante: Estado y mercado en los procesos de crecimiento urbano (Doctoral dissertation, Universidad Nacional de La Plata).
- De Gregorio, S. (2021). La Europeización de la política urbana en España en el periodo 2014-2020: análisis de las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI)= Europeanization of urban policy in Spain in the period 2014-2020: analysis of the Integrated Sustainable. *Cuadernos de investigación urbanística*, (134), 1-99.

- Domínguez, A. (2015). La representación del paisaje pintado en el cine.
- EcuRed. (21 de 12 de 2002). *EcuRed*. Obtenido de EcuRed.
- Fritz, R. (2018). La importancia de un sistema completo de transporte público masivo, respecto al tiempo de traslado y nivel de servicio en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla (Master's thesis).
- Gárce, L., & Jarrin, C. (2019). Diseño e Implementación de una estación meteorológica móvil para la obtención de datos medioambientales en escenarios controlados en la Provincia de Chimborazo (Bachelor's thesis, Universidad Nacional de Chimborazo, 2019). Obtenido de Weather Spark.
- García, E., & Castro, J. (2021). Desarrollo urbano de la ciudad de Manta vs las políticas públicas. . *Dominio de las Ciencias*, 7(4), 1037-1053.
- Gómez, J. (2018). Propuesta de mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público urbano a través del confinamiento de los carriles centrales del boulevard Hidalgo, en el tramo comprendido entre las calles relámpago y talabareros, de León, Guanajuato (Master.
- Güell, J. (2019). Planificación estratégica de ciudades: nuevos instrumentos y procesos (Vol. 10). . *Reverté*.
- Gutiérrez, A. (2014). Análisis del diseño urbano de la reserva territorial Atlixcáyotl (Master's thesis, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla).
- INEC. (23 de Noviembre de 2021). *Proyección por edades Provincias 2010-2020 y nacional*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/proyecciones-poblacionales/>
- López, F. (2016). La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Maradiaga, E. (2017). La gestión ambiental urbana en las ciudades medias e intermedias: una discusión teórica para una propuesta.

- Marchena, E. (2017). Instrumentos urbanísticos al servicio del medio ambiente. . *Observatorio Medioambiental*, 20, 93.
- Montero LIL, V. V. (2020). *Montero LIL, Vinueza VMF, Castillo LGA, Ruano IDS, Martín BN*. Obtenido de Montero LIL, Vinueza VMF, Castillo LGA, Ruano IDS, Martín BN.
- Navarrete, M. (2017). Desarrollo urbano sustentable: el gran desafío para américa latina y los preparativos para Hábitat III. . *Revista Luna Azul*, (45), 123-149.
- Navarro, C. (2016). Análisis del cambio de cobertura y uso del suelo por el desarrollo urbano-turístico en el municipio de Bahía de Banderas. *CONACYT*.
- Paredes, L. (2017). Diseño del parque ecológico lineal-recreacional "El Censo" del cantón Tisaleo, provincia de Tungurahua. . (*Doctoral dissertation, Universidad de Cuenca*).
- Peries, L. (2021). Miradas proyectuales. CP67.
- Porcel, S. (2016). Dinámicas de estructuración socioresidencial en la Barcelona metropolitana postindustrial; Hacia una ciudad dual o cuarteada?. *Universitat Autònoma de Barcelona*.
- Ramírez, J., & Safa, P. (2009). Tendencias y retos recientes en tres metrópolis mexicanas: Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. . *Cuadernos de antropología social*, (30), 77-92.
- Reyna, M. (2015). Fragmentación y segregación: el fenómeno "countries" en la ciudad de Córdoba (Master's thesis, *Universitat Politècnica de Catalunya*).
- Schiappacasse, P., & Müller, B. (2008). El deterioro urbano en grandes áreas urbanas europeas. Aproximaciones teóricas y metodológicas. . *Urbano*, 11(18), 82-91.
- Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

Villareal , P. (2015). Políticas públicas de desarrollo urbano y su impacto en la renta del suelo: Caso de estudio: el boulevard “Luis Donaldo Colosio” de Saltillo, Coahuila (Doctoral dissertation, Universidad Autónoma de Nuevo León.).

ANEXOS

Formato de encuestas para la población de la sectorial de Riobamba.



PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANO PAISAJISTA DE LA AVENIDA UNIDAD NACIONAL EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL AÑO 2021

Encuesta Tesis “Boulevard Avenida Unidad Nacional”

Objetivo de la entrevista: Determinar el uso del espacio publico

1. ¿Con que frecuencia transita por la avenida Unidad Nacional?

- | | |
|----------------|----------------------|
| 1 vez al día | <input type="text"/> |
| 2 veces al día | <input type="text"/> |
| 3 veces al día | <input type="text"/> |
| 4 o más veces | <input type="text"/> |

2. ¿Qué nivel de satisfacción tiene usted con los espacios peatonales?

- | | |
|---------------------|----------------------|
| No estoy satisfecho | <input type="text"/> |
| Poco satisfecho | <input type="text"/> |
| Satisfecho | <input type="text"/> |
| Muy satisfecho | <input type="text"/> |

3. ¿Está satisfecho o satisfecha con los espacios que cuenta el parque Puruhá como son mobiliarios, zona de contemplación entre otros?

- | | |
|---------------------|----------------------|
| No estoy satisfecho | <input type="text"/> |
| Poco satisfecho | <input type="text"/> |
| Satisfecho | <input type="text"/> |
| Muy satisfecho | <input type="text"/> |

4. En escala del 1 al 5, siendo el 5 el más alto ¿Con frecuencia ocupa el parque Puruhá?

- | | |
|---|----------------------|
| 1 | <input type="text"/> |
| 2 | <input type="text"/> |
| 3 | <input type="text"/> |
| 4 | <input type="text"/> |
| 5 | <input type="text"/> |

5. En escala del 1 al 5, siendo el 5 el más alto ¿Cree que en el sector del tren existe inseguridad?

1	
2	
3	
4	
5	

6. ¿Cómo se traslada por la avenida Unidad Nacional?

A pie	
Vehículo particular	
Taxi	
Bus	
Bicicleta	

7. ¿Si usted utiliza bicicleta por que vía se traslada?

Vía Peatonal (Acera)	
Vía Vehicular (Asfalto)	

8. ¿Está de acuerdo con la implementación de un Boulevard en la avenida Unidad Nacional con condiciones que propicien la seguridad y buena calidad de espacio público a través de la regeneración del parque Puruhá?

Si	
No	

4. VARIABLE: Tipo de Superficie

	Tipo de suelo				
	Adoquinado	Asfaltado	Tierra	Empedrado	
Calle					
Avenida					
Callejon					
Conclusión:					

5. VARIABLE: Luminarias

	Estado		Visibilidad	
	Bueno	Malo	Bueno	Malo
Parque				
Avenida				
Caracterización :				
Conclusión:				

6. VARIABLE: Contenedores de basura

	Estado		Visibilidad		
	Bueno	Malo	Bueno	Malo	
Parque					
Avenida					
Caracterización :					
Conclusión:					

7. VARIABLE: Vegetación / Mobiliario

	Vegetación		Mobiliario		
	Bueno	Malo	Bueno	Malo	
Parque					
Avenida					
Caracterización :					
Conclusión:					

8. VARIABLE: Accesibilidad universal

	Conexiones		Señalética		Mobiliario	
	Bueno	Inexistente	Bueno	Inexistente	Bueno	Inexistente
Parque						
Avenida						
Caracterización :						
Conclusión:						

9. VARIABLE: Parque "Puruhá"

	Estado		Visibilidad	
	Bueno	Malo	Bueno	Malo
Vegetación				
Suelo				
Señalética				
Recreación				
Espacios libres				
Iluminación				
Caracterización :				
Conclusión:				

Conclusiones finales

--