



## Reactivación de espacios públicos desde la visión arquitectónica urbanística

### Reactivation of Public Spaces from the Urban Architectural Vision

Edwin Roberto Zumba Llango, Fredy Marcelo Ruiz Ortiz, Héctor Manuel Cepeda Godoy y Marco Eduardo Moreno Estrada

**RESUMEN:** El artículo expone los resultados de una investigación orientada a reactivar espacios urbanísticos devenidos vacíos públicos en la ciudad de Riobamba, Ecuador. Se realizan estudios exploratorios, descriptivos, cualitativos y estudios de caso. Se utilizan métodos de investigación teóricos y empíricos, así como consultas a expertos. Se propone el diseño de un espacio urbano integrado al entorno, demostrándose la pertinencia y la necesidad de este tipo de propuesta para la reactivación urbana, la que contribuye a mejorar la calidad de vida ciudadana. Se sugiere generalizar el procedimiento a otros espacios ciudadanos en futuras intervenciones de reactivación urbana a realizar por empresas públicas.

**PALABRAS CLAVE:** Espacios públicos, calidad social vida, intervención urbana, arquitectura integradora, reactivación espacios, Riobamba

**ABSTRACT:** The article presents the results of an investigation aimed at reactivating urban spaces that have become empty public spaces in the city of Riobamba, Ecuador. Exploratory, descriptive, qualitative studies and case studies are carried out. Theoretical and empirical research methods are used, as well as expert consultations. The design of an urban space integrated to the environment is proposed, demonstrating the relevance and necessity of this type of proposal for urban reactivation, which contributes to improving the quality of civic life. It is suggested to generalize the procedure to other city spaces in future urban reactivation interventions to be carried out by public companies.

**KEYWORDS:** Public spaces, social quality of life, urban intervention, integrative architecture, reactivation of spaces, Riobamba

RECIBIDO: 11 mayo 2019 APROBADO: 08 septiembre 2019

## Introducción

Los retos a enfrentar en las ciudades contemporáneas, asumiendo postulados de Fernández [1], radican en:

- El reto social y la aparición de nuevos estilos de vida que previenen la exclusión y la segregación en el espacio urbano.
- El reto ambiental, para la conservación del medio físico, mediante la consideración de los efectos del cambio climático, la alineación del desarrollo económico con la agenda ambiental, la disminución de la huella ecológica y la sostenibilidad de los nuevos desarrollos urbanos.
- El reto económico, a partir de cambios en las ciudades para mejorar la eficiencia de la base productiva, entre ellos, la creación de nuevos criterios de localización empresarial.
- El reto administrativo, asociado a la prestación de los servicios públicos y su eficacia, al simplificar y facilitar los trámites, viabilizar la participación y la cercanía ciudadana.

Tales desafíos tributan al modelo espacial tridimensional, donde el equilibrio de la gobernabilidad se logra a partir de elevar la competitividad económica, con énfasis en la sostenibilidad de la ciudad, tomando en cuenta la resiliencia urbana y el principio de la equidad. La equidad, como plantea Fernández [1, p.31] “se aprecia en la satisfacción de las necesidades básicas de la población, en el acceso a oportunidades. El concepto de calidad de vida se incluye como parte integrante de la estrategia de equidad; de hecho, ambos conceptos suelen ir entrelazados cuando se formula el modelo de desarrollo social de la ciudad”.

## Problemática del vacío urbano. Antecedentes

El espacio público satisface necesidades de comunicación y entretenimiento. El diseño y la planificación de ciudades se recrean pensando en sus habitantes, en calidad de red conectiva hacia los distintos puntos de interés, contando con los medios físicos para ello. El diseño urbano se basa en un análisis de la demanda urbana para crear espacios públicos funcionales.

La ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo en el Ecuador, cuenta con espacios públicos importantes y gran valor histórico. Cada uno de estos espacios representa una época social y económica, y sirven como conectores de distintos equipamientos de la urbe.

Esta investigación pretende formular una propuesta urbana en un sector específico partiendo de definir el problema relacionado con su contexto urbano. La finalidad es proponer una solución de planeación urbana para recuperar un vacío generado dentro de la ciudad. Esta conversión del espacio público responde a la estructura urbana y vincula el eje urbano con su entorno. Posteriormente, podrían aplicarse similares lineamientos y criterios para el tramo restante, hasta la total consolidación del mismo.

## Desarrollo

La problemática de los vacíos urbanos en la ciudad de Riobamba provoca molestias y limitaciones intangibles, y denotan despreocupación y olvido por los mismos, los cuales podrían ser aprovechados en bien de la comunidad y la sociedad. A tenor de Siena [2, p.1], el vacío urbano se define como: “son espacios vacíos que no pueden soportar una vida pública, por lo tanto, estos espacios carecen de sentido, volviéndose invisibles ante la ciudad. Lugares a los cuales no acudimos porque se vuelven inseguros ante nuestra percepción”.

[1] Fernández JM. Planificación estratégica de ciudades. Estudios Regionales [Internet]. 2006 [consultado 5 de octubre 2018]; 1:[134-47 pp.]. Disponible en: [https://www.academia.edu/38842472/Planificacion\\_estrategica\\_de\\_Ciudades\\_-\\_Jose\\_Miguel\\_Fernandez\\_Guell](https://www.academia.edu/38842472/Planificacion_estrategica_de_Ciudades_-_Jose_Miguel_Fernandez_Guell).

[2] Siena D. Blog Universidad Jesuita de Guadalajara [Internet]. Universidad Jesuita de Guadalajara. Guadalajara: Red de Arquitectura. 2014 [consultado 10 de noviembre 2017]. Disponible en: <https://blogs.iteso.mx/arquitectura/>.

El término vacío urbano proviene del descuido de estos, por falta de empoderamiento por parte de la ciudadanía. La zona seleccionada para este estudio es una vía colectora de alto tráfico que no cuenta con accesos universales hacia su interior, carece de mobiliario urbano, tiene escasa arborización, posee una configuración espacial muy rígida y a su vez, un entorno inmediato con un perfil urbano irregular. Tal estado de descuido genera comportamientos no deseados de la población.

Una ciudad sin espacios de relación es una ciudad sin identidad, de ahí la importancia de este trabajo que propone rescatar el vacío urbano y convertirlo en un espacio público conector de la ciudad. Se pretende adecuar y recuperar el espacio escogido y transformarlo en un eje de reactivación social, económica, cultural y turística. Se apela a estrategias de diseño, como la creación de una sola trama urbana continua, con amplias aceras peatonales que prioricen el recorrido de las personas.

El proyecto permite la conexión entre los equipamientos educativos, administrativos, comerciales y el vínculo con el hito emblemático ferroviario local. Concede importancia a la accesibilidad universal y la mejora de las condiciones ambientales, a partir del aprovechamiento de la arborización y de las condiciones específicas del entorno.

Este trabajo promueve la crítica constructiva y la reformulación del contexto urbano, proponiendo la solución de un problema real pensado como conjunto urbano, arquitectónico y paisajístico. La ciudadanía merece espacios públicos dignos, adecuados, equipados y con el confort deseado para realizar actividades recreativas, sociales, económicas, culturales y turísticas. Esta investigación propone soluciones para recuperar un espacio vacío, a fin de devolver la funcionalidad de este a la ciudad y sus habitantes, a partir de la concepción espacial pública, asumiendo las condicionantes de su propio contexto.

Referido a los antecedentes, puede decirse que a principios del siglo XX, la ciudad de Riobamba era un damero regular donde existían quintas y haciendas dedicadas especialmente al cultivo de alfalfa. El diseño de la ciudad, reasentada tras el terremoto de 1797, corresponde al de las ciudades hispanoamericanas: una plaza central, rodeada de cabildo, catedral y mansiones. En la Figura 1 se visualiza el plano de la ciudad en esa fecha, además de señalar el espacio público inicial objeto de esta investigación. Este eje urbano fue creado para su uso como una vía paralela a la vía férrea y a su vez como una conexión hacia el centro de la ciudad. En la Figura 2 se aprecia la avenida Unidad Nacional, campo de acción de esta investigación.

Desde sus inicios, este eje tuvo la característica de servir como un eje conector de varios equipamientos urbanos. Desde él podía apreciarse el Chimborazo, y poseía jardines y pasillos que formaban parte de un conjunto armonioso para el descanso y las caminatas. El cambio de denominación de este eje urbano como calle Guayaquil se produjo a partir de la aparición del tren a la ciudad de Riobamba que pretendía conectar la costa con la sierra y reactivar la economía de la urbe. De tal propósito es el nombre actual de la Avenida Unidad

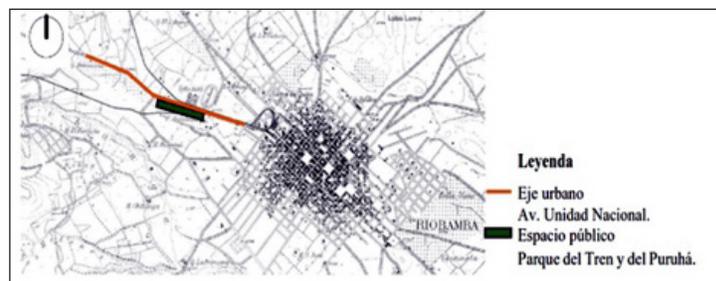


Figura 1. Plano de la ciudad Riobamba, 1720. Fuente: Planeación urbana.

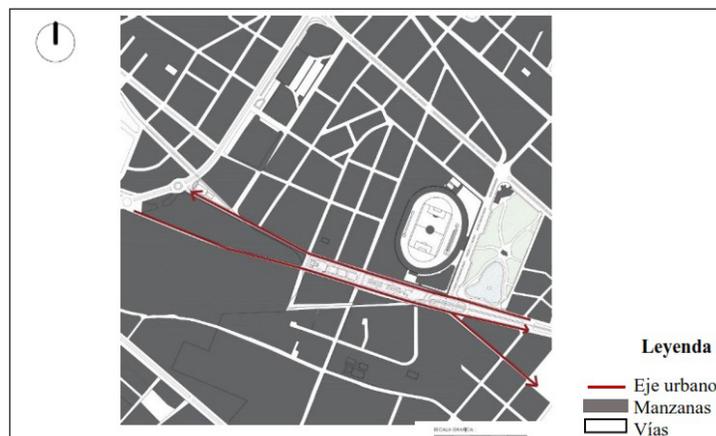


Figura 2. Plano del espacio urbano a intervenir. Fuente: Elaboración propia.

Nacional. Posteriormente en el año 1983 se colocó un monumento como parte de un paseo cívico, denominado El Puruhá.

Esta investigación parte de estudiar el desarrollo de los espacios públicos a través de distintas épocas, por lo que se requiere precisar este término. Constituye la ciudad en sí un hecho histórico, donde el espacio público que la compone se nutre de las manifestaciones culturales de una civilización limitada en el tiempo y el espacio. Como bien afirma Gamboa, “así es posible hablar del espacio público en la ciudad griega, en la ciudad italiana, o en la barroca española del siglo XVII”. [3, p.12]

El significado otorgado al espacio público con el pasar del tiempo ha cambiado, ello ha generado consecuencias irreversibles en la ciudad y transformaciones en la manera misma de conservar el urbanismo y la arquitectura. El desarrollo social, la industrialización y el auge ciudadano condujeron a un exagerado crecimiento urbano, y a la aparición de nuevas necesidades, como escuelas, bibliotecas, hospitales, cárceles, oficinas de correos y de administración, así como nuevas funciones comerciales, culturales y de encuentro e intercambio. Son los espacios públicos y la continuidad vial los conectores de todos los espacios ciudadanos, concebidos como equipamiento colectivo e integrado en el territorio urbano. Estos otorgan una nueva imagen a la ciudad, basada en la funcionalidad, con nuevas formas de socialización.

En esta investigación se asumen los postulados de Gamboa, al expresar que “la ciudad moderna no se recorre, como se hacía con los bulevares o con las calles del Ensanche de Cerdá en Barcelona, sino que se atraviesa. No se recorre porque cada vez son más reducidos los lugares (significación y orden formal) que puedan tener un sentido social de relación e intercambio, lugares que van quedando aislados dentro de la gran ciudad, dejando de conformar una red continua de espacios públicos para convertirse en un sistema de puntos, de enclaves limitados que deben ser alcanzados atravesando áreas vacías (monofuncionales, casi siempre).” [3, p.12]

Destaca Astimbay, para el caso de Riobamba que “la ciudad moderna se preocupó por la segregación funcional del suelo urbano, pero a su vez, el orden delimitó lo que ya estaba planificado, dando paso a disgregar las actividades por categorías” [4, p.13]. Los espacios públicos, que en la mayoría de los casos aparecen en las áreas residenciales, no tienen un uso específico, que aparentan ser utilizados para el tiempo libre, para el deporte y el juego infantil.

La crisis del movimiento moderno a mediados del siglo XX incentivó al estudio de la urbe histórica en busca de formas y lineamientos que condujeran a nuevos paradigmas. Paulatinamente se fue reconociendo que las antiguas ciudades poseen espacios públicos más habitables, agradables, reconocibles y comprensibles. Esto se relaciona con problemas como el de la autonomía funcional y cultural de la arquitectura respecto a los contextos urbanos donde se implanta, y también con la planificación de la ciudad de acuerdo con sistemas funcionales.

Entre las fuentes que sirvieron para la fundamentación teórica de esta investigación, se pueden citar a Lynch [5] sobre la percepción del espacio urbano, Gordon [6] sobre el diseño urbano, Iglesias [7], Caniggia, Anymonino, Scolari [8], Rossi [9], Gregotti [10], Ricart y Remesar [11], y Franco [12]. Las teorías de estos autores rompen presupuestos que están en la base misma del movimiento moderno, como es la absoluta adhesión de la forma a la función, poniendo en evidencia que la ciudad es algo más que un conjunto de sistemas especializados, bien organizados y relacionados entre sí.

[3] Gamboa A. El sentido urbano del espacio público. Bitácora Urbano Territorial [Internet]. 2003 [consultado 3 de junio 2017]; 1(7):[13-8 pp.]. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18775>.

[4] Zumba E, Astimbay V, Edgar C. El vacío como espacio integrador: estudio urbano de la av. Unidad Nacional entre la Av. Carlos Zambrano y la Av. la Prensa [Diploma]. Chimborazo: Universidad Nacional de Chimborazo, Facultad de Ingeniería; 2018. [Consultado 3 de junio 2017]. Disponible en: <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/4592>.

[5] Lynch K. La imagen de la ciudad. Buenos Aires: Infinito; 1976.

[6] Gordon C. El paisaje Urbano. Nuevo Laredo (México): Instituto Tecnológico Nuevo Laredo; 2014.

[7] Iglesias B. Desafíos de la gestión urbana. En: Torres P. Crónica urbana, la experiencia de vivir en la ciudad. Vol 2. Quito: Biblioteca FLACSO; 2016. p.245-289. [Consultado 10 de enero 2017] Disponible en: [https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1215275946.cronica\\_urbana\\_por\\_brenda\\_iglesias\\_2.pdf](https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1215275946.cronica_urbana_por_brenda_iglesias_2.pdf).

[8] Pozo Ad (editor). Análisis urbano. Textos, Gianfranco Caniggia, Carlo Anymonino, Massimo Scolari. Espacio Virtual de Exposiciones. Sevilla: Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción; 1997. [Consultado 18 de diciembre 2018]. Disponible en: <http://expobus.us.es/omeka/items/show/684>.

[9] Rossi A. Teoría de la ciudad. Barcelona: Deusto; 2002. [Consultado 2 de noviembre 2017]. Disponible en: <https://es.scribd.com/doc/62875906/ALDO-ROSSI-Teoria-de-Ciudad>.

[10] Gregotti V. Biografía del Arquitecto. Castellarano (Italia): Floornature; 2016. [Consultado 2 de junio 2017]. Disponible en: <http://www.floornature.es/vittorio-gregotti-91/>.

[11] Ricart N. Remesar A. Reflexión sobre el espacio público. Vol 1. Valparaíso: Universidad de Valparaíso; 2013. [Consultado 11 de noviembre 2017]. Disponible en: [http://www.academia.edu/25122194/REFLEXIONES\\_SOBRE\\_ESPACIO\\_PUBLICO\\_CIBERESPACIO\\_INFANCIA\\_Y\\_ADOLESCENCIA](http://www.academia.edu/25122194/REFLEXIONES_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO_CIBERESPACIO_INFANCIA_Y_ADOLESCENCIA).

[12] Franco J. Plataforma Arquitectura. Vol 1. San José (Costa Rica): AFARQ; 2015. [Consultado 3 de junio 2017]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalización-albarrada-de-mompox>.

Como ejemplos que sirvieron de referencia para este trabajo se puede mencionar la Plazoleta del Carbón ubicada en ciudad Cuenca. Como argumenta Albornoz [13], la plaza, ubicada en la ciudad de Cuenca resultaba paso obligado para estudiantes de la propia Universidad de Cuenca o las personas que habitan en el sector, por cuanto las condiciones de deterioro que presentaba no invitaban a permanecer en ella. La solución que se propuso integra la plaza a su entorno, enfatizando en el mejoramiento e iluminación de las fachadas de las edificaciones. Se crean nuevos espacios, como documentan los citados autores, “instalando una fuente de agua a nivel de piso, que une los ejes de árboles y forma un nuevo elemento, generando una dinámica en el espacio; se construye mobiliario urbano propio del espacio como bancas, luminarias y basureros” [4, p.16]. En los pisos se instaló piedra andesítica martelinada, intercalada con franjas de travertino. Se conserva la vegetación existente, formando parte del nuevo espacio público y la dinámica del espacio de tránsito peatonal de los estudiantes de la Universidad de Cuenca.

En este caso de la ciudad de Cuenca analizado [14] se aprecia un diseño inacabado, consistente en una configuración a base de piedras que delimitan áreas para contener la vegetación. En este espacio las personas se sentaban en hileras de piedras por falta de bancas. Tampoco existían elementos que invitaran a desarrollar actividad alguna. En la solución dada, el entorno urbano es integrado al entorno general, logrando fortalecer las dinámicas dentro del espacio público. El mobiliario diseñado incluye luminarias y bancas, siendo algunas de ellas móviles. Se destaca el tratamiento de piso en toda el área, que introduce una nueva configuración espacial, la cual apoya la dinámica del sitio, en el que predomina el tránsito peatonal de estudiantes

Los autores de este artículo destacan la necesidad de operacionalizar el concepto de vacío urbano, para aplicarlo a lugares que carecen de un significado dentro de la estructura urbana, y como afirma Rojas “quedando como sitios ajenos a la dinámica de la ciudad y considerado como el vacío residual inscrito dentro de los límites urbanos de la ciudad” [15, p.3]. El término de espacios vacíos no significa que sean insignificantes, sino considerados al estilo de Siena, como “no visibles, lugares de la ciudad por los que no pasamos porque nos sentiríamos perdidos y vulnerables”. [2, p.1]

Tales conceptos se relacionan con el enfoque de vacío público, pues los espacios públicos son creados con la finalidad de generar actividades de interacción entre los ciudadanos, como bien argumenta Siena, “pero a la vez estos integran a ser parte de una dinámica urbana que permiten leer la ciudad. Estos espacios al no ser pensados desde la ciudad y para el ciudadano llegan a generar vacíos dentro de sí y a su alrededor”. [2, p.2]

El espacio público, visionado desde la arquitectura urbana, viene a ser condicionado por la arquitectura que lo rodea. Cuando esta no guarda una relación con su contexto, “puede generar una negación a los espacios públicos creando una debilidad dentro de estos espacios. Por ello es necesario establecer normativas que garanticen la mixtura de usos entre vivienda, comercio, entretenimiento y equipamiento”. [2, p.2]

El espacio público es definido, a tenor de Borja “desde el campo político, como un lugar de dominio público; y desde el campo funcional como un lugar en donde se pone en evidencia la representación de la sociedad en cuanto a su cultura, identidad y expresión” [16, p.24]. Por otro lado, según Benavides, se lo considera también como “el escenario espacial de las actividades humanas”. [17, p.19]

- [13] Albornoz B. Bulevar Arquitectura. Memoria Técnica. Vol. 2. Quito, Ecuador; 2010; [pp.112]. [Consultado 10 de mayo 2017]. Disponible en: <http://www.boraisalbornoz.com/proyectos/bulevar-naciones-unidas/>.
- [14] Carpio J. Espacios públicos con público/Componentes de diseño efímeros para la reactivación social del espacio público [Diploma]. Cuenca [Ecuador]: Universidad de Cuenca. Facultad Arquitectura; 2017.
- [15] Rojas A. La ciudad viva. Revista CV. [Internet]. 2015 [consultado 11 de noviembre 2017]; 3:[12-8 pp.]. Disponible en: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?tag=andrea-rojas>.
- [16] Borja J. La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial; 2003. ISBN 84-206-4177-4. [Consultado 8 de noviembre 2018]. Disponible en: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?tag=andrea-rojas>.
- [17] Benavides J. Diccionario Urbano: Conceptual y Transdisciplinar. Barcelona: El Serbal; 2018. [Consultado 5 de noviembre 2018]. ISBN 9788476285688. Disponible en: <https://artepdf.com/post/2018/5/descargar-diccionario-urbano-conceptual-y-transdisciplinar-en-pdf-de-jorge-benavides-solis-ano-2018.php>.

Para entender el significado del término estructura urbana, se ha de comprender que la ciudad constituye, como afirman Panerai y Mangin un “conjunto complejo de interacciones en el que se enfrentan lógicas contradictorias” [18, p.4]. Por otro lado, “se entiende como estructura a la manifestación física entre los componentes físicos de un sistema” [17]. Por su parte, Panerai y Mangin [18, p.6], agregan “basados en esto la estructura urbana vendría a determinar las relaciones entre el espacio construido y el espacio social, a fin de que su relación dialéctica nos permita comprender la ciudad en sí misma”.

A tenor de Lynch [5] la ciudad se la puede comprender desde la percepción de los objetos físicos que muestra, dejando de lado el aspecto social, histórico o funcional, a fin de determinar la forma en sí misma. Para este autor, los elementos que definen la imagen urbana son: sendas, bordes, nodos, hitos y zonas. [5]

En cuanto a los elementos de análisis urbano Panerai y Mangin señalan: “podemos encontrar que para estudiar la ciudad es necesario realizar un análisis que se enfoque más allá de la percepción física de la ciudad, llegando a entender su dinámica de comportamiento y las sensaciones detrás de sus componentes”. [18, p.4]

Por su parte, Krier [19, p.15] añade el enfoque de los elementos básicos como parte del espacio público: “y para comprender su concepto y papel dentro de la ciudad, se analizan dos elementos básicos: la plaza y la calle, haciendo referencia a los elementos básicos del espacio interior: la habitación y el pasillo”.

En la investigación que se presenta se define como problema la ausencia de diseño de intervención urbanística integradora en espacios públicos en la ciudad de Riobamba, provincia Chimborazo. Los objetivos son: recrear el diseño urbanístico desde la visión arquitectónica, capaz de integrar las variables y dimensiones de reactivación en espacio público a partir del diagnóstico de la situación actual y su relación con el entorno inmediato; la definición de criterios y lineamientos en base al diagnóstico del área a intervenir y las oportunidades para convertir este eje urbano en un espacio integrador del sector; la propuesta de un proyecto de intervención urbana que responda a las políticas gubernamentales públicas de la ciudad; y adaptar y contextualizar las mejores prácticas en este campo para el desarrollo del proyecto, sobre la base del estudio de propuestas urbanas similares.

Según Maya, “para cada campo de estudio en lo particular, la metodología se manifiesta a partir del análisis de las características propias que dan origen a los objetos de estudio” [20, p.57]. A partir del entendimiento del problema, se realizó esta investigación de tipo proyectual, que partió de conocimientos detallados del espacio como base para el desarrollo del proyecto urbano. Este consiste en la concepción del espacio público y su contexto inmediato, proponiéndose una alternativa para mejorar su acondicionamiento y uso social.

La investigación se realizó en varias fases: la exploratoria, para seleccionar el espacio urbano a intervenir; la investigación descriptiva, para configurar las variables y dimensiones a reformular, y el estudio de caso que delimita en espacio y tiempo la intervención.

En el desarrollo de la investigación se aplicaron diversos métodos, como el inductivo- deductivo, que permitió identificar los problemas y sus causas y extraer conclusiones. Este procedimiento se aplicó en la fase preparatoria

[18] Panerai Ph, Mangin D. *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones; 1999. [Consultado 11 de diciembre 2017]. Disponible en: <https://www.agapea.com/libros/Proyectar-la-ciudad-9788482113623-i.htm>.

[19] Krier R. *El Espacio Urbano*. Barcelona: Gustavo Gili; 1981. [Consultado 20 de octubre 2017]. Disponible en: <https://www.iberlibro.com/buscar-libro/titulo/el-espacio-urbano/autor/rob-krier/>.

[20] Maya E. *Métodos y técnicas de investigación*. Ciudad México: UNAM; 2014. [Consultado 11 de junio 2017]. Disponible en: [http://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/metodos\\_y\\_tecnicas.pdf](http://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/metodos_y_tecnicas.pdf).

donde se establecieron los antecedentes teóricos y conceptuales, y se determinaron el caso de estudio, y el área de estudio. Otros métodos teóricos utilizados son el histórico-lógico y el de análisis y síntesis. Se aplicaron también el método de expertos con la participación de especialistas de reconocido prestigio y experiencia. La aplicación de métodos empíricos tales como la observación permitió cuantificar los datos obtenidos en la fase de diagnóstico del área de estudio además de analizar e interpretar los resultados. Se realizaron además fichas de observación para recolectar datos del área de estudio y de su entorno inmediato de una forma ordenada, así como el levantamiento fotográfico.

## Propuesta de diseño

El diagnóstico exploratorio revela que junto a la avenida Unidad Nacional, están ubicados los parques del Tren y del Puruhá, totalmente olvidados, pues se aprecia la ausencia de mobiliario urbano, luminarias, vegetación, puntos de encuentro y circulaciones definidas. Se determina que el uso de suelo en este sector es residencial- comercial, prevaleciendo las edificaciones de dos plantas. También se pudo determinar la ubicación de varios equipamientos, siendo estos: educativos, de gestión, recreación, salud y transporte. (Figura 3)

Para elaborar el proyecto urbano se consideró una de las varias estrategias urbanas ya planteadas de reactivación en la ciudad de Riobamba, la cual constituye la base principal para el planteamiento del nuevo espacio público. Se parte del rediseño del espacio público, considerado como eje referencial. Las calles principales de la ciudad, como son: Calle Primera Constituyente, y Avenida Daniel León Borja, son vías que mantienen su proyección y trazado de origen. Por lo tanto, en la propuesta se pretende generar la misma orientación en la circulación interna del espacio, (Figura 4).

En el proyecto se propone una circulación peatonal fluida, que invita a recorrer todo el espacio público. Para este propósito, se plantea un tratamiento de pisos con adoquín peatonal (jaboncillo) y áreas verdes. Se diseñan áreas de exhibición en el espacio donde está ubicado el monumento al Tren; el planteamiento es que el mismo hito patrimonial se exponga en su estado natural, donde se pueda apreciar libremente. Se propone la unión de los tres parques que existen actualmente, dos de ellos de recreación pasiva y el tercero, que se ubica en diagonal al monumento al libro, de recreación activa.

La propuesta incluye la reducción del ancho de vía de la Avenida Unidad Nacional, a seis metros en ambos sentidos, retirando el área de parqueo que se genera a un costado de la vía. Se implantan las paradas de buses en puntos estratégicos, manteniendo un área exclusiva

[21] Zaha Hadid: la producción conceptual del paisaje. San José (Costa Rica): Plataforma [Internet] 2004. [Consultado 2 de octubre 2017]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/868287/zaha-hadid-la-produccion-conceptual-del-paisaje>.

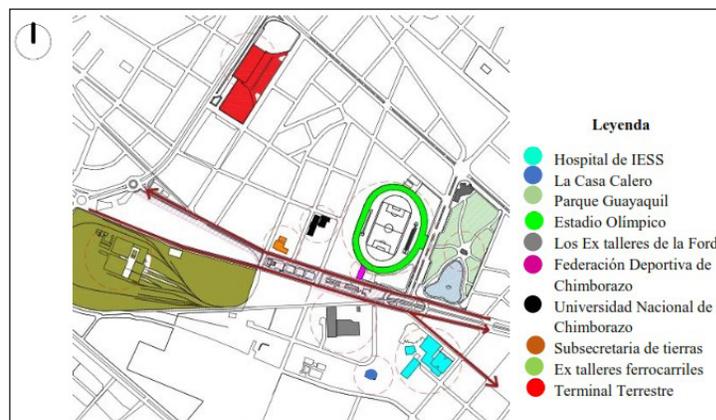


Figura 3. Equipamiento co-existente en el espacio público. Fuente. Elaboración propia.

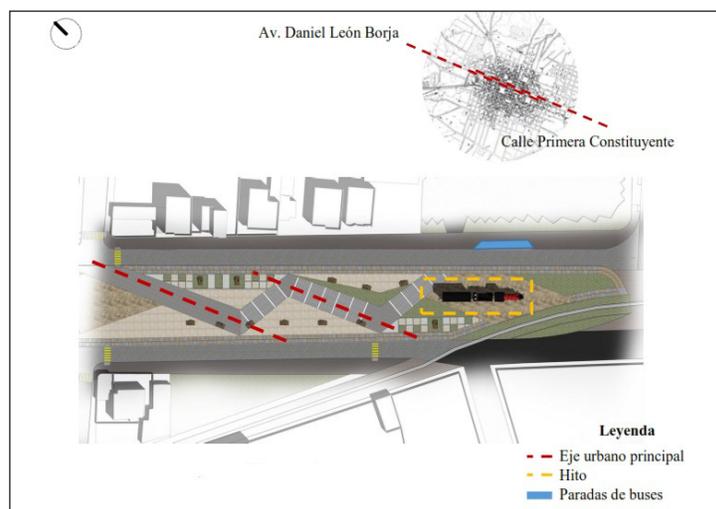


Figura 4. Propuesta circulación interna. Fuente: Elaboración propia.

para recoger personas. Ello refuerza la interrelación entre el espacio público y los tres terrenos que se expropiaron, al crear nuevos usos como son otra plaza, viviendas, y parqueaderos.

A tenor de lo estudios de Hadid, se asume que “transformar solo algunas calles difícilmente hará una gran diferencia en términos de congestión, contaminación, seguridad, beneficios económicos y capital social. Para peatonalizar parte de la jornada diaria, necesitamos una red de vías peatonales como parte integral de la infraestructura vial de la ciudad”. [21, p.39]

Según el diagnóstico ejecutado, este espacio público se utiliza como tránsito de estudiantes. La principal idea de la propuesta es crear una sola trama peatonal que genere un recorrido continuo, por lo que se plantea cerrar el cruce de las calles Duchicela y Calicuchima. Ambas vías actualmente dividen a los parques, convirtiéndolos en espacios independientes y se puede afirmar, no funcionales. Se plantea que la calzada vaya a nivel de acera dando continuidad al usuario en los cruces peatonales y de tal manera, se generan accesos universales sin restricción alguna.

Se propone el tratamiento de piso de la calzada con adoquín de hormigón, como advertencia al conductor de que debe disminuir la velocidad del vehículo para la seguridad del peatón. En el espacio público recuperado, se plantea un bulevar que sirve como un remate a la consolidación del espacio intervenido. Se consideró el ingreso vehicular de los propietarios de las edificaciones existentes en esta área, para lo cual se instalan bolardos que marcan el ingreso. Se consideran los mismos lineamientos y criterios en el espacio recuperado tratando de unificar todo el tramo propuesto. (Figura 5)

El tren se puede clasificar en Tranvía y Ferrocarril Metropolitano. El Tranvía circula exclusivamente a la vista y participa del tráfico urbano; el ferrocarril metropolitano circula por túneles realizados exclusivamente para ellos. Por lo tanto, al conocer la frecuencia del paso del tren por este sector, -y observando el paso del mismo a desnivel- se genera una división para el paso y la dinámica del sector. Entonces, se plantea elevar la línea férrea a nivel de las aceras generando una consolidación y una continuidad al cruce de peatones. Así se cumple el enfoque de integración de la línea férrea al espacio urbano.

La intención de integrar el entorno inmediato al espacio público (Figura 6), se logra mediante el cruce de la iluminación. Ello es que desde las fachadas de las edificaciones se ilumina el espacio público, y desde el espacio público se iluminan las fachadas. De esta forma se elimina la contaminación visual (telarañas de cables) mediante una red eléctrica soterrada.

El mobiliario urbano propuesto parte de la idea de crear un mueble propio que tenga la posibilidad de crecer tanto en sentido vertical como horizontal. Esta característica del mueble permite realizar una serie de actividades, pues se pretende que el usuario interactúe con el diseño dando como resultado la multifuncionalidad del mobiliario insertado en un espacio cualquiera, -descanso, lectura, recreación, juegos, interacción-. Las actividades varían, desde una zona de descanso hasta el ocio y la recreación. (Figura 7)

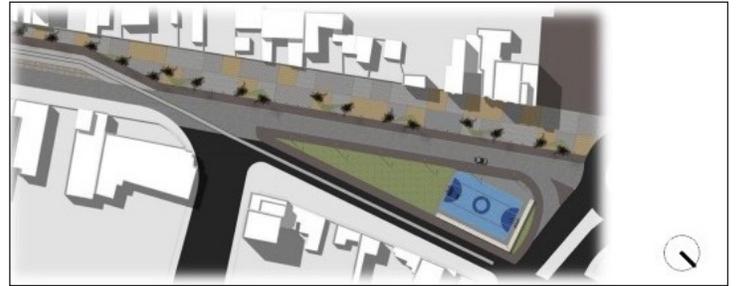


Figura 5. Propuesta ingreso vehicular. Fuente: Elaboración propia.



Figura 6. Integración espacio urbano con el entorno. Fuente: Elaboración propia.

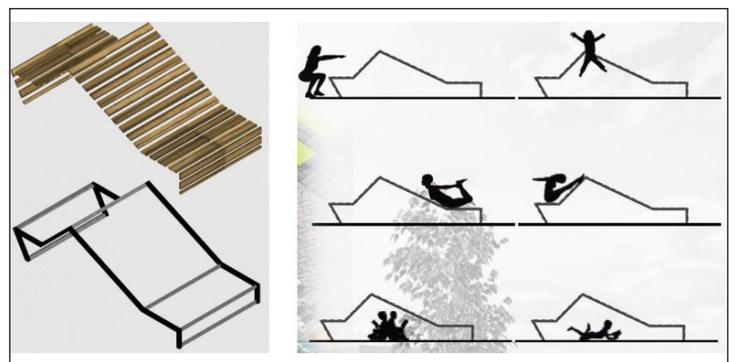


Figura 7. Propuesta diseño mobiliario espacio público. Fuente: Elaboración propia autores.

Adicionalmente, a partir de las modificaciones que se proponen para la sección de las vías, se implantan las paradas de buses en puntos estratégicos, manteniendo un área exclusiva para recoger personas. (Figura 8)

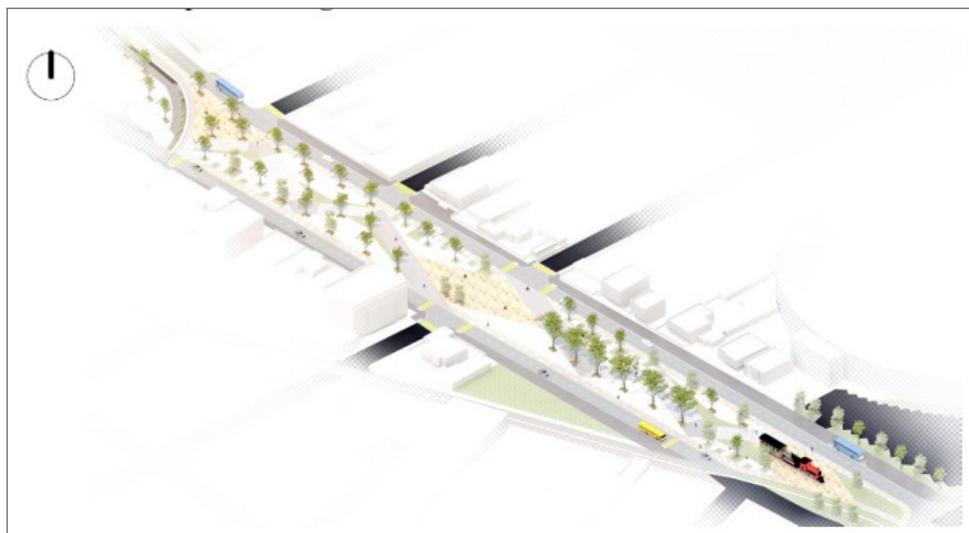


Figura 8. Implantación general espacio público integrado. Fuente: Elaboración propia.

## Conclusiones

El diagnóstico de la situación actual de los parques del Tren y del Puruhá en la avenida Unidad Nacional, ciudad de Riobamba, provincia Chimborazo, demuestra el olvido de este espacio público, que se manifiesta en la ausencia de los elementos del mobiliario urbano, las luminarias, la vegetación, los puntos de encuentro y el nivel de definición de las circulaciones, y también en su débil relación con el entorno inmediato.

En este trabajo se ofrecen criterios y lineamientos para la intervención urbanística, así como una propuesta integradora de diseño de este espacio público, la que se vale de las oportunidades encontradas en el sitio, para convertir este eje urbano en un espacio integrador del sector y la ciudad.

Las soluciones adoptan y contextualizan las mejores prácticas en este campo a partir del estudio de propuestas urbanas similares, tanto locales como internacionales. En la propuesta se recrea el entorno urbanístico desde la visión arquitectónica, capaz de integrar las variables y dimensiones de reactivación en el espacio público, dando respuesta a las políticas gubernamentales de la ciudad.

### DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses que pongan en riesgo la publicación del artículo.

Roberto Zumba Llango: Diseño de la investigación, recolección de los datos, análisis de los resultados y redacción del artículo en su versión final.

Fredy Marcelo Ruiz Ortiz: Diseño de la investigación, validación del modelo teórico, análisis de los resultados y revisión de la versión final del artículo.

Héctor Manuel Cepeda Godoy: Revisión del estado del arte y revisión de la versión final del artículo.

Marco Eduardo Estrada Moreno: Revisión del estado del arte y revisión de la versión final del artículo.



*Edwin Roberto Zumba Llango*  
Arquitecto, Máster en Planeamiento Urbano. Docente Investigador de la Universidad Nacional de Chimborazo. Ecuador

e-mail: ezumba@unach.edu.ec

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7469-3549>



*Fredy Marcelo Ruiz Ortiz.*  
Arquitecto Máster en Gestión Ambiental. Docente Investigador de la Universidad Nacional de Chimborazo. Ecuador

e-mail: frui@unach.edu.ec

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-7285-5898>



*Héctor Manuel Cepeda Godoy*  
Arquitecto, Máster en Construcciones. Docente Investigador de la Universidad Nacional de Chimborazo. Ecuador

e-mail: ecepeda@unach.edu.ec

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4369-6541>



*Marco Eduardo Estrada Moreno*  
Arquitecto. Empresario Independiente, Chimborazo. Ecuador

e-mail: marmorines@hotmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8208-3599>



Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)