

INDICE DE CONTENIDOS						
				4.5	REUBICACIÓN DE LAS REDES ELÉCTRICAS Y DE COMUNICACIÓN	41
		INDICE DE CONTENIDOS	3	4.6	DISEÑO DEL MOBILIARIO URBANO	42
CAPÍTULO 1	DENUNCIA			4.7	PREFACTIBILIDAD ECONÓMICA	42
	1.1	ANTECEDENTES	4	4.8	CUADRO DE PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICO	43
	1.2	OBJETIVOS	12			
	1.3	ALCANCES	12	PLANOS	INDICE DE PLANOS CODIFICACIÓN	44
	1.4	BIBLIOGRAFÍA	12			
CAPÍTULO 2	CONCEPTUALIZACIÓN				PLANOS DEL PROYECTO (LÁMINAS numeradas según codificación)	45
	2.1	LA IMAGEN URBANA DE LAS CIUDADES CON PATRIMONIO HISTÓRICO	13	PLANOS ANEXOS	PLANOS TEMÁTICOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE RIOBAMBA (LÁMINAS numeradas según codificación)	
	2.2	IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA	15			
	2.3	DIAGNÓSTICO	16	ANEXOS	1 LISTADO DEL MOBILIARIO URBANO	86
	2.4	PROBLEMATIZACIÓN	25		2 PROYECTO DE REHABILITAR EL FERROCARRIL	88
	2.5	RED DE CAUSALIDAD	30			
	2.6	CONCLUSIONES	31			
CAPÍTULO 3	PROPUESTA TEÓRICA					
	3.1	MODELO TEÓRICO	32			
	3.1.1	PROCESO TEÓRICO DE LA PROPUESTA	32			
	3.1.2	REFERENTES	33			
	3.2	DIMENSIONAMIENTO	35			
	3.3	MODELO PROPOSITIVO	36			
CAPÍTULO 4	PROYECTO					
	4.1	CONCEPTO	37			
	4.1.1	REFERENTE	37			
	4.1.2	DESCRIPCIÓN CONCEPTUAL DEL PROYECTO	40			
	4.2	DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL PROYECTO	41			
	4.3	PROGRAMA URBANO	41			
	4.4	PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	41			

1. DENUNCIA

1.1. ANTECEDENTES

CIUDAD DE RIOBAMBA:

UBICACIÓN GEOGRÁFICA:

LATITUD 2° 20'

LONGITUD 79° 30' - 79° 45'

ALTITUD 2900m S.N.M.

SUPERFICIE: 5637 Km²

INFORMACIÓN OBTENIDA SEGÚN DATOS DEL

I.G.M. (Mapa Chimborazo Hoja N° 3889 III)

POBLACIÓN 193.315 hab.

SIISE (Censo 2006, proyección 2010)

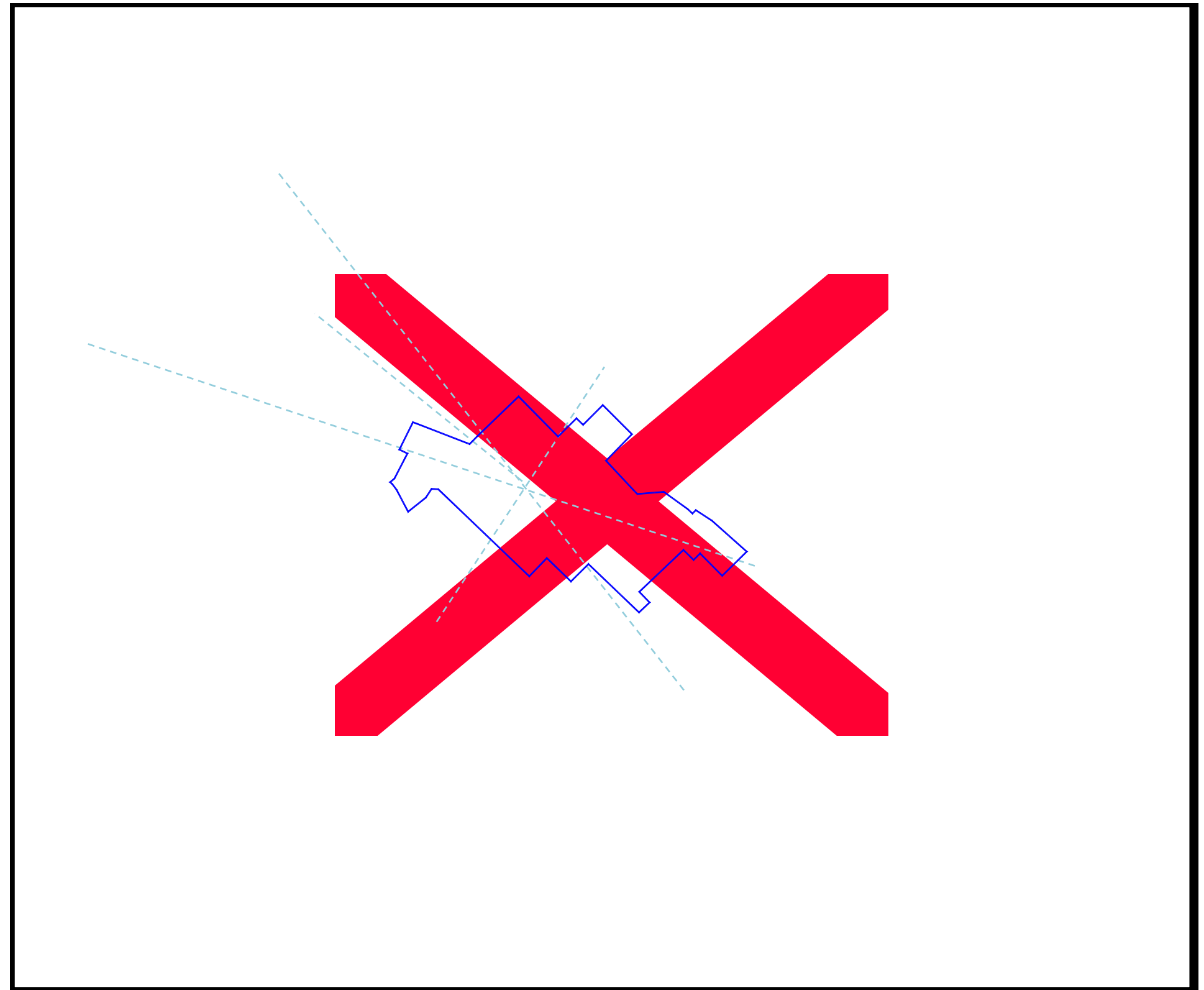


IMAGEN AEREA DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA AÑO 1997.

Fuente: C. A. E. Riobamba. (Proporcionado por F.A.E.)

Línea azul: límite de Centro Histórico, líneas celestes: expansión de la ciudad hacia los límites naturales.

1.1.1. MARCO HISTÓRICO REFERENCIAL

BREVE HISTORIA URBANÍSTICA DE RIOBAMBA

Riobamba ha sufrido un proceso de conformación y estructuración que inicia en la época pre colonial, que se impulsa con la llegada de los españoles y toma un giro decisivo en el inicio de la época republicana, tras el terremoto de 1797.¹

Riobamba fue fundada con el nombre de Santiago de Quito; asentada en la tierra de puruhães Liribamaba, y esta fue la primera fundación urbana española en el actual territorio ecuatoriano, y a esta misma después, el 9 de julio de 1575, con permiso de la Real Audiencia de Quito se la eleva a la categoría de Villa San Pedro de Riobamba.¹

En el año de 1797, el 4 de febrero un terremoto destruye la villa.

Ante la imposibilidad de una reconstrucción, se decide realizar la nueva fundación en la meseta de Tapi, en una planicie junto a los ríos Chibunga, Chambo y Los Helenes.

La fundación española del reasentamiento de la nueva ciudad de Riobamba se debate entre dos fechas según los documentos encontrados en Quito con cédula de la Real Audiencia, una con fecha del 6 de junio de 1799 y otra con fecha 1 de abril de 1800 firmado por Barón de Carondelet; actas de fundación de la Nueva Riobamba.¹

CIUDAD DE RIOBAMBA: Trazado urbanístico en 1799.

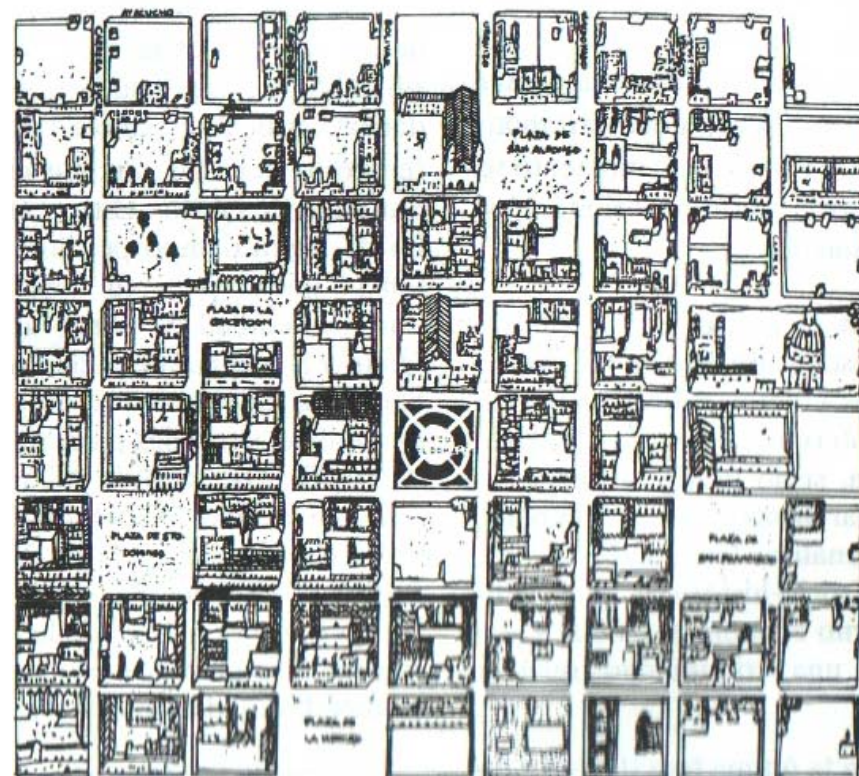


IMAGEN DEL TRAZADO DE 1799 DE LA IMPLANTACIÓN DE LA NUEVA CIUDAD DE RIOBAMBA
Fuente: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE RIOBAMBA DE 1996

La actual ciudad de Riobamba siguió los lineamientos de la época para su configuración urbano-espacial; el territorio original fue de 38 Has., y se toma como centro a la actual Plaza Maldonado. A su alrededor se ubicaron la Catedral y los principales edificios del gobierno local. En las manzanas en torno a esta se distribuyeron las familias importantes. En este mismo sector estuvieron los primeros conventos y hospital. Alrededor de este núcleo se forman los barrios populares en los cuales residían españoles de clases sociales bajas, mestizos y algunos indígenas.¹



FUENTE: Archivo personal
Calle 10 de Agosto y Magdalena Dávalos. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)
ARQUITECTURA DEL SIGLO XVIII COMBINACIÓN DE MODERNISMO DEL SIGLO XX.
CONSERVACIÓN DE LA PIEDRA EN ADOQUINADO DE CALLES.

1.1.2. AREAS DE PRESERVACIÓN HISTÓRICA DE RIOBAMBA

Se considera pertinente la revisión de la configuración urbana de Riobamba a partir de 1799, cuando se produce el traslado por reasentamiento.¹

Se traza la ciudad en la meseta de Tapi, sobre una planicie ocupando 38 Has., sin notar crecimiento hasta el siglo XX. El gráfico anterior indica la homogeneidad en el tamaño de las manzanas, ancho de las calles y su trazado en general. Esta configuración debe confirmar el asentamiento original, si es que no se ha modificado según los registros de la historia, y este abarca 107 manzanas, en el que se tiene la plaza mayor, que adquiere el nombre de Parque Maldonado; la casa Municipal y de Gobierno, conservados hasta la actualidad.¹

La configuración física en tamaño y número de edificaciones, llega a las 425 Has., hasta 1940.²

APARICIÓN DEL SISTEMA DE FERROCARRILES EN RIOBAMBA

La construcción del ferrocarril del Ecuador constituye un símbolo de unidad nacional que ayudó al progreso del país. El precursor de la obra fue el presidente Gabriel García Moreno, quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea.

A fines de 1905 se empieza a construir la ruta hacia Quito, siendo la zona de Urbina bajo el Chimborazo, la estación de tren más alta con 3604 metros. El 25 de junio de 1908 una locomotora negra y varios vagones entra a Quito, con muchas festividades que duran hasta cuatro días. En septiembre de 1915 se da inicio a la construcción de la vía férrea desde Sibambe a Cuenca. Para agosto de 1945 se inaugura el servicio hasta Azogues y el 6 de marzo de 1965 se declara oficialmente la inauguración del ferrocarril para Cuenca.³

PROCESO DE REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE FERROCARRILES DEL ECUADOR

*La rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano constituye un proyecto de desarrollo sostenible multifacético, que beneficiará directamente a más de seis millones de habitantes de 10 provincias y 33 municipios del país. Rescatará y valorizará el patrimonio natural y cultural de la red ferroviaria y de los lugares por donde ésta atraviesa. Sin duda, este proyecto tiene como visión principal el encuentro e intercambio cultural y económico principalmente de las comunidades articuladas al ferrocarril pero también del país en general.*⁴

² PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE RIOBAMBA 1996

³ <http://www.clubmodelismoriobamba.org/Salvemos%20a%20nuestro%20tren.htm> (11-03-2009)

⁴ Ministerio Coordinador del Patrimonio. Acuerdo Ministerial No. 029 del 1 de abril de 2008.

<http://www.ministeriopatrimonio.gov.ec/index.php/es/informacion-publica/rehabilitacion-del-ferrocarril> (05-09-2010)

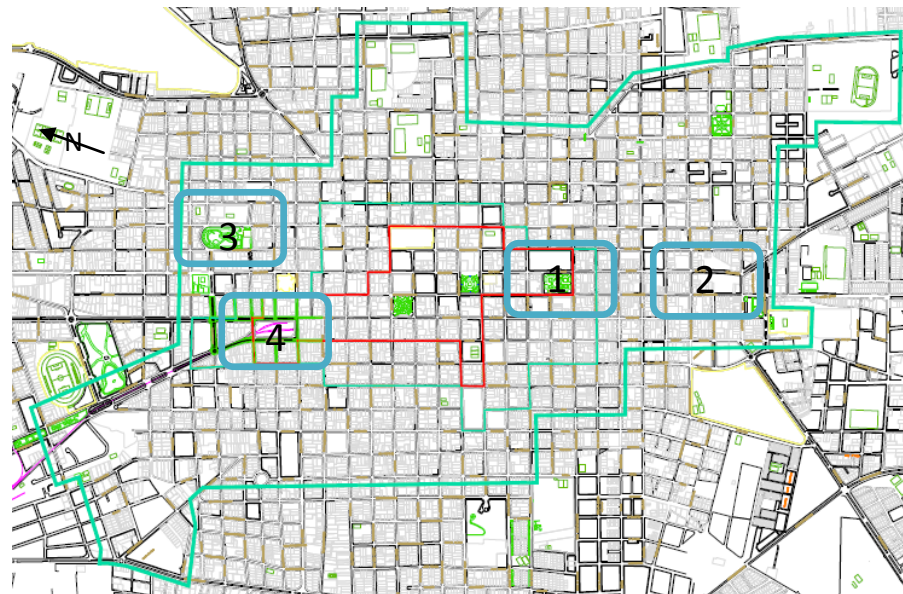
¹ HISTORIA DE DOS CIUDADES HERMANAS, Escobar S. Ed. Freire, agosto 2001

La decisión política del presidente de la República, expresada en Decretos Ejecutivos de emergencia vial y de Patrimonio Cultural, ha permitido la liberación de fondos y emprendimiento de acciones para la rehabilitación de la red ferroviaria. La Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, en colaboración con el Instituto de Patrimonio Cultural, el Banco Central del Ecuador, el FONSAL y demás instituciones participantes han desplegado importantes tareas de intervención –inicialmente en el tramo Quito-Guayaquil.

1.1.3. TRAZADO URBANO Y ACORDONAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO DE RIOBAMBA

El centro Histórico de la ciudad de Riobamba se considera funcionalmente dividido en estructuras nucleadas, ó permanencias arquitectónicas, estas son nodos de características considerablemente particulares en relación a su entorno. Según la Gaceta Municipal se reconoce una *estructura nucleada* a aquel sector que por la actividad principal que se desarrolla en in inmueble, o grupo de inmuebles, se segrega en sus alrededores con actividades secundarias o complementarias. La característica de estos elementos son: principalmente el dominio del volumen de la edificación principal en relación al volumen que le circunda, y se ve separado del núcleo central por otras edificaciones que han ido ocupando y sustituyendo el espacio anexo.

En cuanto a las estructuras nucleadas se han detectado cuatro representativas y que denotan oportunidad de intervención: **1.** El entorno a la Iglesia Basílica, **2.** Junto al Colegio San Vicente de Paúl; **3.** El entorno a la Iglesia San Antonio, sector de la loma de Quito y **4.** Los alrededores de La Estación de Ferrocarriles.



PLANO DE DELIMITACIÓN DE CENTRO HISTÓRICO DE RIOBAMBA (s/e)

Fuente: I.N.P.C., septiembre 2007, actualización del inventario de la ciudad de Riobamba, Ubicación de las cuatro estructuras nucleadas del centro histórico de Riobamba rectángulo en celeste y numerado.



FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008

1. Iglesia Basílica. Riobamba.



FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008

3. Sector de la Loma de Quito. Riobamba.



FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008

2. Colegio San Vicente de Paúl. Riobamba.



FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008

4. Estación de Ferrocarriles. Riobamba.

1.1.4. DELIMITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

El Centro Histórico de la ciudad de Riobamba se delimita por la influencia de las cuatro permanencias arquitectónicas mencionadas anteriormente. Estas están conformadas por las edificaciones circundantes al Parque Maldonado. Se caracteriza por concentrar elementos singulares: el trazado reticular, homogeneidad en altura y fachadas, y la unidad percibida como un elemento de mayor fortaleza.



FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008
Parque Maldonado. Riobamba.

La calle 10 de Agosto conforma un subconjunto de tipologías homogéneas dentro del acordonamiento del Centro Histórico como eje longitudinal, con elementos singulares como el Colegio Pedro Vicente Maldonado y el Ministerio de Obras Públicas. Esto va desde la calle Rocafuerte hasta la intersección con la calle Alvarado.

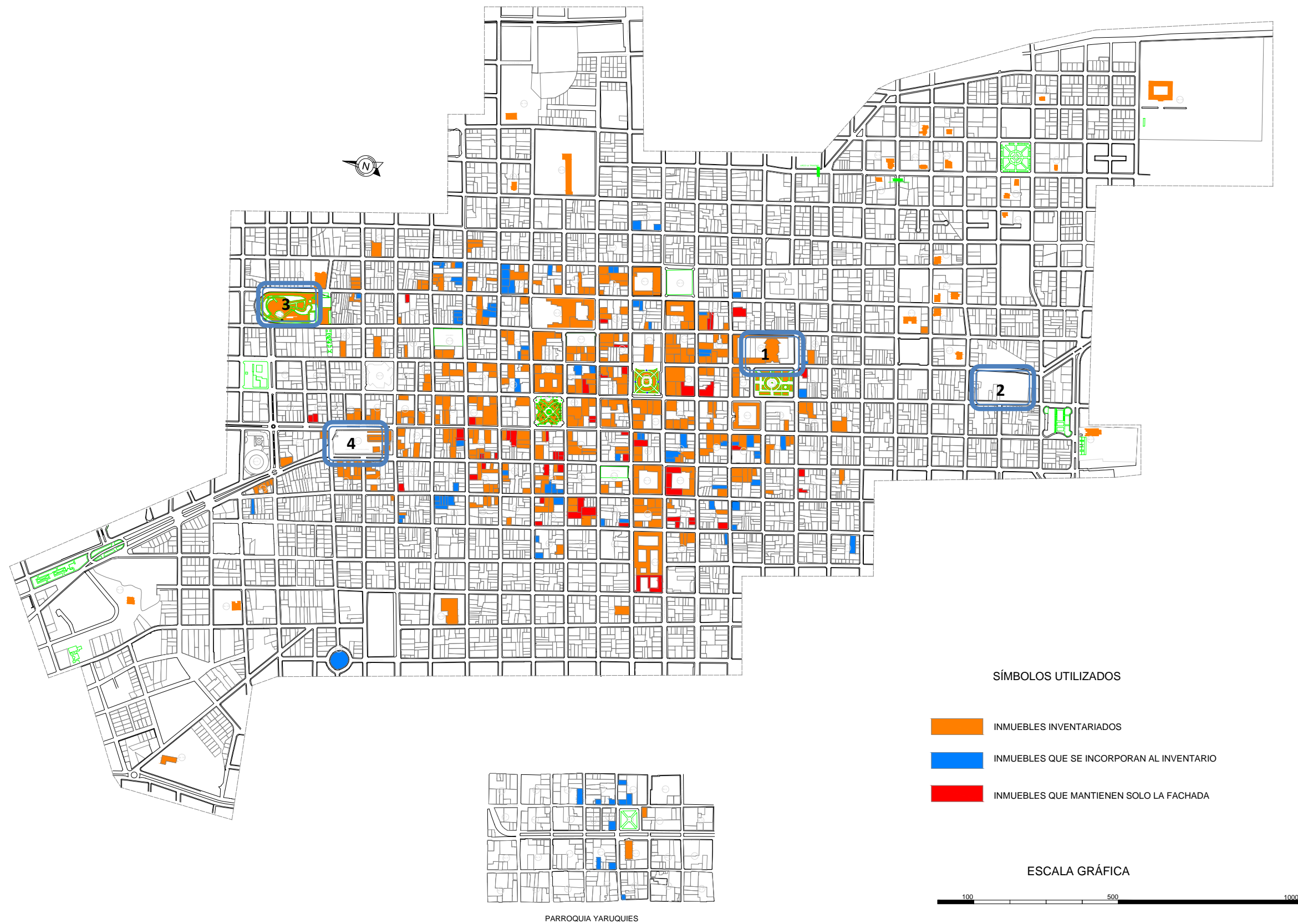


FUENTE: Inventario del Taller de Patrimonio Riobamba. IMR. 2008
Calle 10 de Agosto (Colegio Maldonado). Riobamba.



FUENTE: Archivo personal
Calle Carabobo entre 10 de Agosto y Guayaquil RIOBAMBA (tomado domingo 29 de noviembre de 2009 14hs)
COMERCIO INVADE ACERA, SE REDUCE EL ESPACIO DE FLUJO PEATONAL
ESTILOS ARQUITECTÓNICOS DESCONTINUAN LÍNEAS HORIZONTALES DE ALTURAS DE PISO, E IRREGULARIDAD EN EL CONJUNTO POR LA VARIEDAD DESCOORDINADA DE MATERIALES.

En la estructura nucleada de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles, son representativas las edificaciones de tres pisos, las mismas que destinan los frentes en plantas bajas a locales comerciales y en el interior, la mayor parte de estas son hoteles, vivienda y actividades variadas de servicios de baja densidad.



PLANO DE DELIMITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA (inmuebles de relevancia patrimonial)
 RECUADROS EN AZUL: ESTRUCTURAS NUCLEADAS DEL CENTRO HISTÓRICO
 Fuente: I.N.P.C., septiembre 2007, actualización del inventario de la ciudad de Riobamba

1.1.5. DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

“El Instituto Nacional de Patrimonio Cultural considerando que en la ciudad de Riobamba, se ha despertado el interés de las autoridades por conservar su identidad cultural, visible en los inmuebles y/o conjuntos urbanos que poseen una arquitectura de valor y con características propias de la región.

*A través del Subproceso de Inventario, Registro y Catalogación de Bienes Culturales, procedió a realizar la revisión e inventario de los bienes inmuebles de la ciudad de Riobamba, a partir del mes de enero del 2007, con el objetivo e interés de precautelar y preservar la estructura urbana-arquitectónica más antigua de ésta ciudad, que debido a la renovación de urbana de la ciudad, con técnicas constructivas y materiales modernos, así como la presión de nuevas demandas de la población, dando lugar a un uso de suelo variado con superposición de actividades, produciendo un abandono, deterioro y/o renovación de la imagen urbana, etc. lo que ha destruido y/o cambiado las edificaciones de valor histórico arquitectónico, con una combinación de variados elementos arquitectónicos fuera de contexto.”*⁵

Con este preámbulo se procede a documentar el caso de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles de Riobamba con el fin de establecer el problema y sus posibles soluciones para este proyecto.

El motivo de esta investigación se concentra en la estructura nucleada de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles.

DETERIORO URBANO

Definición: Abandono físico de sectores o barrios de la ciudad por envejecimiento de la población, deterioro de la edificación, infravivienda, deficiente infraestructura urbana, ausencia de servicios y marginalidad, que puede llegar a desembocar en la destrucción física de los edificios, del espacio urbano y la degradación social.⁶

Ref. Definición: Romero Moragas, Carlos. Ciudad, cultura y turismo: calidad y autenticidad. En PH. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2001, nº 36.

Contexto: ...incidencia en los centros históricos de las ciudades, ya que aquéllos se encuentran enraizados en la trama urbanística pionera de las ciudades, lugar sintomático del deterioro urbano, y respecto del cual se precisa disponer de políticas de conservación y protección, que preserven aquellos bienes de los efectos del tiempo.

Ref. Contexto: García García, María Jesús: La conservación de los bienes inmuebles históricos a través de técnicas urbanísticas y rehabilitadoras. Pamplona, Aranzadi, 2000. (84-8410-574-1)

Sinónimo: degradación de los centros históricos; degradación de los cascos urbanos; degradación de las ciudades; degradación urbanística; degradación urbana⁷

1.1.6. ESTADO ACTUAL DEL SECTOR DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN

Las manzanas adyacentes a La Estación, desde la calle Vicente Rocafuerte hasta la Av. Miguel Ángel León entre Diez de Agosto (que luego se convertirá en la Av. Daniel León Borja desde la intersección con la calle Carabobo) y José Joaquín de Olmedo son representativas en cuanto a una problemática real de deterioro de la imagen urbana.

El análisis primario que se efectúa en la zona indica que la imagen de centro histórico respeta proporciones, ritmos y líneas de edificaciones tradicionales, de apariencia de materiales, ornamentos, vanos y paños, retiros y características particulares de las vías.



FUENTE: Archivo personal
Calle Carabobo y Av. Unidad Nacional. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)



FUENTE: Archivo personal
Calle 10 de agosto v Carabobo. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)

Se determina la delimitación indicada por medio de la jerarquía de vías, uso de suelo y geometría de manzanas o manzanero, estado de conservación de las edificaciones y vías, discontinuidad en lienzos de fachada, entre otras afectaciones a la imagen urbana.

⁵ SUBPROCESO INVENTARIO, REGISTRO Y CATALOGACION. Arq. Sara Artiaga Vaca, Arq. Kléver Campos, Arq. Fabián Lara Oña, Arq. Marcelo León. Noviembre 2007. Riobamba.

⁶ http://www.eslee.org/result_listado.php?glosario=gestiontur&Terminos=deterioro%20urbano (junio 14 de 2010)

⁷ <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/iaph/publicaciones/dossiers/dossier11/dossier11art1.htm> (junio 14 de 2010)



FUENTE: Archivo personal
Calle Magdalena Dávalos y 10 de agosto RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010 17hs)
IMAGEN CARACTERÍSTICA DE CENTRO HISTÓRICO, CONVIVENCIA DE ESTILOS ARQUITECTÓNICOS. ZONA REGENERADA.

Las características principales de la zona deteriorada se determinan por la observación, esto se ha documentado y genera la hipótesis: EN EL ÁREA DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACION DE FERROCARRILES SE HA PRODUCIDO UN CAMBIO DE LA IMAGEN DE CENTRO HISTÓRICO, SIENDO ESTE GENERADO POR LAS ACTIVIDADES DADAS A TRAVÉS DEL TIEMPO POR LOS DIFERENTES TIPOS DE ACTORES URBANOS.

EXISTE DETERIORO DE LA IMAGEN URBANA EN EL BARRIO DE LA ESTACIÓN.

*“El Deterioro Urbano es un Fenómeno Espacial. Se produce por efectos de tiempo, ubicación geográfica, sujetos y actores urbanos y las actividades que se realicen. Es el cambio que afecta a la calidad, permanencia y vitalidad de la ciudad. Este fenómeno indica la necesidad de intervenir con acciones como de la rehabilitación, entre otras”.*⁸

⁸ LA REHABILITACIÓN URBANA ARQUITECTÓNICA Tomo II. Varios. UCE. FAU. Instituto Superior de Posgrado. Quito. 2006



FUENTE: Archivo personal
Av. Unidad Nacional y Carabobo. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)

DETERIORO URBANO EN LA ZONA DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN

Se dan tres grupos de efectos que han mostrado el deterioro mencionado en el análisis de la zona del núcleo de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles; estos son ambientales, urbanos, arquitectónicos y sociales.

Los efectos ó impactos ambientales percibidos son: la acumulación de desperdicios, contaminación del aire por la emisión de gases nocivos de los vehículos, deterioro de la vegetación circundante.

Los efectos en el medio urbano y arquitectónico percibidos son: deterioro del mobiliario, deterioro y mal funcionamiento de vías, la disonancia de elementos arquitectónicos en los lienzos de fachada como el inapropiado manejo de los anuncios, carteleros y rotulación de los comercios, la falta de control de los organismos municipales en construcciones nuevas que son disonantes en su entorno, construcciones informales que dan aspecto de no terminadas (servicios higiénicos públicos y retén policial dentro del área del terreno de La Estación).



FUENTE: Archivo personal
Calle Carabobo y Av. Unidad Nacional. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)



FUENTE: Archivo personal
Calle Lavalley y Av. Daniel León Borja. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)

En cuanto a los efectos sociales, se ha generado riesgo poblacional en la zona, delincuencia, subempleo, prostitución, se invaden propiedades con el fin de esconder a quienes llevan a cabo estas actividades. La ubicación del U.P.C. (Unidad de Policía Comunitaria) en el sitio que se observa en la imagen, ha desembocado en la presencia permanente de delincuentes, dado que este U. P. C. funciona también como retén policial.

Varias propiedades de la Av. Unidad Nacional han sido abandonadas a causa de la inseguridad y otros aspectos relacionados, estas propiedades se invaden esporádicamente por individuos quienes practican actividades delincuenciales, como se menciona antes. Esto permite que la zona sea un área donde las actividades delincuenciales generan un fenómeno de adquisición delincencial del suelo.

Este sitio se ha convertido en una zona sin atractivo para el diario transitar de las personas aún cuando el potencial del suelo es alto, se rodea de zonas comerciales y antiguas residencias coloniales de características arquitectónicas ricas en su tipo.



FUENTE: Archivo personal

Av. Unidad Nacional y Av. Miguel A. León. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)

Vivienda abandonada, propietario particular recibe ayudas económicas para mantenimiento del inmueble.

Se determina que la causa que origina el problema de la situación en la cual se ha conservado la zona de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles es el abandono del uso frecuente de La Estación del Ferrocarril en Riobamba. Por cuanto que, en la funcionalidad vial, el paso de la línea férrea corta la continuidad de la circulación de los flujos en sentido este - oeste a través de la ciudad, así mismo no se constituye como una barrera física. Actualmente los recorridos del tren no se realizan por motivos de mantenimiento de la línea en el recorrido Riobamba - Alausí y el reemplazo de piezas dañadas en la línea del descenso a la Nariz del Diablo. El recorrido se realizaría muy temprano en la mañana de dos días entre semana y fines de semana, y se retorna hasta Alausí con la opción de volver en tren a Riobamba en horas de la tarde, pero al mismo tiempo, La Estación y el inicio de la línea férrea es una barrera virtual en el Centro Histórico, ya que en el imaginario de las personas se ha concebido la idea que este sitio es peligroso

y que pueden ser víctimas de la delincuencia al transitar por el sector.

Entonces el Problema que se enfrenta actualmente es la falta de atractivo para los viajeros, la falta de cuidado y control por parte de las autoridades hacia este sector, el consecuente abandono de los propietarios de edificaciones que servían de residencias de los mismos y la subsiguiente acumulación de consecuencias a través del paso del tiempo, los residentes actuales del sector sufren la convivencia de esta suerte de consecuencias, siendo que, a pesar de la actividad comercial actual, los viajeros, visitantes, usuarios y población de los alrededores están siendo afectados.

Las administraciones locales han descuidado el área de control en los organismos fiscalizadores de edificaciones nuevas; esto se refleja en el deterioro urbano que ha sufrido el sector.



FUENTE: Archivo personal

Calle Lavalle y Av. Unidad Nacional. RIOBAMBA (tomado sábado 27 de marzo de 2010)

En consecuencia; SE HA PRODUCIDO EL DETERIORO DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA DEGENERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DE CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN, POR LO TANTO ES NECESARIO DESARROLLAR UN ESTUDIO Y EN CONSECUENCIA LA REHABILITACIÓN PERTINENTE DEL SECTOR EN MENCIÓN.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. OBJETIVO GENERAL

- Desarrollar una propuesta de Rehabilitación Urbana en la ciudad de Riobamba en el sector de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles como un aporte al desarrollo urbano y arquitectónico del Centro Histórico de la ciudad.

1.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Plantear y proponer un diseño para la recuperación del espacio público del sector de los alrededores de La Estación de ferrocarriles de la ciudad de Riobamba.
- Plantear y planificar las actividades que conlleven al desarrollo en la zona de La Estación de Ferrocarriles en Riobamba.
- Realizar un diseño urbano el cual ayude al restablecimiento de la imagen urbana característica del Centro Histórico.
- Identificar los factores socioeconómicos que determinan la condición actual de la imagen del sector de La Estación.
- Plantear una propuesta que integre a los diferentes componentes de la funcionalidad urbana.
- Diseñar una unidad espacial la cual articule el mejoramiento del ambiente y seguridad en el sector y a través del cual se promueva la utilización del espacio público.

1.3. ALCANCES

1.3.1. A nivel Teórico

1.3.1.1. FUNDAMENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

1.3.1.2. DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

1.3.1.2.1. Planos indicadores actualizados

1.3.1.2.1.1. Usos de suelo

1.3.1.2.1.2. Imagen del sector

1.3.1.2.1.3. Accesibilidad - Movilidad

1.3.1.2.1.4. Áreas verdes y espacios públicos abiertos

1.3.1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1.3.2. A nivel de Objeto Urbano

1.3.2.1. ESPACIALIZACIÓN DE LA PROPUESTA URBANÍSTICA

1.3.2.1.1. ANTEPROYECTO DE LA PROPUESTA URBANÍSTICA

1.3.3. A nivel de Objeto Arquitectónico

1.3.3.1. Anteproyecto del Equipamiento de la Estación (Plaza Pública para recreación pasiva)

1.3.3.2. Planos arquitectónicos

1.3.3.2.1. Plantas arquitectónicas

1.3.3.2.2. Secciones y elevaciones

1.3.3.2.3. Planos de detalles del mobiliario

1.3.3.3. Modelo tridimensional

1.3.4. Pre - Factibilidad

Estimación económica de la intervención de acuerdo a los costos estimados por consultores extranjeros reconocidos.

1.4. BIBLIOGRAFÍA

1.4.1. Althabe G. y otros. URBANISME ET REHABILITATION SYMBOLIQUE, ANTHROPOS, Francia.

1.4.2. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Rehabilitación Integral de Barrios. Junta de Andalucía 2007.

1.4.3. del Moral E. DEFENSA Y CONSERVACIÓN DE LAS CIUDADES Y CONJUNTOS URBANOS MONUMENTALES, Academia de Artes España.

1.4.4. Escobar S. HISTORIA DE DOS CIUDADES, Editorial Freire, agosto 2001. Riobamba.

1.4.5. Gasparrini C. TEORÍA E HISTORIA DE LA RESTAURACIÓN, ETASLIBRI, Italia.

1.4.6. Arq. Xavier Hernández Benítez. Consultor. Exposición "de la Imagen Urbana". COORDINACIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS HISTORICOS GOBIERNO DE MÉXICO. México.

1.4.7. I. M. Riobamba. GACETA MUNICIPAL Tomo II. Órgano oficial del Municipio de Riobamba, publicado por la Sindicatura del Municipio de Riobamba. Enero 2000.

1.4.8. I. M. Riobamba. INFORME DE RENDIMIENTO DE CUENTAS DE LA MUNICIPALIDAD DE RIOBAMBA. Periodo 1996; 2000; 2005

1.4.9. I. M. Riobamba. PLAN DE DEARROLLO URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE RIOBAMBA. 1996. Riobamba.

1.4.10. INEC. DATOS ESTADISTICOS ACTUALIZADOS. SiiSE (programa interactivo a través de internet) SiiSE.

1.4.11. Roca Cladera J. LA REHABILITACIÓN URBANA DE LOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. España.

1.4.12. Rossi Aldo, RESCATE DEL ESPACIO URBANO, 2001

1.4.13. Varios. MANUAL DE LOS SISTEMAS DE INVENTARIO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMOBILIARIO, GUSTAVO GILI. España.

1.4.14. REVISTAS

1.4.14.1. Revista EL CROQUIS Nº 117, 2003

1.4.14.2. Guía Informativa de programas referentes de Rehabilitación Urbana. Orden del 29 de julio del 2009 de la CMAAUV, Junta de Andalucía 2009.

1.4.14.3. Revista SUMMA+ 84, Diciembre 2006

3. PROPUESTA TEÓRICA

3.1. MODELO TEÓRICO

REHABILITACIÓN.- (...) Rehabilitación Urbana; figura creada (...), para potenciar la intervención en ámbitos urbanos consolidados para mejorar la condiciones del espacio público, simultáneamente a la rehabilitación de edificios de viviendas de su entorno inmediato. Estas actuaciones deberán plantearse, de forma programada, tanto en lo que afecte a obras, mayoría de iniciativa privada, respecto a la rehabilitación de edificios de viviendas, como a obras de iniciativa pública relativas a la mejora de los espacios públicos.¹⁰



FUENTE: Archivo personal
Calle Carabobo entre 10 de Agosto y Vicente Rocafuerte (este - oeste) RIOBAMBA
COMERCIO INFORMAL INVADE ACERA, DIFÍCIL CONVIVENCIA DE FLUJOS (tomado domingo 29 de noviembre de 2009, 17h00)

3.1.1. PROCESO TEÓRICO DE LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

DISEÑO URBANO DEL ESPACIO PÚBLICO DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES

Se propone intervenir los frentes de fachada de 165 lotes de las calles José Joaquín de Olmedo, Av. Unidad Nacional, Guayaquil, Av. Daniel León Borja, 10 de Agosto; entre las calles Miguel A. León, Juan de Lavalle, Carabobo y Vicente Rocafuerte y las transversales de estas calles, con una eliminación de los agregados para encontrar la tipología predominante y establecer un lienzo de fachada como objeto de diseño. En esta intervención se propone generar espacios para aceras de dimensiones óptimas para la necesidad y alivianar la aglomeración de vehículos en las vías, el cierre de la propuesta es crear un equipamiento para Recreación Pasiva, el cual colabore con la liberación de elementos contaminantes de las calles para la rehabilitación de la imagen urbana.

Se aplica el proceso que indica la Gaceta Municipal de Riobamba¹¹:

- REDUCIR:
 - Inseguridad
 - Actividades Informales
 - Insalubridad
 - La oportunidad de actividades delincuenciales y de prostitución
- REUTILIZAR:
 - Las áreas de la intervención
 - Edificios de equipamientos
 - Los objetos del mobiliario urbano
- REHABILITAR:
 - Perspectivas y líneas visuales de las fachadas
 - El uso de la Estación como espacio público
- RECICLAR:
 - El funcionamiento general de la zona
 - Las actividades comerciales del sector



FUENTE: Archivo personal
Calle Guayaquil y Carabobo, dirección hacia el sur. RIOBAMBA
LIENZO DE FACHADA PARA OBJETO DE DISEÑO, TIPOLOGÍA MIXTA CON VARIACIÓN
DESCOORDINADA DE MATERIALES Y COLORES (tomado sábado 27 de marzo de 2010, 16h00)

La intervención tendrá como resultado el restablecimiento de la circulación peatonal, la limpieza de los recorridos y el fácil acceso a las actividades, la óptima interrelación entre los sujetos y objetos urbanos y la interrelación adecuada de los diferentes tipos de flujos.

Se plantea crear un equipamiento que colabore con el sentido de la propuesta, esto es una plaza de recreación pasiva, estos espacios se desarrollan como un circuito en todo el centro histórico ya que la ocupación del suelo es de altos porcentajes y las edificaciones carecen de áreas abiertas comunales, así se hace real la necesidad de este equipamiento y justifica la propuesta.

¹⁰ GUIA DE INFORMACIÓN DE PROGRAMAS PREFERENTES DE REHABILITACIÓN URBANA
(Orden de 28 de julio de 2009 de la CMAAUV)

¹¹ GACETA MUNICIPAL Tomo II. Órgano oficial del Municipio de Riobamba, publicado por la Sindicatura del Municipio de Riobamba. Enero 2000.

3.1.2. REFERENTES

3.1.2.1. REHABILITACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES ABANDONADA DE BILBAO. AV. EL FERROCARRIL.

El ejemplo seleccionado es consistentemente relevante en cuanto a dimensión y realidad local; se trata de una muestra real de la situación de abandono de un área por mutación urbana.

Este fenómeno se produjo por la presencia de la infraestructura para el paso del ferrocarril en la ciudad de Bilbao y su posterior desuso, presentando abandono y cambios del uso del suelo.

REHABILITACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN ABANDONADA DE BILBAO (ESPAÑA)¹²

PROPUESTAS

- La mejora del tráfico urbano en el área metropolitana.
- La elevación del nivel de calidad del transporte público.
- Ser eje vertebrador de los diversos sistemas de transporte que sirven a la comunidad.
- Ser instrumento dinamizador de la vida y de la actividad en el área metropolitana.
- El área metropolitana de Bilbao cuenta con un millón de habitantes.
- En esta comarca reside el 78% de la población de Vizcaya y el 43% de la Comunidad Autónoma Vasca.
- El núcleo central lo constituye la ciudad de Bilbao, con una población cercana a los 400.000 habitantes.
- El metro como solución. La construcción del metro aparecía como la solución más rentable socialmente para conseguir la transformación del tráfico en el área metropolitana de Bilbao.

AUTORES: VARIOS

ORUBIDE Y VISESCA

¹² El Croquis, Frank Gerhy, de la A a la Z, El Croquis Editorial, Madrid. 2003.

www.bm30.es/plan/pri_es.html; www.urbanscraper.blogspot.com; www.hegoa.ehu.es_bilbao_; arkimia.nireblog.com/cat/urbanismo/pag_6/; Breve Historia del transporte urbano de Bilbao. Begoña Cava Mesa. http://www.bm30.es/plan/pri_es.html; <http://arkimia.nireblog.com/post/2006/11/24/urbanismo-sostenible-en-bilbao#more>

Proceso de Rehabilitación



1994

2004

futuro

FUENTE: <http://urbanscraper.blogspot.com/search/label/BILBAO>

El metro cumplía los objetivos propuestos: transporte masivo de pasajeros, comodidad, confiabilidad, seguridad e independencia del resto de los medios de transporte, al no competir con ellos en los mismos espacios urbanos.

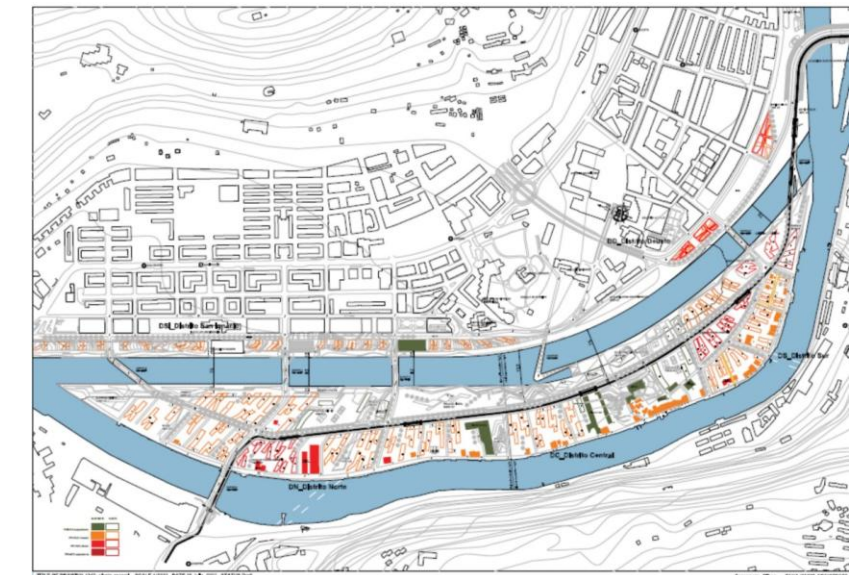
ACTUACIONES EN LA REHABILITACIÓN URBANA

- Parque de viviendas aprovechado al máximo y que satisfaga las necesidades tanto cuantitativas como cualitativas de la población que habita en la metrópoli.
- Un sistema de infraestructuras y de equipamientos colectivos que permita disponer de un hábitat urbano excelente.
- Un conjunto de edificaciones emblemáticas que contribuyan a fomentar la centralidad social y cultural de la metrópoli y a mejorar su imagen y atractivo exterior.
- La recuperación del tejido urbano deteriorado mediante el aprovechamiento de los espacios industriales obsoletos o abandonados y la rehabilitación de los cascos antiguos.
- Un área que constituya el elemento vertebrador e integrador de la metrópoli y sea un factor diferenciador del atractivo del Bilbao Metropolitano.

En el Plan Especial se procurará mantener todos los edificios de viviendas existentes y aquellos edificios industriales que por su singularidad y estado de conservación puedan ser reconvertidos para otros usos.

Igualmente el Plan Especial deberá potenciar el entorno de la Iglesia de San Pablo como núcleo histórico.

De esta forma se pretende preservar la identidad de los moradores actuales y mejorar sus condiciones de vida, sin renunciar al pasado industrial y portuario de Zorrotzaurre.¹³



FUENTE: arkimia.nireblog.com/.../files/masterplan.jpg; Estación de Trenes de Bilbao

reforma de la avenida del ferrocarril rompe con una antigua herida urbana:



Av. Del Ferrocarril antes

Av. Del Ferrocarril despues

FUENTE: www.urbanscraper.blogspot.com; Estación de Trenes de Bilbao

CONCLUSIONES

La Rehabilitación Urbana cumple con el propósito de revivir las ciudades, barrios y sectores abandonados, la arquitectura sí soluciona problemas sociales.

¹³ <http://urbanscraper.blogspot.com/search/label/BILBAO>, marzo 17 2010. En cuanto a la reforma de la Av. Del Ferrocarril, Bilbao.

3.1.2.2. REHABILITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA

Se trata de una agrupación de intervenciones cuyo propósito es reanimar el valor del Centro Histórico de la ciudad en un contexto político duro, donde los bienes patrimoniales fueron transgredidos por intereses de las autoridades de turno y sus allegados.¹⁴

La ciudad de Riobamba mantiene varias edificaciones y sitios urbanos representativos, así como elementos y componentes arquitectónicos que por su característica y expresión formal precisa tener instrumentos aplicables para su protección.

Es necesario que la ciudad de Riobamba recupere y refuerce su trascendencia histórica a través de su Patrimonio Cultural, el mismo que debe mantenerse, recuperarse y conservarse, mediante la aplicación de políticas y normas de protección, instrumentos que manejados estratégicamente permitirá que la ciudad mejore el aspecto urbano y edificado y así convertirse en un punto de atracción turística que beneficie a la población y al país.

Debido a que la ciudadanía y las autoridades no han tomado conciencia del valor edificado que poseen, este ha sufrido alteraciones y ha sido desplazado por otros de corte moderno, por lo que se ha alterado su fisonomía urbana, perdiéndose un valioso testimonio de la evolución del lugar.

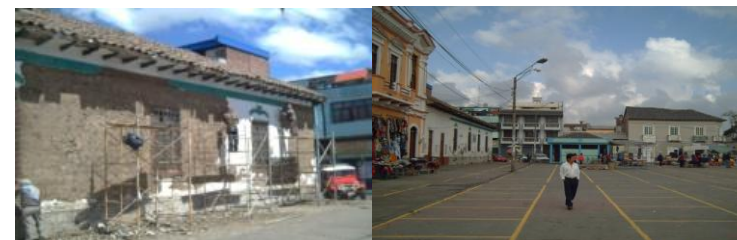
Las edificaciones subutilizadas o abandonadas deben ser objeto de especial interés para la I. Municipalidad de Riobamba, quienes deben buscar mecanismos de apoyo o financiamiento, que permita, que en estos sitios se realice proyectos de recuperación y rehabilitación, con miras a generar actividades de carácter social el mismo que debe ser para beneficio de la ciudad o sector donde se encuentre.

Puntos que deben considerarse.- Para el mejoramiento de la morfología urbana y arquitectónica:

- Realizar un estudio individual de conservación preventiva de cada una de las edificaciones inventariadas.
- Conservar y restituir los portales en edificaciones nuevas y en los que se han efectuado construcciones inconsultas.
- Las fachadas deben mantener sus características originales, es decir no añadir elementos extraños a la misma.
- La instalación de rótulos, anuncios publicitarios debe hacer en forma paralela a la calle, por lo que se debe eliminar la publicidad "tipo bandera".
- Crear mobiliario urbano como: bancas, basureros, cabinas telefónicas, paradas de buses, estratégicamente ubicados, etc.
- En construcciones modernas o de integración se debe manejar los criterios de escala, proporción, altura, vanos y llenos, etc.

- Practicar la integración de edificaciones a nivel urbano.
- Plantear dos ámbitos de actuación, orientados a la conservación de los valores patrimonial y cultural.
- Preservar y elevar el conjunto urbano y natural de Riobamba, como símbolo de la identidad de su población.
- Incluir a la ciudadanía en las acciones de preservación y desarrollo de los bienes culturales.
- Apoyar y fortalecer a las instituciones locales en sus aspectos técnico, político y financiero; que garantice la eficacia y eficiencia de las actuaciones sobre los bienes considerados patrimonio cultural.
- Buscar recursos financieros que se apliquen en planes y proyectos para la sostenibilidad de los bienes.
- Desarrollar un Plan de Gestión Ambiental para ejercer control ambiental, para lo cual se debe establecer vínculos con otras instituciones del Estado.
- Dado que las áreas de interés histórico y de respeto son zonas vulnerables y propensas a su desaparición se debe crear de manera emergente una Ordenanza de Protección.
- Un plan de manejo adecuado debe incluir planeamiento, implementación, monitoreo y evaluación con mecanismos de retroalimentación.
- Profundizar los valores culturales, con un mayor conocimiento.
- Un órgano de gestión operativo e eficiente.
- El inventario se debe extender hacia las diferentes regiones, sitios, poblaciones, ciudades o recintos que conforman el cantón Riobamba.

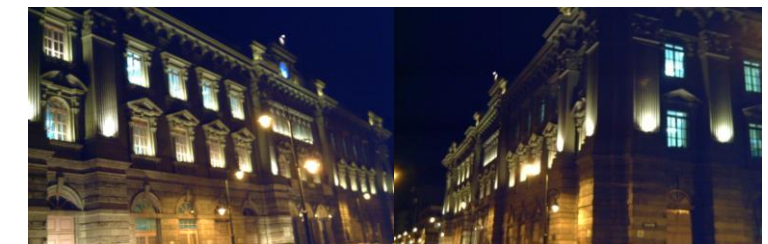
INTERVENCIÓN EN ESPACIOS PÚBLICOS



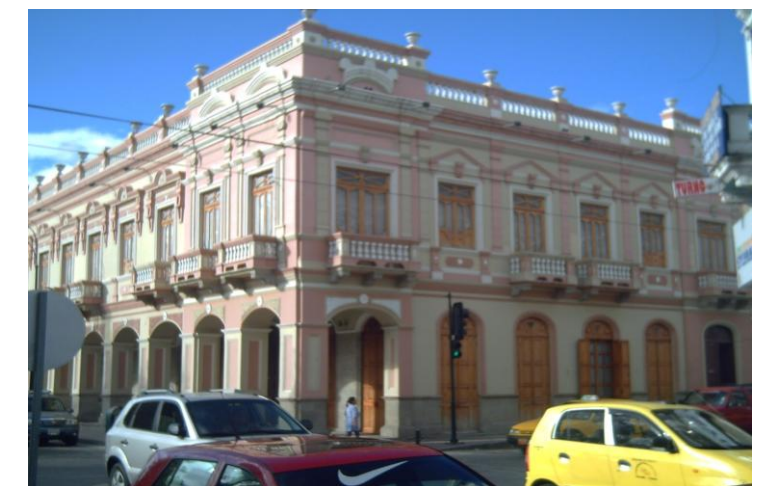
PLAZA ROJA DE LA CONCEPCIÓN



CALLE PRIMERA CONSTITUYENTE



ILUMINACIÓN DEL COLEGIO PEDRO VICENTE MALDONADO



MUSEO DE LA CIUDAD

¹⁴ INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL, Taller de Patrimonio de la ciudad de Riobamba. I.M.R. 2007.

3.2. DIMENSIONAMIENTO DEL AREA DE ESTUDIO

3.2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

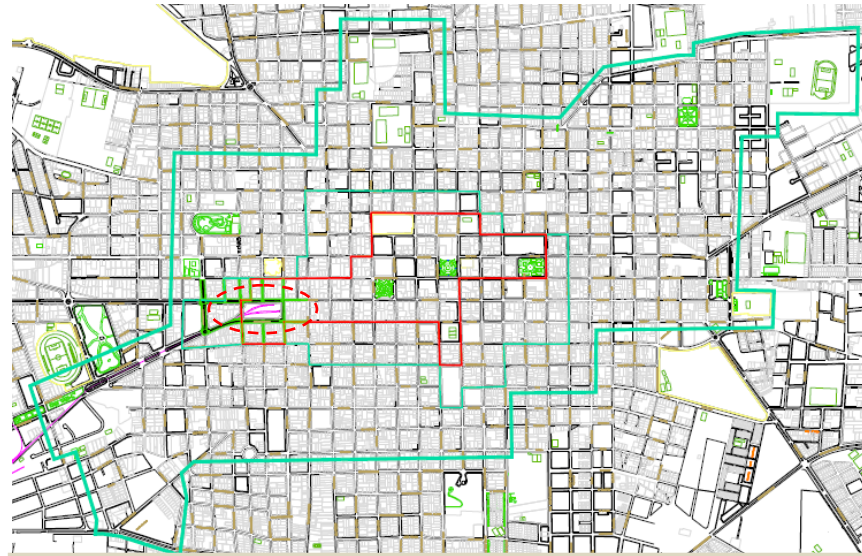


Imagen: PLANO DELIMITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE RIOBAMBA

Fuente: I.N.P.C., septiembre 2007, actualización del inventario de la ciudad de Riobamba

Línea celeste límite de Centro Histórico; línea roja Límite de prioridad 1 patrimonio inventariado; línea entrecortada área de estudio, sector de La Estación

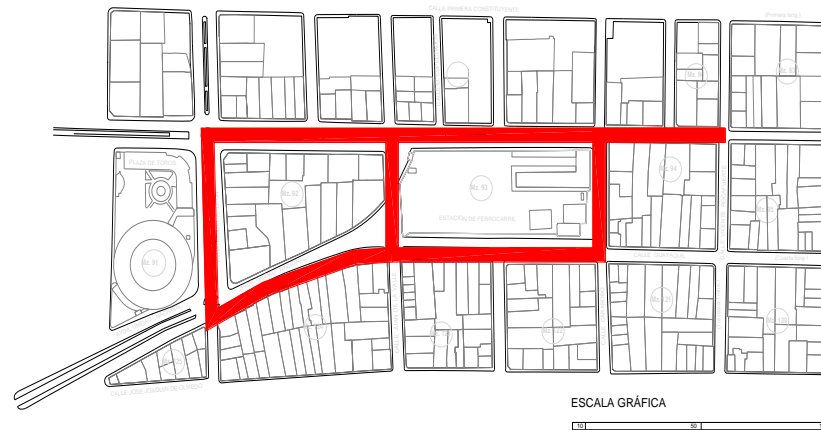


Imagen: PLANO DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO (Línea roja)

Fuente: I.N.P.C., septiembre 2007, actualización del inventario de la ciudad de Riobamba

Se determina el conjunto homogéneo del sector de los alrededores de La Estación de Ferrocarriles de la ciudad de Riobamba por la afinidad de los caracteres que componen la fachada inmediata a la misma, la Av. Unidad Nacional como secuencia de la línea del ferrocarril y las desembocaduras de las calles del contexto inmediato.

Los factores predominantes son las edificaciones patrimoniales, relación de continuidad arquitectónica en las fachadas y la oportunidad de intervención en las rupturas arquitectónicas y urbanas del sector.

Se intervienen 165 frentes de lote; 1,7 km de recorridos de calles; en total 5,2 ha de superficie.

Cada lote representativo se encuentra edificado sobre línea de fábrica con excepción de los del lado este de la Av. Unidad Nacional entre Lavalle y Av. Miguel Ángel León que son edificados con retiro de 2.8m.

PROBLEMAS ENCONTRADOS:	Cant.	m2
ABANDONO DE PROPIEDADES	1	600
DETERIORO DE LA IMAGEN DEL SECTOR	Alto	-
CONGESTIÓN VEHICULAR EN LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN	6 Vías	15494
DESORGANIZACIÓN Y FALTA DE MANTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR	Alto	-
OCUPACIÓN IRREGULAR DE LOTES	Medio	-
DESORGANIZACIÓN Y FALTA DE MANTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR	Alto	-
INCIDENCIA DEL CABLEADO DE LOS SERVICIOS DE ELECTRICIDAD, VOZ Y DATOS SOBRE LAS FACHADAS DE LAS EDIFICACIONES Y SU ACCESO A LAS MISMAS	Alto	-

*Ver Red de Causalidad (pág. 30)

3.2.2. VÍAS

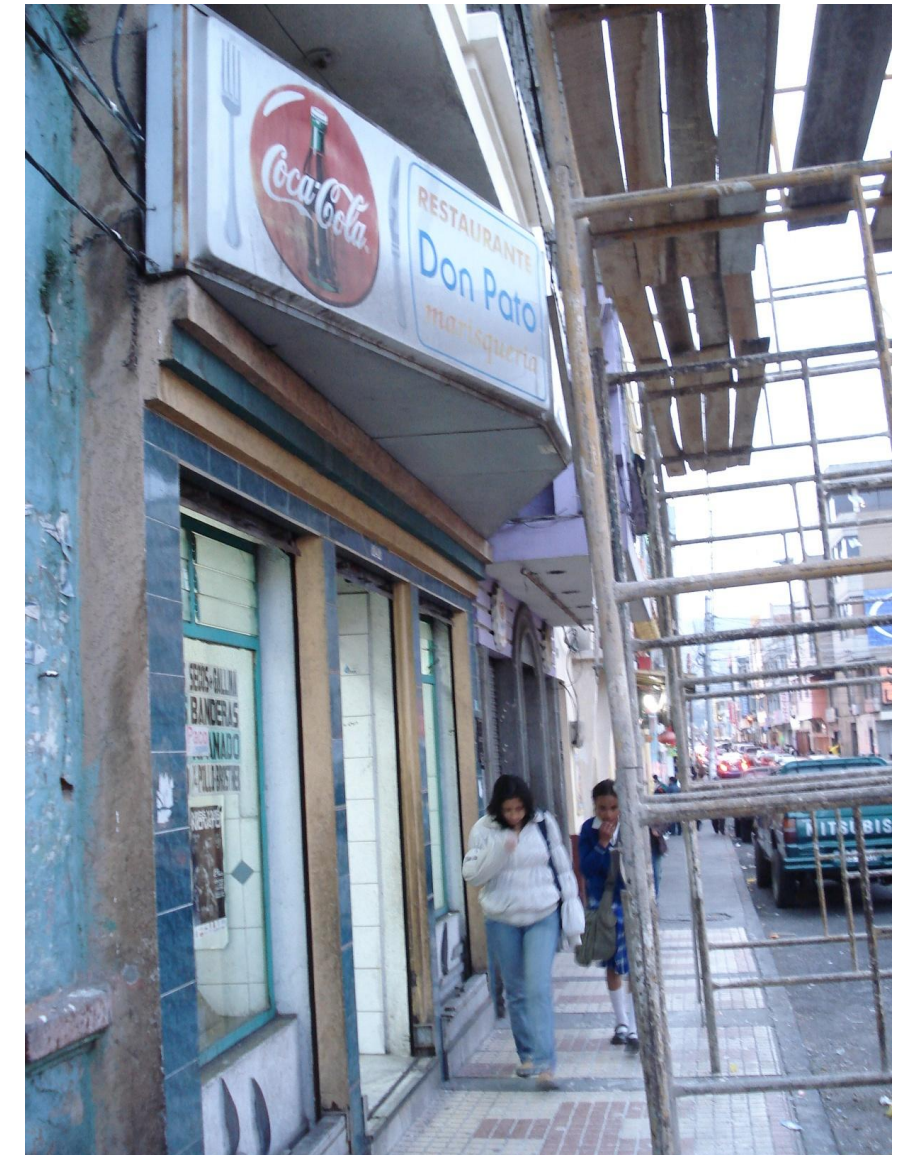
Las avenidas y calles mencionadas serán susceptibles de intervenciones como:

- Tratamiento material de calles, bordillos y aceras.
- Infraestructura subterránea para servicios generales.
- Descongestionamiento y limpieza de calles, traslado de los parqueos en las calles.

3.2.3. RED FERROVIARIA

- Las manifestaciones materiales están constituidas básicamente por la infraestructura vial (rieles y durmientes, puentes, túneles), vagones y locomotoras, mobiliario y edificaciones (estaciones y talleres de mantenimiento), con todo su desarrollo técnico y tecnológico que se debe conocer y poner en valor. La documentación histórica y fotográfica debe ser investigada, protegida y difundida.
- Al desactivarse las operaciones del ferrocarril, no sólo se desarticulaban economías de los poblados por donde cruzaba el tren, provocando la migración de sus habitantes, sino que además se desconfiguraron las culturas locales que a su alrededor se habían constituido.
- El turismo, sector que ha mantenido vivo al ferrocarril, será un sector privilegiado con su recuperación y optimización. Los sectores productivo y comercial también se verán dinamizados. Las posibilidades culturales y educativas se multiplicarán a lo largo y ancho de la ruta.

3.2.4. MATERIALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS, ÁREAS ABIERTAS COMO PLAZAS, PARQUES Y ÁREAS VERDES.



FUENTE: archivo personal

Calle Carabobo entre 10 de Agosto y Vicente Rocafuerte (este - oeste) RIOBAMBA
ROTULACIÓN SOBRE PUESTA, IRRESPECTO A LA LÍNEA DE FÁBRICA, DESCOORDINACIÓN DE MATERIALES EN ACERAS, NO CONSERVA TIPOLOGÍA DEL EDIFICIO (tomado domingo 29 de noviembre de 2009, 17h00)

3.3. MODELO PROPOSITIVO

CUADRO DE SOLUCIONES:

	SOLUCIÓN
1.	CREAR ATRACTIVOS PARA EL USUARIO MEDIANTE LA CREACIÓN DE ACTIVIDADES QUE GENEREN EL INTERÉS DEL PÚBLICO, MEJORANDO EL ASPECTO DEL SECTOR PARA EXTENDER EL HORARIO DE USO DE ESTE ESPACIO
2.	REHABILITAR LA IMAGEN DEL SECTOR MEDIANTE UN DISEÑO URBANO INTEGRAL
3.	REORDENAMIENTO URBANO Y DISEÑO VIAL
4.	REUBICACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL INFORMAL SEGÚN SU COMPATIBILIDAD CON EL ESPACIO PÚBLICO
5.	REHABILITACIÓN DE LOS LIENZOS DE FACHADA, RECUPERACIÓN DE LAS PERSPECTIVAS URBANAS

3.3.1. REHABILITACIÓN DE LA IMAGEN URBANA EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA.

3.3.1.1. Ampliación y adecuación de aceras y calles para beneficio de la actividad predominante.

- Diseño de aceras en las cuales convivan los flujos peatonales con los mobiliarios que den mayor confort a los habitantes de esta zona.
- Rediseño de vías, utilización de áreas adecuadas para circulación vehicular particular y de transporte público con las debidas paradas, de dimensiones y ubicación apropiadas para el sector.
- Eliminación de parqueos rotativos en las calles de incidencia en el área de estudio.
- Creación de dársenas en aceras las cuales permitan detenerse a los vehículos en periodos cortos, sea como para el abastecimiento y descarga de los locales comerciales y/o paradas de buses y taxis según el caso y/o necesidad.
- Generar una educación vial permanente la cual permita el óptimo funcionamiento de estas intervenciones.

3.3.1.2. Propuesta de eliminación de los efectos contaminantes de la imagen urbana en los lienzos de fachada.

Esto es:

- Alineación de frentes y accesos sobre línea de fábrica.

- Manipulación de los accesos de los servicios de energía eléctrica, televisión, voz y datos por medio de una infraestructura subterránea.
- Traslado de kioscos y puestos de comida hacia el nuevo patio de comidas del Terminal Terrestre.
- Normalización de rotulación, anuncios y publicidad.

3.3.1.3. Recuperar del ritmo en fachadas y en la relación de vanos y paños.

3.3.1.4. Diseñar un espacio para recreación pasiva complementaria a la actividad que se realiza actualmente en el edificio administrativo de La Estación que es la de museo, paseo artesanal y oficinas.

- Diseño Urbano; infraestructura de servicios, mobiliario, áreas verdes y zonas de descanso.
- Propuesta para generar atractivos en la zona, extender los horarios de uso de los espacios públicos, incremento de la seguridad mediante las actividades realizadas.
- Propuesta de recuperación de la palmera como vegetación icónica del sector.

3.3.1.5. Propuesta para reorganización de las actividades del sector, reutilización de casas patrimoniales para beneficio de los propietarios y reactivación del uso permanente de las mismas.

3.3.1.6. Proponer regulaciones estrictas para construcciones nuevas en cuanto dimensiones en fachada de balcones, líneas de planta baja y pisos en altura, materiales, colores, tratamiento de cubiertas y de la edificación en general para generar calidad en las visuales de los lienzos de fachada dentro de la propuesta urbanística en conjunto.

- Implementar las normativas con regulaciones en la utilización de colores y materiales para mantenimiento y conservación de edificaciones antiguas en la zona.



FUENTE: archivo personal

Calle Carabobo entre 10 de Agosto y Vicente Rocafuerte (este - oeste) RIOBAMBA
ROTULACIÓN SOBRE PUESTA, IRRESPECTO A LA LÍNEA DE FÁBRICA,
DESCOORDINACIÓN DE MATERIALES EN ACERAS, NO CONSERVA TIPOLOGÍA DEL
EDIFICIO (tomado sábado 27 de marzo de 2010, 17h00)



FUENTE: archivo personal

Calle Carabobo entre 10 de Agosto y Vicente Rocafuerte (este - oeste) RIOBAMBA
VENTAS DE COMIDAS INVADEN ACERAS DURANTE DÍA Y NOCHE, VEHÍCULOS
ESTACIONAN Y PRODUCE CONFLICTO DE FLUJOS. SE OPACA LA ARQUITECTURA DEL
EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES (tomado sábado 27 de marzo de
2010, 17h00)

4. PROYECTO

4.1. CONCEPTO

El proyecto ha concebido su origen como la Rehabilitación de la Imagen Urbana del Barrio de La Estación, por consiguiente la base del Diseño Integral de este proyecto es El Sistema de Ferrocarriles del Ecuador, los materiales, los objetos funcionales del mismo para de esta manera desarrollar el diseño de La Nueva Estación en la ciudad de Riobamba.

4.1.1. REFERENTES

THE HIGH LINE NEW YORK CITY



The High Line, ó, La Línea Elevada, fue construida en 1930, como parte de un proyecto masivo de una infraestructura público-privada llamado *The West Side Improvement*, El Mejoramiento del lado Oeste. Este levantó el tráfico 9 metros sobre el nivel del suelo, quitando los peligrosos trenes de las calles del más grande distrito industrial de Manhattan. Ningún otro tren ha circulado por esta línea desde 1980.

Amigos del High Line, una comunidad basada en una sociedad sin fines de lucro, formada en 1999 cuando la estructura estaba bajo proceso para ser demolida. Amigos de la High Line trabaja en conjunto con la ciudad de Nueva York para preservar y mantener la estructura como un parque público elevado.

El proyecto ganó el apoyo de la ciudad en el 2002. The High Line al sur de la calle 30va fue donado a la Ciudad por CSX Transportation Inc. En el 2005. El equipo de diseño paisajista de los arquitectos James Corner Field Operations, con los arquitectos Diller Scofidio + Renfro, crearon el parque público de la High Line con guía de una diversa comunidad de apoyo de la High Line. La construcción del Parque inició en el 2006. La primera sección, de la calle Gansevoort a la calle 20va, se proyectó abrir en junio del 2009.¹⁵

¹⁵ The official Web site of the High Line and Friends of the High Line <http://www.thehighline.org/> THE HIGH LINE HISTORY (17-11-2010)



1847

La ciudad de Nueva York autoriza que los tramos de línea férrea estén al nivel de las calles en el lado este de Manhattan.

1851 – 1929

Tantos accidentes ocurrieron entre los trenes y el nivel a la calle de las Líneas Férreas que la 10ma Avenida fue conocida como la Avenida de la Muerte. Por seguridad, hombres a caballo, llamados Vaqueros del Lado Oeste, cabalgan delante de los trenes ondeando banderas rojas.

1929

Después de años de debate público sobre el peligro, la Ciudad y el Estado de Nueva York y la Central de Ferrocarriles de Nueva York acordaron sobre el Proyecto de Mejoramiento del Lado Oeste, el cual incluía La Línea Elevada. El proyecto entero es de 13 millas (20921 metros) de largo, eliminando 105 cruces de vías a nivel del suelo, y adicionalmente 32 acres (129500m²) del Parque Riverside. Esto tuvo un costo de 150 millones de dólares de 1930 –más de 2 billones de dólares en la actualidad.

1934

La Línea Elevada abre a los trenes. Va desde la calle 34va al Terminal St. John's Park, en la calle Spring. Es diseñado para ir por el centro de los bloques, en vez de ir sobre la avenida, para evitar que se creen condiciones negativas asociadas con los trenes subterráneos, se conecta directamente con fábricas y depósitos, permitiendo a los trenes ingresar directamente a los edificios. Leche, carne, producción, y línea y productos fabricados vienen y van sin causar tráfico a nivel de la calle.

1950s

El crecimiento del transporte pesado en camiones encabeza la baja en el tráfico férreo, a nivel nacional y de la Línea Elevada.

1960s

La sección sur de la High Line es demolida

1980

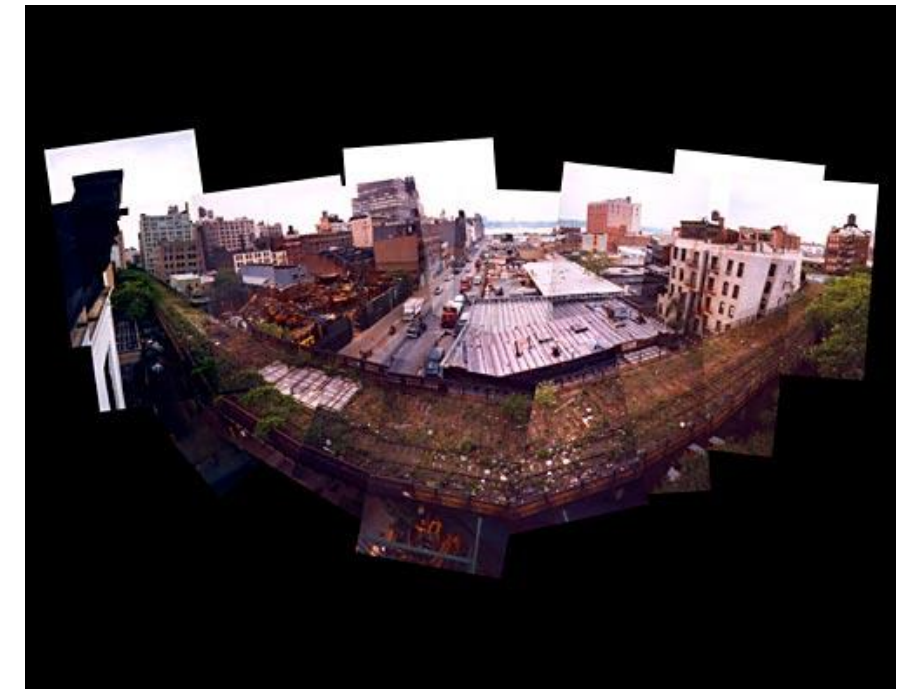
El último tren va sobre la High Line halando tres carros de carga de pavo congelado.

Mediados de los 1980s

Un grupo de propietarios del sitio presionan para la demolición de toda la estructura. Miembros de estos grupos poseen tierras debajo de la High Line que estaba siendo licitada a costos que reflejaban el servicio de la High Line. Peter Obletz, un residente de Chelsea, activista, y entusiasta del ferrocarril, desafía los esfuerzos de la demolición en la corte y trata de restablecer el servicio en la Línea.

1999

Amigos de la High Line es fundado por Joshua David y Robert Hammond, residentes del barrio de la High Line, para defender la preservación de la High Line y su reutilización como espacio público abierto.



2001 – 2002

El Fideicomiso para Diseño de Espacios Públicos entrega una dignidad al arquitecto Casey Jones para manejar la investigación y comunicación para "La Recuperación de la High Line", un estudio de planificación conjuntamente creado por el Fideicomiso de Diseño y Amigos de la High Line, el cual establece la planificación y estructura para la preservación y reutilización de la High Line.

Marzo 2002

Los amigos de la High line obtienen el primer apoyo de la ciudad – un consejo resuelve el derecho para la reutilización de la High Line.

Octubre 2002

Un estudio realizado por Los amigos de la High Line descubre que el proyecto para la High Line es económicamente racional. Los nuevos ingresos de los impuestos creados para los espacios públicos serán mejores que los costos de construcción.

Diciembre 2002

Los archivos de la ciudad con el Frente Federal de la Junta de Transporte para el ferrocarril bancario, haciendo una Política de Ciudad preservar y reutilizar la High Line.

Enero – Julio 2003

Un concurso abierto de Ideas, “Diseñando la High Line”, solicita propuestas para la reutilización de la High Line. 720 equipos de 39 países entraron. Cientos de ingresos de diseños son mostrados en el Grand Central Terminal.

Julio 2003

Los Amigos de la High Line y la ciudad en forma conjunta testifican ante el Frente de la Junta de Transporte para apoyar la reutilización de la High Line.

Marzo – Septiembre 2004

Los amigos de la High Line lleva a cabo la selección del equipo de diseño para la High Line. Se selecciona a James Corner Field Operations y a Diller Scofidio + Renfro.

Noviembre 2005

Los propietarios donan la estructura a la ciudad, se firma el acuerdo para la preservación efectiva de la High Line sur de la calle 30va.

Abril 2006

Inicia la construcción de la Sección 1

2008

Inicia la construcción del diseño paisajista, incluyendo servicio de iluminación, accesos, superficies y vegetación.

Junio 2009

La sección 1 del Parque abre al público.¹⁶



Este gran proyecto rehabilita un espacio público para recreación pasiva. La High Line muestra un buen ejemplo de la utilización del diseño paisajista que une la vegetación, los prefabricados en una estructura existente.

A pesar que en este proyecto no se habilita el servicio de transporte férreo, el área abierta para recreación y actividades afines como la exposición artística en general elevan la calidad del sector.

El proyecto se trata de un parque lineal elevado basado en el concepto de las líneas del tren, utiliza elementos prefabricados de hormigón para pisos y parte del mobiliario. La vegetación es primordial para la visualización del concepto ya que la estructura se encontraba habitada por plantas.

¹⁶ <http://www.thehighline.org/about/high-line-history> THE HIGH LINE HISTORY (17-11-2010)



El diseño abarca plazas de descanso, largas caminerías, jardines, un anfiteatro cuyo escenario es el remate del proyecto.

Los materiales varían entre concreto, madera y el existente hierro forjado de las rieles y la estructura en general.

Varias de las rieles se mantienen para representar el concepto de la línea elevada.

Los jardines se van agregando espontáneamente a lo largo del proyecto representando las hierbas que crecieron el tiempo que estuvo abandonada esta estructura.

(16)<http://www.thehighline.org/about/high-line-history> THE HIGH LINE HISTORY
(17-11-2010)



ANFITEATRO DE THE HIGH LINE



La linealidad del proyecto permite que el diseño haya tomado el riel como principal actor del mismo.

La configuración urbana de la ubicación del parque le ha llevado a ser un sitio de alto tránsito de personas, hace alusión a los jardines elevados desde la perspectiva externa, y dentro del mismo se percibe la sensación del patio de la propia casa.

La apropiación de las personas por este espacio público es una respuesta inmediata del correcto análisis previo al diseño y es el resultado tangible de un proyecto de óptima calidad.



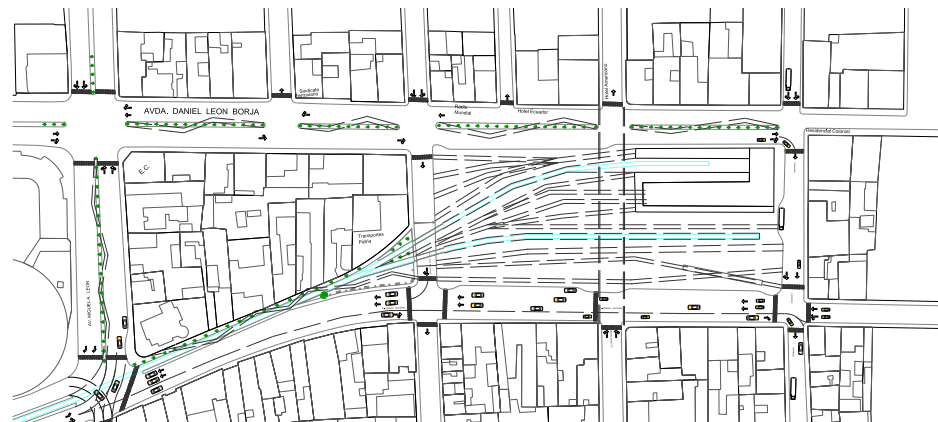
Se concluye entonces que este referente, a pesar de su gran dimensión, muestra acertadamente como las estructuras abandonadas dentro de los cascos urbanos pueden ser reutilizadas con el propósito de reanimar e incrementar la calidad de vida de estos sectores.

Se observa de igual forma que los cascos históricamente preservados necesitan espacios abiertos que brinden servicios a la comunidad, sin alterar las características circundantes, para reanimar al uso y tránsito de estos espacios abiertos al público, para la recreación de las personas, reanimación de barrios, rescate de estructuras abandonadas y mejoramiento de las actividades de sectores marginados por el estado del entorno urbano general.

4.1.2. DESCRIPCIÓN CONCEPTUAL DEL PROYECTO

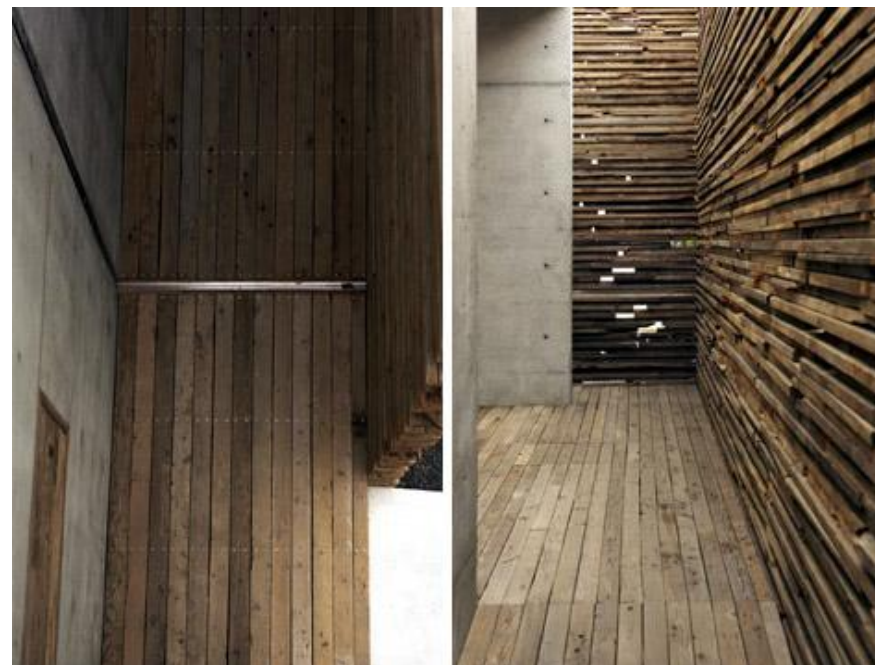
4.1.2.1. Concepto para el Diseño del Entorno Urbano

SE DEFINE QUE EL CONCEPTO DE DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN ESTÁ BASADO EN LAS RIELES DEL FERROCARRIL, el diseño está enmarcado en la materialización de lo que representa el Sistema Férreo de principios del siglo XX, se presenta al hierro forjado y a la madera como materiales primordiales conceptuales del diseño de este proyecto.



Acercamiento al terreno de La Estación de Ferrocarriles (Área de Intervención)
Líneas vectoras generatrices del diseño de la plaza.

El enlace del diseño con la ciudad moderna se realiza mediante el ensamble de las piezas utilizando *objetos de enlace* diseñados en hormigón armado ubicados orgánicamente a lo largo del proyecto y la utilización de la madera como piezas representativas y no solamente como un material.



Paneles divisorios en madera, combinación de materiales (Tijuana – México)
Fuente: <http://zainteriora.net/2009/09/02/garden-in-tijuana/>

El diseño paisajista del entorno urbano sigue los lineamientos previos utilizando el césped, los rieles, árboles y arbustos para representar lo mencionado.



Jardines inaccesibles, The High Line New York City
Fuente: <http://www.thehighline.org>

El diseño utiliza elementos agregados que unifiquen los vagones en el proyecto.

Por medio de la jardinería y el uso de los materiales representativos del Ferrocarril se concreta el concepto del diseño de la propuesta.



Jardines accesibles, Plaza, The High Line New York City
Fuente: <http://www.thehighline.org>

4.1.2.2. Concepto para el Diseño del Entorno Arquitectónico

Como continuación de la intervención del entorno urbano, se decide diseñar una plaza para recreación pasiva en el terreno de La Estación de Ferrocarriles coincidiendo con la promoción de la actividad ferroviaria y para incentivar el uso del espacio público en el sector.

Al igual que en el diseño urbano el concepto del diseño realiza una personalización de los rieles, y a nivel arquitectónico la reutilización de los vagones que se encuentran fuera de circulación, rehabilitándoles para usos comerciales y de servicios generales, como es la Unidad de Policía Comunitaria.



Reutilización de vagones de carga fuera de circulación en diseño de unidades habitables



Representación de los rieles, conceptualización de la madera (Tijuana – México)
Fuente: <http://zainteriora.net/2009/09/02/garden-in-tijuana/>

4.2. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL PROYECTO

4.2.1. ZONA INTERVENIDA:

BARRIO DE LA ESTACIÓN, CIUDAD DE RIOBAMBA.

PROPUESTA PARA LA REHABILITACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN:	
1.	Plantear y proponer un diseño para la recuperación del espacio público del sector de los alrededores de La Estación de ferrocarriles de la ciudad de Riobamba.
2.	Plantear y planificar las actividades que conlleven al desarrollo en la zona de La Estación de Ferrocarriles en Riobamba.
3.	Realizar un diseño urbano el cual ayude al restablecimiento de la imagen urbana característica del Centro Histórico.
4.	Plantear una propuesta que integre a los diferentes componentes de la funcionalidad urbana.
5.	Diseñar una unidad espacial la cual articule el mejoramiento del ambiente y seguridad en el sector y a través del cual se promueva la utilización del espacio público.
6.	Planteamiento de la recuperación de la palmera o palma como vegetación icónica de la ciudad.

4.3. PROGRAMA URBANO

4.3.1. DISEÑO Y REHABILITACIÓN URBANA

4.3.1.1. REHABILITACIÓN DEL SECTOR

- 4.3.1.1.1. Se toma la decisión de que el proyecto se desenvuelva en un ambiente homogéneo; por tanto, se traduce la liberación de elementos que rompen con la homogeneidad del conjunto de edificaciones circundantes y su tratamiento en las fachadas por medio de técnicas y materiales semejantes, similares o en la medida de la posibilidad, de iguales características a los de la época en la cual han sido construidos.
- 4.3.1.1.2. Rediseño de calles y aceras, adecuación del dimensionamiento de acuerdo a módulos de 0,60m x 0,60m. para circulación de vehículos en las calles y personas en las aceras; nótese que en el diseño las avenidas conservan el mismo ancho entre parterre y acera en todo el largo del recorrido.
- 4.3.1.1.3. El uso de materiales conserva el sentido de recuperación del entorno visual de Centro Histórico general, manteniendo la piedra gris y de colores según el uso previo en la rehabilitación anterior en la zona céntrica del área preservada.

4.3.1.2. REORDENAMIENTO

- 4.3.1.2.1. Recuperación de los retiros en los frentes de los lotes de la Av. Unidad Nacional.
- 4.3.1.2.2. Eliminación del cableado aéreo de redes eléctricas y de comunicaciones de las fachadas de las calles y avenidas mencionadas para la intervención.
- 4.3.1.2.3. Reordenamiento de propaganda visual en comercios y anuncios mediante la normalización de la misma de acuerdo a la actual rotulación que se rige el Centro Histórico de la ciudad.
- 4.3.1.2.4. Reordenamiento vial. Organización de los sentidos de vías y habilitación de calzadas fuera de uso.
- 4.3.1.2.5. Reestructuración del tráfico peatonal y vehicular en la Av. Unidad Nacional, las Calles Lavalle, Juan Montalvo y Carabobo.

4.3.2. MANEJO DE FACHADAS Y PERSPECTIVAS URBANAS

- 4.3.2.1. Conservación del conjunto homogéneo por medio de manipulación de texturas y colores en la rehabilitación de fachadas de las edificaciones
- 4.3.2.2. Readecuación de las fachadas de edificios que causan ruptura del conjunto en el entorno de las alturas de la planta baja y plantas altas hasta la altura total de la edificación.

4.3.3. MANEJO DE LA SITUACIÓN COMERCIAL ACTUAL

- 4.3.3.1. Reubicación de los puestos de comidas en las aceras de los alrededores de La Estación hacia el interior de las instalaciones de la nueva Plaza de La Estación
- 4.3.3.2. Habilitación de galerías en la Plaza para exposición y venta de artesanías.

4.4. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

4.4.1. DISEÑO DE LA NUEVA PLAZA DE LA ESTACIÓN

4.4.1.1. ACTIVIDAD TURÍSTICA - FERROVIARIA

La Plaza es diseñada para generar un atractivo turístico adicional a la actividad actual del servicio de paseo en auto ferro.

El acceso a los andenes, puntos de información turística, boletería, oficinas administrativas y museo permanecen por la entrada principal de La Estación de la esquina de la Av. Daniel León Borja y Carabobo.

Se diseña una Plaza Jardín como punto de encuentro para todo tipo de usuario sea indiferente su género y edades.

4.4.1.2. ACTIVIDAD COMERCIAL

Se dan dos tipos de actividad comercial, una es la del expendio de comidas y la otra es la de venta de artesanías.

Para esto se adaptan vagones de tren los cuales han salido de circulación ó se que encuentran en mal estado. Se les adecúa en cada caso unos como pequeños restaurantes y otros como pequeñas galerías en las cuales se realizarían las ventas.

4.4.1.3. ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA

El edificio administrativo de La Estación se mantiene sin intervención, se realizan acciones para la conservación de la última rehabilitación entregada en el 2008.

Se enlaza el diseño de la Plaza con el edificio de La Estación por medio de artificios del diseño con el uso de materiales y niveles en el diseño general.

4.4.1.4. RECREACIÓN, OCIO Y ESPARCIMIENTO

El diseño de la plaza abarca zonas de descanso y jardines los cuales permiten ser un punto de reunión en la ciudad. Así mismo con una leve manipulación del nivel natural del suelo se consigue albergar un anfiteatro, para el diseño del mismo se generan terrazas las cuales pueden utilizarse como zonas de descanso cuando no se realicen espectáculos tanto como arte urbano.

4.4.1.5. SERVICIOS GENERALES

La Plaza está equipada con un mobiliario urbano completo el cual brinda la posibilidad de que se genere actividad artística, gastronómica, cultural y servicios generales para los usuarios.

Se diseña un grupo sanitario con el propósito de servir a la población del sector y a los usuarios de la Plaza.

Se diseña también la Unidad de Policía Comunitaria como un modelo artístico e hito en la Plaza

4.5. REUBICACIÓN DE LAS REDES ELÉCTRICAS Y DE COMUNICACIONES

4.5.1. DE LAS REDES ELÉCTRICAS

4.5.1.1. CONCESIÓN CON LA EMPRESA ELÉCTRICA RIOBAMBA

Habilitación de ductos subterráneos para paso exclusivo de cables conductores de energía eléctrica y llegada interna hacia los medidores de los predios del sector.

En el diseño de las aceras se contempla el paso de los ductos mencionados.

4.5.1.2. DISEÑO URBANO DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN Y DE LA PLAZA DE LA ESTACIÓN

Uso de energía solar por medio de celdas fotovoltaicas las cuales almacenan y distribuyen la energía eléctrica al alumbrado público de las luminarias con el uso de cables conductores soportantes de la estructura de aluminio en la cual se asienta la instalación.

4.5.2. DE LAS REDES DE COMUNICACIÓN

4.5.2.1. CONCESIÓN CON LA CORPORACIÓN NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

Habilitación de ductos subterráneos para paso exclusivo de cables conductores de voz y datos y la llegada interna hacia los predios del sector.

4.5.2.2. CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TELEVISIÓN POR CABLE

Habilitación de ductos subterráneos para paso exclusivo de los cables conductores de voz y datos y la llegada interna hacia los predios del sector.

4.6. DISEÑO DEL MOBILIARIO URBANO

(Anexo N° 1 LISTADO DEL MOBILIARIO URBANO)

4.6.1. DE COMUNICACIÓN

4.6.1.1. CABINAS TELEFÓNICAS

Instalación de Teléfonos públicos de las Empresas CNT, Movistar y Porta.

4.6.1.2. BUZONES DE CORREO

Buzones de la Empresa Nacional de Correos del Ecuador.

4.6.1.3. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

Normalizado en Hierro Fundido, Letra Arial sencilla, alto entre 20cm. y 30cm. Mayúsculas y minúsculas, bajo la normativa municipal vigente en cuanto a rotulación en el Centro Histórico de la ciudad de Riobamba.

Para la señalización de ubicación de la ciudad se utiliza las vallas concesionadas por la Policía Nacional, elaboradas bajo la normativa y de material reflectivo.

4.6.2. DE ORGANIZACIÓN

4.6.2.1. PARADAS DE TAXIS Y BUSES

Adecuación de las aceras para habilitar la parada de buses y taxis, ambientación con bancas y techos para espera de los mismos.

4.6.2.2. PROTECCIONES AL PEATÓN (bajos, medios y altos)

4.6.2.3. PROTECCIÓN MÓVIL PARA CERRAMIENTO DE LA PLAZA

4.6.3. DE AMBIENTACIÓN

4.6.3.1. BANCAS FIJAS EN MADERA CONCRETO Y METAL

En aceras y zonas ajardinadas en el área de trabajo.

4.6.3.2. LUMINARIA SOLAR PARA ALUMBRADO PÚBLICO

4.6.3.3. PROTECCIÓN DE ARBOLES A NIVEL DE PISO

4.6.3.4. RELOJES

4.6.3.5. FUENTES Y SURTIDORES DE AGUA

4.6.3.6. JARDINERÍAS

4.6.4. DE SERVICIOS

4.6.4.1. VAGONES PARA VENTA DE COMIDAS Y ARTESANÍAS

4.6.4.2. UNIDAD DE POLICÍA COMUNITARIA

Elemento diseñado con los vagones de carga como un volumen el cual genera un hito en la Plaza que proporciona a los policías un sitio de reunión y es un punto estratégico en la Plaza para resguardo de los usuarios y transeúntes del sector.

4.6.4.3. PUNTO DE INFORMACIÓN TURÍSTICA

Habilitado en el edificio administrativo de La Estación.

4.6.5. DE SALUD PÚBLICA E HIGIENE

4.6.5.1. SERVICIOS HIGIÉNICOS PÚBLICOS

Diseñados para servicio de los usuarios de la Plaza y visitantes del sector. Acceso habilitado con rampas de acceso y escaleras. Se ubican a -1.80m del nivel natural del terreno, la cubierta es una pequeña elevación ajardinada.

4.6.5.2. BASUREROS

4.6.5.3. PUNTO DE ACOPIO DE DESECHOS PARA RECOLECCIÓN

Consiste en ubicar recipientes para depósito de desechos de todos los basureros de la plaza y desperdicios de los restaurantes de la misma.

Los desechos de los recipientes mencionados deben ser recogidos y llevados al botadero de la ciudad.

4.7. PREFACTIBILIDAD ECONÓMICA

*Valores obtenidos por consulta de precios unitarios en los catálogos de marcas internacionales a través de internet.

4.7.1. MOBILIARIO URBANO

Cabinas Telefónicas bajo concesión con las Empresas Telefónicas CNT, Movistar y Porta.

Buzones de correo bajo concesión con la Empresa de Correos del Ecuador.

LUMINARIA SOLAR PARA ALUMBRADO PÚBLICO (hasta 150.00 USD. por metro lineal instalado.

MOBILIARIO DE AMBIENTACIÓN. Costo aproximado total por piezas: \$100000.00

4.7.2. CALLES Y ACERAS

Costo aproximado: \$500.00 por metro lineal.

4.7.3. PLAZA

Costo aproximado por metro cuadrado de \$80.00 en pisos y tratamiento de piso.

VALOR TOTAL APROXIMADO DE PROYECTO

TRES MILLONES DE DÓLARES

El Ilustre Municipio de Riobamba convoca en el mes de enero del 2010 en el portal de compras públicas a consultorías generales para la rehabilitación del sector de La Estación de Ferrocarriles con motivo de encontrar un proyecto el cual solucione la situación actual en la cual se ha conservado el sitio en mención.

El Ministerio de Turismo con el Gobierno Central, tras el Decreto de recuperación de la Rehabilitación del Ferrocarril en el Ecuador genera un fondo de CUATRO MILLONES DE DÓLARES los cuales financiarán el Proyecto seleccionado por la municipalidad.¹⁷

¹⁷ <http://www.turismo.gov.ec>, diciembre 2009. DECRETO DE REHABILITAR EL FERROCARRIL EN EL ECUADOR.

4.8. CUADRO DE PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA

PROGRAMA ESPACIAL URBANO - ARQUITECTÓNICO											
TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ZONA	SUB ZONA	CÓDIGO	ESPACIO	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	EQUIPAMIENTO	Cantidad	AREA TOTAL m ²	ESQUEMA ESPACIAL	
REHABILITACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL SECTOR DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DEL ECUADOR	ZONA ADMINISTRATIVA	Edificio Administrativo de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador	1.1.1	Grupo de Oficinas	1	Actividades administrativas de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.	Escritorios Sillas Mesas Ficheros - Archivadores	12 18 3 24	540.00		
			1.1.2	Museo	1	Exposición permanente "Historia del Ferrocarril en el Ecuador"	Vitrinas Estánds Sillas Mesas	4 4 6 4	250.00		
			1.2.1	Galería	1	Exposición y venta de Artesanías locales, Representación Cultural de la Zona Central del Ecuador.	Lámparas Mesas Vitrinas Basureros	8 12 4 4	250.00		
			1.2.2	Andén	2	Embarque y desembarque de pasajeros del recorrido habitual del tren.	Bancas Lámparas Letreros Basureros	4 8 4 2	440.00		
	ZONA DE DESCANSO	Jardines	2.1.1	Jardines Accesibles	2	Junto a los accesos al parque, jardinería con flores, se enmarca la calle peatonal que une la calle Juan Montalvo de Este a Oeste.	Lámparas Bordes Basureros	51 835 m 12	600.00		
			2.1.2	Jardines Mixtos	1	Variación de pisos accesibles de césped y jardinería con flores.	Lámparas Basureros Bancas	42 6 12	800.00		
	ZONA DE SERVICIOS	Comercios	3.1.1	Puestos de Venta de Comida	6	Venta y consumo de gastronomía típica de la zona	Cocina Refrigeración Alacena Mesas Sillas Basureros Lámparas	6 6 6 36 72 12 12	210.00		
			3.1.2	Puestos de Venta de Artesanías	3	Para uso de artesanos locales y visitantes para venta de artesanías en general.	Mesas Sillas - - -	12 12 - - -	105.00		
		Servicios Comunitarios	3.2.1	Grupo Sanitario	1	Para uso de visitantes de la plaza y ocasionales del sector. Servicios Higiénicos de uso Público. Se diseña el uso para 8000 m ² de actividad pública 20 unidades de servicio.	Inodoros Lavabos Mingitorios Secadores de manos Dispensadores Varios Basureros Suministros Herramientas de limpieza	13 12 3 4 4 15 - -	150.00		
			3.2.2	Unidad de Policía Comunitaria	1	Para uso de policías quienes brindarán resguardo a la ciudadanía y moradores del sector, protección y servicio comunitario.	Escritorios Sillas Archivadores Mesas Catres Lámparas Muebles de Cocina Basureros	2 6 2 1 2 6 1 4	50,00		
			3.2.3	Anfiteatro	1	Sitio al aire libre para desarrollo de espectáculos públicos de libre acceso bajo parámetros de la Administración Local.	-	-	800.00		
		REHABILITACIÓN VIAL Y URBANA DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN	GENERALIDADES	VÍAS	4.1.1	Aceras		Flujos Peatonales.	-	-	4335.00
	4.1.2				Calzadas		Flujos y parqueo vehicular.	-	-		
	4.1.3				Infraestructura de Servicios		Electricidad, Telefonía e internet y televisión.	-	-		
	MOBILIARIO		4.2.1	De Ambientación		Para la adecuación del uso del espacio público.	-	-			
4.2.2			De Comunicación		Para dar a conocer los servicios que ofrece el sector.	-	-				
4.2.3			De Organización		Para el adecuado desarrollo de las actividades.	-	-				
4.2.4			De Servicios		Adecuación de los sitios para ventas.	-	-				
4.2.5			De Higiene y salud Pública		Para mantenimiento y conservación del sector.	-	-				
OTROS	4.3.1	Regulación		FACHADAS, ACERAS Y MOVILIDAD	-	-					
ÁREA TOTAL DE LA INTERVENCIÓN									8530.00		

ÍNDICE DE PLANOS

IMPLANTACIÓN GENERAL

SECTORIZACIÓN DEL PROYECTO

PLANTAS GENERALES

PLANTA URBANA DEL PROYECTO

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS

ELEVACIONES Y SECCIONES

DETALLES CONSTRUCTIVOS

DETALLES DE LA INTERVENCIÓN

Antes y Después

MODELO TRIDIMENSIONAL

PLANO DE DETALLES ARQUITECTÓNICOS

Plantas, Secciones y Elevaciones de Vagones utilizados

Plantas, Secciones y Elevaciones del Grupo Sanitario de la Plaza

Plantas, Secciones y Elevaciones de la Unidad de Policía

Comunitaria

PLANOS ANEXOS

PLANTAS TEMÁTICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA

CIUDAD DE RIOBAMBA

CONTENIDOS Y ESCALAS INDICADOS

CODIFICACIÓN

CODIGO	PÁG.	CONTENIDO	ESCALA
U1/3	45	SECTORIZACIÓN DEL PROYECTO	INDICADA
U2/3	46	IMPLANTACIÓN GENERAL DE LA INTERVENCIÓN	INDICADA
U3/3	47	PLAN MASA	INDICADA
A1/8	48	PLANTA ARQUITECTÓNICA DE LA PLAZA DE LA ESTACIÓN	INDICADA
A2/8	49	SECCIONES LONGITUDINAL Y TRANSVERSAL DE LA PLAZA	INDICADA
A3/8	50	ELEVACIONES NORTE Y SUR DE LA PLAZA	INDICADA
A4/8	51	PLANTA SECCIONES Y ELEVACIONES TIPO DE VAGÓN RESTAURANTE - GALERÍA	INDICADA
A5/8	52	PLANTA SECCIONES Y ELEVACIONES DE LA UNIDAD DE POLICÍA COMUNITARIA	INDICADA
A6/8	53	PLANTA Y SECCIONES DEL GRUPO SANITARIO	INDICADA
A7/8	54	PLANO DE ESTADO ACTUAL DE VAGONES	INDICADA
A8/8	55	INTERVENCIONES EN VAGONES PARA NUEVO USO	INDICADA
D1/3	56	DETALLES CONSTRUCTIVOS DE LA INTERVENCIÓN URBANA	INDICADA
D2/3	57	DETALLES CONSTRUCTIVOS DEL DISEÑO DE LA PLAZA	INDICADA
D3/3	58	PLANO DE LA EDIFICACIÓN REHABILITADA EXISTENTE DE LA ESTACIÓN	INDICADA
I1/14	59	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I2/14	60	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I3/14	61	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I4/14	62	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I5/14	63	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I6/14	64	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I7/14	65	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I8/14	66	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I9/14	67	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I10/14	68	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I11/14	69	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I12/14	70	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I13/14	71	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
I14/14	72	INTERVENCIÓN URBANA ANTES Y DESPUÉS	S/E
M1/3	73	MODELO TRIDIMENSIONAL	S/E
M2/3	74	MODELO TRIDIMENSIONAL	S/E
M3/3	75	MODELO TRIDIMENSIONAL	S/E
T1/10	76	DELIMITACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EDIFICADO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA Y LA PARROQUIA YARUQUÍES	1 : 5000
T2/10	77	INMUEBLES INVENTARIADOS, QUE INTEGRAN EL INVENTARIO, QUE MANTIENEN SOLO LA FACHADA, QUE SALEN DEL INVENTARIO Y DERROCADOS	1 : 5000
T3/10	78	PLANO DEL USOS DE SUELO	1 : 5000
T4/10	79	PLANO DE ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LAS EDIFICACIONES	1 : 5000
T5/10	80	PLANO DE ALTURA DE EDIFICACIONES	1 : 5000
T6/10	81	PLANO DE ESPACIOS LIBRES Y EDIFICADOS	1 : 5000
T7/10	82	PLANO DE IDENTIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES	1 : 5000
T8/10	83	PLANO DE EDIFICACIONES MONUMENTALES Y RELEVANTES	1 : 5000
T9/10	84	PLANO DE JERARQUÍA VIAL	1 : 5000
T10/10	85	PLANO DE DATACIÓN DE LAS EDIFICACIONES	1 : 5000

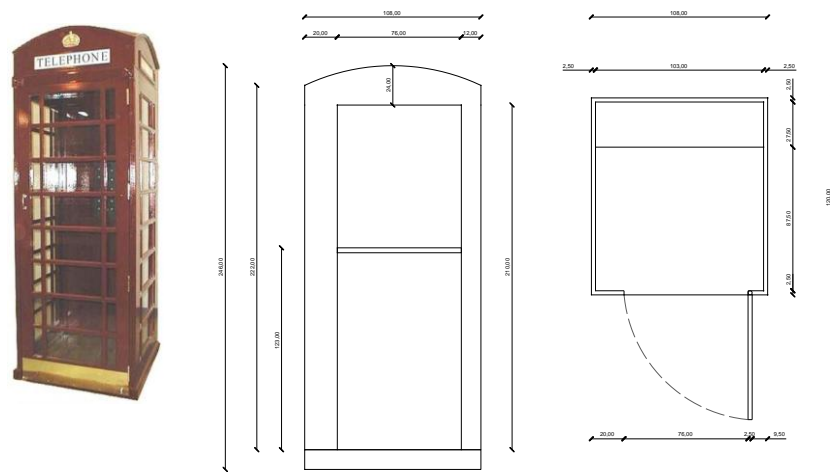
ANEXOS

a. ANEXO Nº 1

LISTADO DEL MOBILIARIO URBANO

MOBILIARIO DE COMUNICACIÓN

CABINAS TELEFÓNICAS



BUZONES DE CORREO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

De la Rotulación de los Comercios:



De la Rotulación para Señalización:

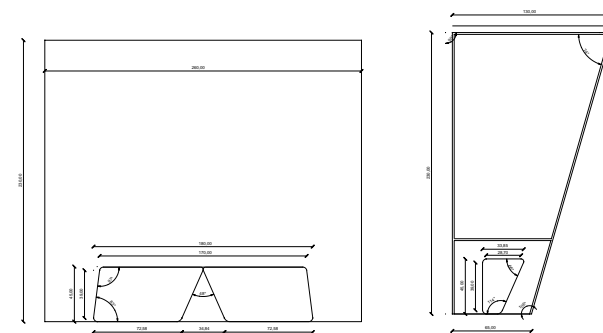


De la Señalización para Dirección de la Ciudad:



MOBILIARIO DE ORGANIZACIÓN

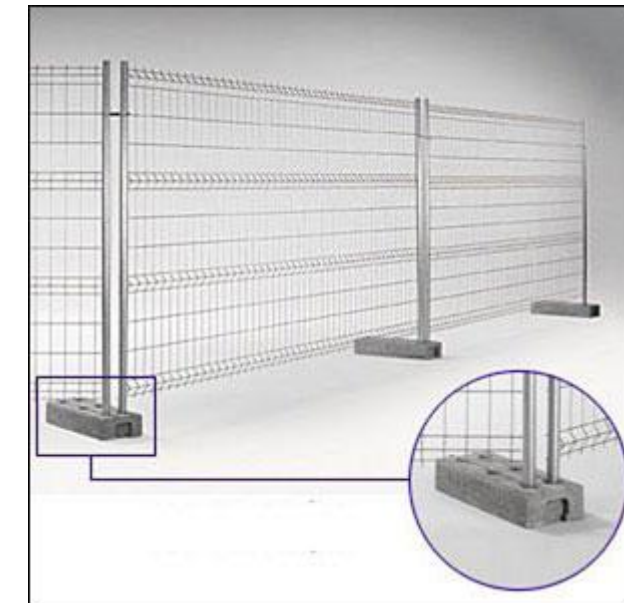
PARADAS DE TAXIS Y BUSES



MOJONES DE PROTECCIÓN AL PEATÓN

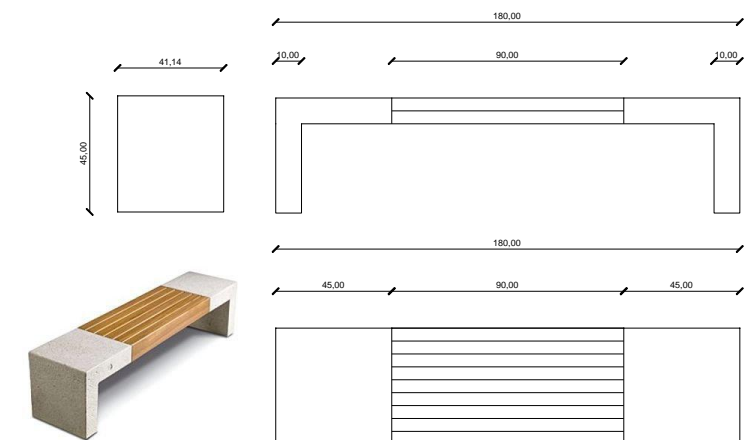


CERRAMIENTO MÓVIL DE LA PLAZA



MOBILIARIO DE AMBIENTACIÓN

BANCAS DE MADERA, CONCRETO Y METAL



MOBILIARIO DE SALUD PÚBLICA E HIGIENE

BASUREROS



PUNTO DE ACOPIO DE DESECHOS



b. ANEXO Nº 2

PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL ECUADOR¹⁸

FERROCARRIL ES UN LEGADO QUE IMPULSARÁ EL GOBIERNO DE LA REVOLUCIÓN CIUDADANA



¹⁸ MINISTERIO DE TURISMO DEL ECUADOR www.turismo.gov.ec

Riobamba, 22 de septiembre de 2008.- “Chimborazo y su capital Riobamba, la Sultana de los Andes, es la ciudad desde donde el tren siente que debe partir, porque es desde aquí que lo demás continúa y se comunica, se incorpora y permanece en la memoria de nuestros pueblos, como un legado al que el gobierno de la revolución ciudadana procura ponderar desde siempre, afirmó la ministra de Turismo.

En el marco de su discurso la máxima autoridad del Turismo ecuatoriano resaltó que el Presidente Rafael Correa dispuso la transferencia de la gerencia del ferrocarril a Riobamba, para convertirla en el domicilio legal de la Empresa de Ferrocarriles de Ecuador, tal como lo dispuso su ley de creación y demostrar con esta iniciativa la voluntad de descentralizar y mediante la recuperación de la red ferroviaria, fortalecer a todas las provincias y, sobre todo, ponerla nuevamente al servicio del pueblo ecuatoriano y dinamizar la actividad económica de las colectividades que se ubican a lo largo de esta vía.

Conjuntamente con la ministra de Turismo, suscribieron el convenio la subsecretaria de Transporte Ferroviario, del ministerio de Transporte, Leila Valdivieso; la Viceministra de Coordinación y Patrimonio, Mónica Donoso; el Gerente de la EFE, Abdón Calderón; Mariano Curicama, Prefecto de Chimborazo; y, Angel Yáñez, alcalde de Riobamba; durante una ceremonia cumplida en la estación del Ferrocarril, en Riobamba, a la que asistieron autoridades regionales y seccionales y, sobre todo una gran cantidad de ciudadanos chimboracenses que ven con mucha esperanza y alegría esta iniciativa del Ministerio de Turismo, para rehabilitar la línea férrea.

La Ministra de Turismo, agregó que impulsar la rehabilitación de la red Ferroviaria del Ecuador y lograr un desarrollo económico acorde con el contexto territorial y cultural de cada región, resulta una gran responsabilidad para con esta zona del país, pero sobretodo constituye un compromiso que demuestra “pasión por la Patria” y la suscripción de este compromiso, no se convertirá en una de las acciones declarativas, a las que la partidocracia nos tenía acostumbrados, porque hoy sí se trabajará por la reconstrucción de la red ferroviaria del Ecuador y por la dinamización de la actividad turística local, a través de la generación de empleo, el crecimiento de ingresos económicos y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Las instituciones que suscribieron este convenio se comprometen a ejecutar los compromisos asumidos y en este marco, se anunció que se implementarán convenios específicos, que permitan la consecución del objetivo macro firmado el día de hoy. Con esta oportunidad, Verónica Sión, dio a conocer a la colectividad chimboracense que la institución que dirige impulsa varios proyectos de desarrollo ligados al Tren de la Mitad del Mundo, que se ejecutan desde cada una de las esferas del Gobierno y propenden a un desarrollo enmarcado en la filosofía

del buen vivir, que inspira al gobierno de la Revolución Ciudadana.

A esto se suma la decisión presidencial de incrementar de 7 a casi 24 millones de dólares, el presupuesto destinado al turismo durante este año, lo cual permite asegurar buenos resultados, que se suman a los logros que se cumplirán con el trabajo mancomunado de varios ministerios, como el de Obras Públicas, que inyectará 142 millones de dólares al presupuesto de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, que permitirá fortalecer obras puntuales como la reparación de la vía férrea en la ruta Urbina-Riobamba, trabajos que se iniciarán en treinta días y simultáneamente se continuará con la recuperación de la vía entre Riobamba y Sibambe.

Al mismo tiempo, el Ministerio de Coordinación de Patrimonio Cultural y Natural empezará la construcción del parque Eloy Alfaro en las inmediaciones de la estación del ferrocarril, cuyo estudio y diseño elaboró el Ministerio de Turismo, iniciativas que recibirán el respectivo financiamiento del Banco del Estado.

Posteriormente a los trabajos que desarrolla el Ministerio de Turismo se iniciará la implementación del Plan de Desarrollo Económico Local, que integrará varios proyectos de complementación turística, como la construcción de almacenes artesanales, plazas, centros de exposición, bares, en los alrededores de las estaciones del tren y, en los casos de los cantones Guamote, Colta y Alausí, se construirán centros de Facilitación Turística, con una inversión de casi medio millón de dólares.

Seguidamente, se implementará la señalética turística necesaria para que los visitantes puedan guiarse con seguridad durante sus recorridos e identificar todos los atractivos turísticos que posee Chimborazo, provocando una estadía agradable y consecuentemente un mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad que será involucrada, mediante procesos de asociatividad, que permitan un desarrollo armónico, justo y solidario. Igualmente, anunció que se invertirán más de 200 mil dólares en los trabajos de rehabilitación del Teatro León, de la ciudad de Riobamba.

La ministra Verónica Sión no dejó de resaltar que los planes de acción de la entidad comprenden también la implementación del proyecto de guardianía en el páramo del Chimborazo, así como la construcción del Museo de las Llamas, en una acción ancomunada con la FEPTCE y la Corporación de Turismo de Chimborazo.

Previo a la ceremonia en la Estación de Riobamba, se cumplió un recorrido del tren movido por la tradicional locomotora a vapor, que inyectó su sonidos peculiares y despertó el entusiasmo entre quienes residen al borde de la línea férrea, en la cabina que tiraba

esta locomotora llegaron hasta la Estación las autoridades y ciudadanos chimboracenses que participaron en la ceremonia de suscripción del convenio interinstitucional para la rehabilitación de la red ferroviaria.

Textos y Fotos/LTG

Ministerio de Turismo

http://www.ministeriopatrimonio.gov.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=259:ferrocarril-es-un-legado-que-impulsara-el-gobierno-de-la-revolucion-ciudadana&catid=139:agosto&Itemid=413

Convenio para rehabilitar el tren

Víctor Hugo Cevallos | RIOBAMBA

En el andén del ferrocarril ubicado en el populoso barrio La Estación, con poca asistencia de público, se firmó ayer el convenio para la rehabilitación del tren en el tramo Riobamba-Guayaquil.

El documento, que no se hizo público, debía ser suscrito por el vicepresidente de la República, Lenin Moreno, y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Jorge Marún, quienes no llegaron al acto.

En su lugar lo firmaron delegados del Ministerio Coordinador de Patrimonio Natural y Cultural, de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, Consejo Provincial de Chimborazo y Municipio de Riobamba.

En el acto se anunció el traslado de la Gerencia General de la EFE a la ciudad de Riobamba. Abdón Calderón Prieto, quien ocupa este cargo, mostró una placa que recalca la fecha en la que la Gerencia de la EFE se cambia de casa.

La ministra de Turismo, Verónica Sión, indicó que se ha asignado para la rehabilitación del ferrocarril, en su primera etapa, \$ 500 mil; al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, \$ 142 millones para la rehabilitación del tramo Urbina-Riobamba-Alausí-Sibambe, y \$ 100 mil para la construcción del parque Eloy Alfaro en el andén del ferrocarril de Riobamba.

Antes de la firma del documento, en la comunidad Sillaguan las autoridades de Gobierno y seccionales e invitados especiales abordaron el vagón 001, que fue transportado por la locomotora 17 hasta el andén del ferrocarril de Riobamba.

<http://www.eluniverso.com/2008/09/23/0001/12/20CED6DF67444625982FB832B88081F0.html>

INTRODUCCIÓN

El motivo de esta investigación ha sido el interés por recuperar espacios urbanos de alto valor histórico, arquitectónico y comunitario.

Se ha seleccionado la ciudad de Riobamba, capital de la provincia de Chimborazo, ubicada en la zona centro del Ecuador. La selección se determinó tras un conciso estudio de las ciudades en desarrollo del país.

Este proyecto trata de la recuperación de los espacios públicos deteriorados para el mejoramiento general del nivel de vida en los Centros Históricos.

La investigación abarca un completo análisis del estado de conservación del barrio de La Estación en el sector de los alrededores inmediatos a La Estación de Ferrocarriles.

La propuesta de intervención y el proyecto propiamente dicho es la rehabilitación del sector con la aplicación de nuevos usos de suelo, tratamiento de fachadas en las calles del entorno inmediato a La Estación, y el desarrollo del diseño de una plaza jardín en el predio de La Estación de Ferrocarriles para la recuperación del espacio público en sectores deteriorados como es el caso del barrio de La Estación.

ABSTRACT

The reason for this investigation is the interest to recover the urban spaces with significant historical, architectural and community values.

The city of Riobamba, capital of Chimborazo's province, located central region of Ecuador, has been selected for the present research. The selection was determined after a brief study of the developing cities in the country.

This project deals with the recovery of deteriorating public spaces for the improvement of life quality within cities' historic centers.

This research provides a complete analysis of the state of maintenance of the neighborhood of La Estación surrounding of the Railroad Station.

The practicable proposal and the project itself deals with the rehabilitation of the study area through a new land use plan and the treatment of the treatment of facades along the streets surrounding La Estación. This project also considers the development and design of a garden plaza in the Railroad Station's main lot to recover the public space of a deteriorated area as it has been La Estación.



ECUADOR
UNIVERSIDAD
INTERNACIONAL
SEK

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

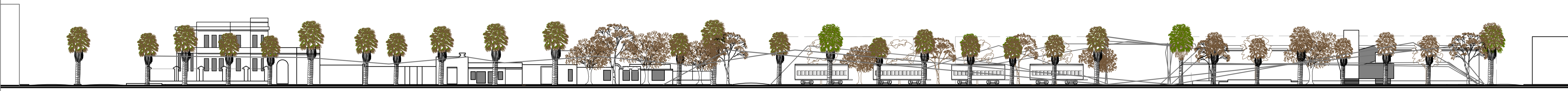
REHABILITACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL SECTOR DE LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA

ARQ. LEONARDO SERRANO

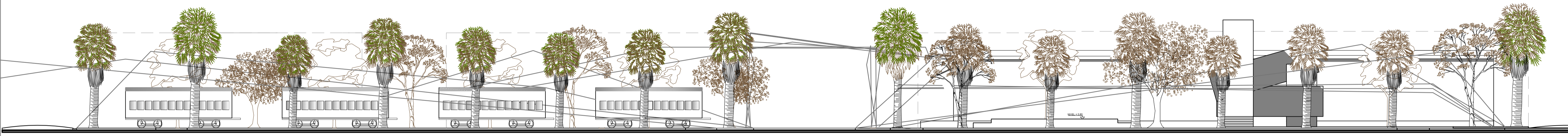
PROFESOR DIRECTOR

MARÍA VERÓNICA TAMAYO TORRES

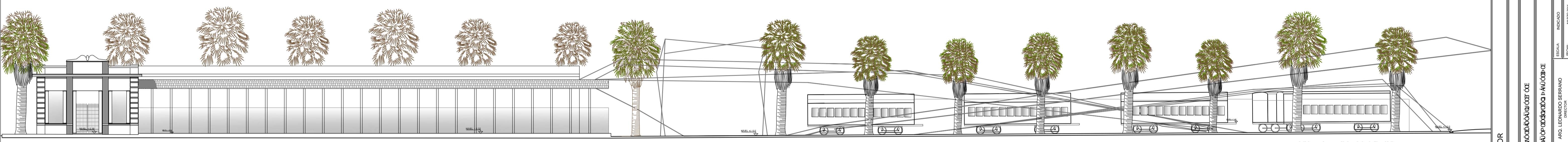
AUTORA



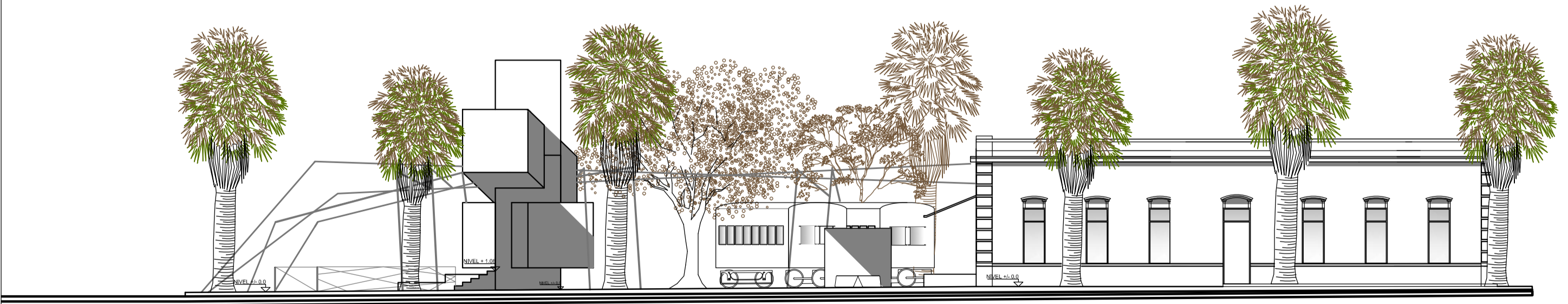
OSOXAG P AUVUVO
 AV. UNIDAD NACIONAL HACIA EL OESTE
 ESC. 1 _____ 400



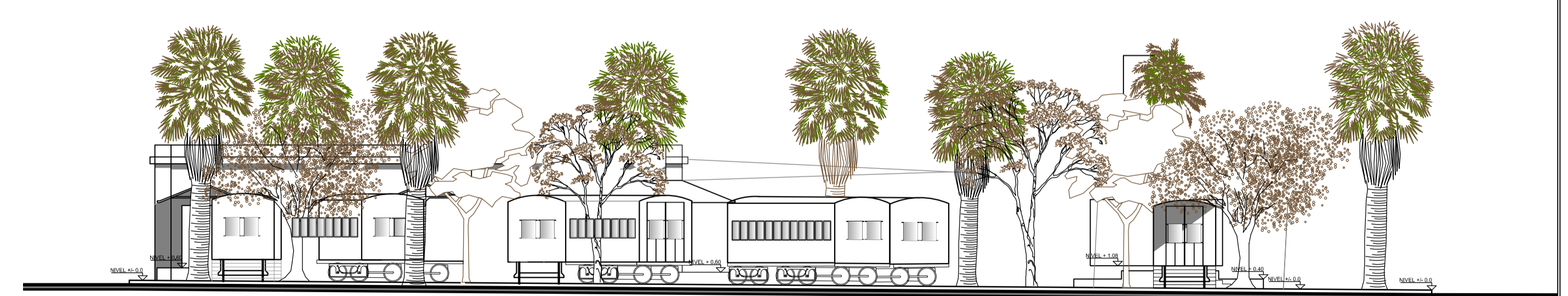
OSOXAG P AUVUVO
 AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE CARABOBO Y LAVALLE
 ESC. 1 _____ 200



OSOXAG P AUVUVO
 CALLE CARABOB HACIA EL NORTE
 ESC. 1 _____ 200



OSOXAG P AUVUVO
 CALLE LAVALLE HACIA EL SUR
 ESC. 1 _____ 200



OSOXAG P AUVUVO
 CALLE LAVALLE HACIA EL SUR
 ESC. 1 _____ 200

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
 TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
 T. DE INGENIERIA EN INGENIERIA DE SISTEMAS DE INFORMACION

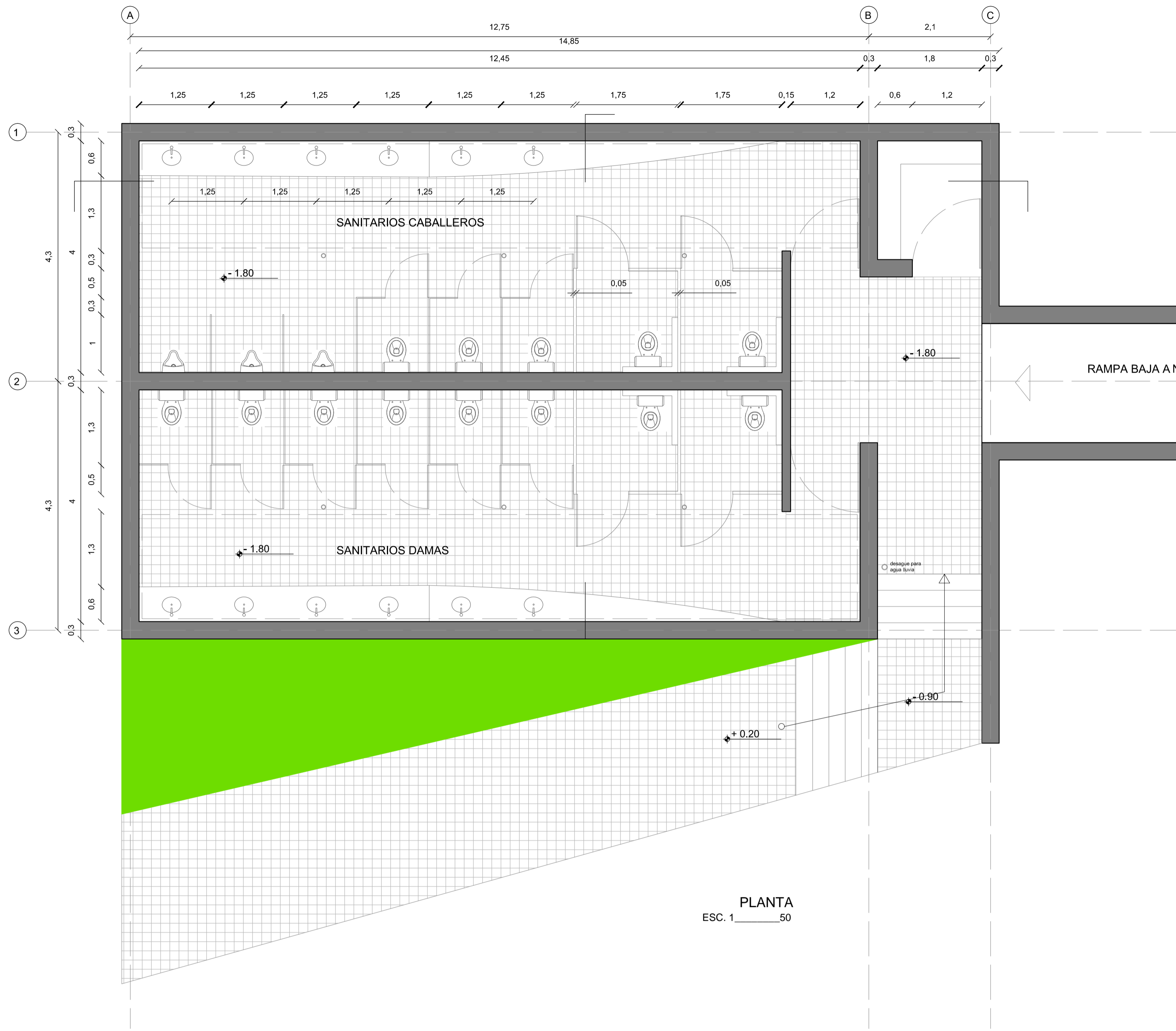
INFORMANTE: INGENIERO
 FECHA: MARZO 2011

PROFESOR: ARG. LEONARDO SERRANO

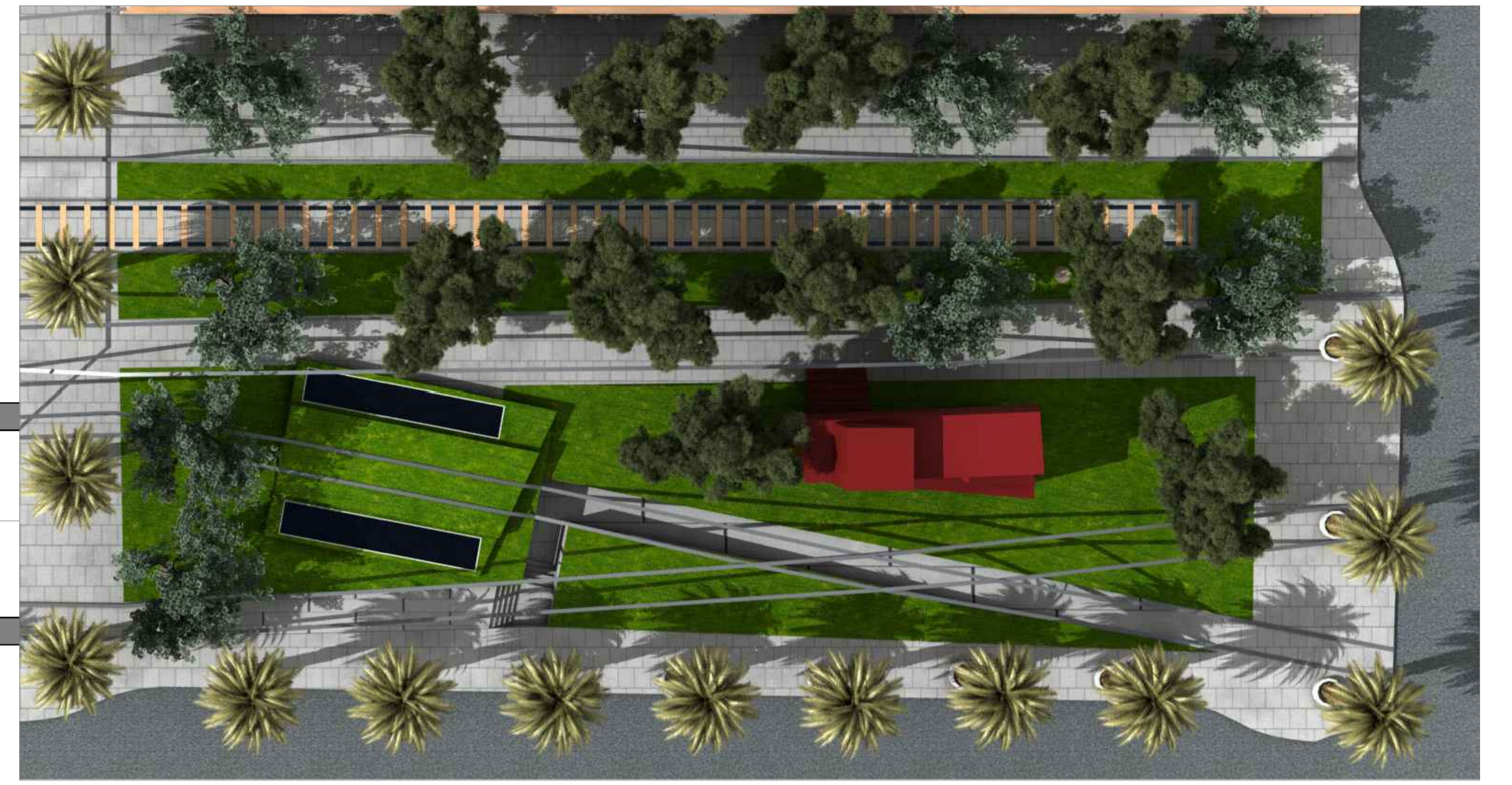
ESTUDIANTE: OSOXAG P AUVUVO

LA MAQUETA: A3/8

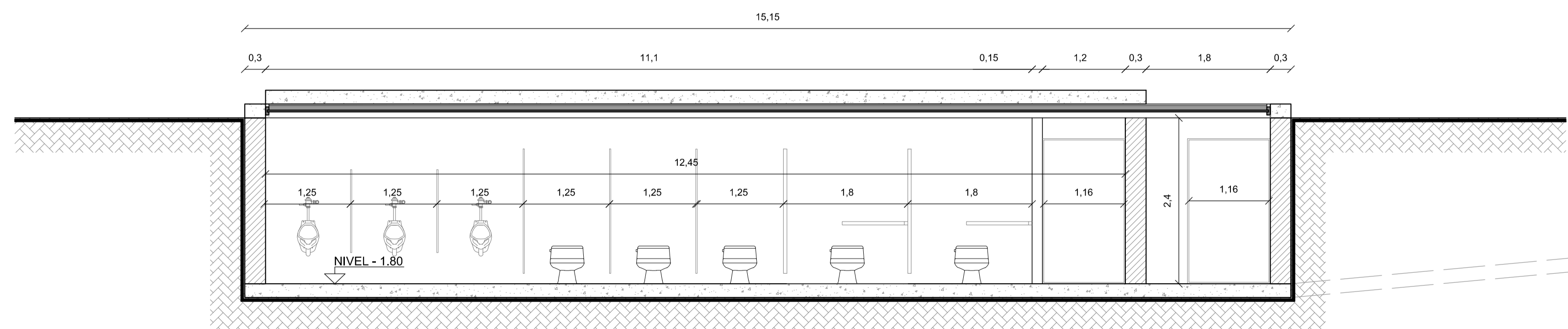
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



PLANTA
ESC. 1/50

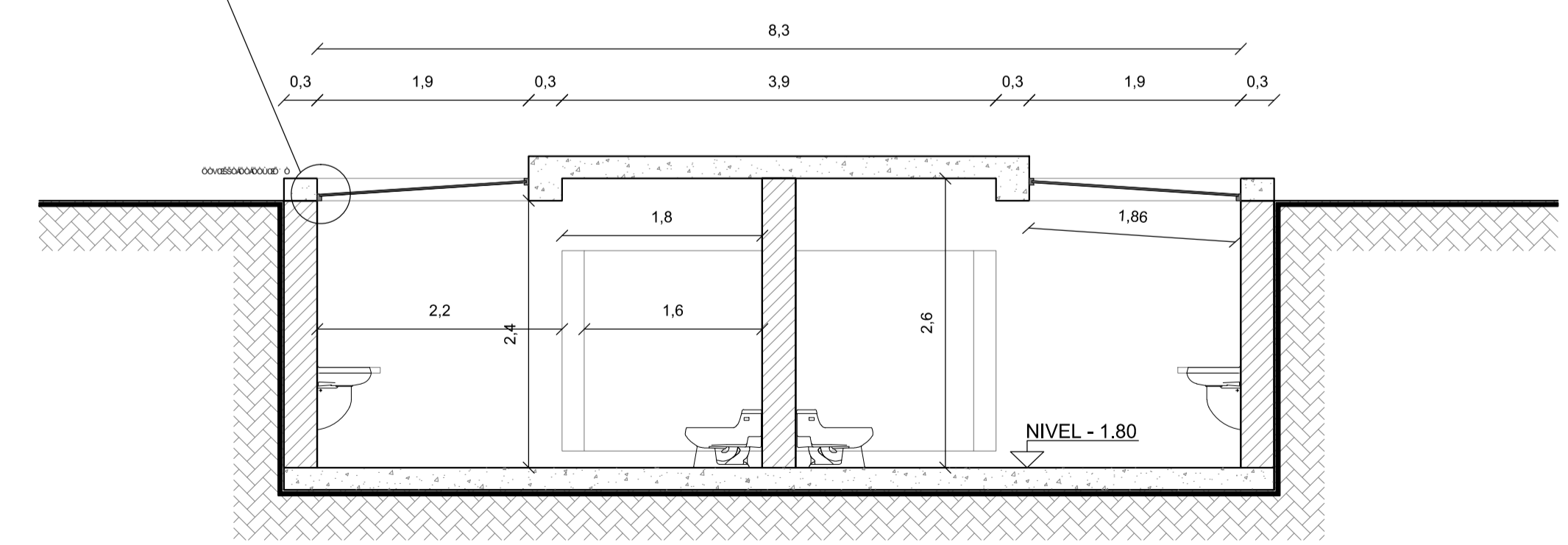
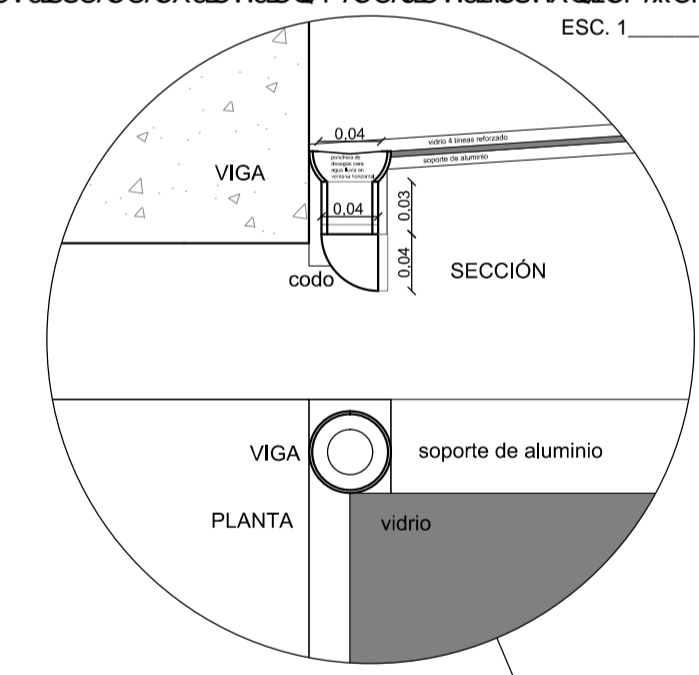


GRUPO SANITARIO
S/E

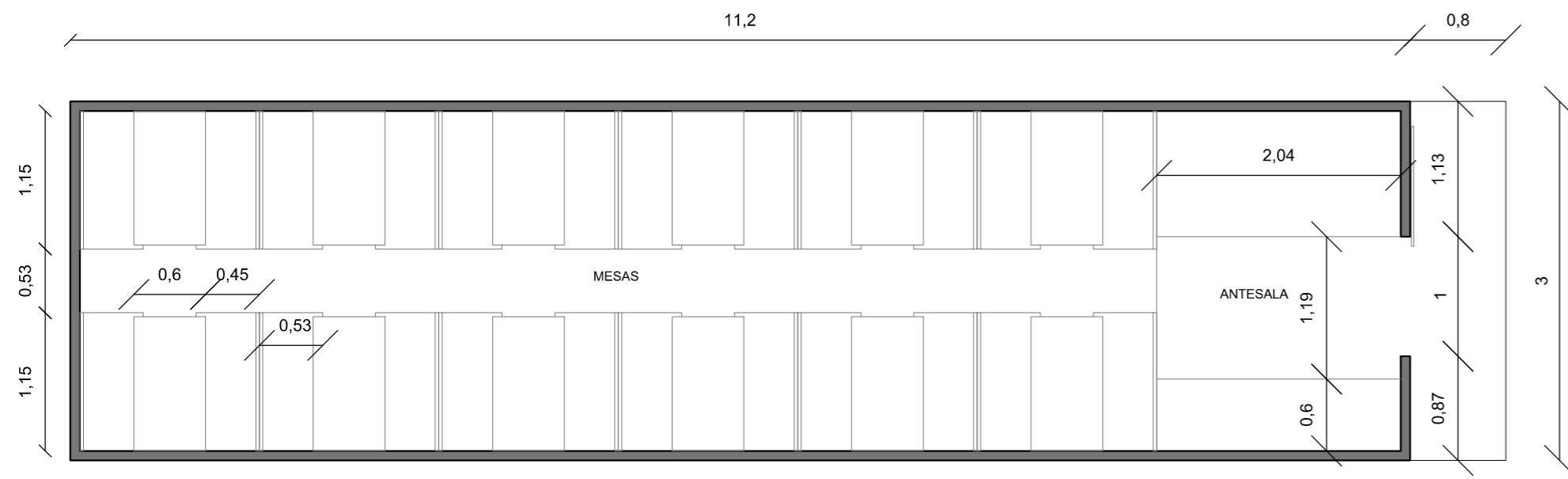


SECCIÓN
ESC. 1/100

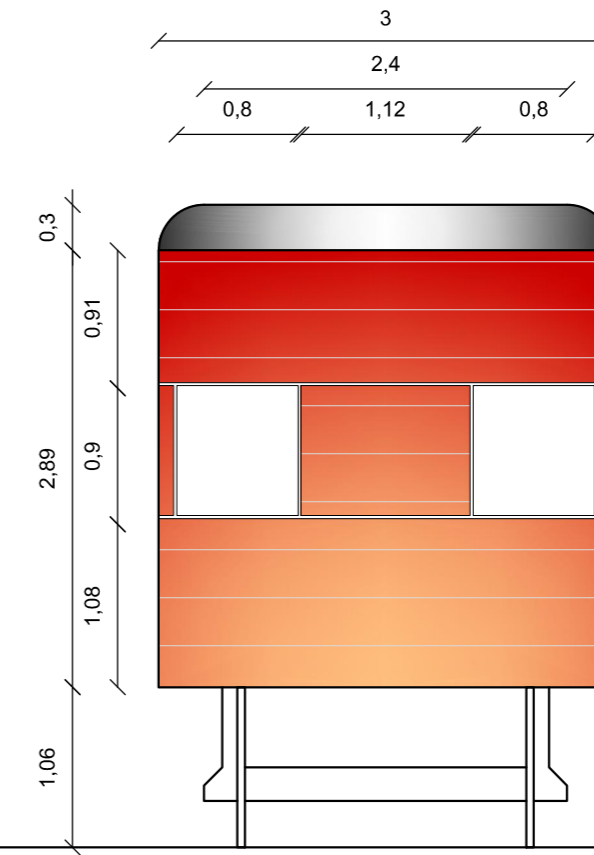
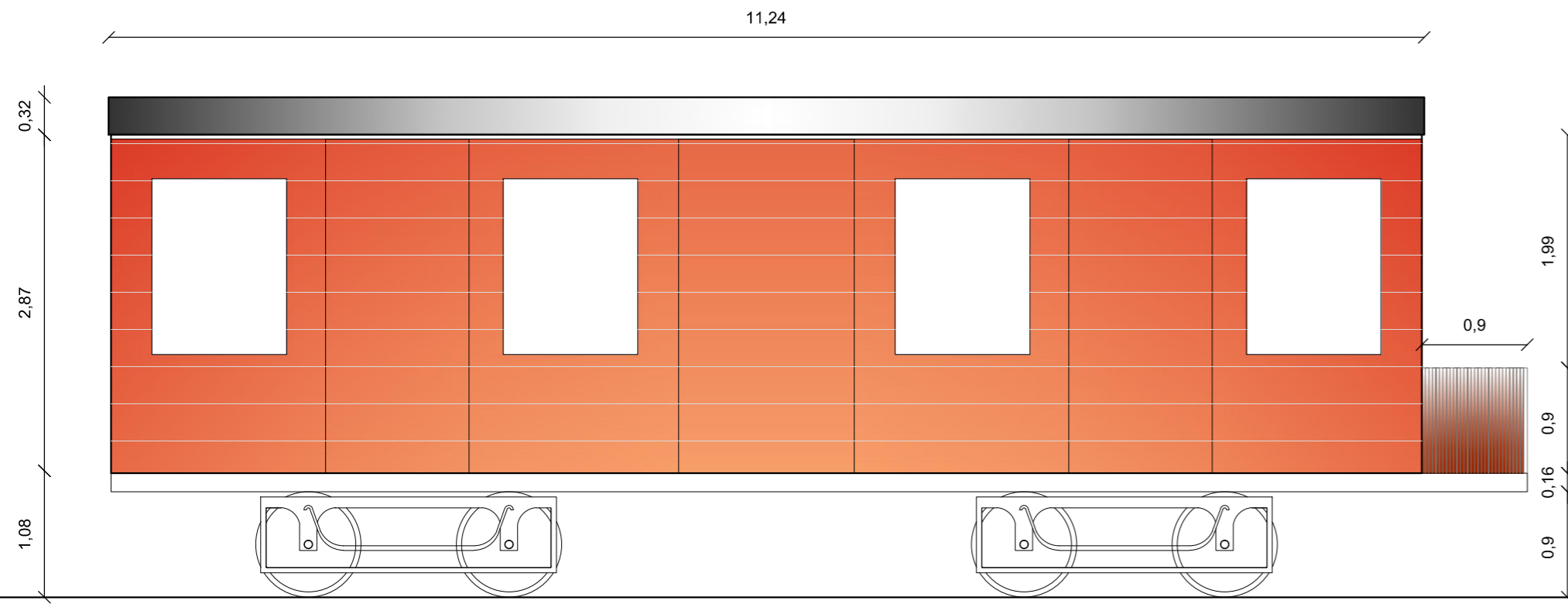
SECCIÓN DE VIGAS
ESC. 1/2



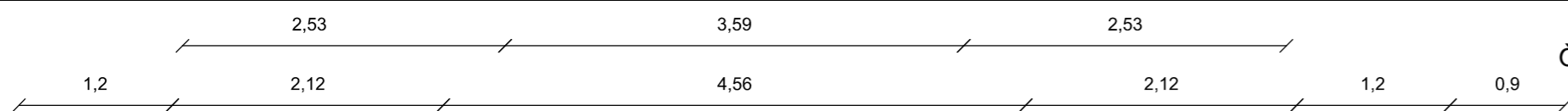
SECCIÓN
ESC. 1/50



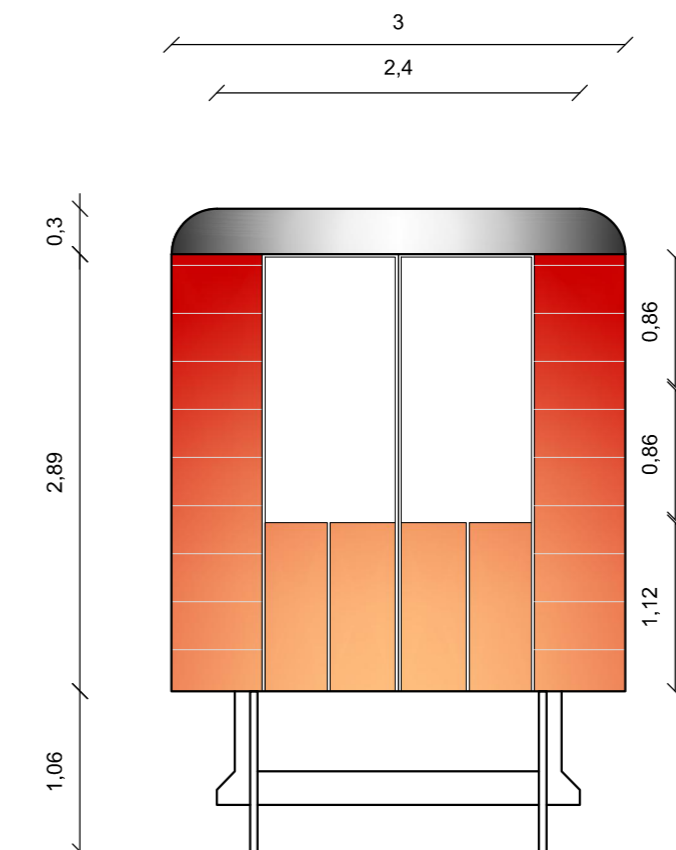
ÚΣΑΠ ΒΑΪΟΑΑΪ3 ΠΑΪΟΝΑΪΑΠΒΟ
ESC. 1 _____ 50



ΌΣΟΧΑΪ3 ΠΑΪΟΝΟΪΑΪ
ESC. 1 _____ 100



ÚΣΑΠ ΒΑΪΟΑΑΪ3 ΠΑΪΟΑΪΑΪΑΪΪΪ
ESC. 1 _____ 50



ΌΣΟΧΑΪ3 ΠΑΪΟΒΑΪΑΪΑΪΪΪ
ESC. 1 _____ 100

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
UNIVERSITY OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

ESTADO ACTUAL DE VAGONES

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
UNIVERSITY OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

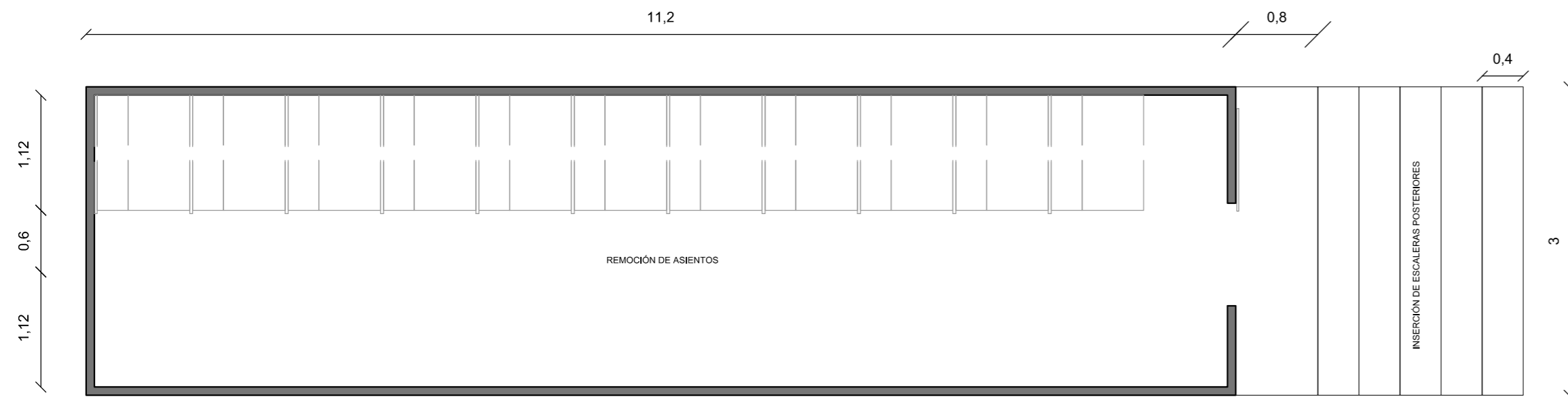
ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

INDICADO
MARZO 2011

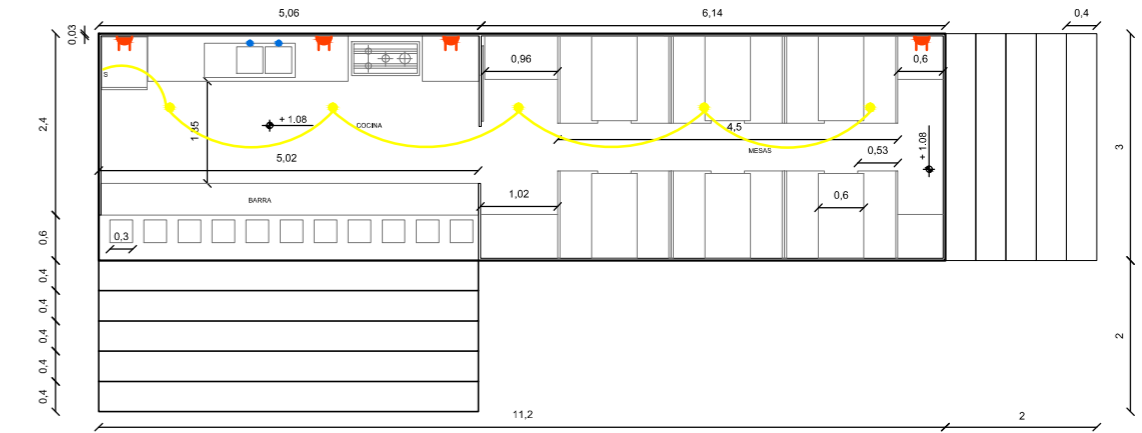
A718

LAMINA

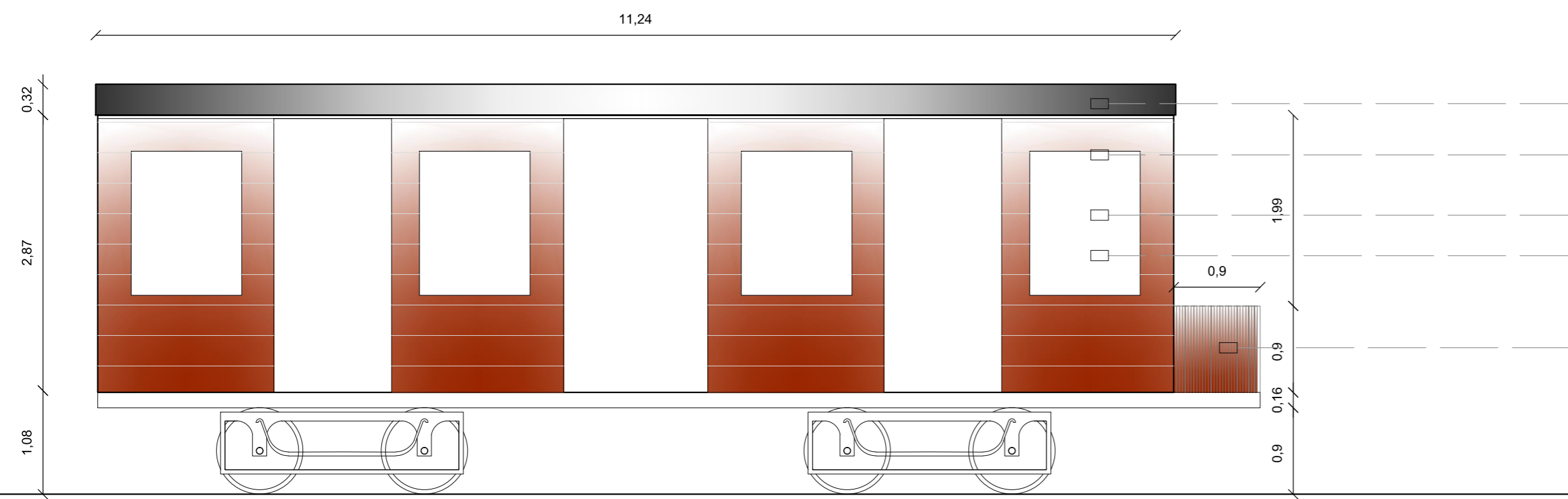
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



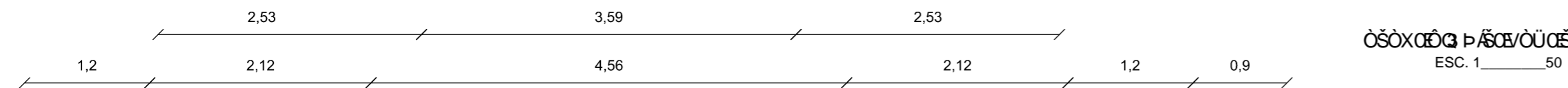
ÚSOP VOZÓAKO3 PAÚOUVAVÜCPVÓ
ESC. 1/50



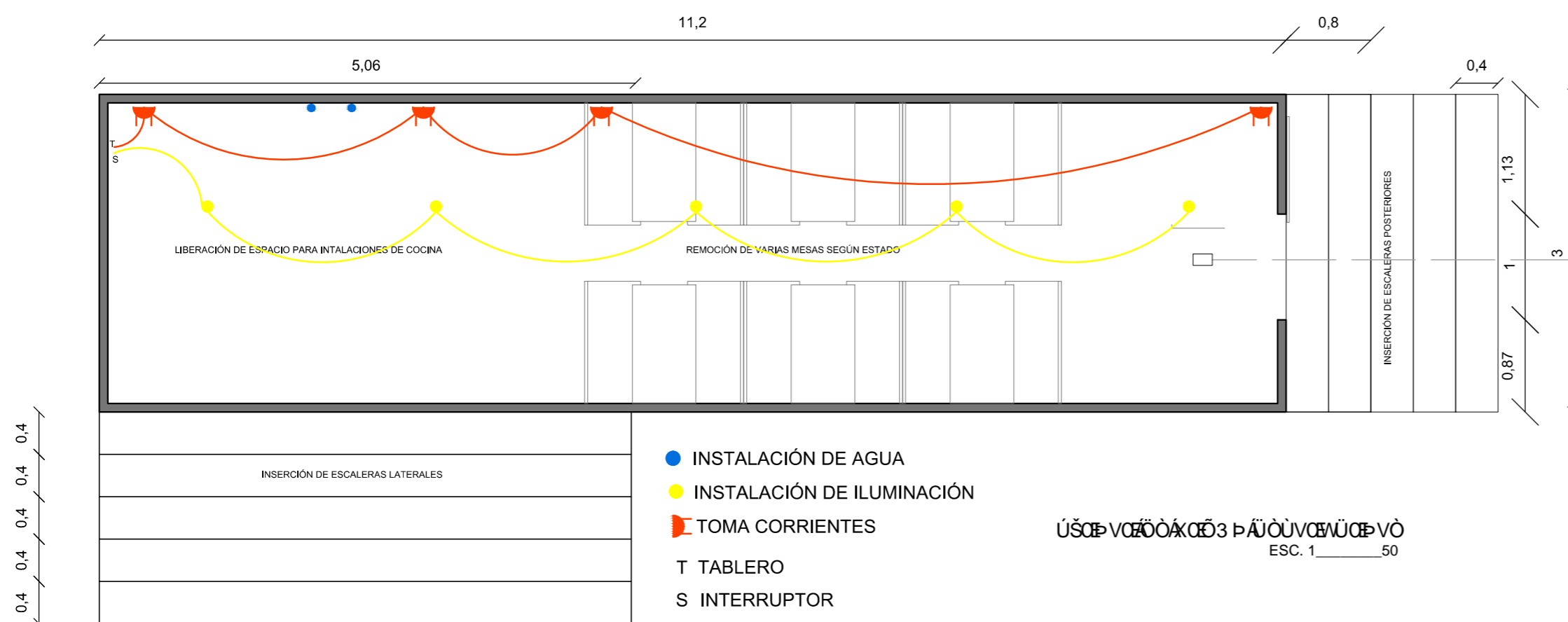
ÚSOP VOZÓAKO3 PAÚOUVAVÜCPVÓ
ESC. 1/100



- ÓWÓÓUVAT ÒV7 SÓOÁU VÓUÁU PAÚP WÜCÁP VÓUÜÜÜXCE
- ÜÖXÓUVAT OPVUÁÓAT OÉOU SÓOÁOÁU ÜÜÜÁUSCP ÓPZAT ÒV7 SÓOCE
- ÓCÉÜCP VÓU CÉPÁT OÉOU CÉÜ CÉXOP VCP ÖÜ CÉYÁWÓUV CÉÜ
- VENTANAS FIJAS DE APERTURA MANUAL
- ÓCÓ3 PAÚOÜÜWÓWÜCÁP OÉOAT OÉOÜCE



ÓSÓXOÁ PÁSAÜÜS
ESC. 1/50



ÚSOP VOZÓAKO3 PAÚOUVAVÜCPVÓ
ESC. 1/50

PISO DE MADERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

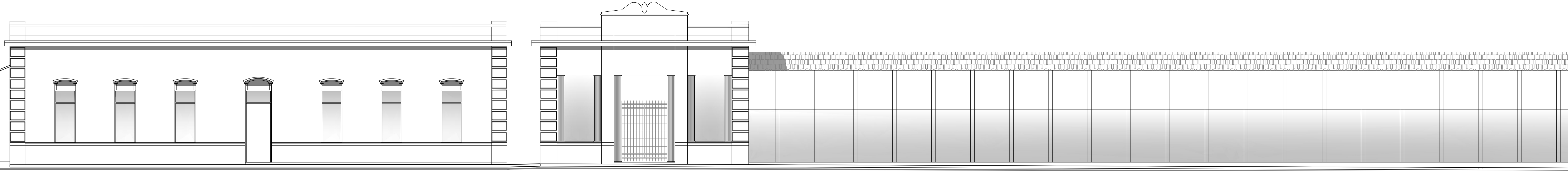
ESTADO ACTUAL DE VAGONES
ÁÚSCE UÁÓP VÓUXÓP ÓC P

LÁMINA
A8/8

TÍTULO: DIRECTOR DE LA UNIÓN
ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

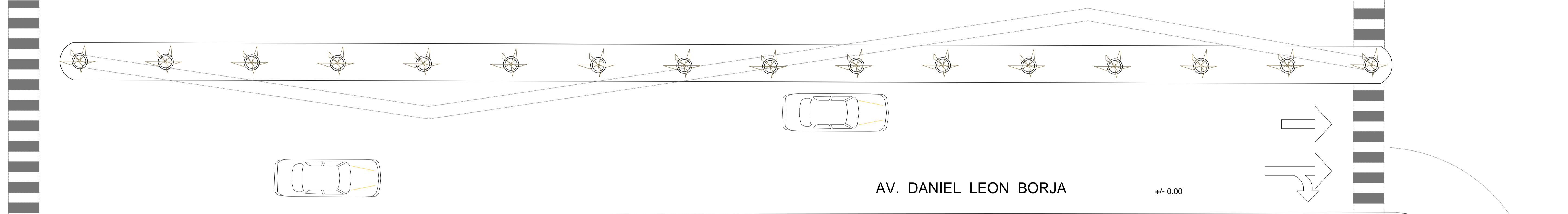
ESCALA: INDICADO
FECHA: MARZO 2011

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
UNIÓN DE ESTUDIANTES DE LA UNIÓN

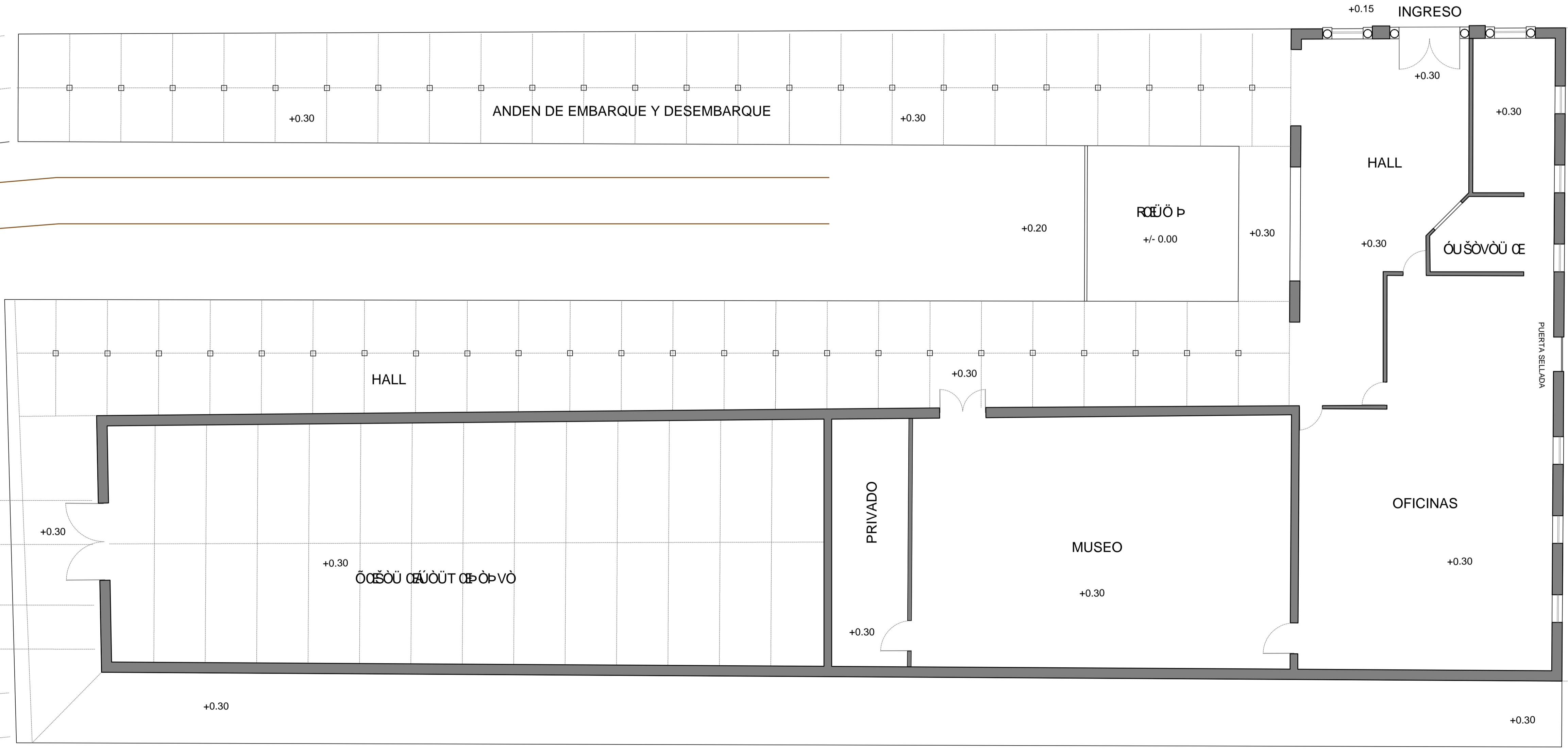


050X003 P 50V00SÁWÜ
CALLE CARABOBO
Esc. 1 _____ 100

050X003 P 00U P VOŠA000U 00V0
Esc. 1 _____ 100



AV. DANIEL LEON BORJA +/- 0.00



+0.15 INGRESO

ANDEN DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE

HALL

ROJÓ P

ÓCSÓVÜ CE

PUERTA SELLADA

OFICINAS

MUSEO

PRIVADO

ÓCSÓU QÁÚOT CE P VÓ

CARABOBO

PLANTA
Esc. 1 _____ 100

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

PLANOS DE DETALLES

PROFESOR: DR. LEONARDO BERRANO
ESTUDIANTE: TIBI GIBAUDI-BARRERA
FECHA: 2020
ESC.: 1000
PÁGINA: 03/03

D3/3

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

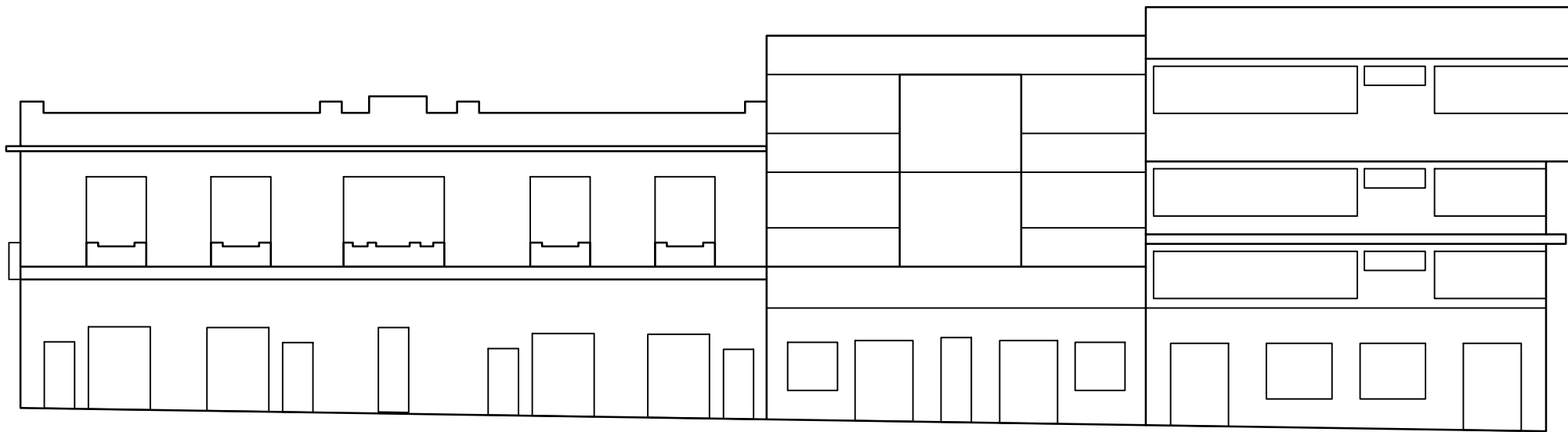


Mejoramiento de la imagen de de las fachadas
Limpieza de
en fachadas

ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Uniformidad en colores como consecuencia de promover el conjunto uniforme del Lienzo de Fachada



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRATAMIENTO DE FACHADAS

ARG. LEONARDO SERRANO
TUTOR

TÍTULO DE GRADUADO EN ARQUITECTURA

ESCALA: ESC. 1:1000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA
11/14

UJG&J

ΠΡΩΤΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ



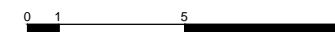
ΔΕΥΤΕΡΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ



ΠΡΩΤΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ



Relevamiento de la Fachada oeste de la Av. Unidad Nacional entre Lavalley y El Espectador



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ

ΠΡΩΤΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ ΠΑΝΙΣΤΙΤΟΥΤΑ
TRATAMIENTO DE FACHADAS

ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ

ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

ΤΙΤΛΟΣ ΤΡΙΤΟ ΔΕΞΙΟΤΗΤΑ

ESCALA: S / E
FECHA: MARZO 2011

LAMINA

110/14

07081



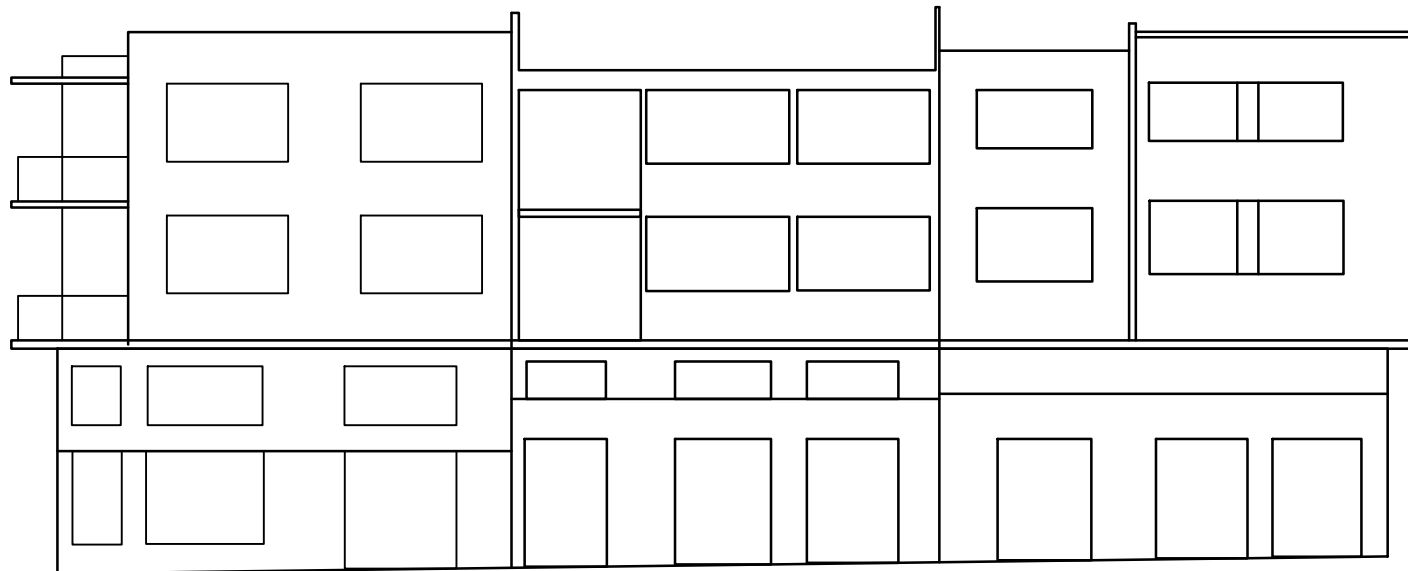
Estado actual de la fachada

Propuesta de fachada

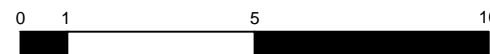


Mejoramiento de la imagen de de las fachadas
 Eliminación de cables en fachadas

Conjunto Uniforme
 Lienzo de Fachada libre
 Uso de suelo combinado
 del sector



Plano de fachada



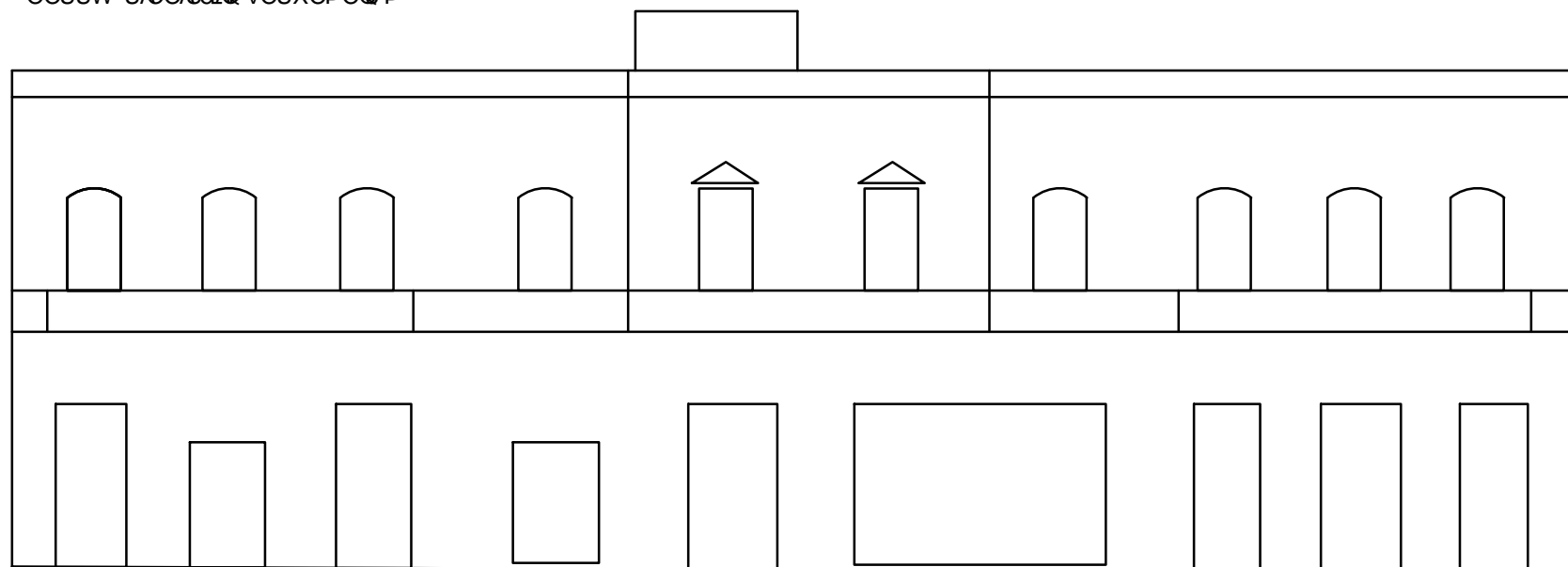


Antes de la intervención

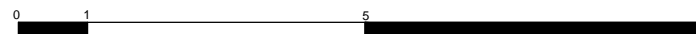


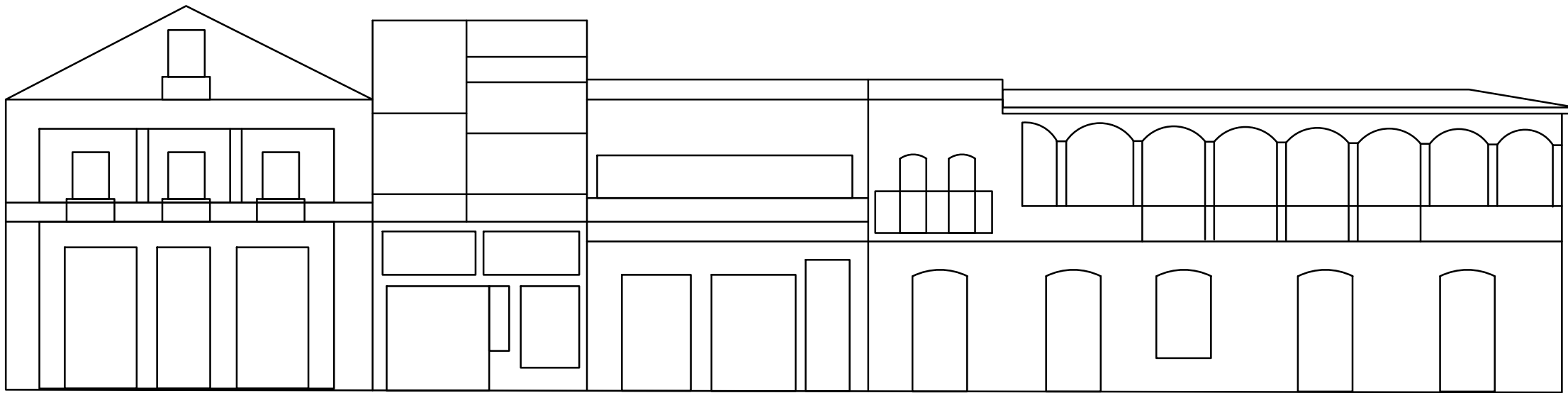
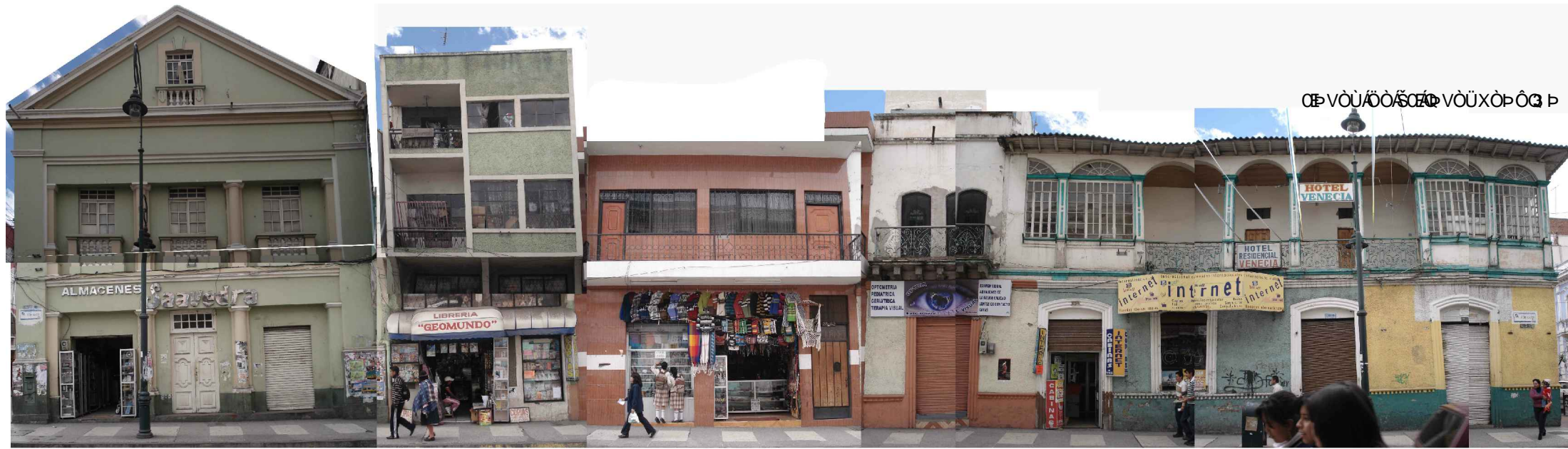
Después de la intervención

Mejoramiento de la imagen de de las fachadas
Limpieza de [cables] Á cables en fachadas



Escala: 1:50



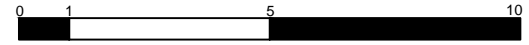


ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ: ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΡΕΡΑΣ
TRATAMIENTO DE FACHADAS

ΥΠΟΧΡΩΜΑΤΟΛΟΓΙΟ: ΟΡΘΟΧΡΩΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

T. 01 2530333
C. 01 2530333

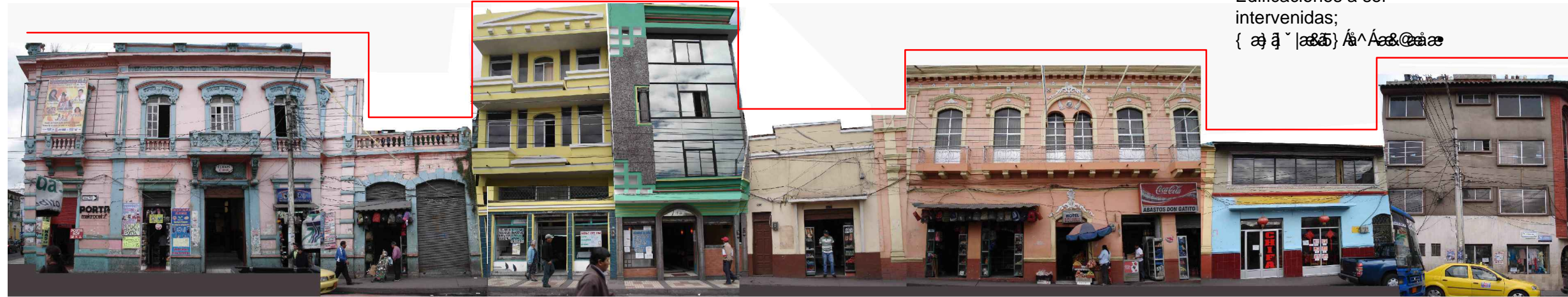
ESCALA: ESC. 1:1000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA
15/14
U7065H

Lienzo de fachada

Edificaciones a ser intervenidas;
{ 3 3 ~ | 33 } A ^ A 3 3 3 3

Edificaciones a ser intervenidas;
{ 3 3 ~ | 33 } A ^ A 3 3 3 3

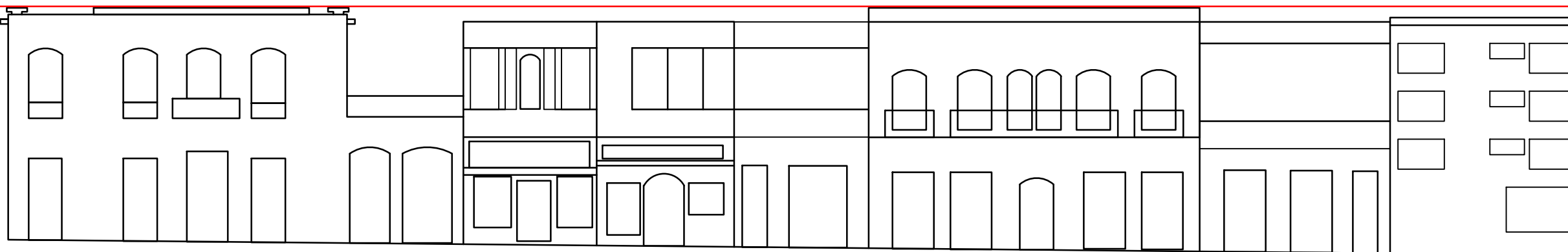


0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Relevamiento de la Fachada Sur de la Calle Carabobo entre 10 de agosto y Guayaquil.



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRATAMIENTO DE FACHADAS

ARQ. LEONARDO SERRANO DIRECTOR

ESCALA: S/E
FECHA: MARZO 2011

LAMINA
18/14
U7081



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
 TRABAJO DE FIN DE CARRERA

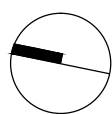
MODELO TRIDIMENSIONAL

PLANOS DE DETALLES

ARG. LEONARDO SERRANO
 DIRECTOR

NINGUNA
 MARZO 2011

NORTE:

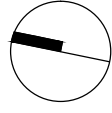


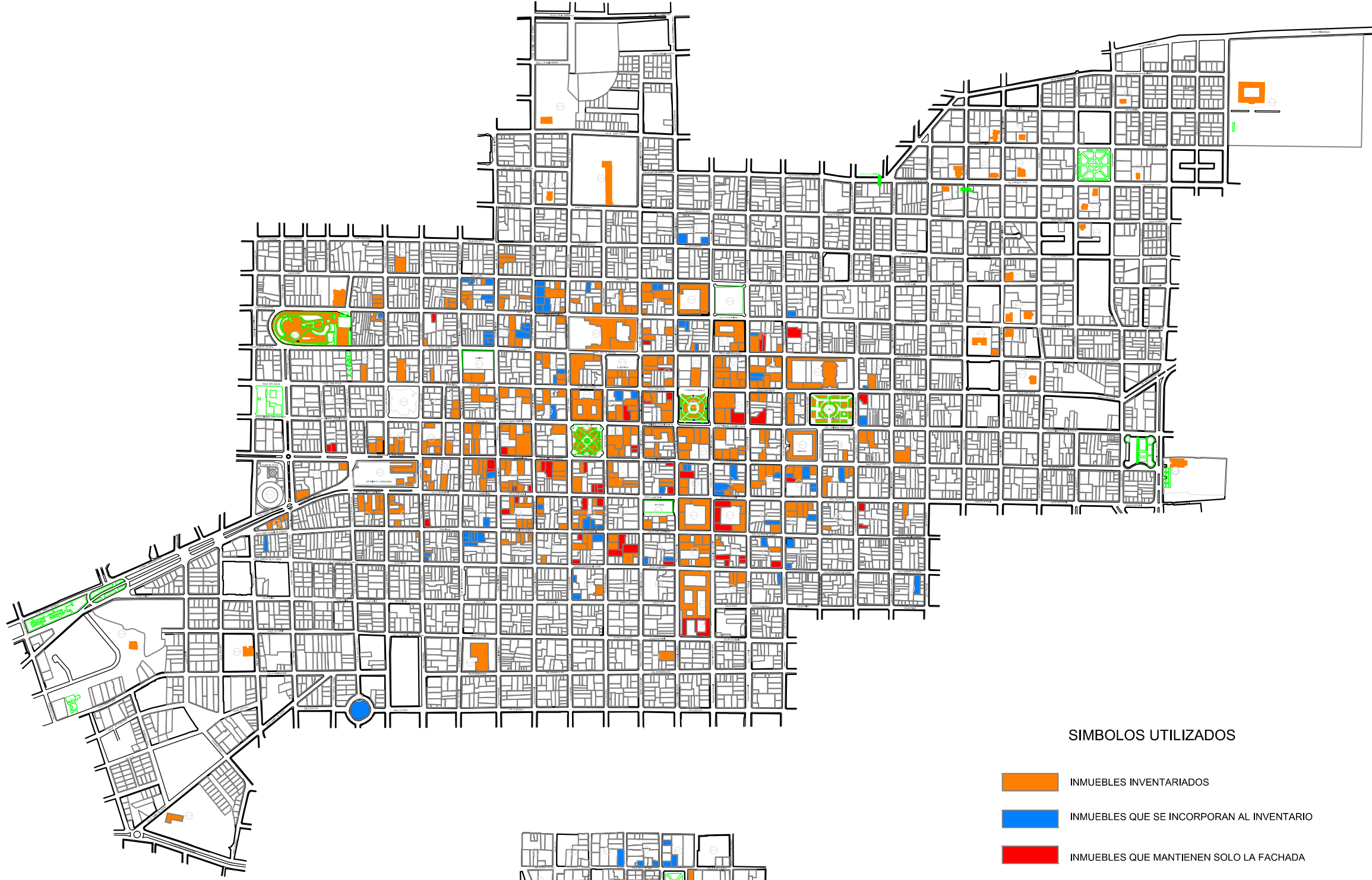
LAMINA

M1/3

U7064H







PARROQUIA YARUQUIES

SIMBOLOS UTILIZADOS

- INMUEBLES INVENTARIADOS
- INMUEBLES QUE SE INCORPORAN AL INVENTARIO
- INMUEBLES QUE MANTIENEN SOLO LA FACHADA



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

CONTIENE:
 PLAN DE INVENTARIO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA Y ZONAS AFINES

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

ARG. LEONARDO SERRANO
 DIRECTOR

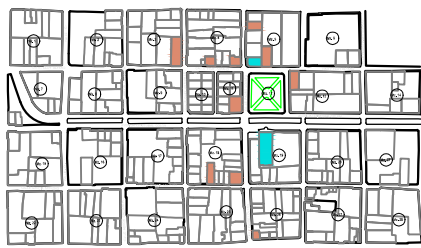
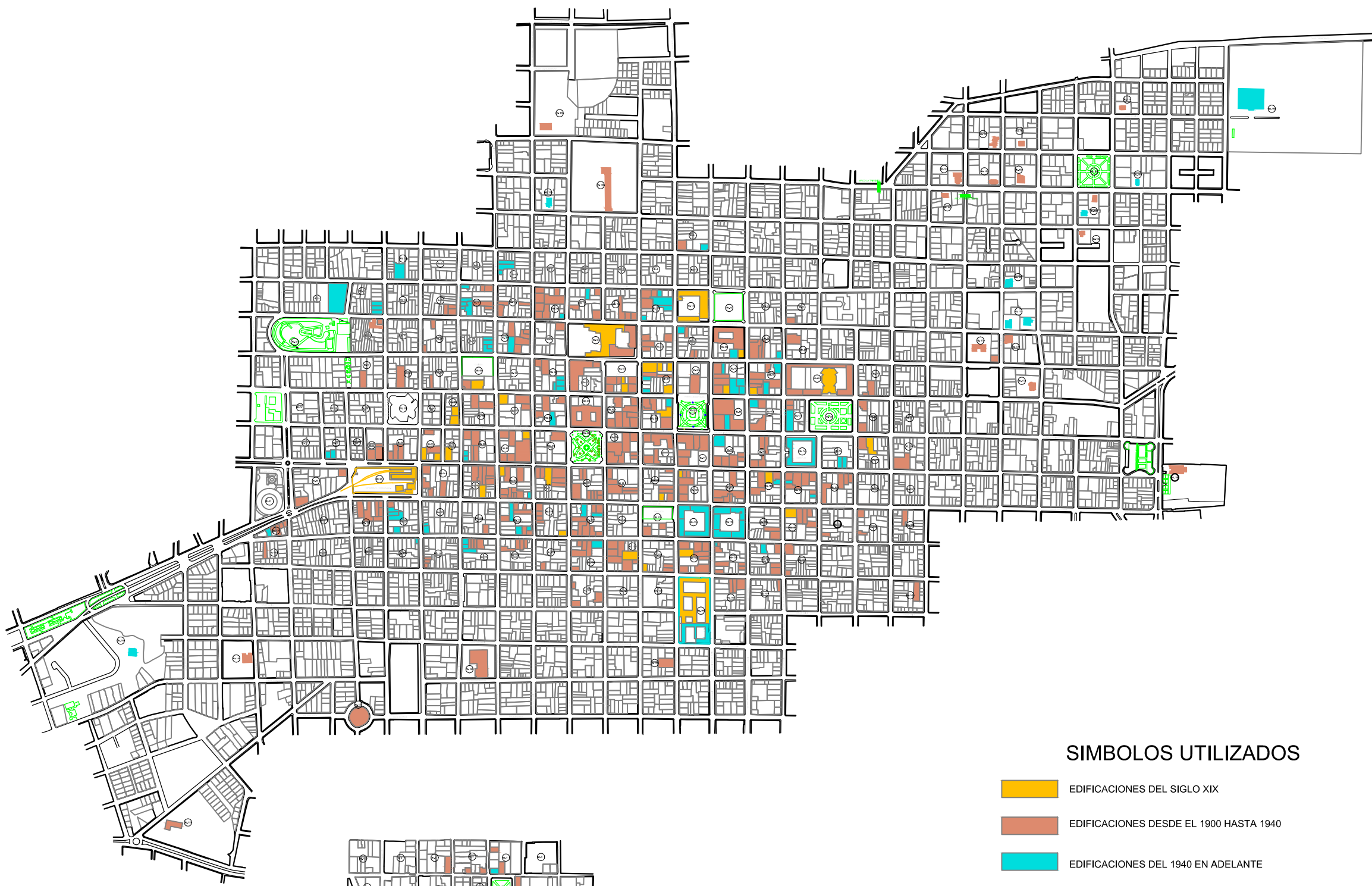
TÍTULO: PLAN DE INVENTARIO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA Y ZONAS AFINES

ESCALA: ESC. 1:10000
 FECHA: MARZO 2011

LAMINA

T1/10

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



PARROQUIA YARUQUIES

SIMBOLOS UTILIZADOS

- EDIFICACIONES DEL SIGLO XIX
- EDIFICACIONES DESDE EL 1900 HASTA 1940
- EDIFICACIONES DEL 1940 EN ADELANTE



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

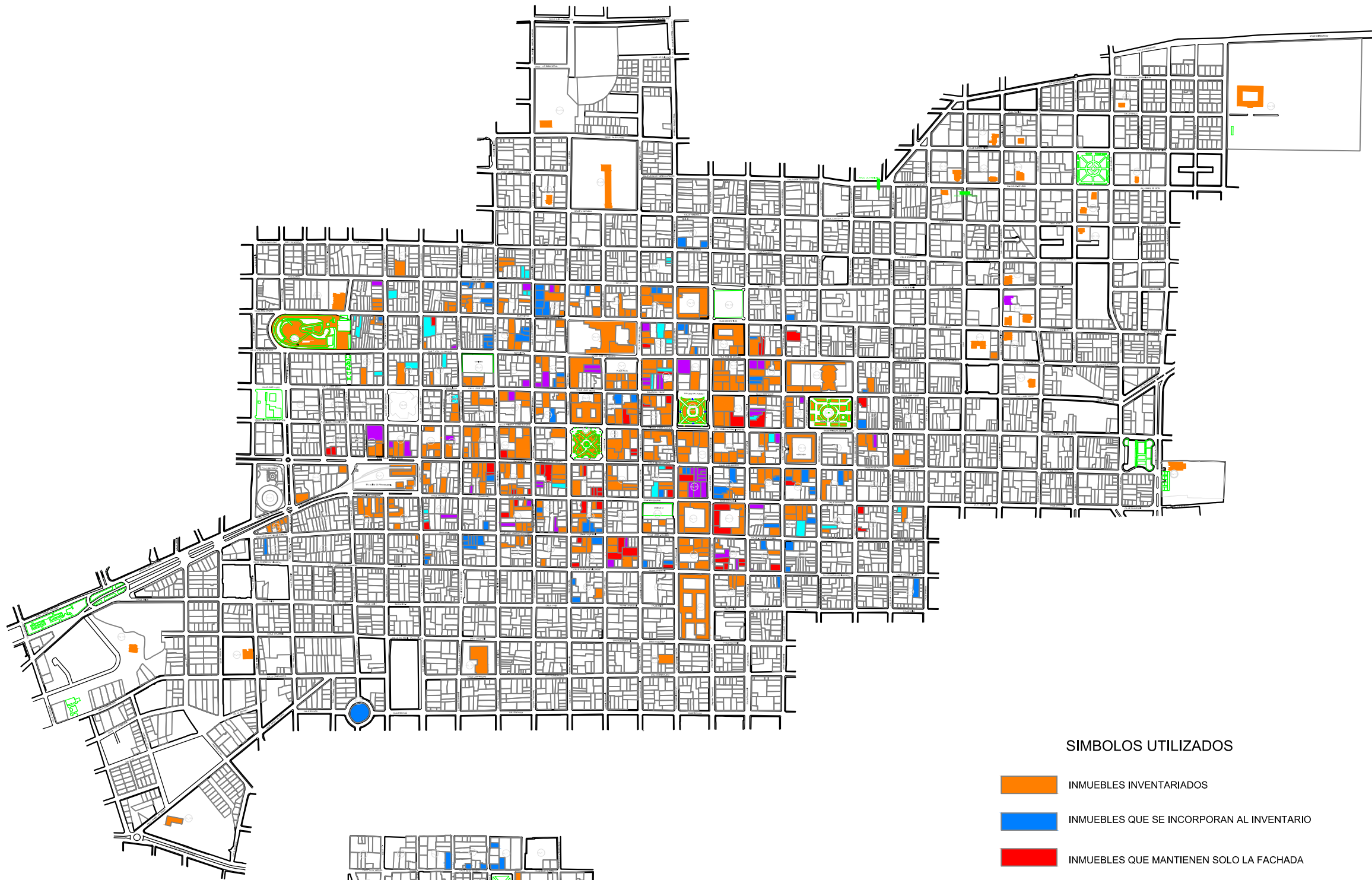
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

LAMINA






T110/10

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



PARROQUIA YARUQUIES

SIMBOLOS UTILIZADOS

-  INMUEBLES INVENTARIADOS
-  INMUEBLES QUE SE INCORPORAN AL INVENTARIO
-  INMUEBLES QUE MANTIENEN SOLO LA FACHADA
-  INMUEBLES QUE SALEN DEL INVENTARIO
-  INMUEBLES DERROCADOS



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

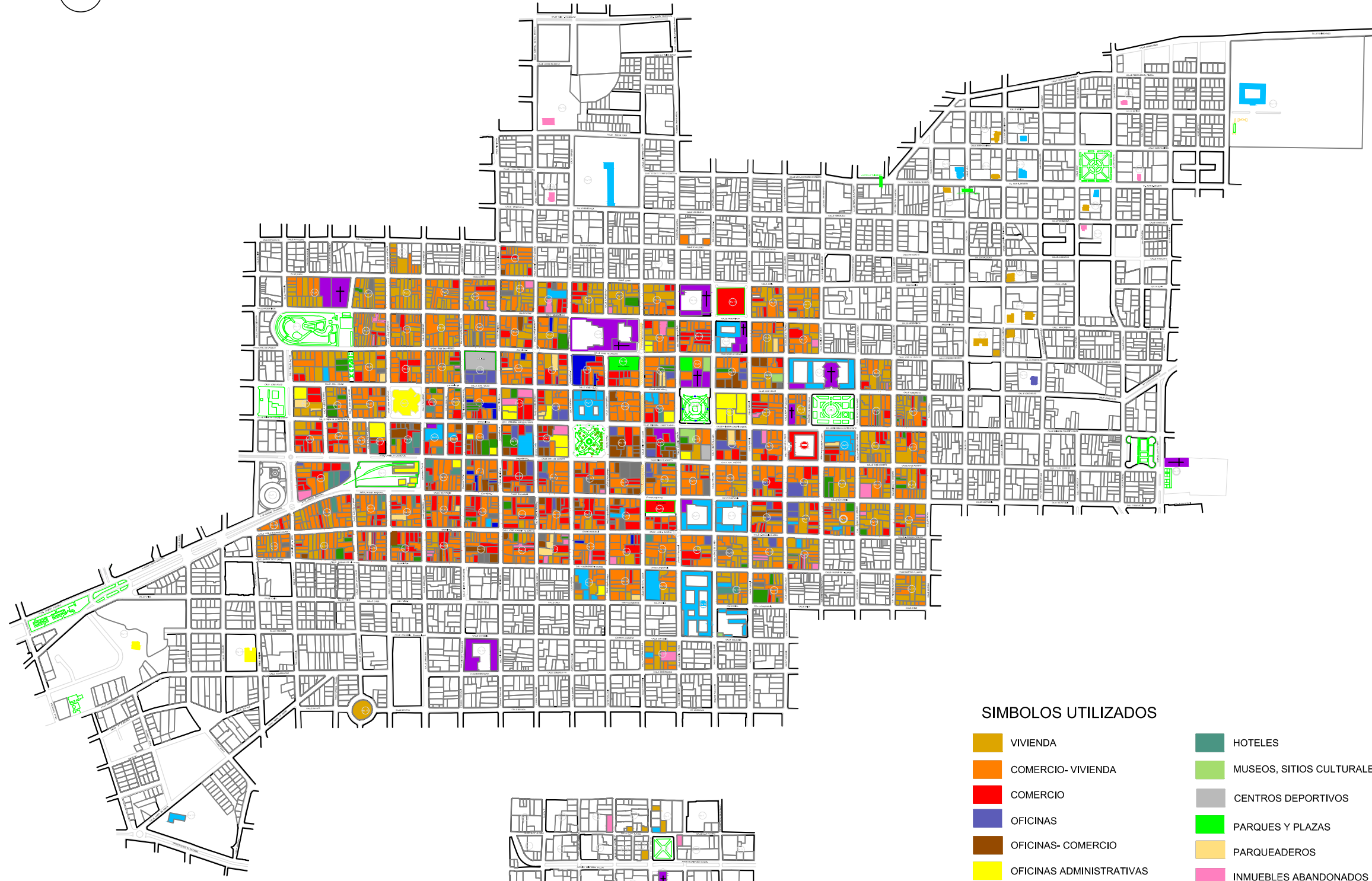
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

LAMINA
T2/10

CONTIENE:
 INMUEBLES INVENTARIADOS INMUEBLES QUE INTEGRAN EL INVENTARIO
 INMUEBLES QUE MANTIENEN SOLO LA FACHADA INMUEBLES QUE MANTIENEN SOLO LA FACHADA
 INMUEBLES QUE SALEN DEL INVENTARIO INMUEBLES DERROCADOS

ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

ESCALA: ESC. 1:10000
FECHA: MARZO 2011



PARROQUIA YARUQUIES

SIMBOLOS UTILIZADOS

- | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------------------------|
| | VIVIENDA | | HOTELES |
| | COMERCIO- VIVIENDA | | MUSEOS, SITIOS CULTURALES |
| | COMERCIO | | CENTROS DEPORTIVOS |
| | OFICINAS | | PARQUES Y PLAZAS |
| | OFICINAS- COMERCIO | | PARQUEADEROS |
| | OFICINAS ADMINISTRATIVAS | | INMUEBLES ABANDONADOS |
| | EDIFICACIONES RELIGIOSAS | | EDIFICACIONES EN CONSTRUCCIÓN |
| | EDUCACIÓN | | LOTE BALDÍO |
| | SALUD | | SERVICIOS HIGIÉNICOS PÚBLICOS |



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

PLANO DE USOS DE SUELO

CONTIENE:

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

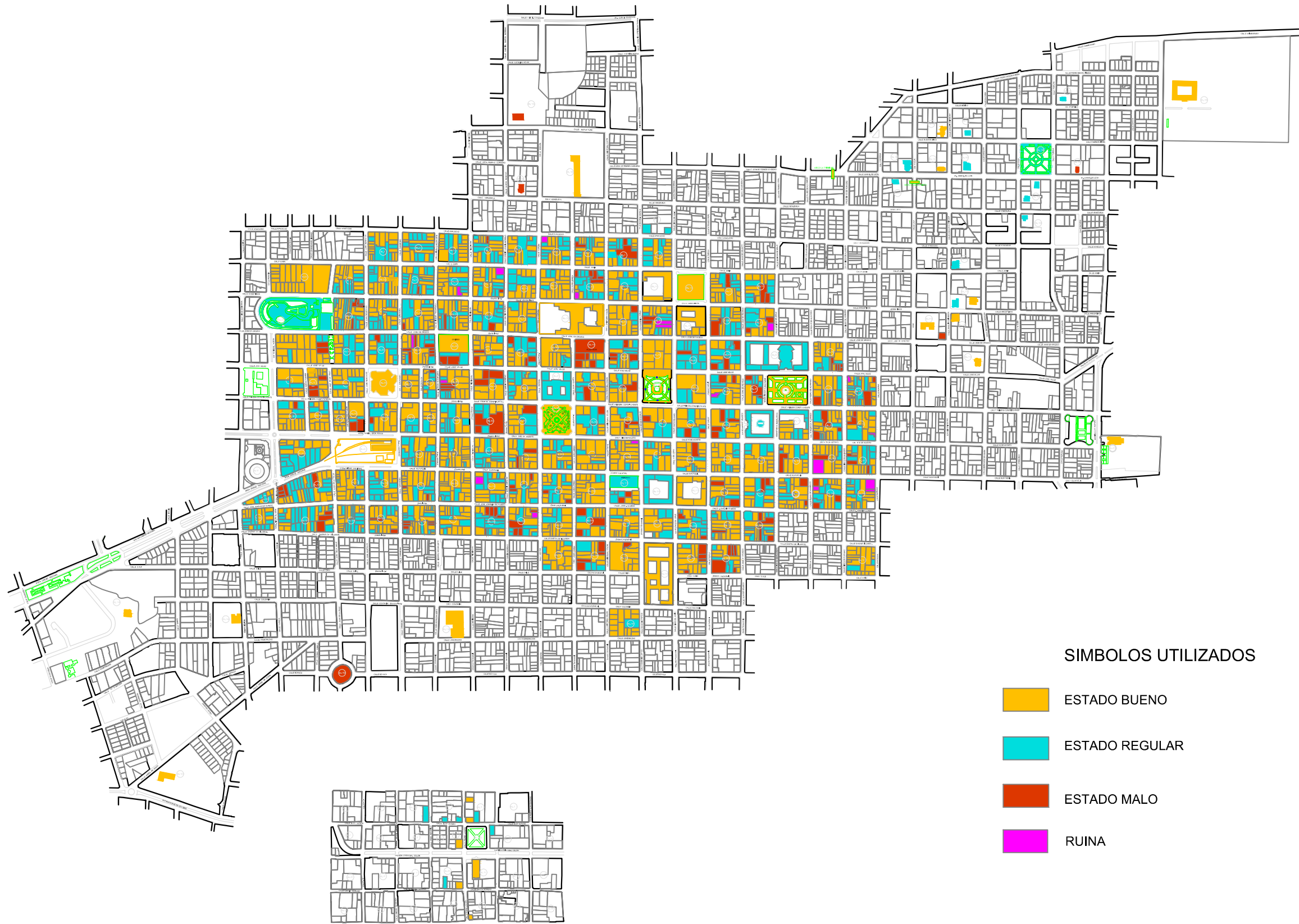
ARG. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

ESCALA: ESC. 1:10000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA

T3/10

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



PARROQUIA YARUQUIES

SIMBOLOS UTILIZADOS

- ESTADO BUENO
- ESTADO REGULAR
- ESTADO MALO
- RUINA



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
DE LAS EDIFICACIONES

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

ESCALA: ESC. 1:10000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA

T4/10

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

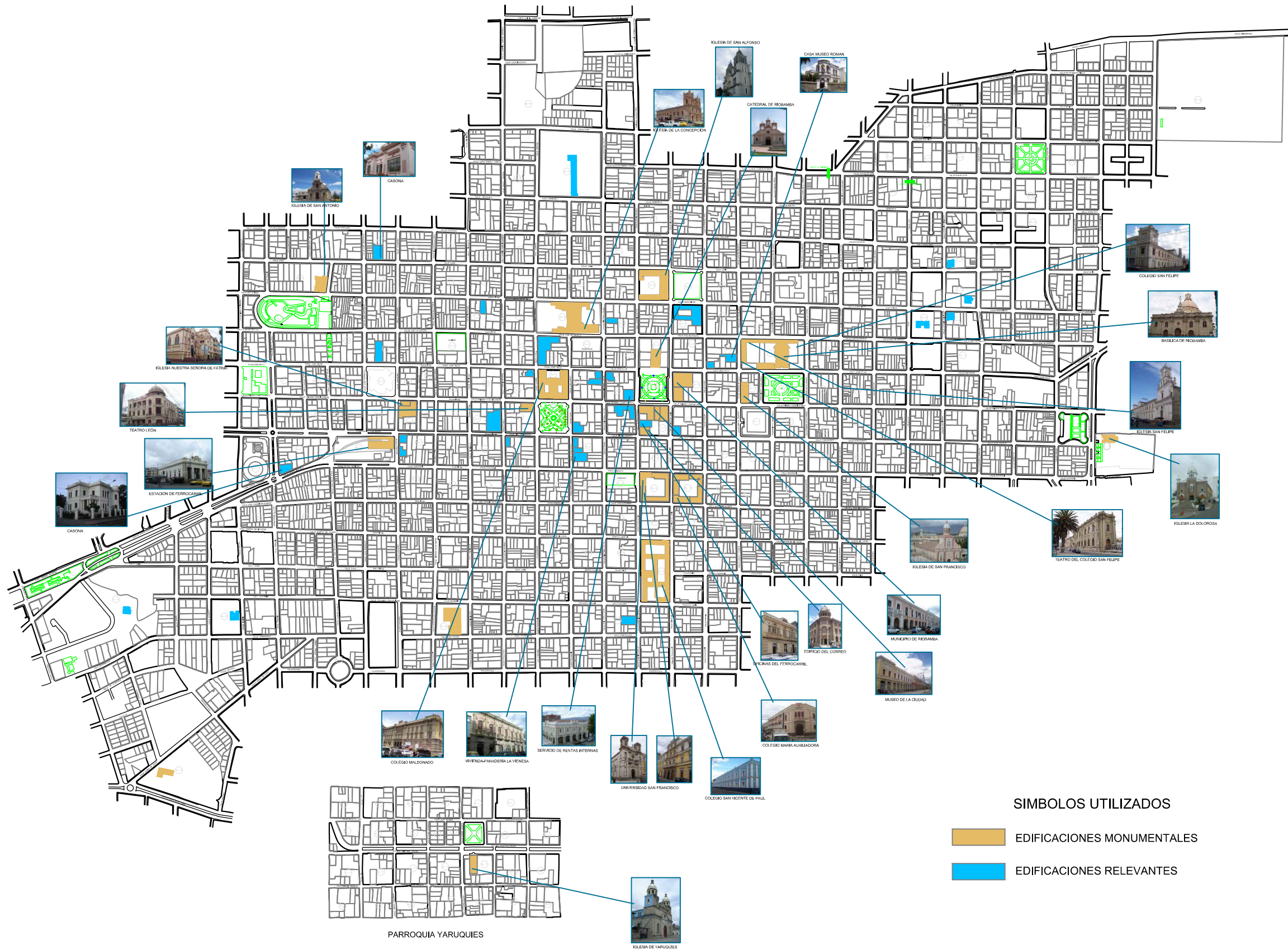
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

LAMINA
T7/10
17/03/10

ESCALA: ESC. 1:10000
FECHA: MARZO 2011
ARQ. LEONARDO SERRANO DIRECTOR





- SIMBOLOS UTILIZADOS**
- EDIFICACIONES MONUMENTALES
 - EDIFICACIONES RELEVANTES



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR
TRABAJO DE FIN DE CARRERA

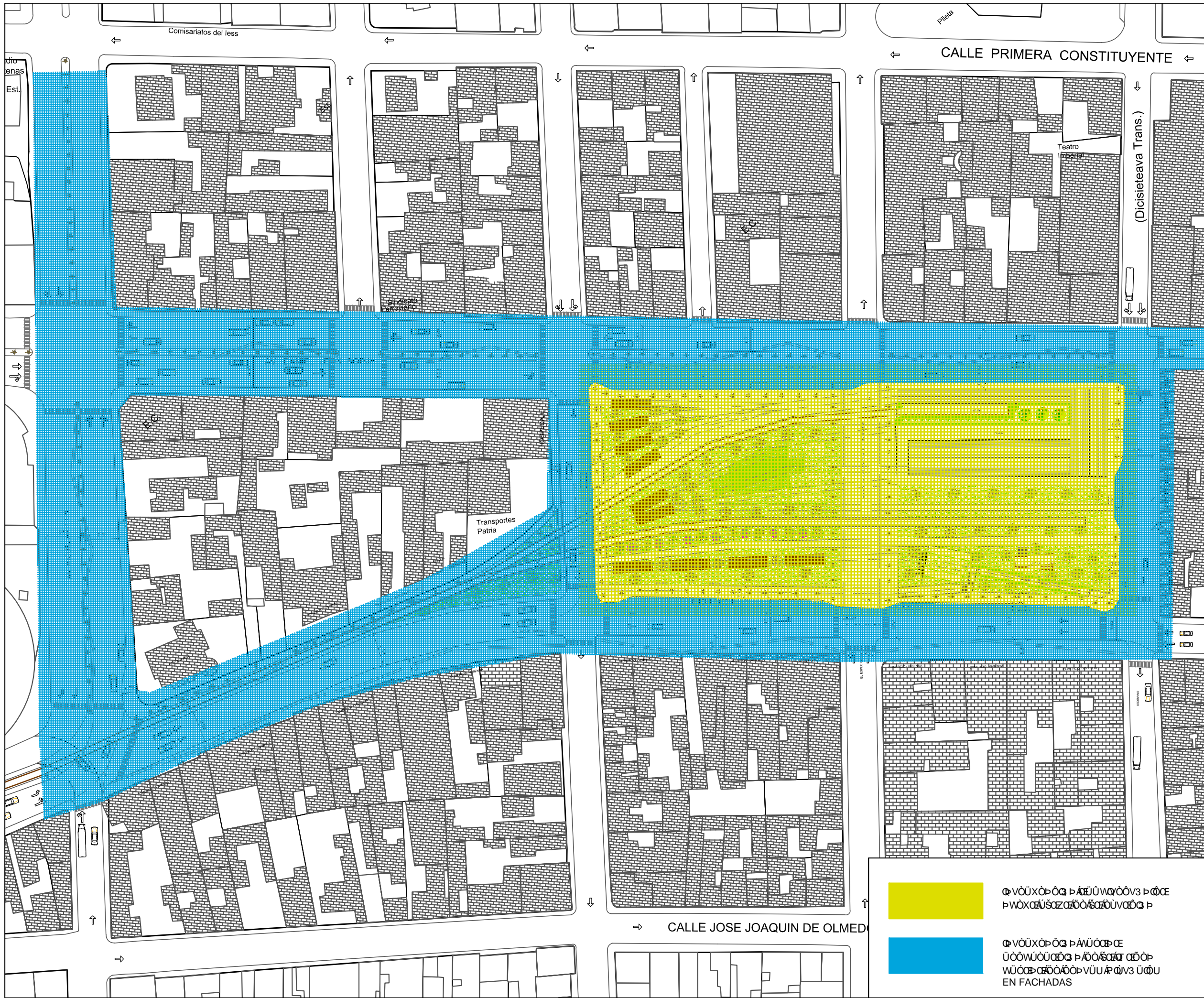
CONTIENE: EDIFICACIONES MONUMENTALES Y RELEVANTES

USO: PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO
TÍTULO: PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO

ARQ. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

ESCALA: 1:10000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA
T8/10
UT 08 H



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

SECTOR INTERVENIDO

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK DEL ECUADOR

ARG. LEONARDO SERRANO
DIRECTOR

TÍTULO: TRABAJO DE FIN DE CARRERA

ESCALA: ESC. 1:1000
FECHA: MARZO 2011

LAMINA
U1/3

CONTIENE:

U1/3

