



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE DISEÑO Y ARQUITECTURA
CARRERA DE ARQUITECTURA.**

Proyecto integrador previo a la obtención del Título de Arquitecto.

Tema: Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte.

Autor: Ramos Aguilar Freddy Steve.

Tutor: Ing. Goyes Balladares Andrea Cristina.

Ambato – Ecuador.

Julio, 2023

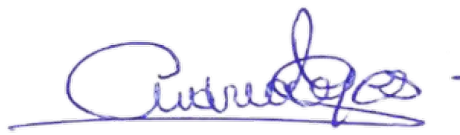
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de investigación sobre el tema:

“Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte.” del alumno Freddy Steve Ramos Aguilar, estudiante de la carrera de Arquitectura, considero que dicho proyecto reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del jurado examinador designado por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Julio, 2023.

LA TUTORA



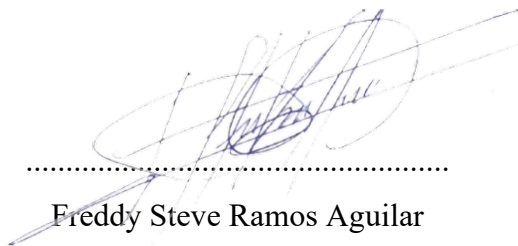
.....
Ing. Goyes Balladares Andrea Cristina.

AUTORÍA DEL TRABAJO

Los criterios emitidos en la investigación “**Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte.**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este trabajo de grado.

Ambato, Julio, 2023

EL AUTOR



.....
Freddy Steve Ramos Aguilar

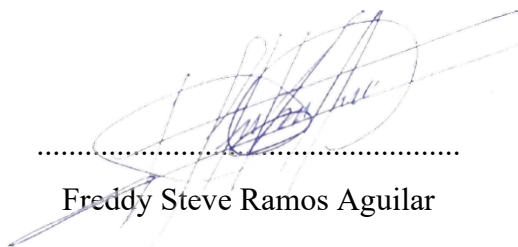
DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta Investigación o parte de él un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos patrimoniales de mi Investigación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor

Ambato, Julio, 2023

El autor



.....
Freddy Steve Ramos Aguilar

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban la investigación, sobre el tema **“Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte.”**, de Freddy Steve Ramos Aguilar, estudiante de la carrera de Arquitectura, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato

Ambato, Julio, 2023

Para constancia firman

Arq. Mg. Victor Hugo Molina
PRESIDENTE

Arq. PHD. Valeria Reinoso
MIEMBRO CALIFICADOR

Arq. Mg. Eliska Fuentes
MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Dedico esta tesis con gratitud y aprecio a mis amados padres, quienes han guiado mi vida desde mi nacimiento. Con amor incondicional, comprensión y paciencia, me han impulsado en cada paso, por su sacrificio diario, hoy puedo ver como sus esfuerzos dan frutos en este logro.

A mis profesores, cuya sabiduría y pasión por la arquitectura han sido fuente de inspiración y aprendizaje, guiándome al conocimiento y el crecimiento profesional.

Esta tesis representa el resultado de un trabajo arduo y perseverancia. La dedico a mí mismo como muestra de autorreconocimiento por superar cada desafío y alcanzar mis metas.

Asimismo, dedico este logro a todos los que creyeron en mí y me motivaron de una u otra manera, ya que han sido un motor que me impulso a dar lo mejor y seguir adelante.

Que esta tesis sea un testimonio de que los sueños son alcanzables con determinación y pasión, la constancia y el esfuerzo son claves e indispensables para alcanzar los objetivos de cada etapa en la vida.

Freddy Steve Ramos Aguilar

AGRADECIMIENTO

Agradezco, en primer lugar, a Dios, por darme todas las facultades y dones para vivir de la mejor manera esta experiencia de mi vida y dar lo mejor de mí.

A mis padres Freddy Ramos y Gina Aguilar por ser mi soporte y fuente inagotable de apoyo, aliento y amor, gracias por creer en mí, por guiarme incansablemente, sacrificándose sin medida y darme fuerzas para seguir cumpliendo mis metas, ¡Lo estoy logrando papis, y todo gracias a ustedes¡.

Mi reconocimiento también, a mi hermano Adrián y a toda mi familia por creer en mí, apoyarme, aconsejarme y siempre enseñarme lecciones valiosas, fundamentales en mi largo trayecto por la vida, que apenas comienza.

A mis profesores de carrera Carlos, Santi, Claudia, Fabian, Luis y todos los demás, por su enseñanza académica y personal. Gracias a ellos, estoy preparado para enfrentar la vida profesional. A mi tutora Andrea, a mis revisores Eliska y Vale por impartirme y direccionarme con sabiduría, paciencia y dedicación, así como al Arq. Víctor Hugo Molina por su ayuda y apoyo desinteresado en este proceso.

A mis compañeros y amigos de aula, por los momentos vividos, buenos y malos, las madrugadas eternas de deberes, los voy a extrañar.

Por último, mi agradecimiento y cariño a una persona especial en mi vida, Joselyn. Ella ha sido mi apoyo día a día, por su ayuda desinteresada, su amor profundo y soporte diario, siempre presente en la buenas y en las malas, te amo y valoro todo lo que haces por mí.

Freddy Steve Ramos Aguilar

Índice General

LISTA DE ACRÓNIMOS	17
RESUMEN.....	18
INTRODUCCIÓN	19
Importancia y Actualidad	20
Antecedentes	22
Alcance y Enfoque	27
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	28
JUSTIFICACIÓN	34
OBJETIVOS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.....	36
Objetivo General	36
Específicos.....	36
Línea y sub línea de investigación (Urbano y/o arquitectónico).....	36
CAPÍTULO I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN.....	37
1.1. Marco (Conceptual, Histórico, Legal).....	37
1.1.1. Marco Conceptual.....	37
1.1.1.1. Ciudades Intermedias y Crecimiento Urbano Difuso.....	37
1.1.1.2. Los no lugares	40
1.1.1.3. Las Ciudades Sostenibles	42
1.1.1.4. Espacio Público y Movilidad: Autos o Peatones.....	46
1.1.1.5. Transformación Urbana y sus niveles	50
1.1.2. Marco Histórico	55
1.1.2.1. Modelo de ciudad desde su historia	55
1.1.3. Marco Legal.....	58
1.1.3.1. Constitución de la República (CRE)	58

1.1.3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)	58
1.1.3.3. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS)	59
1.2. Estado de la cuestión o estado del arte	60
1.2.1. Micro Transformación	60
1.2.2. Meso Transformación Urbana.....	63
1.2.3. Macro Transformación Urbana.....	65
CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO	74
2.1 Aproximación al Método (Metodología de la Investigación)	74
2.2 Población muestra y muestreo.....	76
Población:	76
Muestra:	76
Muestreo:	77
2.3 Técnicas o Herramientas de análisis.....	80
CAPÍTULO III INVESTIGACION DE CONTEXTO - DIAGNÓSTICO	81
3.1. Análisis externo	81
3.1.1. Político.....	81
3.1.2. Económico	82
3.1.3. Social	82
3.1.4. Tecnológico	82
3.2 Análisis interno.....	83
3.4. Estrategias de Intervención (urbana y arquitectónica)	91
CAPÍTULO IV DESARROLLO DE LA PROPUESTA.....	95
4.1. Descripción general de la propuesta.....	95
4.2. Partido Urbano Arquitectónico.....	96
4.3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción.....	101

4.4. Resultados por objetivos específicos.....	104
CAPÍTULO V CONCLUSIONES.....	124
5.1. Conclusiones	124
5.2. Respuestas de las preguntas de investigación	126
REFERENCIAS.....	127
Anexos.....	135

Índice de Figuras

Figura No. 1. Tribuna del Estadio Bellavista en construcción en 1950. Galarza (2017).	22
Figura No. 2. Plano de Ambato de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).	23
Figura No. 3. Plano de Ambato de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).	23
Figura No. 4. Zonificación sector Oriente de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).	24
Figura No. 5. Estadio Bellavista sin la Visera. Elaboración Propia. (2023).	25
Figura No. 6. Foto Aérea del Estadio Bellavista. Villacis (2016).	25
Figura No. 7. Intercambiador del Parque Sucre. Ambato Ayer y Hoy (2020).	26
Figura No. 8. Árbol del Problema. Elaboración Propia (2023).	28
Figura No. 9. Pelea de Hinchas con la Policía. El Telégrafo. (2022).	30
Figura No. 10. Puertas laterales con escasa señalización y espacio de transición adecuado. Elaboración propia (2023).	33
Figura No. 11. Puertas principales con escasa señalización y espacio de transición adecuado, Elaboración propia (2023).	33
Figura No. 12. Calles circundantes con poco espacio peatonal. Elaboración propia (2023).	33
Figura No.13. Calles circundantes cerradas por un encuentro deportivo. Elaboración propia (2023).	33
Figura No. 14. Niveles de Transformación Urbana. Elaboración Propia (2023).	53
Figura No. 15. Crecimiento de Ambato. Nino Paredes (2005).	57
Figura No. 16. Zonificación del Parque Isla Cautín. Oswaldo Moreno. (2015).	61
Figura No. 17. Partido General y Conceptualización. Oswaldo Moreno. (2015).	62
Figura No. 18. Paseo borde del Río. Oswaldo Moreno. (2015).	63
Figura No. 19. Vista de la nueva calle y puente peatonal a través del parque. Archivo BAQ. (2014).	64
Figura No. 20. Plano general del Parque Bulevar Céntrica. Archivo BAQ. (2014). ..	64
Figura 21. Vista Aérea Parque Bulevar Céntrica. Archivo BAQ. (2014).	65
Figura 22. Espacio previo al Millennium Park 1990. SOM & Peter Barreras (1999)66	
Figura No. 23. Zonificación del Millennium Park. Carlos Zeballos (2007)	67
Figura No. 24. Estación Millennium. Douglas Reid (2004)	68

Figura 25. Vista desde el Jardín Lurie. Adam Smith + Gordon Hill Architects (2007).	69
Figura No. 26. Propuesta general del Proyecto de Cubrición Mahou-Vicente Calderón. Ayuntamiento de Madrid. (2022).	70
Figura 27. Vista desde el Río Manzanares con vegetación de manglar. Ayuntamiento de Madrid. (2022).	71
Figura 28. Vista del Parque Madrid Río. Ayuntamiento de Madrid. (2022).	71
Figura 29. Zonificación Parque del Lago. Boris Albornoz Arquitectura. (2008).	72
Figura No. 30. Parque del Lago. Boris Albornoz Arquitectura. (2008).	73
Figura 31. Representación de población, muestra y muestreo. Roberto Hernández. (2014).	76
Figura No. 32. Superficie del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).	77
Figura No. 33. Encuesta – Habitantes del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).	79
Figura No. 34. Focus Group – Directiva del Barrio. Elaboración Propia (2023).	80
Figura No. 35. Superficie del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).	83
Figura No. 36. Ubicación Contexto en situación actual. Elaboración Propia (2023).	84
Figura No. 37. Zonificación de Acciones Actual. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).	85
Figura No. 38. Lectura de la ciudad Actual. Elaboración Propia. (2023).	87
Figura No. 39. Uso de Suelo Actual. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).	88
Figura No. 40. Equipamientos Urbanos Actuales. Elaboración Propia. (2023).	90
Figura No. 41. Análisis General del Espacio Público. Elaboración Propia. (2023). ..	91
Figura No. 42. Estrategias Nivel Macro de conexión. Elaboración Propia. (2023)...	92
Figura No. 43. Estrategias Nivel Macro de articulación. Elaboración Propia. (2023).	92
Figura No. 44. Estrategias Nivel Meso de Transformación. Elaboración Propia. (2023).	93
Figura No. 45. Estrategias Nivel Micro de Recuperación. Elaboración Propia. (2023).	93
Figura No. 46. Estrategias Urbano-Arquitectónicas en todos los niveles. Elaboración Propia. (2023).	94
Figura No. 47. Plan Base. Elaboración Propia. (2023).	96

Figura No. 48. Plan Base - Justificación. Elaboración Propia. (2023).	97
Figura No. 49. Plan Macro - Estrategias Urbanas. Elaboración Propia. (2023).	98
Figura No. 50. Nivel Meso - Análisis. Elaboración Propia. (2023).	99
Figura No. 51. Nivel Meso - Estrategias Urbano-Arquitectónicas. Elaboración Propia. (2023).	100
Figura No. 52. Nivel Macro – Implantación General. Elaboración Propia. (2023).	101
Figura No. 53. Nivel Meso – Implantación General. Elaboración Propia. (2023).	102
Figura No. 54. Nivel Micro – Implantación General. Elaboración Propia. (2023). ..	103
Figura No. 55. Axonometría Circulaciones - Nivel Macro. Elaboración Propia (2023)	104
Figura No. 56. Subsuelo 3 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).	105
Figura No. 57. Subsuelo 2 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).	106
Figura No. 58. Subsuelo 1 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).	107
Figura No. 59. Plano General – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).	108
Figura No. 60. Plano Camerinos – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).	109
Figura No. 61. Plano Escenario – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).	110
Figura No. 62. Planta Baja – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).	111
Figura No. 63. Planta Alta 1 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).	112
Figura No. 64. Planta Alta 2 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).	113
Figura No. 65. Planta Alta 3 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).	114
Figura No. 66. Planta Baja – Bloque 2 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).	115
Figura No. 67. Planta Alta – Bloque 2 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023). ..	116
Figura No. 68. Cortes Genrales. Elaboración Propia. (2023).	117
Figura No. 69. Renders - Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).	118
Figura No. 70. Renders - Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).	119

Figura No. 71. Renders - Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).....	120
Figura No. 72. Detalle Sistema Curtain Wall. Elaboración Propia. (2023).	121
Figura No. 73. Detalle Recolección Agua Lluvia. Elaboración Propia. (2023).....	122
Figura No. 74. Detalle Cisterna y Regadío. Elaboración Propia. (2023).....	123

Índice de Tablas

Tabla No. 1. Población de Ambato. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).....	76
Tabla No. 2. Superficies Urbanas de Ambato. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).	77
Tabla No. 3. Equipamientos Urbanos de la plataforma urbana 3. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).....	89

Índice de Anexos

Anexo 1. Flujos Peatonales y Vehiculares. Elaboración Propia. (2023).	135
Anexo 2. Llenos y Vacíos. Elaboración Propia. (2023).....	136
Anexo 3. Equipamientos. Elaboración Propia. (2023).....	137
Anexo 4. Trama Verde. Elaboración Propia. (2023).	138
Anexo 5. Análisis del Focus Group.	139
Anexo 6. Carta de Compromiso.....	141
Anexo 7. Acta Entrega - Recepción.....	142

LISTA DE ACRÓNIMOS

ONU: Organización de Naciones Unidas.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

IDH: Índice de Desarrollo Humano

FEF: Federación Ecuatoriana de Fútbol

FIFA: Federación Internacional de Fútbol Asociación

CTE: Código Técnico de la Edificación de España

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

PUGS: Plan de Uso y Gestión del Suelo

INEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

CO2: Dióxido de Carbono.

MIDUVI: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda

IVU: Índice Verde Urbano

FDT: Federación Deportiva de Tungurahua

SIG: Sistema de Información Geográfica

RESUMEN

En la actualidad la ciudad de Ambato ha sufrido un crecimiento demográfico que ha acelerado los procesos de urbanización, dejando de lado la calidad del espacio público y privado. Como resultado, la calidad de vida de los habitantes se ha visto afectada. Además, varias infraestructuras han cumplido su vida útil, debido a los años y la necesidad de adaptarse a su transformación urbana. El estadio Bellavista emerge como pieza fundamental de este cambio, su ubicación estratégica y su potencial, representa un papel decisivo en la búsqueda de un Ambato sostenible. Con base en ideas sólidas fundamentadas teóricamente, es imperativo generar estrategias que permitan conectar, transformar y recuperar el espacio del Bellavista, desde una intervención urbana y arquitectónica a nivel macro, meso y micro se busca integrar un sistema de soporte que solvete las necesidades de la ciudad y el barrio Bellavista, esto incluye fomentar la movilidad multimodal sin limitaciones para el peatón, así como prestar atención a generar una trama verde que aproveche el paisaje urbano transformado y contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas.

Descriptor: Transformar, Sistema público de soporte, ciudad sostenible, espacio público, trama verde, recuperación, identidad, calidad de vida.

ABSTRACT

Currently, the city of Ambato has suffered a demographic growth that has accelerated urbanization processes, leaving aside the quality of public and private space. As a result, the quality of life of the inhabitants has been affected. In addition, several infrastructures have reached the end of their useful life, due to the years and the need to adapt to their urban transformation. The Bellavista stadium emerges as a fundamental piece of this change, its strategic location and its potential, represents a decisive role in the search for a sustainable Ambato. Based on solid, theoretically grounded ideas, it is imperative to generate strategies that allow for the connection, transformation and recovery of the Bellavista space. From an urban and architectural intervention at the macro, meso and micro levels, we seek to integrate a support system that meets the needs of the city and the Bellavista neighborhood, this includes promoting multimodal mobility without limitations for pedestrians, as well as paying attention to generating a green fabric that takes advantage of the transformed urban landscape and contributes to improving the quality of life of the people.

INTRODUCCIÓN

Los sistemas públicos de soporte cumplen un papel crucial en la vitalidad de las ciudades y son fundamentales para consolidar y fortalecer una zona de intervención. Entender cómo se mueve la ciudad es importante para identificar las necesidades de la población y tratarlas de manera óptima. En Latinoamérica y Ecuador el crecimiento acelerado de las ciudades desencadenó una dispersión que viene acompañada de un flujo urbano considerable (Paredes, 2005).

La incompatibilidad urbana es un desafío común en las ciudades latinoamericanas, las más frecuentes se dan por el crecimiento demográfico, que acarrea una mono funcionalidad de las estructuras, estas se denominan “no lugares” debido a su carencia de conexión significativa entre las actividades y dinámicas que se realizan en su interior y las que se realizan en su entorno (Augé M. , 2000).

El proyecto por realizar se centra en la transformación del estadio Bellavista, un espacio deportivo principal que en la actualidad presenta varios desafíos como una carencia de accesos adecuados y su proximidad a zonas residenciales. Por ello, actualmente no cumple con las necesidades de su entorno y repensarlo como un espacio público es viable.

Para abordar las problemáticas de la zona se plantea una investigación, basada en recomendaciones internacionales, normativas nacionales y conceptos de la LOOTUGS y la COOTAD, investigación teórica acerca de las ciudades sostenibles, niveles de transformación urbana y la influencia del espacio público como método central para mejorar la movilidad urbana. El proyecto propone la creación de un sistema público de soporte que se adapte a las nuevas dinámicas del urbanismo del siglo XXI.

Importancia y Actualidad

En la actualidad, la amenaza del cambio climático es uno de los mayores desafíos que enfrenta nuestra sociedad en el siglo XXI. Además de poner en riesgo nuestra salud, también amenaza el desarrollo sostenible. La ONU (2017) destaca que “los parques, espacios verdes y cursos de agua son espacios públicos importantes como solución para la salud urbana de las personas.” En la actualidad, los espacios verdes urbanos son fundamentales para el desarrollo humano y deben ser protegidos y promovidos como parte de una estrategia integral para abordar el cambio climático.

La creación de espacios verdes en las áreas urbanas es fundamental para mejorar la calidad de vida de las personas y puede tener un impacto significativo en la lucha contra el cambio climático. De acuerdo con la ONU (2017) las muertes prematuras debido a la contaminación atmosférica son de 7 millones de personas al año. Por lo tanto, es urgente la necesidad de crear espacios verdes en las ciudades para mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación. Estos espacios verdes no solo son soluciones viables y factibles, sino también una parte fundamental de la estrategia integral para abordar el desafío del cambio climático.

Según un estudio de la OMS reportado por la ONU-HÁBITAT (2016), se demostró que las personas que viven en zonas urbanas con espacios verdes reportan menos angustia y mayor bienestar que los que viven en zonas urbanas sin parques o espacios verdes urbanos. Por ello es importante la creación de áreas verdes por sus beneficios duraderos que pueden mejorar significativamente la calidad de vida en general. Una inversión en áreas verdes puede tener un impacto positivo en múltiples sectores, lo que la convierte en una inversión inteligente para cualquier comunidad urbana. (OMS, 2008).

En la actualidad, en Ecuador se ha implementado una clasificación más técnica para definir este tipo de espacios, se los denomina SISTEMAS PÚBLICOS DE SOPORTE. Su definición es el acercamiento más concreto a las denominadas infraestructuras para dotación de servicios básicos, equipamientos sociales y servicio

requeridos para el buen funcionamiento de los asentamientos humanos (LOOTUGS, 2016). Estos sistemas son considerados como equipamientos indispensables para garantizar una calidad de vida adecuada a los ciudadanos, lo que legalmente promueve la implementación de dichas estructuras en las ciudades ecuatorianas.

La importancia de cumplir con los ODS es un tema relevante en la agenda internacional. Dos objetivos destacan en este sentido: el objetivo 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles den cabida al acceso universal a espacios públicos y tramas verdes que generen seguridad e inclusión, en particular para las mujeres, niños, personas de edad y las personas con discapacidad. Mientras que, el objetivo 15, Vida y Ecosistemas Terrestres lucha contra la desertificación, rehabilitación de las tierras y los suelos degradados, reflejando la necesidad creciente de cuidar los recursos naturales y proporcionar equipamientos públicos que fomenten la salud y eviten la decadencia de las ciudades (2015).

Las metas que se plantean en este contexto tienen una estrecha relación con el IDH, especialmente en lo que se refiere a los derechos del espacio público; el derecho a la ciudad permite “orientar la creación de política pública para los procesos ciudadanos y tienen elementos que sirven de marco para las acciones en las ciudades” (Alegría, 2007). De esta manera, al establecer estas instancias públicas, las ciudades pueden mejorar su inclusión, responsabilidad, equidad y, en última instancia, asegurar la sostenibilidad y la satisfacción universal.

La creación de los IDH en 1990 seguida de la formulación de los ODS para los próximos 30 años, ha llevado a una mayor promoción de la creación de áreas verdes en las ciudades. Estos espacios son considerados esenciales para el cumplimiento de las metas establecidas por estos tratados, ya que mejoran la calidad de vida urbana, promueven la equidad económica y protegen el medio ambiente. (Borja, 2012)

Al crear estos espacios públicos se debe considerar la inclusión y participación de las personas donde esas políticas públicas sean cumplidas a cabalidad, retomando lo que menciona Jordi Borja (2012) sobre el espacio público como un espacio físico,

simbólico y político, algo que se debe tomar nuevamente en las ciudades ecuatorianas para recuperar la identidad e historia perdida en los últimos años.

Antecedentes

El Estadio Bellavista está ubicado en la parroquia de Huachi Loreto, en la ciudad de Ambato. De acuerdo con el diario local “El Heraldo”. Fue inaugurado el 24 de julio de 1945 en terrenos cedidos por las familias Albornoz y Naranjo. Los estudiantes del colegio Bolívar contribuyeron con la construcción del estadio. Sin embargo, en 1949, un terremoto de 6,8 grados Richter sacudió a Ambato. Según un informe sin fuente, la estructura se consideró muy frágil. En consecuencia, la Junta de Reconstrucción decidió construir graderíos y el techo, que hoy en día conforman la tribuna y el palco. (Heraldo, 2020).



Figura No. 1. Tribuna del Estadio Bellavista en construcción en 1950. Galarza (2017).

El Plan Estratégico para la ciudad de Ambato en 1951 fue elaborado por el entonces presidente del Ecuador, el Arquitecto Sixto Durán Ballén, y se encuentra detallado en su libro "Arquitectura y Urbanismo". Este plan fue diseñado después de la reconstrucción de la ciudad tras el terremoto y presenta una planificación que satisfacía las necesidades de la época. En los mapas de la ciudad de ese período se pueden observar los detalles de la planificación y cómo ésta fue implementada para mejorar la ciudad.

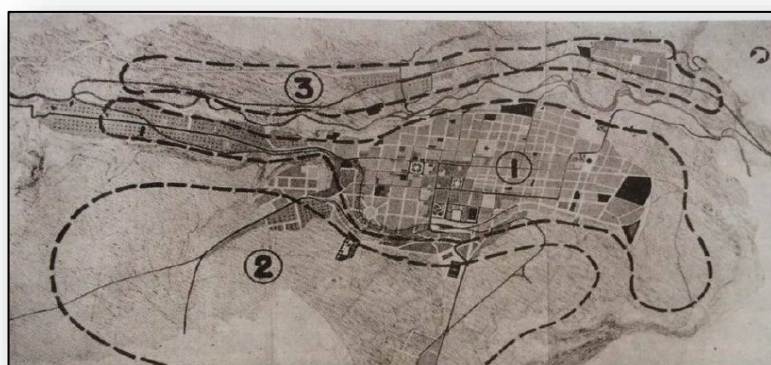


Figura No. 2. Plano de Ambato de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).



Figura No. 3. Plano de Ambato de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).

La figura No. 2 muestra la zonificación de Ambato en 1951 y permite constatar que, en ese momento, el Estadio Bellavista se encontraba fuera de la ciudad. Esto implica que su construcción y diseño se ajustaron al tamaño de la ciudad de la época. En la figura No. 3, se puede apreciar el uso de suelo planificado en el Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de Ambato 1950, el cual fue analizado por Salazar (2016), Durán Ballén, analiza los sectores en: “la zona A: Distrito Central o La Matriz, zona B: Distrito Sur o Huachi, zona C: Distrito Oriental o Huachi Loreto, zona D: Distrito Norte o La Merced y zona E: Distrito Occidental o Atocha”

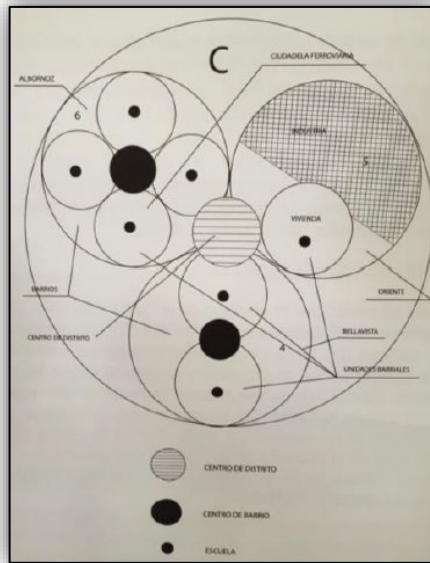


Figura No. 4. Zonificación sector Oriente de 1951. Sixto Durán Ballén (2017).

En la figura No. 4 se puede apreciar que la zona Bellavista fue originalmente planificada como una zona de unidades barriales, destinada a equipamientos básicos del sector en lugar de ser una zona residencial. Desafortunadamente, con el crecimiento no planificado que ha tenido lugar desde 1951, esta distribución inicial no se ha respetado y ha generado una incompatibilidad entre el estadio y su entorno. Esto ha provocado que en la actualidad la zona haya perdido su planificación original y se haya convertido en un espacio que no cumple con los objetivos iniciales establecidos para su uso.

En 2023, el estadio Bellavista cumplirá 78 años de historia, con varios antecedentes destacables. En el año 2012, la comisión de fútbol de la FEF prohibió a los canales de televisión subir a la cubierta del palco, tal como se puede apreciar en la publicación correspondiente. La Hora (2012) "...La visera ya cumplió su vida útil por lo que para este año se prohibirá que las personas de los canales de televisión se suban para las transmisiones..." para lo cual la solución fue sacar la visera definitivamente con se observa en la figura 5.



Figura No. 5. Estadio Bellavista sin la Visera. Elaboración Propia. (2023).



Figura No. 6. Foto Aérea del Estadio Bellavista. Villacis (2016).

En la figura No. 6 se puede observar que el estadio Bellavista no ha experimentado cambios significativos en su estructura y diseño, lo que sugiere que su última renovación estética se llevó a cabo en el año 2001 para la Copa Sudamericana Sub 20. Sin embargo, es importante señalar que el estadio no ha sido objeto de una

renovación funcional o estructural en los últimos años, lo que podría estar afectando su capacidad de ofrecer un servicio óptimo a los espectadores. (Hora, 2012)

Según el CTE (2022), “las estructuras de concreto suelen tener una vida útil estimada de 50 años, dependiendo de las medidas que se instauren en su construcción, condiciones ambientales, tipo de edificio y climatología”. Es evidente que el estadio Bellavista ha superado esta vida útil media, lo que indica que su diseño estructural ha quedado obsoleto y puede estar comprometiendo su seguridad.

Las últimas intervenciones significativas en la zona datan de 1975, con la construcción del viaducto de la Mascota. Desde entonces, las intervenciones han estado enfocadas principalmente en soluciones viales para el tráfico de la zona, actualmente sigue el mismo patrón, con obras actuales como el intercambiador del Parque Sucre con dos puentes vehiculares a desnivel y un viaducto. Además, las canchas del "Citybank" fueron reemplazadas por una plazoleta equipada con parqueaderos subterráneos, lo que indica que el presupuesto municipal ha estado orientado principalmente a solucionar problemas de tráfico en lugar de mejorar la calidad de vida del barrio.



Figura No. 7. Intercambiador del Parque Sucre. Ambato Ayer y Hoy (2020).

La ciudad de Ambato tiene una población de aproximadamente 386.000 habitantes, de los cuales 28.673 residen en la parroquia de Huachi Loreto según la proyección del PUGS (2022), lo que representa el 7.42% de la población total. Actualmente, la parroquia cuenta con un equipamiento de salud a nivel barrial, un equipamiento social y dos equipamientos de recreación tanto a nivel barrial como a nivel ciudad, así como también nueve áreas verdes a escala barrial y cuatro a escala zonal. La mayor parte de la zona es de carácter residencial, lo que sugiere que hay un gran potencial para llevar a cabo cambios significativos que puedan mejorar la calidad de vida de los residentes y contribuir al desarrollo general de la ciudad.

Teniendo en cuenta estos antecedentes, se puede afirmar que el Estadio Bellavista ha perdido su compatibilidad y su integridad formal y funcional a lo largo de los años. Actualmente, su vida útil ha sido superada y su capacidad para cumplir su función se ha visto reducida. Esto ha llevado a una disminución en la seguridad, el confort y el bienestar de los usuarios y residentes cercanos. En consecuencia, se hace imperativo plantear soluciones alternativas que aborden de manera más efectiva las nuevas dinámicas y necesidades de la ciudad moderna.

Alcance y Enfoque

El proyecto integrador plantea una propuesta de diseño urbano que delimita la zona de estudio en el barrio bellavista para proponer soluciones integrales a las problemáticas que se han identificado en la zona. En este sentido, se busca abordar las cuestiones de mejorar la calidad del espacio público y aumentar la cantidad de áreas verdes para fomentar un ambiente más saludable y sostenible. Además, se considerará la posibilidad de fomentar mediante el uso del espacio público, un espacio multidisciplinario enfocado en cuidar el medio ambiente, e incentivar la caminabilidad en la zona mejorando la calidad de vida de los residentes. Todo ello, en conjunto, busca generar un cambio sustancial en el barrio, que redunde en beneficios para sus habitantes y la ciudad en general.

El proyecto sustenta un enfoque mixto a través del análisis del contexto próximo, referentes de intervenciones de transformación urbana, la aplicación de un grupo de enfoque homogéneo con los representantes en el sector para plantear el diseño de una manera correcta y eficiente para cubrir las necesidades actuales y mejorar la vitalidad la zona. El enfoque cuantitativo se sustenta en una encuesta con preguntas cerradas a una muestra de la población total del barrio, con el propósito de reforzar la justificación y sustento para la proyección del proyecto.

Las líneas de acción utilizadas serán proyectuales, con el apoyo de análisis de casos basados en referentes nacionales e internacionales, que responda a los ODS, IDH y LOOTUGS como guías teóricas que permitan desarrollar del diseño de un proyecto con visión a un futuro sostenible, para disfrute de la ciudad y motor económico del sector.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

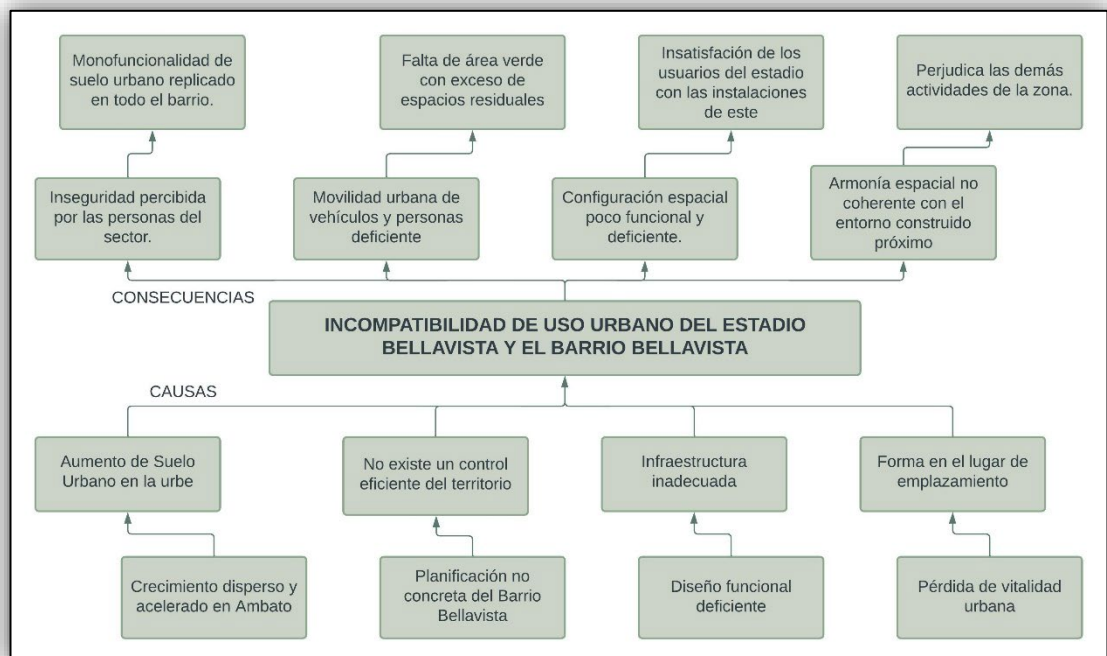


Figura No. 8. Árbol del Problema. Elaboración Propia (2023).

La incompatibilidad del uso de suelo urbano es un tema relevante para la planificación y gestión del territorio, ya que puede tener efectos significativos en la calidad del ambiente y la calidad de vida de las personas. Por ejemplo, una investigación realizada en la ciudad de Wuhan, China, encontró que “la planificación urbana adecuada es esencial para minimizar los efectos negativos de la incompatibilidad del uso de suelo urbano en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas” (Zhao, Wang, Liu, & Zhang, 2019).

La incompatibilidad puede tener un impacto significativo en los estadios y su entorno. El uso de suelo en las zonas cercanas a los estadios puede generar problemas como la congestión del tráfico, la contaminación acústica y la degradación del paisaje urbano. Por lo tanto, es importante tener en cuenta el uso del suelo en la planificación de estadios y su entorno para minimizar estos impactos negativos.

El crecimiento acelerado de la ciudad ha generado un aumento en el uso de suelo urbano. En los últimos 40 años, este crecimiento es equivalente a la extensión de la urbe desde su fundación hasta mediados del siglo XX, lo cual ha generado problemas de desarrollo en todas las zonas de la ciudad, según Paredes (2005) “el rápido crecimiento de la ciudad ha creado un grave desorden en sus zonas residenciales las que han optado por crear zonas comerciales en sus avenidas principales, para solucionar la falta de comunicación con el centro”.

El diseño de los espacios urbanos en Latinoamérica presenta un enfoque mono funcional, lo que genera efectos negativos en la ciudad, siendo uno de ellos la falta de consideración por áreas verdes, sin embargo, no todas las personas se benefician de estos espacios, la calidad de estos depende del barrio y del status socioeconómico de las personas, existiendo una carencia latente de espacios verdes en barrios de menor nivel económico, “la baja disponibilidad y calidad de espacios verdes urbanos contribuyen a una peor salud en estos vecindarios” (Kabisch, Haase, & Bonn, 2014).

La falta de espacios públicos y su enfoque mono funcional generan una falta de apropiación del espacio en las personas, lo que permite que sean ocupados por

personas sin hogar y alcohólicos que causan una sensación de inseguridad, fomentando evitar caminar en la ciudad y circular libremente por las calles. Esta situación se acrecienta cerca a centros deportivos, como el estadio Bellavista, por encender rivalidades y pasiones que generan confrontaciones agresivas, que a menudo involucran presencia policial, poniendo en peligro a los miembros de la comunidad cercana, atrapados involuntariamente en estas situaciones. (Garcia, 2001)



Figura No. 9. Pelea de Hinchas con la Policía. El Telégrafo. (2022).

En Ecuador, el INEC ha adaptado una medición del IVU como un indicador para fomentar políticas de desarrollo urbano que contemplen un equilibrio entre el ambiente y la planificación de crecimiento de las ciudades, los resultados dicen que de los 221 municipios del país solo 10 cumplen con los estándares, y la única provincia que lo hace es Pichincha con 18,85m². En Ambato los resultados del análisis de área verde en relación con la población de la ciudad no sobrepasamos los 3,09m² de área verde por habitante. Estos espacios verdes están distribuidos de manera dispersa e independiente en la ciudad con carencia de conexión efectiva entre ellos. (Medina & Estrella, 2020).

La escasez de área verde en Ambato es un problema latente que afecta al barrio Bellavista. Este bajo índice de verde urbano repercute en la calidad de vida de las personas y en el IDH, generando consecuencias económicas y sociales notorias que

degradan la percepción del sector. A pesar de que la zona está consolidada, todavía existen espacios residuales y verdes olvidados que generan una sensación de inseguridad y están desconectados de cualquier calle o equipamiento, lo que causa problemas de abandono y exclusión espacial. (PDOT, 2019)

Esto sumado a las falencias en las caminabilidad de la ciudad orientan a las personas a usar sistemas de transporte público que en ciudades como Ambato se nota deficiente ya que se registra alta dependencia de transporte privado. Según un estudio de Bull (2001) en América Latina, en transporte público un bus lleva a 50 personas y un auto a solo 1.5 en promedio, es decir, el transporte privado es 11 veces más congestionante que el transporte público.

En este sentido, la zona donde se encuentra el estadio también experimenta un flujo constante de vehículos, que es causada por la cercanía de la zona con el centro, donde solo se busca la conexión de punto A y punto B, ya que facilita el desplazamiento de personas y mercancías a una velocidad elevada más eficiente, pero que disminuye las prácticas sociales en la cotidianidad de la ciudad (Velásquez, Espacio Público y Movilidad Urbana, 2015). Lo que genera que la infraestructura de la zona carezca de una serie de equipamientos de estancia, lo que produce mono funcionalidad.

Al observar un estadio, es importante tener en cuenta que su diseño no se considera público. Como señala Augé (2000) se trata de lugares anónimos que carecen de una historia y no promueven una relación directa y constante entre los individuos. A pesar de albergar a numerosas personas, la interacción social en este tipo de espacios suele ser limitada, ya que, cuando no está en uso, el estadio puede convertirse en un lugar inhabitado e inutilizado. Para ilustrar esta idea, se podría comparar el estadio con otros espacios existentes en las ciudades, como los centros comerciales, donde sí existe una compra-venta y una ocupación de un espacio común, se realizan las actividades de manera anónima, sin que se produzca una interacción entre las personas que lo frecuentan.

Otro aspecto es la funcionalidad de un edificio, este puede ser el resultado de múltiples factores, entre ellos, las manifestaciones que se buscan transmitir. En el caso de los estadios, su función simbólica se encuentra estrechamente ligada con su visibilidad. Como señala Roth (2015) "siempre esperamos algún tipo de correspondencia entre el uso que un edificio sugiere y lo que realmente es". La escala de un estadio resulta crucial para generar un ambiente emocionante y vibrante para los espectadores, por ello las características formales son importantes.

La infraestructura del Estadio Bellavista tiene un aprovechamiento total del terreno, lo cual ha llevado a obviar las recomendaciones de la FIFA en cuanto a la seguridad de los estadios. En particular, la FIFA (2010) establece que "los estadios deben tener una zona de transición amplia para permitir el acceso y salida de los espectadores en caso de emergencia, debe ser claramente visible y estar bien señalizada para garantizar la seguridad de los asistentes".

En el caso del estadio Bellavista, la cercanía de vías muy transitadas y la escasez de áreas de transición notorias podrían generar inseguridad en los espectadores. En caso de emergencia, la congestión vehicular en las vías adyacentes podría dificultar la salida rápida y segura de los asistentes, mientras que la falta de señalización adecuada podría complicar aún más la evacuación y aumentar los riesgos para la seguridad de los espectadores. Por lo tanto, resulta necesario implementar medidas de seguridad adicionales para garantizar la protección de los asistentes en caso de emergencia.

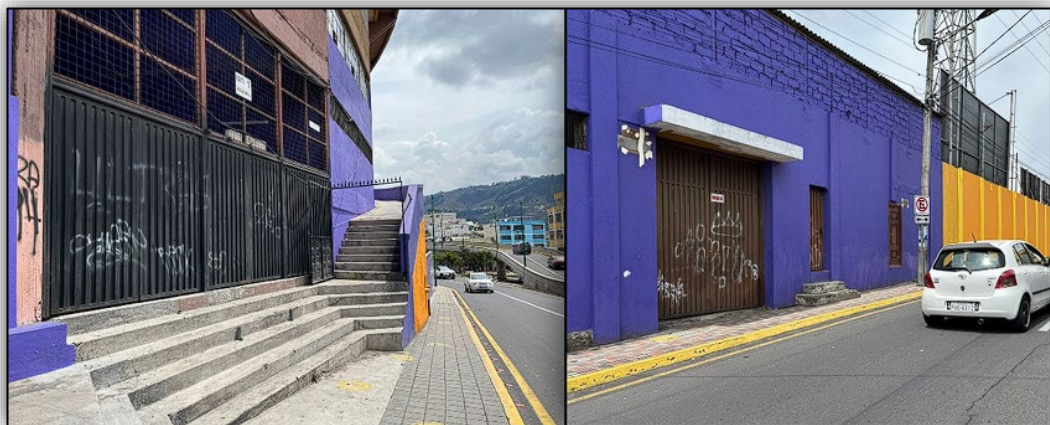


Figura No. 10. Puertas laterales con escasa señalización y espacio de transición adecuado. Elaboración propia (2023).

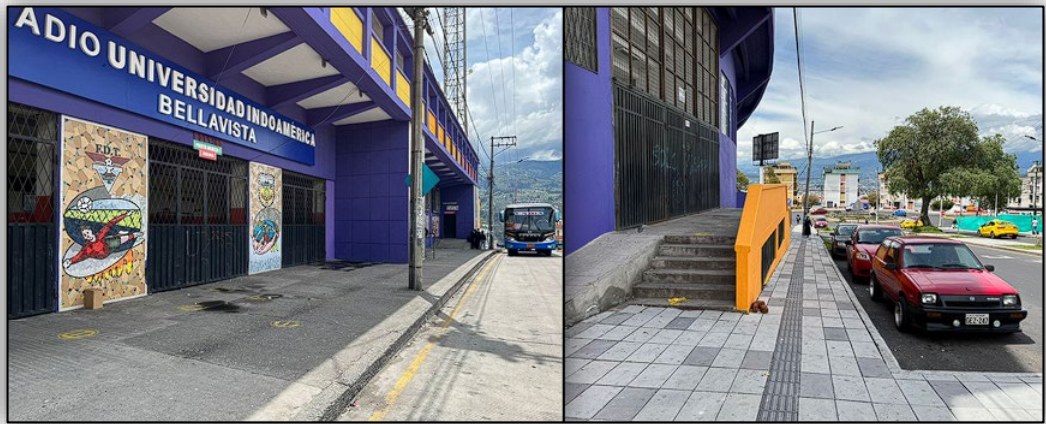


Figura No. 11. Puertas principales con escasa señalización y espacio de transición adecuado, Elaboración propia (2023).

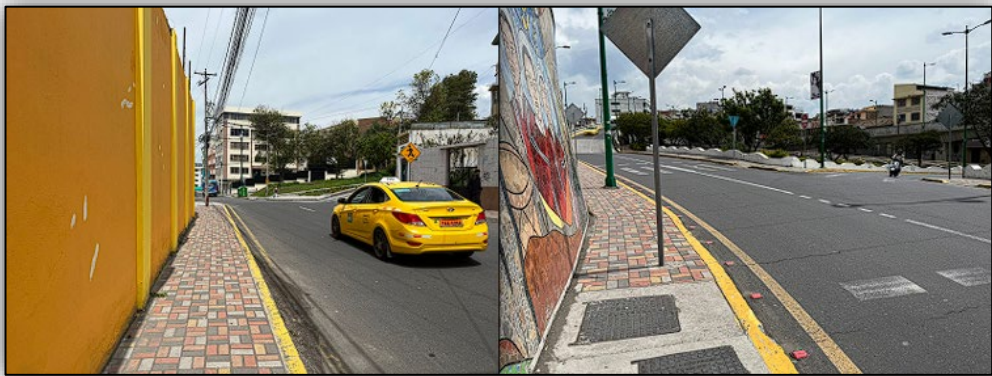


Figura No. 12. Calles circundantes con poco espacio peatonal. Elaboración propia (2023).



Figura No.13. Calles circundantes cerradas por un encuentro deportivo. Elaboración propia (2023).

La variante del aspecto físico del estadio es su forma, que según Kahn la forma es la esencia del “qué”, su característica física o la armonía de sus espacios. Lo que se busca es generar un ambiente emocionante para los espectadores, pero también debe tenerse en cuenta el impacto que puede tener en el entorno construido y la calidad de vida de las personas que lo habitan. (Kahn, 1984).

JUSTIFICACIÓN

La planificación urbana sostenible se ha convertido en una tendencia cada vez más importante en las ciudades modernas, ya que se enfoca en crear ciudades más habitables, eficientes y sostenibles que puedan hacer frente a los desafíos ambientales y sociales del siglo XXI. En Latinoamérica, la CEPAL ha creado la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, que establece la necesidad de construir sociedades pacíficas, justas e inclusivas, y proteger los derechos humanos (CEPAL, 2019).

La decisión de transformar el Estadio Bellavista se ve influida por el crecimiento acelerado de la ciudad, que en los últimos años según datos del INEC (2001) la población pasó de 287.282 habitantes, mientras que en la proyección del PUGS (2022) la población para 2022 es de 387.309, lo que representa un crecimiento del 34%, por ello un espacio deportivo que pueda albergar a más personas es lo ideal para guardar relación con el crecimiento poblacional de la urbe.

En consecuencia, el estadio Bellavista responde a una planificación de 1950, donde según Torres (2021), se estipulaba para los alrededores del Bellavista una zona verde, al encontrarse en la periferia de la ciudad, pero en la práctica empezó una proliferación de vivienda informal por lo cual en la práctica se cambió el uso de suelo, a residencial, que en la actualidad, el PDOT (2019), estipula para la planificación del barrio Bellavista como una zona “consolidada y se conservará creando espacio verde y vías arborizadas. Se buscará la reubicación del estadio Bellavista.”

La configuración actual del estadio plantea otro aspecto a considerar: sus ingresos se basan únicamente en la venta de entradas a los partidos. Esta falta de

diversificación lo hace vulnerable ante su correcto mantenimiento y mejora. En consecuencia, su calidad de servicios y las ofertas para atraer más audiencia se ven limitadas, lo que afecta a su sostenibilidad financiera e incluso repercute en el desarrollo comercial de la zona.

Esta creación de barreras arquitectónicas acorta el acceso a ciertos lugares que se vuelven desolados y transmiten sentimientos de inseguridad, esto también afecta el acceso universal de las personas, ya que la accesibilidad arquitectónica, urbanística y en el transporte es un derecho básico (Zúñiga, 2014) por ello los espacios residuales afectan directamente en la creación de una movilidad universal.

Los espacios públicos aportan beneficios significativos en la interacción directa con las áreas verdes y su papel en el cambio climático. Según la ONU (2017) “los parques, los espacios verdes y los cursos de agua ayudan a reducir la exposición a un factor de riesgo muy importante vinculado a las enfermedades no transmisibles, la inactividad física, que causa 3,2 millones de muertes al año” por eso resaltar el papel de las áreas verdes se posicionan como el objetivo principal de la nueva era del urbanismo en las ciudades.

Generar nuevos espacios que funcionen como nuevos centros de actividades y desplazamientos, contribuyen a una descentralización y una reducción en los desplazamientos de las personas. Al fomentar estos múltiples centros, se logra un mejor aprovechamiento de recursos y mayor eficiencia en el uso de la ciudad. (Braçe, Garrido, Gálvez, & López, 2017).

Finalmente, cabe destacar la variedad de terrenos municipales disponibles. Con una gestión adecuada, se podría considerar la construcción de un nuevo estadio en la parroquia de Pishilata, Esta zona al ser la parroquia urbana más grande en extensión de la ciudad y escaso desarrollo consolidado, ofrece una oportunidad para generar un estadio que cumpla con requerimientos necesarios y funcione como catalizador para el desarrollo de la parroquia.

Entonces, ¿Cómo a partir de la transformación del estadio Bellavista, mediante la propuesta de un sistema público de soporte, podemos mejorar la compatibilidad de uso urbano y aumentar el espacio público?

OBJETIVOS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Transformar el estadio Bellavista de Ambato mediante la propuesta de un sistema público de soporte.

Específicos

- Analizar bases teóricas del papel de los sistemas públicos de soporte para el desarrollo de ciudades sostenibles.
- Analizar el entorno y estado actual del Estadio Bellavista.
- Diseñar la propuesta de transformación urbana del sistema público de soporte.

Línea y sub línea de investigación (Urbano y/o arquitectónico)

Optimización de los Sistemas Productivos, Técnicos - Tecnológicos y Desarrollo Urbanístico	<ul style="list-style-type: none">• Construcción, Estructuras, Vías y Transporte• Energía, Desarrollo Sostenible y Gestión De Recursos Naturales• Diseño, Materiales y Producción
--	---

CAPÍTULO I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN

1.1. Marco (Conceptual, Histórico, Legal)

1.1.1. Marco Conceptual

1.1.1.1. Ciudades Intermedias y Crecimiento Urbano Difuso

Las ciudades intermedias corresponder aquí que tiene desde 50.000 a 1.000.000 habitantes, “Representan el 20% de la población mundial y el 36% de las poblaciones urbanas del mundo, siendo en la actualidad 8.923 ciudades intermedias en el mundo CGLU (2022). Su tamaño permite que aún sean gobernables y puedan garantizar el abastecimiento de las necesidades básicas de la población de una manera más eficiente y menos costosa que en las grandes ciudades metropolitanas.

En consecuencia, las ciudades intermedias, a diferencia de las metrópolis, son las que tienen mayores transformaciones en su red urbana, debido a su relación con el campo, ya que este está en un límite más cercano de la zona urbana. Según Fernando Carrión (2013), otro aspecto de las ciudades intermedias es que cumplen una función de lugares articuladores del sistema urbano entre las ciudades grandes y las pequeñas, siendo un eje fundamental para las dinámicas del desarrollo de cualquier territorio.

En una entrevista a Josep María Llop (2009), define a las ciudades intermedias, como urbes relacionadas estrechamente con las otras gamas de territorios, las ciudades pequeñas y grandes metrópolis, su definición se debe a su posición estratégica en la mayoría de los casos, “de ser medio y de estar en medio” (Llop, 2009). Aunque la cantidad de habitantes no define exactamente su función intermedia. María Llop pone como ejemplo que “una ciudad europea con 30 mil habitantes, con universidad y hospital y una ciudad de 1 millón de habitantes en China son iguales”, ya que, las ciudades intermedias se asocian con su función y su tamaño en torno a su posición

geográfica, no exactamente a su población, por ello una ciudad intermedia ofrece servicios a sus pobladores e incluso sirve como centro de infraestructura para las ciudades aledañas.

En Latinoamérica hay alrededor de 500 millones de personas y según Schejtman y Canziani (2013) la población en ciudades es del 80%, repartida en 16.600 ciudades, entre ellas, tres megaciudades de más de 15 millones de habitantes (Ciudad de México, São Paulo y Buenos Aires), además de 49 en ciudades de más de un millón de habitantes y 62 ciudades donde la población sobrepasa los 500 mil, siendo así que la mayoría de las ciudades son ciudades intermedias.

Según Carrión (2013), la relevancia de estas ciudades en el territorio se concentra en la función política-administrativa, la condición del capital en torno a un país, ya que estas ciudades como nodos intermedios tienen buenas posibilidades de integrarse internacionalmente, e incluso, de influir en las dinámicas del movimiento en su mismo país, como ciudad articuladora del sistema urbano. Por ello, es importante tener políticas generales que fortalezcan esta conectividad y posicionamiento, impulsando su desarrollo económico, innovación, capacitación e investigación, buscando mejorar la calidad de vida de las personas y generando un mercado interno sólido y equilibrado.

Las ciudades intermedias tienen configuraciones totalmente distintas en las cuales se disponen dos grupos generales, las ciudades compactas y las ciudades difusas, estas no se limitan solo por su tamaño o extensión sino también por diversos factores sociales, económicos y políticos, de las cuales, la mayoría son ciudades difusas. Una de las principales causas de estas variaciones son la densificación, la infraestructura básica y como se proyecta la ciudad a un futuro próximo (Carrión, 2013).

Según Chavoya (2009) hacer una evaluación de la existencia de alguna estructura o varias estructuras espaciales que mejoren la equidad y la eficiencia en un sistema urbano, promueve la existencia de un tipo de densidad urbana más deseable

que otro, considerando el costo o el beneficio para la sociedad. Por ello, para que exista este uso del espacio de manera más eficiente para las ciudades, se debe considerar el papel decisivo de las condiciones de vivienda en las ciudades, con estrategias que deben ayudar a la compacidad como la densificación urbana mediante aumento de la vivienda, la redensificación mediante aumento de la población en una zona urbana para evitar de la dispersión.

En la práctica estos procesos de esparcimiento se dan en un contexto histórico, desde el inicio del urbanismo con la corriente moderna y la planificación por separación de funciones urbanas que hizo mono funcional las ciudades, según Chavoya (2009) , la dispersión de las ciudades provoca dificultades en su organización en el transporte público, una escasa infraestructura de servicios públicos y equipamientos urbanos que no resultan atractivos, este problema es el que acarrearán todas las ciudades dispersas hoy en día.

Este fenómeno se evidencia con la desconcentración urbana dónde la ciudad extiende sus límites y esta falta de infraestructura se empieza a implantar en la nueva periferia de la ciudad, por lo cual según Monclús (1998) los cambios en la forma de moverse en el territorio, hizo que los desplazamientos demográficos relevantes se den dentro de una región urbana, teniendo el mismo significado de aquellos que en el pasado se daban entre los barrios de un único centro urbano. Lo cual trae nuevos modelos como las ciudades conurbadas ya que los municipios rurales son absorbidos territorialmente por la urbe lo que políticamente no se distingue límites entre estas competencias por lo que se generan nuevas centralidades económicas, políticas y sociales que afectan el desarrollo metropolitano de la ciudad.

Por ello, la ciudad dispersa se entiende fácilmente según Monclús (1998) en el incremento generalizado de la movilidad urbana o el incremento de las superficies ocupadas, experimentando a una aceleración muy notable del crecimiento urbano ya iniciados hace tiempo, es decir que cuando una ciudad tiene un tamaño exponencialmente fuera del núcleo central, donde se encuentra la mayoría de infraestructura básica necesaria para la vida de las ciudades y esta necesidad de

movernos aumenta lo que genera consecuencias notorias como altos flujos de tránsito vehicular que ocasionan congestión en el sistema vial.

1.1.1.2. Los no lugares

El término “no lugar” hace referencia a los lugares sin identidad cultural o histórica, que se usan la mayoría del tiempo como puntos de tránsito, fines comerciales y utilitarios, estos como aeropuertos, centros comerciales, estaciones de tren, autopistas, hoteles, supermercados, estadios y similares. Estos espacios son muy transitados y están llenos de gente la mayoría del tiempo, pero, carecen de identidad o historia significativa. (Augé M. , 2000)

Según Auge (2000), “son lugares de anonimato y alienación, que reflejan la globalización y homogeneización de la cultura contemporánea”, estos lugares no tienen un significado específico para las personas que lo visitan, sino que son lugares de paso, consumo o diversión temporal, estos, no se conectan con los demás espacios o con el lugar en sí mismo de manera constante, por lo cual su influencia en la ciudad es bastante baja o nula.

Los “no lugares” no son considerados espacios públicos, ya que, el espacio público desde la perspectiva social debe responder a mejorar el tejido social de una zona, creando identidad comunitaria, memoria colectiva y no ejercer un poder dominante sobre el espacio, sino, más bien, adaptarse a él. Según Monreal (2016), “Si el espacio está socialmente construido y vivimos en una sociedad estructurada en torno a sistemas de dominación de género, etnicidad, clase, edad y orientación sexual, todas estas relaciones de desigualdad también aparecen en ese producto social que es el espacio público”, por ello la lucha por generar espacios multifuncionales para contrarrestar la exclusión, resignificar y apropiarse del espacio son la mejor opción en la actualidad.

Según Saramago (2000), estos “no lugares” se replantean desde el ejemplo moderno, los centros comerciales. Hoy en día estos espacios se han convertido en los

nuevos espacios públicos de las ciudades. Antes los lugares de concentración eran las plazas o los jardines, hoy en día con la inseguridad, entraron en decadencia, aunque eso no deja que estos centros de comercio dejen de ser espacios consumistas.

Según Luis González, en una entrevista para LA Network (2021), hoy en día, los no lugares están dejando esta ausencia total, y se están convirtiendo en el nuevo espacio de encuentro, sobre todo, los centros comerciales y aeropuertos, que, en la actualidad están tomando importancia en las ciudades, incluso como espacios públicos.

Los estadios de fútbol, por otro lado, entran en una polémica, ya que no pertenecían teóricamente a la categoría de “no lugar” como tal, ya que, los estadios llevan la memoria de las personas que crecieron en ese lugar y creaban vínculos sociales dentro de estos. Pero, el fútbol moderno no es igual al del contexto social del siglo XX. Según Martínez (2020), el fútbol se convirtió en un negocio que “tienen nada que ver con destrezas técnicas y esfuerzos físicos, sino con porcentajes en compras y ventas... con un par de cámaras y el servicio básico al cliente, que ya ha dejado de ser un hincha de cancha. Ahora nos hemos transformado en abonados de televisión”.

En el siglo XXI, Auge (2019), se cuestiona el no-lugar desde la sobre modernidad, ya que, en la actualidad se puede decir que el no-lugar es el contexto de todo lugar capitalizado. El mundo tiene todo su entorno mercantilizado. Por ello los estadios, en la actualidad ya son no-lugares, según Martínez, el estadio se convirtió en el “centro comercial de los jugadores, vitrinas donde el fútbol ya no es pasión sino mercantilismo” (Martínez, 2020).

En consecuencia, pese a la utilidad y los nuevos significados que tienen estas edificaciones, no son espacios públicos. Según García Vázquez (2004), “estos espacios son privados con usos públicos, con procesos mercantilistas que aportan solo a los dueños y accionistas de estos espacios, anulando cualquier debate funcional o de uso de estos, sin aporte mínimo al contacto exterior”. Por ello, los estadios, centros

comerciales y aeropuertos solo responden a flujos de capital y sus dinámicas no incentivan a un enriquecimiento ni mantenimiento de la vitalidad en la ciudad. Sus modelos, dinámicas y usos, son similares en todo el mundo, lo que hace que los principios simbólicos únicos en las ciudades se vean alterados. Esta privatización de la ciudad pierde contenidos, riqueza, diversidad y pluralidad.

1.1.1.3. Las Ciudades Sostenibles

Las ciudades son “conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas” RAE (2001), pero también según Ascher (2001), las ciudades se consideran agrupaciones de población que no producen por sí misma su materia prima para vivir, por ello, la ciudad no es por definición autosuficiente.

La sostenibilidad, según Gómez Orea y Gómez Villarino (2011), son las características funcionales y estructurales en los sistemas, recursos o actividades de las ciudades, estas son un organismo complejo, y esta complejidad genera una red de relaciones frente a los procesos de sostenibilidad. Las ciudades establecen un lazo de cohesión social y ecológica que permite concebir estas ideas de coexistencia entre personas y naturaleza.

La industrialización revolucionó la economía, la sociedad y consigo las ciudades, el estallido de la producción en masa y las nuevas tecnologías, permitió que la producción cree excedentes, la mejora en medicina y en la mayoría de los campos de producción, sin embargo, esta mejora trajo consigo la sobrepoblación. Esta mejora en la tecnología permitió que las ciudades sean el nuevo atractivo y la migración del campo a la ciudad aceleró el crecimiento de estas, en consecuencia, el crecimiento de las ciudades no fue direccionado con una planificación urbana consistente, teniendo zonas con escasos servicios básicos como: agua, alumbrado público y alcantarillado (Burgaleta, Campos, Lázaro, & Ocaña, 2010).

La masiva movilidad de las personas en busca de mejoras económicas, mejores oportunidades laborales y calidad de vida generó las nuevas poblaciones industriales, nuevas urbes que permitían a las personas el acceso a la propiedad privada y la concentración de capital. Según Singer (2003) este proceso histórico concentró el capital y la mano de obra en las ciudades generando las migraciones voluntarias por fuentes de trabajo, dando pie a las nuevas ciudades del siglo XX, vigentes hasta hoy en día.

En la cumbre de la tierra de Rio de Janeiro (1992), comenzó a hablarse de los nuevos retos de las ciudades con el lema “La batalla de la sostenibilidad (del planeta) se ganará o se perderá en las ciudades”. Las ciudades ocupan el 2% de la superficie terrestre, consumen el 60% de la energía mundial y emiten el 70% de los gases de efecto invernadero y residuos (Unidas, 2017). Las ciudades del siglo XXI afrontan retos en torno a la complejidad que tienen hoy en día, generando estrategias para gestionarla de la manera más eficiente y medio ambiental posible.

Un caso de ello fue la “Asociación Europea de Municipios en Transición Energética”, como un impulso para que las ciudades busquen políticas enfocadas en la eficiencia energética, pero no fue hasta el 2012, que se planteó abiertamente la transición energética, y Frankfurt empezó con la transición para funcionar su ciudad con el 100% de energías renovables hasta 2050. (Foro Transiciones, 2018).

Por otro lado, históricamente, los procesos de mejorar la gestión de las ciudades se focalizaron en las ciudades de países industrializados. Según Foro Transiciones (2018), en los 50's Europa y Norteamérica tenían más del 55% de la población urbana mundial, sumando 700 millones, pero, en la explosión demográfica de las ciudades, Latinoamérica y África están sufriendo crecimientos de población bastante significativos, llegando a 4.000 millones de personas que viven en urbes.

El desafío más grande de estas urbes de países en desarrollo es la reacción que deben tener ante la capacidad de gestión que tendrán las ciudades ante: el hacinamiento, la dispersión de las ciudades por desbordamiento informal y las escasas

políticas públicas implementadas por los gobiernos para mejorar la calidad de vida en las ciudades de países no industrializados.

La ONU contribuye a la mejora de las ciudades con la creación de los ODS, objetivos que permiten mejorar las ciudades con enfoque a la sostenibilidad en todas las ciudades alrededor del mundo para el año 2050. En el caso de América Latina, estos objetivos han sido adaptados a la realidad de la región, con el fin de aplicarlos en la vida cotidiana de sus ciudades. Según la ONU (2015), El ODS 11: “Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles en América Latina y el Caribe”, busca abordar los desafíos de las ciudades de esta parte del mundo.

En la actualidad Latinoamérica ha desacelerado su migración interna rural-urbana y se ha aumentado la migración entre ciudades, dejando con poco crecimiento a las grandes ciudades de la región y acelerando el crecimiento de las ciudades intermedias. Según ONU (2015), pese a las necesidades de las ciudades para abordar con políticas para enfrentar el elevado grado de urbanización que se da en conjunto con la transición demográfica hacia un mayor envejecimiento de la población, el modelo de urbanización en la región sigue generando espacios urbanos económicamente frágiles, muy desiguales y con un marcado deterioro ambiental.

Este continuo crecimiento ha hecho que se abandone la inversión en espacio y transporte públicos, generando un crecimiento del mercado automotor y el aumento de gases de efecto invernadero, deteriorando la calidad de vida de las personas. Esto, junto a la falta de infraestructura básica necesaria para la población y el escaso acceso a espacios verdes, cursos de agua y recreación provoca también el deterioro de las ciudades ONU (2015).

En Latinoamérica la ONU señala 6 mensajes clave para el desarrollo de esta región desde una mirada sostenible. La región se caracteriza por una urbanización consolidada en las ciudades con un 79,5% del total de habitantes viviendo en zonas urbanas, por ello el desafío principal es “resolver los problemas de la rápida transición

rural-urbana” ONU-HABITAT (2016), esto, relacionado con las altas cargas económicas que tienen las poblaciones urbanas y la correlación con el desarrollo económico de los países de América Latina, son el tema principal para pensar en políticas urbanas que mejoren el desarrollo sostenible de estas ciudades.

Las ciudades intermedias son el pilar fundamental para pensar en un desarrollo sostenible en la región, distinto a otras partes del mundo, son los polos de desarrollo hoy en día, y debido a las favorables condiciones de gobernabilidad en ellas y su centralidad como ejes de productividad, son importantes en la creación de nuevos patrones de producción, distribución y consumo.

En América Latina y el Caribe, las ciudades son las que aportan en su mayoría el PIB para los países caracterizado por un alto nivel de aporte del sector servicios y comercio, con un alcance del 70% de la ocupación urbana ONU-HABITAT (2016). Sin embargo, estos ingresos van acompañados de una distribución inequitativa, creando brechas socio-económicas en las ciudades, y aunque en algunos países ya se implementan instrumentos que distribuyan estos recursos, la mayoría de ciudades aún tienen una distribución de renta bastante desigual.

Viene al caso el concepto de la ciudad ideal, disminuyendo el tráfico, la contaminación, el ruido y la inseguridad. Según Tanikawa y Paz (2021), es responsabilidad de los gobiernos locales y nacionales responder a las necesidades y normas de los territorios. Para pensar en ciudades sostenibles debemos abordar retos de movilidad, calidad de aire, gestión de recursos y mejora en espacios públicos, áreas verdes y cursos de agua para promover entornos saludables que de por sí, mejorarían la calidad de vida de las personas.

Los espacios verdes pueden ser la primera parte de una planificación para llegar a una ciudad sostenible, mediante un buen planteamiento de estos espacios, se mejoraría indirectamente, la intención de la peatonalización, lo que provoca que el vehículo ya no esté muy presente en los desplazamientos de las personas.

Finalmente, para llegar a un desarrollo sostenible adecuado, no basta solo con la planificación y acciones de los gobiernos, sino también, de los habitantes de las ciudades con el apoyo a las acciones que buscan el bienestar y crecimiento sostenible de la ciudad, siendo necesario plantear condiciones enfocadas al riesgo de construir ciudades sostenibles. La respuesta a las realidades sociales es otra variable que debe tomarse en cuenta, ya que es importante no solo pensar en la mejora de la ciudad como un ente unitario, sino enfocarse en el cambio social y cultural en diferentes medidas, correspondiendo cada una a la zona donde se realiza el planteamiento, conservando los elementos que permiten funcionar a la sociedad y dejando una herencia de equidad, sostenibilidad y equilibrio a las futuras generaciones.

1.1.1.4. Espacio Público y Movilidad: Autos o Peatones

El espacio público desde tiempos inmemorables ha marcado el espacio de las ciudades, son lugares físicos con particularidades en su uso. La conceptualización de estos espacios según Carrión es difusa, debido a un aspecto social de denominar espacio público a las plazas, los parques, la calle, el centro comercial, el café, el bar entre otros (Carrión, 2008). Por otro lado, la concepción del espacio público incide en las realidades de la ciudad, estos espacios pueden funcionar como lugares donde enfrentarse con el estado, siendo espacios de libertad y expresión.

Una definición cercana a la existencia del espacio público y sus usos no se limita solamente a lo físico-espacial, como una plaza o parque, sino que puede ser una unidad (un parque) o un sistema de espacios. Es, más bien, un espacio que encierra la complejidad de las interacciones sociales, que tiene diferentes significados dependiendo de la coyuntura y de la ciudad en la que se encuentre (Carrión, 2008).

Las ciudades españolas en América, nuestros centros históricos en Latinoamérica, desde 1523 el Rey Carlos I de España dictó una ordenanza para que las estructuras urbanas sean definidas por sus plazas, calles y solares de su alrededor, la plaza central era la parte principal de las ciudades y desde allí se distribuía a la población, incluso, la plaza servía como un elemento de élite, a su alrededor se

distribuía a las personas por su nivel socio-económico, siendo el más próximo a ellas los de más alto nivel. (Carrión, 2008).

La apropiación del espacio público puede deberse a diversos factores sociales, políticos y económicos, ejemplos latinoamericanos son el movimiento zapatista en México, las Madres de Mayo en Argentina, que trascienden hasta hoy por su memoria. Estas apropiaciones como muchas otras responden a la necesidad de expresar algo donde el sentido de dejar algo que trascienda termine por desbordar lo circunstancial, permitiendo superar el presente y el lugar actual, el individuo y la comunidad para generar un futuro como comunidad (Carrión, 2008).

Existen varios tipos de esta apropiación. Lo simbólico que es esta construcción de identidad y representación, creando un significado en el espacio y elevándolo más allá de una realidad determinada, lo simbiótico con la integración social de las personas al espacio y las relaciones diversas que se confluyen allí con un intercambio en el espacio tanto de flujos como de conocimiento, e incluso, una sensación de civismo que repercute en la formación de la ciudadanía y conciencia social o rememoración de algún suceso importante en la historia.

En consecuencia, se define el espacio público según Augé (2000) como un lugar de identidad, historia y que da sentido a la colectividad de las ciudades. Por ello estos espacios son por excelencia, el lugar de encuentro, intercambio, fuentes de representación de la colectividad urbana y estructuras importantes que generan las actividades y dinámicas que siguen las ciudades desde tiempos históricos.

En Latinoamérica, la dinámica de las ciudades ha sufrido una mutación en las últimas décadas, dónde el espacio público se concibe como un lugar de comercio y de competitividad, cambiando la percepción del urbanismo tradicional a un urbanismo “agorafóbico”. Según Borja y Muxi (2003), existe un rechazo al espacio público al extremo de considerarlo peligroso, se convirtió en guarida y no en hábitat. Agravantes de estos problemas son las ciudades difusas con urbanizaciones periféricas con baja densidad, la alta inseguridad y violencia que se registra en las urbes y la privatización

del espacio público. Con ello el uso del vehículo privado se ha incrementado, ya que las personas al no sentirse seguras en la calle, opta por el uso del automóvil como medida de aislamiento y sensación de seguridad.

En este contexto, la movilidad es un punto central del desarrollo urbano en Latinoamérica, aunque, la priorización de esta segunda ha propiciado en agravar los problemas del urbanismo “agorafóbico”. Las ciudades al tener cada vez un mayor mercado de vehículos privados, necesita inversión en infraestructura para mejorar su comodidad y uso, dejando de lado el transporte público y la caminabilidad.

Desde la llegada del ferrocarril al mundo se dio grandes experimentaciones tecnológicas y un cambio en el historial arquitectónico, esta incidencia también afectó al desarrollo urbano territorial. El tren marcó el trazado urbano, lo cual dificultó el asentamiento espacial perfecto y las ciudades tuvieron que adaptarse y cambiar sus dinámicas de crecimiento, Álvarez (2016) postula que las ciudades debieron sufrir nuevas infraestructuras que afectaron el sistema socioeconómico y la morfología urbana en todo el mundo.

La revolución industrial acrecentó estas nuevas necesidades de movilización y las nuevas tecnologías implementadas en la creación y promoción de estos era el punto principal de las ciudades. El desplazamiento del carruaje, carretillas y animales de tiro, adjunto a los crecimientos poblacionales dieron apogeo a estos nuevos modos de transporte. Caglar y Teker (2019) hablan de esta nueva limitante entre el espacio peatonal y el espacio de los vehículos, generando reformas urbanas que se adapten a este gran cambio en la movilidad.

Uno de los proyectos más influyentes en las nuevas ciudades del siglo XX fue el Société Mulhousienne des Cités Ouvrières, que propone reformas en el control de tráfico, ordenamiento territorial y su planificación, con un plan de alineación y apertura de carreteras que unan las ciudades y nuevos barrios obreros, fue el inicio del urbanismo en las ciudades modernas.

Los nuevos desafíos ambientales han llevado a pensar en nuevas estrategias de gestión de tráfico para disminuir el automóvil e introducir los sistemas de movilidad alternativos como la bicicleta y un mayor impulso al transporte público, por ello, pensar en un nuevo urbanismo que obligue a una conexión equitativa entre peatones y vehículos es necesaria.

En América Latina, las demandas urbanas por promover una mejor calidad de vida y desarrollo sostenible de las ciudades relacionado a la movilidad apuntan a un cambio en las matrices de inversión en infraestructura el BID pronostica que la “alta vulnerabilidad de la región ante el cambio climático puede sugerir en pérdidas de 100.000 millones para 2050 en la región” (Banco Interamericano de Desarrollo, 2022).

La movilidad en la región se distingue a las del resto del mundo por la elitización de esta. Julie Gamble analiza este aspecto en Latinoamérica desde la seguridad y la periferia, ya que, estas zonas no gozan del impacto de un futuro ecológico. Las ciudades en general no deberían pelear por ser modelos globalizados sino en “identificar como los ciudadanos oportunidad amplia y sin restricciones para pensar en opciones bajas en carbono” (Gamble, 2021).

En consecuencia, el modelo de las ciudades latinas sufre fragmentación, desigualdad y crecimientos acelerados. Como punto de flexión para mejorar la movilidad en la región es la conexión del espacio público a la movilidad como un espacio para “facilitar el desplazamiento de las personas y como punto central de acogida de múltiples funciones, encuentro y socialización”. (Velásquez, 2015).

Repensar el espacio público con “flujo”, es poner en punto de partida al espacio público para agilizar la movilidad. Velásquez (2015) cita que la movilidad es un nuevo “modo de vida urbana” y este se articula desde los espacios públicos circundantes a paradas, centros urbanos o espacios con varias rutas de transporte público, incluso, asociar el flujo con la permeancia permite una cohesión social abierta a las expresiones socioculturales.

La morfología de la ciudad moderna constituye un elemento básico para el desplazamiento y permanencia. Borja (2003) plantea que comprender el espacio público requiere entender a la gente habitando allí, en este sentido, el espacio público fomenta una construcción social. Las múltiples funciones del espacio público dirigen el desplazamiento de las personas a través de la ciudad.

En Latinoamérica, la imagen del espacio como territorio ha tomado una importancia significativa, reorganizando esa morfología en nuevas estructuras nodales, con múltiples centros en ellas, sustituyendo el núcleo central. Esta nueva estructura se define como espacios de “flujo”, entendidos como la estructuración física de las prácticas sociales en comunidad, el cual contrasta con la noción tradicional y territorial del espacio de los lugares de Augé. Estos espacios actúan como nodos donde se conectan los distintos flujos. Por ello, la necesidad de concebir el espacio público como lugar de pluralidad y corazón de las actividades y concurrencia en la ciudad, por ello es necesario reconocer las dinámicas de los habitantes, es fundamental para lograr dar vida al espacio público en una región como Latinoamérica (Velásquez, 2015).

Entonces, entender la ciudad desde esta conexión colectiva entre los espacios públicos y los sistemas de movilidad, permanencia y desplazamiento son las formas correctas de experimentar el espacio urbano, por ello repensar la movilidad desde el espacio público en la región, es sustancial para un desarrollo sustentable en América Latina, los esfuerzos para satisfacer las necesidades de desplazamiento deben orientarse al peatón y el disfrute de los espacios públicos, como norma fundamental para estrategias urbanas que involucren las nuevas cátedras de la planificación de las ciudades.

1.1.1.5. Transformación Urbana y sus niveles

Las ciudades al tener un crecimiento poblacional, demanda generar nuevos espacios de vivienda, comercio e industria para las nuevas poblaciones que llegan a su territorio. Para solventar esta necesidad, las ciudades consumen suelos agrícolas o suelo libre en áreas no consolidadas para generar estas infraestructuras, aunque, por

otro lado, en las ciudades también subsisten espacios urbanizados degradados, en camino a una obsolescencia o subutilización, estos pueden ser utilizados para repotenciar zonas de las ciudades y convertirlos en lugares atractivos para vivir, sobre todo en zonas que deberían estar consolidadas.

El término transformación en las ciudades, es utilizado para generar intervenciones de revitalización urbana y arquitectónica. Según Bassanelli, las estructuras que se encuentren en la categoría de subutilización u obsolescencia servirían como “estructuras para nuevas actividades de manera que establecen un diálogo entre el lugar que se intervienen y las identidades culturales existentes y lo que representan” (Bassanelli, 2013), por ello, la mejora de las condiciones del espacio urbano es fundamental para mejorar la vida de los residentes.

Considerándose un término nuevo, su práctica es bastante antigua. La historia de las mismas ciudades demuestra como las edificaciones a largo plazo, pueden ya no responder a las necesidades que aparecen en las ciudades en torno pasa el tiempo. Todo espacio tiene una vida útil marcada y con la constante evolución de las ciudades nacen desafíos y oportunidades nuevas que ponen a repensar algunos espacios.

La transformación urbana no tiene una concepción formal, pero lo que la hace distinto a la preservación o renovación urbana, es el hecho de referirse a un cambio total de un espacio. Desde el siglo XX, la controversia de transformar espacios urbanos va a dos enfoques, social y económico, existiendo posturas a uno u otro en referencia al fin que se quiere alcanzar. Revelo sugiere que la transformación urbana es el cambio físico de la forma de la ciudad, desde la planificación estratégica del territorio mediante planeación local que solucione los problemas de la población promoviendo “cambios en la forma de aproximarse a la calidad de vida, el rescate de la comunidad como herramienta de la transformación del territorio que mejore su situación económica”. (Revelo, 2014)

Por otro lado, desde el punto de vista social, la transformación debe ir acorde a las características de cada zona de la ciudad, esto refiriéndose a una especie de

modernización de barrios marginales donde se “constituyen una serie de modernizaciones vividas en los barrios periféricos: calles y bulevares, restauración de fachadas, remodelación de los espacios verdes, mobiliario urbano, constituye la creación de un sitio útil y trabajos de conservación en espacios públicos”. (García, 2001).

Conectar la economía con el aspecto social a la par, sería la manera más completa de transformar un espacio, pero, aun así, el gran reto de la transformación urbana es ser lo más compatible posible con el tejido urbano existente. Según la ONU-HABITAT (2016), esta práctica no debe influir en el desplazamiento obligado de la población como un efecto colateral inevitable, sino que debe buscar la mejora en las condiciones de urbanización, permitiendo que esto ocurra, generando un incremento del valor del suelo y una mayor productividad en la zona.

Por ello, prevalecer las necesidades y bienestar de la población debe ser el principal valor a la hora de generar una acción de estas en la ciudad, existiendo esta especificidad, los beneficios y resultados de las intervenciones se derivan en su mayoría a una mejor productividad urbana.

En Latinoamérica, el contexto de las ciudades se distingue del resto del mundo por las estructuras sociales de sus barrios tradicionales y su crecimiento poblacional exuberante en sus ciudades, los tratamientos urbanos son particulares. El crecimiento poblacional, las dinámicas demográficas, migratorias y laborales en las ciudades de la región tiene su libro en la historia y nacen nuevas constantes, en este caso, la transformación urbana como estrategia de cambio social se relaciona a las realidades de la región.

La transformación social desde la vivencia física del territorio incide en las condiciones de vida de la población, por ello, la estructura social protagoniza la pluralidad de actores urbanos, operando desde la planificación hasta el disfrute de la ciudad. En consecuencia, se puede identificar una concordancia espacial con las

relaciones de clase, la que se manifiesta con la división regionalizada del espacio organizado en centros dominantes y periferias subordinadas. (Soja, 1989)

Así pues, estas estrategias se ven dominadas por los grupos sociales, e incluso, Lefebvre menciona que el proceso incluso puede operar al contrario, lo que puede ocasionar al mismo tiempo, que sea la zonificación del espacio la que influya sobre las relaciones sociales (Lefebvre, 1970), en consecuencia, los principales recursos para identificar el tipo de transformación urbana necesaria para una triplicación correcta dependiendo de lo que necesitemos identificar.

La transformación urbana es impulsada por una variedad de factores, como el crecimiento demográfico, la obsolescencia de la infraestructura existente y la revitalización de áreas degradadas, las transformaciones al tener gran influencia en las ciudades deben abordarse en relación con su tamaño de intervención y para concretar una intervención urbana, articular elementos y sistemas con complejidad espacial se deben concentrar diversas actividades para identificar la tipología de estos y permitirnos configurar de manera exitosa los espacios en las ciudades.

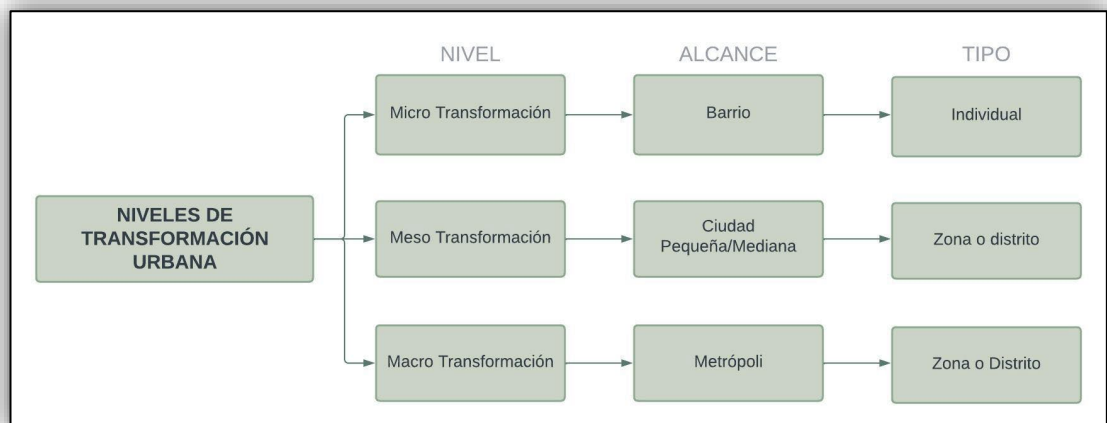


Figura No. 14. Niveles de Transformación Urbana. Elaboración Propia (2023).

Micro transformación Urbana

Esta categoría se refiere a los cambios en pequeña escala de áreas urbanas como barrios o vecindarios, con la renovación de edificios individuales o reutilización de espacios vacantes. Según Carmona, Heath, & Tiesdell (2010), el diseño urbano a pequeña escala es necesario en las ciudades, pero, su escala se enfoca en menos cantidad de personas. Esta escala va desde los parques de bolsillo hasta los parques urbanos en lugares mono-funcionales como motores de mejora urbana en zonas de un solo uso, son un ejemplo para mejorar la visibilidad de una zona así como aporta a la mejora de los espacios públicos necesarios en estas y la calidad de vida de las personas.

Meso transformación Urbana

Implica las intervenciones a nivel ciudad, como áreas industriales en desuso o creación de nuevos centros comunitarios. Según Couch, Fraser, & Percy (2012) analiza cómo se convierten las zonas industriales abandonadas, en espacios vivibles en la ciudad, cambiando incluso su uso de suelo. Los casos de estudio de este tipo de transformación se destacan por la utilización de políticas públicas, gobernanza urbana e integración de la sociedad en su realización, ya que estas afectan a una ciudad y sus alrededores. Ejemplo de ello son las transformaciones a escala provincial, grandes porciones de tierra usados con ventajas más integrales a escalas regionales.

Macro Transformación Urbana

Son cambios a gran escala en áreas metropolitanas, como la creación de nuevos distritos comerciales, renovación de infraestructuras básicas para una ciudad entera o la implementación de transporte masivo. Según Hall & Pain (2006) esta categoría va enfocada a las mega regiones urbanas e intervenciones en ciudades metropolitanas policéntricas, donde su modelo urbano es complejo y cualquier intervención en el mismo afecta a la mayor cantidad de personas posible. Los desafíos y oportunidades de estos espacios se basan fundamentalmente en las estrategias y políticas de gestión, la gobernanza metropolitana, movilidad masiva y economía regional, ejemplo de ello son

las intervenciones grandes en zonas centrales de metrópolis urbanas con usos mixtos, por su mayor desarrollo para comprender las necesidades totales de la población.

Los niveles de transformación urbana no solo se limitan a su dimensión física, sino más bien, a su multiplicidad de actividades y alcance de población afectada “la relación sistemática entre la forma espacial y la estructura social genera modos de interacción multiescalares y su enfoque es principal en su mayoría a un alcance social” (Ullán de la Rosa, 2014), por ello, al categorizar una intervención se considera más el alcance y las problemáticas que pretende resolver, más que su espacialidad física.

1.1.2. Marco Histórico

1.1.2.1. Modelo de ciudad desde su historia

Ambato nace en 1535 a las orillas del río Ambato, en el actual barrio el Socavón. Su nombre de pila es San Juan Bautista de Ambato, gracias a que en 1603 el Obispo Solís construyó el primer templo en la ciudad el 24 de junio, día de San Juan. En 1968, Ambato sufre un terremoto, donde se destruye toda la ciudad, por ello Antonio de Ron, fiscal de la zona, luego de ver que era riesgoso volver a edificar la ciudad en el Socavón, compra las tierras a los indígenas quisapinchas en la parroquia de San Francisco y La Merced, donde se encuentra en centro de la urbe hasta el día de hoy, ya en el siglo XX se convierte en una ciudad urbana, con un motor comercial principal debido a su punto estratégico en la ruta férrea entre Riobamba y Quito, donde se encontraban la mayoría de comercializadores de ganado y agricultura (GADMA, s.f.)

Ambato se funda formalmente gracias a Sebastián de Benalcázar en 1535 y su independencia se dio el 12 de noviembre de 1820, siendo inicialmente cantón de la provincia de Chimborazo hasta 1831, luego el congreso del Ecuador decide agregarle como cantón de la provincia de Pichincha hasta 1860, para finalmente crear la

provincia de Tungurahua en 1861. Luego de ello la ciudad colonial se consolida con una diferenciación social marcada, por la división de los barrios altos y bajos, dato de ello, Torres (2021) cita que, la ciudad se marcaba en la Calle Lalama, siendo el parque Montalvo y su alrededor el más privilegiado de la ciudad y la parroquia La Merced para vivienda de obreros y artesanos desde 1863 con la comercialización agrícola en la zona y posteriormente la creación de la Fábrica Algodonera en el actual barrio Obrero. (GADMA, s.f.)

En 1949 un nuevo terremoto toca la ciudad y destruye algunas casas de la urbe, por lo que, las autoridades ejecutan el Plan Regenerador de Ambato en 1951, con el presidente Arq. Sixto Durán Ballén, que empezó con la expansión de la ciudad más significativa hacia el Sur, ya que, debido a la topografía de la ciudad, el norte montañoso no tiene un gran desarrollo (Paredes, 2005).

Al comenzar este crecimiento urbano, según Torres (2021), en Ambato prevalece una dispersión con una zonificación en 3 zonas; El centro con expansión hacia el noreste, actualmente parroquia la Merced, al norte Ficoa-Atocha y al sur la zona alta hacia Huachi, por lo que, se vio la necesidad de conexión entre ellas dotando a la ciudad de puentes y avenidas más amplias.

El barrio Bellavista se destinó en el plan general como zona de área verde alrededor del estadio, según Torres (2021), en 1951, antes de la aprobación, se reúne el alcalde con la junta del barrio Bellavista. En la mencionada reunión, los dirigentes del Comité 5 de agosto, pertenecientes al barrio Bellavista, estuvieron presentes con el objetivo de solicitar la eliminación de la restricción de construir alrededor del Bellavista debido a ser considerada zona verde en el Plan Regulador de Reconstrucción. Luego de debatir y analizar la solicitud de los dirigentes de la zona de Bellavista, se acordó por unanimidad establecer unas cláusulas que condicionaron su desarrollo.

Estas condiciones limitaban de cierta forma la proliferación de viviendas en el barrio bellavista, aunque, aún con esas condicionantes se empezó a construir viviendas

sin permisos en el barrio y el plan regenerador se aprueba eliminando el área verde, y no se ejecutó las condicionantes planteadas, lo que generó que la zona del barrio Bellavista tenga un tejido y trazado urbano espontáneo, como lo vemos hoy en día.

Ya desde 1980, Ambato tiene un crecimiento en su estructura urbana muy significativo con el auge del desarrollo industrial y comercial en la ciudad. Según Torres (2021), en Ambato se produjo un desarrollo urbano difuso. Como se observa en la figura 2, el crecimiento de Ambato presionó los límites naturales y jurisdiccionales, por lo cual la ciudad plantea distribuirse en 5 plataformas urbanas, la primera longitudinal de Miraflores a Ingahurco, la segunda corresponde a la parroquia Atocha-Ficoa, la tercera Huachi Grande y Pishilata, la cuarta Izamba y la quinta la Península PDOT (2019).

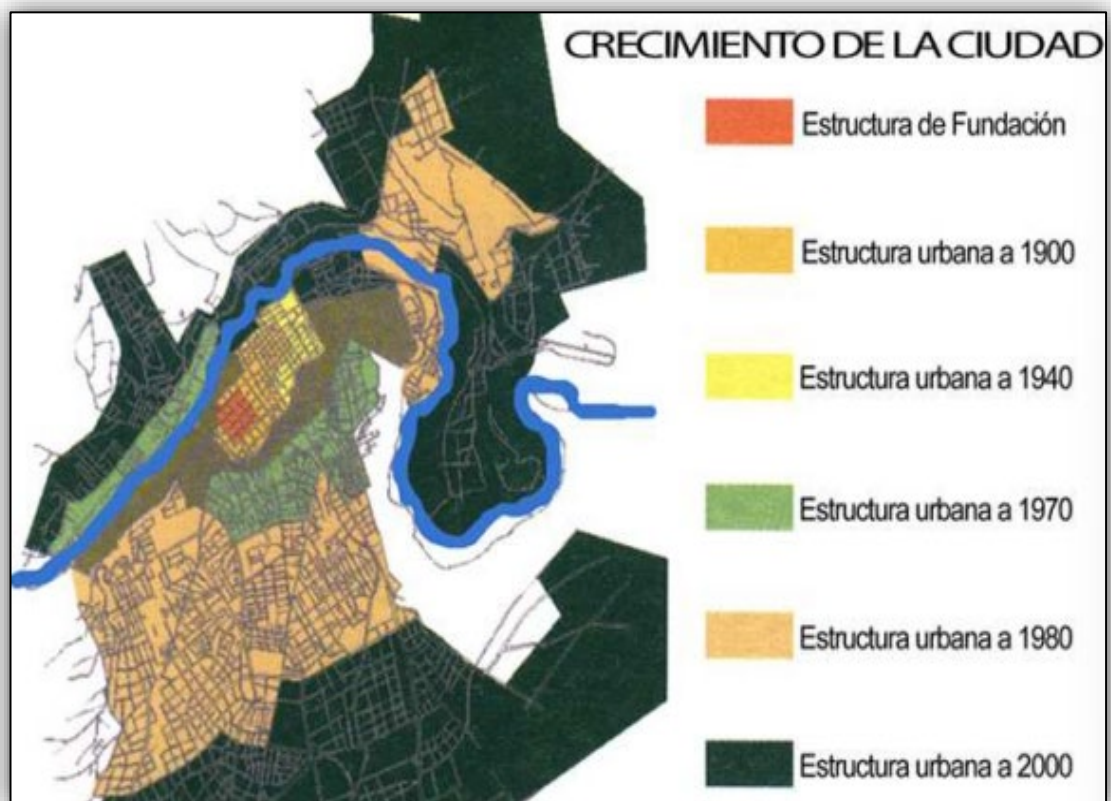


Figura No. 15. Crecimiento de Ambato. Nino Paredes (2005).

El barrio Bellavista comprende la plataforma 2 y la pieza urbana 4. Es el territorio más extenso de ocupación urbana de la ciudad, que según el PDOT (2019), este tiene la mayor posibilidad de crecer y se caracteriza por estar consolidada, con necesidades de espacio verde y vías arborizadas, esto debido a los antecedentes de la zona, buscando una reubicación del estadio Bellavista en la normativa de Ambato, lo que afianza la idea de pensar en un nuevo uso para el terreno actual.

1.1.3. Marco Legal

La investigación se basa en un sistema jurídico político mediante el uso de normativas necesarias para correcto desarrollo del proyecto. Se aborda diferentes planes, objetivos y normativas con el fin de establecer un punto de partida claro, que se adapte a las normas vigentes.

1.1.3.1. Constitución de la República (CRE)

Lo relevante de la constitución ecuatoriana en torno al mejoramiento de las ciudades, se encuentra en el Art. 14 donde se “Reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, Sumak kawsay” CRE (2008, pág. Art. 14), declarando una necesidad fundamental para preservar los espacios públicos desde la conservación y preservación ambiental.

La constitución en el ámbito de preservar la naturaleza, en el Art. 72 la naturaleza tiene “derecho a la restauración siendo independiente de la obligación que tiene el estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a individuos colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados” CRE (2008, pág. Art. 72), por ello garantizar el uso del espacio público destinado a áreas verdes tiene protección y aval legal en su desarrollo.

1.1.3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)

El código establece que, en torno a los espacios verdes, en el Art. 4, de la COOTAD (2018, pág. 4) “Son fines de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de medio ambiente sostenible y sustentable”, poniendo en conocimiento que los gobiernos locales deben tomar la decisión de mejorar la calidad de las ciudades desde la creación de nuevos espacios verdes.

1.1.3.3.Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS)

En Ecuador antes del 2016 no existían leyes de planificación ni políticas urbanas de orden territorial para las ciudades de manera local. El MIDUVI con la dirección de Desarrollo del Hábitat y Espacio Público crean la LOOTUGS, un instrumento con los fundamentos de orden territorial para todas las ciudades ecuatorianas tanto urbanas como rurales para que se dé un desarrollo igualitario y distribuido del territorio teniendo un derecho universal de la ciudad, ejerciendo derecho a vivienda digna, un lugar estable y sano, esto en cumplimiento de funciones sociales y ambientales para generar un desarrollo urbano que se apalanque con las competencias del orden gubernamental.

En el Art. 3 correspondiente a Fines, la ley trata de fijar los principios ordenadores de la ciudad mediante mecanismos e instrumentos técnicos que generen esa articulación entre la planificación y los objetivos de desarrollo de las ciudades, calidad urbana desde el espacio público, acceso a los servicios básicos, frenan la dispersión de las ciudades como punto general para proteger el paisaje y el patrimonio natural del país esto homologado en todo el país estableciendo un sistema con acceso universal garantizando el correcto uso de la ley en todos los niveles del gobierno.

En el Art. 4 se encuentra el glosario con las definiciones básicas para entender la ley, los asentamientos humanos según la LOOTUGS (2016) “son conglomerados de pobladores que se asientan de modo concentrado o disperso sobre un territorio” lo que interpretamos como cualquier tipo de núcleos poblados, no necesariamente

organizados ni independientes, incluso los asentamientos informales entran en esta categoría.

Sistemas Público de Soporte (SPS)

El término sistemas públicos de soporte se le da a “las infraestructuras para la dotación de servicios básicos y los equipamientos sociales y de servicio requeridos para el buen funcionamiento de los asentamientos humanos” (LOOTUGS, 2016). Es decir, dotar sin exclusión a cualquier tipo de persona sobre el territorio independientemente de su ubicación rural o urbana, organizada o no, perteneciente a cualquier municipio o junta parroquial.

Uniendo estos términos básicos, los SPS es la dotación en un lugar donde existan personas de al menos accesos viales y de transporte, redes de comunicación y servicios básicos como agua, luz, alcantarillado y manejo de desechos sólidos, así como acceso a espacios públicos, área verde, infraestructura de servicio que tengan su capacidad acorde a la necesidad de esa población del país. Los SPS se apalancan también con un tratamiento de consolidación, que es aplicable a “aquellas áreas con déficit en espacio público, infraestructura y equipamiento público que requiere mejoras, condición de la cual depende el potencial de consolidación y redensificación” (LOOTUGS, 2016, pág. 42), Por ello la inclusión de estos términos considera que el espacio público genera compactación, al intrínseco en la implementación de estos espacios.

1.2. Estado de la cuestión o estado del arte

1.2.1. Micro Transformación

Parque Urbano Isla Cautín, Hábitat Sustentable / Espacio Multicultural

Este parque urbano se encuentra en el poblado de Temuco, en Chile, un barrio de uso residencial en su mayoría, con un déficit de espacio verde. El proyecto abarca 27 hectáreas en la parte sur del río Cautín, una zona que alberga un corredor ecológico

crucial para la región, que, debido al aumento poblacional, se salvó de convertirse en una nueva zona urbana de vivienda y que su objetivo es conservar este espacio como elemento natural integral (Moreno & Asociados, 2015). Sin embargo, debido al diseño de un sistema integrado de equipamientos, infraestructuras, programas y hábitats, este espacio natural está ahora a disposición de las personas.

El parque cuenta con seis plazas estratégicamente ubicadas, teniendo en cuenta las condiciones del terreno y respetando aspectos como los vientos, la vegetación, las aproximaciones y las circulaciones. En consecuencia, a esta planificación, el parque es un espacio disfrutable para personas de todas las edades, con programas y recintos específicos para cada grupo. Cada plaza funciona como un centro y está conectada a través de un sistema de circulación flexible y articulador que une todos los espacios del parque. Además, cada plaza cuenta con bordes interiores y cubiertas que brindan protección contra la lluvia y el viento.



Figura No. 16. Zonificación del Parque Isla Cautín. Oswaldo Moreno. (2015).

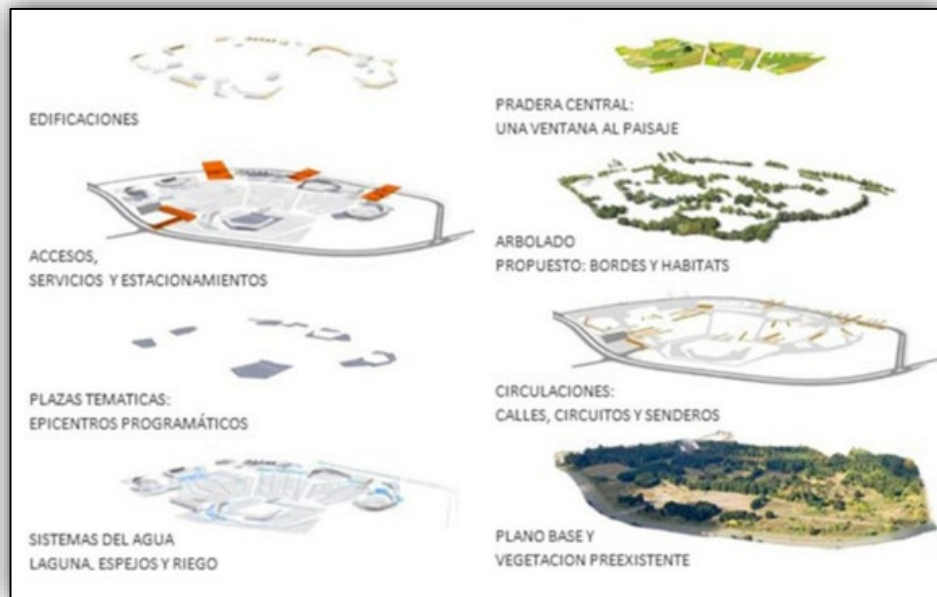


Figura No. 17. Partido General y Conceptualización. Oswaldo Moreno. (2015).

El proyecto ha sido diseñado con un enfoque claro en la sustentabilidad, tanto en su uso como en temas de ecología. El diseño del parque ha sido concebido con un bajo impacto ambiental y se han considerado variables ecológicas importantes en su construcción. Las variables ecológicas utilizadas son: el agua con un “reciclaje y biodepuración de aguas grises, riego eficiente y bajo consumo hídrico”, en la vegetación sistemas de “secuestro de gases contaminantes y retención de partículas en suspensión”, la energía que utiliza el parque es mediante “captación solar fotovoltaica y captación solar térmica” (Moreno & Asociados, 2015). Lo que permite a este parque ser autosustentable.



Figura No. 18. Paseo borde del Río. Oswaldo Moreno. (2015).

1.2.2. Meso Transformación Urbana.

Parque ciudad Blanca.

El proyecto se ubica en la Ciudad de Ibarra, al norte de Ecuador en la ex pista de aterrizaje del aeropuerto Atahualpa, un espacio subutilizado que frenaba el desarrollo de la zona, este proyecto se soluciona mediante un parque y la apertura de avenidas que crucen este espacio, esto permite hoy en día la conexión integral de la ciudad y su desarrollo social y económico.

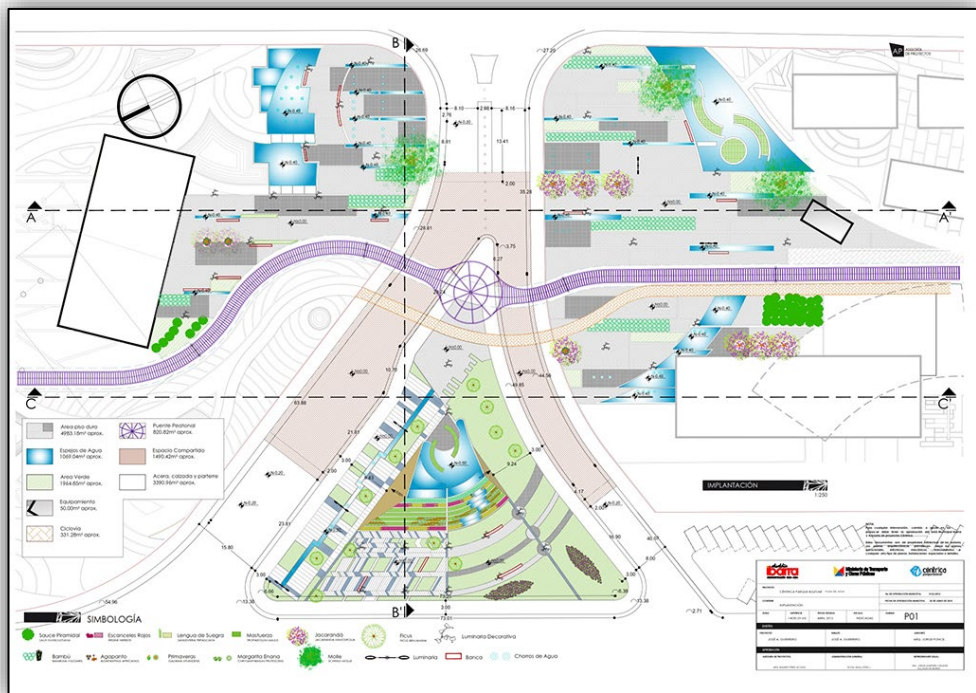


Figura No. 19. Vista de la nueva calle y puente peatonal a través del parque. Archivo BAQ. (2014).

Es un proyecto lineal de 240.000 m² que se divide por dos vías transversales que solventan problemas de movilidad, la conexión entre estos dos espacios es mediante un puente peatonal que genera continuidad, como se aprecia en la figura 20, cuenta con espacios de parqueadero en los bordes, espacios de concesión para inversión privada o pública.



Figura No. 20. Plano general del Parque Bulevar Céntrica. Archivo BAQ. (2014).

Los espacios están conectados mediante caminerías y según el Archivo BAQ (2014) este espacio representa el “19.72% de la demanda insatisfecha, de áreas verdes y recreacionales en la ciudad”, siendo un eje principal para el desarrollo inmobiliario, económico y social dentro del parque y alrededor del mismo, generando que los habitantes se apropien del espacio y vitalice el sector y la ciudad.



Figura 21. Vista Aérea Parque Bulevar Céntrica. Archivo BAQ. (2014).

1.2.3. Macro Transformación Urbana

Millennium Park

El parque de 24,5 acres está ubicado en el centro de Chicago, cerca del río Michigan. Este lugar tiene un gran potencial estratégico en el corazón de la ciudad. Antes de su creación, este terreno tiene la antigua estación de tren Randolph y un aparcamiento, como se puede ver en la figura 22. El parque fue diseñado por Skidmore, Owings & Merrill en 1999, y su construcción tuvo un costo aproximado de 475 millones de dólares. Finalmente, abrió sus puertas al público en 2004 y se ha convertido en el corazón del centro de Chicago.



Figura 22. Espacio previo al Millennium Park 1990. SOM & Peter Barreras (1999)

La regeneración urbana del espacio fue la principal prioridad del parque, que se logró mediante la creación de este parque como una gran cubierta ajardinada, encima de la estación de tren y los parqueaderos. Este plan maestro para Chicago transformó un centro multimodal de transporte en algo más que eso, convirtiéndolo en un centro de manzana, lo cual es algo innovador en las áreas urbanas de las ciudades del siglo XXI.

El parque está dividido en dos áreas, como se muestra en la imagen 11: por un lado, espacios ajardinados de forma cuadrangular para la contemplación y el descanso, y por otro, una zona más libre en la que se encuentran dos de los elementos más atractivos del parque: el Pabellón Pritzker de Gehry en el centro-norte para conciertos con 11.000 asientos, y la plaza libre a la izquierda-norte con el Cloud Gate de Anish Kapoor, que refleja la ciudad y es un icono del parque.

El diseño innovador y multifuncional, con áreas pasivas y activas, así como elementos como un ágora de conciertos y una escultura llamativa, lo hacen un espacio atractivo para todo tipo de actividades, lo que contribuye significativamente al desarrollo urbano y a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, así como un motor de vitalidad para el sector durante cualquier hora del día.



Figura No. 23. Zonificación del Millennium Park. Carlos Zeballos (2007)

La figura 23 muestra claramente que la estación de ferrocarril original sigue presente en el parque, aunque ha sido transformada significativamente. Además de ser un gran espacio verde, el parque también se ha convertido en una nueva estación de transporte. Como bien señaló SOM (2004) “se convirtió la antigua terminal ferroviaria en un espacio vibrante y eficiente”. Por lo tanto, Millennium Park no solo satisface la necesidad de áreas verdes en la ciudad, sino que también ha regenerado una antigua estación de tren abandonada, convirtiéndola en una arteria de movilidad en la ciudad y en un centro atractivo que ha contribuido significativamente al desarrollo urbano y a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Chicago.



Figura No. 24. Estación Millennium. Douglas Reid (2004)

Este proyecto es un referente importante en la transformación urbana de manera sostenible, convirtiéndolo hoy en día en la atracción principal de la urbe, en 2009 ganó la medalla de plata del Premio Rudy Bruner a la Excelencia Urbana, el comité señaló que “el proyecto de 475 millones de dólares ha desencadenado el crecimiento comunitario y económico, marcando un aumento significativo del turismo e impulsando los valores inmobiliarios y el desarrollo residencial y comercial... El parque se ha convertido en sinónimo de la identidad de Chicago y sirve de modelo para otras ciudades”.

La combinación de la sostenibilidad, la economía y el turismo en este proyecto, ha demostrado que pueden jugar un papel fundamental en la transformación urbana y el desarrollo de una ciudad. Además, el Millennium Park se ha convertido en un símbolo de la identidad de Chicago, sirviendo como modelo para otras ciudades en todo el mundo. Este parque ejemplifica cómo la planificación urbana puede tener un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, su identidad y atracción de visitantes, generando un círculo virtuoso de desarrollo económico y social.



Figura 25. Vista desde el Jardín Lurie. Adam Smith + Gordon Hill Architects (2007).

Madrid Río

Madrid Río es un parque urbano ubicado en la capital española, Madrid, esta edificada en el tramo urbano del río Manzanares, para su construcción se soterró una autopista importante de la ciudad y la demolición del estadio Vicente Calderón, en la zona del estadio se creó el proyecto de cubrición Mahou-Vicente Calderón.



Figura No. 26. Propuesta general del Proyecto de Cubrición Mahou-Vicente Calderón. Ayuntamiento de Madrid. (2022).

Este espacio es mixto, ya que una parte ajardinada se encuentra sobre la carretera M-30 lo que la convierte en una losa ajardinada de 67.000 m² y la otra en el terreno del ex estadio Vicente Maldonado. Contiene alrededor de 1.200 árboles que serán el nuevo pulmón de Madrid, así como equipamientos públicos para los residentes cercanos a la intervención, como canchas de uso múltiple, zonas de picnic y caminerías amplias, así como su característica vegetación abundante.



Figura 27. Vista desde el Río Manzanares con vegetación de manglar. Ayuntamiento de Madrid. (2022).



Figura 28. Vista del Parque Madrid Río. Ayuntamiento de Madrid. (2022).

El objetivo de este proyecto es una transformación urbanística con énfasis en un plan parcial, según la Dirección General de Espacio Público (2020) el proyecto busca “mejorar la movilidad y accesibilidad de la zona y su integración con los espacios libres”, busca la mejora de la calidad de vida de las personas de esta zona, mejorando los niveles de área verde y masas de agua, siendo un proyecto orientado a la sustentabilidad.

Parque Bicentenario – Parque del Lago

En Quito desde el año 2008 se empieza la construcción del nuevo aeropuerto Mariscal Sucre, dejando los 1.260.000 m² del ex aeropuerto en un gran vacío urbano. Por lo que se materializa la idea de aprovechar la potencialidad de este como un espacio público y como una nueva centralidad desde un enfoque sustentable. La propuesta ganadora del concurso para generar este nuevo espacio público se basa en los dos aspectos claves de Quito, la configuración longitudinal de la ciudad y su hidrografía singular para su estructuración formal (Boriz Albornoz Arquitectos, 2008).



Figura 29. Zonificación Parque del Lago. Boris Albornoz Arquitectura. (2008).

Como se observa en la figura 29, según el estudio Boris Albornoz (2008). La propuesta se conceptualiza desde 5 aspectos: la espina de pez en la circulación, con ejes similares a esta forma que conecten los espacios en circuito, las 3 centralidades del parque al norte, centro y sur, que cuenta con diferentes actividades que responden a su entorno próximo, los tapices, en este caso del área verde, como una mezcla de vegetación alta, media y baja para crear tonalidades verdes semejantes a los cultivos andinos, los racimos, que son estas partes urbanas cercanas a lo largo del parque, a los

cuales este responde, adaptándose a los elementos preexistentes para generar una armonía y finalmente, la forma topográfica singular del parque que se asemeja a las montañas andinas o al desierto con estas extensas áreas verdes y cuerpos de agua.



Figura No. 30. Parque del Lago. Boris Albornoz Arquitectura. (2008).

El objetivo de este proyecto es regenerar el espacio residual del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre desde un ambiente más sustentable, que funcione como un nuevo pulmón para Quito y generar una nueva centralidad que mejore la calidad de vida de las personas del sector. De la misma manera se planteó reducir la contaminación ambiental, fomentar el comercio local, el turismo ecológico y conservar la biodiversidad autóctona como motor de sustentabilidad.

CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO

2.1 Aproximación al Método (Metodología de la Investigación)

Al definir una propuesta, es esencial abordar el problema desde un marco conceptual sólido, lo que permitirá exponer nuevos criterios y perspectivas. Es fundamental enfocar la solución en las problemáticas reales actuales, considerándolas como el punto de partida para trazar el camino hacia su resolución. (Burgos, 2016).

Una metodología general, que incluya una fase preparatoria de plan ordenador, diagnóstico del territorio, actividades de la población, medios de comunicación, marco legal e institucional permite interpretar los conflictos, problemas y oportunidades para responder adecuadamente ante ellos, aprovechando las potencialidades identificadas (Gómez-Orea & Gómez-Villarino, 2011).

Se plantea el desarrollo de enfoque metodológico mixto. Esta aproximación combina el análisis cuantitativo mediante la recopilación datos objetivos, desde la percepción de los habitantes del barrio Bellavista. Mientras que, el análisis cualitativo identifica las características del contexto interno y externo del barrio. Se concede una importancia significativa a la investigación bibliográfica mediante el análisis de los antecedentes históricos del sector, referentes y teorías urbano-arquitectónicas. Esta estrategia permite una comprensión completa y detallada de la situación, lo que a su vez fundamenta los parámetros de diseño del sistema público de soporte que responde de manera efectiva a las necesidades y demandas de la comunidad.

Fase de Problemática y Justificación

Es necesario justificar la propuesta del sistema público de soporte en el barrio Bellavista a través del análisis de casos nacionales e internacionales que sirvan como referentes para el desarrollo sostenible del área. Para ello, se utilizó herramientas como los ODS, IDH y LOOTUGS, que permitirán establecer un marco conceptual para sustentar el diseño de un sistema público de soporte.

Fase de Investigación

En la investigación, se realizaron mapeos del estado actual para analizar el estadio y su entorno inmediato. Se identificaron las ventajas, desventajas del sitio y las potencialidades para proponer un sistema público de soporte. La información recopilada resultó fundamental para que el diseño del sistema se adapte de manera efectiva al entorno.

Se llevó a cabo un grupo de enfoque con los residentes del barrio Bellavista, en donde se plantearon preguntas centradas en obtener las opiniones y perspectivas de la población en estudio, sobre el problema identificado. La participación activa de los residentes se planteó como una estrategia para responder adecuadamente a las necesidades y requerimientos de los actores involucrados a través del diseño del sistema de soporte público.

Fase de Diseño Proyectual

El diseño del sistema público de soporte se basó en las teorizaciones analizadas previamente, que permitieron diseñar espacios de acceso universal y sostenible que contribuyen al desarrollo del entorno circundante al estadio. Todo ello se realizó con una perspectiva orientada hacia el futuro sostenible de la zona y disfrute de la comunidad.

La metodología empleada es la del Plan Base, una estrategia reconocida y aplicada en ciudades intermedias como método de una planificación integral, física y estratégica que responde a los desafíos de la planificación inclusiva a nivel global. Desarrollada en cooperación con CGLU, el Plan Base se estructura en 3 niveles: macro, meso y micro, cada uno describiendo las necesidades con el nivel de detalle pertinente y adecuado en cada nivel (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos & Cátedra Unesco, 2012).

2.2 Población muestra y muestreo.

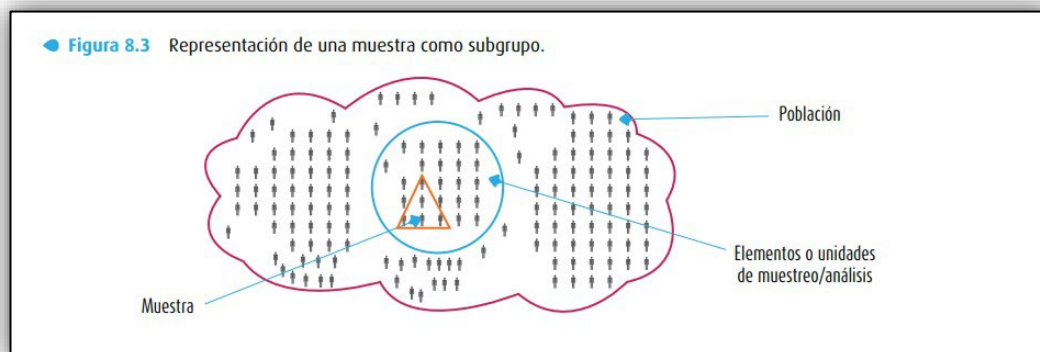


Figura 31. Representación de población, muestra y muestreo. Roberto Hernández. (2014)

Población:

Al ser una investigación mixta, la población está dirigida al universo de Ambato con el fin de establecer un proyecto integrador que afecta el entorno urbano de la ciudad. Con la información del PUGS (2022). De acuerdo con los datos recopilados por la institución y su proyección, la ciudad cuenta con una población de **387.309 habitantes**.

Cantón	POBLACION EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ambato	342.529	346.973	351.477	356.009	360.544	365.072	369.578	374.068	378.523	382.941	387.309

Tabla No. 1. Población de Ambato. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).

Muestra:

El Barrio Bellavista se encuentra en la parroquia Huachi Loreto y su ubicación se extiende alrededor del Estadio Bellavista, el cual es visible en la figura No. 34. Este vecindario se extiende desde la Av. 13 de Abril hacia el norte, la Av. Bolivariana hacia el noreste, la Av. Los Chasquis hacia el sureste, la Av. Los Incas hacia el sur y la Av. Pichincha hacia el oeste, tal como se puede observar en las figuras 33 y 34. El Barrio

Bellavista abarca aproximadamente el 8,14% de la superficie total de la parroquia, lo que lleva a estimar una población de alrededor de **2.334 habitantes**.

Territorios	Parroquias	Superficie Urbana (ha.)
URBANO (Ambato)	Atocha Ficoa	357,52
	Celiano Monge	527,38
	Huachi Chico	615,7
	Huachi Loreto	319,49
	La Merced	198,65
	La Península	471,8
	La Matriz	374,58
	Pishilata	1759,13
	San Francisco	51,18
TOTAL		4675,43 ha.

Tabla No. 2. Superficies Urbanas de Ambato. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).



Figura No. 32. Superficie del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).

Muestreo:

Se considera para una mejor obtención de datos que el muestreo sea mixto. El rango cuantitativo aplicó una muestra probabilista que está diseñada para que los datos

lleguen a ser generalizados en torno a la población con una exactitud prominente, disminuyendo el rango del error que pudiera cometerse al realizar tales generalizaciones (Hernández, 2014).

La fórmula utilizada para este muestreo, según Fischer, citado en el libro de López (2004), reconoce que el tamaño de la muestra se define por la utilización de fórmulas estadísticas donde se desarrollará la aplicación del estudio desde la comunicación mediante información precisa y el porcentaje de error depende de la lógica del investigador, por ello para una buena precisión, según el proyecto, se opta por un 10% de margen de error, debido a las dimensiones de la muestra y la homogeneidad de la población.

La fórmula es:

$$m = \frac{N}{(N - 1) * K^2 + 1}$$

- m= muestra
- N= Población o universo
- K= margen de error (puede ser 10%, 5%, 2%) para la fórmula, el porcentaje a usar debe ser expresado en decimales.

En el proyecto se transforma en:

$$m = \frac{2.334}{(2.334-1)*0.10^2+1}$$

lo que se traduce en una muestra para la encuesta de **96 personas**.

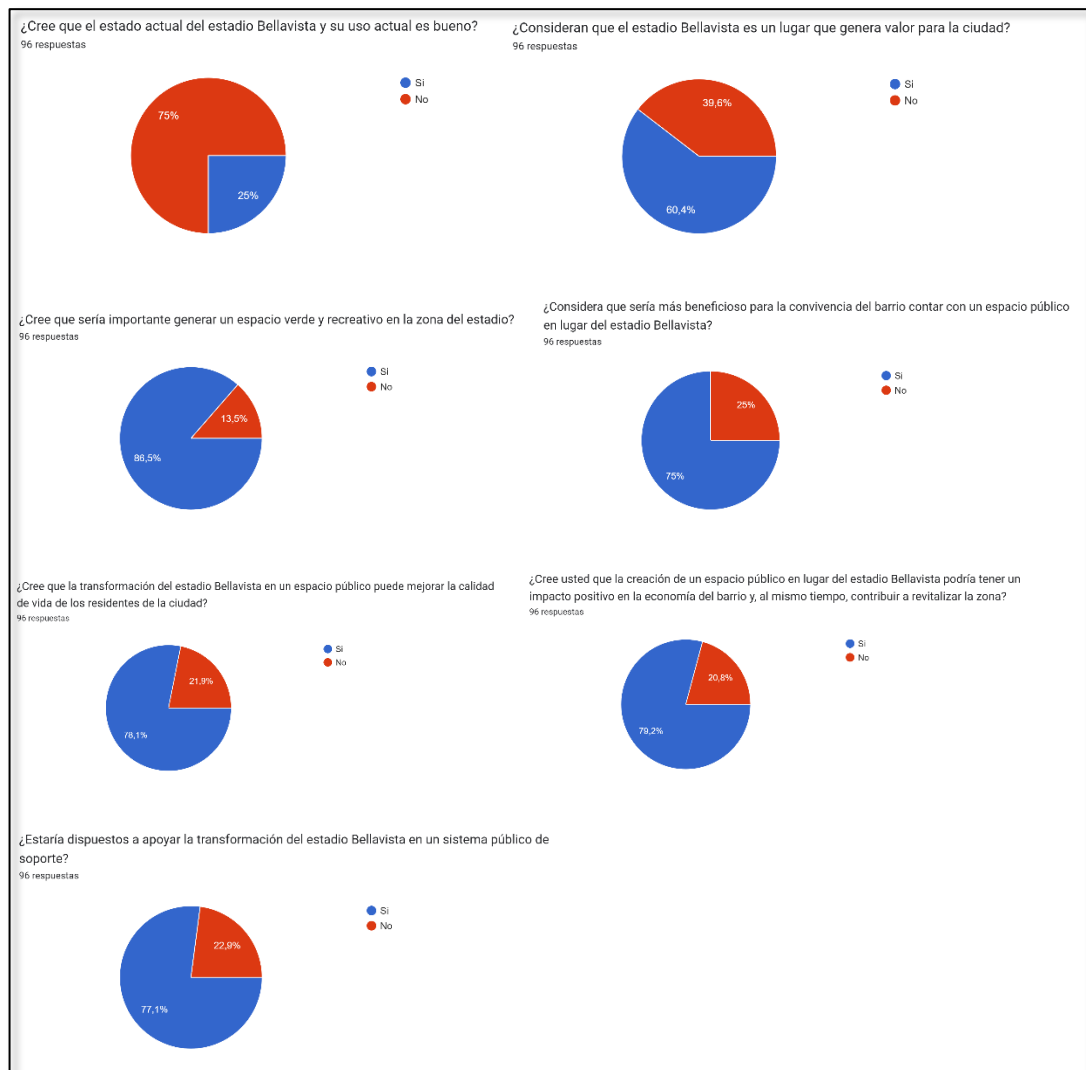


Figura No. 33. Encuesta – Habitantes del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).

En el rango cualitativo, se empleará la metodología de grupo de enfoque con el fin de “generar y analizar la interacción entre individuos y como se construyen los significados en cada integrante de este, de siete a 10 casos por grupo, al menos un grupo por tipo de población” (Hernández, 2014). En este caso, se contó con la participación de la directiva del Barrio Bellavista, como representantes de la ciudadanía de la comunidad y como grupo homogéneo de población.

Tema:	"Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte".
Autor:	Freddy Steve Ramos Aguilar
Personajes:	Directiva del Barrio Bellavista
Ubicación:	Barrio Bellavista, Ambato, Tungurahua, Ecuador
Fecha:	05 de mayo del 2023
CUESTIONARIO:	
1. ¿Qué opinan del estado actual del estadio Bellavista y su uso actual?	
2. ¿Consideran que el estadio Bellavista es un lugar que genera valor para el barrio?	
3. ¿Qué importancia le dan al hecho de tener un espacio verde y recreativo en la zona del estadio?	
4. ¿Considera que sería más beneficioso para la convivencia del barrio contar con un espacio público en lugar del estadio Bellavista?	
5. ¿Cómo creen que la transformación del estadio Bellavista en un espacio público puede mejorar la calidad de vida de los residentes del barrio?	
6. ¿Qué tipo de actividades les gustaría ver en el espacio público que reemplazaría el estadio Bellavista?	
7. ¿Cree usted que la creación de un espacio público en lugar del estadio Bellavista podría tener un impacto positivo en la economía del barrio y, al mismo tiempo, contribuir a revitalizar la zona?	
8. ¿Estaría dispuestos a apoyar la transformación del estadio Bellavista en un sistema público de soporte? ¿Por qué?	

Figura No. 34. Focus Group – Directiva del Barrio. Elaboración Propia (2023).

2.3 Técnicas o Herramientas de análisis

- Técnicas bibliográficas: Fuentes primarias y de apoyo bibliográfico.
- Técnicas de representación: Mapas, sistemas GIS, planos, narrativas visuales, diagramas.
- Técnicas de observación: mapeos.
- Técnicas aplicadas al proyecto o a la investigación: muestra probabilística, grupo de enfoque.

CAPÍTULO III INVESTIGACION DE CONTEXTO - DIAGNÓSTICO

3.1. Análisis externo

Al desarrollar una propuesta proyectual es necesario comprender el impacto del proyecto a implementar, por ello se realizó un análisis PEST para evaluar los factores externos involucrados directamente con el proyecto en cuestión, evaluando la información importante para identificar los principales elementos que afectarían en el pre-desarrollo de la propuesta.

3.1.1. Político

Para el adecuado desarrollo del territorio, se demuestra la presencia de leyes que aportan a la creación de este tipo de proyectos. Desde el Plan Nacional de Desarrollo se busca mejorar la calidad de vida de la población a través de la creación de espacios verdes e incentivando las actividades al aire libre fortaleciendo la conservación del patrimonio natural que ayuden a la reducción de la contaminación y se adapte mejor a los efectos del cambio climático. Todo esto con acciones coordinadas entre los ministerios del ambiente, agricultura y ganadería y el Instituto Nacional de Biodiversidad. (Consejo Nacional de Planificación, 2017).

Otro instrumento del análisis es la LOOTUGS, este sirve para conocer el alcance normativo de leyes y normativas. En el contexto de los sistemas públicos de soporte, es aplicable en todas las categorías de la normativa, a nivel macro en planes parciales, meso en unidades de actuación urbanística y micro en los derechos de adquisición de predios con potencial de consolidación de una zona. (LOOTUGS, 2016). Por ello, en la actualidad las normas y leyes estipuladas tienen el alcance necesario para promover la propuesta.

3.1.2. Económico

Para promover el desarrollo de las ciudades, los recursos económicos recaudados por los gobiernos descentralizados se distribuyen para actividades de diversa índole. La Municipalidad de Ambato para 2022 cuenta con 159 millones de dólares netos, de los cuales se destinó 23.7 millones de dólares para intervenciones dentro de la ciudad (GADMA, 2022). Esto se traduce en un 15% del uso del presupuesto general para suplir la infraestructura en la urbe.

3.1.3. Social

A nivel social la dinámica urbana que maneja el territorio carece de un apropiamiento del bien natural, esto influye directamente en el uso y aprovechamiento del espacio público y el área verde que afecta a los demás aspectos debido al desarrollo inequitativo de las ciudades en nuestro contexto. La integración sociocultural es diferente ya que no se percibe una identidad marcada debido a la localización y privatización espacial, algo que debe fortalecerse desde las reformas legales de incentivación al cuidado y uso del área verde y espacio público con una implementación del nuevo urbanismo, centralizando estos espacios y convirtiéndolos en lugar de encuentro. (Carrión, 2008)

3.1.4. Tecnológico

Para mejorar la gestión urbana de Ambato, se ha optado por utilizar sistemas SIG que permitan valorar de manera más precisa las diversas variables que influyen en la vida cotidiana de la ciudad. El GADMA ha implementado en su plataforma web mapas SIG que abarcan toda la información básica necesaria de la zona urbana de la ciudad, como información de todos los predios de la zona urbana de Ambato, líneas y paradas de buses, localización de monumentos importantes y ubicación de instalaciones municipales donde realizar trámites. Estas medidas marcan un punto de partida significativo en la mejora y organización de la gestión urbana.

3.2 Análisis interno



Figura No. 35. Superficie del Barrio Bellavista. Elaboración Propia (2023).

3.3. Resultados del diagnóstico de la situación actual (contexto)

Ubicación

El proyecto se desarrolló en la ciudad de Ambato, proponiendo un sistema público de soporte, a escala macro en el barrio Bellavista. La intervención, a nivel meso, se destinó al terreno del estadio Bellavista. Mientras que la intervención arquitectónica, como nivel micro, se establece en los diferentes bloques de los graderíos del estadio, para configurar un punto articulador de la ciudad a nivel zonal.

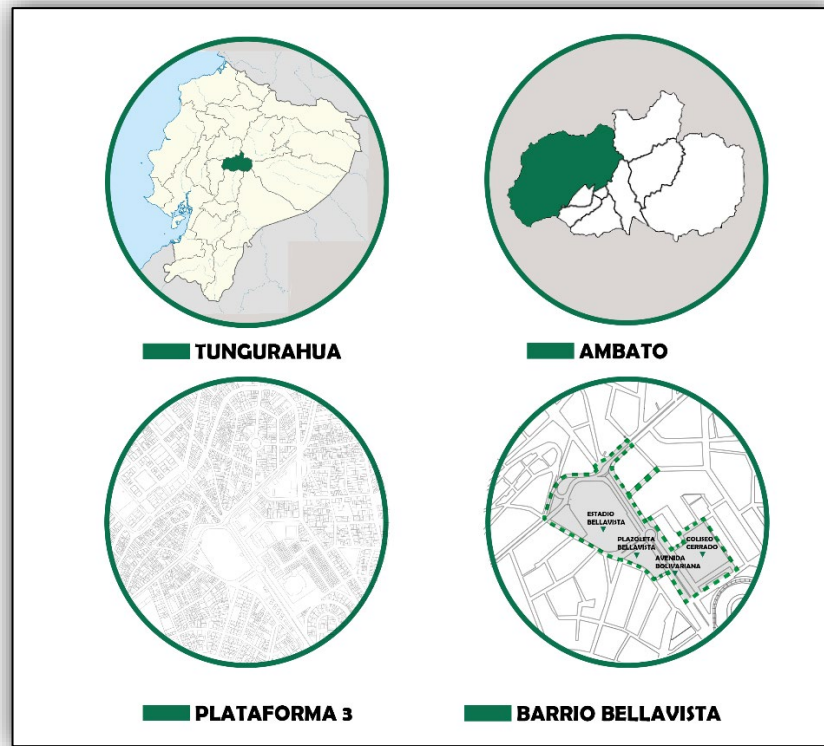


Figura No. 36. Ubicación Contexto en situación actual. Elaboración Propia (2023).

En la figura No. 38 se observa la ubicación del proyecto, que consiste en el Plan Base del proyecto que se desarrolla en los actuales terrenos del estadio Bellavista, la plaza Bellavista, un tramo de la Av, Bolivariana y el coliseo cerrado de deportes de Ambato. Estos elementos forman el sistema público de soporte para el adecuado desarrollo sostenible de la ciudad, siendo el terreno del estadio Bellavista es un punto principal para generar el sistema.

Análisis Morfológico

La forma urbana de las ciudades ha cambiado la dinámica de interacción entre los elementos sociales y físicos, tanto en aspectos internos como externos del entorno. Al examinar la estructura urbana interna, identificando patrones espaciales que son cruciales para determinar su funcionamiento. Christopher Alexander identifica los

principios que permiten acercarse a un análisis específico donde precisa la forma física, los elementos y el contexto desde su carácter para una lectura sencilla de las dinámicas del territorio, estos son los planos, construcciones y uso de suelo (Alexander, 1980).



Figura No. 37. Zonificación de Acciones Actual. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).

Al examinar el barrio Bellavista a nivel plano, se identificó que se encuentra consolidado de manera consistente, su trama urbana es irregular, aunque la mayoría de terrenos tienen un tamaño proporcional entre ellos, actualmente los terrenos de mayor tamaño son destinados solo a equipamientos. El uso de suelo está sujeto a limitaciones que dependen del entorno edificado. El área más extensa es residencial baja como zona de mejora urbana que pueden ser modificadas, edificaciones de uso mixto como zonas de regulación donde sus funciones dependen de la actividad del sector y el sector depende de sus actividades y zonas de transformación que pueden ser cambiadas tanto estructural como de uso propiamente (PUGS, 2022).

La lectura de la ciudad en la zona de intervención es analizada desde varios puntos donde se identifica la variabilidad de flujos, comportamiento de eventos, llenos y vacíos y su relación con lugares y elementos importantes de la zona para interpretar su dinámica en el territorio.

- a) Flujos: El desarrollo de la zona se basa en la ubicación estratégica del sector, priorizando la circulación vehicular en las vías principales que experimentan un alto flujo vehicular, donde, para mejorar este flujo, se han implementado intercambiadores viales en las intersecciones entre la Av. Bolivariana y Quis Quis, así como en la intersección de las Calles Urdaneta, Milagro y Calle Oriente. Todas ellas con una mayor densidad urbana.

El flujo peatonal se intensifica debido a los equipamientos existentes: En la Avenida Bolivariana por la Unidad Educativa Hispano América, en la calle Azuay por la Unidad Educativa Emanuel y por la Avenida Quis Quis por la Unidad Educativa González Suárez. Todos estos flujos en direcciones de las instituciones hacia el centro de la ciudad, en su mayoría por la calle Mascota y este se disminuye en todas las calles aledañas del barrio.

- b) Lugares: En el imaginario urbano de la zona y la concepción social de la población los puntos de permanencia activa existentes de la zona son los centros educativos, con actividades educativas y recreativas, entre ellos: las unidades educativas González Suárez, Hispano América, Emanuel, el Colegio Murialdo.

- c) Eventos: Las actividades que se desarrollan en la zona y en las áreas próximas son de ámbito cultural, que solo funcionan en momentos específicos del año, como la Fiesta de la Fruta y el Sol de Noviembre. Estos eventos se llevan a en su mayoría en el Coliseo Cerrado de Deportes, mientras que los partidos de la liga nacional de Fútbol se celebran con una frecuencia de una vez cada dos meses en el estadio Bellavista.

- d) Vacíos: Se identifica en la zona vacíos funcionales debido a la consolidación presente en la zona. Estos vacíos se refieren a espacios destinados a circulación

que solo son usados en momentos específicos del año como: parqueadero frente al Coliseo Cerrado de Deportes y la barrera que genera el hueco del viaducto La Mascota.

- e) Elementos: Espacios que se conciben socialmente como espacios físicos que distinguen a la zona y funcionan como puntos de referencia o encuentro como: Unidades Educativas (González Suárez, Hispano América, Emanuel, el Colegio Murialdo), Plazas Comerciales (Plaza Pachano, Mercados: Central, Artesanal, Modelo) e infraestructuras deportivas (Coliseo Cerrado de Deportes y Estadio Bellavista).



Figura No. 38. Lectura de la ciudad Actual. Elaboración Propia. (2023).

En la figura No. 40. Este análisis recopilado tiene una relación directa con el elemento principal a intervenir que es el estadio Bellavista de manera física y objetiva, así como subjetiva desde una concepción social y de la realidad urbana de la zona.

Análisis de Uso de Suelo

La ordenanza actual de la ciudad determina la zonificación de la ciudad, que divide la ciudad en zonas residenciales, comerciales, múltiples e industriales, en base a las condiciones y características físicas, biofísicas y morfológicas. El proyecto se encuentra en la Plataforma 3 en la Parroquia Huachi Loreto y San Francisco que tiene en su mayoría zona residencial de baja densidad con zonas múltiples en las avenidas Quis Quis, Avenida El Rey y Avenida Los Chasquis, con equipamientos urbanos en la Avenida Bolivariana.

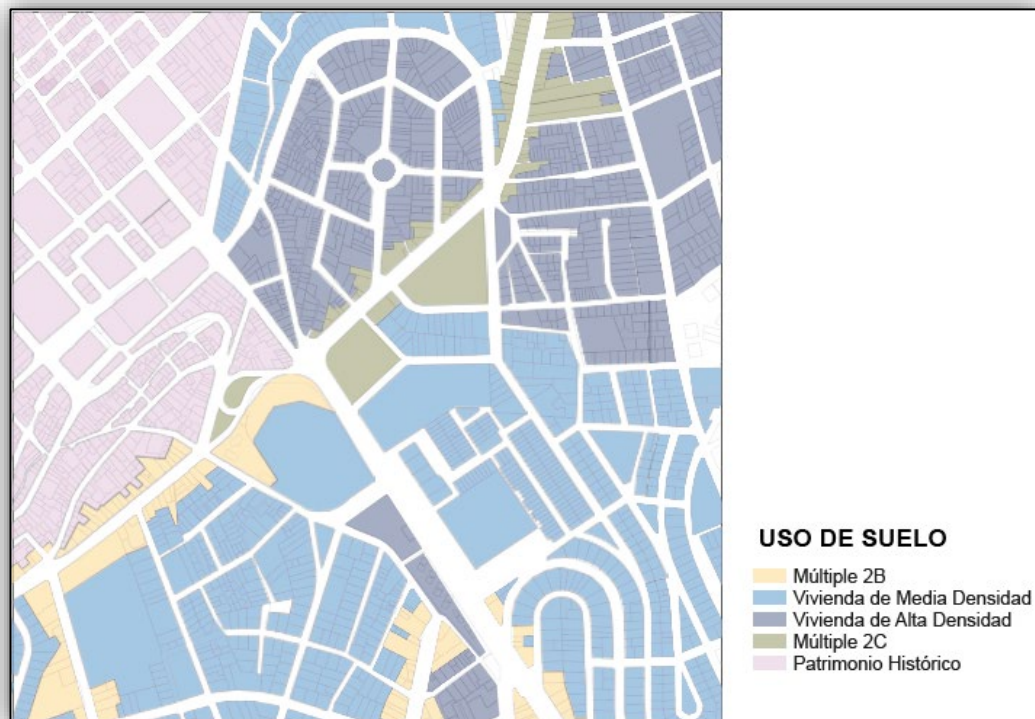


Figura No. 39. Uso de Suelo Actual. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).

Como se observa en la figura 41. El Polígono de Intervención del proyecto abarca una extensa zona residencial y áreas de uso múltiple dividido en dos tipos: 2B de vivienda con comercio o servicios en general y 2C de vivienda con comercio

especializado que genera más flujo. Estos conectados a componentes claves a nivel ciudad como principal zona el centro de la ciudad, así como a ejes estructurantes de abasto de servicios los equipamientos a nivel ciudad, donde destacan el Coliseo Cerrado de Deportes, el estadio Bellavista y la Unidad Educativa Hispano América (PUGS, 2022).

Análisis de Equipamientos de Área Verde y Recreación

La Plataforma 3 de la zona urbana de Ambato se subdivide en dos parroquias: Huachi Loreto y San Francisco. Cada una se somete a un análisis individual de su área verde y sus espacios públicos, los cuales se dividen en diversas escalas que depende del radio de influencia que ejercen en su entorno.

EQUIPAMIENTOS URBANOS						
Equipamiento	Huachi Loreto			San Francisco		
	Barrial	Ciudad	Zonal	Barrial	Ciudad	Zonal
Recreación	2	2	-	-	-	-
Área Verde	9	-	4	2	-	2
TOTAL	11	2	4	2	0	2

Tabla No. 3. Equipamientos Urbanos de la plataforma urbana 3. Adaptado de: PUGS GADMA (2022).

Cabe destacar que el PUGS determina al Área Verde tanto a los parques como las plazas de superficie de concreto o césped. Por ello la presencia de varios de estos espacios en la zona no basta para garantizar la definición precisa de área verde y en la categoría de equipamientos de recreación se incluye a espacios con juegos para niños, canchas públicas, coliseos y estadios, aunque su uso no necesariamente sea accesible al público en general.

Al realizar un levantamiento actual de la zona se categoriza de otra forma a estos espacios. Como se observa en la figura No. 43. La relación que tienen estos equipamientos es fragmentada y carece de un centro de conexión fundamental para un

funcionamiento adecuado. Esta realidad urbana nos lleva a considerar que, el espacio que ocupa el estadio Bellavista desde una perspectiva morfológica podría desempeñar el papel de un centro que logre, de alguna manera, unir estas zonas desconectadas, generando así un recorrido fluido entre estos espacios.

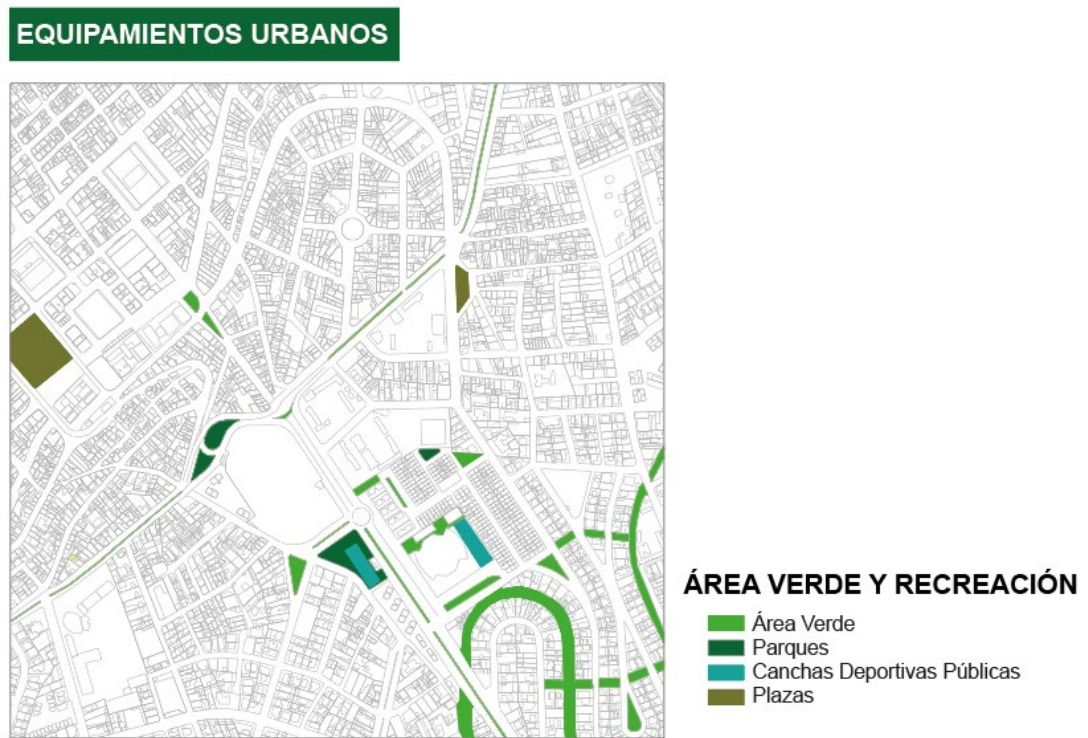


Figura No. 40. Equipamientos Urbanos Actuales. Elaboración Propia. (2023).

Análisis General de la Situación Actual

Al realizar un análisis general de la situación actual, como se puede apreciar en la figura No. 44. Se determina que es de vital importancia el fortalecimiento del espacio público, la mejora y creación de más áreas de recreación y el mejoramiento de los flujos urbanos con el objetivo de potenciar la zona para un uso más adecuado y habitable de la ciudad.



Figura No. 41. Análisis General del Espacio Público. Elaboración Propia. (2023).

3.4. Estrategias de Intervención (urbana y arquitectónica)

Según la LOOTUGS (2016) los sistemas públicos de soporte son la dotación de infraestructura necesaria en una zona, incluyendo el espacio físico como de servicios básicos. Estos aspectos son únicos y adaptados a las necesidades de la zona, en todas las escalas de intervención. Por ello, es indispensable generar actividades según las necesidades de los habitantes de la zona para conectar, transformar y recuperar el espacio urbano-arquitectónico y el paisaje, en cada punto intervenido mediante estrategias específicas en cada espacio de la intervención.

Intervención a nivel Macro

El flujo urbano óptimo sostenible se origina a partir de la combinación de un espacio público y una trama verde consistente como elementos estructurales que sirven como base de una movilidad articulada (Velásquez, 2015). Lograr una

movilidad multimodal implica transformar el tejido urbano existente, otorgando prioridad a los peatones y reduciendo la dependencia al vehículo, sin comprometer su libre circulación. Esto precisa configurar el espacio de manera que, a partir de múltiples actividades, el paisaje se vea modificado dependiendo de la función asignada a cada área.

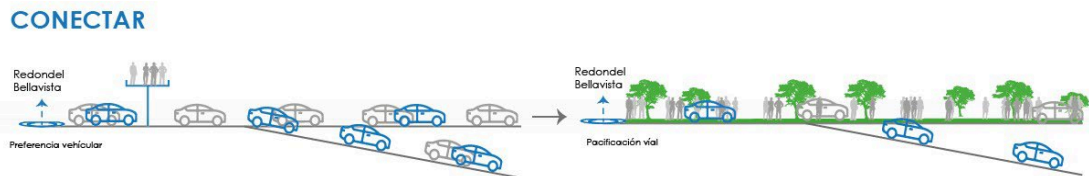


Figura No. 42. Estrategias Nivel Macro de conexión. Elaboración Propia. (2023).

En el imaginario urbano, se busca conectar desde el espacio público y la trama verde el barrio Bellavista con los demás sectores de la plataforma urbana 3. La mejora de las conexiones entre el entorno y la intervención con zonas de parqueo e islas de descompresión para transporte público que fomenten la movilidad multimodal, así como la creación de espacios con accesibilidad universal y trama verde. Generando flujos más propicios para el desplazamiento peatonal y la descongestión vehicular, eliminando barreras físicas y visuales existentes, aliviando el tráfico.

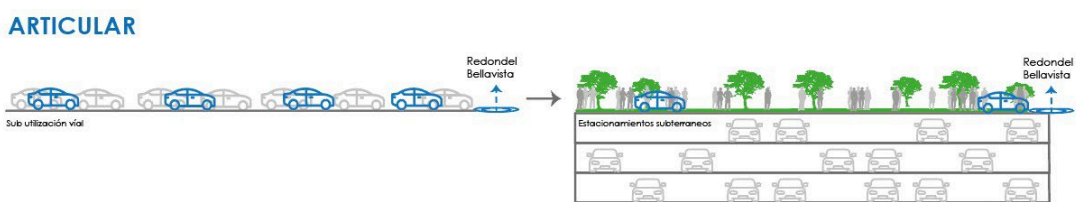


Figura No. 43. Estrategias Nivel Macro de articulación. Elaboración Propia. (2023).

Intervención a nivel Meso

El sistema público de soporte tiene como punto de articulación el estadio Bellavista, que se destacan por sus características morfológicas, su conexión directa con las arterias viales principales y su proximidad al centro de la ciudad. Se busca una transformación del estadio, eliminando las barreras físicas y visuales que contienen la

cancha. Generando una relación con el entorno, cumpliendo un papel de sutura desde tejer recorridos, reunir masas y contextualizar las necesidades de la población generando vínculos continuos entre ellos y el entorno. (Colautti, 2013).

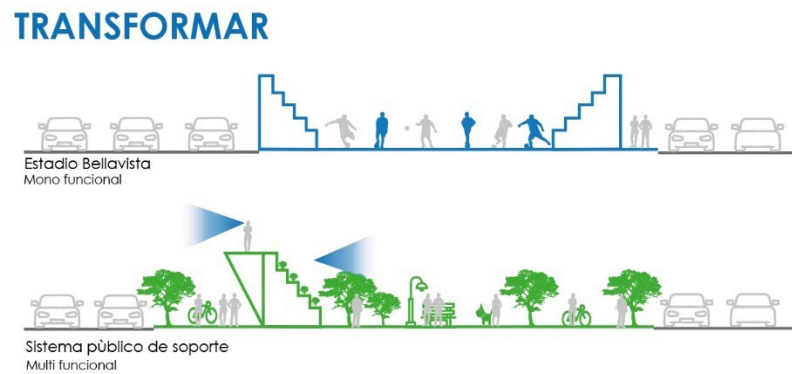


Figura No. 44. Estrategias Nivel Meso de Transformación. Elaboración Propia. (2023).

Intervención a nivel Micro

En esta etapa se analiza la fase arquitectónica que parte con una estrategia de convivencia espacial, mediante una integración entre las diversas actividades dentro del proyecto. En estos términos, es fundamental recuperar la memoria histórica del estadio, manteniendo su emblemática tribuna con sus murales y el bloque principal, como contenedor de espacios construidos, necesarios para el funcionamiento del sistema público de soporte, disminuyendo la huella de carbono y fomentando el reciclaje urbano mediante jardineras en los graderíos de esta, dando vitalidad a estas estructuras y convirtiéndolas en elementos multifuncionales.

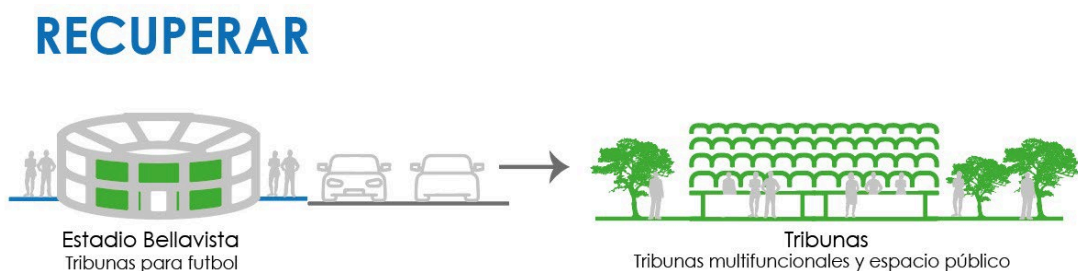


Figura No. 45. Estrategias Nivel Micro de Recuperación. Elaboración Propia. (2023).

Los sistemas públicos de soporte abarcan una variedad de tipologías y espacios se adaptan de una manera: lineal, focal o nodal. Por ello, el objetivo de articular estos espacios son los flujos y desplazamientos dentro y fuera de la intervención que generen un espacio público compatible, con identidad, pertenencia e integración social (Velásquez, 2015).

Las estrategias implementadas buscan la transformación del espacio del estadio Bellavista, recuperando el espacio público y dotando de área verde al barrio Bellavista. Este vecindario emblemático de la ciudad como uno de los primeros barrios edificados luego del terremoto, mejorando la accesibilidad para el flujo peatonal, implementando estrategias puntuales que dan como resultado un sistema público de soporte.

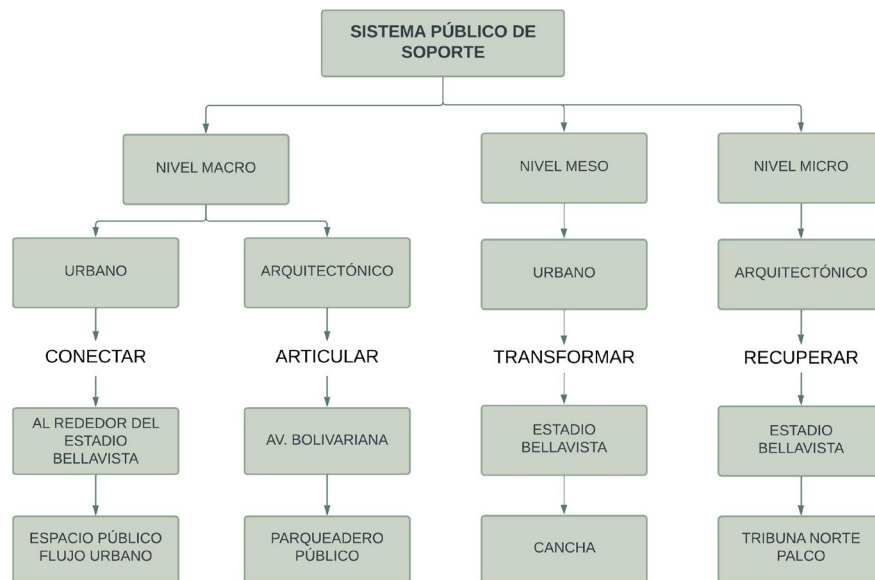


Figura No. 46. Estrategias Urbano-Arquitectónicas en todos los niveles. Elaboración Propia. (2023).

CAPÍTULO IV DESARROLLO DE LA PROPUESTA

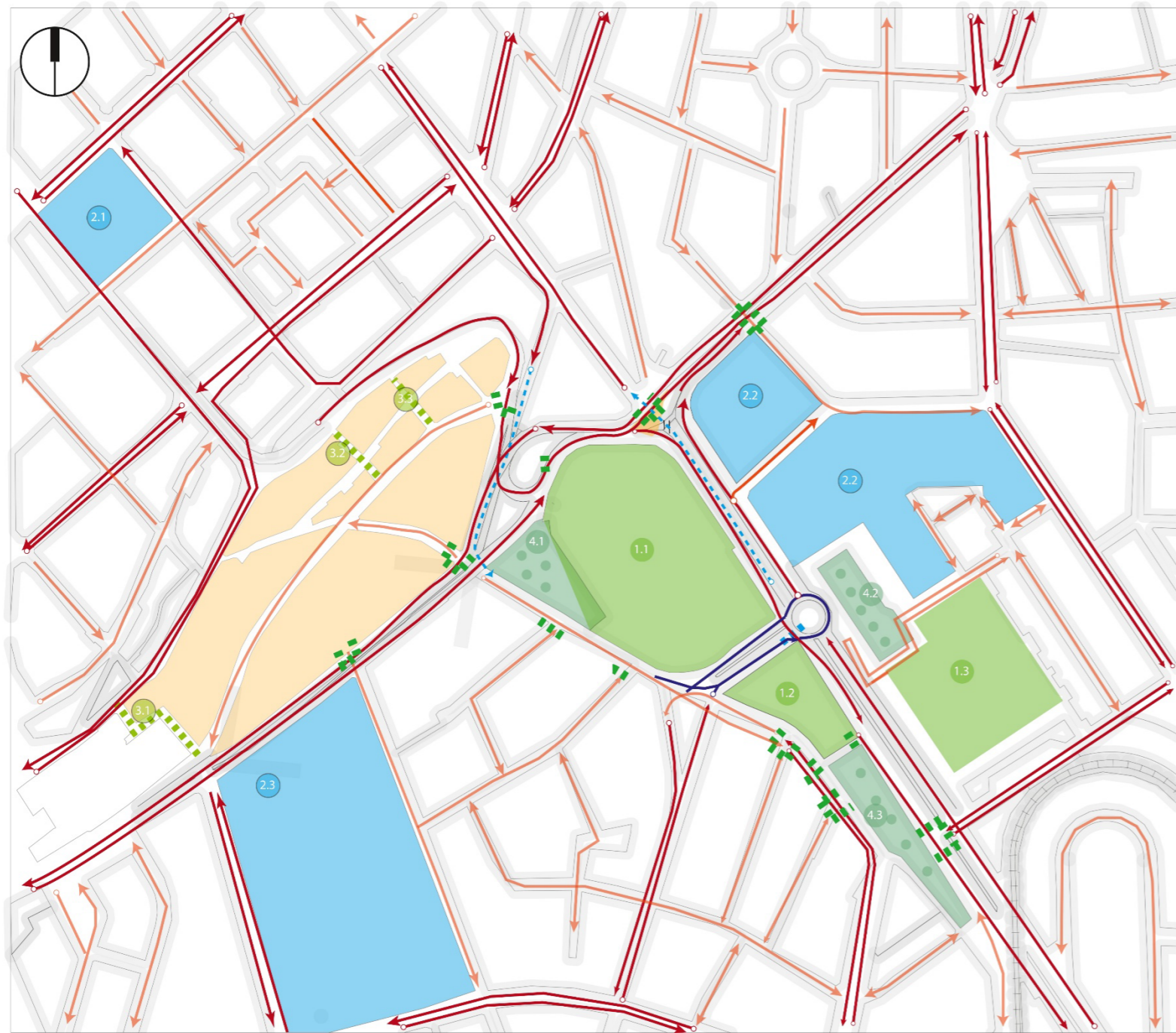
4.1. Descripción general de la propuesta

La propuesta se basa en un proyecto urbano-arquitectónico fundamentado a partir de la identificación del problema, análisis de información bibliográfica y de campo. Los mapeos se presentarán en láminas A3 formato horizontal, que contemplan el estado actual del territorio en general, así como la forma específica en el lugar de intervención, siendo este el estadio Bellavista.

La primera etapa del proyecto abarca la identificación, para lo cual se obtuvo un Plan Base a nivel macro, involucrando la cartografía de la plataforma urbana 3, con el objetivo de analizar los flujos peatonales y vehiculares (ver anexo 1), llenos y vacíos (ver anexo 2), equipamientos (ver anexo 3) y trama verde (ver anexo 4).

En la etapa de establecer, se realiza un análisis basado en el tramo de intervención a modo de Plan Base con el objetivo de concluir específicamente la relación directa del proyecto con su entorno próximo, estableciendo estrategias que aborden de manera específica a las problemáticas de la ciudad y del barrio Bellavista, buscando brindar respuestas adecuadas a dichas situaciones.

En la etapa de proyectar, se presenta la propuesta a nivel macro, nivel meso y nivel micro, cada una con sus correspondientes estrategias urbano-arquitectónicas, en el cual, durante el proceso de diseño, se tiene en cuenta los diferentes niveles de intervención, utilizando esquemas, implantaciones, planos, cortes, axonometrías, detalles constructivos y renders. Estos elementos son utilizados para que muestren de manera más eficaz el desarrollo del proyecto de transformación del estadio Bellavista a un sistema público de soporte.



PUNTOS DE INTERVENCIÓN

1 SISTEMA PÚBLICO DE SOPORTE COMO CENTRO DE ACCIÓN INTERVENIDO

Generar este espacio público como un corazón de manzana dónde se concentren las actividades y los puntos de partida y llegada generando así una centralidad espacial que conecte mediante las calles circundantes a los equipamientos de la zona ayudándolo en su desarrollo.

2 EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS DE ALTA ROTACIÓN

Con la finalidad de plantear una red de equipamientos de alta rotación, se han seleccionado aquellas instituciones existentes proximas a la Unidad Educativa Hispano América, que como senala el PEI, sean atractores y generadores de altos fujos peatonales constantes a lo largo de todo el día. Se han identificado tres edificaciones educativas ubicadas estratégicamente, en la Av. Bolivariana, en la Av. Quis Quis y la Av. Cevallos.

3 MEJORA INTEGRAL DE LAS ESCALINATAS rosado

Con la finalidad de plantear una relacion entre todos los equipamientos existentes se plantea la creacion de elemntos que nos inviten a circular por las vías del barrio Generar una economia naranja donde intervengan todos los habitantes del alrededor y ofrezcan servicios extras a los usuarios.

4 MIXTICIDAD DE VIVIENDA

Lo que se busca es que estas vivienda interactúen con la ciudad y no se vean recluidas dentro de muros , estos tienen que aportar algo a la ciudad , por lo que una de las estrategias es crear un plan de actividades dentro de estos espacios para que se creen espacios comunales culturales avivando el barrios y creando espacios seguros.

5 USO VIAL COMPARTIDO Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL INTERVENIDO PARCIALMENTE

La red peatonal incluye la regeneración de los espacios como calles, banquetas, y puentes peatonales que potencialice la caminabilidad y cree un sistema urbano continuo donde esta circulación universal desarrolle vitalidad para la comunidad, eliminando barreras, como obstáculos físicos, de comunicación y de actitud, que dificultan la capacidad de las personas de tener una participación plena en la movilidad.

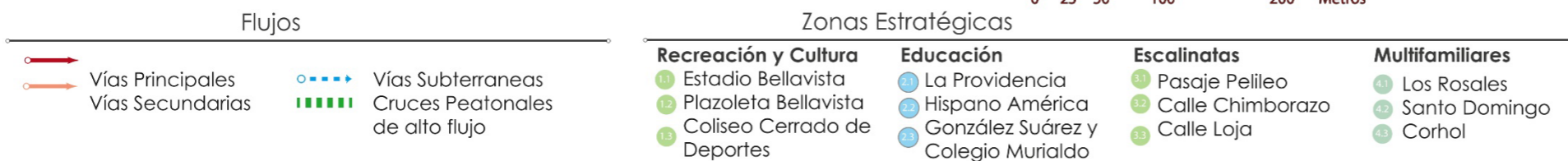


Figura No. 47. Plan Base. Elaboración Propia. (2023).



PUNTOS DE INTERVENCIÓN

Recreación y Cultura

- 1.1 Estadio Bellavista
- 1.2 Plazoleta Bellavista
- 1.3 Coliseo Cerrado de Deportes

Puntos de Conexión Directa

- 2.1 Centro de Ambato
- 2.2 Ingahurco- Izamba
- 2.3 Mercado mayorista
- 2.4 Mall - UTA
- 2.5 Paseo shopping

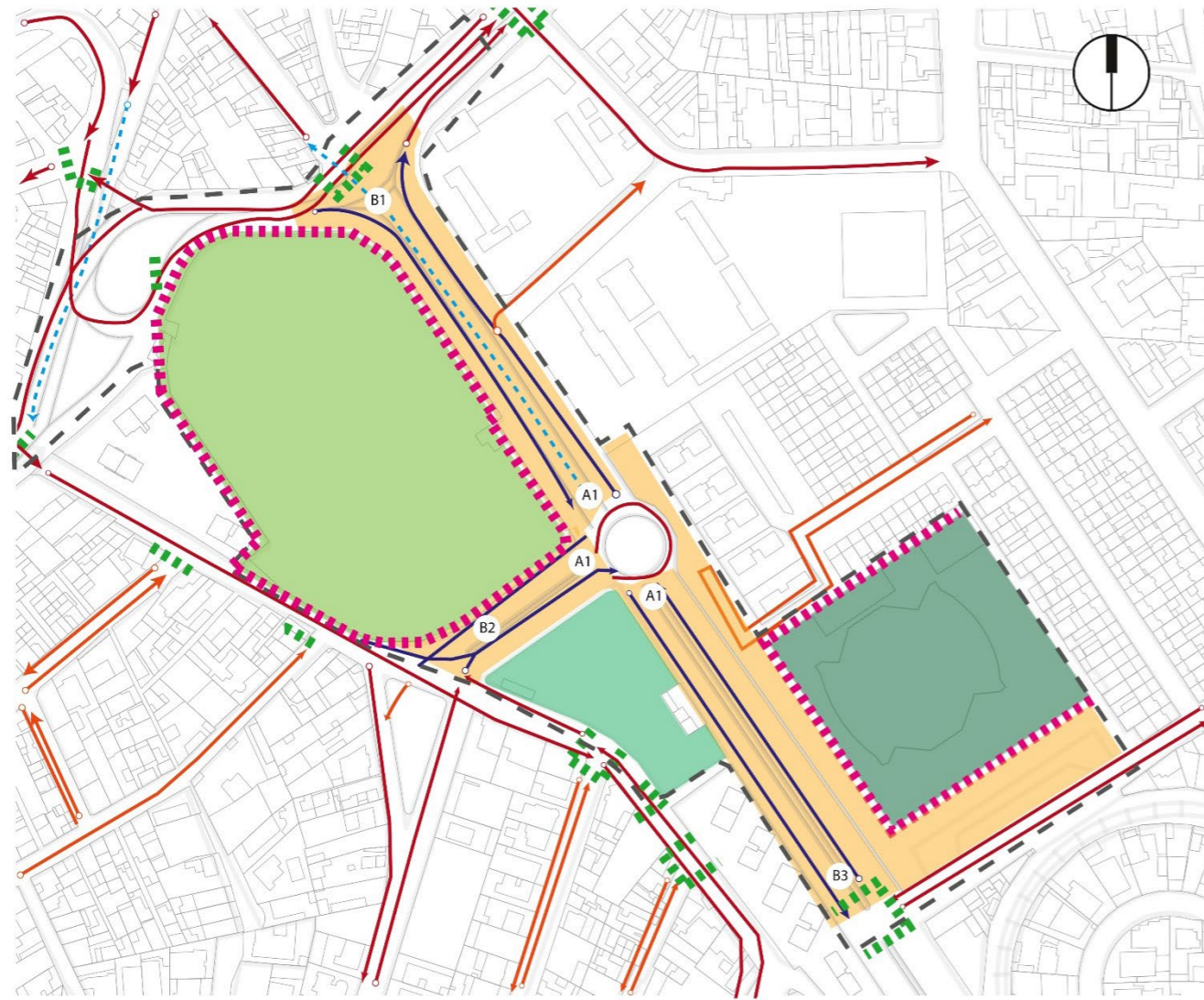
Puntos de Conexión Directa

- Vías Principales
- Vías Secundarias
- Conectividad
- Punto de interés

JUSTIFICACIÓN: Partiendo de los conceptos del lenguaje de patrones de Christopher Alexander (1977) , donde la caminabilidad es un factor clave. La zona de intervención se selecciona debido a su carencia de caminabilidad y una predominante movilidad vehicular.

En base al tema y a los análisis anteriores se reconoce la importancia de abordar inicialmente la movilidad y los sistemas de soporte como promotores de vitalidad, compactación, consolidación, mejora de la calidad del aire y la percepción de la calidad del espacio público y el paisaje urbano. Sentando las bases para que, a largo plazo, las demás estrategias puedan ser implementadas.

Figura No. 48. Plan Base - Justificación. Elaboración Propia. (2023).



PLANTEAMIENTO URBANO

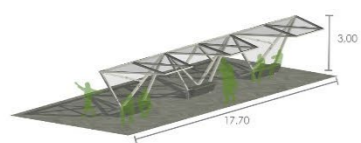
CONECTAR

Generar una movilidad multimodal desde la transformación de las vías principales al rededor de la intervención

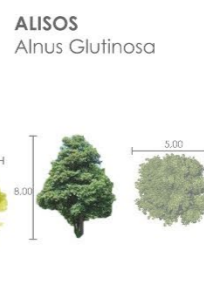
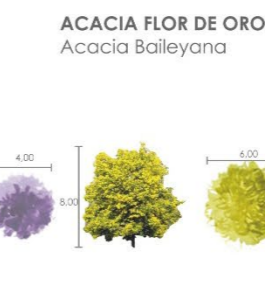
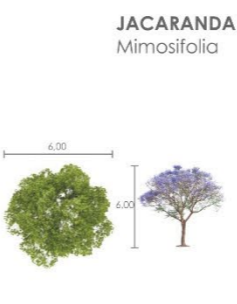
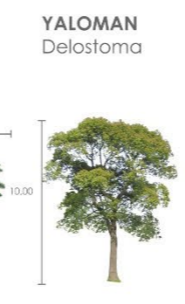
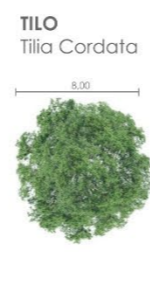
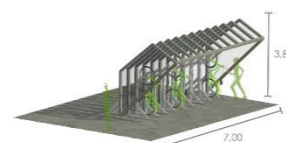
- Estadio Bellavista
- Vías Soterradas
- Vías Principales
- Plazoleta Bellavista
- Cruces Peatonales
- Vías Secundarias
- Coliseo Cerrado de Deportes
- Espacio Público
- Vías Pacificadas
- Zona de Intervención
- Eliminación Barreras Arquitectónicas

Equipamiento

PARADA DE BUSES

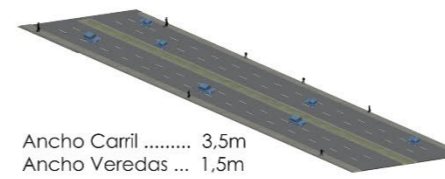


ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS



ESTRATEGIAS URBANAS AV. BOLIVARIANA

Tramo: Azuay - Chiles



Ancho Carril 3,5m
Ancho Veredas ... 1,5m

6 carriles 21m
Parterre 1m
2 veredas 3m

TOTAL 24m



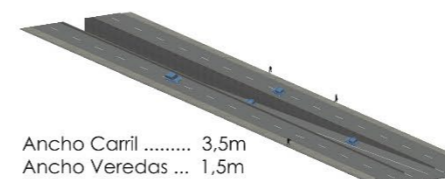
Vegetación:
Jacarandá
Alisos

Ancho Carril 3,5m
Ancho Veredas 3,0m
Parterres Veredas .. 2,0m

4 carriles 14m
2 Parterres 4m
2 veredas 6m

TOTAL 24m

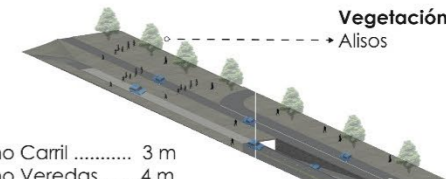
Tramo: Azuay - Quis Quis



Ancho Carril 3,5m
Ancho Veredas ... 1,5m
Parterre Tunel 1m

6 carriles 21m
2 Parterres 2m
2 veredas 3m

TOTAL 25m



Vegetación:
Alisos

Ancho Carril 3m
Ancho Veredas 4m
Parterres Veredas .. 1m

5 carriles 15m
2 Parterres 2m
2 veredas 8m

TOTAL 25m

ESTRATEGIAS URBANAS CALLE AZUAY

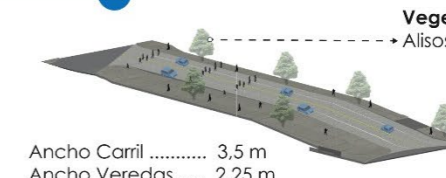
Tramo: Oriente - Bolivariana



Ancho Carril 3,5m
Ancho Veredas ... 1,5m
Parterre 1,5m

4 carriles 14m
1 Parterres 1,5m
2 veredas 3m

TOTAL 18,5m



Vegetación:
Alisos

Ancho Carril 3,5m
Ancho Veredas 2,25m

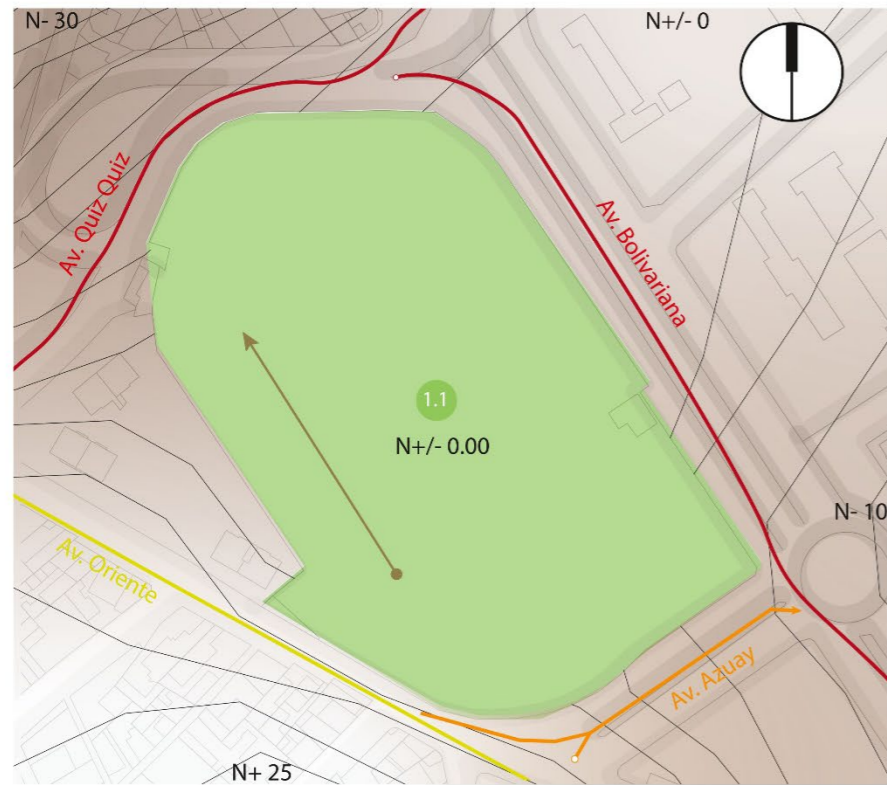
4 carriles 14m
2 veredas 4,5m

TOTAL 18,5m

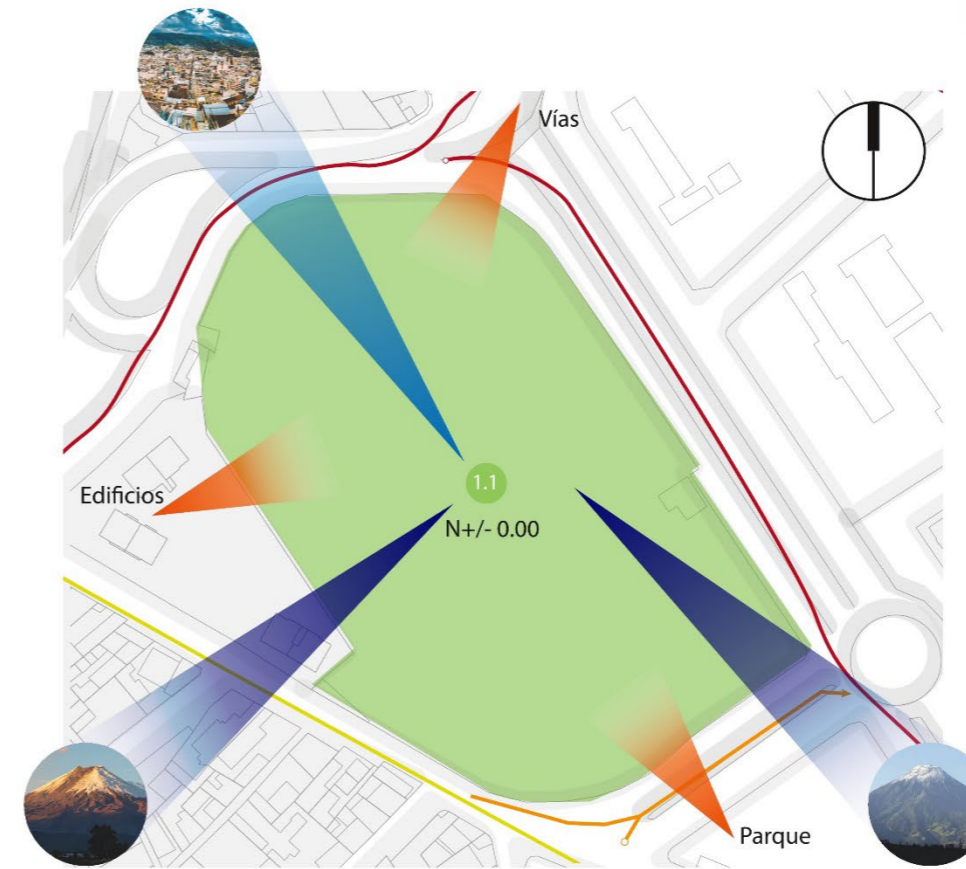
Vegetación

Figura No. 49. Plan Macro - Estrategias Urbanas. Elaboración Propia. (2023).

PLAN MESO Y MICRO - ANÁLISIS URBANO-ARQUITECTÓNICO
ESTADIO BELLAVISTA



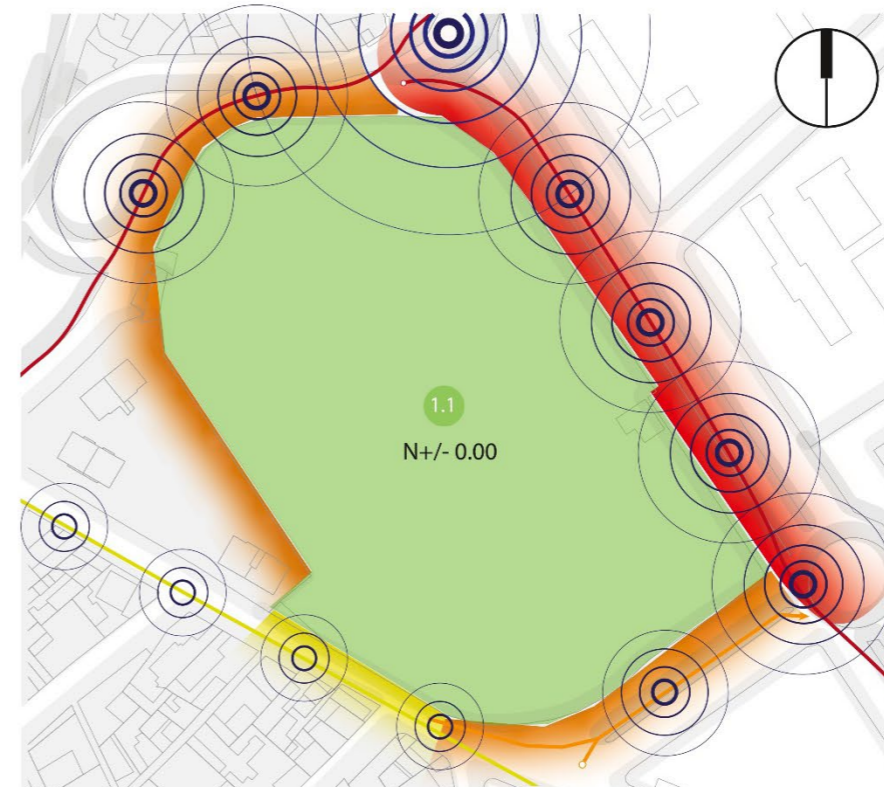
- Topografía y ejes viales**
- Estadio Bellavista
 - Nivel bajo
 - Nivel medio
 - Nivel alto
 - Transito bajo
 - Transito medio
 - Transito alto



- Visuales y atractivos**
- Estadio Bellavista
 - Desde- hacia natural
 - Desde- hacia construido
 - Hacia el terreno
 - Transito bajo
 - Transito medio
 - Transito alto



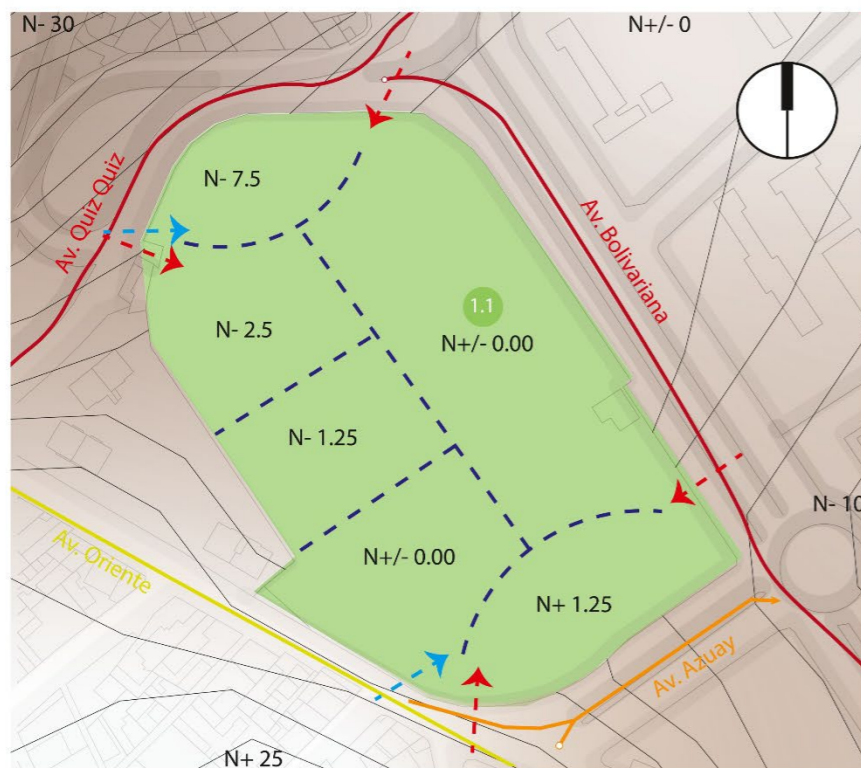
- Asoleamiento y vientos**
- Estadio Bellavista
 - Amanecer
 - Ocaso
 - Flujo de vientos
 - Transito bajo
 - Transito medio
 - Transito alto



- Adaptación urbana y ruidos**
- Estadio Bellavista
 - Actividad alta
 - Actividad media
 - Actividad baja
 - Ruido
 - Transito bajo
 - Transito medio
 - Transito alto

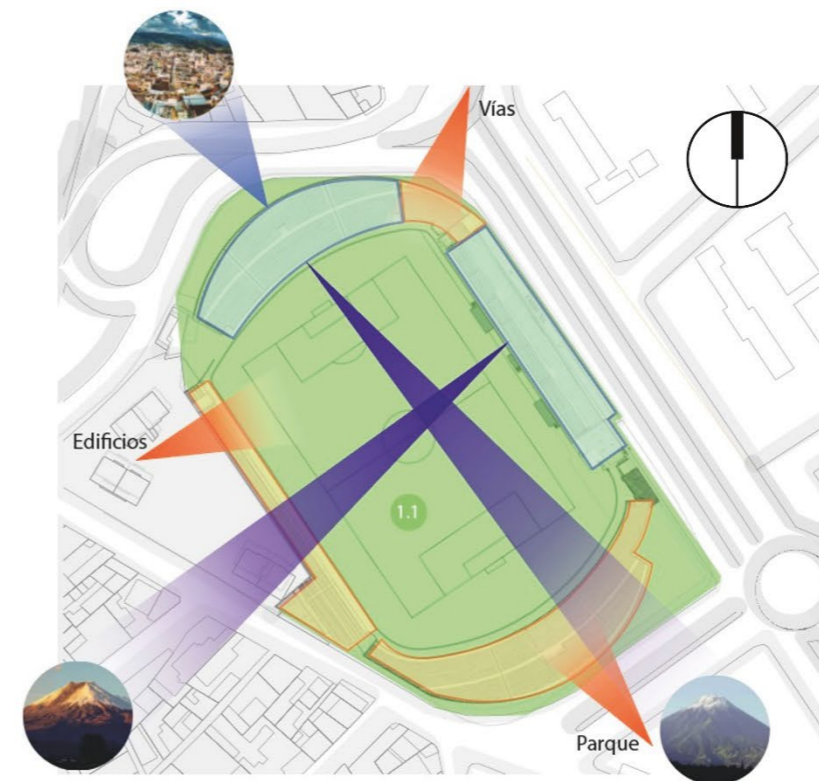
Figura No. 50. Nivel Meso - Análisis. Elaboración Propia. (2023).

PLAN MESO Y MICRO - ESTRATEGIAS URBANO-ARQUITECTONICAS
ESTADIO BELLAVISTA



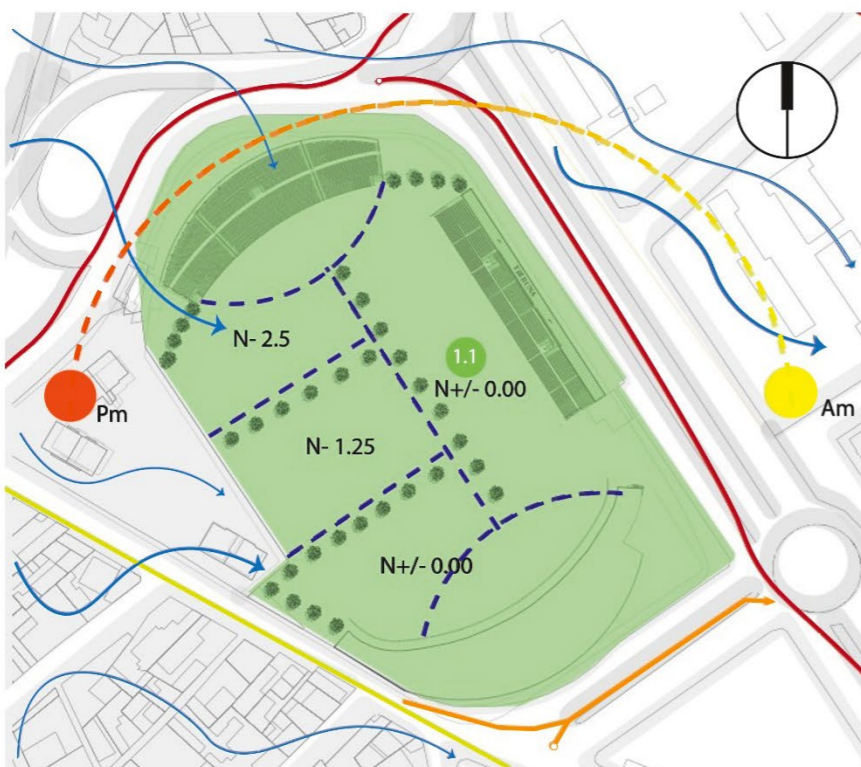
- Ingresos y niveles**
- Estadio Bellavista
 - Nivel bajo
 - Nivel medio
 - Nivel alto
 - Tránsito bajo
 - Tránsito medio
 - Tránsito alto
 - - Adecuación topográfica
 - - Ingresos peatonales
 - - Ingresos vehiculares

1. Aprovechamiento de topografía para generar niveles adecuados para caminabilidad universal.



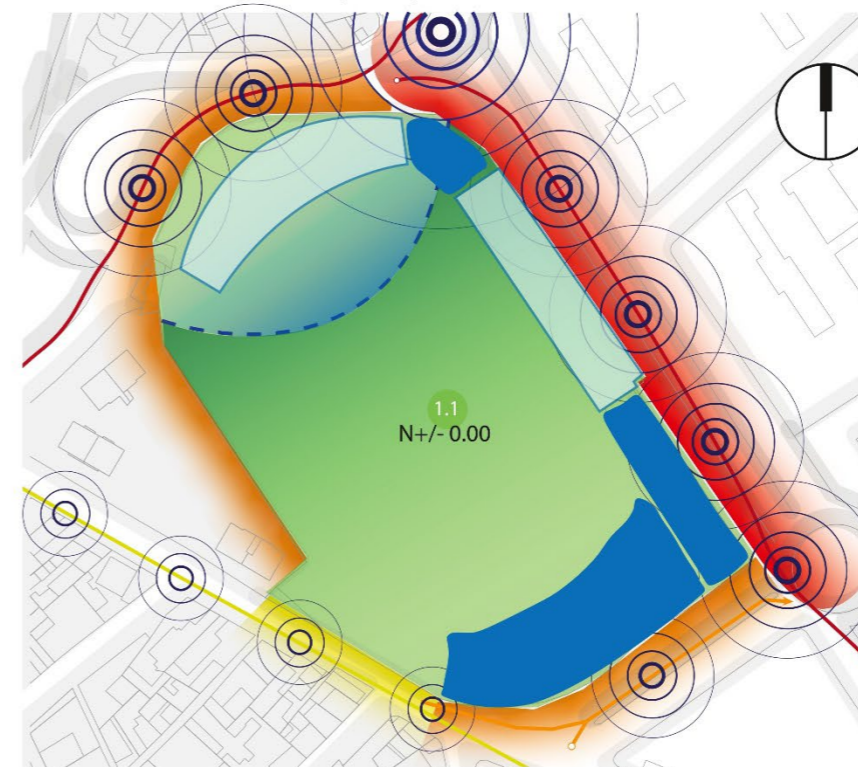
- Aprovechamiento visual**
- Estadio Bellavista
 - Desde- hacia natural
 - Desde- hacia construido
 - Hacia el terreno
 - Tránsito bajo
 - Tránsito medio
 - Tránsito alto
 - Áreas a conservar
 - Áreas a transformar

2. Nueva configuración de bloques construidos para aprovechar las visuales y entes naturales como puntos paisajísticos.



- Asoleamiento y vientos**
- Estadio Bellavista
 - Amanecer
 - Ocaso
 - Flujo de vientos
 - Tránsito bajo
 - Tránsito medio
 - Tránsito alto
 - - Adecuación topográfica
 - - Barreras naturales

3. Uso de vegetación como barreras de protección contra el sol y los vientos, para mayor confort de las personas en el proyecto.



- Adaptación urbana y ruidos**
- Estadio Bellavista
 - Actividad alta
 - Actividad media
 - Actividad baja
 - Ruido
 - Tránsito bajo
 - Tránsito medio
 - Tránsito alto
 - Protección arquitectónica
 - Zona de contemplación
 - Zona activa
 - Zona de transición

4. Uso de algunos volúmenes arquitectónicos como entes de aislamiento de ruido y plazas como espacios de transición.

Figura No. 51. Nivel Meso - Estrategias Urbano-Arquitectónicas. Elaboración Propia. (2023).

4.3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción

INTERVENCIÓN PLATAFORMA 3



IMPLANTACIÓN URBANA ESTADIO - PLAZOLETA - COLISEO

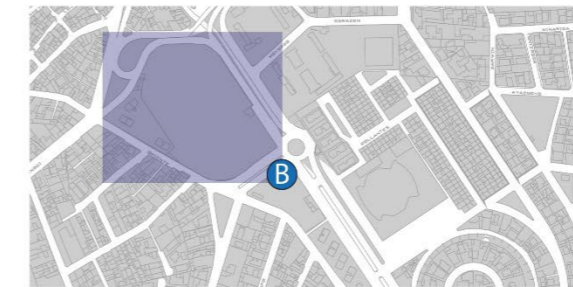


INTERVENCIÓNES URBANAS NIVEL MACRO

- 1 Estadio Bellavista**
 1. Bloque 1 - Tribuna Norte
 2. Bloque 2 - Palco
 3. Zona Activa
 4. Zona Pasiva
 5. Zona de Contemplación
 6. Parqueaderos
 7. Arena de Conciertos
 8. Estacionamiento de Bicicletas
- 2 Avenida Bolivariana**
 1. Pacificación vial
 2. Tunel La Mascota
 3. Parada multimodal de buses Noroeste-Sureste
- 3 Plazoleta Bellavista**
 1. Plaza múltiple
 2. Zona de contemplación
 3. Baterías sanitarias
 4. Entrada peatonal Parqueaderos
 5. Estacionamiento de Bicicletas
- 4 Parqueadero Subterráneo**
 1. Pacificación vial
 2. Plazas de parqueo para 787 vehículos
 3. Entradas vehiculares a parqueaderos
 4. Parada multimodal de buses Sureste-Noroeste
- 5 Entorno Coliseo Cerrado de Deporte**
 1. Plaza múltiple
 2. Canchas de baloncesto
 3. Área infantil
 4. Entrada peatonal Parqueaderos
 5. Zona de área Verde Masiva
 6. Estacionamiento de Bicicletas

Figura No. 52. Nivel Macro – Implantación General. Elaboración Propia. (2023).

IMPLANTACIÓN URBANA-ARQUITECTÓNICA ESTADIO BELLAVISTA



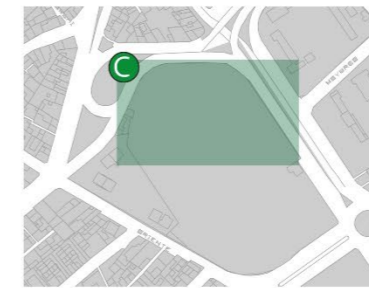
INTERVENCIONES URBANAS NIVEL MESO

- 1 Zona de Contemplación**
1. Jardín Ornamental
- 2 Zona Activa**
1. Cancha de Baloncesto
2. Cancha de Fútbol
3. Canchas Múltiples
- 3 Zona Activa**
1. Juegos infantiles
2. Gimnasio al aire libre
- 4 Arena de Concierto**
1. Explanada principal
2. Escenario
3. Piletas musicales
- 5 Zona Pasiva**
1. Área de Picnic
- 6 Zona Pasiva**
1. Plaza de espera y bienvenida
- 7 Parqueadero**
1. Plazas de parqueo para 36 vehículos

Figura 53. Nivel Meso – Implantación General. Elaboración Propia. (2023).

IMPLANTACIÓN URBANA-ARQUITECTÓNICA ESTADIO BELLAVISTA

TRIBUNA NORTE Y PALCO



INTERVENCIONES ARQUITECTÓNICAS NIVEL MICRO

1 Bloque 1 - Tribuna Norte

1. Plazas de parqueo para 100 vehículos
2. Mirador
3. Restaurante / Cafetería
4. Jardineras Ornamentales
5. Terrazas de Contemplación
6. Graderios de Contemplación
7. Unidad de Policía Comunitaria
8. Servicios Higiénicos

1 Bloque 2 - Palco

1. Graderios para conciertos
2. Sala Comunal
3. Galería memorial Estadio Bellavista
4. Servicios Higiénicos

INTERVENCION PAISAJÍSTICA NIVEL MICRO

Flores

CHILCA Baccharis Latifolia	GAZAÑAS Gazania	LAVANDA Lavandula	MARGARITAS Bellis Perennis
2,00	0,40	0,80	1,50

0 5 10 20 Metros

Figura No. 54. Nivel Micro – Implantación General. Elaboración Propia. (2023).

AXONOMETRÍA CIRCULACIONES - NIVEL MACRO - ARQUITECTÓNICO
PARQUEADERO

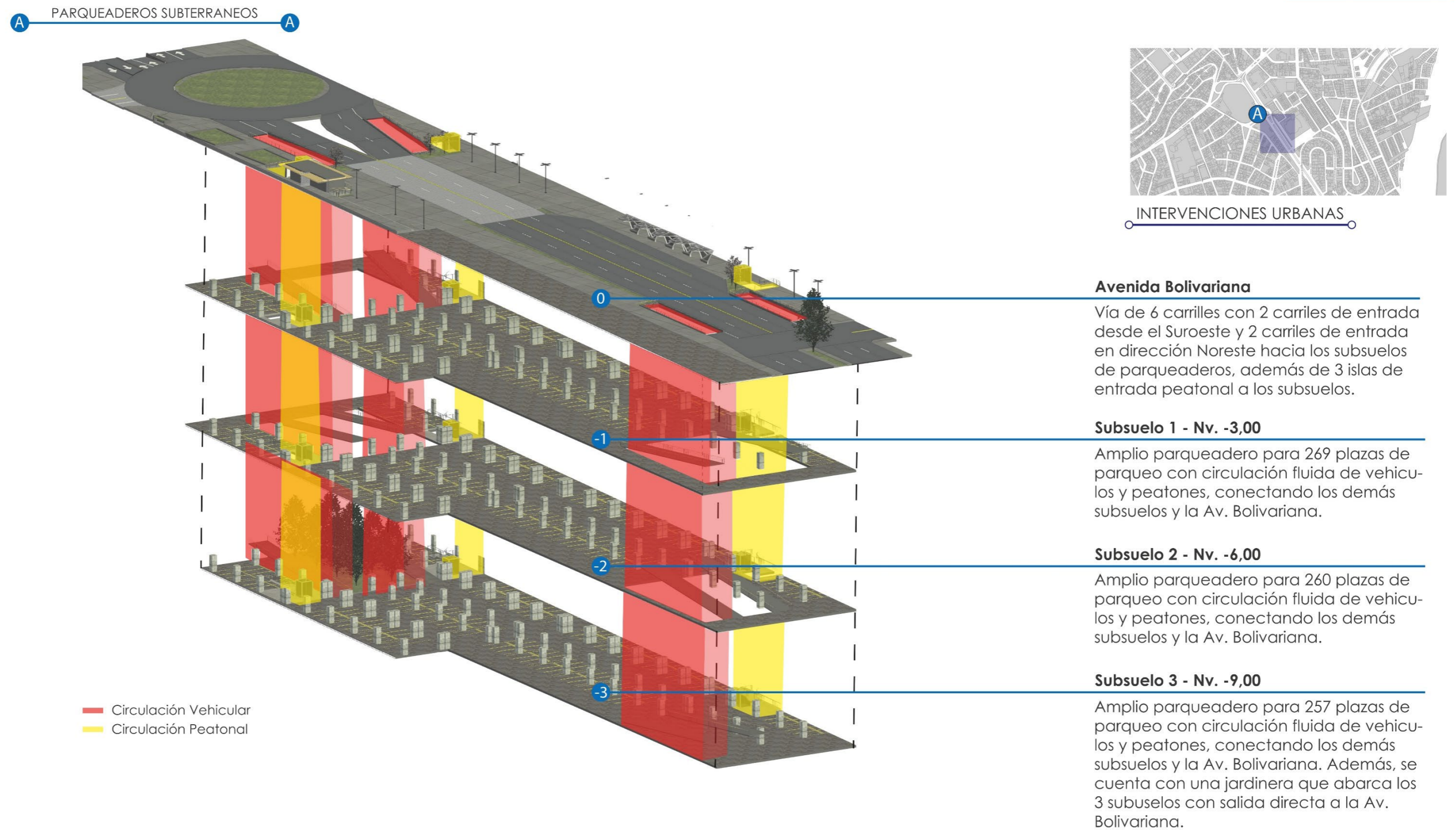
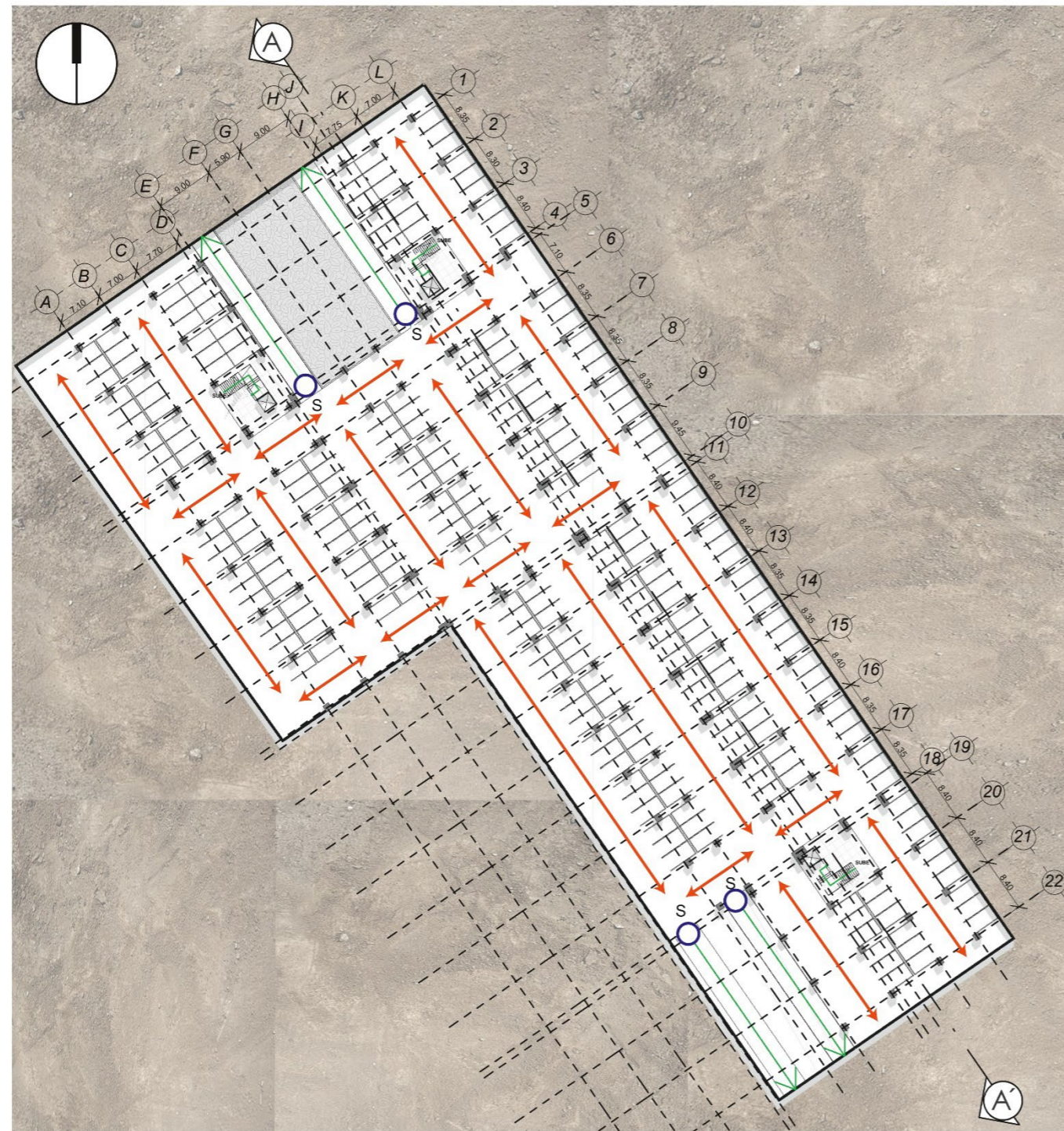


Figura No. 55. Axonometría Circulaciones - Nivel Macro. Elaboración Propia (2023)



ESCALA - 1:750



Amplio parqueadero para 257 plazas de parqueo con circulación fluida de vehículos y peatones, conectando los demás subsuelos y la Av. Bolivariana. Además, se cuenta con una jardinera que abarca los 3 subuselos con salida directa a la Av. Bolivariana.

- RECORRIDO**
- Puntos de ingreso y salida
 - Dirección Vial

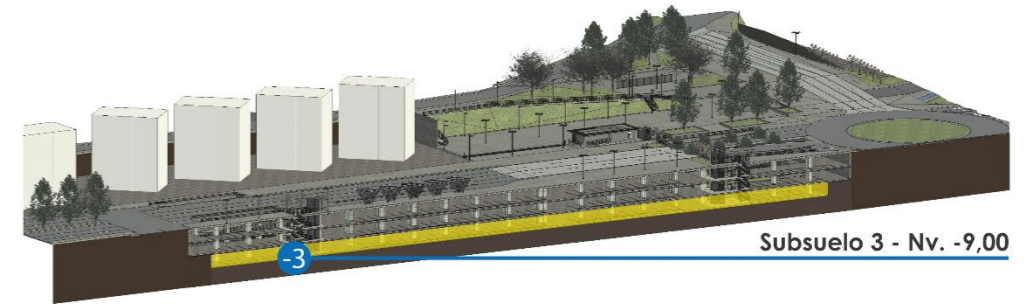
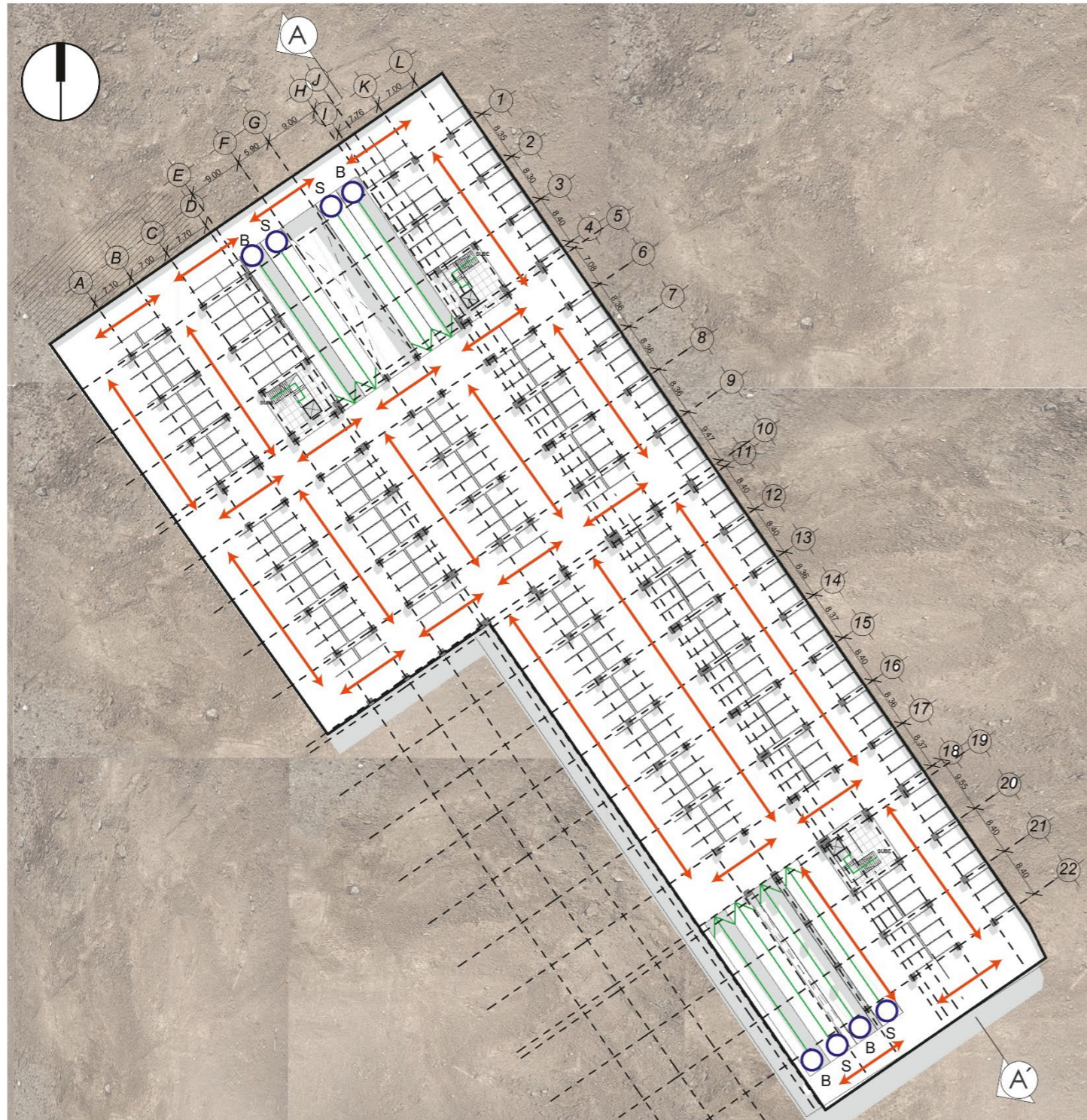


Figura No. 56. Subsuelo 3 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).



ESCALA - 1:750

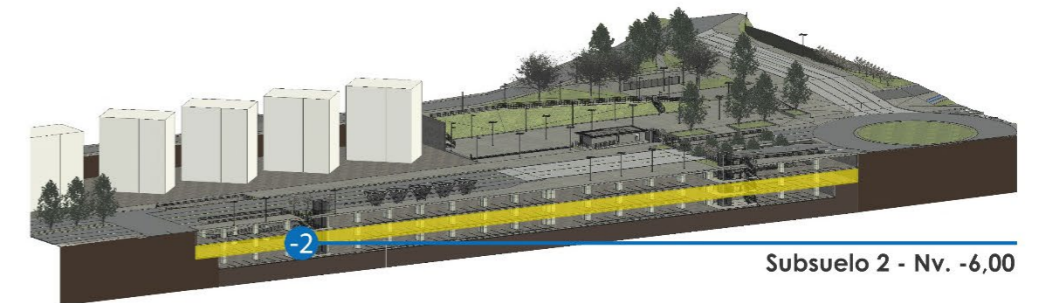
Figura No. 57. Subsuelo 2 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).



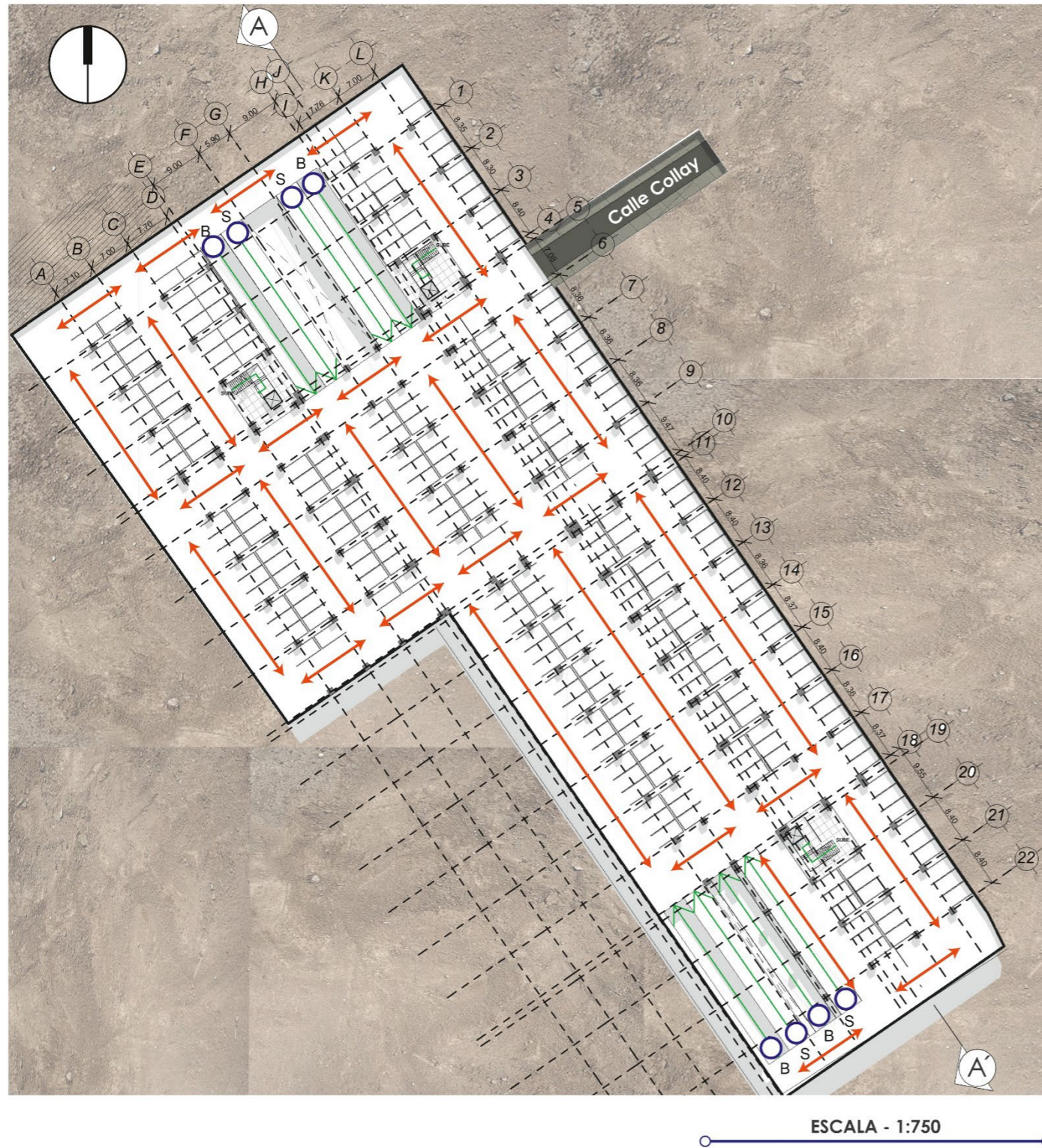
Amplio parqueadero para 269 plazas de parqueo con circulación fluida de vehículos y peatones, conectando los demás subsuelos y la Av. Bolívariana.

RECORRIDO

- Puntos de ingreso y salida
- Dirección Vial



Subsuelo 2 - Nv. -6,00



Amplio parqueadero para 260 plazas de parqueo con circulación fluida de vehículos y peatones, conectando los demás subsuelos y la Av. Bolivariana. Así como una conexión directa a la calle Collay.

RECORRIDO

- Puntos de ingreso y salida
- Dirección Vial

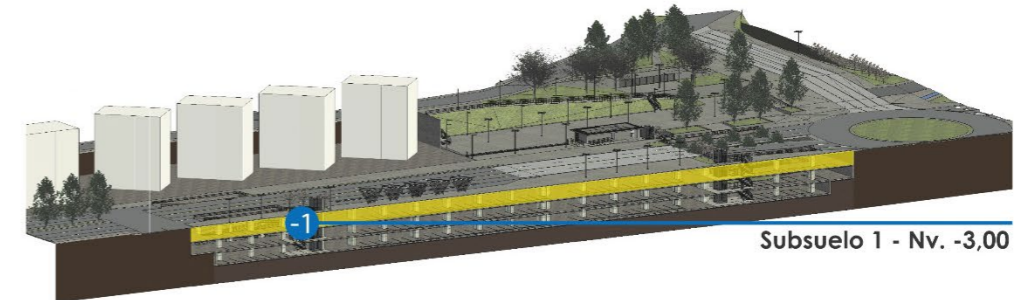
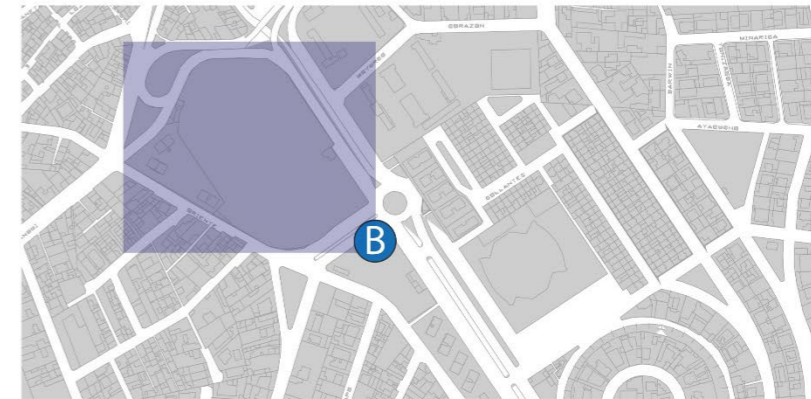


Figura No. 58. Subsuelo 1 del parqueadero subterráneo – Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MESO - URBANO
ESTADIO BELLAVISTA

B CANCHA DEL ESTADIO BELLAVISTA B



RECORRIDO

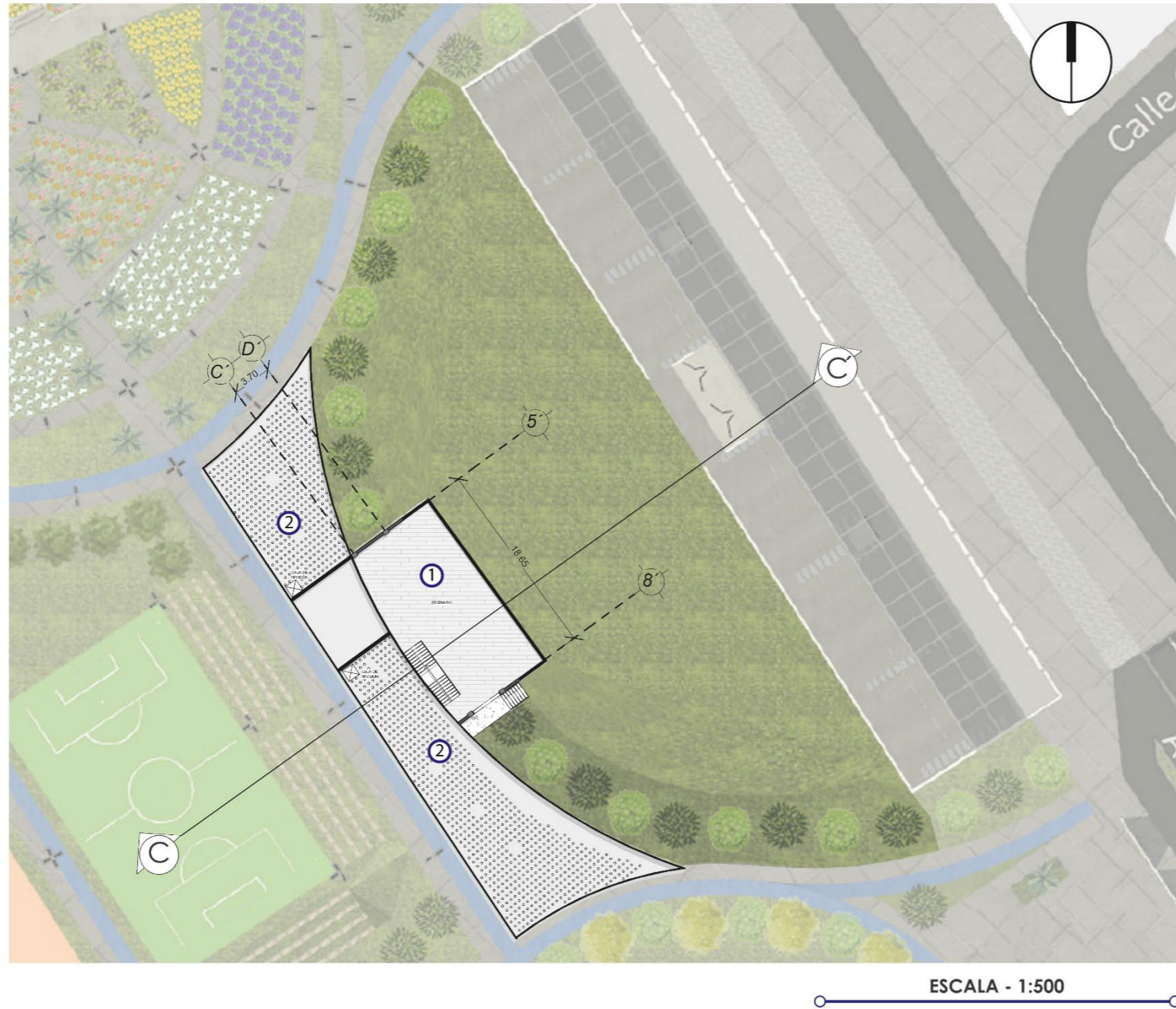
- Puntos de ingreso y salida Peatonal
- Puntos de ingreso y salida Vehicular
- Dirección Vial
- Recorridos Peatonales y Ciclovía Principales
- Recorridos Peatonales Secundarios

Figura No. 59. Plano General – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).



- ESPACIOS
- ① Camerino
 - ② Bodega
 - ③ Baños
 - ④ Armario
 - ⑤ Tanque de Reserva
 - ⑥ Máquinas Tanque de Reserva

Figura No. 60. Plano Camerinos – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).



PLANOS - NIVEL MESO - URBANO
ESTADIO BELLAVISTA

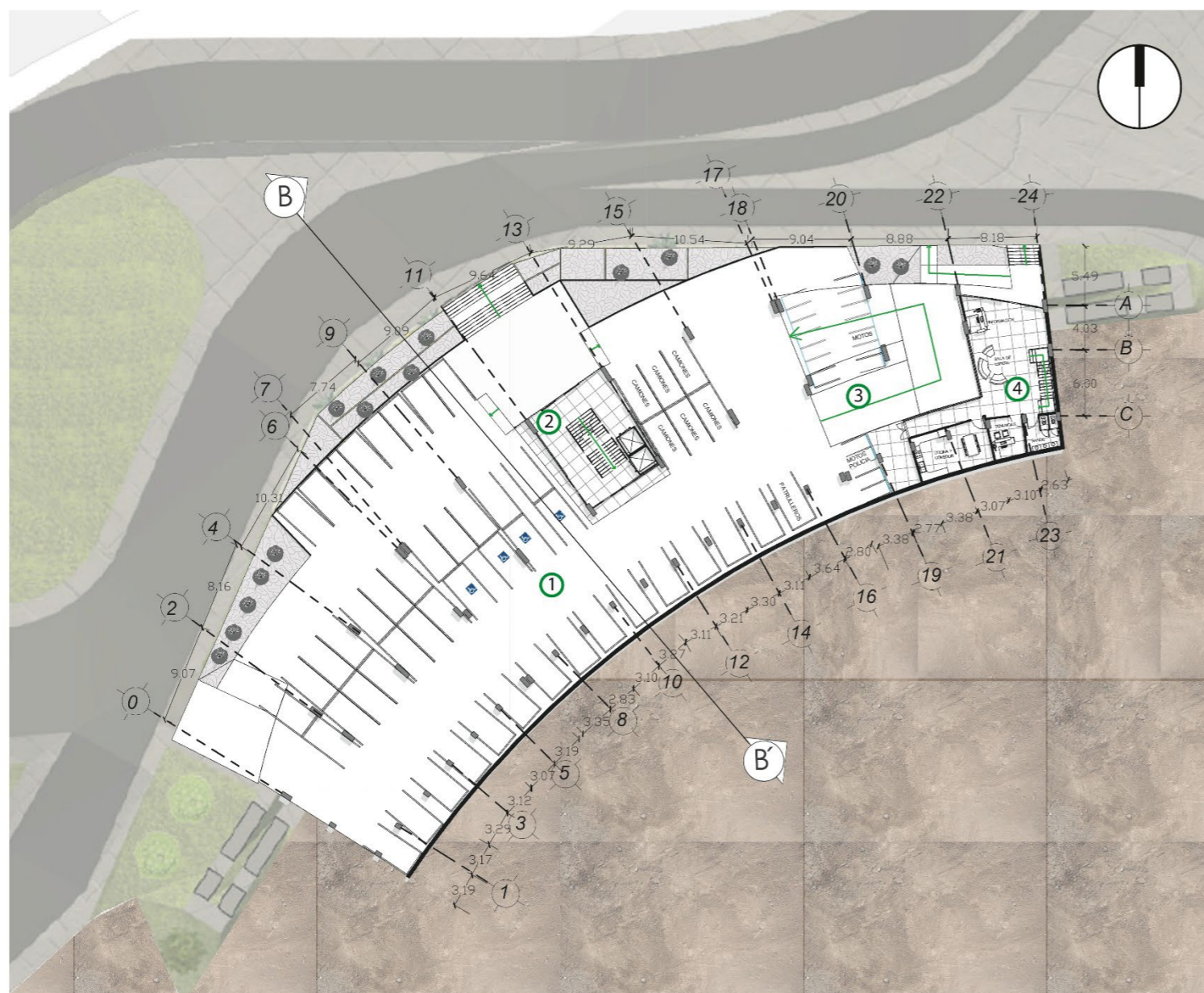


ESPACIOS

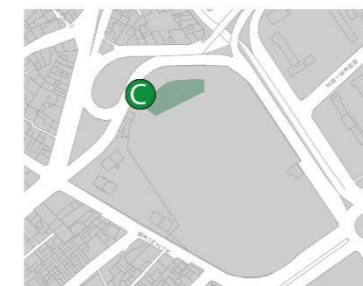
- ① Escenario
- ② Tanque de Reserva

Figura No. 61. Plano Escenario – Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).

TRIBUNA NORTE



ESCALA - 1:500



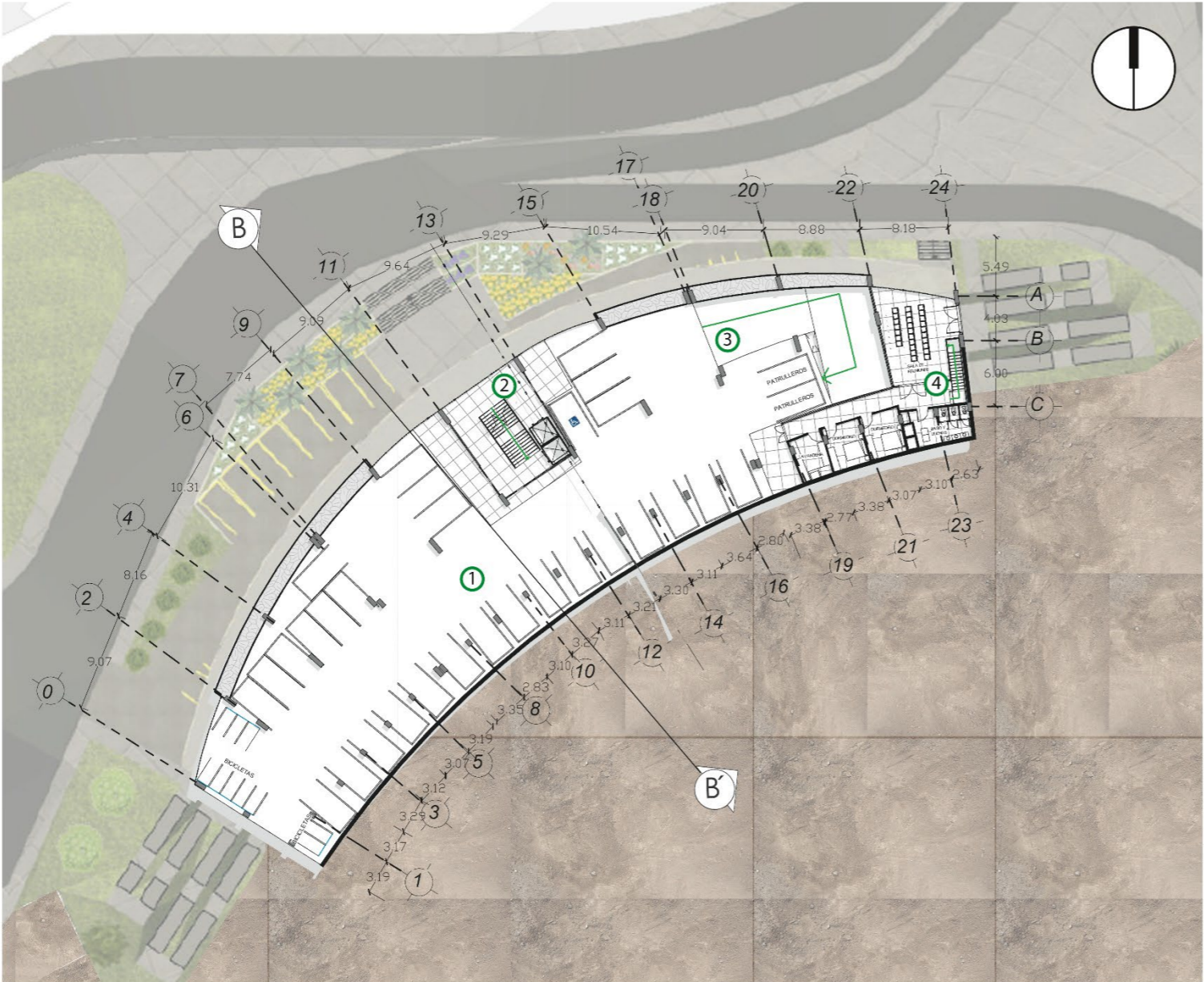
ESPACIOS

- ① Parqueadero
- ② Vestíbulo
- ③ Rampa
- ④ UPC

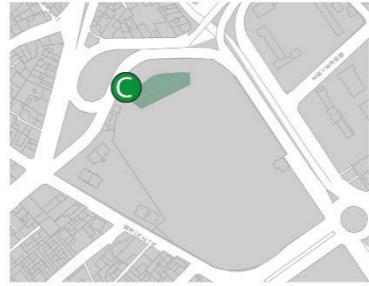
Figura No. 62. Planta Baja – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MICRO - ARQUITECTÓNICO
PLANTA ALTA 1 - Nv. -1.92

TRIBUNA NORTE



ESCALA - 1:500



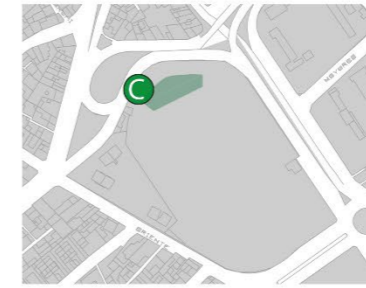
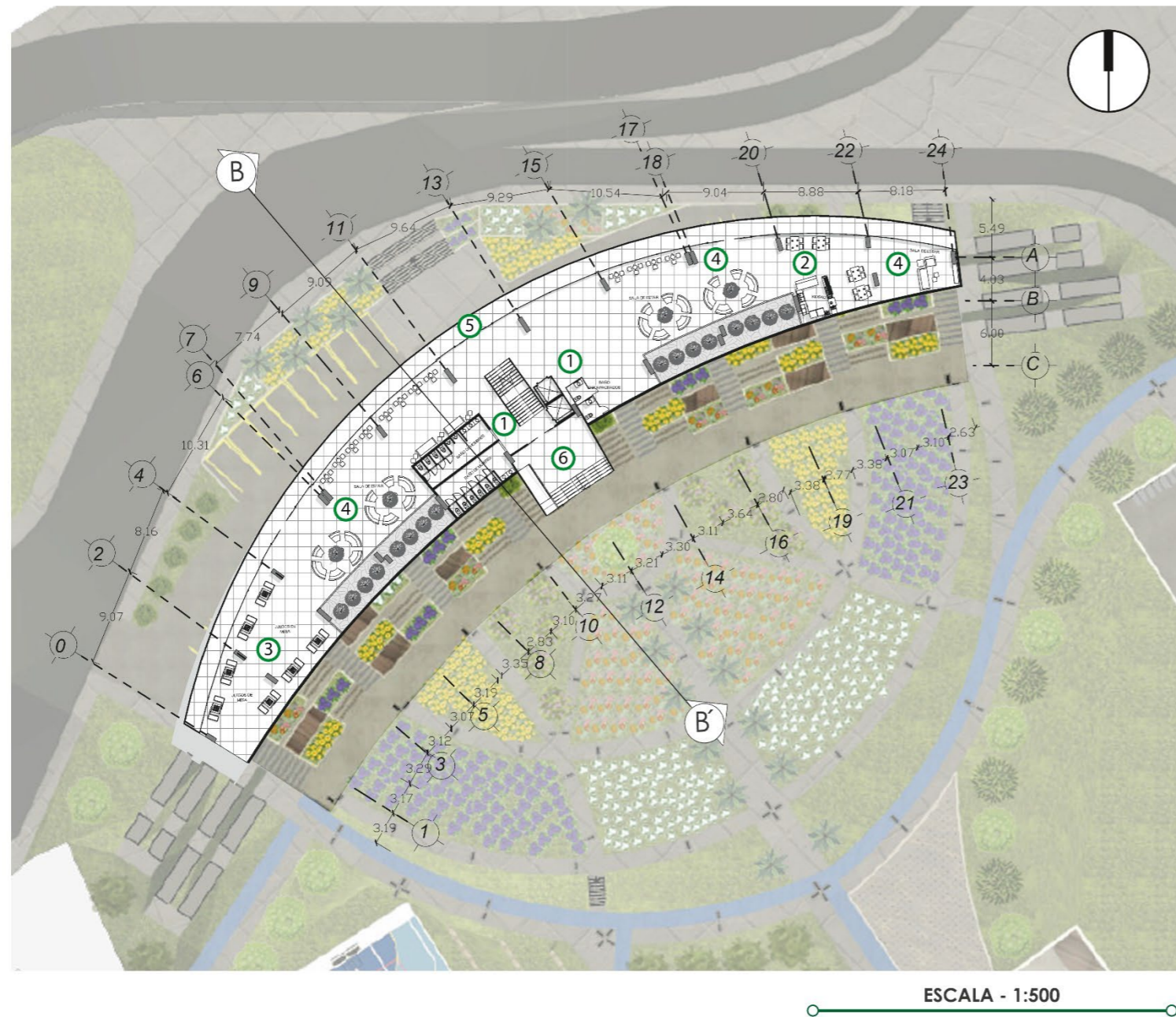
ESPACIOS

- ① Parqueadero
- ② Vestíbulo
- ③ Rampa
- ④ UPC

Figura No. 63. Planta Alta 1 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MICRO - ARQUITECTÓNICO
PLANTA ALTA 2 - Nv. +1.28

TRIBUNA NORTE



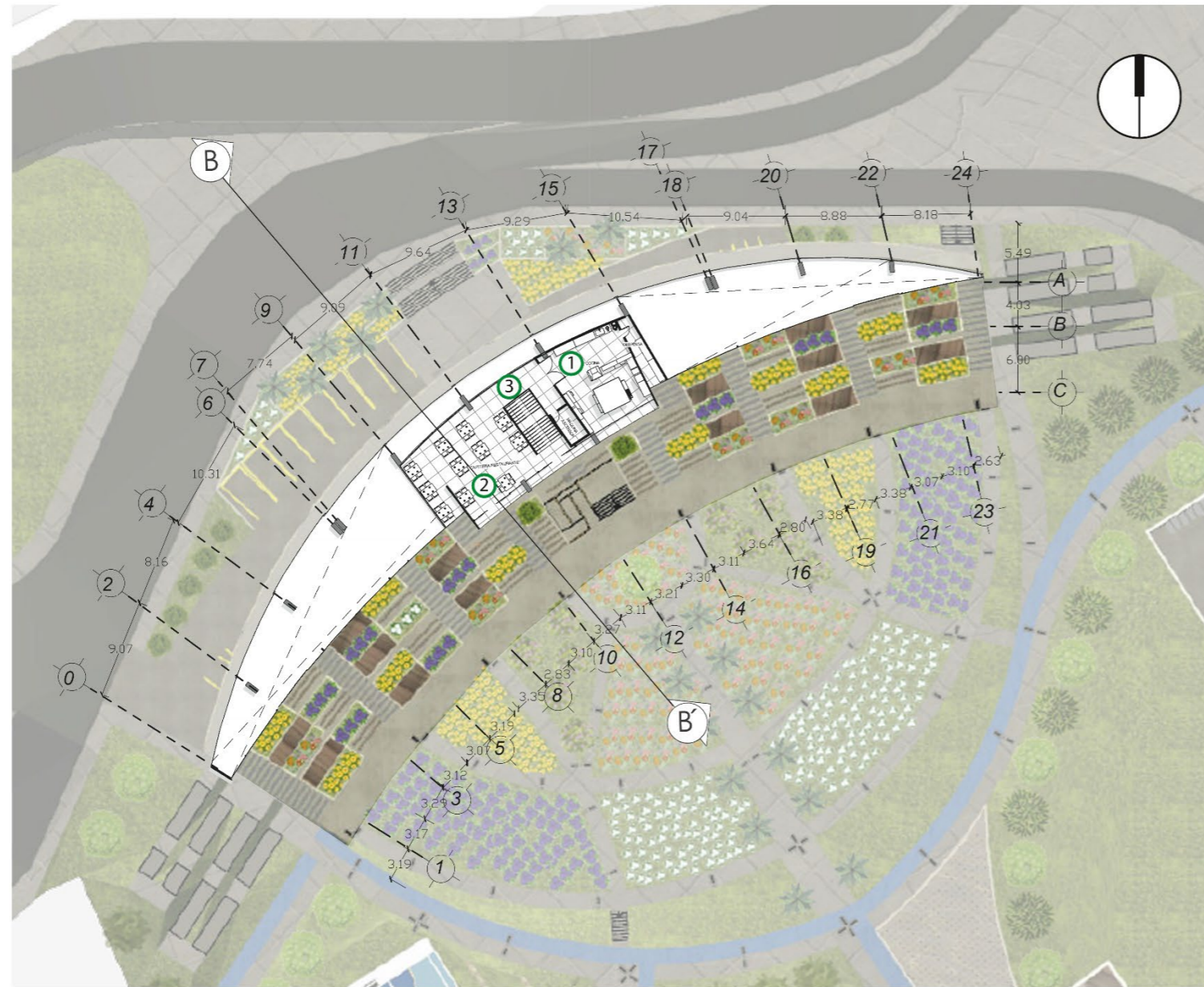
ESPACIOS

- ① Baños
- ② Kiosko
- ③ Juegos de Mesa
- ④ Sala de Estar
- ⑤ Balcón
- ⑥ Vestíbulo

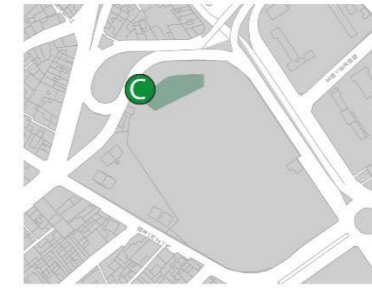
Figura No. 64. Planta Alta 2 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MICRO - ARQUITECTÓNICO
PLANTA ALTA 3 - Nv. +4.48

TRIBUNA NORTE



ESCALA - 1:500



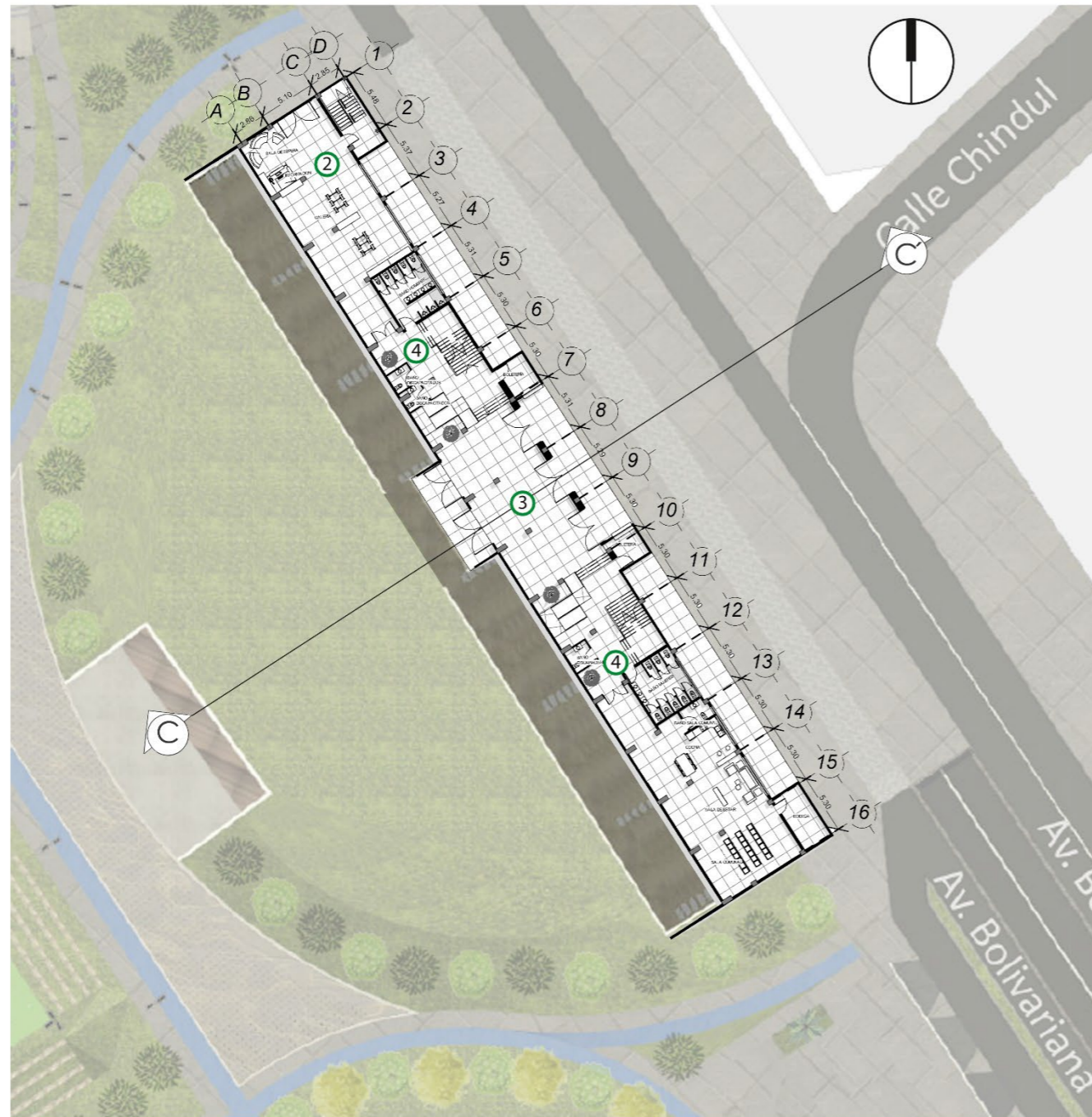
ESPACIOS

- ① Cocina
- ② Comedor
- ③ Vestíbulo

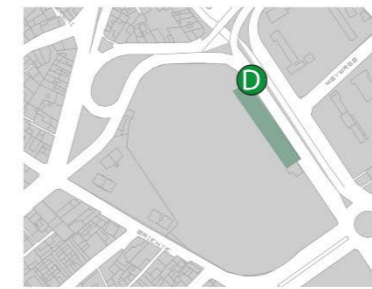
Figura No. 65. Planta Alta 3 – Bloque 1 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MICRO - ARQUITECTÓNICO
PLANTA BAJA - Nv. +0.62

D — PALCO — D



ESCALA - 1:500

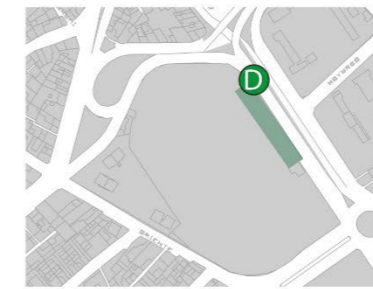


ESPACIOS

- ① Sala Comunal
- ② Museo Estadio Bellavista
- ③ Vestíbulo
- ④ Baños

Figura No. 66. Planta Baja – Bloque 2 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

PLANOS - NIVEL MICRO - ARQUITECTÓNICO
PLANTA ALTA 1 - Nv. +5.51



ESPACIOS

- ① Museo Estadio Bellavista
- ② Cafetería
- ③ Baños
- ④ Zona VIP

Figura No. 67. Planta Alta – Bloque 2 – Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

CORTES - NIVEL MESO - MICRO - URBANO - ARQUITECTÓNICO
CANCHA ESATDIO BELLAVISTA - BLOQUE 1- BLOQUE 2

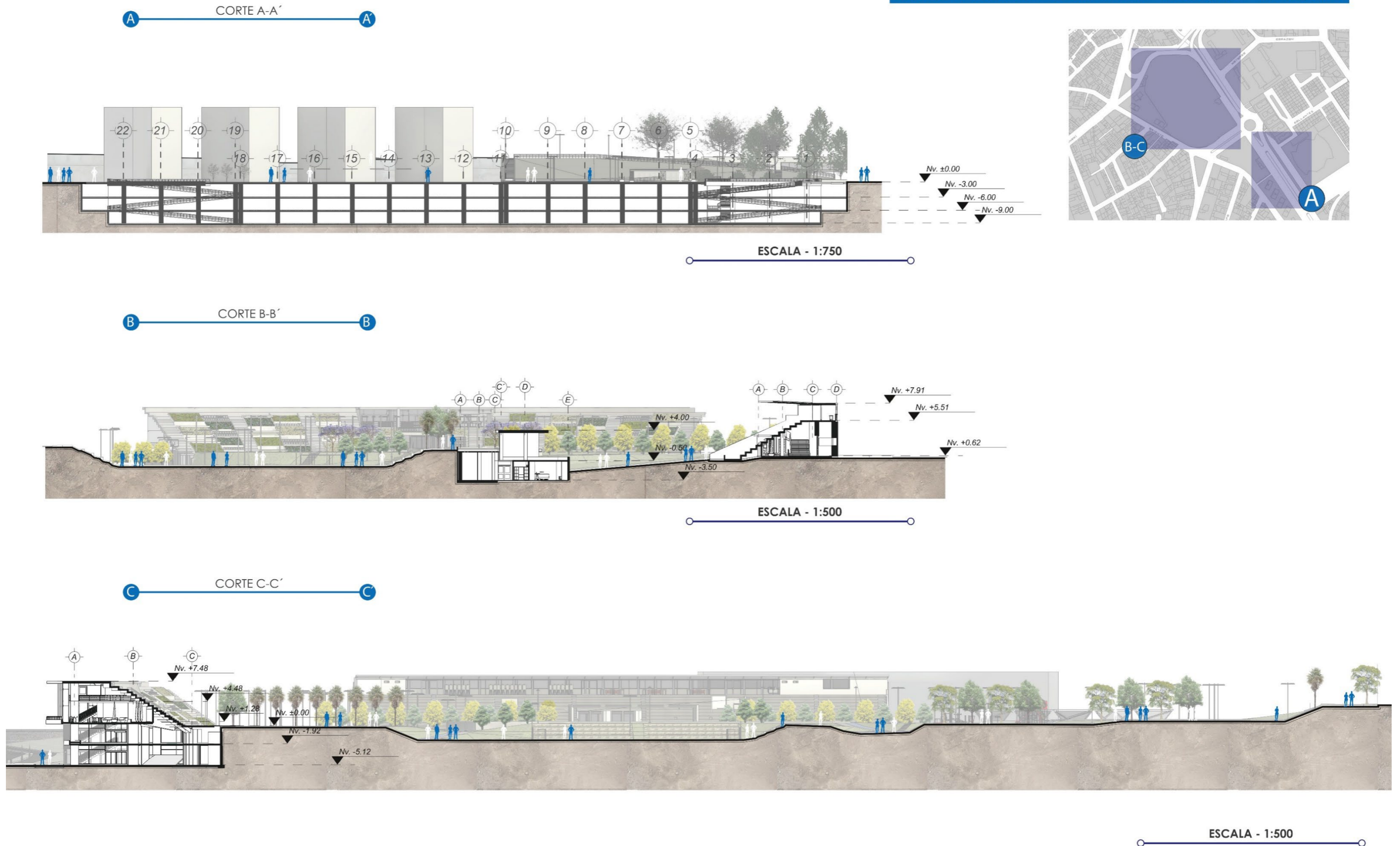


Figura No. 68. Cortes Generales. Elaboración Propia. (2023).

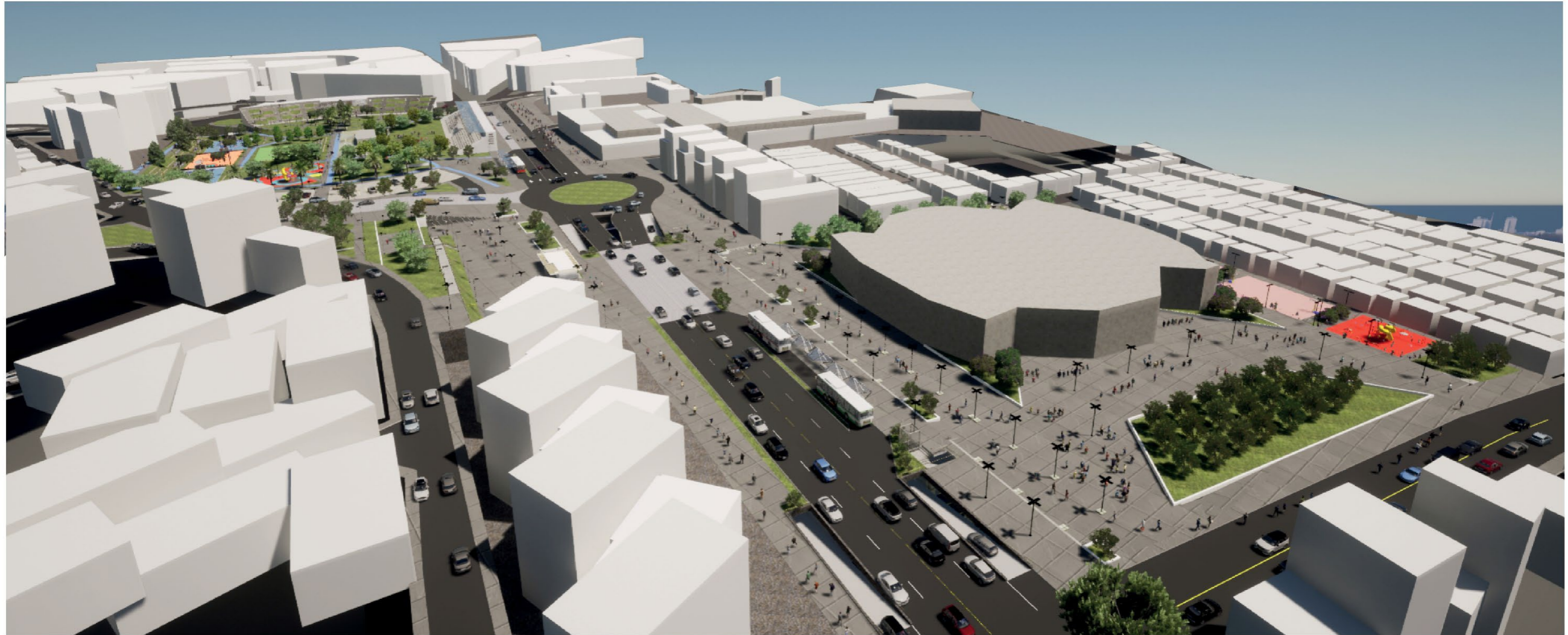


Figura No. 69. Renders - Nivel Macro. Elaboración Propia. (2023).

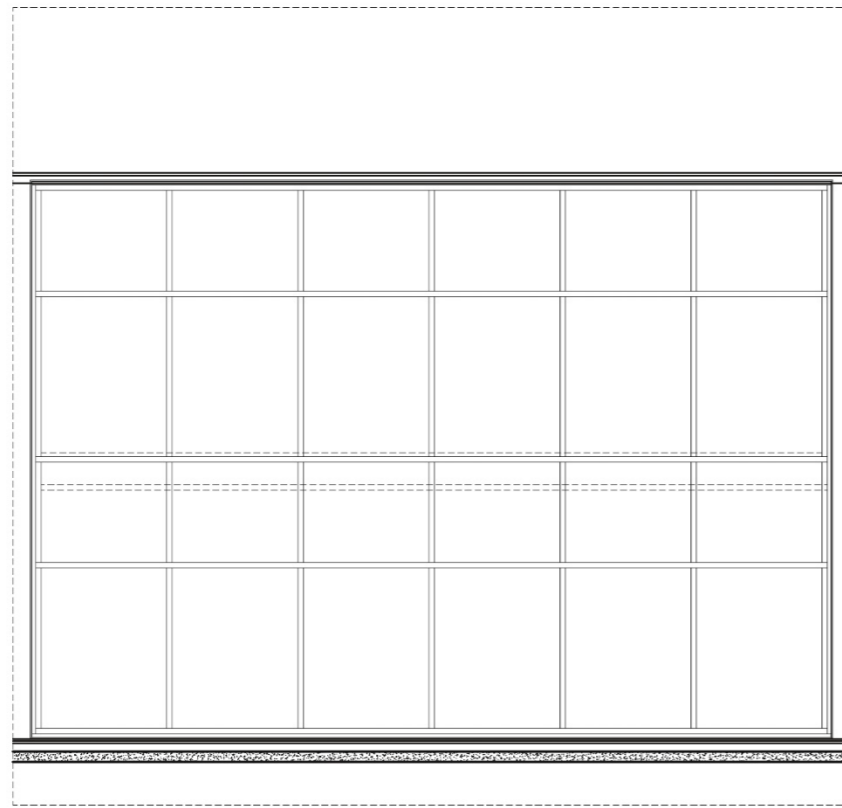


Figura No. 70. Renders - Nivel Meso. Elaboración Propia. (2023).

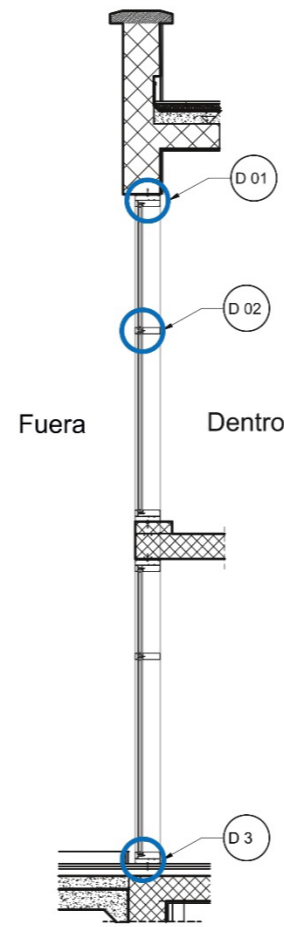


Figura No. 71. Renders - Nivel Micro. Elaboración Propia. (2023).

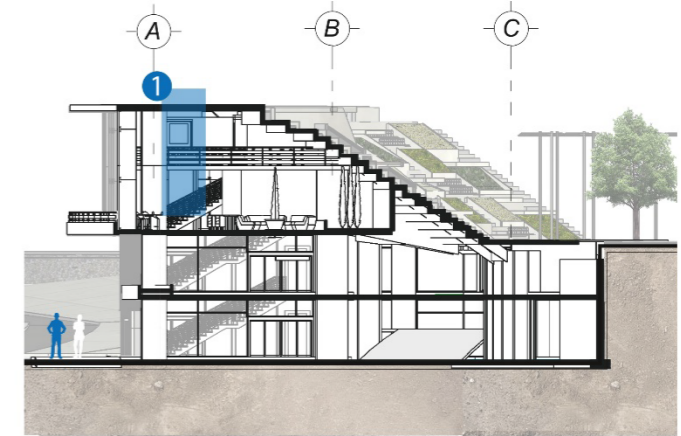
1 ————— DETALLE 1 ————— 1



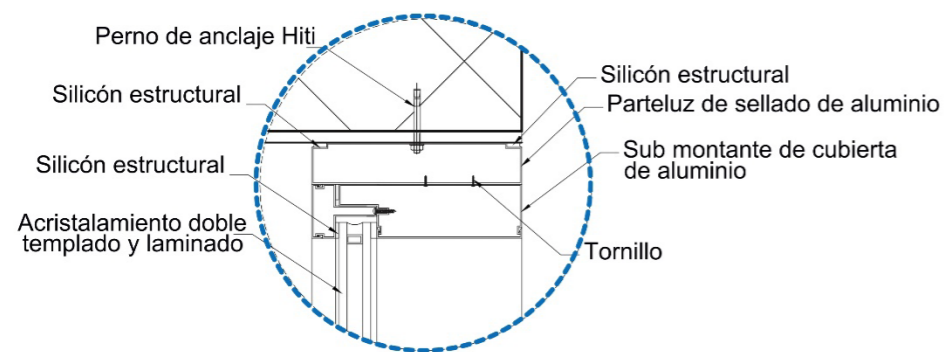
Elevación
Escala 1:100



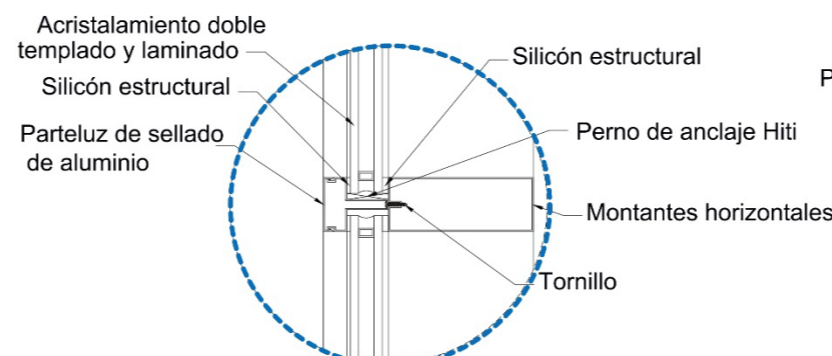
Sección
Escala 1:50



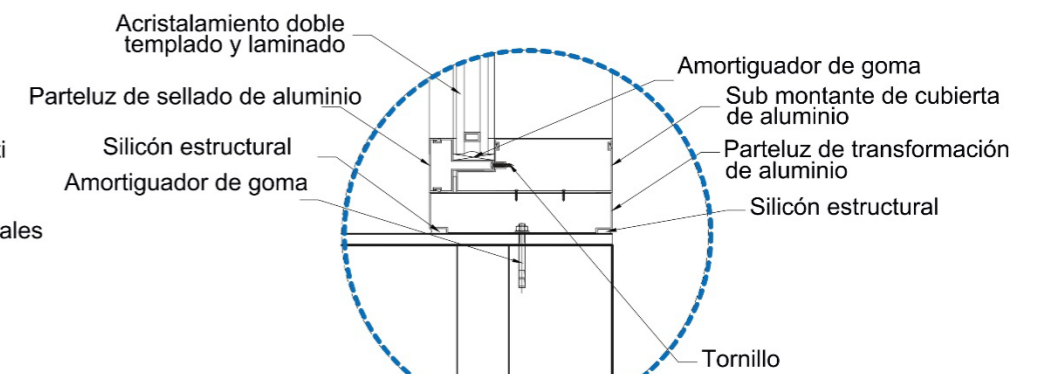
El sistema curtain wall permite generar fachadas completamente de piel de vidrio, dando un aspecto de transparencia en la edificación, proporcionando una sensación de amplitud, luminosidad y conexión con el entorno exterior.



Detalle - 1
Escala 1:5



Detalle - 2
Escala 1:5

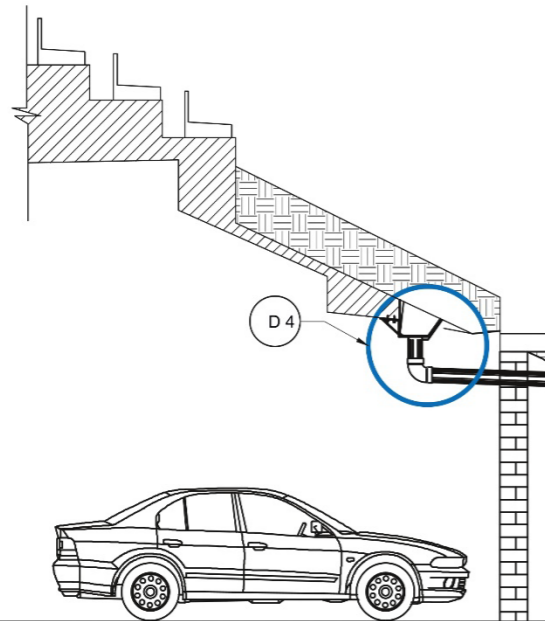


Detalle - 3
Escala 1:5

Figura No. 72. Detalle Sistema Curtain Wall. Elaboración Propia. (2023).

2 DETALLE 2 2

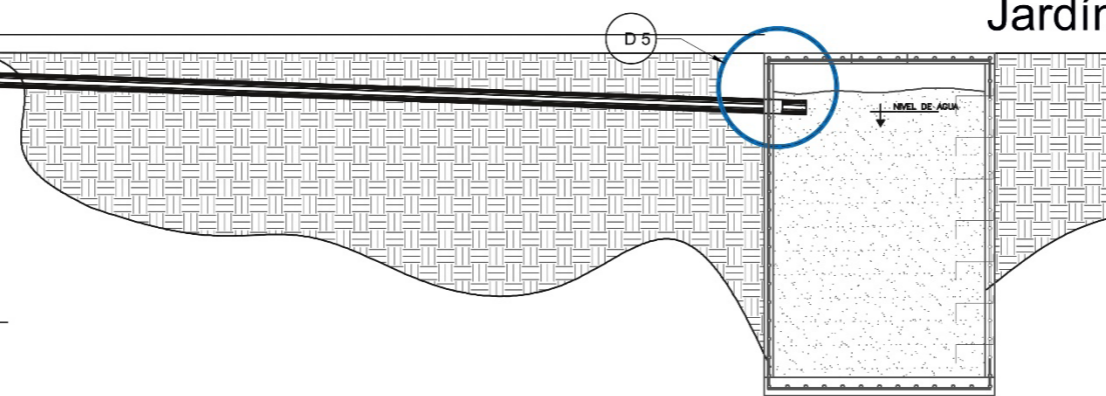
Tribuna Norte



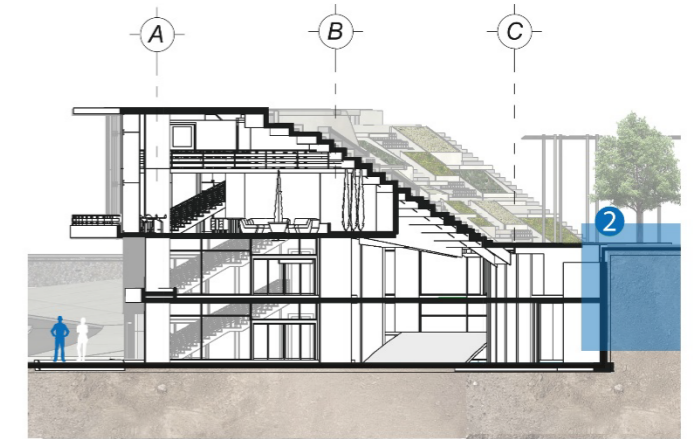
Parqueadero Planta
Alta 1 - Bloque 1



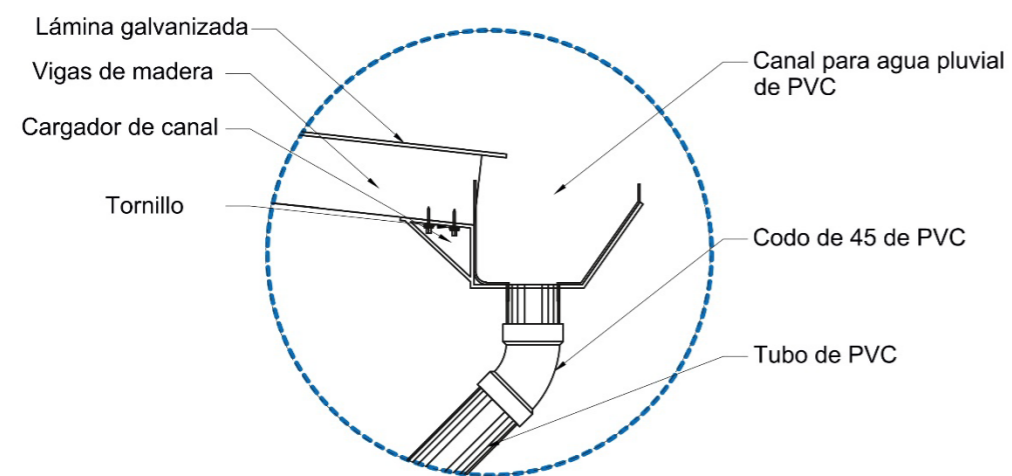
Jardín



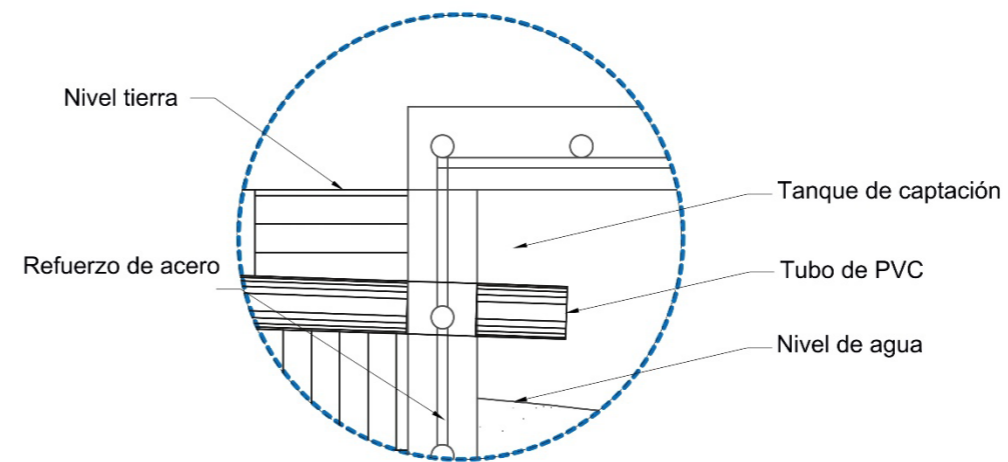
Corte - Escala 1:100



El sistema de recolección de agua lluvia para riego, es una manera sostenible de reutilizar el agua, esto contribuye a la resiliencia climática y menora el uso de sistemas de riego, menorando el consumo energético y reduciendo la dependencia del agua potable.



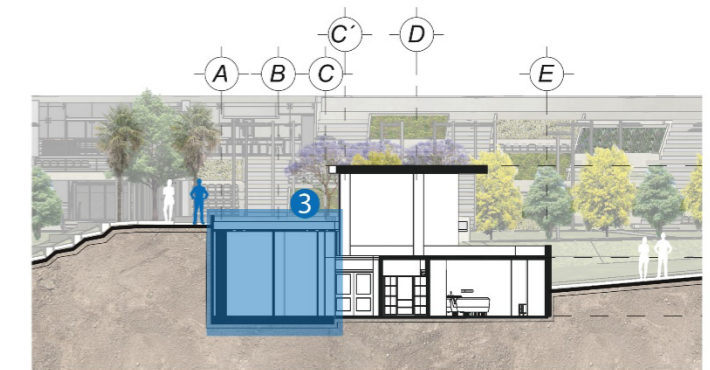
Detalle - 4
Escala 1:10



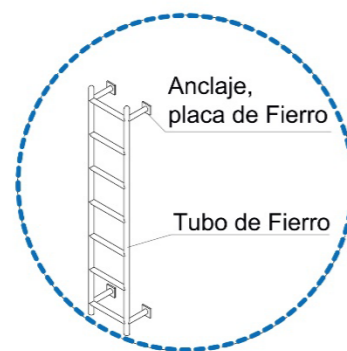
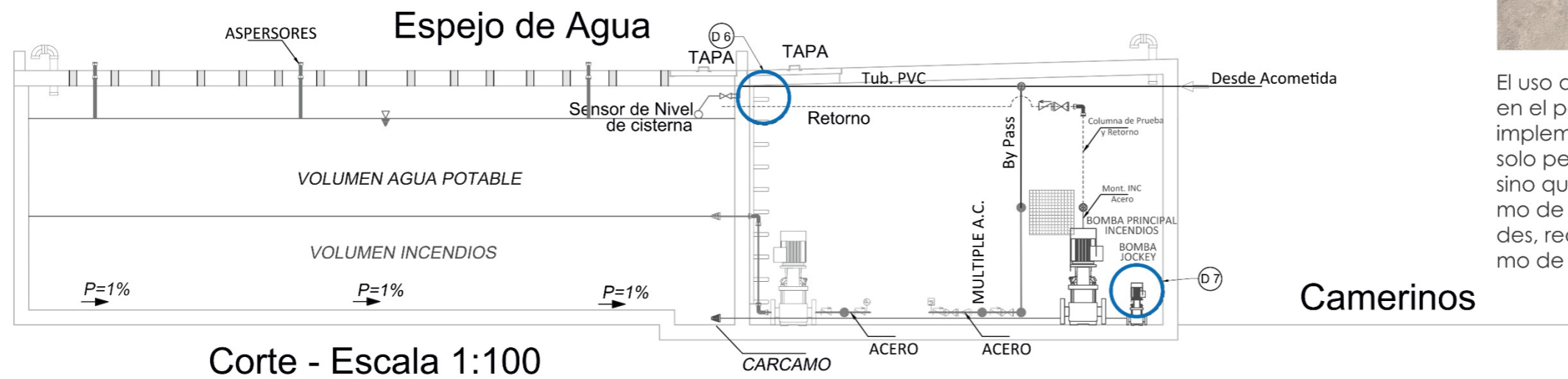
Detalle - 5
Escala 1:10

Figura No. 73. Detalle Recolección Agua Lluvia. Elaboración Propia. (2023).

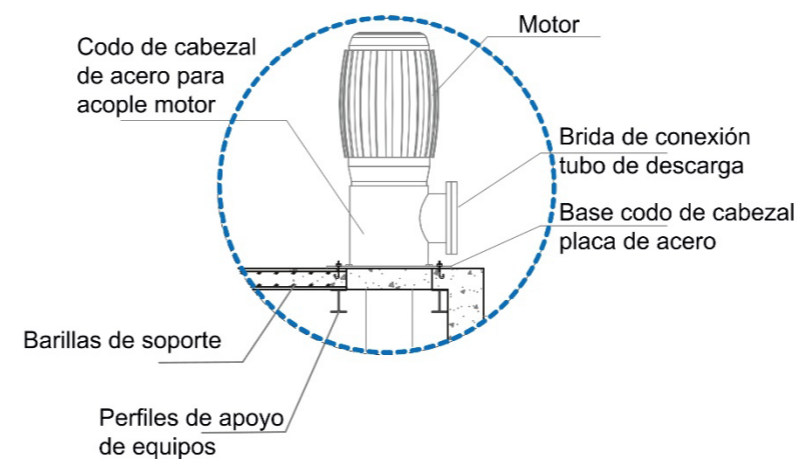
3 DETALLE 3 3



El uso de tanques para regadio, es obligatorio en el perímetro urbano de Ambato, por ello la implementación de un tanque de reserva no solo permite cumplir con el reglamento urbano, sino que, contribuye a la reducción del consumo de agua potable para ese tipo de actividades, reduciendo costos y mejorando el consumo de agua.



Detalle 6
Escala 1:10



Detalle 7
Escala 1:10

Figura No. 74. Detalle Cisterna y Regadío. Elaboración Propia. (2023).

CAPÍTULO V CONCLUSIONES

5.1. Conclusiones

En la etapa introductoria, se ha demostrado que el Estadio Bellavista presenta problemas de incompatibilidad urbana en la actualidad. Estos están vinculados a las nuevas dinámicas del sector entorno a su crecimiento demográfico y su ubicación cercana al centro de la ciudad. La incompatibilidad entre peatón y vehículo, con el uso predominante de automóviles sobre opciones sostenibles, como el transporte público o la caminabilidad, ha llevado al deterioro del espacio público y las áreas verdes, lo que afecta la calidad de vida de los habitantes.

El análisis bibliográfico y en el estudio de referente permitieron identificar factores clave como la sostenibilidad, la compactación, la conectividad y la accesibilidad universal. Estos aspectos son necesarios para llevar a cabo una transformación eficiente y adecuada del espacio público y la trama verde, fortaleciendo la identidad del barrio y su influencia en la ciudad. El proyecto se fundamenta en los sistemas públicos de soporte como norma principal para generar las estrategias principales de diseño.

Con la metodología empleada en este proyecto, se establece las necesidades y lineamientos específicos para el planteamiento de la propuesta. La etapa cuantitativa contiene datos estadísticos y mapas que permitieron determinar el estado actual de la zona y las necesidades que esta necesita. La etapa cualitativa mediante un focus group con los actores principales del barrio determinan las características del sistema público de soporte que se adapte a las necesidades de la población.

La recopilación, análisis de la información y los datos adquiridos han aterrizado en generar un sistema público de soporte desde un plan base con intervenciones macro, meso y micro. En la etapa macro se abordan las necesidades de la ciudad en torno a la movilidad multimodal. La etapa meso genera una intervención urbana en la cancha del estadio Bellavista como espacio multidisciplinario y un nivel

micro desde un planteamiento arquitectónico en los graderíos del estadio que generen una concentración de actividades.

Partiendo con esas premisas, la selección de bloques del estadio que se conservarán responde a factores demográficos y condiciones naturales, como su topografía pronunciada, vientos, asolamiento y flujos de circulación altos. Además, se consideran características sostenibles para garantizar su viabilidad a largo plazo. Esta intervención arquitectónica pretende una armonía con la intervención urbana, sin afectar su uso y compatibilidad entre sí.

La intervención urbano-arquitectónica proyectada incluye la creación de espacios indispensables y únicos necesarios en la zona, conectados a un recorrido que promueva la integración del peatón con su entorno. Esto busca integrar el espacio verde y espacio público, generando una extensión central de gran envergadura, donde se fomente interacciones culturales, recreativas y turísticas, recobrando la vitalidad, reafirmando su identidad y sentido de pertenencia.

El proyecto ha demostrado contribuir en el ámbito de sostenibilidad, alineándose a las nuevas tendencias de planificación urbana sostenible y enfocándose en su duración a largo plazo, permitiendo mitigar el impacto ambiental tan relevante en la actualidad desde estrategias sostenibles que promueven un desarrollo mas equitativo y responsable. A nivel social el proyecto permite fomentar la inclusión y participación de la comunidad contribuyendo a la mejora de la calidad de vida y la vivencia en la ciudad.

Esta investigación constituye un punto de partida para futuras investigaciones enfocadas en otras estrategias planteadas en la zona. Su relevante aporte en términos de sostenibilidad, desarrollo de compactación y mixticidad a largo plazo permiten que a un futuro se pueda profundizar en el análisis de otras medidas y practicas que permitan la preservación del medio ambiente y la reducción del impacto ambiental, fomentando un crecimiento equitativo, sostenible y armonioso.

5.2. Respuestas de las preguntas de investigación

La recuperación del paisaje y creación de espacios públicos fortalecen directamente la compatibilidad del uso urbano en el territorio, ya que disminuye la fragmentación social y espacial de las ciudades. Se permite generar nuevos procesos de ocupación y consolidación, así como una mejor cohesión social en la población.

El área verde y el espacio público da prioridad a las personas como principal usuario y beneficiario de la ciudad. Mediante un diseño adecuado que permita al peatón apropiarse de la calle permitiendo rescatar la zona y ayudándola a consolidarse. Dando una mayor oportunidad al desarrollo de una ciudad sostenible. Por ello, la priorización del espacio público y el área verde influye en el confort y calidad de vida percibidos. Además, de una serie de valores tangibles e intangibles, eliminando las barreras y límites presentes, permitiendo contrastes paisajísticos, conectividad visual y física en las zonas intervenidas.

En el desarrollo del proyecto y la propuesta del sistema público de soporte, se busca establecer una conexión entre varios espacios como catalizadores de las relaciones sociales en el barrio. Esta iniciativa promueve a largo plazo la consolidación, la mixticidad de usos, apoyando la sostenibilidad y generando una visión de ciudad conectada y compacta que se recupera mediante la apropiación del espacio público como parte de vivir la ciudad con calidad.

REFERENCIAS

- Alegría, M. d. (2007). *El derecho al espacio público y las personas que viven y sobreviven en la calle*. Ciudad de México.
- Alexander, C. (1980). *Un Lenguaje de Patrones*. Editorial Gustavo Gili. doi:ISBN: 84-252-0985-4
- Álvarez, E. (25 de Agosto de 2016). Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. *Bibliografía de geografía y ciencias sociales*, XXI(1.169), págs. 1-38. Obtenido de <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26358/27804>
- Archivo BAQ - Arquitectura Panamericana. (2014). *Parque Bulevar Céntrica*. Obtenido de Archivo BAQ - Arquitectura Panamericana: <https://arquitecturapanamericana.com/parque-bulevar-centrica/>
- Ascher, F. (2001). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Augé, M. (2000). *Los no Lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa S.A.
- Augé, M. (2019). *Las pequeñas alegrías. La felicidad del instante*. Ático de los Libros.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2022). *El reto de las Transformaciones urbanas en América Latina*. BID.
- Bassanelli, M. (2013). *Active-Actions strategies. Adaptive reuse come processo di riattivazioni sostenibili*. Aracne.
- Boriz Albornoz Arquitectos. (2008). *Parque del Lago*. Obtenido de Boriz Albornoz Arquitectos: <https://www.borizalbornoz.com/parque-del-lago/>
- Borja, J. (2012). *Espacio Público y Derecho a la Ciudad*. Barcelona.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *Espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

- Braçe, O., Garrido, M., Gálvez, D., & López, E. (2017). *Evaluando la influencia de la dispresión urbana en la elección de modos de transporte*. Sevilla: Asociación de Geógrafos Españoles.
- Bull, A. (2001). *La congestión del tránsito urbano: causas y consecunecias económicas y sociales*. Santiago de Chile: CEPAL-CELAC.
- Burgaleta, R., Campos, M., Lázaro, M., & Ocaña, J. (2010). *La Revolución Industrial. Centro para la Innovación y Desarrollo de la Educación a Distancia*. Obtenido de <http://recursostic.educacion.es/secundaria/edad/4esohistoria/index.htm>
- Burgos, C. (2016). *Teoría del Diseño*. PENSUM. Obtenido de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/pensu/article/view/16430>
- Caglar, T., & Teker, S. (Mayo de 2019). Industrial revolution and its effects on quality of live. GBRC, 9,. págs. 304-311. Obtenido de <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/771390>
- Carmona, M., Heath, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design*. Routledge.
doi:<https://doi.org/10.4324/9781315158457>
- Carrión, F. (2008). *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Obtenido de <https://www.flacsoandes.edu.ec/agora/espacio-publico-punto-de-partida-para-la-alteridad>
- Carrión, F. (2013). *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Censos, I. N. (2001). *Cantón Ambato*. Ambato.
- CEPAL. (2019). *Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Chavoya, J. (2009). Una reflexión sobre el modelo urbano: Ciudad difusa-ciudad compacta. *SCTV BARCELONA 2009*.

- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos & Cátedra Unesco. (2012). *Un instrumento de planificación inclusivo para las ciudades intermedias*. Obtenido de CGLU: https://www.uclg.org/sites/default/files/plan_base_.pdf
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. (Septiembre-Octubre de 2022). *Agenda Territorial CGLU: Ciudades Intermedias*. Obtenido de CGLU: <https://www.uclg.org/es/agenda/ciudades-intermedias#:~:text=Las%20ciudades%20intermedias%20son%20aquellas,tot al%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20urbana.>
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (2018). *Artículo 417, 432, 433 [Disposiciones Comunes y Especiales de los Gobiernos Autonomos Descentralizados]*. *Registro Oficial Suplemento 206 de 2018. 22 de marzo del 2018*. Ecuador: Retrieved from <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (2018). *Artículo 417, 432, 433 [Disposiciones Comunes y Especiales de los Gobiernos Autonomos Descentralizados]*. *Registro Oficial Suplemento 206 de 2018. 22 de marzo del 2018*. Ecuador: Retrieved from <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>.
- Colautti, V. (2013). La articulación como estrategia proyectual; nuevas fronteras urbanas. *Revista Hábitat Inclusivo*, págs. 1-13. Obtenido de http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/wp-content/uploads/2013/02/la_articulacion_como_estrategia_proyectual.pdf
- Consejo Nacional de Planificación. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Toda una Vida*. Quito, Ecuador: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - Senplades.
- Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008). *Artículo 14 [Derechos], Artículo 72 [Participación y Organización del Poder]*. *Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008*. Obtenido de Retrieved from https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

- Couch, C., Fraser, C., & Percy, S. (2012). *Urban regeneration in Europe*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Dirección General de Espacio Público, O. e. (2020). *PROYECTO DE CUBRIMIENTO DEL TRAMO DE CALLE 30 INCLUIDO EN EL ÁMBITO APE.02.27 "NUEVO MAHOU – CALDERÓN"*. Madrid.
- El Heraldo. (23 de Diciembre de 2019). ¿Construcción de un nuevo estadio en Ambato? *Diario El Heraldo*, pág. Deportes.
- España, G. d. (2022). *Código Técnico de la Edificación*. Madrid.
- FIFA. (2010). *Reglamento FIFA de Seguridad en los Estadios*. Zúrich: Fédération Internationale de Football Association.
- Foro Transiciones. (5 de Abril de 2018). *Ciudades: el escenario en el que nos jugamos el futuro*. Obtenido de Foro Transiciones. Conectando ciudadanía para un cambio ecosocial: <https://forotransiciones.org/2018/04/05/ciudades-el-escenario-en-el-que-nos-jugamos-el-futuro/#:~:text=La%20Conferencia%20Europea%20de%20Estad%C3%ADstica,25%20%25%20sobre%20el%20total%E2%80%9D>.
- GADMA. (s.f.). *Historia de Ambato*. Obtenido de GAD Municipiudad de Ambato: <https://ambato.gob.ec/historia/#:~:text=El%20cant%C3%B3n%20Ambato%20formaba%20parte,esta%20ciudad%20exig%C3%ADa%20la%20separaci%C3%B3n>.
- Gamble, J. (2021). *Movilidad sostenible: alternativas ciudadanas, bajas en carbono y sensibles al género*. Quito: FLACSO Ecuador, Departamento de Asuntos Públicos.
- García Vázquez, C. (2004). *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. . España: Gustavi Bili.
- García, L. M. (2001). *Elitización: propuesta en español para el término gentrificación/transformaciones urbanas/neologismos*. Tenerife: Universidad de La Laguna.

- Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato. (Diciembre de 2022). *GADMA*.
Obtenido de Transparencia 2022: <https://ambato.gob.ec/transparencia-2022/>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato. (11 de Abril de 2019).
PDOT. Obtenido de Reforma y Codificación de la Ordenanza General del
Plan de Ordenamiento Territorial de Ambato.:
[https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-05/PLAN-
ORDENAMIENTO-TERRITORIAL-AMBATO.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-05/PLAN-ORDENAMIENTO-TERRITORIAL-AMBATO.pdf)
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato. (2022). *Plan de Uso y Gestión del
Suelo*. Ambato: GADMA.
- Gómez-Orea, D., & Gómez-Villarino, M. (2011). *Evaluación ambiental estratégica
(EAE); un instrumento preventivo de gestión ambiental*. *Revista De Salud
Ambiental*, 11(1-2), 9–16. Obtenido de
<https://ojs.diffundit.com/index.php/rsa/article/view/169>
- Hall, P., & Pain, K. (2006). *The polycentric metropolis: Learning from mega-city
regions in Europe*. Londres: Routledge.
doi:<https://doi.org/10.4324/9781849773911>
- Heraldo, E. (28 de Julio de 2020). ‘El viejo y querido Bellavista’ cumplió 75 años. *El
Heraldo*.
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. Ciudad de México:
McGRAW-HILL .
- Hora, L. (17 de Enero de 2012). Bellavista aun no paso la prueba. *La Hora*.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York: Random
House.
- Kabisch, N., Haase, D., & Bonn, A. (2014). *The Role of Urban Green Spaces in
Improving Social Inclusion*.
- Kahn, L. (1984). *Forma y Diseño*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- LA Network. (21 de Julio de 2021). *LA Network*. Obtenido de LOS ‘NO-
LUGARES’: EL DEBATE CONTEMPORÁNEO SOBRE LO QUE ES O

NO UN ESPACIO PÚBLICO: <https://la.network/los-no-lugares-el-debate-contemporaneo-sobre-lo-que-es-o-no-un-espacio-publico/>

Lefebvre, H. (1970). *La révolution urbaine*. París: Gallimard.

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. (5 de Julio de 2016). LOOTUGS. [LOOTUGS]. *Artículo 20, [Del Ordenamiento Territorial], Artículo 44, [Del Ordenamiento Territorial]*. Registro Oficial Suplemento 460 de 2019. 21 de junio del 2019. Quito, Pichincha, Ecuador: Imprenta Editorial Ecuador.

Llop, J. M. (22 de Enero de 2009). “El papel de las ciudades intermedias en el nuevo escenario: Entrevista exclusiva al urbanista catalán Josep María Llop. (G. Tella, Entrevistador) Diario El Cronista. Buenos Aires. Obtenido de Guillermo Tella Architect + Urban Planner.

López, P. (2004). *Población, muestra y muestreo*. Punto cero.

Martínez, R. (20 de Agosto de 2020). Los estadios vacíos, los nuevos no-lugares de la sobremodernidad de la pandemia. Obtenido de <https://ladiaria.com.uy/deporte/articulo/2020/8/los-estadios-vacios-los-nuevos-no-lugares-de-la-sobremodernidad-de-la-pandemia/>

Medina, A., & Estrella, C. (2020). La Ciudad de Ambato en relación a Criterios de sostenibilidad urbana. *Ambato en el Bicentenario*, 51.

Mishra, S., & Pandit, R. (2013). *Urban transformation and role of architecture towards*. International Journal of Engineering Research and Development, 5(7).

Monclús, F. (1998). *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

Monreal, P. (2016). *Ciudades neoliberales: ¿el fin del espacio público? Una visión desde la Antropología urbana*. Barcelona: QuAderns-e Institut Català d' Antropologia #21.

Moreno, O., & Asociados, M. &. (2015). *Parque Isla Cautín, hábitat sustentable / espacio multicultural*. Obtenido de Archdaily:

<https://www.archdaily.cl/cl/764754/osvaldo-moreno-martinez-and-asociados-primer-lugar-en-concurso-para-parque-urbano-isla-cautin-temuco>

Moreta, M. (4 de Mayo de 2019). Escasez de parqueaderos agudiza el caos vehicular. *Diario El Comercio*. Obtenido de <https://www.pressreader.com/ecuador/el-comercio-ecuador/20190504/281517932548758>

ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. New York: ONU. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

ONU-HABITAT. (2016). Ciudades sostenibles con igualdad en América Latina y el Caribe. *HABITAT III, Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible*. Quito: Naciones Unidas.

Organización de las Naciones Unidas. (1992). Cumbre de la Tierra Río 1992. *Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro*. Río de Janeiro: ONU.

Organización Mundial de la Salud. (2008). *OMS*. Obtenido de OMS: http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/2004_report_update/en/index.html

Paredes, N. (2005). *Tesis Final*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.

Real Academia de la Lengua Española. (2001). *ciudad*. 22.^a edición del Diccionario de la lengua española. Obtenido de <https://www.rae.es/drae2001/ciudad>

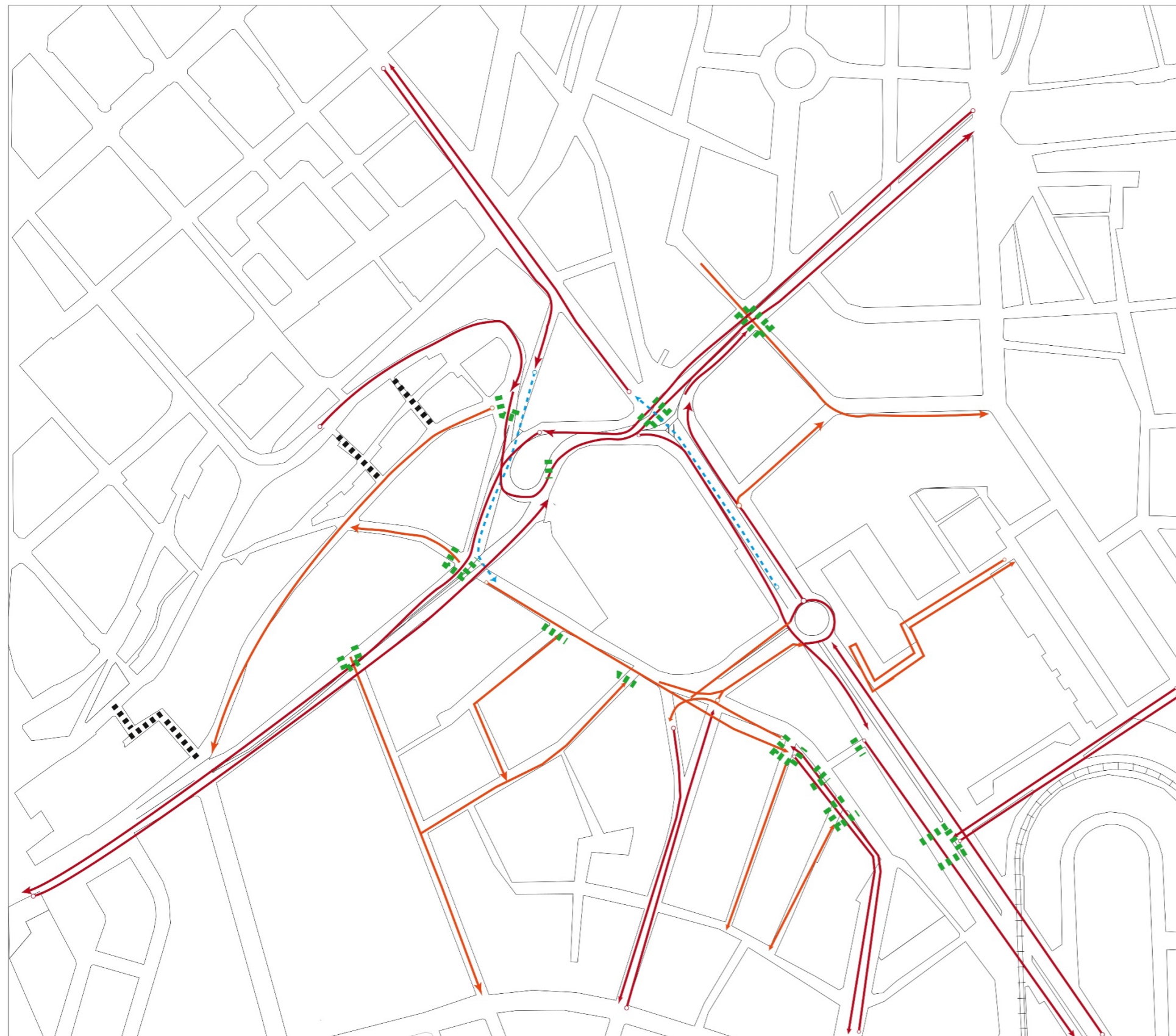
Rendón, R. (2010). *Espacios Verdes Públicos y Calidad de Vida*. México: CTV MEXICALI , 14.

Revelo, J. (2014). *Transformación urbana de Leticia. Énfasis en el periodo 1950-1960. La construcción de una ciudad en la selva amazónica y en una región trifronteriza*. RazonPublica.Com, pág. 144.

Roth, L. (2015). *Entender la arquitectura: sus elementos, historia y significado*. Barcelona: Gustavo Gili.

Salazar, D. (2016). *RECUPERACIÓN ARQUITECTÓNICA DEL ESTADIO*. Ambato: Universidad Tecnológica Indoamérica.

- Saramago, J. (2000). *La caverna*. Madrid: Alfaguara.
- Schejtman, A., & Canziani, J. (2013). *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Singer, P. (2003). *Migraciones internacionales y desarrollo*. *Comercio exterior*, 673-679. Obtenido de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/410/3/RCE4.pdf>
- Skidmore, O. &. (2004). *Millennium Park*. Obtenido de SOM: <https://www.som.com/projects/millennium-park-master-plan/>
- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies*. Nueva York: Verso.
- Tanikawa, K., & Paz, D. (2021). *El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro*. *Boletín de ciencias de la tierra*, 33-38. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/bcdt/n50/0120-3630-bcdt-50-33.pdf>
- Torres, J. (2021). *Ambato Terremoto y reconstrucción (1949-1961) (Vol. 309)*. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8492/1/SM309-Torres-Ambato.pdf>
- Ullán de la Rosa, F. (2014). *Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas postmodernas*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Unidas, O. d. (2017). *Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas*. Obtenido de un.org: <https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbanas>
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. Barcelona : Universitat de Barcelona.
- Zhao, C., Wang, Y., Liu, X., & Zhang, J. (2019). *Spatial-temporal evolution of land use compatibility in urban areas: A case study of Wuhan, China*. *Wuhan: Land Use Policy*, 86, 380-388.
- Zúñiga, C. (2014). *Las Barreras Arquitectónicas urbanísticas y el accesos al espacio público*. Ambato, Ecuador: Universidad Técnica de Ambato.



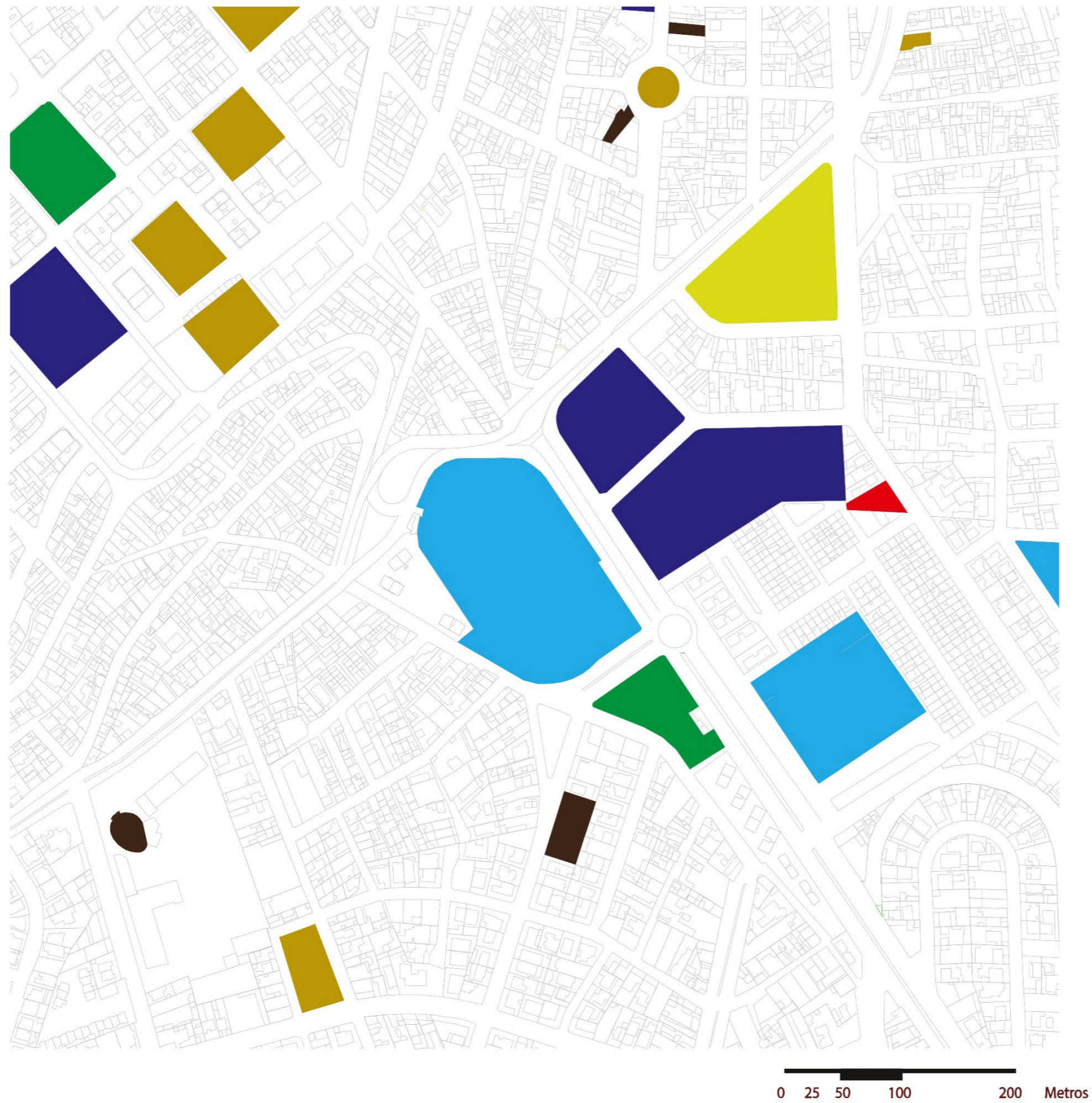
- Flujos Peatonales y Vehiculares
- Vías Principales
 - Vías Secundarias
 - Vías Subterráneas
 - Cruces Peatonales de alto flujo

0 25 50 100 200 Metros

Anexo 1. Flujos Peatonales y Vehiculares. Elaboración Propia. (2023).



Anexo 2. Llenos y Vacíos. Elaboración Propia. (2023).



Anexo 3. Equipamientos. Elaboración Propia. (2023).



Trama Verde
Área Verde

0 25 50 100 200 Metros

Anexo 4. Trama Verde. Elaboración Propia. (2023).

Anexo 5. Análisis del Focus Group.

La reunión inicia y el presidente presenta la idea de transformar el estadio Bellavista desde una propuesta de tesis. Procedo a contar el contexto necesario sobre la propuesta de intervención en el estadio Bellavista, destacando la importancia de su opinión al respecto como principales actores en el desarrollo del proyecto, así como la necesidad de información de los habitantes para definir los espacios requeridos en la propuesta. La secretaria interviene mencionando que escuchó en la radio que la federación proponía construir un nuevo estadio en otra locación de la ciudad, por lo que ella pesaba que en el terreno del actual escenario deportivo se convierta en un espacio para uso comunitario, fomentando el comercio y la convivencia entre los moradores del barrio.

Se plantea la primera pregunta acerca de la opinión de los asistentes por el estado y uso actual del estadio. El presidente del barrio interviene explicando que el uso el escenario resulta incómodo para los residentes, ya que cierran las vías, los vehículos se parquean encima de la vereda y en las puertas de los vehículos, limitando la salida y entrada a las casas circundantes, incluso si se encontraban fuera de casa tenían que esperar que terminen las actividades del estadio para poder entrar a sus casas.

En la siguiente pregunta se aborda si el estadio genera valor para el barrio. Un propietario de un negocio comercial menciona que el estadio limita sus actividades, en relación con los problemas propuestos anteriormente además de la inseguridad que genera para él y su negocio los días de fútbol, ya que los clientes no vienen y en cualquier momento entran personas a pedir dinero para entrar al estadio, afectando la tranquilidad del barrio y el desarrollo comercial en la zona.

La tercera pregunta se enfoca en la importancia del espacio verde y la recreación en la zona, tanto para los niños y jóvenes del barrio. Otra moradora destaca la importancia de contar con un lugar donde los niños puedan jugar, andar en bicicleta y divertirse, ya que, en la actualidad, la inseguridad y la cantidad de vehículos hacen imposible salir. Asimismo, los jubilados desean tener un lugar tranquilo con pájaros, árboles y la oportunidad de pasear y disfrutar sus años de vida.

En la cuarta pregunta se plantea la necesidad de convivencia entre las personas del barrio en caso de existir un espacio público en vez de un estadio, aquí diversos moradores afirmaron que es fundamental, ya que fortalecería los lazos entre los habitantes del barrio, promoviendo el conocimiento mutuo e incluso contar con una sala comunal facilitaría esta convivencia e incluso de una u otra forma gestionar la seguridad y reducir los robos.

La siguiente pregunta se relaciona con la calidad de vida percibida por los habitantes si existiera espacio verde. La respuesta fue positiva, mencionando que la creación de nuevos espacios verdes podría impulsar la apertura de nuevos negocios de barrio, como tiendas, heladerías e incluso aumentar el valor de sus viviendas, que actualmente no han sido favorecidas desde la construcción de los puentes vehiculares en la zona.

En la sexta pregunta, se les pregunta que actividades podrían existir en este nuevo espacio público, a partir de allí, los moradores comienzan a pensar en un lugar donde existan juegos infantiles, lugares para andar en bicicleta, caminerías con árboles en su entorno, gimnasio al aire libre, canchas deportivas tanto de básquet como fútbol, parqueaderos para los visitantes, área de picnic, sala comunal, nuevo espacio para la policía, un mirador como atractivo para el turismo, un restaurante y una cafetería inexistentes en la zona, una zona para realizar eventos masivos, pero más relacionado a la cultura, un lugar para mostrar la historia del barrio como uno de los primeros de la ciudad. Estas propuestas harían del barrio un lugar más dinámico y con actividades para todos.

La penúltima pregunta justifica si la creación de este espacio público tendría impacto en la economía del sector y como punto para revitalizar la zona. Los moradores coinciden que, sería beneficioso, respaldando sus argumentos previos. Finalmente, los moradores apoyan la transformación debido a los beneficios que este significan, pensando e imaginando como el barrio Bellavista, a corto y largo plazo podría dejar de ser conocido como el “barrio detrás del estadio Bellavista” y convertirse en el barrio donde cualquiera desee vivir, gracias a los beneficios generados por una intervención de este tipo.



#Unmejordeporte

ACTA ENTREGA- RECEPCION

Federación Deportiva de Tungurahua debidamente representada, intervino en esta acto como administradora del Estadio Universidad Indoamerica Bellavista, la Ing. Michelle Rivera, con numero de cedula 1804723938, y como Estudiante de la Universidad Técnica de Ambato el Sr. Fredy Steve Ramos Aguilar cedula número 1850017730.

La federación deportiva provincial de Tungurahua, hace la entrega de lo siguiente:
Planos Arquitectónicos del Estadio Universidad Indoamerica de manera digital, para empezar el proyecto de tesis de grado enfocado en la intervención del estadio.

Dejando en conocimiento que los planos son del estadio actual y son entregados a cambio de información de adelantos de la tesis a realizarse e información histórica del escenario deportivo.

Ing. Michelle Rivera
ADMINISTRADORA ESTADIO U.I.B

Sr. Fredy Steve Ramos Aguilar cedula
ESTUDIANTE UTA

TITULACION



ANEXO 3
CARTA DE COMPROMISO

Ambato, 15/06/2023

Arq. Mg.
Santiago Suárez Abril
Presidente de la Unidad de Integración
Curricular
Carrera de Arquitectura
Facultad de Diseño y Arquitectura

Yo, Darwin Javier Tisalema Yanza en mi calidad de **Administrador General de la Federación Deportiva de Tungurahua** me permito poner en su conocimiento la aceptación y respaldo para el desarrollo del Trabajo de Integración Curricular bajo el Tema **"Transformación del Estadio Bellavista, de espacio deportivo a sistema público de soporte"** propuesto por el estudiante Freddy Steve Ramos Aguilar, portador de la Cédula de Ciudadanía 185001773-0, estudiante de la Carrera de Arquitectura de la Facultad de Diseño y Arquitectura de la Universidad Técnica de Ambato.

A nombre de la Institución a la cual represento, me comprometo a apoyar en el desarrollo del proyecto.

Particular que comunico a usted para los fines pertinentes.

Atentamente,

Darwin Javier Tisalema Yanza
180381983-6
+593 99 587 2187
administrador@fedetun.com

Recibido
15/06/2023