

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

Proyecto Integrador previo a la obtención del Título de Arquitecto

“Sistemas articuladores de flujos urbanos, intervenciones estratégicas desde espacios públicos y trama verde en la cuenca del río Ambato, 2022”.

Autor: Ronquillo Beltrán Danilo Israel

Tutora: PhD. Arq. Reinoso Naranjo Valeria Carolina

Ambato – Ecuador

Febrero, 2023

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

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

“Sistemas articuladores de flujos urbanos, intervenciones estratégicas desde espacios públicos y trama verde en la cuenca del río Ambato, 2022” del alumno Danilo Israel Ronquillo Beltrán, 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, febrero del 2023

LA TUTORA



.....
PhD. Arq. Valeria Carolina Reinoso Naranjo

AUTORÍA DEL TRABAJO

Los criterios emitidos en la investigación “**Sistemas articuladores de flujos urbanos, intervenciones estratégicas desde espacios públicos y trama verde en la cuenca del río Ambato, 2022**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este trabajo de grado.

Ambato, febrero 2023

EL AUTOR

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "DANILO RONQUILLO BELTRÁN", is enclosed within a hand-drawn oval. To the right of the oval, there is a vertical line with a small loop at the top, resembling a stylized letter 'B' or a decorative flourish.

.....
Danilo Israel Ronquillo Beltrán

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, febrero 2023

EL AUTOR

A handwritten signature in blue ink, reading "DANILO RONQUILLO BELTRÁN", enclosed within a hand-drawn oval. The signature is stylized and includes a vertical flourish on the right side.

.....
Danilo Israel Ronquillo Beltrán

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban la investigación, sobre el tema **“Sistemas articuladores de flujos urbanos, intervenciones estratégicas desde espacios públicos y trama verde en la cuenca del río Ambato, 2022”** de Danilo Israel Ronquillo Beltrán, 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, febrero del 2023

Para constancia firman

Ing. Mg. Diego Cabrera
PRESIDENTE

Arq. Mg. Claudia Balseca
MIEMBRO CALIFICADOR

Arq. Mg. Carlos Salcedo
MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

La presente tesis va dedicada a mis padres por ser mi pilar fundamental y darme su apoyo incondicional y emocional, por su sacrificio día a día para que salga adelante y que nunca me falte nada, todo su esfuerzo y dedicación va reflejado en este trabajo porque son parte de mis objetivos y sueños, los cuales trabajo cada día con la bendición de Dios. Además, a cada uno de los docentes que impartieron sus conocimientos para mi desarrollo profesional y ser la pieza clave para alcanzar objetivos trazados en esta etapa de mi vida.

Danilo Israel Ronquillo Beltrán

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer primero a Dios por permitirme vivir una bonita experiencia en todo mi proceso de formación profesional.

A mis padres Pablo y Carmita que fueron mi soporte con sus consejos, su amor y paciencia para nunca decaer y seguir firme en este objetivo el cual, con mucho sacrificio, perseverancia, fuerza lo estoy logrando.

A mis hermanos Mauricio y Gabriel y a toda mi familia que nunca me abandonó y siempre fue incondicional conmigo.

A mi tutora y revisores por todo su conocimiento impartido, la paciencia y el tiempo que me dedicaron para orientarme en todo mi proceso.

Al GADMA el cual, a través de sus diferentes direcciones me facilitaron la información pertinente para el respectivo proyecto integrador de la manera más comedida.

Finalmente, mi más profunda gratitud, amor y cariño a una persona especial en mi vida, quien fue mi soporte día a día, la misma que nunca me abandonó en todo mi proceso y siempre estuvo presente en las buenas y malas.

Danilo Israel Ronquillo Beltrán

INDICE

RESUMEN / ABSTRACT	xvi
INTRODUCCIÓN	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
JUSTIFICACIÓN	7
OBJETIVOS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN	9
CAP I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN	10
1.1. Marco (Conceptual – Histórico – Legal)	10
1.1.1. Marco Conceptual	10
1.1.2. Marco Histórico	24
1.1.3. Marco Legal	27
1.2. Estado de la cuestión o estado del arte	30
1.2.1. Referentes Urbanos	30
1.2.2. Referentes Arquitectónicos	35
1.2.3. Referentes del sitio	37
CAP II DISEÑO METODOLÓGICO	39
2.1 Aproximación al Método (Metodología de la Investigación)	40
2.2 Población muestra y muestreo (Tramo de Intervención en Ficoa)	43
2.3 Técnicas o Herramientas de análisis	45
CAP III INVESTIGACION DE CONTEXTO - DIAGNÓSTICO	48
3.1. Análisis externo	48
3.2 Análisis interno	48
3.3. Resultados del diagnóstico de la situación actual (contexto)	50
3.4. Estrategias de Intervención (urbana y/o arquitectónica)	51
CAP IV DESARROLLO DE LA PROPUESTA	54
4.1. Descripción general de la propuesta	54
4.2 Proyecto Urbano Arquitectónico	55

Macro - Plan Masa	55
Meso – Planteamiento urbano	56
Micro- Planteamiento arquitectónico	57
4.3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción	63
Propuesta urbana	63
Propuesta arquitectónica	64
4.4. Resultados por objetivos específicos	65
Bloque 1	67
Bloque 2	74
Bloque 3	81
Detalles constructivos	90
CAP V CONCLUSIONES	93
5.1. Conclusiones	93
5.2. Recomendaciones	94
REFERENCIAS	95
ANEXOS	102

Índice de Imágenes

Imagen 1. Construcciones en los márgenes del río e Infraestructura civil	3
Imagen 2. Elementos construidos – Bordes.....	6
Imagen 3. Comercio en Ficoa.....	7
Imagen 4. Barcelona Las Ramblas.....	30
Imagen 5. Barcelona Las Ramblas	31
Imagen 6. Manhattan High Line Park	32
Imagen 7. Manhattan High Line Park	33
Imagen 8. LYON Rhone River Banks	34
Imagen 9. Ennetbaden Pasarela Limmat	35
Imagen 10. Cuenca Parque La Libertad	36
Imagen 11. Cuenca Parque La Libertad	37
Imagen 12. Paseo Ecológico	37
Imagen 13. Quinta Juan León Mera	38
Imagen 14. Museo Martínez - Holguín	39
Imagen 15. Museo Martínez - Holguín	39

Índice de Figuras

Figura 1. Infraestructura y vías.....	4
Figura 2. Espacio público y trama verde	5
Figura 3. Plan Masa – Tramo Parque del Sueño – Socavón.....	55
Figura 4. Planteamiento urbano - Sector Ficoa	56
Figura 5. Planteamiento arquitectónico - Articulación 1.....	57
Figura 6. Planteamiento arquitectónico - Articulación 2.....	58
Figura 7. Planteamiento arquitectónico - Articulación 3.....	59
Figura 8. Integrar	60
Figura 9. Transformar.....	61
Figura 10. Programa Arquitectónico	62

Índice de Esquemas

Esquema 1. Barcelona Las Ramblas.....	31
Esquema 2. Barcelona Las Ramblas.....	32
Esquema 3. Manhattan High Line Park.....	33
Esquema 4. LYON Rhone River Banks	34
Esquema 5. LYON Rhone River Banks	35
Esquema 6. Ennetbaden Pasarela Limmat.....	36
Esquema 7. Metodología de la Investigación	42
Esquema 8. Metodología del Proceso de Diseño Urbano Arquitectónico	43
Esquema 9. Entrevista – Actores Claves del Sector.....	44
Esquema 10. Técnicas y Herramientas para Identificar	45
Esquema 11. Técnicas y Herramientas para Establecer	46
Esquema 12. Técnicas y Herramientas para Proyectar.....	47
Esquema 13. Análisis Nivel Macro - Identificar	48
Esquema 14. Análisis Nivel Meso - Establecer.....	49
Esquema 15. Análisis Nivel Micro - Proyectar	49
Esquema 16. FODA.....	50
Esquema 17. Diagnostico - Situación Actual.....	50
Esquema 18. Estrategias para el Sistema articulador urbano	51
Esquema 19. Estrategia en función a la alternabilidad.....	51
Esquema 20. Áreas urbanas a conectar	51
Esquema 21. Estrategia para el elemento arquitectónico	52
Esquema 22. Tipología de movilidad.....	52
Esquema 23. Configuración del espacio mediante fragmentos.....	53
Esquema 24. Estrategias urbanas - arquitectónicas	53

Índice de Planos

Plano 1. Implantación urbana	63
Plano 2. Implantación Arquitectónica	64
Plano 3. Planta y Corte Urbano	65
Plano 4. Visualización del planteamiento urbano	66
Plano 5. Primera Planta Nv. + 5.00 m	67
Plano 6. Planta Baja Nv. 0.00 m.....	68
Plano 7. Subsuelo 1 Nv. -5.00 m	69
Plano 8. Subsuelo 2 Parte 1 Nv. -10.00 m.....	70
Plano 9. Subsuelo 2 Parte 2 Nv. -10.00 m.....	71
Plano 10. Subsuelo 2 Parte 3 Nv. -10.00 m.....	72
Plano 11. Visualización del bloque 1	73
Plano 12 Subsuelo 1 parte 1 Nv. -5.00 m.....	74
Plano 13. Subsuelo 1 parte 2 Nv. -5.00 m.....	75
Plano 14. Subsuelo 1 parte 3 Nv. -5.00 m.....	76
Plano 15. Subsuelo 2 Nv. -10.00 m	77
Plano 16. Subsuelo 3 Nv. – 15.00 m	78
Plano 17. Subsuelo 2 – Voladizo 1 Nv. – 10.00 m.....	79
Plano 18. Visualización del bloque 2	80
Plano 19. Primera Planta Nv. + 5.00 m	81
Plano 20. Planta Baja Nv. 0.00 m.....	82
Plano 21. Subsuelo 1 Nv. -5.00 m	83
Plano 22. Subsuelo 2 Nv. -10.00 m	84
Plano 23. Subsuelo 3 parte 1 Nv. -15.00 m	85
Plano 24. Subsuelo 3 parte 2 Nv. -15.00 m.....	86
Plano 25. Subsuelo 2 - Voladizo 1 Nv -10 .00 m	87
Plano 26. Visualización del bloque 3	88

Plano 27. Visualizacion general del proyecto	89
Plano 28. Detalle Techo Verde.....	90
Plano 29. Detalle Tridilosa	91

Índice de Anexos

Anexo 1. Sectores cercanos a la cuenca hídrica	102
Anexo 2. Infraestructura civil.....	103
Anexo 3. Flujo vehicular	104
Anexo 4. Flujo Peatonal	105
Anexo 5. Llenos y vacíos	106
Anexo 6. Espacio público.....	107
Anexo 7. Trama verde	108
Anexo 8. Caminabilidad.....	109
Anexo 9. Equipamientos.....	110
Anexo 10. Accesibilidad peatonal.....	111
Anexo 11. Llenos y vacíos	112
Anexo 12. Flujo urbano y vehicular	113
Anexo 13. Flujo urbano peatonal	114
Anexo 14. Lugares.....	115
Anexo 15. Uso del suelo.....	116
Anexo 16. Elementos representativos	117
Anexo 17. Espacio público.....	118
Anexo 18. Trama verde	119
Anexo 19. Entrevista 1 Familia Proaño Brito.....	120
Anexo 20. Entrevista 2 Familia Condo Ortiz	122
Anexo 21. Entrevista 3 Familia Llagua Arévalo	124
Anexo 22. Entrevista 4 Familia Beltrán Rodríguez.....	125

RESUMEN

Actualmente la ciudad de Ambato ha tenido un crecimiento acelerado donde se perdió el rumbo del espacio público y privado afectando directamente el espacio de la ciudad, la más afectada es la cuenca hídrica. Esto produjo a que se pierda el interés de la ciudad por habitar este lugar, por lo que, se vuelve necesario volver a recuperar su identidad que trajo mediante sus procesos históricos, identificado su importancia a partir del espacio público y trama verde para lograr establecer estrategias que direccionen el flujo urbano a esta zona descuida, partiendo de sistemas que articulen al ciudadano y otorguen facilidad al momento del acceso, empleado ideas claras las cuales se fundamenta por marcos teóricos y referenciales extrayendo estrategias como las de articular, integrar y transformar el territorio actual cumpliendo un papel conectivo, el cual, mediante una intervención urbano arquitectónica se proyectara elementos estructuradores direccionados al flujo peatonal, logrando integrar la ciudad, brindando una atención pertinente a estos espacios, donde el peatón no se vea limitado y juegue un papel importante para convertir un espacio deteriorado en un espacio para el aprovechamiento espacial en la zona pública y juntando su trama verde a partir del paisaje urbano regenerado.

Descriptor: Articular, Flujo Urbano, Espacio Público, Trama Verde, Identidad.

ABSTRACT

Currently the city of Ambato has had an accelerated growth where it lost the course of public and private space directly affecting the space of the city, the most affected is the water basin. This led to the loss of interest in the city to inhabit this place, so it becomes necessary to regain its identity that brought through its historical processes, identified its importance from the public space and green plot to establish strategies to address the urban flow to this neglected area, based on systems that articulate the citizen and provide ease of access, using clear ideas which are based on theoretical and referential frameworks and extracting strategies such as articulate, integrate and transform the current territory fulfilling a connective role, which, by means of an urban architectural intervention will project structuring elements directed to the pedestrian flow, managing to integrate the city, offering a pertinent attention to these spaces, where the pedestrian is not limited and plays an important role to turn a deteriorated space into a space for the spatial use in the public area and joining its green plot from the regenerated urban landscape.

Descriptors: Articulate, Urban Flow, Public Space, Green Weft, Identity

INTRODUCCIÓN

- **Importancia y actualidad**

Los sistemas articuladores de flujos urbanos son un factor determinante en el dinamismo de las ciudades, identifican la percepción del habitante con base al flujo en el espacio, partiendo de componentes en el factor social y cultural relacionando diferentes clases sociales (Velásquez, 2015) . El saber entender cómo se mueve la ciudad es un factor importante donde, el espacio público y la trama verde se vuelve el foco principal juntando diferentes flujos urbanos, el vehículo es uno de los más esenciales por ser una herramienta de conexión ante el crecimiento de las ciudades, lo cual, en la actualidad ha provocado conflictos que desencadenaron en que se piense menos en la gente, surjan diferentes efectos problemáticos y se pierda la calidad de vida de la sociedad (Fadigas, 2009).

Este problema es a nivel mundial, donde algunas ciudades del mundo urbano se han convertido en una escala intermedia por la capacidad para organizar y juntar el sistema urbano tejiendo y articulando, gestionando el tiempo de mejor manera con la ideología de articular el flujo de un espacio a otro, otorgando espacio público por medio del verde evidenciando proyectos como: Las Ramblas en España, High Line Park en Estados Unidos y el Rhone River Banks en Francia (Llops, Iglesias, Vargas, & Blanc, 2019).

En el Ecuador y América Latina se generan los mismos efectos producto del crecimiento acelerado por su poder en el campo comercial, llevando a que las ciudades desencadenen en el flujo urbano por ser una red de comunicación para los habitantes (Carrión et al., 1986).

Así, ciudades como Cuenca genera planes ligados a la dinámica de uso partiendo del movimiento, los cuales a más de ser pensados en el transporte se enfoca en dinámicas sociales donde, el ciudadano se mueve en espacios creando escenarios con condiciones para el flujo peatonal evidenciándose en el proyecto del Parque de la Libertad, el cual mejoro las condiciones del territorio y la calidad de vida de los habitantes (Ochoa, López, & Ochoa, 2019).

La ciudad de Ambato al encontrarse con un crecimiento acelerado, fragmento y segrego áreas urbanas afectando a un elemento emblemático de la ciudad como es el río Ambato delimitando diferentes efectos problemáticos, por lo que, mediante una investigación explicativa se pretende obtener una relación causal (causa – efecto) que limite los problemas desde lo general a lo particular partiendo de análisis, recolección de datos,

marcos teóricos y referentes con el fin de establecer líneas estratégicas para llegar a un resultado óptimo y deseado.

- **Antecedentes**

El área de estudio se encuentra ubicada en la ciudad de Ambato, capital Tungurahua – Ecuador, una ciudad importante por su desarrollo económico en el campo industrial, intercambio comercial, agrícola y artesanal (Goyes, 2018). Su crecimiento y evolución espacial a comparación con otras ciudades de la sierra central comienza a ser significativa por ser una ciudad activa y dinámica por el comercio, obteniendo un crecimiento poblacional entre los años 1778 (4000 hab) y 1919 (14.300 hab). El crecimiento empieza a ser evidente a partir del siglo XX al surgir un factor determinante como la apertura de la línea férrea Quito – Guayaquil (Vera, 2000).

Ambato al ser una ciudad centralizada vio como una oportunidad la línea férrea para el desarrollo económico así, en 1920 se convierte en un centro de convergencia, acopio y redistribución en la línea comercial, además de ser un nexo para la articulación con los grandes territorios del país. Para los años 1949 (33.377 Hab) y 1995 (151.134 Hab) su población creció cuatro veces más, sobrepasando el último valor del periodo intercensal (Vera, 2000).

Para el año 2000 la ciudad estaba proyectada a 110.000 habitantes con base a un Plan Regulador que apareció en 1951. Sin embargo, únicamente hasta el año 1995 esta cantidad de pobladores se había extendido, reflejando un crecimiento superior a lo planificado. Para el año 2001 su población ya alcanzó los 163.926 habitantes, obteniendo un 49% más de la población planificada mostrando una notable diferencia de crecimiento en la ciudad donde su ritmo fue acelerado (Torres, 2021).

Ambato ya contaba con una población de 329.856 habitantes obteniendo un importante crecimiento entre los años 2001 y 2010 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INEC], 2010, p.8), que en una proyección realizada en el año 2018 su población era de 378.523 habitantes de los cuales 50,1% representa asentamientos urbanos y el 49,9 % asentamientos rurales. Por lo tanto, el crecimiento de la ciudad es determinante en la generación de efectos colaterales como: la desconexión urbana, movilidad urbana conflictiva, la pérdida del espacio público y la pérdida de la trama verde. Tal como se revelará en el planteamiento del problema.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El planteamiento del problema se desprende a partir de la historia de Ambato, donde sus diferentes etapas direccionaron a que la ciudad que se encuentra centralizada tenga un crecimiento acelerado a causa de una falta de planificación, lo cual, produjo que en la actualidad se presente diferentes efectos problemáticos como son: desconexión urbana, movilidad urbana conflictiva, pérdida del espacio público y la pérdida de la trama verde.

La desconexión urbana se convierte en el principal efecto problemático que trajo el crecimiento rápido en la ciudad, provocando que los límites naturales y jurisdiccionales se vean presionados (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato [GADMA], 2019, p.14). Este problema es visible en todo el territorio, donde varias zonas no tienen una adecuada conexión y accesibilidad producto de un crecimiento desordenado y descontrolado evidenciado una falta de planificación.

El acelerado crecimiento de la ciudad encontró la presencia de la cuenca hídrica donde, la falta de conexión entre diferentes zonas se hizo más evidente volviéndose necesario la construcción de infraestructura civil, la misma que afecto su paisaje urbano. Además, su accesibilidad en torno al margen se encontró limitada por la presencia de construcciones, lo cual, provoco que se comience a dar la espalda al rio perdiendo su imagen e identidad.



Imagen 1. Construcciones en los márgenes del rio e Infraestructura civil
Elaboración Propia (2023)

La infraestructura civil comienza a incidir notoriamente en el traslado de personas y mercancías convirtiéndose en uno de los principales ejes de conexión, transformándose en una necesidad para los habitantes, afectando el paisaje (Euroclima, 2020). Es así como, la movilidad vehicular comienza a ser un detonante en la ciudad por su alto dinamismo para los desplazamientos. Sin embargo, la demanda excesiva del vehículo produjo un congestionamiento en los principales sectores de la ciudad (Goyes, 2018).

Para el año 2012, existían 125 vehículos por cada 1.000 habitantes, mientras que, para el 2032 se estima que aumentará bajo la misma relación a 175 vehículos, es decir crecerá en un 87%. En función de esta variación, la ciudad da prioridad a la movilidad vehicular optando por su uso en un 42% para el transporte público, 38% para el vehículo privado y en un 20% para otros medios de movilidad como: taxi, bus escolar y no motorizado (León & Godoy & Hidroplan, 2013).



Figura 1. Infraestructura y vías
Elaboración propia (2023)

En función a la desconexión y movilidad urbana conflictiva con incidencia directa en la construcción de infraestructuras, el flujo vehicular fue la principal red de comunicación contrarrestando las necesidades de los habitantes lo cual, trajo otros efectos, la pérdida del espacio público y la trama verde, teniendo mayor incidencia en la cuenca hídrica que sufrió abandono y deterioro en el tiempo.

Además, otros factores como: la renovación urbana que favoreció la concentración de usos comerciales, alta densidad habitacional y bajas condiciones de habitabilidad fueron también causantes de que el espacio público no sea concebido de forma adecuada, tornándose segregado. Por lo que, su alta concentración y ocupación del suelo hizo que la morfología de la ciudad se vea afectada (Ortiz, 2014).

El espacio de las aceras empezó a ser limitada para el peatón debido a que las calles tenían mayor incidencia del vehículo no solo por su flujo, si no por buscar espacios de estacionamiento, apropiándose de un cierto tramo de las calles y espacios de las aceras limitando el flujo peatonal. Donde, el espacio público comienza a verse condicionado sin brindar soluciones que tenga la posibilidad de prevenir, controlar o generar herramientas donde se consolide el espacio para él peatón (Ortiz, 2014).

Según la Resolución: RC-327 DE 2021 [Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato] manifiesta en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT 2050) que, la ciudad se encuentra con una precariedad en el acceso y uso de los espacios públicos, donde las plazas, plazoletas y parques son lugares para flujo peatonal, pero no logran llegar a una jerarquización, un adecuado tratamiento estratégico y una conexión entre ellos, volviéndose lugares fragmentados e incluso deteriorados (PDOT, 2021, p, 184)..

El espacio público en la ciudad de Ambato, al no ser priorizado y tener un alto movimiento vehicular hace evidente una falta del espacio verde. Detectando que, no existe una red de espacios verdes que satisfagan completamente las necesidades de los ciudadanos. La desconexión contribuye a no mejorar la calidad del medio urbano provocando que las fragmentaciones sean palpables como es el caso de la cuenca hídrica (Medina & Estrella, 2020).

Según la Resolución: RC-327 DE 2021 [GADMA] declara en el (PDOT 2050) que, Ambato ha registrado aproximadamente 1.555.179,92 m² de área verde concebida en: parques, plazas, jardines, parterres, entre otras. Determinando que la ciudad obtiene un 9,22 m² por habitante. (PDOT, 2021, p, 185).El autor Rendón (2010), en su artículo espacios verdes públicos y calidad de vida indica que la Organización de las Naciones Unidas (ONU), manifiesta contar con una superficie no menos a 12 m² por habitante.

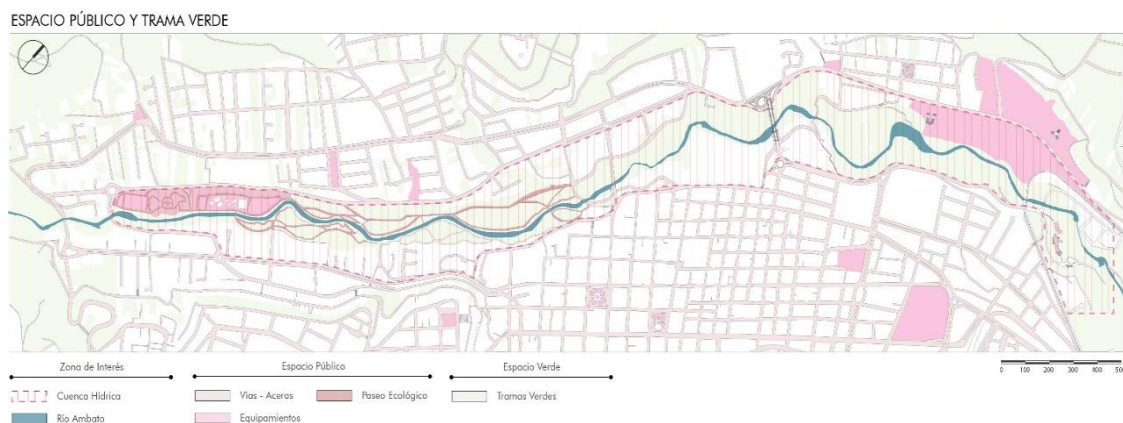


Figura 2. Espacio público y trama verde
Elaboración propia (2023)

Producto de los problemas reflejados en la ciudad, originó que varios sectores se encuentren afectados replicándose las mismas problemáticas como es el caso de Ficoa barrio tradicional, ubicado al oeste la ciudad. Ficoa es una zona que en el año de 1940 se caracterizaba por ser un lugar donde prevalecía los huertos florales y frutales, teniendo

una comunicación directa con las riberas del río Ambato en el cual prevalecía la trama verde (Silva, 2021).

Según el botánico Ludwing Diels (1933), manifiesta que Ambato al ser pequeña y por su alto dinamismo y comercialización, a futuro se perderá todos los sectores donde prevalece el espacio verde perjudicando los huertos y jardines principalmente de las riberas del río Ambato, desvaneciendo su espacio, paisaje, accesibilidad y la calidad del ambiente, lo cual se está evidenciando en la actualidad volviéndose la cuenca hídrica un espacio residual.

Ficoa actualmente se encuentra consolidado producto del crecimiento desordenado y descontrolado perdiendo totalmente su identidad, donde es visible la desconexión urbana, el movimiento urbano conflictivo, la pérdida del espacio público y la trama verde, lo cual, dificulta la accesibilidad a la cuenca hídrica haciendo que la gente se concentre únicamente en el sector construido, generando una fragmentación entre estas zonas.

La desconexión entre Ficoa y la cuenca hídrica se debe a la presencia de elementos construidos en sus bordes haciendo que el acceso sea limitado, donde se da la espalda y no se le brinda la importancia adecuada, provocando que el espacio pase desapercibido y se convierta en una zona: muerta, abandonada, insegura, y llena de desperdicios, lo cual, provoca una segregación socioespacial hacia el verde público.



Imagen 2. Elementos construidos – Bordes
Elaboración Propia (2023)

La concentración de todos los flujos urbanos en la Av. Los Guaytambos en el sector de Ficoa provocó que no exista un interés en la cuenca hídrica. En el lugar se encontraba presente múltiples actividades como: la educación, el ocio, religión, recreación, gastronomía, etc., provocando que el GADMA cambie su uso de suelo, pasando de una

zona residencial a una de uso mixta, dando oportunidad a que la primera planta de las edificaciones se enfoque en una línea comercial.



Imagen 3. Comercio en Ficoa
Elaboración Propia (2023)

Estos problemas llevaron a que los espacios públicos y tramas verdes en Ficoa sean afectados directamente, por no aprovechar y conservar estas áreas que por su historia se caracterizaba por ser un emblema en toda la ciudad. Para la actualidad se encuentran aislados, sin una adecuada conexión, lo cual, evidencia sociedades disgregadas y fragmentadas perdiendo el derecho a la ciudad y al espacio verde, a causa del crecimiento acelerado de la ciudad de Ambato en su proceso histórico.

JUSTIFICACIÓN

La ciudad de Ambato a lo largo de los años sus planes y proyectos urbanos han destinado su interés a la movilidad vehicular por la desconexión urbana, descuidado el espacio público y la trama verde. Los espacios públicos con gran eficacia sirven a la población para fomentan la expresión social, generan lazos comunitarios y proyectar lugares donde prevalezca oportunidades culturales, expresión artística y democrática (Organización de las Naciones Unidas – Hábitat [ONU-Hábitat], 2018). Además, los espacios con área verde forman un sistema natural libre por ser lugares de encuentro y esparcimiento actuando directamente en el paisaje (Medina & Estrella, 2020).

Por lo tanto, una lectura incorrecta de la ciudad se convierte en los principales ingredientes que no permiten una adecuada articulación de los espacios, surgiendo la necesidad de crear y buscar soluciones dirigidas a mitigar las actuales condiciones, fundamentando en procesos investigativos que converjan en intervenciones estratégicas y proyecten el diseño de eventuales proyectos específicos. Se trata de repensar el modelo

actual vs un deseado a través de generar sistemas articuladores de flujo mediante intervenciones urbano-arquitectónicas, permitiendo la accesibilidad y comunicación entre diferentes zonas integrando la colectividad, recreación y la generación de espacios públicos y trama verde con estándares de calidad.

Es así como Jáuregui (2013), manifiesta en el Urbanismo de Articulación de lo Físico con lo Social que los sistemas articuladores buscan batallar el “déficit de ciudad”, a partir de la generación de espacios públicos mediante infraestructuras las cuales, se encuentren conectados a partir de un tejido urbano predominando una estratégica-táctica mediante intervenciones que parte de una relación entre plan ideal – plan de intervención (P.116).

Por lo tanto, a través de esta investigación se plasmará los problemas urbanos de la ciudad de Ambato enfocado directamente en la cuenca hídrica, mediante la Resolución 002-2021-CNP [Consejo Nacional de Planificación] manifiesta en el Plan de Creación de Oportunidades (PND) que, la cuenca hídrica se convierte en un eje central para la transición ecológica, creando políticas específicas donde permita el uso y acceso al recurso hídrico, priorizando las necesidades del ser humano, protegiendo, regenerando y recuperando este recurso (PND, 2021, p, 54).

Por lo cual, se visualizará líneas estratégicas que serán consideradas y plasmadas en el proyecto de forma específica a partir de un desarrollo urbano – arquitectónico, en función de importantes dinámicas sociales que repercutan en la comunicación, el encuentro, la cultura y la recreación, de forma que se ligue al espacio público y trama verde. Estableciendo, soluciones determinantes y específicas para que futuras generaciones puedan incidir con base a nuevos conocimientos e instrumentos metodológicos, recuperando la identidad de la cuenca hídrica convirtiéndose en un lugar atractivo para los habitantes de la ciudad de Ambato.

- **Alcance y Enfoque**

El proyecto plantea un diseño Urbano – Arquitectónico, con la idea de potencializar el uso del espacio público y trama verde por medio de la articulación que parte del flujo urbano, realizando un análisis a escala ciudad, sector o barrio conociendo el estado actual, con el fin de fomentar líneas estratégicas a partir de componentes teóricos y referentes, los cuales ayudaran a dar solución a los efectos extraídos, planteando finalmente un

proyecto el cual desencadenara en una propuesta urbana con la factibilidad de desarrollar un elemento arquitectónico.

El proyecto se desarrollará a partir de un enfoque donde la parte cuantitativa buscará recolectar datos estadísticos mediante herramientas numéricas otorgadas por entidades gubernamentales, por otro lado, la cualitativa permitirá un acercamiento social para saber cómo percibe la población el lugar en donde se emplazará el respectivo proyecto, con base al tema de investigación que se enfocará en una línea de investigación proyectual.

OBJETIVOS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

- **General**

Desarrollar sistemas articuladores de flujos mediante intervenciones urbano-arquitectónicas que proyecten espacios públicos en la cuenca del río Ambato como un elemento integrador de ciudad en la trama verde.

- **Específicos**

- Identificar la importancia del espacio público y trama verde con relación a elementos articuladores naturales y artificiales.
- Establecer estrategias para intervenir en el espacio público y la trama verde.
- Proyectar un elemento articulador de flujo peatonal desde lo urbano-arquitectónico que integre a la ciudad.

- **Línea y sub línea de investigación**

Dominio	Líneas De Investigación
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 • Tecnología de la Información y Sistemas De Control • Diseño, Materiales y Producción

Tabla No 1. Líneas de investigación
Resolución: CONIN-P-227 de 2020 [Universidad Técnica de Ambato]

CAP I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN

1.1. Marco (Conceptual – Histórico – Legal)

1.1.1. Marco Conceptual

Relación del entorno urbano: Ciudad pensada en el peatón y vehículo

La industrialización trajo consigo varios cambios que revolucionaron la economía y la sociedad tradicional, debido a la transición de una producción artesanal a una producción masiva, que fue el resultado de la incorporación de nuevas técnicas y la utilización de máquinas. La producción en serie de alimentos produjo un excedente en estos, logrando disminuir la mortalidad por desnutrición, sin embargo, un efecto colateral fue el aumento de la población. El crecimiento desmesurado de la densidad poblacional trajo consigo grandes índices de emigración del campo a la ciudad, pero, el crecimiento de las ciudades no fue orientado con una correcta planificación urbana, teniendo como resultado los escasos servicios básicos como: agua, alumbrado público y alcantarillado (Burgaleta, Campos, Lázaro, & Ocaña, 2010).

La masiva movilidad geográfica de las personas se vio impulsada por intereses de superación económica y la búsqueda de mejores oportunidades en las nuevas poblaciones industriales que se generaron a raíz de la Revolución Industrial. La migración campo-ciudad se ve explicada porque la concentración de capital se ve localizada en las ciudades, debido a que la aglomeración espacial de las nuevas industrias se basa en la utilización de los espacios y recursos disponibles como: puertos, caminos, energía eléctrica y alcantarillado. La revolución Industrial libró a los pobladores de su comunidad y permitió el acceso a propiedad privada a algunos campesinos, es así como este proceso histórico concentró al capital y la mano de obra en las ciudades dando origen lo que se conoce como migraciones voluntarias (Singer, 2003).

La introducción de la maquinaria a la producción cambió la fabricación tradicional de elaboración de los productos, trasladando el trabajo de los talleres artesanales a grandes fábricas con gran concentración de obreros, logrando así abaratar costes de producción. Los principales ámbitos que se vieron innovados fueron: la industria textil con la hiladora y las tejedoras, la metalurgia gracias a los altos hornos y la energía eléctrica gracias a la máquina de vapor, la misma que también se utilizó para la industria del transporte, logrando desarrollar el ferrocarril (Van der Laat Ulloa, 1991).

La aparición del ferrocarril fue fundamental para la revolución de los transportes en esta época, el mismo que fue considerado como el motor del desarrollo industrial en Europa, debido a que estimuló la producción del hierro y sobre todo redujo los tiempos de traslado y se agilitó los intercambios comerciales, impulsando la fabricación de bienes (Burgaleta et al., 2010). El mundo se transformó completamente desde que el ferrocarril apareció, en aquella época se constituyó como un gran paso a la modernización, considerando que para la actualidad su presencia sigue vigente y su transformación radica en sus fuentes de energía, pasando del carbón al petróleo, finalmente sustituido por la electricidad (Alliende, 2006).

El ferrocarril dio paso a grandes experimentaciones tecnológicas acompañadas de un historial arquitectónico, debido a que en esa época varios terrenos se convirtieron en centros de experimentación, mediante el uso de materiales y técnicas constructivas (Llano, 2017). Sin embargo, dicha experimentación lleva de por medio el desarrollo urbano y territorial. El transporte ferroviario se cimentó en terrenos antropizados y con determinantes geográficos que dificultaron el perfecto asentamiento espacial. Por lo que, las ciudades que adoptaron este sistema fueron obligados a cambiar la dinámica de crecimiento para constituir la nueva infraestructura. Durante todo el proceso los aspectos que más se vieron condicionados fueron la planificación territorial, el sistema socioeconómico y la morfología urbana (Alvarez, 2016).

El primero asentamiento del ferrocarril se dio en el continente europeo, y en el caso de Barcelona con la introducción del sistema ferroviario dentro de la ciudad se forjó a través de dos modelos territoriales: El primero dio paso a la construcción de esta nueva infraestructura en la ciudad amurallada, dando paso a la edificación de puertas en las murallas y al derrumbe de las edificaciones, donde estaban destinadas la creación de las estaciones. El segundo, dio paso a la construcción de esta estructura férrea en las afueras de la ciudad sin la presencia de recintos amurallados, este hecho dio como resultado la aparición de barrios, suburbios y otros núcleos poblacionales, que en ciertos casos rodearon las estaciones y otros asentamientos a lo largo de las nuevas vías (Alcaide, 2005).

La innovación tecnológica es la base para un progreso social, económico, ambiental entre otros y a través de los tiempos se ha establecido como un arma poderosa. La presencia del ferrocarril dio origen a nuevos modos de transporte, debido a que se vieron en la obligación de integrar soportes de movilidad que reduzcan los tiempos de viaje, los costos de transporte y se incremente el volumen de carga. A raíz de ello, el transporte ha experimentado una importante evolución en aquella década, dando paso al desarrollo elementos motores que duplican la capacidad del transporte en referencia a las primeras máquinas a vapor y sobre todo al enfoque de una nueva construcción infraestructural en las ciudades (Sanchez & Cuéllar, 2016). El transporte a vapor más importante seguido del ferrocarril fue la navegación, el cual se caracterizó por facilitar el acceso a nuevos mercados internacionales, pero dicha revolución de transportes marítimos y terrestres afectaron al comercio interior (Latouche, 2006).

El desarrollo industrial puede provocar diversas modificaciones que alteran de manera positiva o negativa la calidad de vida de sus pobladores, antes de la revolución industrial, las ciudades tenían presencia de pocos pobladores que ocupaban poco espacio, por tanto, tenían edificaciones de poca densidad, en donde predominaban casas de uno o dos pisos. Los barrios estaban organizados acorde los oficios, para grupos categóricos étnicos y religiosos se destinaron en zonas separadas y propiamente las construcciones del poder político-económico con más significancia estaban ubicadas en el centro (Ramón, 1993).

La revolución industrial provocó fuertes transformaciones dentro de las ciudades especialmente con la llegada de las máquinas y el ferrocarril. El progreso que tuvo los medios de transporte dentro del territorio permitió que la superficie ocupada vaya extendiéndose, como resultado de eso la urbe toma nueva forma, el centro se convierte en una zona residencial de prestigio enfocada a actividades de comercio y administración (Fernandez, 2009).

El progreso industrial dio nacimiento también a factores contaminantes y a caos dentro de la ciudad, pues se vieron reflejadas en los fuertes movimientos de carruajes, carretillas, animales de tiro, además, las fuertes aglomeraciones que causaban los trabajadores y comerciantes. El delimitante espacio peatonal hicieron que los carros y viandantes se desplazaran juntos, los puntos de venta en medios de las calles también obstaculizaban el correcto orden. Muy pocas zonas estaban marcadas por separaciones que hacían los

edificios grandes y bolardos de madera donde sujetaban los animales, lógicamente esto dependía a la clase social a la que pertenecía el barrio (Caglar & Teker, 2019).

A pesar de ello, es para años posteriores a la revolución donde se inician con grandes reformas urbanas, que adopten exigencias modernas de las ciudades. El proyecto más influyente fue el Société Mulhousienne des Cités Ouvrières el plan cumplía con reformas de control del tráfico, control social y el ordenamiento territorial, su planificación se solventó con un plan de alineación y la apertura de carreteras que conecten con la zona de la ciudad, además una importante construcción de barrios obreros. En las urbes existentes se creó un plan de expansión que mejore la movilidad vial y peatonal, adicionando la implementación de canales para los servicios básicos (Dominguez , 2019).

Desde que los asentamientos humanos tuvieron origen, varios estudiados del tema e indirectamente la sociedad en general a deseado la perfección dentro de sus espacios urbanos, lo que ha dado paso a cuantiosos proyectos que se enfocan en mejorar el hábitat social que pretenden ser la estructura de una ciudad ideal (Prieto, 2007).

Será acaso que la ciudad ideal es la que cumpla el papel de disminuir el ruido, el tráfico, la contaminación y la delincuencia (Huxley, 1955). Puede ser que estos hechos sean la ideología perfecta y como no sumar a eso lo que Tanikaña & Paz (2021) afirman en su estudio, el rol de los gobiernos locales y nacionales frente a la creación de los planes de ordenamiento territorial deben responder siempre a las necesidades de movilidad del peatón. Por lo que, si se mejora las condiciones de movilidad peatonal, también avanza la movilidad dentro de la ciudad (Thomson & Bull, 2001).

La vitalidad de una ciudad tiene mucho que ver la presencia de personas en las calles, que caminan con el fin de realizar actividades diversas. El andar a pie para tener acceso a los diferentes bienes y dentro del espacio urbano da lugar a varias actividades que son denominadas “usos peatonales de la vía pública”. Este desplazamiento por las vías públicas son la esencia misma de la vida urbana y las ciudades se constituyen como atractivas, prosperas, habitables y sostenibles (Clay, 2011).

La movilidad es el punto central del desarrollo urbano y el uso del automóvil se ha convertido en una herramienta de la vida cotidiana que da movimiento a los centros urbanos, por lo que el uso de transporte público ha ido disminuyendo, por tanto, las obras de infraestructura se destinan a facilitar el tráfico que ha provocado el aumento de

vehículos pequeños y a causa de ello disolución de zonas céntricas y alrededores de la ciudad (Griffiths & Lambert , 2004).

La conciencia medio ambiental a través de planes experimentales permiten orientar la movilidad desde un punto de vista diferente con una gestión en el tráfico encaminada a la disminución del automóvil para sustituirlos por carros eléctricos o a su vez introducir medios de transporte sostenible como lo es la bicicleta. Debido a esto, los urbanistas se ven en la obligación de trabajar en conjunto los temas de uso del suelo con el peatón y el transporte, adicionándole las nuevas vías de acceso para destinarlas a actividades sostenibles (Baño, 2015).

Las futuras planificaciones urbanas para crear una ciudad ideal deben estar centradas en satisfacer las necesidades de desplazamiento, sin olvidar la importancia que tienen los peatones que deciden salir a caminar a disfrutar de más espacios públicos, con menos ruido y contaminación, pues siempre se debe orientar a las estrategias urbanas que involucren con actor beneficiario a los ciudadanos. Las inversiones de los gobiernos de turno deben estar dirigidos a modelos que no contaminen el ambiente (Ornés, 2014).

Urbanismo del paisaje: espacio público y la trama verde como medio de integración con la ciudad y la cuenca hídrica

El Paisaje partió como un elemento del urbanismo contemporáneo donde se empezó a visualizar y describir como se encuentra las condiciones de una urbanización dispersada y enfocada en los contextos naturales partiendo de principios culturales y ecológicos (Waldheim, 2006). Esto genera un enfoque en los argumentos renovados del urbanismo pues produce un concepto enmarcado en la conciencia medioambiental.

La metrópolis contemporánea enfrenta diferentes problemáticas empezando por la infraestructura y la planificación donde su evolución se genera a partir de instrumentos con base a mecanismos, los cuales, hacen que la arquitectura del paisaje se enfoque en regenerar el espacio a partir del arte y la ciencia (Waldheim, 2006).

Según Waldheim (2006), la principal problemática es la falta de capacidad para poder sintetizar la parte conceptual donde, la planificación se direcciona a la infraestructura mientras que el diseño se centraliza en el objeto, conformando así el urbanismo del paisaje, el mismo que justificara con mayor fuerza la parte teórica produciendo una división entre arquitectura y paisaje volviéndose interdisciplinaria.

El paisaje se vuelve inusual por el aspecto desnaturalizado y borrado por la urbanidad, por esta razón, la arquitectura paisajística contemporánea busca quitar infraestructuras planificadas empleando más espacios libres en virtud de la hegemonía de la arquitectura recibiendo una prioridad autónoma del paisaje. Por lo tanto, las planificaciones a futuro se ligarán más a la ecología donde, el concepto del paisajismo se ve como la creación decadente de lo que James Córner denomina “reservas semánticas”, entendiéndose al paisaje desde la parte ecológica reconociendo una nueva imagen conceptual de la ciudad (Waldheim, 2006).

La ecología en el siglo XX se basa en la interconectividad y codependencia entre organismo y entornos; objetos y campos, llevando a que nuevos y más sofisticados modelos de (des)orden universal introduzcan el caos y la complejidad. Por lo mismo, la ecología y urbanismo genera términos relacionados a flujos de diversificación, complejidad, inestabilidad, indeterminación y autoorganización dando forma a la manera de considerar y construir lugares (Waldheim, 2006).

Lames Córner (1996), afirma que “las similitudes entre la ecología y la transmutación creativa son indicativas de un tipo alternativo de arquitectura del paisaje”, es por esto que la arquitectura del paisaje relaciona a que las personas, el medio ambiente y el contexto (lugar) se vean como un potencial ecológico de transformación estando totalmente evidentes, lo cual, llevara a generar una visión de la verdadera naturaleza, repercutiendo en cambios significativos en la morfología urbana y la estética tradicional.

Por lo tanto, el urbanismo del paisaje enfocado en un modelo ecológico de planificación busca crear ciudades asumiendo papeles políticos significativos en torno a la urbanización, políticas públicas, desarrollo, diseño urbano y sostenibilidad medioambiental representando el paisaje como un sistema dinámico. La ciudad no forma un contenedor neutro, más bien un campo de tensión donde los espacios públicos sociales son lugares de encuentro y asamblea (Waldheim, 2006). Esto origina a que la naturaleza

y el hombre desarrollen formas de trabajo que sean capaces de poder soportar y representar una combinación de identidades espaciales.

El urbanismo del paisaje se ve centrado directamente en infraestructuras donde los entornos urbanos son condenados y calificados en base a criterios técnicos libres de funcionar social, estética y ecológicamente marcando el verdadero reto del diseño urbanístico del paisaje ligado por vehículos, aparcamientos, carreteras y autopistas que comprometen el paisaje urbano (Waldheim, 2006). Se busca contrarrestar mediante ideologías como bulevares y calles que permitan diferentes volúmenes de circulación tanto de forma longitudinal y transversal, lo cual, permitirá una nueva experiencia de movimiento mediante estos corredores los cuales, se encuentran ligados con el espacio público tales como: movimiento peatonal, transporte público y desarrollo económico (Waldheim, 2006).

Partiendo de estas ideas podemos concebir el espacio público desde diferentes puntos de vista que marcan un carácter muy especialista, los mismos que se basan desde los conceptos del urbanismo moderno, donde su percepción se vuelve muy difusa, indefinida y poco clara repercutiendo en plazas, parques, calles, centros comerciales, etc. (Waldheim, 2006).

Según Borja J. (2003) el espacio público no se ve vinculado únicamente a lo físico – espacial de una unidad o un sistema de espacios sino más bien, se configura como un ámbito que contiene una conflictividad social desde distintos significados dependiendo de la articulación que se trate, pues si bien la historia de la ciudad es la de su espacio, las relaciones que se generan entre los pobladores, poder y ciudadanía se materializa en conformación de lugares de encuentro de los ciudadanos. La ciudad entonces se ve entendida como un sistema de uso colectivo que permite el paseo y encuentro dándoles un sentido tanto en el ámbito físico de la expresión colectiva como de la diversidad social y cultural, es decir, el espacio público se convierte en el principal urbanismo de la cultura urbana siendo un espacio físico, simbólico y político.

Según Amado J. (2013) manifiesta que los espacios públicos parten como tal desde que el ser humano se asienta en comunidades sedentarias llamada Revolución Neolítica en donde comienza a producirse el espacio público, esto genera un funcionamiento en las relaciones sociales por lo que, los caminos y calles se manifiestan históricamente como espacios para delimitar la propiedad privada, pública quedando libres los espacios intersticiales los cuales, optan como una oportunidad para generar puntos naturales, sociales y culturales donde la gente se relacione entre sí.

Un aspecto importante que se desarrolló a partir del espacio público es la aparición del comercio empezando a tener un desarrollo productivo, por lo tanto, la necesidad de generar intercambios de forma constante provoca que tome funcionalismo los senderos, creando espacios de circulación que respondan a nuevas demandas que formen un carácter público para la historia de las ciudades (Waldheim, 2006).

Para Armando J (2013) el ágora, teatro griego, foro y otros grandes espacios del Imperio Romano son muestra de la necesidad que tienen las sociedades clásicas para construir estos escenarios expresando nuevos ideales y provocando la pertenencia a un grupo determinado. Inmediatamente, en la época medieval los espacios públicos responden a cuestiones de religión donde abarcan grandes templos y plazas centrales encontrándose la concentración y expresión de los habitantes, así, el comercio observara como las actividades sociales principales que se generan en las plazas toman importancia con los caminos internos.

A finales del siglo XIX en la época de la revolución industrial, empieza a denotarse el espacio público desde los espacios o tramas verdes fomentando la salud (Gómez J. , 2004). Producto de la generación de grandes industrias y crecimiento de las ciudades, se vio reflejado esta ideología que a mediados del siglo XX destacan a los espacios verdes públicos como, espacios fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida (Gómez J. , 2004).

Los espacios públicos han venido tomando fuerza como elementos estructurantes del espacio urbano logrando ser una herramienta urbana y un instrumento de vital importancia, recuperando el espacio urbano, la calidad de vida, y sus valores culturales. Con el pasar del tiempo se transformarán en productores y estructuradores de las tramas urbanas producto a las nuevas demandas y actividades que se desarrollan en la ciudad

(Amado, 2013). Según (Remedi, 2000) con la globalización toma relevancia el centro comercial como una opción artificial de la ciudad y las nuevas tecnologías de comunicación. Esto lleva a tener un notable desuso del espacio público como lugar físico implicando un deterioro, diferentes fenómenos logran que el espacio tenga una relación social y se convierta en un condicionante el cual, provoca a que se pierda en sí el significado del espacio como se había manifestado en la ciudad moderna proporcionando un carácter distinto, esto nos lleva a que el espacio público sea percibido no solo como un lugar físico sino también como un espacio simbólico.

Según Carrión F. (2007) deberíamos visualizar al espacio público como un punto de organización de la vida colectiva en base a la representación de la sociedad como un derecho de la ciudadanía, estos espacios permiten reconstruir el derecho a la identidad y asociación inscribiéndose a ser un lugar no solo de encuentro sino que además, exista la posibilidad de convivir con otros ciudadanos de manera pacífica y tolerante, concibiendo estos espacios como múltiples voces, manifestaciones y expresiones de la ciudad.

La interrelación adicional existente entre espacios físicos, simbólicos y el acontecer urbano se ve atravesado por una relación dicotómica entre los espacios públicos y espacios privados encontrándose fuentes de interpretación subjetiva y de usos sociales diversos, muchas de las veces dependen del momento, el lugar y el actor que lo defina no siempre se encuentra marcado sus límites ya que tienden a modificarse (Amado, 2013)

Es así como Rossi (1971) manifiesta que lo público y lo privado repercuten como elementos contrapuestos que requieren entender la complejidad de la ciudad, lo individual y lo colectivo (Privado - Público) se convierte en uno de los puntos focales desde los cuales se pretende estudiar la ciudad y las diversas características las mismas que, se encuentran vinculadas a ellas entendiéndose que tanto el uno como el otro son importantes por lo tanto, tienden a compartir en ocasiones situaciones de contacto y dependencia.

Silva (1991) propone una idea la cual implica la percepción de las personas siendo el elemento fundamental para que se pueda definir un espacio como tal, esto a la vez produce una subjetividad donde implica la flexibilidad y maleabilidad permitiéndonos así hablar de espacios intermedios o intersticios entre lo público y lo privado así, las personas y grupos mediante su uso y comportamiento dotaran de un significado del lugar.

Por lo cual, el espacio público le da sentido y forma a la vida colectiva bajo principios de un urbanismo particular, define a lo público bajo su lógica y razón de ser siendo este espacio la centralidad urbana, lugar de donde se parte, a donde se llega y desde donde se estructura la ciudad. El eje de la ciudad es el espacio público y no el privado, lo colectivo y no lo individual convirtiendo la centralidad urbana en el principal elemento de todos los espacios públicos transformándose en puntos de encuentro donde se ve marcado su aspecto simbólico en función a la identidad del lugar siendo representativos (Fernando, 2007).

El espacio público genera igualdad y se vuelve en un factor muy importante a la hora de cumplir los derechos humanos puesto que, toma un carácter que enmarca la imagen de la ciudad, repercute estos espacios en muchas formas espaciales como en los parques, las calles, las aceras y senderos siendo elementos atrayentes de muchos flujos urbanos además, constituye un abanico de actividades, por esta razón, la Organización de las Naciones Unidas – Hábitat III (ONU-Hábitat III) propone objetivos destinados a la cantidad de tierra asignada a calles como espacios públicos, garantizando un sustento adecuado para la ciudad sugiriendo que el 45% de la tierra se debe encontrar asignado tanto para calles como para espacios públicos, por lo tanto, se encuentran divididos en un 30% para calles y aceras y un 15% a espacios abiertos, tramados verdes y equipamientos públicos (ONU-Hábitat III, 2015, p.7). Por esta razón, la inversión en los espacios contribuye a mejorar la salud, bienestar de los habitantes, reducir el impacto climático, anima a las personas a caminar o usar bicicleta, aumenta la seguridad y reduce el temor a la inseguridad.

Uno de los mecanismos que toma fuerza para contribuir con estos conceptos enmarcados a partir del espacio público es el fomentar una ciudad donde se caracterice por ser sostenible, pues el desarrollo sostenible es un concepto que abarca muchas ideologías que repercuten en diferentes significados sin enmarcar una definición clara, basándonos en una definición clásica obtenida del Informe Brundtland (1987) “Desarrollo sostenible satisface las necesidades actuales sin poner en comprometimiento la capacidad de las generaciones futuras para lograr sus propias necesidades”; convirtiéndose el desarrollo sostenible en el principal foco del desarrollo mundial pues en el consta tres pilares que busca de una manera equilibrada fomentar: el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente.

Una de las principales estrategias que se busca a partir del desarrollo sostenible es integrar la ecología, puesto que la sostenibilidad se convierte en un eje el cual repercute disciplinas enfocadas al diseño y planificación las mismas que van de la mano con las actividades humanas. Sus nuevos objetivos que enmarcan son: nuevos diseños, generar un desarrollo y comunidades humanas (Ruano, 2000).

Según González (2002) las ciudades sostenibles buscan una integración tanto horizontal como vertical. La horizontal se enfoca en conectar las dimensiones tanto sociales, ambientales y económicos relacionándose directamente con los objetivos de desarrollo planteados por la ONU, buscando un proceso contundente a la sostenibilidad, por otro lado, la vertical busca una mayor coherencia táctica y operativa.

La teoría de ecosistemas muestra que la ciudad se caracteriza además por un sistema complejo donde repercuten procesos de cambio y desarrollo, en el cual, se tiene en cuenta aspectos relacionados con la energía, los recursos naturales y la producción de residuos como flujos o cadenas, estos últimos contribuye directamente al desarrollo sostenible, además de la regulación del tráfico y el transporte. El trazado de una red fomenta un marco de desarrollo urbano constando de dos principales redes: la red hidrológica y la red infraestructural repercutiendo la primera en una conexión ecológica y la segunda en un potencial para el uso del transporte público como también los desplazamientos a pie y en bicicleta (González , 2002).

El interés por generar ciudades sostenibles y su calidad para el desarrollo global, se ve repercutido por los crecientes desafíos generados por: el cambio climático y la degradación del medio ambiente, por lo que, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) ofrecen objetivos donde enmarcan un sistema más integrado enfocado directamente a una visión sostenible brindando igualdad de oportunidades a los ciudadanos, lo que se busca es promover entornos saludables con acceso a espacios o tramas verdes (Kanuri, Revi, Espey, & Kuhle, 2016).

Según manifiesta la (ONU) en los (ODS) con el objetivo 11 nos induce a “conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” donde se plantean metas considerables abordando una amplia gama de retos urbanos algunos de ellos son: sistemas de transporte público, patrimonio cultura, calidad del aire, gestión de recursos y espacios públicos verdes porque, tiene el potencial de

mejorar la calidad de vida de los ciudadanos generando nuevas oportunidades para el crecimiento del espacio verde el cual promueve entornos saludables.

Los espacios verdes públicos se convierten en áreas donde la sociedad puede habitar teniendo una notable importancia, los espacios se convierten en zonas de recreo y esparcimiento presentando un beneficio ecológico donde se promueve un deleite paisajístico para las personas que lo habitan, contribuyendo en la optimización de la calidad del aire en base a una proporción significativa del Oxido de Carbono (CO₂) genera oxígeno, convirtiéndose en un papel importante en el paisaje urbano (Rendón, 2010).

Los espacios verdes resultan diversos y otorgan intangibles mejoras a los ciudadanos, es por esto que la Organización Mundial de la Salud (OMS) contempla mejorar la calidad de vida urbana, por lo cual, plantea que las ciudades cumplan de 10 a 15 m² de áreas verdes por habitante, cifra que a su vez la (ONU), manifiesta contar con una superficie no menor a 12 m² de áreas verdes por habitante, todo en función de proteger la estabilidad y equilibrio de la calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades (Rendón, 2010).

En definitiva, los espacios verdes en la ciudad tienden a ser importantes pues deben ser parte de la planificación ya que interactúan con el sistema de microclimas urbanos y con aspectos psicológicos ambientales de suma importancia para el habitante (Gómez F. , 2005). Por lo tanto, el diseño urbano se convierte en un factor fomentado por la vegetación aumentando las intenciones peatonales lo cual provoca que el vehículo privado no sea muy frecuentado dando una mejor calidad ambiental para el entorno urbano en las ciudades.

Según la Resolución: RC-327 DE 2021 [GADMA] manifiesta en el (PDOT 2050) que en la provincia de Tungurahua el índice de verde urbano se encuentra en segundo lugar a nivel nacional con aproximadamente (10,12 m²/Hab) cumpliendo con las recomendaciones de la OMS en cuanto al promedio de áreas verdes por habitante, cumple los valores sugeridos y enfocados directamente a la ciudad de Ambato el índice urbano es del (9,22 m²/Hab), lo cual significa que cumple con los parámetros estipulados por la OMS (PDOT, 2021, p, 185).

Además, la Resolución: RC-327 DE 2021 [GADMA] manifiesta en el (PDOT 2050) que, “la calidad del aire de la ciudad de Ambato, medido en los últimos años, es heterogénea, pero en general indican que la mayor parte del día y del año se encuentra bajo los valores máximos de la norma”. (PDOT, 2021, p, 279), donde se ve repercutido por diferentes factores siendo la contaminación del aire por el ruido uno de los componentes producto a las infraestructuras viales creadas en la ciudad pues en comparación con la normativa española los niveles sonoros en la ciudad son elevados y se atribuye directamente a la cantidad del automóvil existente en la ciudad; al mismo tiempo, la contaminación del río se convierte en otro factor importante (PDOT, 2021, p, 35),

Según el diario La Hora (2018) estudios realizados por parte de la jefatura de Gestión Ambiental y Desarrollo Minero del Municipio de Ambato entre el tramo Aguajan hasta Socavón se registra un 50% de contaminación. El río se convierte en un elemento importante de la ciudad siendo una constante histórica, por lo que repercute directamente con la transformación del espacio, el valor de esta relación se vuelve dinámica puesto que se evidencia en la variabilidad de los límites construidos dando un valor significativo los cuales adquieren los tramos que constituyen la articulación del río a través de la ciudad (Rojas, 1997).

La presencia del río como elemento principal de la naturaleza es integral con el planteamiento y construcción cultural de la ciudad, el río y la ciudad se conectan con el tiempo histórico marcando percepciones tanto visuales como táctiles donde sus valores son directamente enfocados con la trama urbana convirtiéndose el río en una evidencia tangible de la permanencia de la relación ciudad-naturaleza. La historia de la relación río-ciudad es leída desde sus bases espaciales en el paisaje urbano, puesto que río es el elemento que determina la morfología del trazado. En Latinoamérica se vio condicionado por las construcciones en las cercanías de uno o más ríos contemplando la necesidad de poseer agua limpia y segura donde se convierte en uno de los límites del casco urbano (Rojas, 1997).

La ciudad de Ambato se genera con una relación directa con el río denominado Río Ambato puesto que su fundación se da en sus cercanías, producto al beneficio que se generaba para los habitantes desde la época colonial integrando al río como parte del crecimiento de desarrollo hasta 1949, posterior a este terremoto se vio totalmente afectada la ciudad por lo que provocó que los habitantes se desplacen a un nuevo territorio

renaciendo con un nuevo símbolo de esperanza en las proximidades de donde hoy se encuentra la catedral de Ambato (Romero, 1983).

Desde ese hecho ocurrido en la ciudad, se vio totalmente afectado este elemento articulador como es la cuenca hídrica perdiendo totalmente su significado provocando a que su trama urbana se desintegre y el espacio público sea insuficiente para su crecimiento, por lo que se convirtió en un elemento independiente en la ciudad, y toda su trama urbana que se fue generando le empezó a dar la espalda y dejar de lado (Romero, 1983).

El río Ambato desde la fundación en el año de 1570, se convirtió en el ícono más fuerte y significativo del lugar, pues en él convergía el líquido vital para las comunidades, cultivos y animales que se encontraban en su alrededor, por tal circunstancia es que el primer asentamiento de la ciudad que fue constituido inicialmente como villa se radicaba en los márgenes del río (Romero, 1983).

Después del terremoto, surgió un gran progreso en toda la ciudad, en el río se representaba el agua como un generador de fuerza hidráulica utilizada por los molinos que estaban constituidos en los márgenes de esta cuenca hídrica además que se convirtió en un símbolo pues en ella los habitantes podían lavar su ropa, bañarse pues en este tiempo el río se encontraba limpio y cristalino, lo cual en la actualidad no acontece producto del fuerte crecimiento descontrolado y sin ninguna organización, poco a poco perdió su significado y se convirtió en un lugar independiente apartado de la ciudad (Romero, 1983).

Por ende, el río en la ciudad se convierte en un eje importante convirtiéndose en un gran ícono visual de la urbe enmarcándose el espacio verde como el espacio público, tal como en un siglo pasado, el río aparte de suplir con un líquido vital dentro de la sociedad, se convertía en un lugar de encuentro social, inspiraciones para personas ilustres y un sitio de trabajo (Romero, 1983).

1.1.2. Marco Histórico

Ambato es la capital de la provincia de Tungurahua situada en la zona central del callejón interandino de la República del Ecuador a una altitud de 2580 msnm. Según el INEC (2010), en base al censo de dicho año, Ambato contaba con una población de 329.856 habitantes que se encuentran distribuidos dentro de una superficie de 1018,32 km², agrupando el 30,07% de la superficie total de la provincia.

El primer asentamiento de Ambato se ubicó en 1535 a las orillas del río del mismo nombre, actualmente denominado el Socavón, formando su retícula urbana paralela al río de diseño ortogonal. Para 1570, el encargado de delinear las calles y los lugares donde emplazar las plazas e iglesia fue Antonio de Clavijo, permitiendo la movilidad e implementación de infraestructura, el cual llevó a conectar las plataformas altas de la ciudad (Nicola Garces, 2017).

En 1698, un terremoto fue el detonante para que Ambato de un giro y se reestructure, fundándose en el mismo año como una circunscripción. Bernardo Darquea fomentó el uso del suelo urbano lo que llevó a que en 1757 se consolide como villa, con el nombre San Juan de Ambato. Así en 1797 surgió un plan urbano fundándose por segunda ocasión la ciudad, debido a un terremoto que llevó a reconstruirse y estructurarse urbanamente (Nicola Garces, 2017).

La ciudad se consolidó con claras situaciones de heterogeneidad social, configurada con una clara división entre barrio alto y bajo, marcando la línea divisoria en la calle Joaquín Lalama, encontrándose evidente una segregación espacial. Es así como el parque Montalvo se convirtió en un sector privilegiado y la Merced una población de obreros y artesanos. Desde este punto comenzó a resurgir Ambato tornándose significativa en el año de 1863 a causa de la comercialización agrícola (Torres, 2021).

A inicios del siglo XX, se convierte en una ciudad urbana centralizada por ser un sitio de: convergencia, acopio y redistribución, debido a la apertura de la vía férrea Quito-Guayaquil, transformándose en un factor de crecimiento al conectarse con las demás provincias del Ecuador, dicha vía se convirtió en uno de los principales ejes delimitadores juntamente con el río Ambato, evidenciando un damero regular (Vera, 2000).

En 1949 se presentó nuevamente un terremoto que destruyó alrededor de un 75% de la infraestructura de la ciudad, es por esto que, las autoridades de la ciudad vieron la necesidad de ejecutar el primer plan regulador de Ambato entregado en 1951 (Fiallos, 2018). Lo antes mencionado generó que en Ambato comenzara a concentrarse nuevos sectores, predominando: el espacio libre y vías de descongestión vehicular en base a dimensiones mínimas . Por lo tanto, los principales ejes delimitadores del trazado urbano fueron franqueados, colocándose los nuevos sectores al otro extremo del río Ambato y la vía férrea pasa a ser la Av. Doce de Noviembre (Peñaloza, 2017).

Según Torres (2021), en Ambato se presentó una dispersión donde aparecen nuevas zonas producto del crecimiento urbano. Se fomenta una zonificación determinando 3 zonas: la zona central con expansión en el sector de la Merced, la zona alta con Huachi y la zona al margen del río con crecimiento en Ficoa y Atocha. Se vio la exigencia de conectar estas nuevas zonas y al estar Ficoa en la zona al margen del río vio a la cuenca hídrica como un factor de fragmentación de la ciudad, surgiendo la necesidad de crear infraestructuras que conecten estas zonas llevando a la creación de distintos puentes (Sangurima, 2020).

El crecimiento urbano y productivo provocó que los límites tanto naturales como jurisdiccionales se vean presionados, por lo cual, se plantearon plataformas urbanas para el uso del suelo identificadas a partir de su geografía, ubicándose desde las pendientes occidentales de la cordillera y las llanuras sur orientales hacia las laderas del río Ambato, logrando identificar 5 plataformas en el territorio (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato [GADMA], 2019, p,14).

La primera plataforma se encuentra situada en el casco central de la ciudad que compete desde Miraflores a Ingahurco, mientras que la segunda plataforma se encuentra ubicada en el sector de Atocha-Ficoa, la plataforma tres se extiende a Huachi Grande entre las laderas del Casigana y Pishilata, la penúltima plataforma corresponde a Izamba mientras que la quinta plataforma a la Península (PDOT, 2021, p, 205).

En base a la identificación de estas plataformas, lo que se pretendía es reubicar a la población por zonas, creando centros de interés en cada uno convirtiéndose en una pequeña ciudad, así los ciudadanos no tenían la necesidad de moverse a la zona central impidiendo el congestionamiento, el planteamiento no tuvo éxito debido a que la ciudad siguió teniendo un crecimiento acelerado, por ende los espacios que se encontraban vacíos empezaron a ser poblados sin respetar la identidad de la ciudad (Torres, 2021).

Río Ambato

Una de las principales identidades de la ciudad que se caracterizó es el río Ambato, pasaba de forma caudalosa donde el agua era pura y cristalina, muy saludable y un factor importante para los ciudadanos siendo una fuente de vida la cual todos tenían acceso, además de ser significativo porque en sus orillas se desarrollaban actividades, existían dos molinos, era un eje sobre el cual pasaba el camino real hacia el Perú y Nuevo Reino, además de caracterizarse por que en sus zonas cercanas a él, principalmente en la plataforma de Ficoa y Miraflores existía mucha huerta frutal siendo un lugar paradisíaco que resaltaba la ciudad de Ambato (Silva, 2020).

Ficoa

Ficoa, es un barrio ubicado al Oeste de la ciudad conformando la plataforma 2 acorde al (GADMA, 2019, p,17)., siendo una zona donde prevaleció los huertos florales y frutales, tornándose en un viaje lleno de aventuras donde no existía mucha presencia del automóvil convirtiéndose en la década de 1940 un lugar de merecida fama donde junto a la ex línea del tren se convirtió en un lugar estratégico de producción por sus grandes extensiones de terreno productivo (Silva, 2021).

Sin embargo para el año de 1976 la lotización de este sector debido a que la Asociación Mutualista Ambato adquiere distintas extensiones de terreno y pone en marcha la ejecución del proyecto Urbanización Ficoa la cual constaba de 149 lotes, es decir 7 manzanas que se encontraban ubicadas alrededor del parque “Los Quindes”, en ese entonces cerca de lo que es la ex línea férrea de lo que hoy en día se denomina la Av. Rodrigo Pachano, mientras que la zona del río Ambato se focaliza como una zona turística y no residencial (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato [GADMA], 2022, p,70).

1.1.3. Marco Legal

La investigación se basa a partir de un sistema jurídico político, el mismo que enmarca la parte legal como un componente fundamental para el desarrollo del proyecto en el cual, se encontrará inmerso diferentes planes, objetivos y normativas a partir de las entidades gubernamentales a nivel nacional y local, generando un punto de partida para el emplazamiento del respectivo proyecto tanto para el planteamiento urbano como para la parte arquitectónica con relación a la zona específica de estudio a nivel ciudad y barrio.

Constitución de la Republica - CRE

La Constitución de la República del Ecuador (CRE) en el Art. 14 “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” es así como declara un interés en preservar el ambiente público a partir de la conservación, integridad y prevención ambiental, recuperando los espacios naturales que se encuentran degradados (Constitución de la República del Ecuador [CRE], 2008, p, 13). Además, el Art. 72 manifiesta que “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 dependen de los sistemas naturales afectados” (CRE, 2008, p, 33).

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD

Según el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) en el Art. 4 manifiesta que, “Son fines de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de medio ambiente sostenible y sustentable” (COOTAD, 2018, p, 8). Además en el Art. 55, una de las competencias exclusiva de los (GAD) es “ Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley”, “Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos acorde a sus fines” y “Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas” (COOTAD, 2018, p, 29).

Por otro lado, el Art. 417 manifiesta que son bienes de uso público “Las quebradas con sus taludes y franjas de protección, los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean de propiedad privada conforme con la ley y ordenanzas” (COOTAD, 2018, p, 115). Además, el Art. 432 pone en conocimiento que se puede realizar obras en estas áreas de protección teniendo en cuenta que no se debe afectar, ni hacer un mal uso que perjudique el ambiente, encontrándose además con un respaldo el cual deberá ser favorable por parte de la autoridad ambiental (COOTAD, 2018, p, 118). Por último, el Art. 433 señala que los Gobiernos Autónomos serán los encargados de delimitar, regular, autorizar las áreas donde se encuentra presente ríos o quebradas (COOTAD, 2018, p, 119).

Pan Nacional de Desarrollo - Plan de Creación de Oportunidades 2021 – 2025

La Resolución 002-2021-CNP [CNP] manifiesta en el (PND) que, el modelo actual que se desarrolla en el Ecuador pretende mostrar a la articulación y la movilidad como componentes de comunicación físicos, unificando los asentamientos humanos a partir de directrices, lineamientos y objetivos que se tiene presente en cada una de las unidades territoriales basados en un proceso de transición que desencadene en un modelo de desarrollo sostenible (PND, 2021, p, 20).

A partir de la directriz 1 de soporte territorial se pretende generar igualdad de oportunidades donde se obtenga un hábitat de calidad fortaleciendo el tejido social vinculado a todos los actores que en el sitio se encuentren presentes, mediante estrategias de mejorar accesibilidad y cobertura generando una oportunidad en el territorio bajo los principios de los GAD los cuales fomenten y fortalezcan: la gestión sostenible del suelo, la conectividad con la población, un intercambio modal para la accesibilidad territorial direccionado a zonas de dispersión y segregación con un enfoque de interculturalidad y plurinacionalidad (PND, 2021, p, 21).

Por otra parte, la directriz 2 gestiona territorialmente la transición ecológica, este eje central se entiende como un subsistema que ordena el territorio adaptándole al cambio climático, la preservación del ambiente y el correcto manejo del patrimonio natural bajo mecanismo e instrumentos que incluyan la transición ecológica, además, se tiene en cuenta como se encuentra actualmente el territorio, en base a la realidad que enfrenta, sus necesidad, intereses y acciones por parte de los diferentes actores (PND, 2021, p, 23).

Bajo estos lineamientos, el territorio se concibe a impulsar el transporte público masivo, promover la conservación de los caudales hídricos, impulsar programas de reforestación controlando la sedimentación e inundaciones en las cuencas bajas, mediante un manejo consciente en estas áreas de conservación el cual, generará oportunidades tanto para las comunidades aledañas como para la ciudad (PND, 2021, p, 24).

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo – LOOTUGS

Según la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) en el Art. 20 manifiesta en la norma urbanística para bienes y servicios públicos que, “La forma urbanística para bienes y servicios públicos que forma parte del componente urbanístico del Plan de Uso y Gestión de Suelo deberá determinar, de manera articulada a la clasificación, subclasificación del suelo y establecimiento de los tratamientos correspondientes, siendo uno de ellos: La estructura ambiental y ecológica de escala cantonal y de escala urbana, así como su articulación con los sistemas o redes de áreas verdes y estructuras ambientales tales como quebradas, ríos y otros sistemas de dominio hídrico público, bosques, manglares, humedales, corredores ecológicos, bordes costeros y otros mecanismos de conservación” (LOOTUGS, 2019,p, 10)

Además, en el Art. 44 indica en los tipos de afectaciones que, “Las franjas de afectación y sus implicaciones serán establecidos en los instrumentos de planeamiento territorial y su normativa complementaria en base a los estudios de riesgo o protección correspondientes, y en base a la normativa nacional y local aplicable y a la norma técnica correspondiente que para el efecto será promulgada por el Consejo Técnico de Uso y Gestión de Suelo” (LOOTUGS, 2019, p, 19).

Plan de Uso y Gestión del Suelo – PUGS

Según la Resolución: RC-327 DE 2021 [GADMA] manifiesta en el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS 2033) en el Art. 39 considerar los instrumentos de planeamiento urbanístico los cuales manifiestan que “Se podrá generar planteamientos los cuales sean necesarios en función de las características territoriales, siempre que estos no contradigan a lo estableciendo en la normativa nacional”. Estas planificaciones tienen la oportunidad de regular mediante herramientas y mecanismos el ámbito territorial pudiendo ser estos planes a escala barrial, parroquial, nivel de manzana o direccionado al planteamiento urbano. (PUGS, 2021, p, 48).

Además, en el Art. 101 habla de los márgenes de protección de ríos, quebradas y laderas, las mismas que se encuentra delimitada como suelo de conservación con uso de suelo de protección ecológica. Con base a lo manifestado en el (COOTAD), estas franjas serán de uso público, por lo tanto, no se podrá construir cerramientos que impidan el acceso público. Por lo tanto, se establecen normativas especiales que fomentan la creación de franjas de protección a los costados del río Ambato, donde no permitirán ningún tipo de construcción siempre y cuando se mantenga una distancia de 15 metros tomadas desde las riberas del río en proyección horizontal desde el borde superior, considerado como un margen de seguridad (PUGS, 2021, p, 166).

1.2. Estado de la cuestión o estado del arte

1.2.1. Referentes Urbanos

Las Ramblas, Barcelona - España

Las Ramblas es una calle representativa de Barcelona en España, ubicada al nororiente de la península Ibérica, su nombre deriva por un cauce que pasaba por esta zona transportando el agua de la lluvia desde las montañas hacia el mar. Además, en este punto fluía la canalización de agua de la ciudad que años más tarde sería desviado, desde este punto comienza a consolidarse con una extensión de 1,2 kilómetros, atravesando el centro de la ciudad (Ospina, 2014). Es considerada como una zona de encuentro de los habitantes convirtiéndose en un símbolo de la ciudad. Por lo cual, Allan Jacobs menciona a Las Ramblas como una vía diseñada para los ciudadanos donde se puede estar, caminar, conocer, hablar.

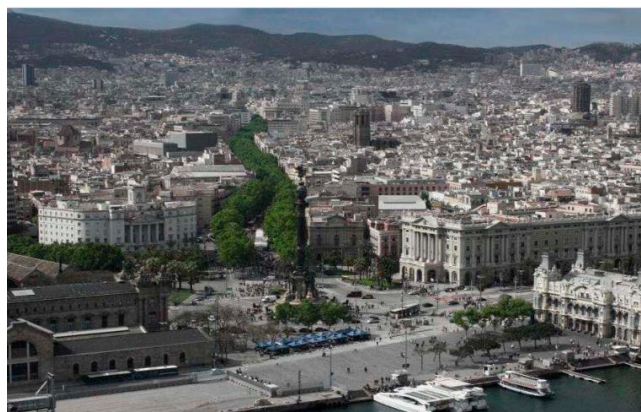


Imagen 4. Barcelona Las Ramblas (Ospina, 2014)



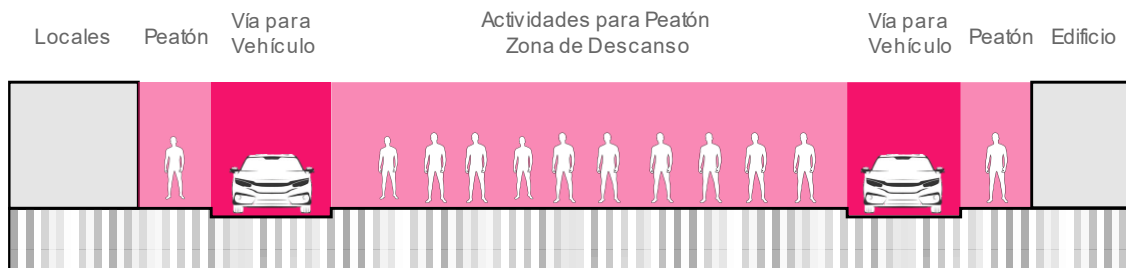
Imagen 5. Barcelona Las Ramblas (HCC Hotels, 2021)

Se caracteriza por ser paseo emblemático que rescata la identidad de la ciudad, basando su diseño a lo histórico, urbano y ambiental convirtiendo a la avenida un elemento importante. Además, el crecimiento de la ciudad y su naturaleza parte de este punto por ser un condicionante principal. Por tal motivo, concentra un gran número de personas en este eje, el mismo que integra y articula a los ciudadanos desde un punto a otro .



Esquema 1. Barcelona Las Ramblas
Elaboración propia (2023)

Por otro lado, el espacio público parte de las intervenciones en su entorno edificado como: derribo de la muralla medieval y las nuevas manzanas se fueron alineando a lo existente. Se comienza a vincular la ciudad antigua con el ensanche nuevo como un eje articulador entre la ciudad y el mar, abriendo un campo de oportunidades así es como surge la concentración de diferentes flujos siendo el foco principal y logrando una activación de la zona mediante el dinamismo de actividades mejorando la calidad de vida (Ospina, 2014).



Esquema 2. Barcelona Las Ramblas
Elaboración propia (2023)

High Line Park, Estados Unidos - Nueva York

El High Line Park se encuentra en el borde poniente de la isla de Manhattan, un proyecto diseñado por un grupo de operadores encontrándose a la cabeza James Córner con aproximadamente 1,9 km, los cuales, se extienden desde el Meatpacking District hasta Hudson Rail Yards rescatando la antigua línea de ferrocarril, la cual, genera un impacto positivo en los habitantes por ser identificado directamente con los edificios vecinos (Corner, 2009).



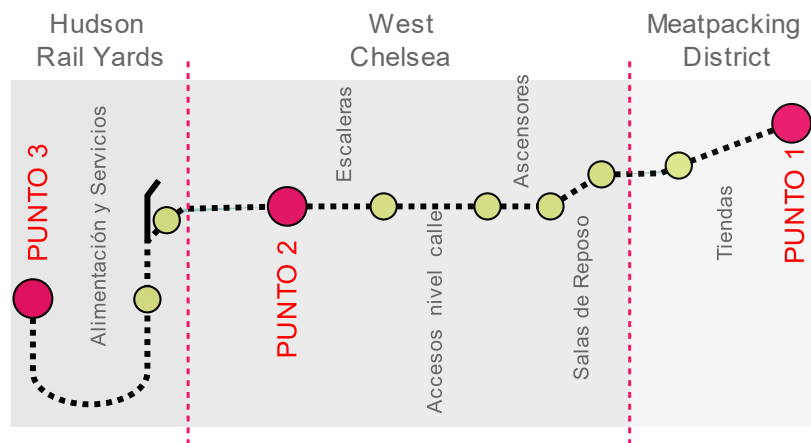
Imagen 6. Manhattan High Line Park (Asorey, 2019)

El proyecto se basa en un espacio público abierto planteando como un hito, el cual, promueve principios direccionados a la sustentabilidad ecológica buscando reutilizar el espacio y conservarlo, generando un corredor urbano donde el peatón sea el principal atractor y perciba la creación de nuevos paisajes que marcan el carácter propio de la zona logrando una nueva concepción del espacio (Asorey, 2019).



Imagen 7. Manhattan High Line Park (Asorey, 2019)

De tal manera, se incorpora tres estrategias: el primero es un sistema de pavimento que mezcla lo natural con lo materialidad, el segundo, abarcar ritmos de recorridos en función a escaleras, lugares de reposo y haciendo parte los rincones escondidos. Por último, cambiar la escala del lugar minimizándolo, generando mayor sutileza logrando un espacio público acogedor mediante sus paisajes acompañado de vistas elevadas como miradores (Corner, 2009).



Esquema 3. Manhattan High Line Park
Elaboración propia (2023)

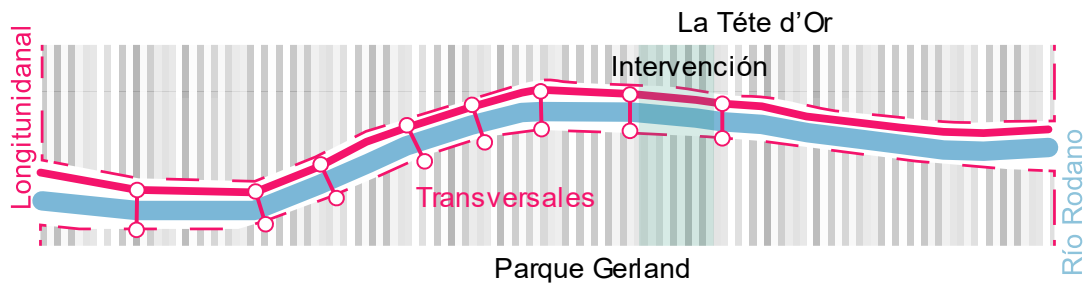
Rhone River Banks, France – Lyon

El Rhone River Banks se encuentra ubicado en Lyon, un proyecto diseñado por el Arquitecto Jourda y su grupo de trabajo, posee aproximadamente una basta medialuna de casi 10 hectáreas a lo largo de 5 km, en pleno centro de la ciudad. Abarca una forma casi simétrica encontrándose en un entorno natural que proyecta hacia dos extremos basados directamente hacia la proyección de la cuenca hídrica (IN SITU, 2014).



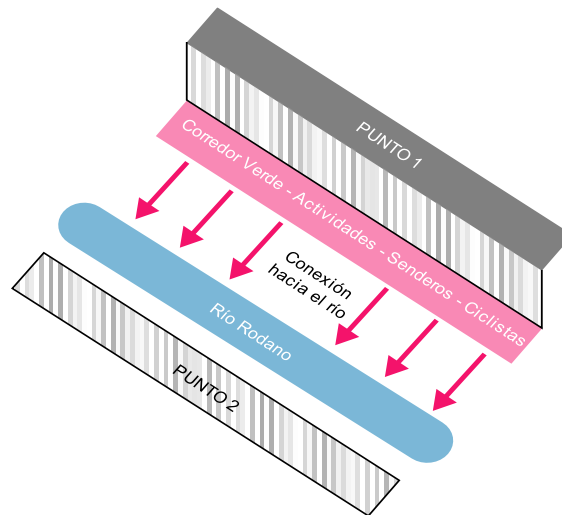
Imagen 8. LYON Rhone River Banks (IN SITU, 2014)

El proyecto se direcciona en plantear un espacio público junto al río conformando un eje verde, el cual, obtenga dinamismo en la zona como respuesta a contrarrestar el parque automotor buscando un recorrido que conecte a los ciudadanos de un punto a otro como son: La Tête d'Or al Norte y el parque Gerland al sur, donde sus líneas estratégicas se direccionan tanto en sentidos longitudinales como transversales (IN SITU, 2014).



Esquema 4. LYON Rhone River Banks
Elaboración propia (2023)

En el sentido longitudinal, se busca hacer parte al río, formando una simbiosis de la ciudad con la naturaleza. Por otro lado, el sentido transversal responde a la ciudad, por lo cual, el corredor que se genera como espacio público busca conectar la ciudad partiendo de actividades que generan dinamismo logrando reactivarlo. Se focaliza tres puntos principales: el primero, conectar en base a senderos peatonales, ciclísticos y delimitando la vía vehicular, el segundo, integrar las riberas del río y, por último, la resiliencia transformando a espacios públicos agradables (IN SITU, 2014).



Esquema 5. LYON Rhone River Banks
Elaboración propia (2023)

1.2.2. Referentes Arquitectónicos

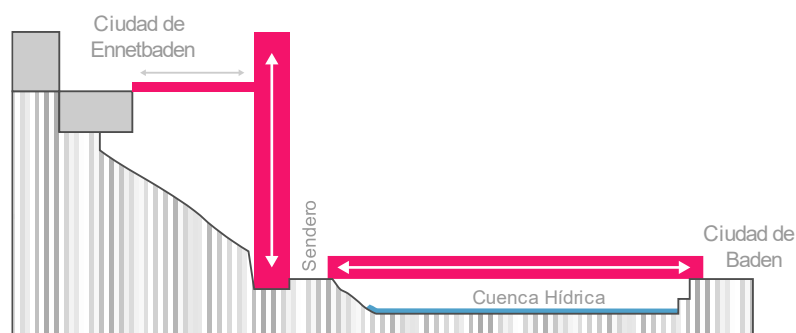
Pasarela Limmat y Ascensor Promenade, Suiza - Ennetbaden

El proyecto se encuentra ubicado en Ennetbaden, fue diseñado por los arquitectos Leuppi & Schafroth Architekten en el año 2007. Se basa en conectar la ciudad de Baden que tiene su forma de valle, separado por la aldea vecina de Ennetbaden. Estos dos puntos se encuentran desconectados entre sí y no existe la facilidad de conectar las dos ciudades por su característica geológica (ArchDaily, 2013).



Imagen 9. Ennetbaden Pasarela Limmat (Frei, 2013)

El proyecto se direcciona a la necesidad de conectar dos puntos de las ciudades con un acceso directo para peatones y ciclistas, por tal motivo, se genera un camino lineal formando un eje articulador a partir de módulos, integrando estos puntos de una manera perceptible como una escultura de paso. Se compone de una pasarela horizontal que parte desde la ciudad de Ennetbaden, conecta directamente a un módulo vertical que lleva los ciudadanos mediante un ascensor con dirección a la zona del río, la cual, vincula a un sendero existente que cruza longitudinalmente y de forma transversal mediante un puente. Adicional, enlaza la ciudad de Baden pasando sobre el río, así, mejora los diferentes flujos y logran una mejor accesibilidad (ArchDaily, 2013).



Esquema 6. Ennetbaden Pasarela Limmat
Elaboración propia (2023)

Parque de la Libertad, Ecuador - Cuenca

El Parque de la Libertad se encuentra ubicado en Cuenca, un proyecto diseñado por el arquitecto Boris Albornoz en el año 2016. Se basa en generar un mirador como atractivo de la ciudad y la zona mejorando las dinámicas del sistema verde existente en función a nuevas ideologías. Este proyecto partió de la concepción del espacio público y fusionándolo con lo que se encuentra existente en la zona, logrando ser un punto focal para la concentración de la ciudadanía (Albornoz, 2016).



Imagen 10. Cuenca Parque La Libertad (Albornoz, 2020)

El proyecto consta de tres componentes; el primero, ordena el espacio dando prioridad a la recreación en base a diferentes actividades acorde a las necesidades, el segundo, se enfoca en rehabilitar el espacio existente de la antigua cárcel generando una nueva funcionalidad y por último, la construcción de un mirador que funciona de forma horizontal y vertical articulando el flujo, logra crear conexiones tanto físicas como visuales formando este elemento arquitectónico como un hito de la ciudad (Albornoz, 2016).



Imagen 11. Cuenca Parque La Libertad (Albornoz, 2020)

1.2.3. Referentes del sitio

Paseo Ecológico

Para el año 2002, por parte del GADMA se proyecta un Paseo Ecológico impulsado por el Arq. Hernán Paredes, el objetivo fue generar movilidad a pie por parte de los ciudadanos, abarcando un tramo de 2.2 km el cual conecta con el Parque Luis A. Martines. Para el año 2005 es ejecutado y la población se conectó con la cuenca hídrica dando la oportunidad de conocer el río.



Imagen 12. Paseo Ecológico (El Heraldo, 2022)

Quinta de Juan León Mera

La quinta antes llamada Quinta de Atocha o Los Molinos, fue construida a partir del año 1874 por el propio Juan León Mera constando de 5 hectáreas. En este sitio cursó su infancia y gran parte de su juventud, la adaptaron a sus necesidades siendo un lugar exótico por su selva tropical que en ella habitaba. Perteneció a toda la familia Mera hasta 1959, cuando tomaron posesión de estos bienes los hermanos Salle, quienes trataron de demoler la quinta, fue el Municipio que no daría paso a esta ejecución dejando a manos del Gobierno Nacional, funcionando actualmente como un museo (La Hora, 2016).



Imagen 13. Quinta Juan León Mera (Diego Vásquez, 2023)

Museo Martínez - Holguín

La casa Martínez – Holguín actual museo, tiene su inicio en el año 1865, donde resaltaba las pinturas de un ilustre personaje como es Luis A, Martínez con los hechos y pasajes históricos de esta familia. Además, se enfatizaba en el arte, literatura, ciencia, botánica, etc., dejando legado de aportaciones científicas. En el año 2001, por parte del Arq. Fernando Callejas se toma la decisión de recuperar este lugar ilustre al ser Patrimonio Cultural, el cual, se encontraba descuidado convirtiéndose en un museo que contempla la riqueza histórica de esta familia, conectándose y formando parte con la Quinta La Liria (Carvajal, 2011).



Imagen 14. Museo Martínez - Holguín (GADMA, 2023)

Quinta – La Liria ---- Jardín Botánico

La Quinta tiene su inicio con la compra del lote por parte del Dr. Nicolas Martínez Vásconez al Sr. Francisco López en 1849, la cual consta de 14 hectáreas que se conectan con las dos quintas de personajes ilustres de la ciudad como son: La Quinta de Juan León Mera y La Quinta Martínez – Holguín (Caicedo, 2014). El mayor interés del Dr. Nicolas Martínez se enfocó en el Jardín Botánico generando un mejoramiento. Ante su fallecimiento la quinta paso por manos de los hijos, que luego ellos otorgarían a sus sobrinos los mismos que en un tiempo lo vendieron a la Ilustre Municipalidad de Ambato. Para el año 2002, se ejecuta el proyecto Conservar y Recuperar el patrimonio histórico natural de las Quintas Patrimoniales por parte del GADMA constituyéndose como El Jardín Botánico La Liria (Caicedo, 2014).



Imagen 15. Museo Martínez - Holguín (GADMA, 2023)

CAP II DISEÑO METODOLÓGICO

2.1 Aproximación al Método (Metodología de la Investigación)

Según Burgos (2016) para definir un diseño se parte de la solventación de problemas, comenzando de nuevos marcos conceptuales donde se exponen nuevas visiones. Por lo cual, se enfoca en plantear problema vs solución, la misma que, en la actualidad conforma dos entidades separadas como son: la realidad partiendo de problemáticas ya existentes y la propuesta arquitectónica como un camino de solución.

Así, parte una metodología general formulando un plan de ordenación que rige a partir de una fase preparatoria que deriva con los diagnósticos que conforman el sistema territorial con su población, actividades, medios y marco legal e institucional, interpretando sus conflictos, problemas y potencialidades. Así, mediante diferentes instrumentos poder afrontar cada una de ellas aprovechando sus oportunidades (Gómez & Gómez, 2014).

Por lo cual, para el proyecto se establece tres etapas; la primera compete en estudiar a partir de un marco referencial, teorías y conceptos que contemplen características del funcionamiento, estructura y distribución de una ciudad, teniendo elementos teóricos principales como la imagen de la Ciudad de Kevin Lynch (1960), la arquitectura de la ciudad de Aldo Rossi (1971) y landscape urbanismo reader de Charles Waldheim (2006), las cuales, permitirán llegar a una interpretación de como leer y visualizar el territorio obteniendo sus conflictos, problemas y potencialidades.

La segunda etapa se basa en una investigación documental para armar el concepto de sistemas articuladores de flujo urbano. Según Alfonso (1995) en su libro técnicas de investigación bibliográfica, la investigación documental es un proceso científico, de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de información con base al tema estipulado, construyendo la base del concepto.

Por lo cual, se generó sus significados por separado tanto para sistemas articuladores como para flujo urbano, mantenido como variables dependiente e independiente, lo cual, llevo a crear su propio campo conceptual basado en autores expertos en flujo urbano como (Velásquez, 2015), Carbajo (2018) y Castells (1997) y para definir un sistema articulador autores como, Colautti (2013) y Velásquez (2015).

La tercera etapa se enfocará de forma directa con el planteamiento del proyecto el cual, se basará en tres componentes principales: identificar, establecer y proyectar, que corresponde con los objetivos planteados. En el componente de identificar, el análisis será el principal factor porque visualizara como se encuentra actualmente las problemáticas que afectaron a la ciudad, sector y barrio como manifiesta Gómez & Gómez (2014), por medio de diferentes estudios como: flujos urbanos, equipamientos, usos de suelo, llenos y vacíos, accesibilidad, lugares, eventos, elementos, áreas verdes, topografía, entre otros.

En el componente de establecer, el análisis previo realizado será la principal fuente para direccionar un marco conceptual teórico y referencial, como respaldo para la toma de decisiones sobre el proyecto con base a su realidad, donde se enfocara con base a un lenguaje de patrones de Christopher Alexander (1977) como una herramienta para generar soluciones ante las diversas problemáticas que se evidencien en la ciudad destacando la intención de reactivar la cuenca hídrica articulando el flujo urbano desde el lugar de Ficoa con base a estrategias que direccionaran la recuperación del espacio público y la trama verde.

Como ultimo componente se encuentra la de proyectar, donde bajo un diseño urbano-arquitectónico se quiere transformar la cuenca hídrica articulando e integrando los espacios verdes públicos a partir de un diseño urbano que desencadene en la creación de un nuevo elemento arquitectónico que funcione como un eje estructurador para el flujo peatonal como producto un centro articulador.

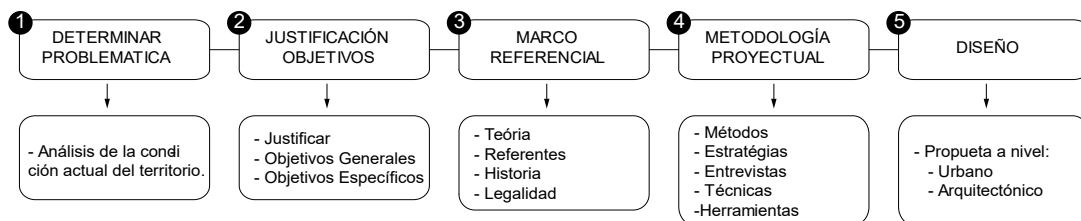
El proyecto se generará a partir de una modalidad aplicada porque tiene como objetivo resolver un problema específico que parte de una investigación explicativa la cual, tiene una relación causal, causa y efecto (Sampieri, Collado, & Baptista, 2014). Ayuda a satisfacer las necesidades de los habitantes con un criterio de enfoque en accesibilidad generando alternabilidad con el peatón y sostenibilidad ambiental, el cual, tendrá un equilibrio entre la relación ser humano y la naturaleza fomentando el paisaje. Además, su desarrollo será mixto por poseer componentes tanto cualitativos como cuantitativos.

La parte cuantitativa se desarrollará con la obtención y recolección de datos que permitirán la indagación en base a la problemática que ha producido múltiples transformaciones, esto conlleva a la participación de varios individuos (Sampieri, Collado, & Baptista, 2014).

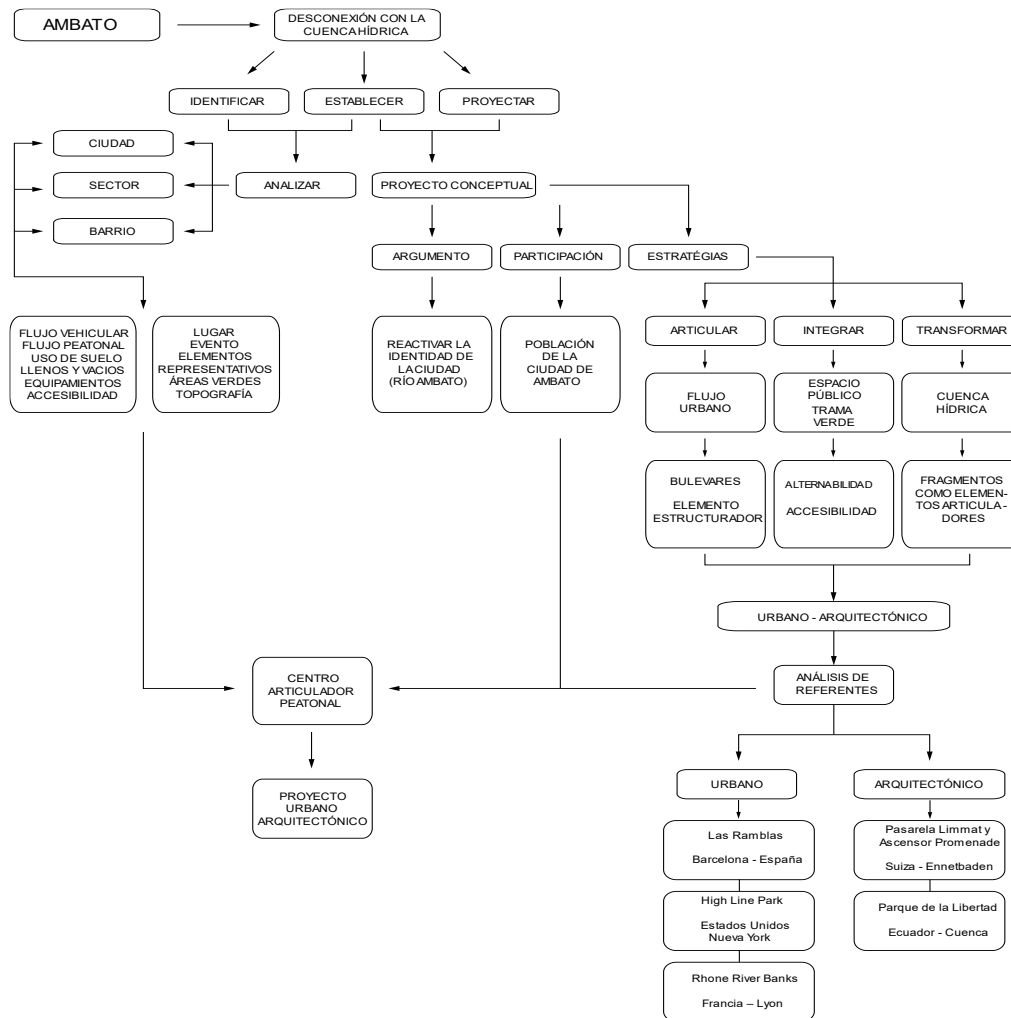
Parte de análisis de datos otorgadas por entidades gubernamentales, las cuales, serán un sustento para comprender las respectivas problemáticas que se encuentran presentes actualmente. Partiendo de la recolección se obtendrá una etapa de diagnóstico encontrándose presente gráficamente mapas de análisis que van desde lo general a lo particular, seleccionando una zona específica para el desarrollo del diseño .

Por otro lado, la parte cualitativa recopila datos que no son numéricos abordando conceptos , opiniones y experiencias de la población en el lugar de estudio con mayor profundidad, obteniendo una investigación descriptiva explorando procesos sociales juntamente con la interacción de las personas que presencian día a día la realidad del lugar (Sampieri, Collado, & Baptista, 2014).

Se busca conocer las situaciones, eventos, flujos, conductas, manifestaciones y vacíos que se hacen presentes, la recolección de los datos se realizara mediante entrevistas, obteniendo un estudio más amplio y sabiendo como ellos conciben este espacio con relación a la cuenca hídrica.



Esquema 7. Metodología de la Investigación
Gómez & Gómez (2014)



Esquema 8. Metodología del Proceso de Diseño Urbano Arquitectónico
Elaboración propia (2023)

2.2 Población y Muestra (Tramo de Intervención en Ficoa)

Al ser una investigación mixta y poseer un enfoque cualitativo, se determina una población y muestra, por medio de usuarios que serán estudiados con el fin de establecer el proyecto integrador. El estudio se centra en la entrevista a 4 actores claves que conocen el barrio de Ficoa de la ciudad de Ambato, los cuales han visto la transformación del lugar teniendo en cuenta que, al haber delimitado los problemas presentes en la actualidad lo que se realiza únicamente es mediante los actores claves corroborar la información.

Título del Proyecto Integrador	“Sistemas articuladores de flujos urbanos, intervenciones estratégicas desde espacios públicos y trama verde en la cuenca del río Ambato, 2022”.
Autor	Ronquillo Beltrán Danilo Israel
Entrevista a:	Actores Claves del Sector
Ubicación	Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato, Barrio Ficoa
CUESTIONARIO ABIERTO	
1.¿Para ustedes que significado tiene Ficoa ?	
2.¿Cómo consideran el Parque los Quindes ?	
3.¿Qué es importante dentro de Ficoa ?	
4.¿En qué lugar existe mayor concentración de personas ?	
5.¿Ficoa es un lugar seguro ?	
6.¿Cuál es el medio más utilizado para movilizarse ?	
7.¿Para ustedes que significado tiene Ficoa ?	
8.¿Qué días existe mayor concentración de personas ?	
9.¿Cómo consideran ustedes el uso de las bicicletas ?	
10.¿Realizan ustedes caminatas por el barrio?	
11.¿Con qué Frecuencia ?	
12.¿Con qué frecuencia utiliza los parques del barrio ?	
13.¿Cómo considera el Río Ambato ?	
14.¿Qué intervención considera que sería un aporte para la ciudad y el barrio ?	

Esquema 9. Entrevista – Actores Claves del Sector
Elaboración propia (2023)

Moradores del sector de Ficoa, coinciden que Ficoa es un sector importante de la ciudad que con el pasar del tiempo se fue perdiendo la conexión directa con la presencia de la cuenca hídrica, producto de su cambio significativo en la zona a causa del crecimiento acelerado que tuvo la ciudad que obligo a que se poblara por infraestructura, donde sus márgenes se vieron afectados impidiendo el paso directo y libre, dando la espalda a un elemento que marca la identidad en la ciudad. Entrevista a los actores principales Anexo (19), Anexo (20), Anexo (21), Anexo (22).

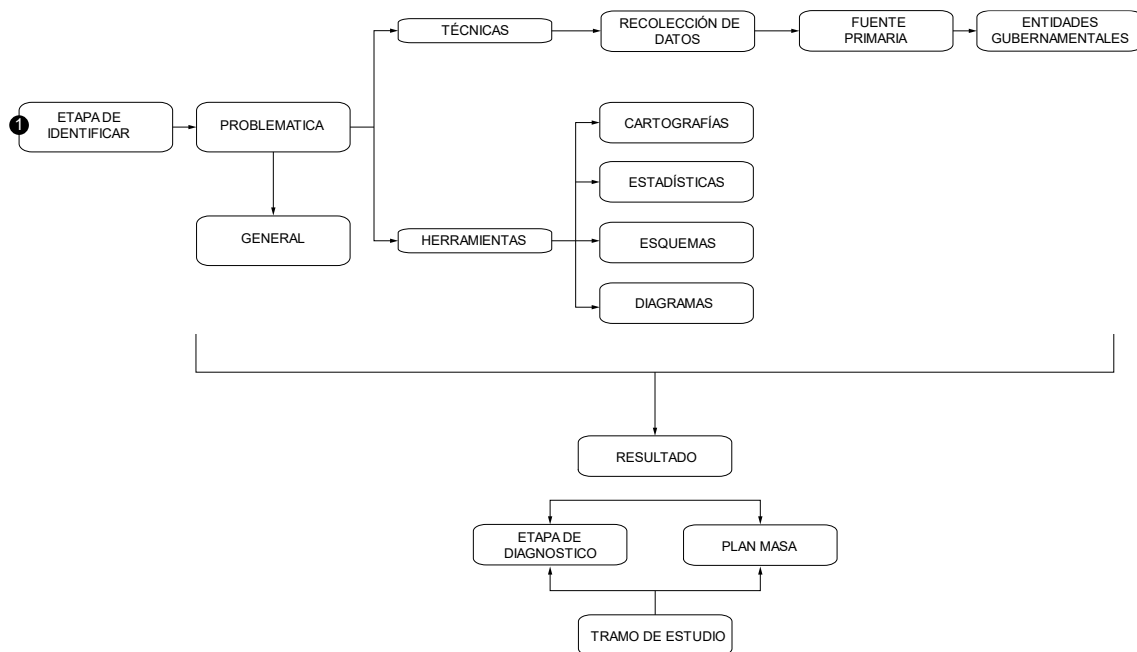
Por lo tanto, la selección de este lugar parte con la idea de generar continuidad con las intervenciones que se encuentran presentes mejorando la conexión, donde su accesibilidad sea directa desde el sector de Ficoa mediante el patrón de la caminabilidad marcado por Christopher Alexander (1977) en su libro lenguaje de patrones y la normativa de la ciudad, en el cual, la aproximación del peatón a la cuenca hídrica desde

el espacio público existente sea de 10 minutos, así conectar áreas urbanas y vincular el sector con la cuenca de forma accesible, a través de un proyecto urbano arquitectónico.

2.3 Técnicas y Herramientas de análisis

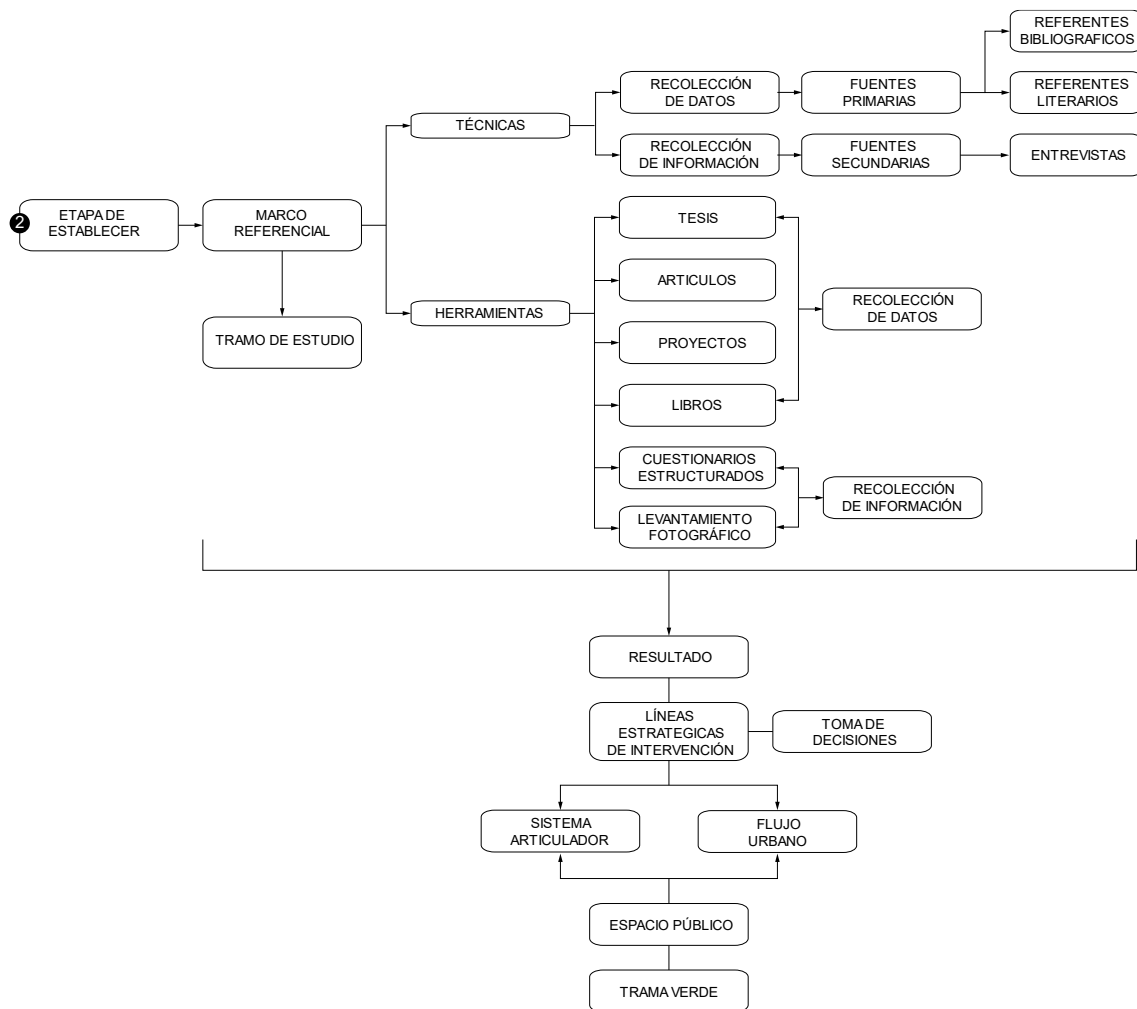
Las Técnicas y herramientas para utilizar en el respectivo proyecto surge a partir de los objetivos generados, los cuales, se basarán en identificar, establecer y proyectar, permitiendo diagnosticar el estado actual de la ciudad y el sector de estudio, con el fin de alcanzar una deducción que ayude a delimitar la toma de decisiones de una manera clara, precisa y concreta logrando una solución adecuada.

Para la etapa de identificar se parte por las problemáticas de forma general con base a la técnica de recolección de datos desde un enfoque cuantitativo, la cual, deriva desde fuentes primarias como son las entidades gubernamentales utilizando herramientas como cartografías, estadísticas, esquemas y diagramaciones, que darán como resultado una etapa de diagnóstico y un plan masa, el mismo que determinara el tramo de estudio específico.



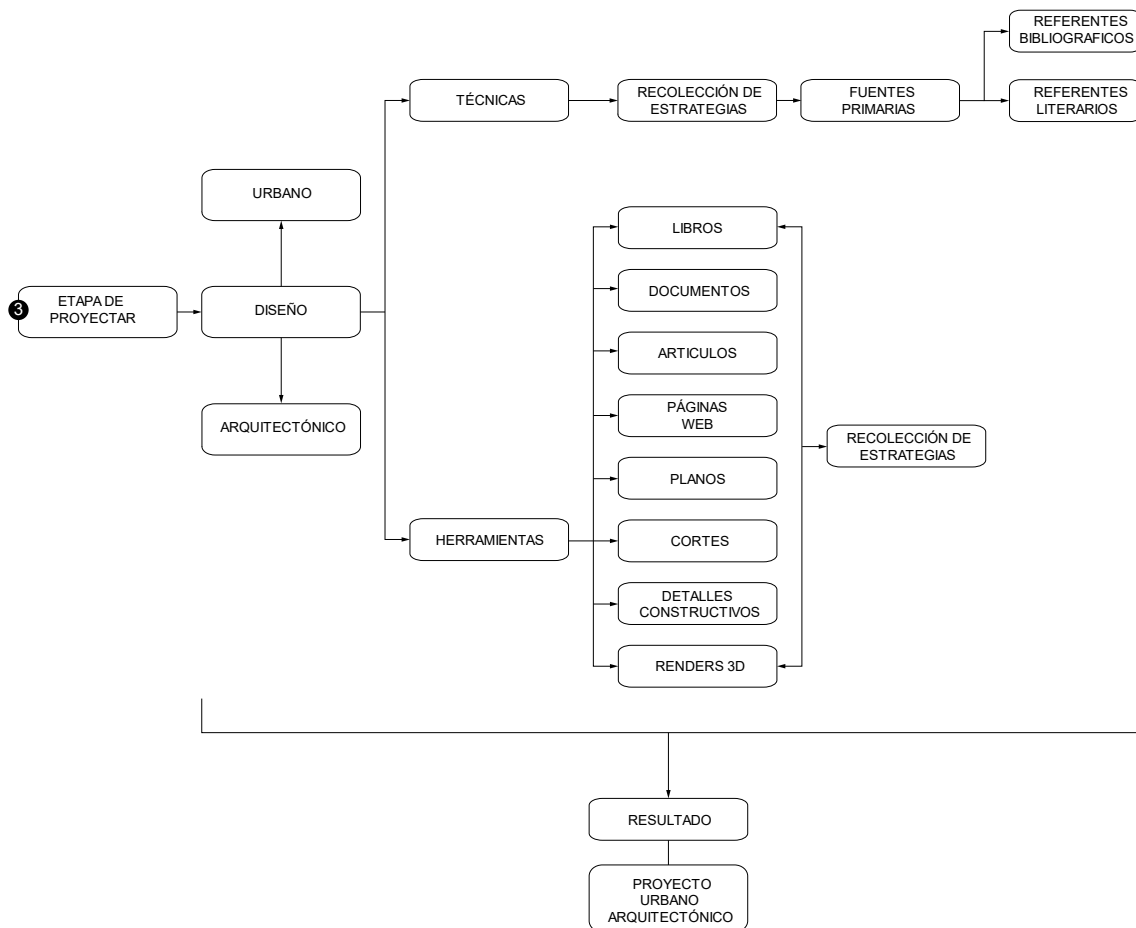
Esquema 10. Técnicas y Herramientas para Identificar
Elaboración propia (2023)

En la etapa de establecer parte desde un marco referencial con base a dos técnicas, la primera técnica es la de recolección de datos, la cual, deriva desde fuentes primarias para la obtención de referentes bibliográficos y literarios utilizando herramientas como tesis, artículos, proyectos y libros. La segunda técnica para emplear es la recolección de información desde un enfoque cualitativo como una fuente secundaria, fomentando la participación de actores principales del barrio de Ficoa siendo el tramo de estudio seleccionado, así se generará información a través de entrevistas con base a herramientas como cuestionarios semiestructurados, además de conseguir levantamientos fotográficos. Como resultado se establecerá líneas estrategias de intervención para la toma de decisiones con base al tema.



Esquema 11. Técnicas y Herramientas para Establecer
Elaboración propia (2023)

Por último, en la etapa de proyectar se plantea el diseño en la parte urbana y arquitectónica en el tramo de estudio como es Ficoa, con base a la técnica de recolección de estrategias, la cual, deriva desde fuentes primarias para la obtención de referentes bibliográficos y literarios utilizando herramientas como libros, documentos, artículos, páginas web con relación al marco teórico y los planos, cortes, detalles constructivos y renders 3D con relación a proyectos ejecutados, los cuales se establecerá estrategias específicas que se plasmaran y darán como resultado un proyecto urbano arquitectónico denominado centro articulador peatonal.

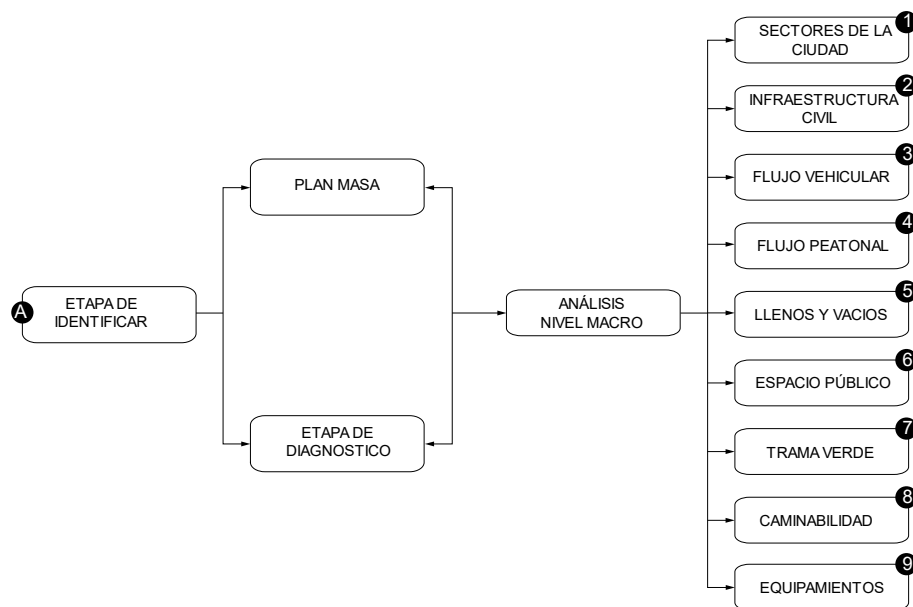


Esquema 12. Técnicas y Herramientas para Proyectar
Elaboración propia (2023)

CAP III INVESTIGACION DE CONTEXTO - DIAGNÓSTICO

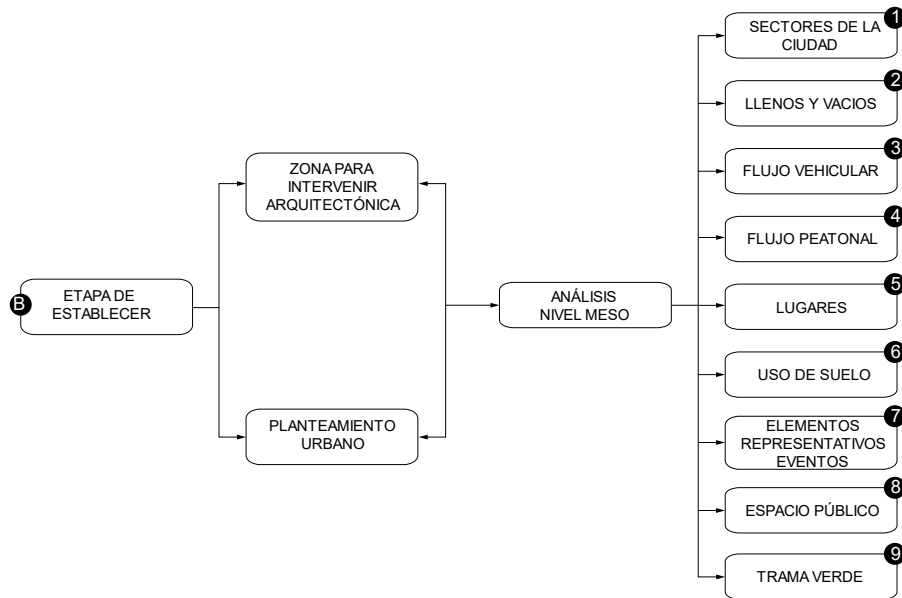
3.1. Análisis externo

La etapa de identificar proyecta un análisis a un nivel macro la cual, tendrá a partir de mapeos y cartografías conclusiones generales de cómo se encuentra la ciudad de Ambato, con base a sus problemáticas presentes en la actualidad especificando de forma clara y precisa. El objetivo es llegar a visualizar un plan masa, determinando las zonas de intervención que se pueden tener presente para el proyecto urbano – arquitectónico seleccionando un tramo con su etapa de diagnóstico para un estudio más detallado del lugar.



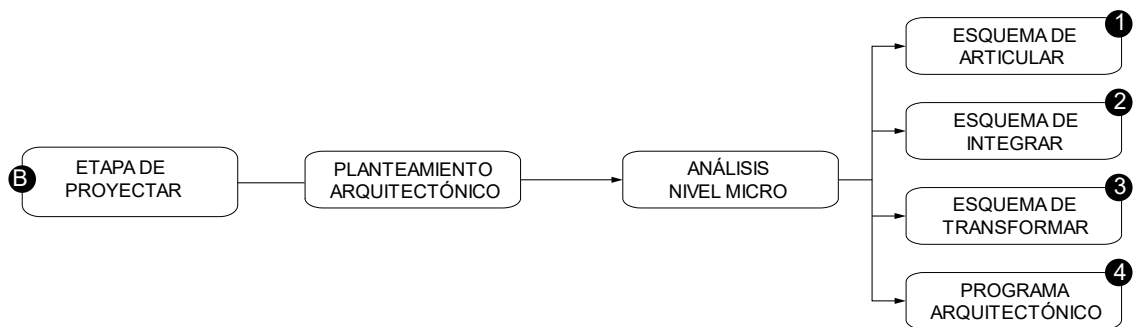
Esquema 13. Análisis Nivel Macro - Identificar
Elaboración propia (2023)

En la etapa de establecer se realizara un análisis meso donde se obtendrá conclusiones específicas con base a mapeos generados en la zona de estudio como es Ficoa abarcando un radio de influencia direccionado por la caminabilidad, la cual, consta de 450 m determinando la zona específica que se intervendrá con el planteamiento urbano, la misma, pretende dar continuidad a lo que se encuentra presente rescatando los espacios públicos mediante una conexión urbana con aproximadamente una intervención de 1.645 m y dando mayor atención a la trama verde presente en la cuenca hídrica.



Esquema 14. Análisis Nivel Meso - Establecer
Elaboración propia (2023)

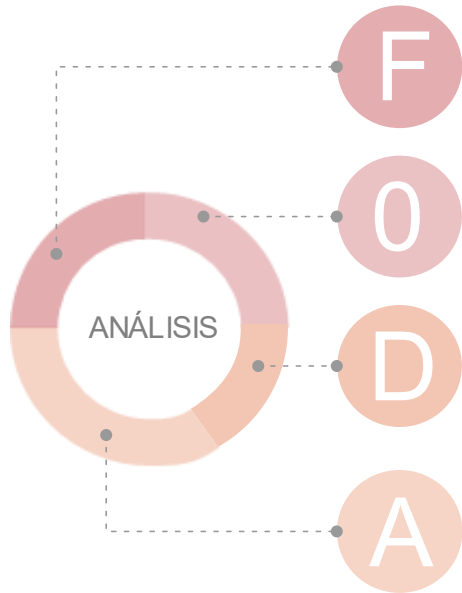
Como última etapa se encuentra la de proyectar, donde se plantea la intervención arquitectónica en el lugar específico de estudio realizando un análisis micro, con base a esquemas que llevarán a la obtención de un programa arquitectónico acorde al lugar y funcionalidad encontrándose plasmado en un área aproximada de 25.000 m2 que servirá para una población aproximada de usuarios de Ficoa y Miraflores como usuarios inmediatos .



Esquema 15. Análisis Nivel Micro - Proyectar
Elaboración propia (2023)

3.2 Análisis interno

FODA



Contar con un elemento natural como es la cuenca del río Ambato, el cual, marca una identidad dentro de la ciudad con un potencial paisaje encaminado al espacio público y trama verde con intervenciones como el paseo ecológico y el parque Luis A. Martínez que denotan actividad y flujo en el lugar.

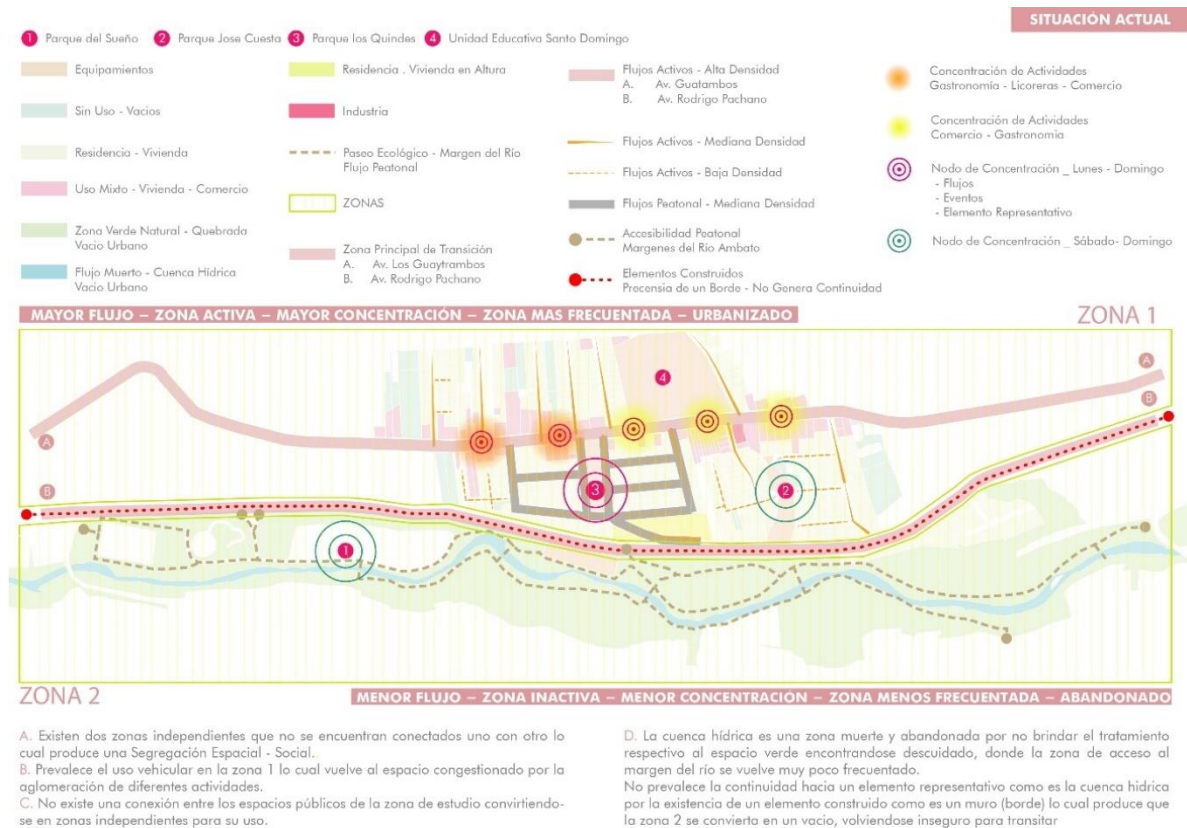
Recuperar el espacio público y trama verde activando el sitio mediante el desplazamiento del flujo peatonal, a partir de puntos estratégicos que direccionen al peatón a estelugar el cual, genere mayor movimiento a partir del campo arte - cultura recuperando al identidad de la ciudad.

No existe una continuidad desde el río hacia el río, lo cual, limita la accesibilidad provocando que el lugar no se le de importancia convirtiéndose en una zona vacía con poco acceso del flujo en esta zona de espacio público, falta de mantenimiento en trama verde, senderos sin cuidado, y deterioro del lugar.

Crecimiento acelerado de la ciudad provocando que aumente el flujo vehicular logrando que se de mayor importancia a este sistema por lo que, existirá una mayor demanda de infraestructura vial, llevando a que se pierda el interés del espacio público afectando directamente a la trama verde presente en el espacio.

Esquema 16. FODA
Elaboración propia (2023)

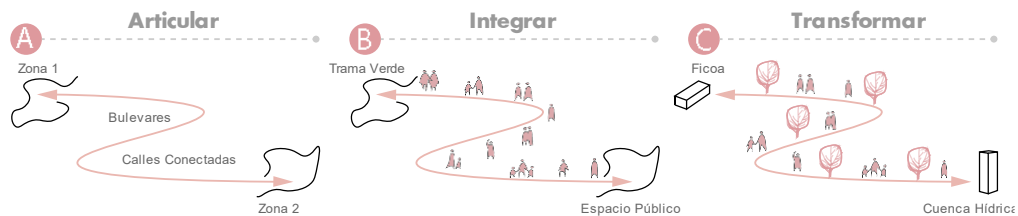
3.3. Resultados del diagnóstico de la situación actual (contexto)



Esquema 17. Diagnostico - Situación Actual
Elaboración propia (2023)

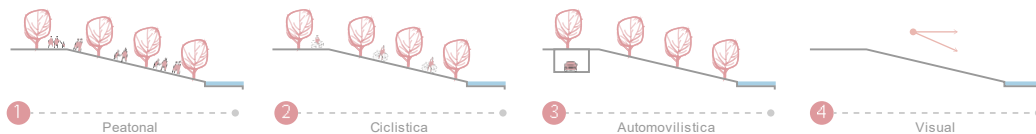
3.4. Estrategias de Intervención (urbana y/o arquitectónica)

Según Colautti (2013) los sistemas articuladores parten como una estrategia para articular, integrar y transformar espacios y áreas urbanas. Es decir, la articulación empuja a relacionarse con otros comportamientos urbanos, por lo tanto, sintetiza y transforma el tejido urbano y el paisaje buscando aportar dinámicas las cuales conecten y vinculen un punto con otro a partir de bulevares donde las calles unificaran determinados espacios públicos y tramas verdes.



Esquema 18. Estrategias para el Sistema articulador urbano
Elaboración propia (2023)

El flujo urbano surge a partir del espacio público y trama verde como elementos estructuradores con base a la movilidad articulada (Velasquez , 2015). En función a la movilidad se presenta la alternabilidad como un factor de articulación, teniendo como principales, el peatón y el ciclista, restando importancia al vehículo, mas no dejándolo de lado, configurando el espacio a partir de un nodo de actividades, las cuales determinarán el contexto territorial (Carbajo , 2018).



Esquema 19. Estrategia en función a la alternabilidad
Elaboración propia (2023)

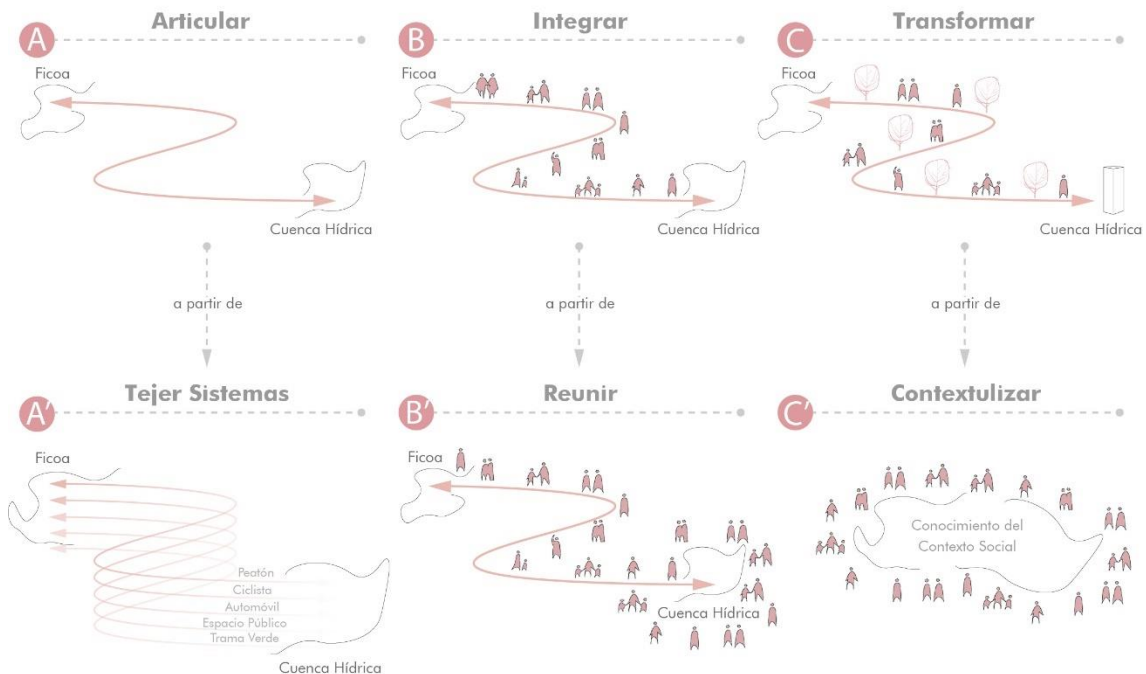
Las áreas urbanas que se quieren conectar para ejercer nuevas interacciones parten del espacio público y trama verde que se encuentran presentes en el sector de Ficoa como son:



Esquema 20. Áreas urbanas a conectar
Elaboración propia (2023)

Estrategias de Intervención Arquitectónica

Los sistemas articuladores en la fase arquitectónica parte como una estrategia para articular, integrar y transformar a partir de fragmentos los cuales integren la cuenca hídrica y Ficoa transformando el territorio urbano, eliminando los bordes en relación con sus límites, cumpliendo un papel conectivo y de sutura partiendo de funciones como: tejer sistemas, reunir y contextualizar mediante un proceso, generando resultados con vínculos continuos (Colautti, 2013).



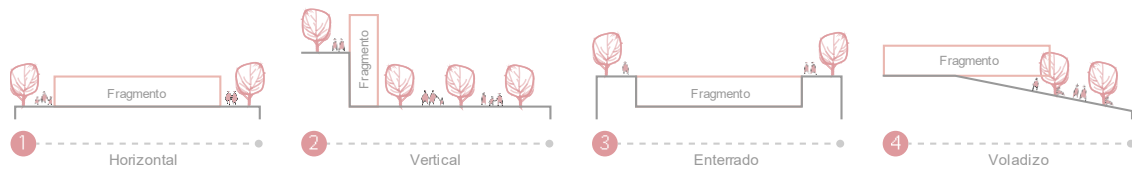
Esquema 21. Estrategia para el elemento arquitectónico
Elaboración propia (2023)

En estos términos, los sistemas articuladores urbanos tienden a relacionarse con el movimiento y congestión urbano en función de tipologías de movilidad, las cuales relacionan las formas de manera: lineal, focal o nodal (Colautti, 2013). Por esta razón, la movilidad, el flujo y el desplazamiento como un sistema que articule, generan en el espacio público nuevas formas de representación, identidad, pertenencia e integración social (Velasquez, 2015).



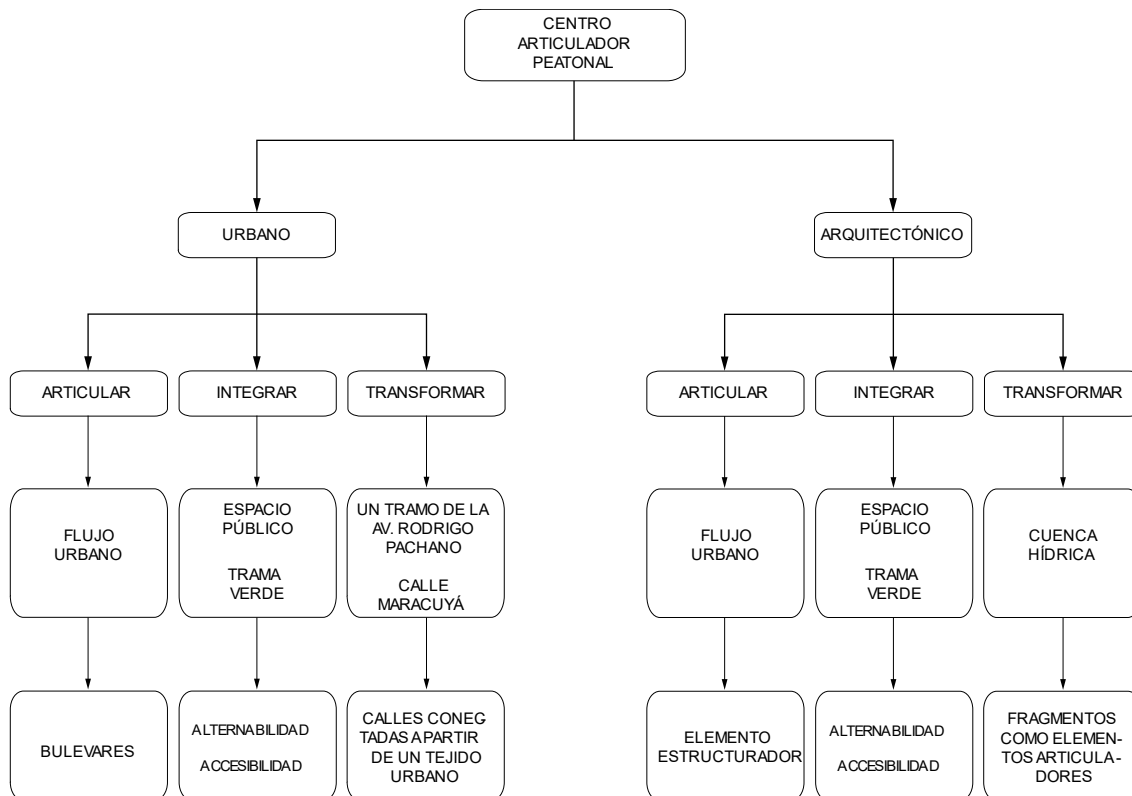
Esquema 22. Tipología de movilidad
Elaboración propia (2023)

Los sistemas articuladores de flujo proyectaran un elemento estructurador direccionado al peatón, el cual integraran las zonas de la cuenca hídrica y Ficoa mediante fragmentos encontrándose emplazados en el territorio de diferentes formas como: horizontal, vertical, enterrado y en volado, relacionando el espacio público y la trama verde vinculando sistemas de alternabilidad y accesibilidad para configurar el espacio con una red conectiva, natural, cultural y dinámica.



Esquema 23. Configuración del espacio mediante fragmentos
Elaboración propia (2023)

Las estrategias generadas a partir de estos componentes buscan la recuperación del espacio público y la trama verde en un elemento que marca la identidad de la ciudad como es la cuenca hídrica en uno de los sectores más importantes de Ambato como es Ficoa, mejorando la accesibilidad para el flujo peatonal configurando el espacio mediante líneas estratégicas puntuales que darán como resultado un centro articulador peatonal.



Esquema 24. Estrategias urbanas - arquitectónicas
Elaboración propia (2023)

CAP IV DESARROLLO DE LA PROPUESTA

4.1. Descripción general de la propuesta

En el presente capítulo se desarrolla el proyecto urbano arquitectónico que parte con la concepción de análisis empleados con base a mapeos y cartografías con la información generada, la misma que se emplean en láminas A3 en formato horizontal, donde se contempla el estado actual del territorio en general y de forma específica estableciendo el lugar de intervención en el sector de Ficoa.

En la primera parte se empleó la fase de identificación para la obtención del Plan Masa donde se realizó cartografías de la ciudad desde el parque del sueño hasta el socavón, todo lo que compete la cuenca hídrica a una escala de 1/10.000 realizando diferentes análisis para identificar: los sectores de la ciudad aledaños a la cuenca hídrica ver Anexo 1, la infraestructura civil ver Anexo 2, el flujo vehicular ver Anexo 3, el flujo peatonal ver Anexo 4, los llenos y vacíos ver Anexo 5, el espacio público ver Anexo 6, la trama verde ver Anexo 7, la caminabilidad ver Anexo 8 y los equipamientos ver Anexo 9 alcanzando un diagnóstico general que derivara en la selección del tramo de estudio.

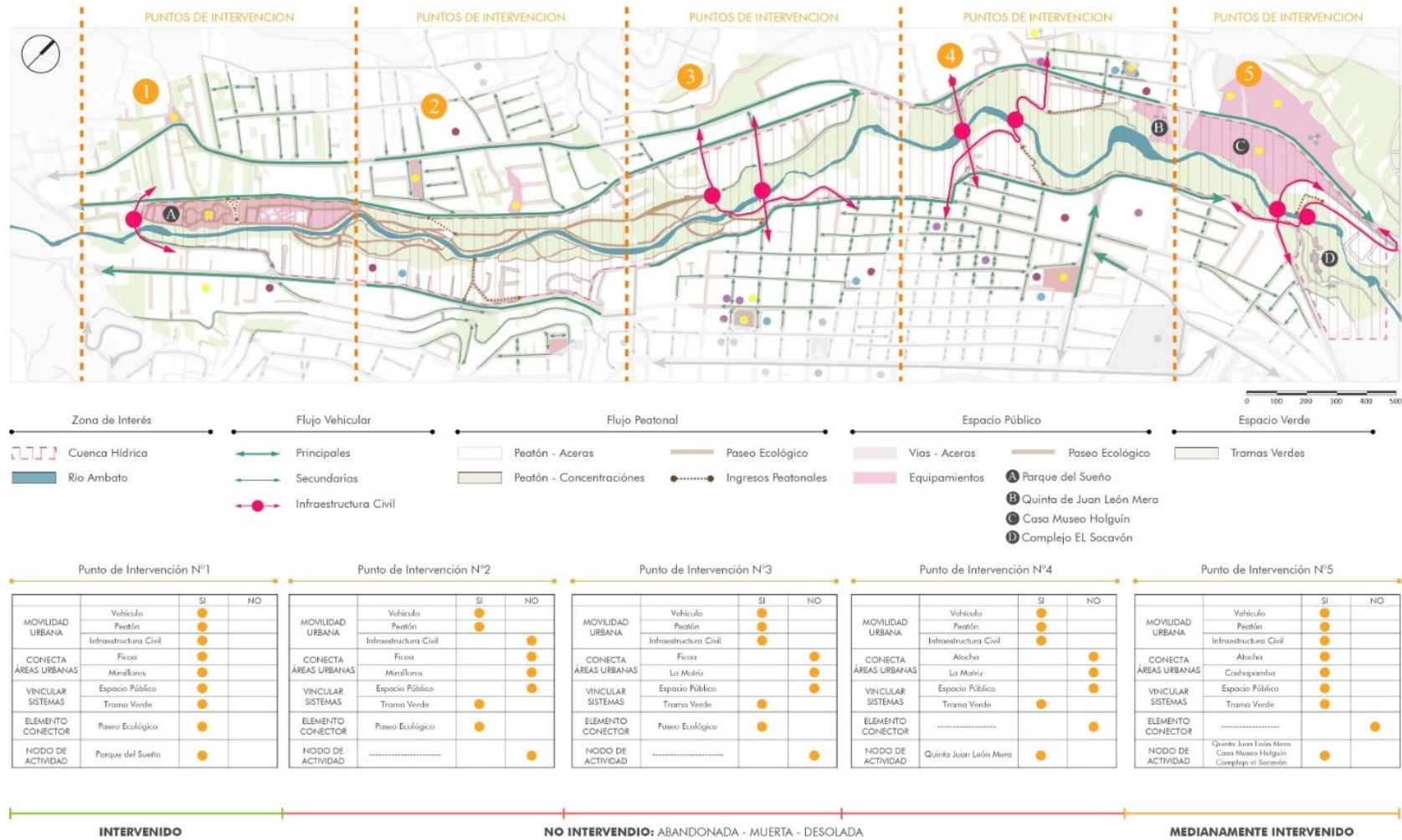
Para la etapa de establecer se emplea análisis ya derivados en el tramo de estudio como es Ficoa, obteniendo conclusiones más específicas del sitio mediante mapeos a una escala de 1/5000, los cuales, tienen a relacionarse directa con la cuenca hídrica consiguiendo estudios de: accesibilidad peatonal ver Anexo 10, llenos y vacíos del lugar ver Anexo 11, flujo urbano vehicular ver Anexo 12, flujo urbano peatonal ver Anexo 13, equipamientos (lugares) ver Anexo 14, uso de suelo ver Anexo 15, elementos representativos y eventos ver Anexo 16, espacio público ver Anexo 17 y la trama verde ver Anexo 18 alcanzando los tramos específicos a intervenir y estableciendo estrategias que den respuesta a los problemas derivados en el sector.

Finalmente, la etapa de proyectar se presenta la propuesta a nivel urbano como a nivel arquitectónico plasmando cada una de las estrategias empleadas teóricamente, en el cual, su desarrollo de diseño encaminara al uso de diferentes escalas acorde a lo que se pretenda establecer, identificar y mostrar derivando en esquemas, implantaciones, planos, cortes, detalles constructivos y renders que muestren el desarrollo del proyecto denominado centro articulador peatonal, conectando el sector de estudio como es Ficoa hacia la cuenca hídrica manejando diferentes sistemas de alternabilidad para direccionar el flujo urbano a las áreas del espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

4.2 Proyecto Urbano Arquitectónico

Macro - Plan Masa

PLAN MASA – TRAMO PARQUE EL SUEÑO – SOCAVÓN EN LA CUENCA HÍDRICA



JUSTIFICACIÓN: Partiendo de los conceptos de Christopher Alexander (1977) en su libro Lenguaje de Patrones la selección del tramo se basa en los radios de influencia de caminabilidad de 10 minutos a pie representando 450 metros a su alrededor, logrando obtener 5 puntos de intervención de los cuales, con base a un análisis acorde a las variables del tema encontrando 3 tramos que se encuentran desatendidos y sin intervención, SELECCIONANDO EL PUNTO DE INTERVENCIÓN 2 con la finalidad de generar continuidad con el PUNTO DE INTERVENCIÓN 1, debido a que ya existe una intervención, logrando un SISTEMA ARTICULADOR DE FLUJO lo cual se pretende que se replique con los demás puntos.

Figura 3. Plan Masa – Tramo Parque del Sueño – Socavón
Elaboración propia (2023)

Meso – Planteamiento urbano

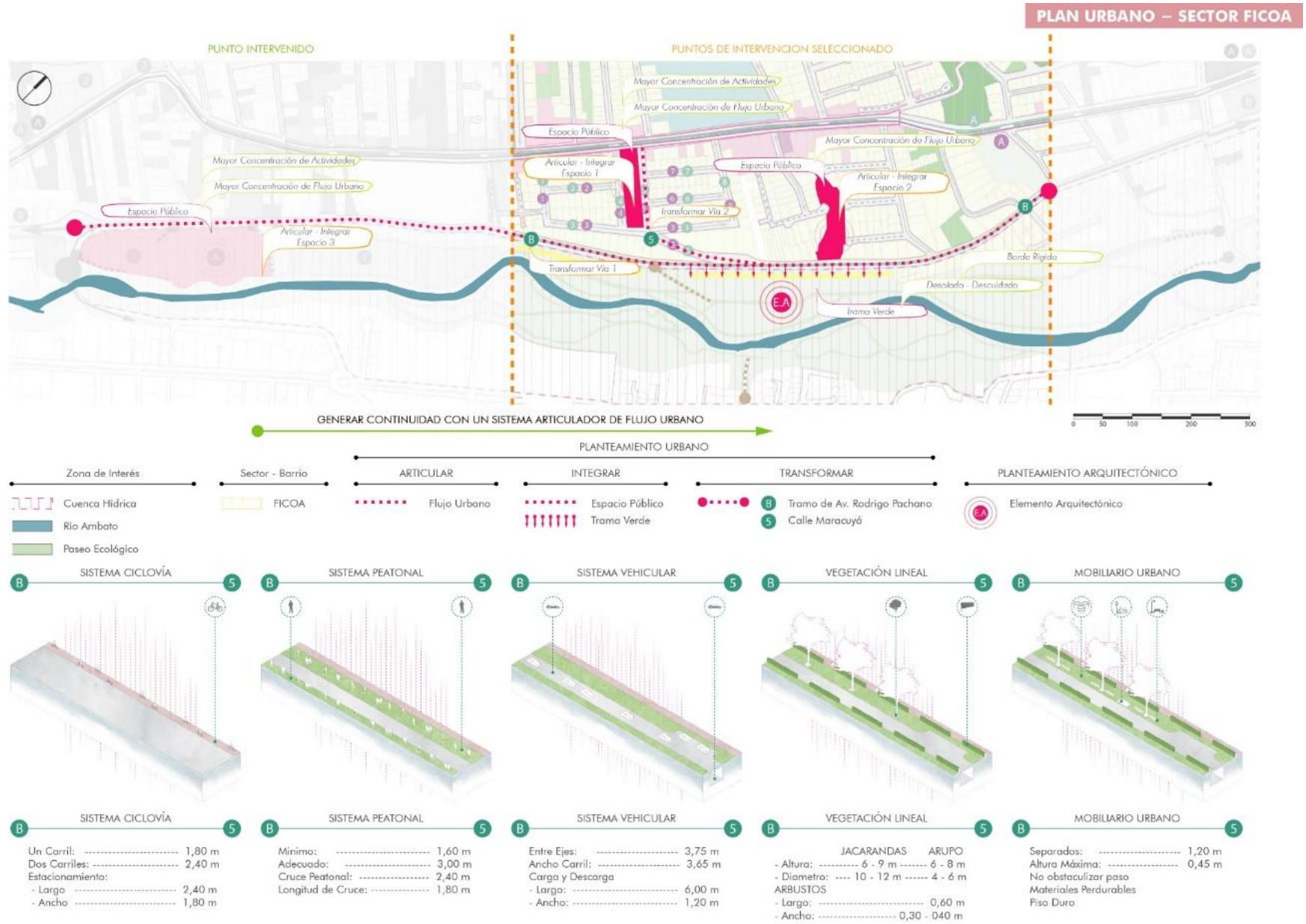


Figura 4. Planteamiento urbano - Sector Ficoa
Elaboración propia (2023)

Micro- Planteamiento arquitectónico

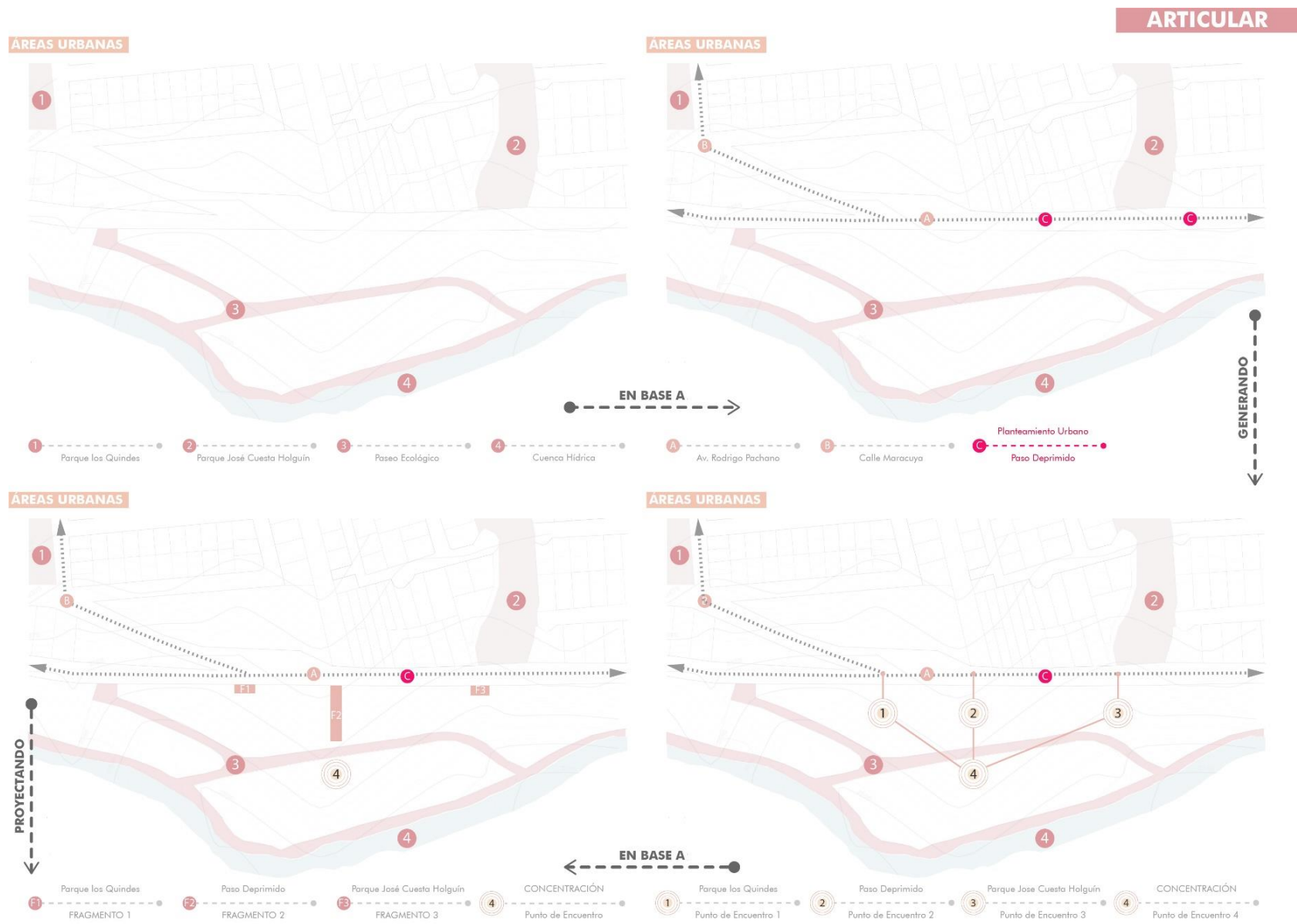


Figura 5. Planteamiento arquitectónico - Articulación 1
Elaboración propia (2023)



Figura 6. Planteamiento arquitectónico - Articulación 2
Elaboración propia (2023)

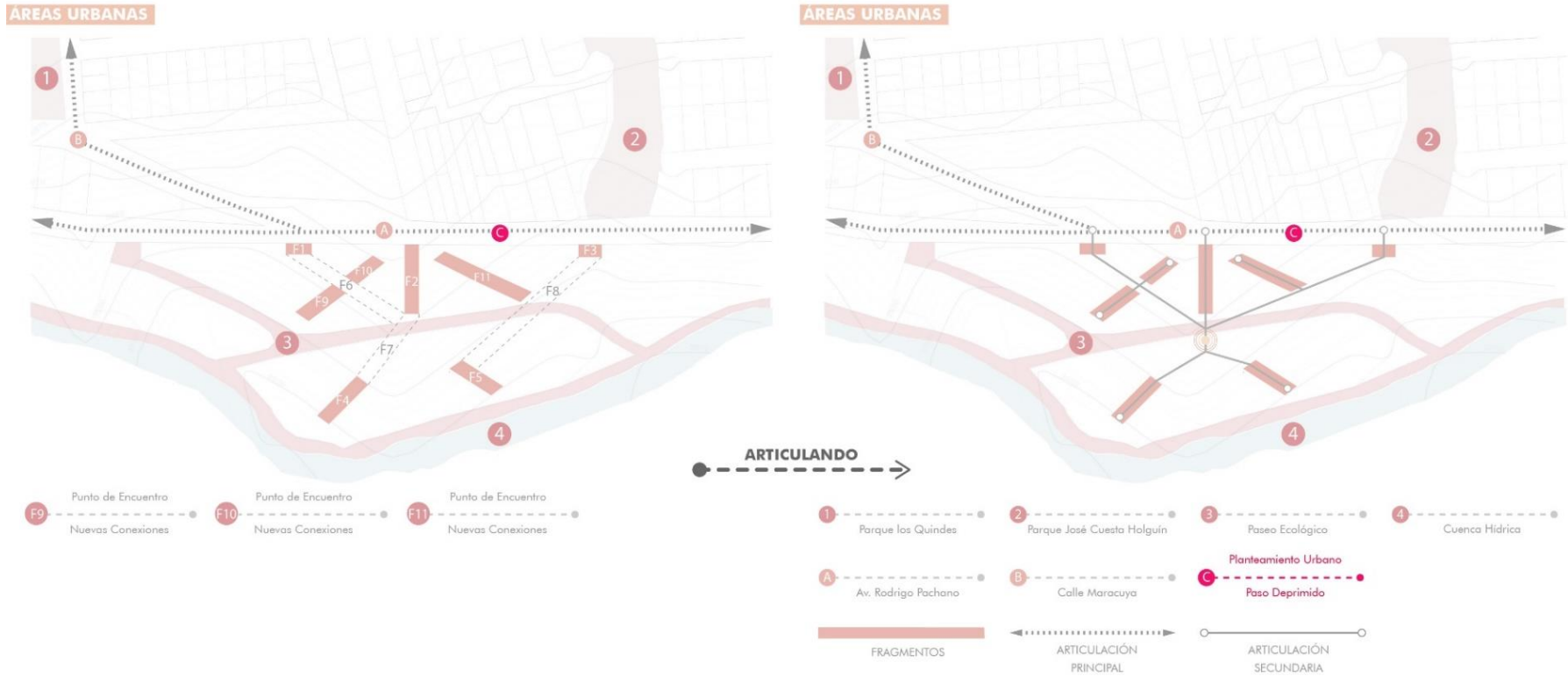


Figura 7. Planteamiento arquitectónico - Articulación 3
Elaboración propia (2023)

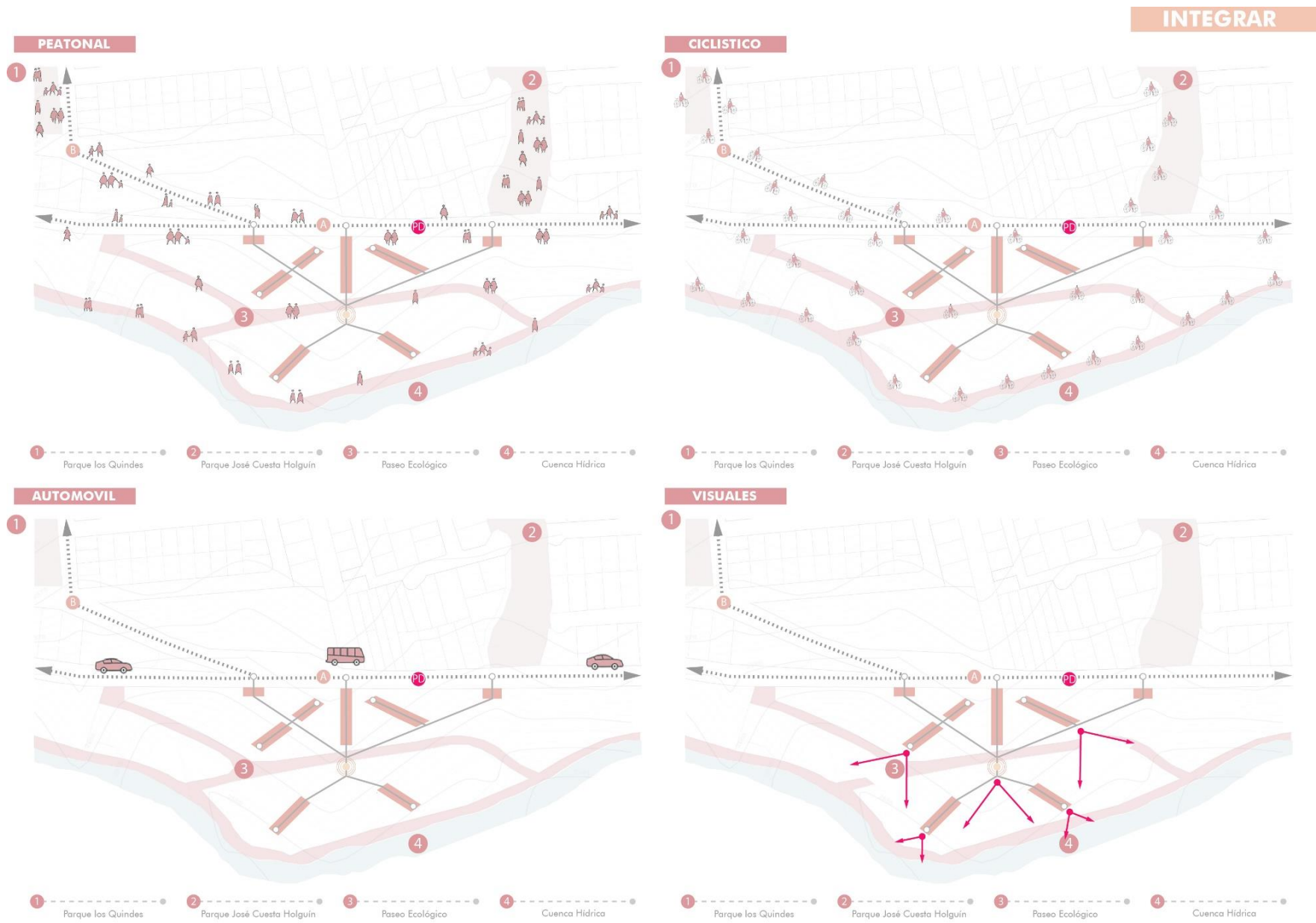
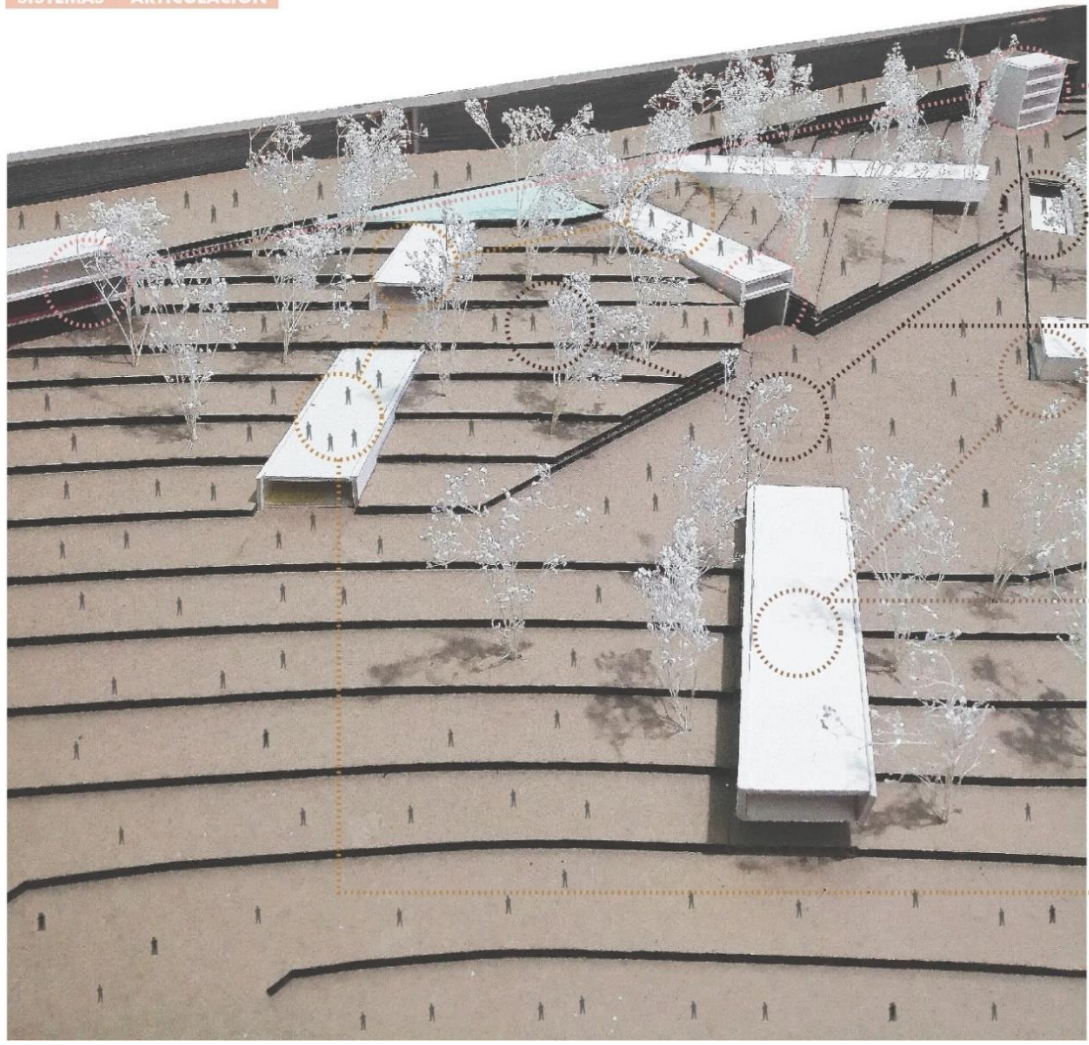


Figura 8. Integrar
Elaboración propia (2023)

TRANSFORMAR

SISTEMAS – ARTICULACION



FRAGMENTOS VERTICALES



ALTERNABILIDAD



FRAGMENTOS ENTERRADOS



ALTERNABILIDAD



FRAGMENTOS VOLADIZOS



ALTERNABILIDAD

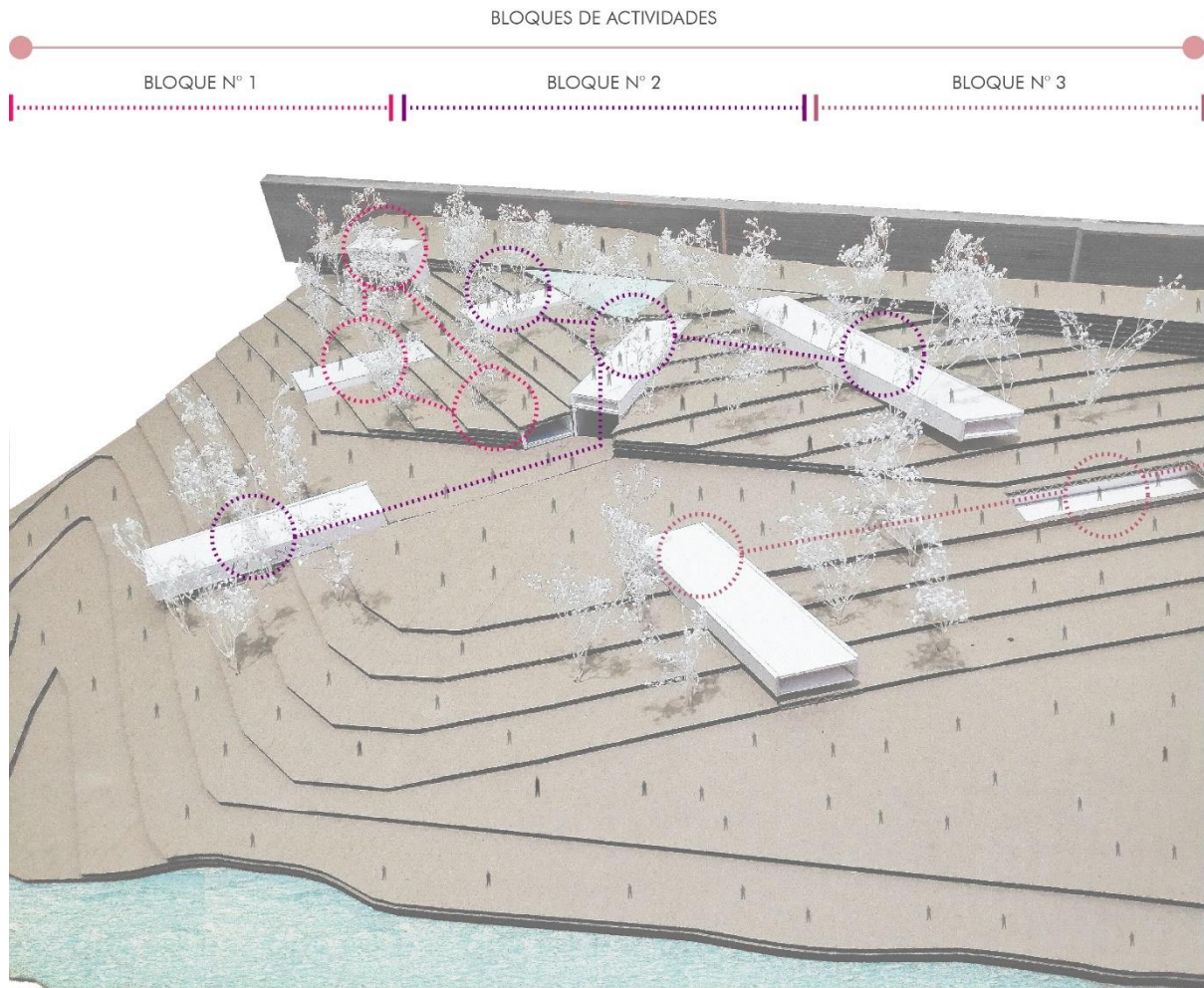


FRAGMENTOS HORIZONTALES



Figura 9. Transformar
Elaboración propia (2023)

MAQUETA VOLUMETRICA



BLOQUES DE ACTIVIDADES

BLOQUE N° 1

BLOQUE N° 2

BLOQUE N° 3

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

El programa arquitectónico parte con la idea de restacar la identidad de la ciudad con base al arte y cultura que en ella sucede, incidiendo en los espacios del elemento estructurador el cual tendrá actividades en cada uno de los fragmentos que marcará un recorrido hacia el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

BLOQUES DE ACTIVIDADES - PROGRAMA GENERAL

RECREACIÓN

COMERCIO

CULTURA

ARTE

BLOQUE N° 1

- 01. Taller de Pintura y Dibujo
- 02. Taller de Ilustración
- 03. Arte Medial Interactivo
- 04. Arte Medial Multimedia
- 05. Sala de Conferencias
- 06. Local de Ocio y Entretenimiento
- 07. Filmoteca
- 08. Sala de Exposiciones - Museo
- 09. Cafetería
- 10. Galería Comercial
- 11. Obras de Arte

BLOQUE N° 2

- 01. Parqueadero Vehicular
- 02. Zona de Bicicletas
- 03. Exposiciones de Galería
- 04. Periódicos Murales
- 05. Artesanías
- 06. Tienda de Souvenirs
- 07. Sala Audiovisual
- 08. Sala de Cine
- 09. Sala de Lectura
- 10. Parqueadero para Motas
- 11. Hemeroteca
- 12. Biblioteca
- 13. Locales para Restaurantes

BLOQUE N° 3

- 01. Taller de Música
- 02. Taller de Danza
- 03. Taller de Canto
- 04. Sala de Tatuaje
- 05. Fonoteca
- 06. Sala de Usos Múltiples
- 07. Gimnasio
- 08. Sala de Espectáculos
- 09. Animación Social
- 10. Animación Teatral
- 11. Sala de Literatura

Figura 10. Programa Arquitectónico
Elaboración propia (2023)

4.3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción

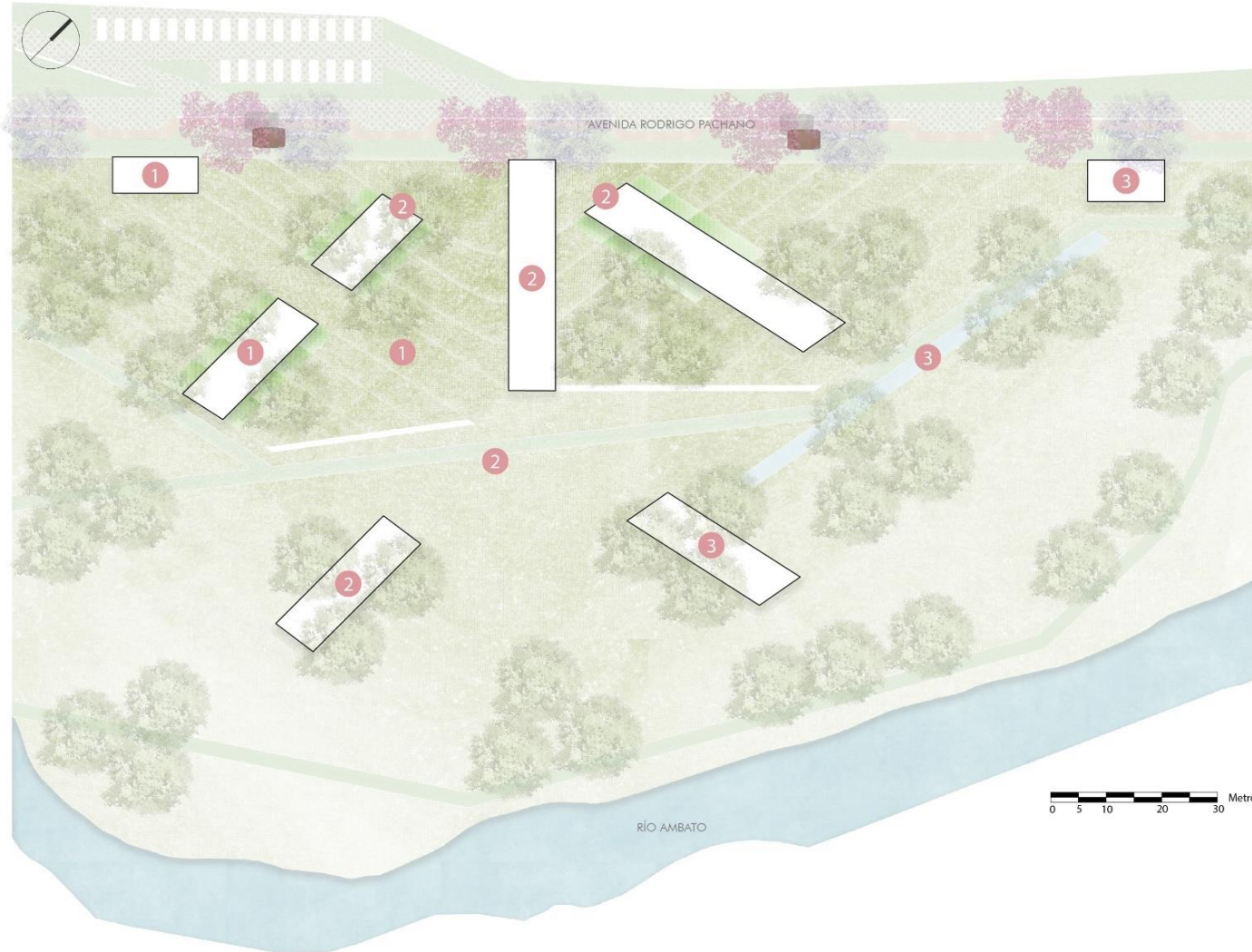
Propuesta urbana



Plano 1. Implantación urbana
Elaboración propia (2023)

Propuesta arquitectónica

INTERVENCIÓN EN LA CUENCA HÍDRICA



IMPLANTACIÓN ARQUITECTÓNICA



BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA

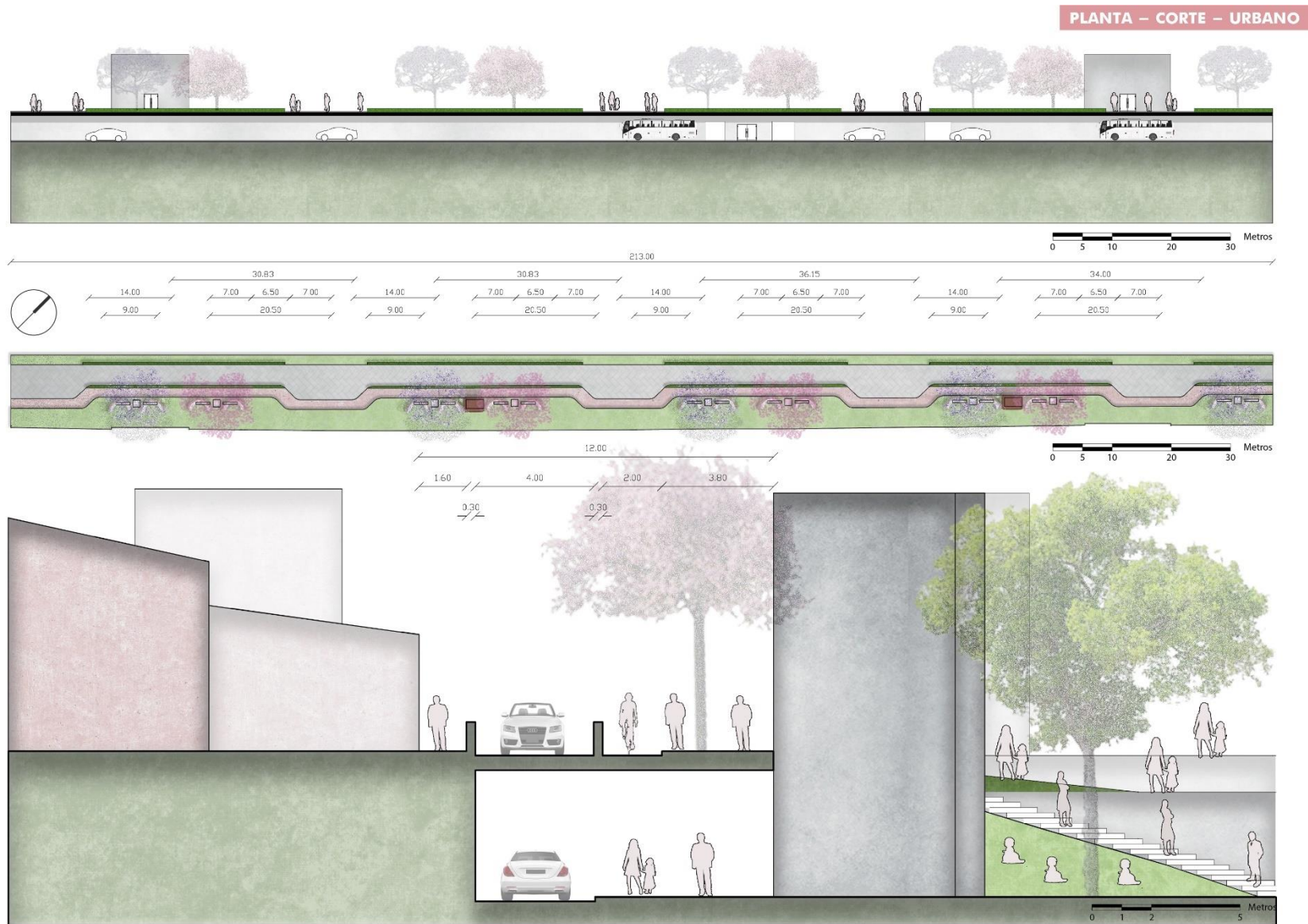
- BLOQUE N° 1**
- 01. Taller de Pintura y Dibujo
 - 02. Taller de Ilustración
 - 03. Arte Medial Interactivo
 - 04. Arte Medial Multimedia
 - 05. Sala de Conferencias
 - 06. Local de Ocio y Entretenimiento
 - 07. Filmoteca
 - 08. Sala de Exposiciones - Museo
 - 09. Cafetería
 - 10. Galería Comercial
 - 11. Obras de Arte

- BLOQUE N° 2**
- 01. Parqueadero Vehicular
 - 02. Zona de Bicicletas
 - 03. Exposiciones de Galería
 - 04. Periódicos Murales
 - 05. Artesanías
 - 06. Tienda de Souvenirs
 - 07. Sala Audiovisual
 - 08. Sala de Cine
 - 09. Sala de Lectura
 - 10. Parqueadero para Motos
 - 11. Hemeroteca
 - 12. Biblioteca
 - 13. Locales para Restaurantes

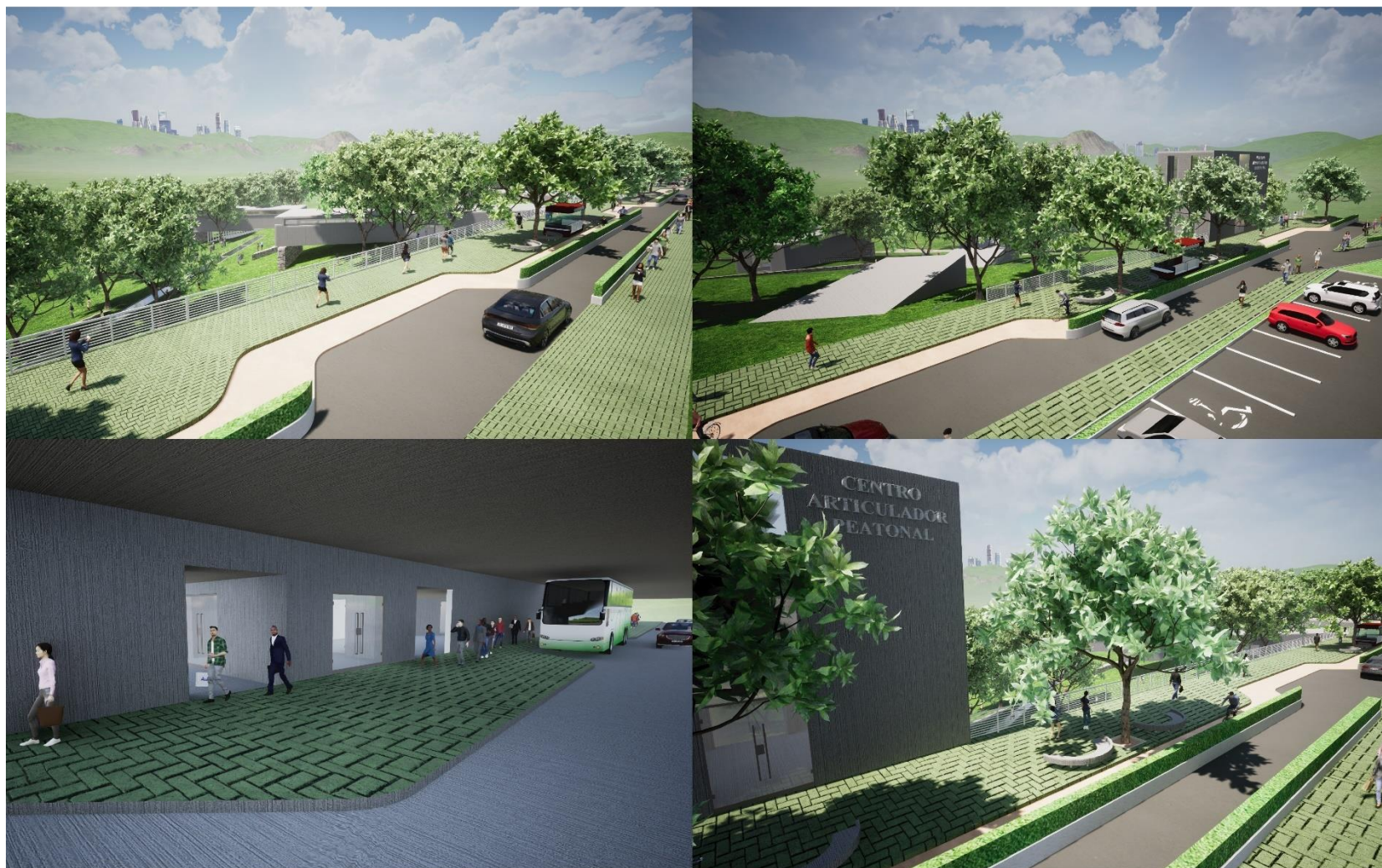
- BLOQUE N° 3**
- 01. Taller de Música
 - 02. Taller de Danza
 - 03. Taller de Canto
 - 04. Sala de Tatuaje
 - 05. Fonoteca
 - 06. Sala de Usos Múltiples
 - 07. Gimnasio
 - 08. Sala de Espectáculos
 - 09. Animación Social
 - 10. Animación Teatral
 - 11. Sala de Literatura

Plano 2. Implantación Arquitectónica
Elaboración propia (2023)

4.4. Resultados por objetivos específicos

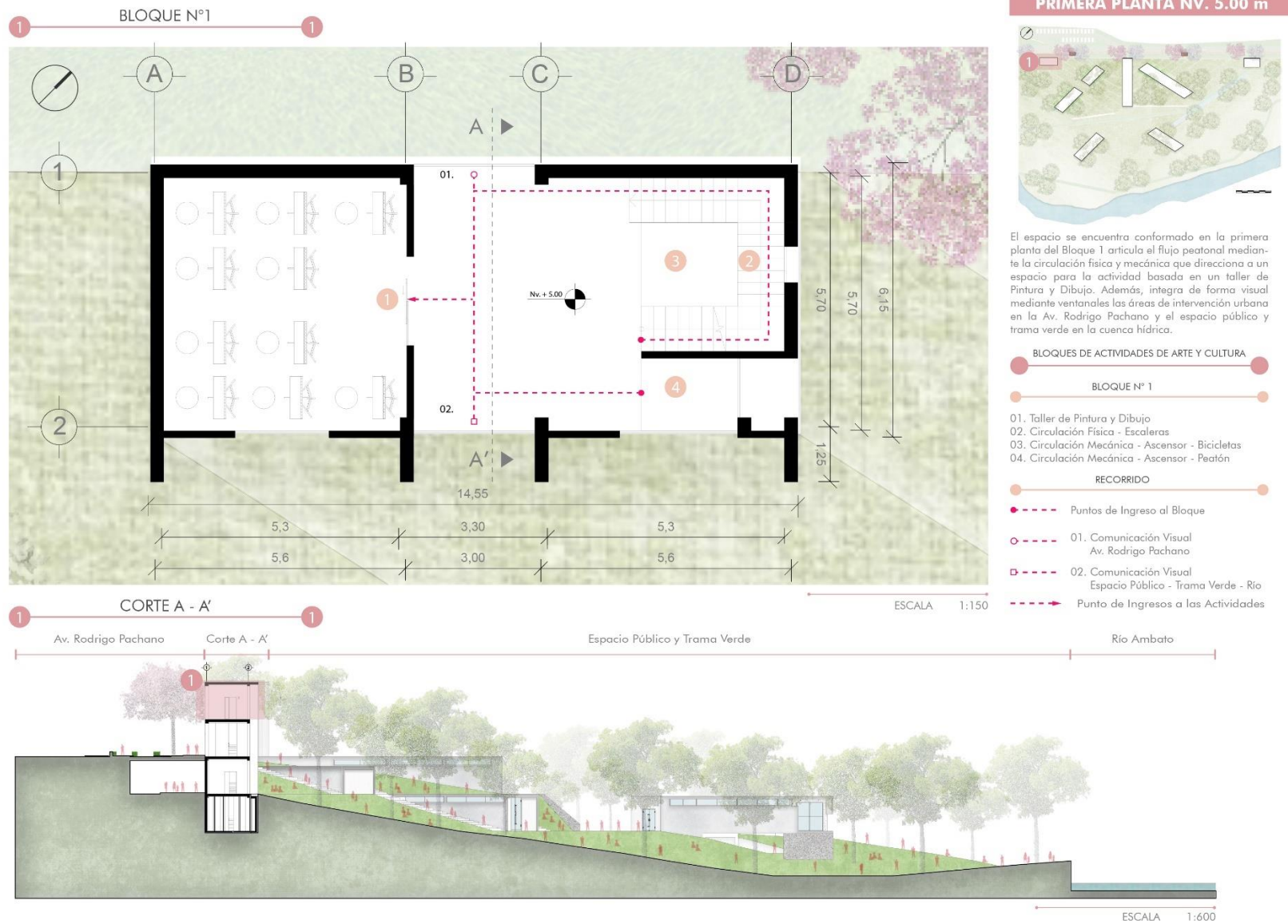


Plano 3. Planta y Corte Urbano
Elaboración propia (2023)

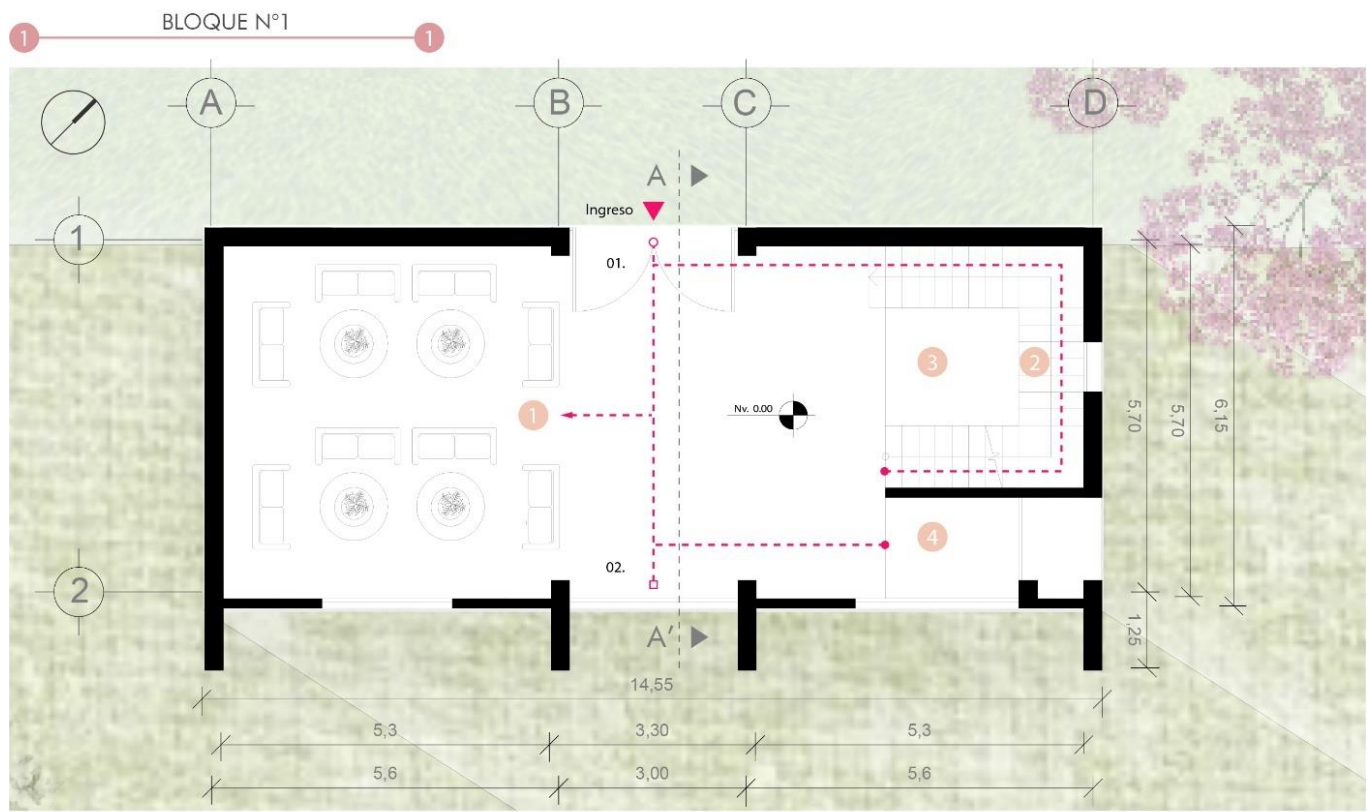


Plano 4. Visualización del planteamiento urbano
Elaboración propia (2023)

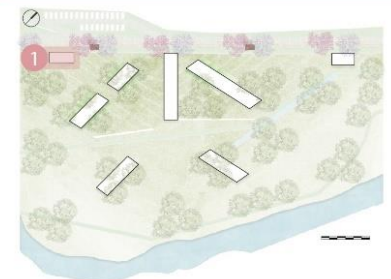
Bloque 1



Plano 5. Primera Planta Nv. + 5.00 m
 Elaboración propia (2023)



PLANTA BAJA NV. 0.00 m

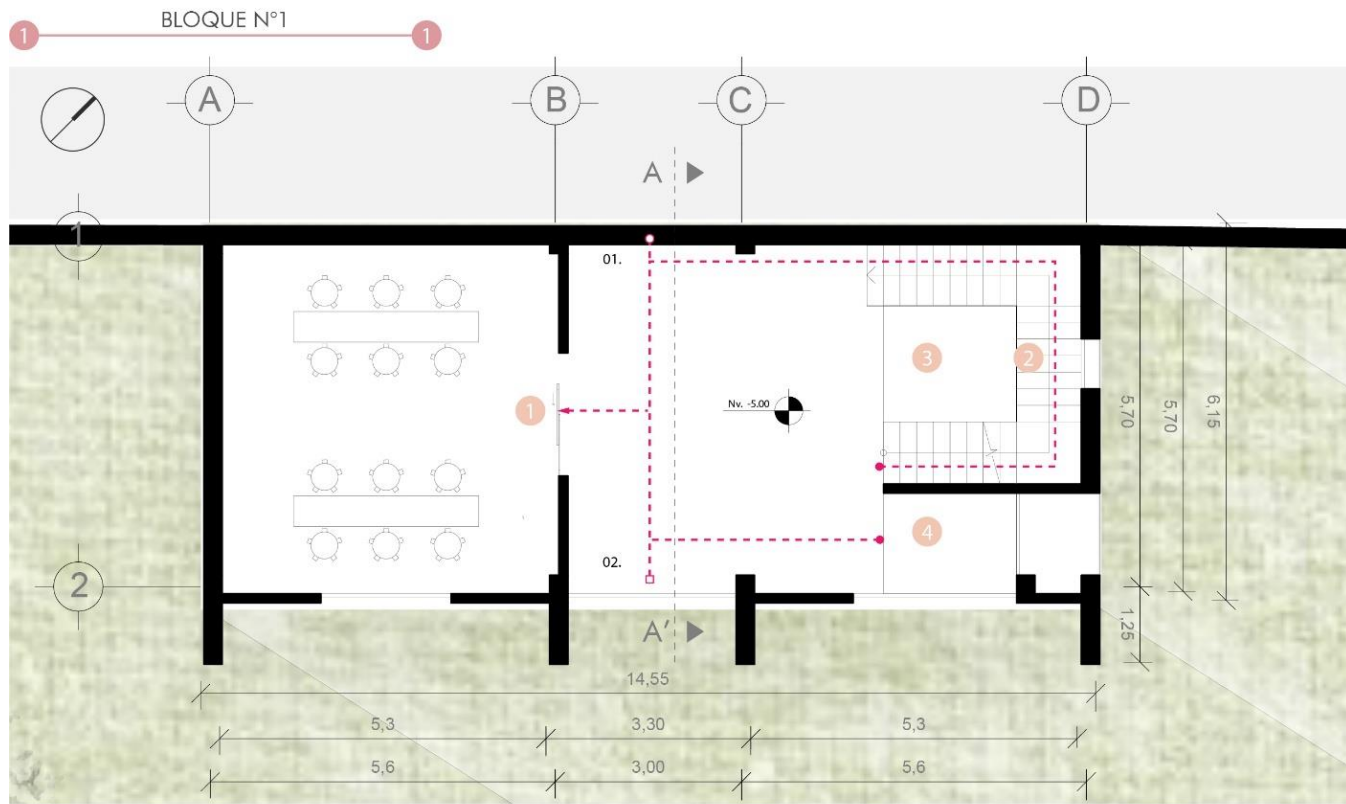


El espacio que se encuentra conformado en la planta baja del Bloque 1 es la zona principal de articulación del flujo peatonal al encontrarse el ingreso desde la Av. Rodrigo Pachano, desde este punto direcciona al peatón a las demás áreas mediante la circulación física y mecánica, además integra de forma visual mediante ventanales las áreas del espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA**
- BLOQUE N° 1**
- 01. Zona Libre para Descanso
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO**
- Puntos de Ingreso al Bloque
- 01. Ingreso al Centro Articulador Av. Rodrigo Pachano
- 02. Comunicación Visual Espacio Público - Trama Verde - Río
- ➔ Punto de Ingresos a las Actividades



Plano 6. Planta Baja Nv. 0.00 m
Elaboración propia (2023)

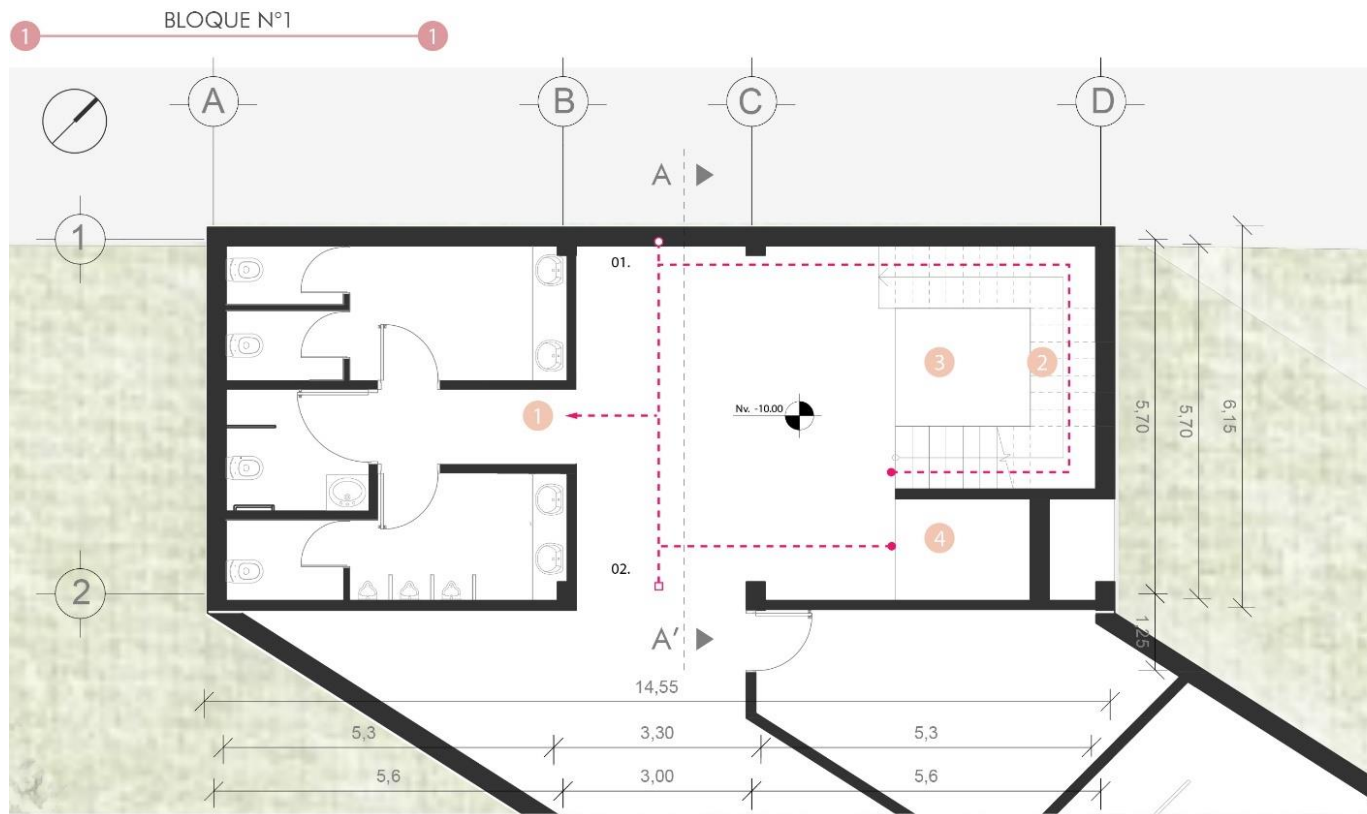


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 1 del Bloque 1 que articula el flujo peatonal mediante la circulación física y mecánica que direcciona a un espacio para la actividad basada en un taller de ilustración. Además, integra de forma visual mediante ventanales las áreas de intervención en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

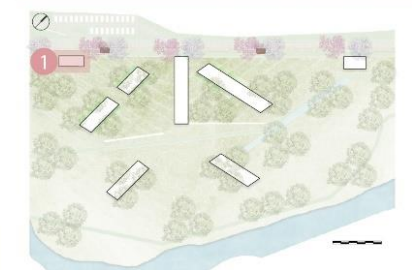
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 1
- 01. Taller de Ilustración
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO**
- - - Puntos de Ingreso al Bloque
- - - - 01. Muro de Hormigón
- - - - 02. Comunicación Visual
Espacio Público - Trama Verde - Río
- - - ▶ Punto de Ingreso a las Actividades



Plano 7. Subsuelo 1 Nv. -5.00 m
Elaboración propia (2023)



SUBSUELO 2 NV. -10.00 m



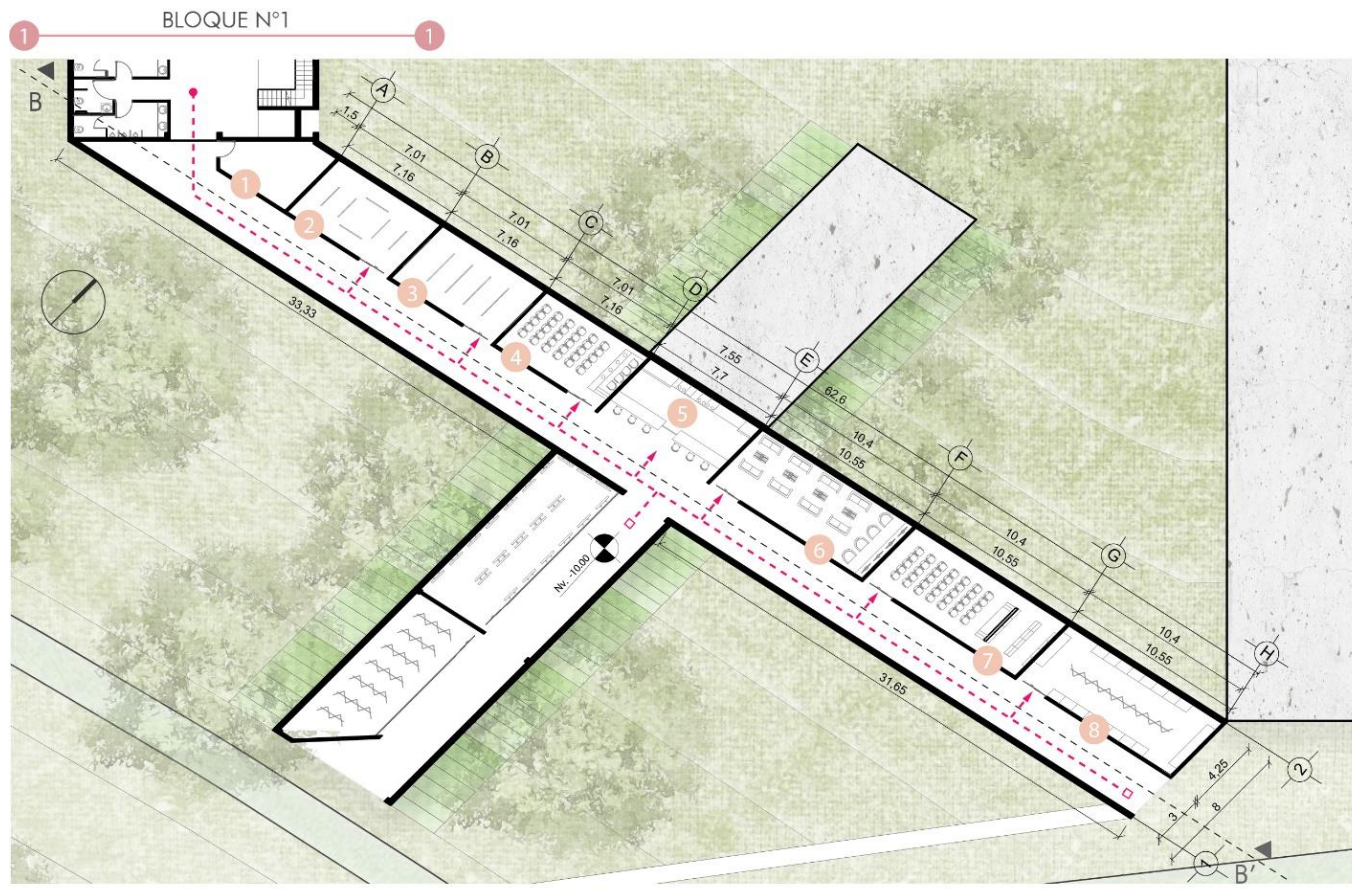
El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 1 que articula el flujo peatonal mediante la circulación física y mecánica que direccionara a los cuartos húmedos y al fragmento enterrado que contiene diferentes actividades. Además, integra de forma física al peatón y ciclista para dirigirse a las intervención en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 1
- 01. Cuarto Húmedo - Baños
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO
- - - Puntos de Ingreso al Bloque
- - - - 01. Muro de Hormigón
- - - - 02. Comunicación Física Fragmento Enterrado y Actividades
- - -> Punto de Ingreso al Cuarto Húmedo

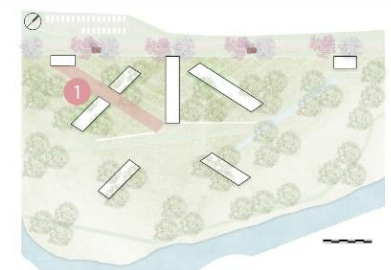
CORTE A - A'



Plano 8. Subsuelo 2 Parte 1 Nv. -10.00 m
Elaboración propia (2023)



SUBSUELO 2 NV. -10.00 m

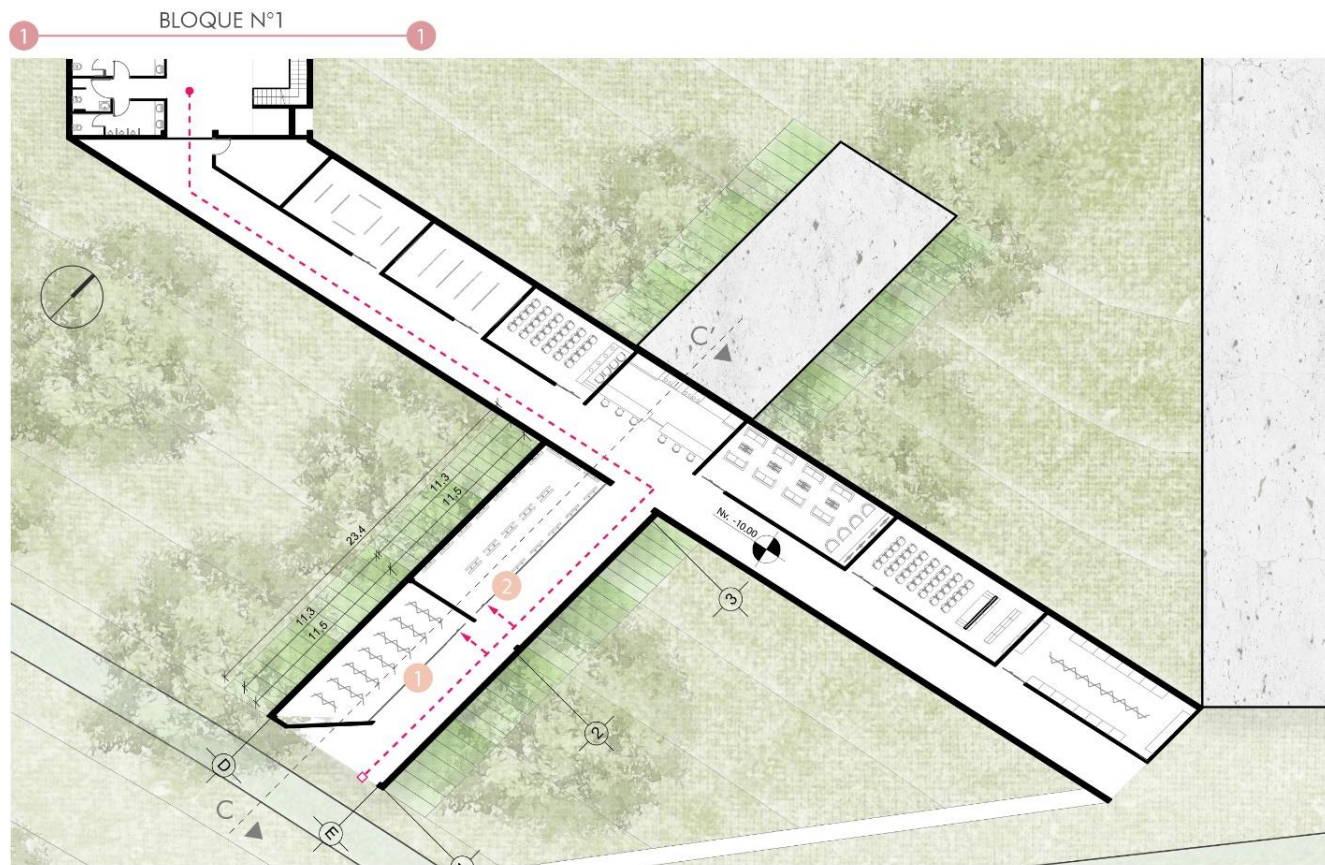


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 1 en el fragmento enterrado, el cual, articula el flujo peatonal mediante la circulación física conectándose con diferentes actividades. Además, integra de forma física al peatón y ciclista para dirigirse a las intervenciones en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

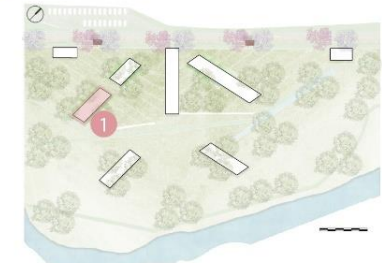
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 1
- 01. Cuarto de Mantenimiento - Bodega
- 02. Arte Medial Interactivo
- 03. Arte Medial Multimedia
- 04. Sala de Conferencias
- 05. Cafetería
- 06. Local de Ocio y Entretenimiento
- 07. Filmoteca
- 08. Sala de Exposiciones - Museo
- RECORRIDO
- ◆ Puntos de Ingreso al Fragmento Enterrado
- Comunicación Física hacia la zona de:
 - Espacio Público
 - Trama Verde
 - Paseo Ecológico
 - Río Ambato
- ◆ Punto de Ingreso a las Actividades



Plano 9. Subsuelo 2 Parte 2 Nv. -10.00 m
Elaboración propia (2023)

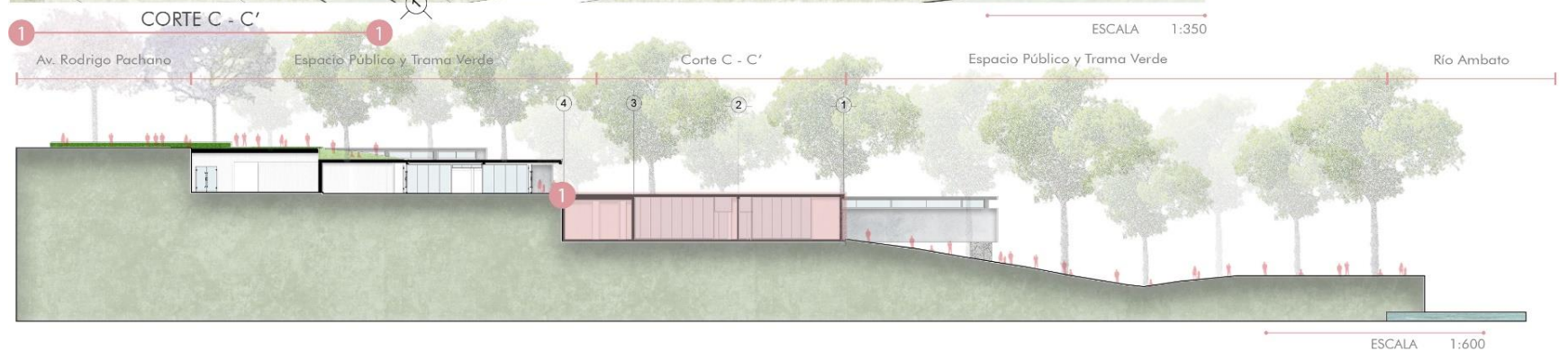


SUBSUELO 2 NV. -10.00 m



El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 1 en el fragmento enterrado, el cual, articula el flujo peatonal mediante la circulación física conectándose con diferentes actividades. Además, integra de forma física al peatón y ciclista para dirigirse a las intervención en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 1
- 01. Galería Comercial
- 02. Obras de Arte
- RECORRIDO
- Puntos de Ingreso al Fragmento Enterrado
- Comunicación Física hacia la zona de:
 - Espacio Público
 - Trama Verde
 - Paseo Ecológico
 - Río Ambato
- Punto de Ingreso a las Actividades

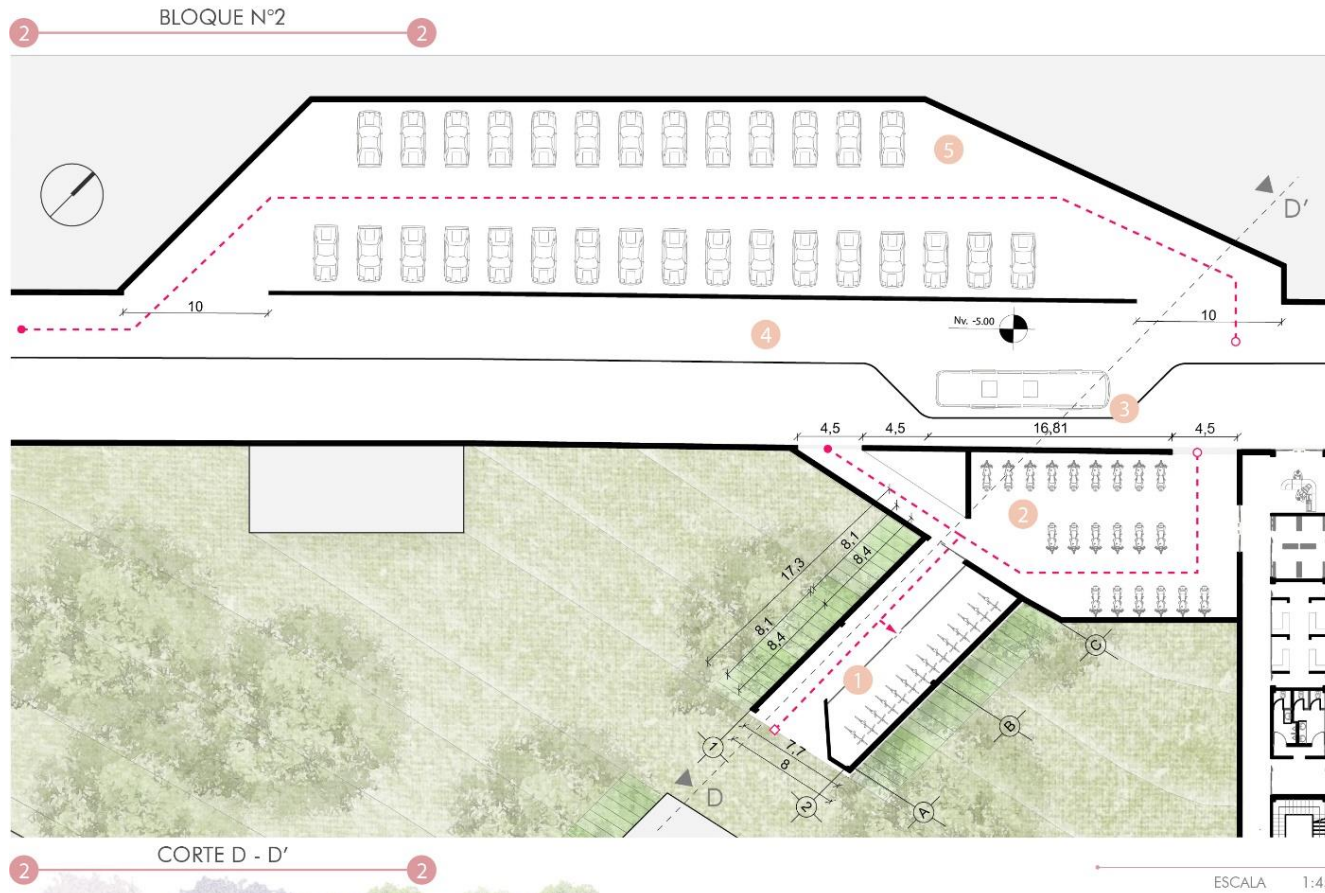


Plano 10. Subsuelo 2 Parte 3 Nv. -10.00 m
Elaboración propia (2023)



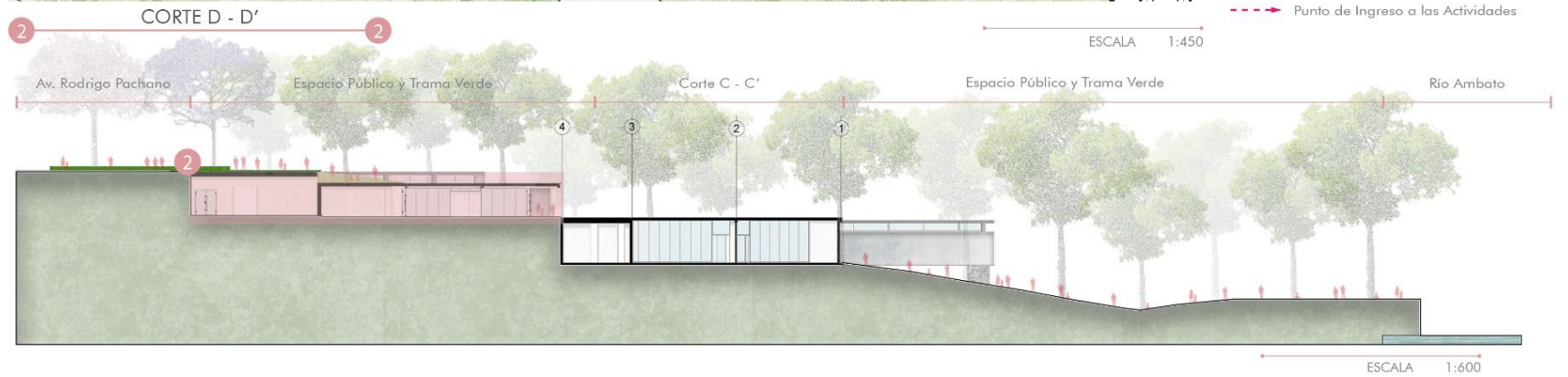
Plano 11. Visualización del bloque 1
Elaboración propia (2023)

Bloque 2

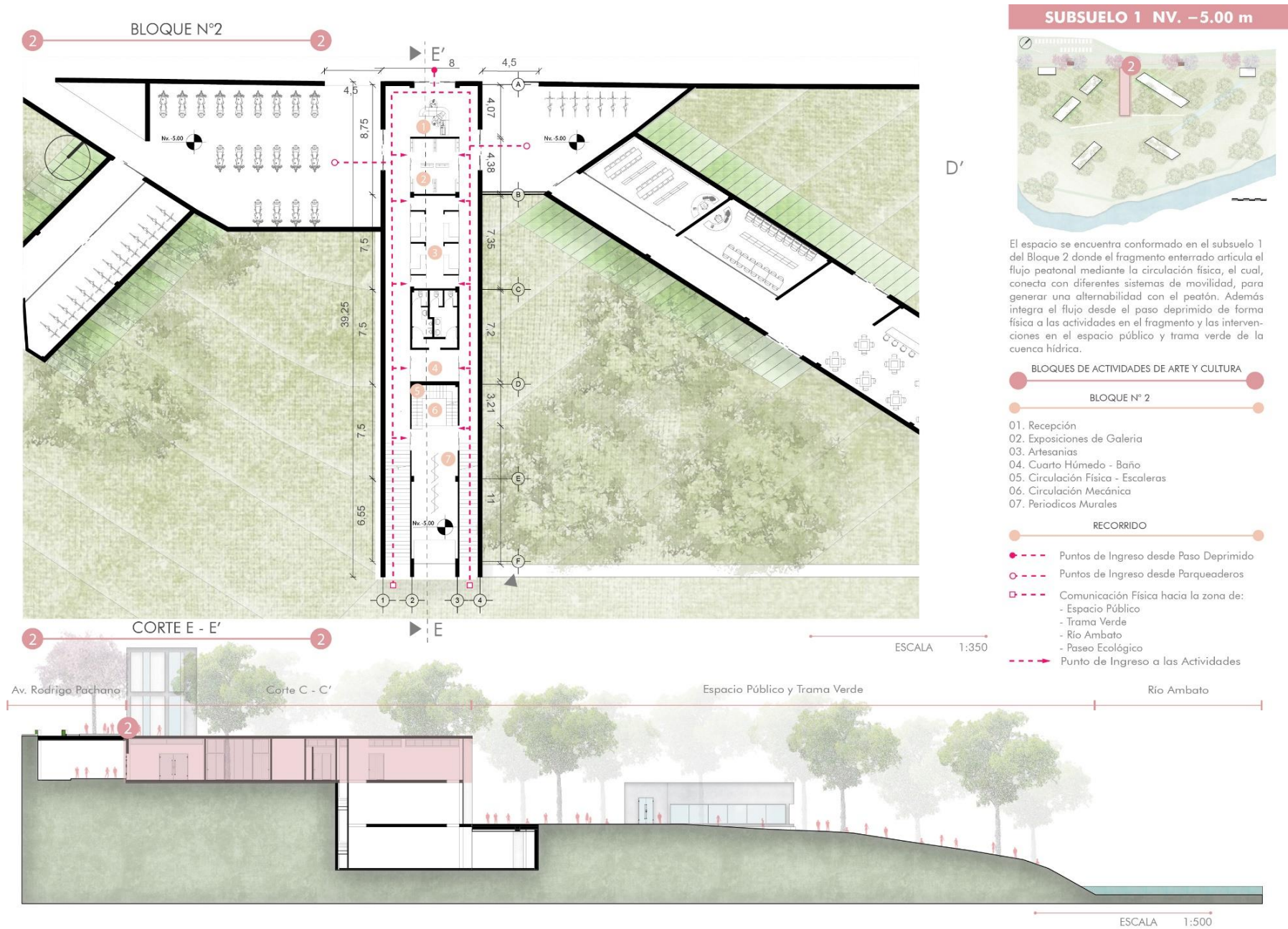


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 1 del Bloque 2 donde el fragmento enterrado articula el flujo peatonal mediante la circulación física, el cual, conecta con diferentes sistemas de movilidad, para generar una alternabilidad con el peatón. Además integra el flujo desde el paso deprimido de forma física a las intervenciones en el espacio público y trama verde de la cuenca hídrica.

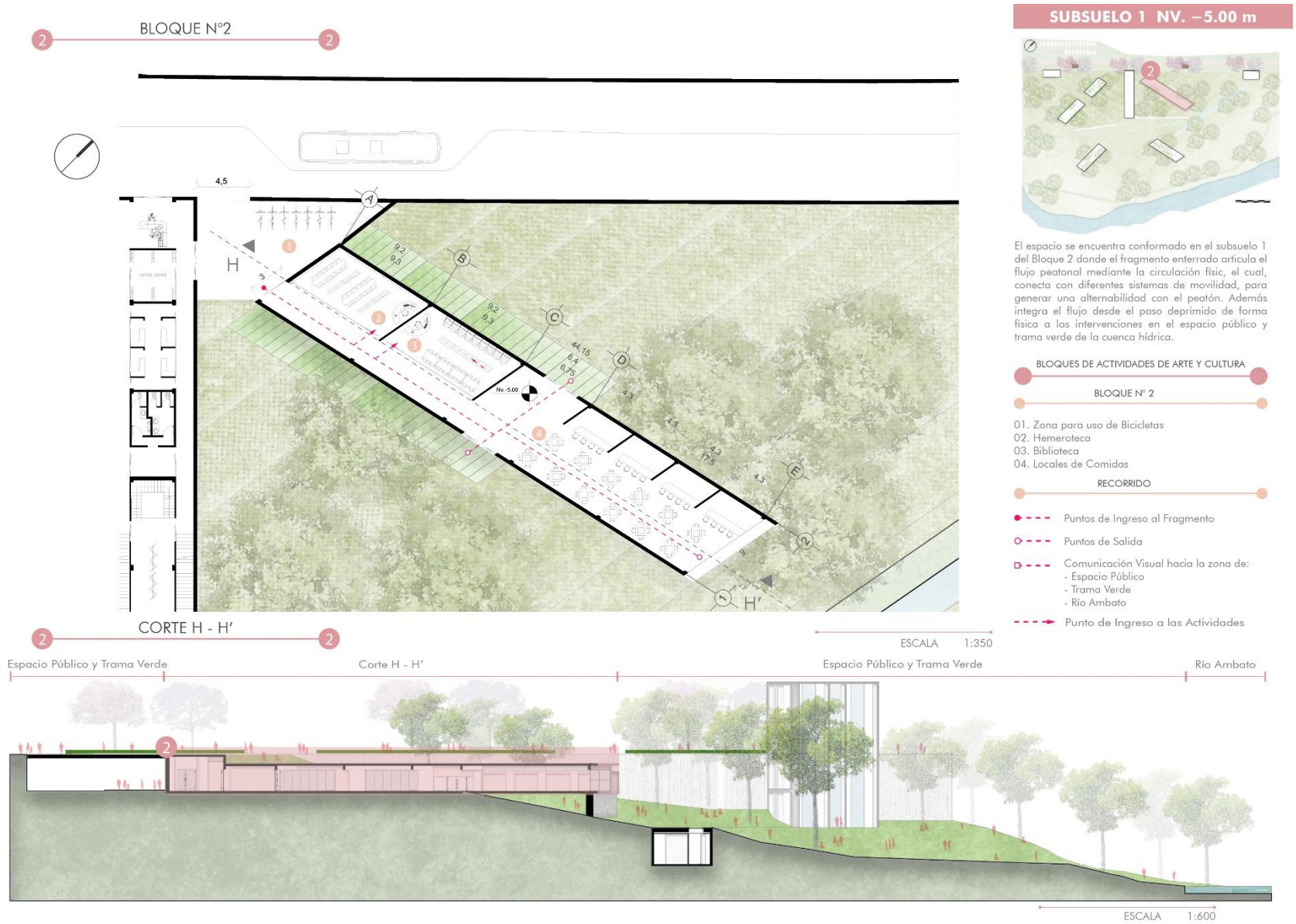
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA**
- BLOQUE N° 2
01. Zona para uso de Bicicletas
 02. Zona para Motos - Parquedero
 03. Zona de Carga y Descarga - Transporte Masivo
 04. Paso Deprimido
 05. Zona para el vehículo - Parquedero
- RECORRIDO**
- Puntos de Ingreso
 - Puntos de Salida
 - Comunicación Física hacia la zona de:
 - Espacio Público
 - Trama Verde
 - Rio Ambato
 - Punto de Ingreso a las Actividades



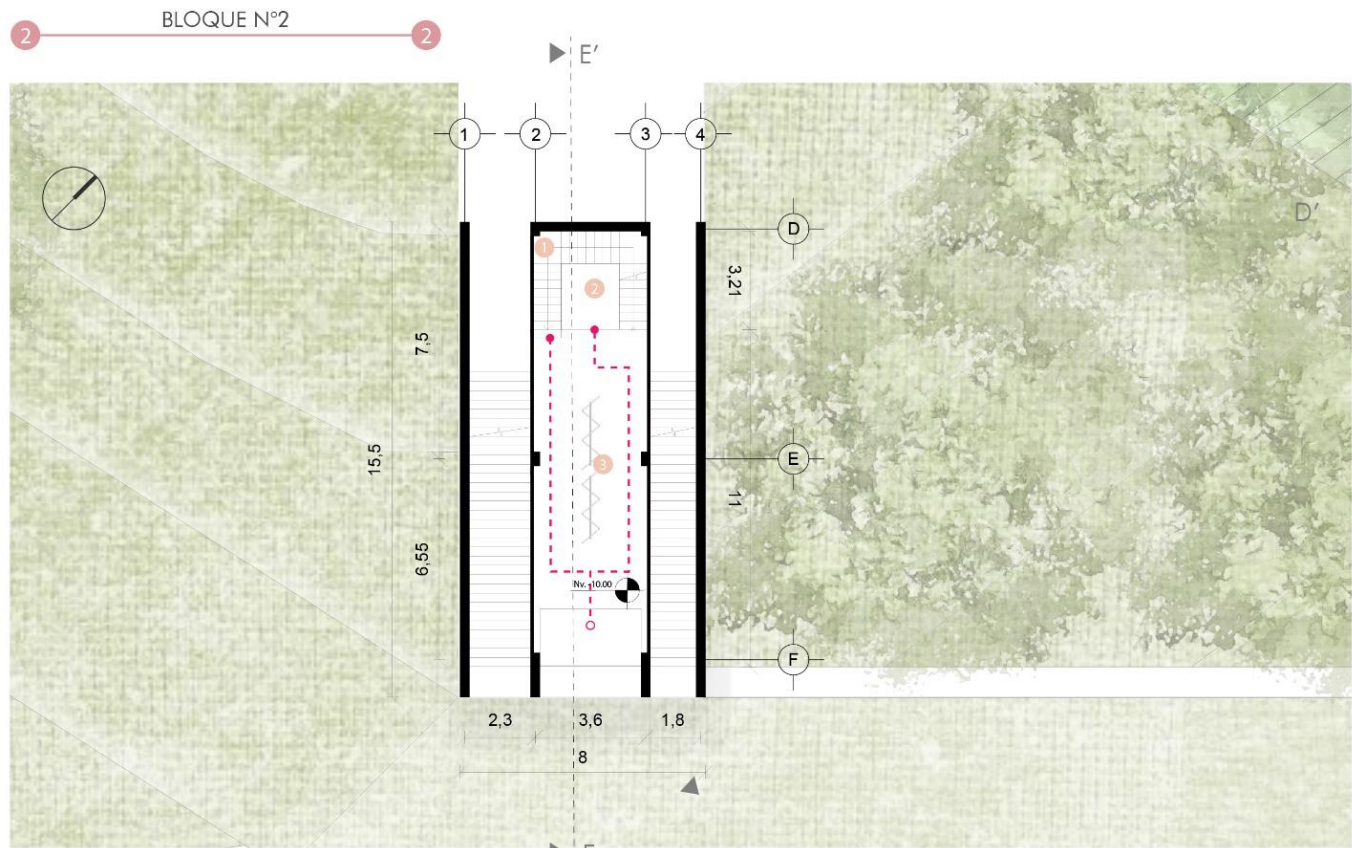
Plano 12 Subsuelo 1 parte 1 Nv. -5.00 m
 Elaboración propia (2023)



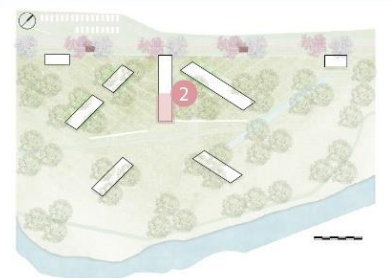
Plano 13. Subsuelo 1 parte 2 Nv. -5.00 m
 Elaboración propia (2023)



Plano 14. Subsuelo 1 parte 3 Nv. -5.00 m
 Elaboración propia (2023)



SUBSUELO 2 NV. -10.00 m

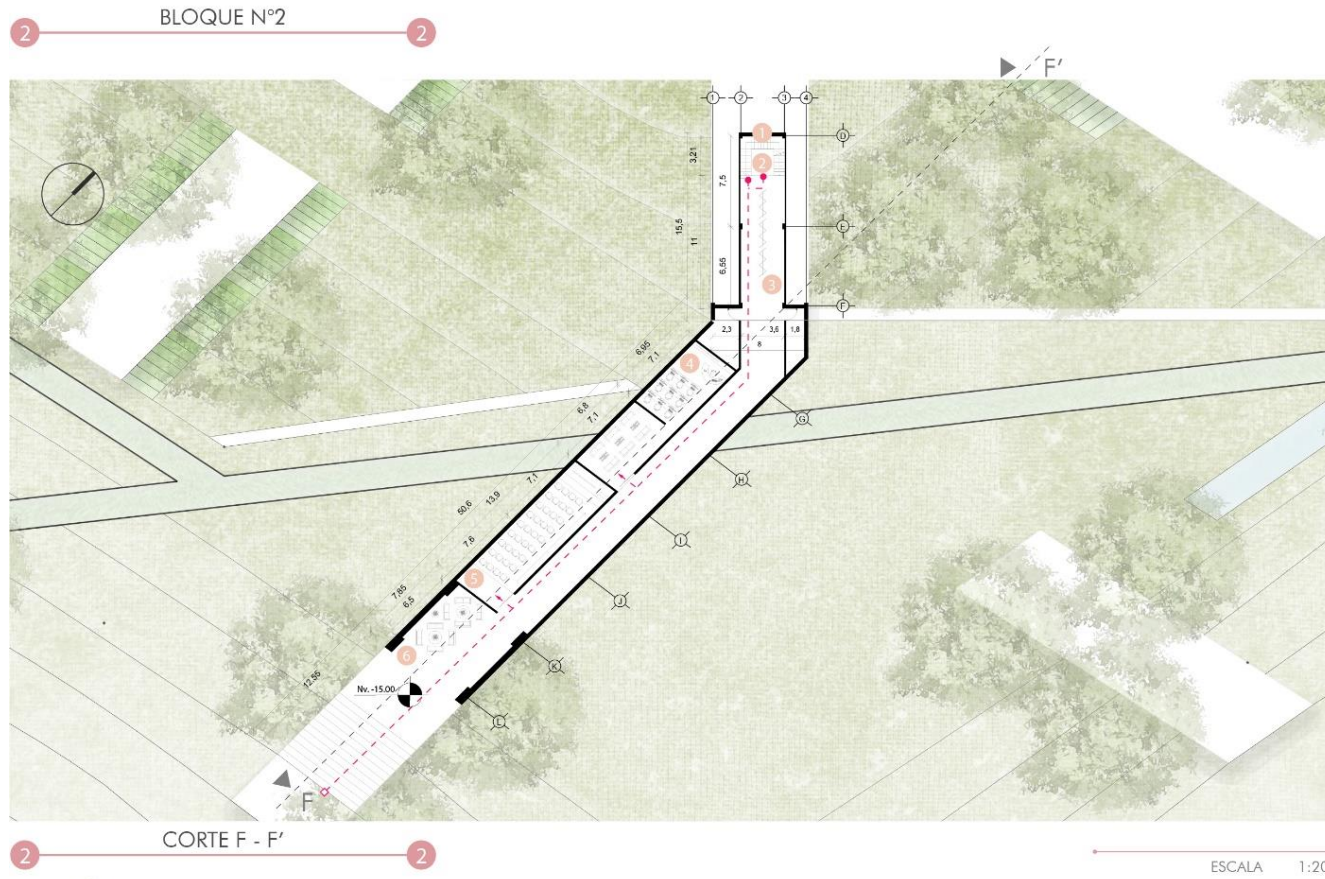


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 2 donde el fragmento enterrado articula el flujo de movilidad mediante la circulación física, conectando de manera vertical el fragmento del subsuelo 1 y subsuelo 3 que direccionaran a los sistemas de movilidad y a las intervenciones en el espacio público y trama verde de la cuenca hídrica.

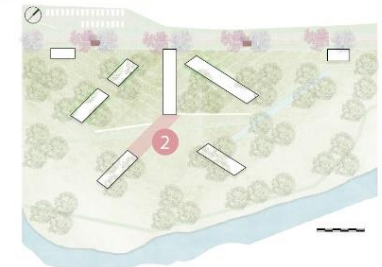
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 2
- 01. Circulación Física - Escalera
- 02. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 03. Periodicos Murales
- RECORRIDO
- - - Puntos de Ingreso y salida del Fragmento
- - - - Comunicación Visual con los Fragmentos del Bloque



Plano 15. Subsuelo 2 Nv. -10.00 m
Elaboración propia (2023)



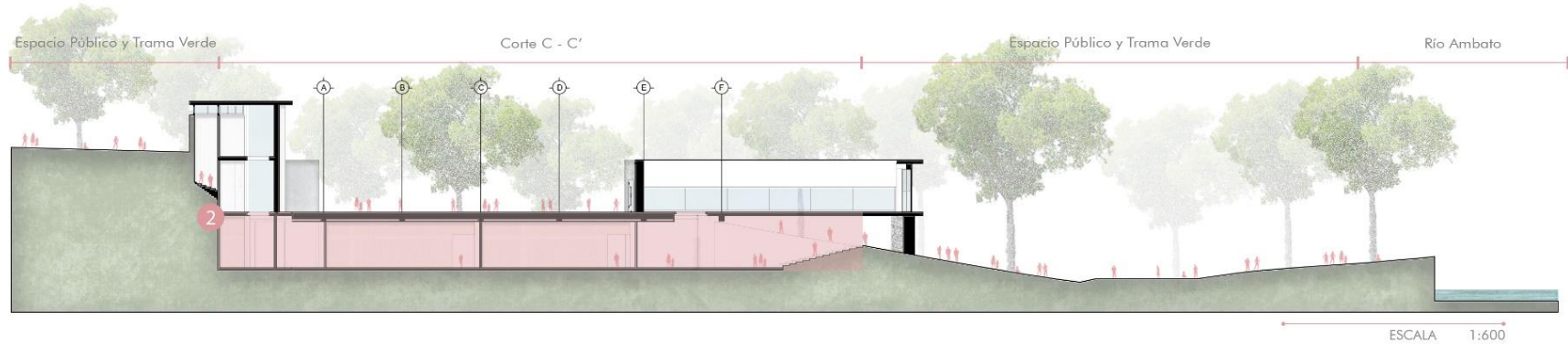
SUBSUELO 3 NV. -15.00 m



El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 3 del Bloque 2 donde el fragmento enterrado articula el flujo peatonal mediante la circulación física, direccionando a las diferentes actividades presentes y comunicara con las intervenciones en el espacio público y trama verde de la cuenca hídrica.

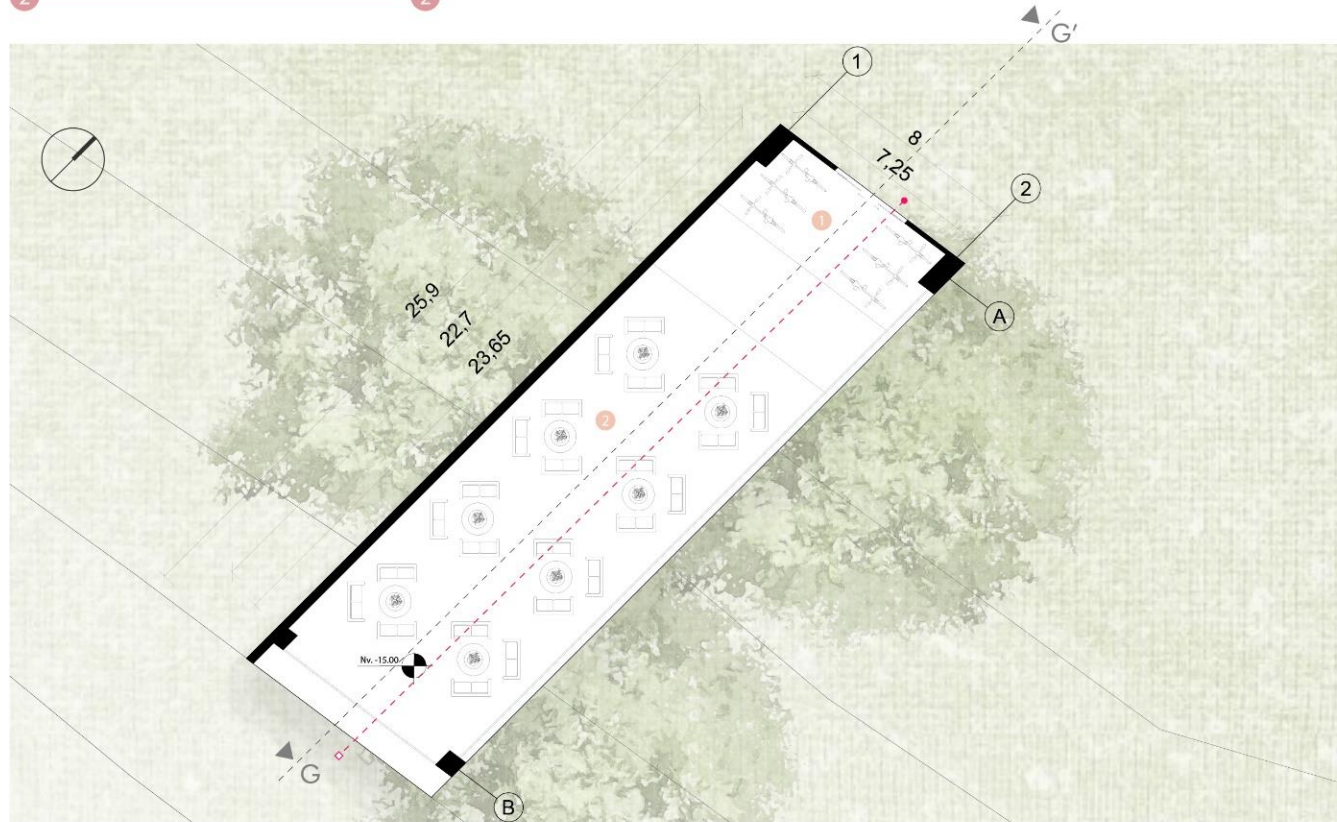
BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA

- BLOQUE N° 2
 - 01. Circulación Física - Escalera
 - 02. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
 - 03. Periodicos Murales
 - 04. Sala Audiovisual
 - 05. Sala de Cine
 - 06. Zona de Lectura y Descanso
- RECORRIDO**
- - - Puntos de Ingreso al Fragmento
 - - - Comunicación Física hacia la zona de:
 - Espacio Público
 - Trama Verde
 - Río Ambato
 - - - Punto de Ingreso a las Actividades

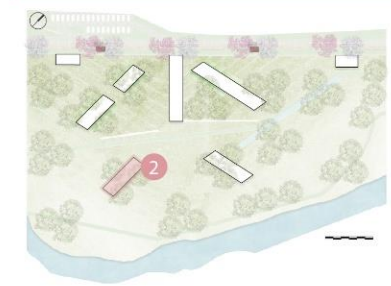


Plano 16. Subsuelo 3 Nv. - 15.00 m
Elaboración propia (2023)

2 BLOQUE N°2 2



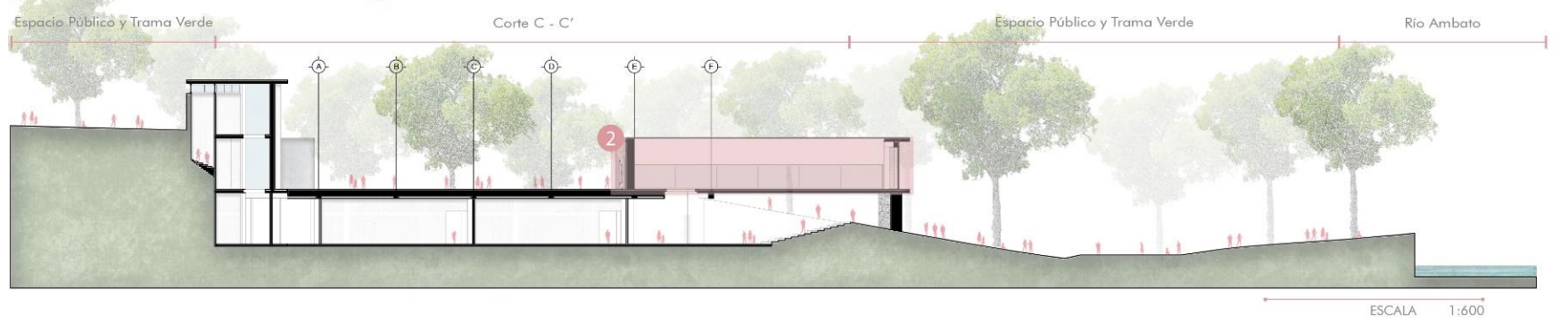
SUBSUELO 2 NV. -10.00 m



El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 2 conformando un voladizo donde el fragmento direcciona al flujo peatonal a una zona de lectura y descanso, conectando de manera visual al ingreso en el fragmento del subsuelo 3 y hacia una parte de la cuenca hídrica como es el Río Ambato.

- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 2
- 01. Zona de Bicicletas
- 02. Zona de Lectura y Descanso
- RECORRIDO
- - - - Punto de Ingreso al Fragmento Voladizo
- - - - Comunicación Visual hacia la zona de: - Río Ambato

2 CORTE G - G' 2



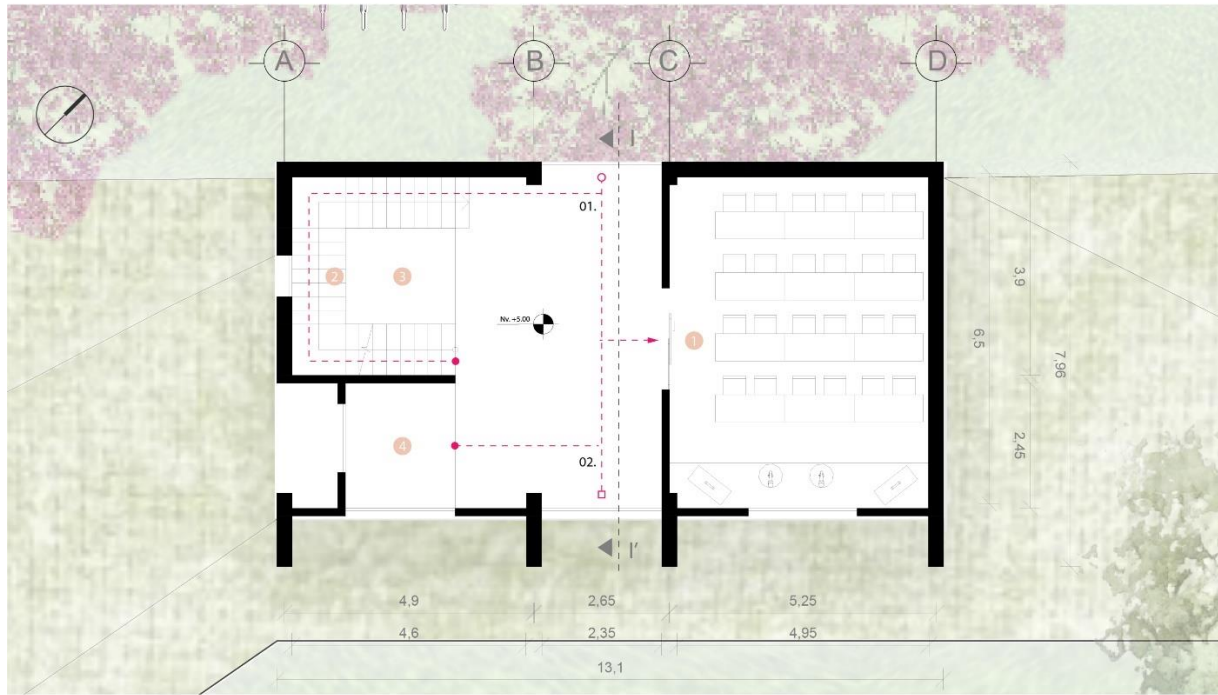
Plano 17. Subsuelo 2 – Voladizo 1 Nv. – 10.00 m
Elaboración propia (2023)



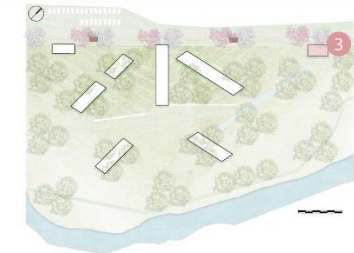
Plano 18. Visualización del bloque 2
Elaboración propia (2023)

Bloque 3

3 BLOQUE N°3 3



PRIMERA PLANTA NV. 5.00 m



El espacio se encuentra conformado en la primera planta del Bloque 3, articula el flujo peatonal mediante la circulación física y mecánica que direcciona a un espacio para la actividad basada en un taller de Música. Además, integra de forma visual mediante ventanales las áreas de intervención urbana en la Av. Rodrigo Pachano y el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

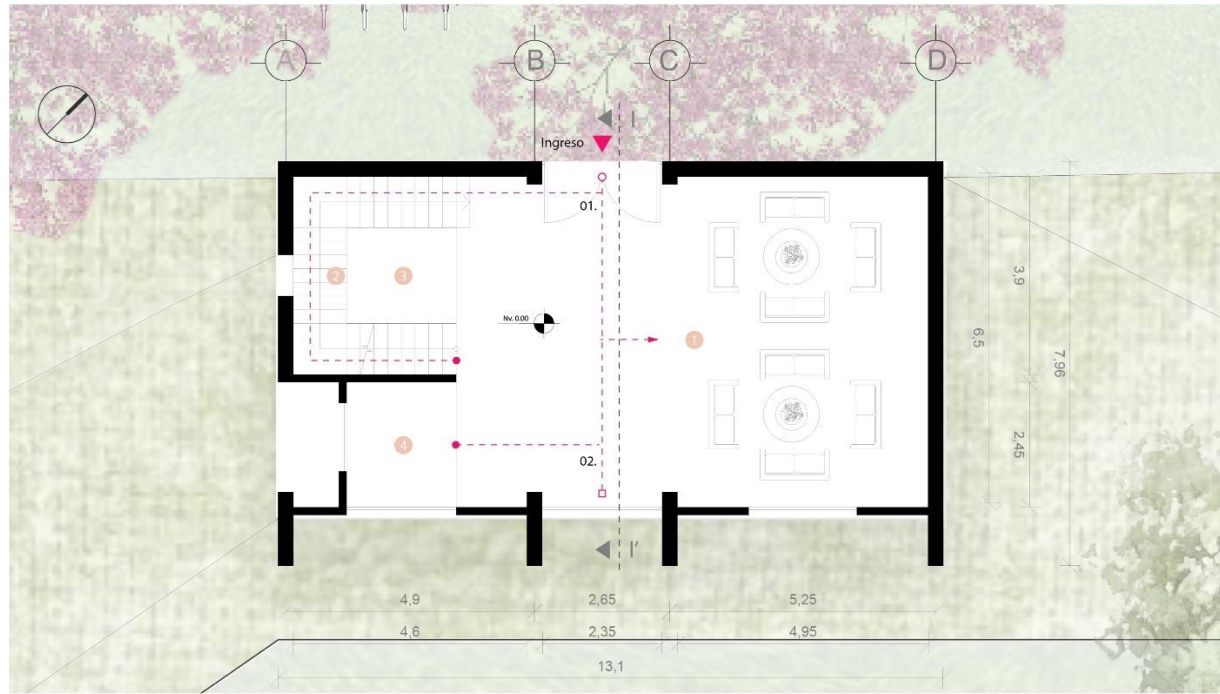
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 3
- 01. Taller de Música
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO
- Puntos de Ingreso al Bloque
- 01. Comunicación Visual Av. Rodrigo Pachano
- 02. Comunicación Visual Espacio Público - Trama Verde - Río
- Punto de Ingreso a las Actividades

3 CORTE I - I' 3

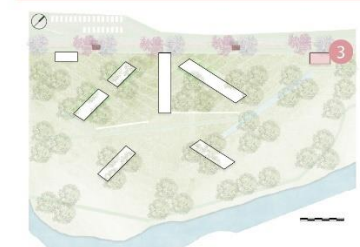


Plano 19. Primera Planta Nv. + 5.00 m
Elaboración propia (2023)

BLOQUE N°3



PLANTA BAJA NV. 0.00 m



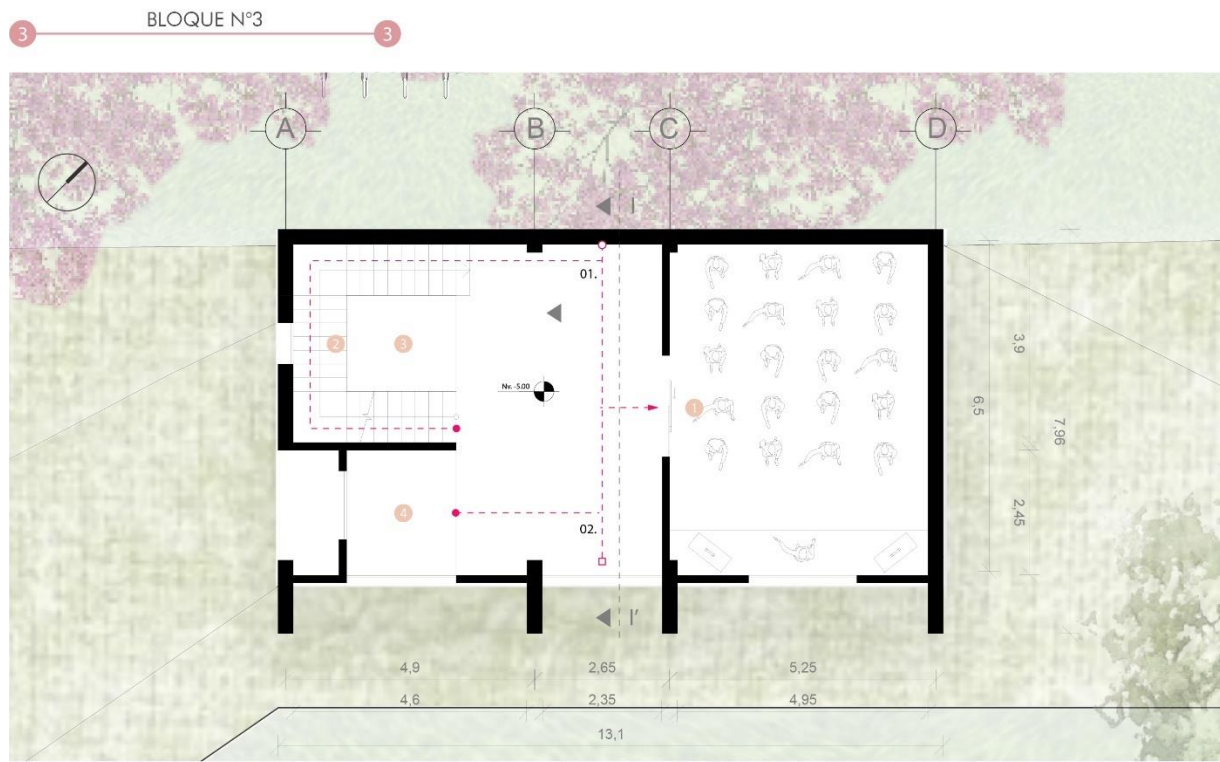
El espacio se encuentra conformado en la planta baja del Bloque 3, es la zona principal de articulación del flujo peatonal al encontrarse el ingreso desde la Av. Rodrigo Pachano, desde este punto direcciona al peatón a las demás áreas mediante la circulación física y mecánica. Además integra de forma visual mediante ventanales las áreas del espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 3
- 01. Zona Libre para Descanso
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO
- - - Punto de Ingreso al Bloque
- - - - 01. Ingreso al Centro Articulador Av. Rodrigo Pachano
- - - - 02. Comunicación Visual Espacio Público - Trama Verde - Río
- - - Punto de Ingreso a las Actividades

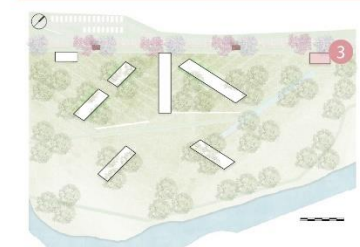
CORTE I - I'



Plano 20. Planta Baja Nv. 0.00 m
Elaboración propia (2023)

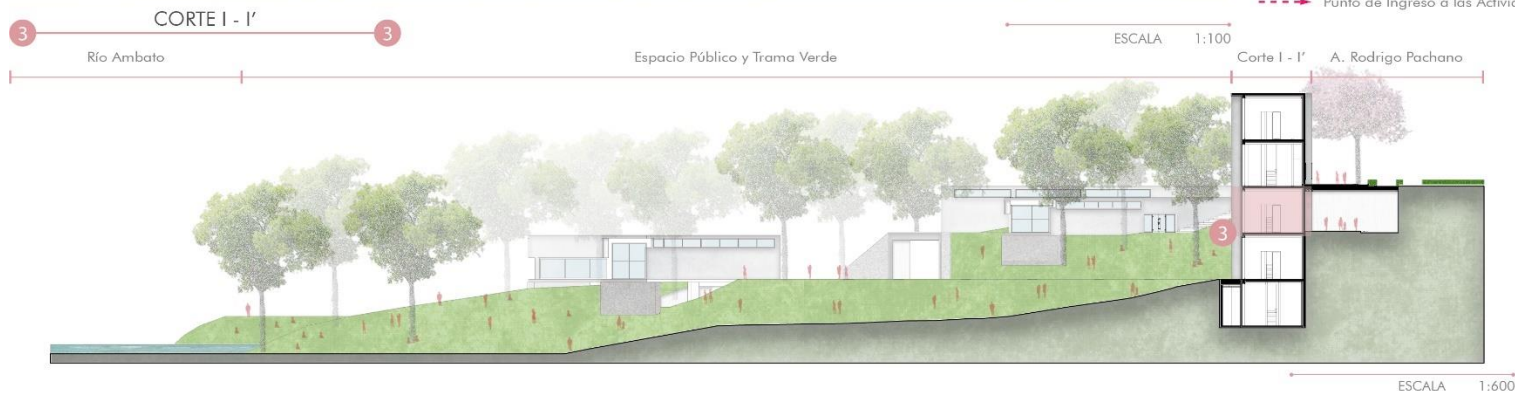


SUBSUELO 1 NV. -5.00 m

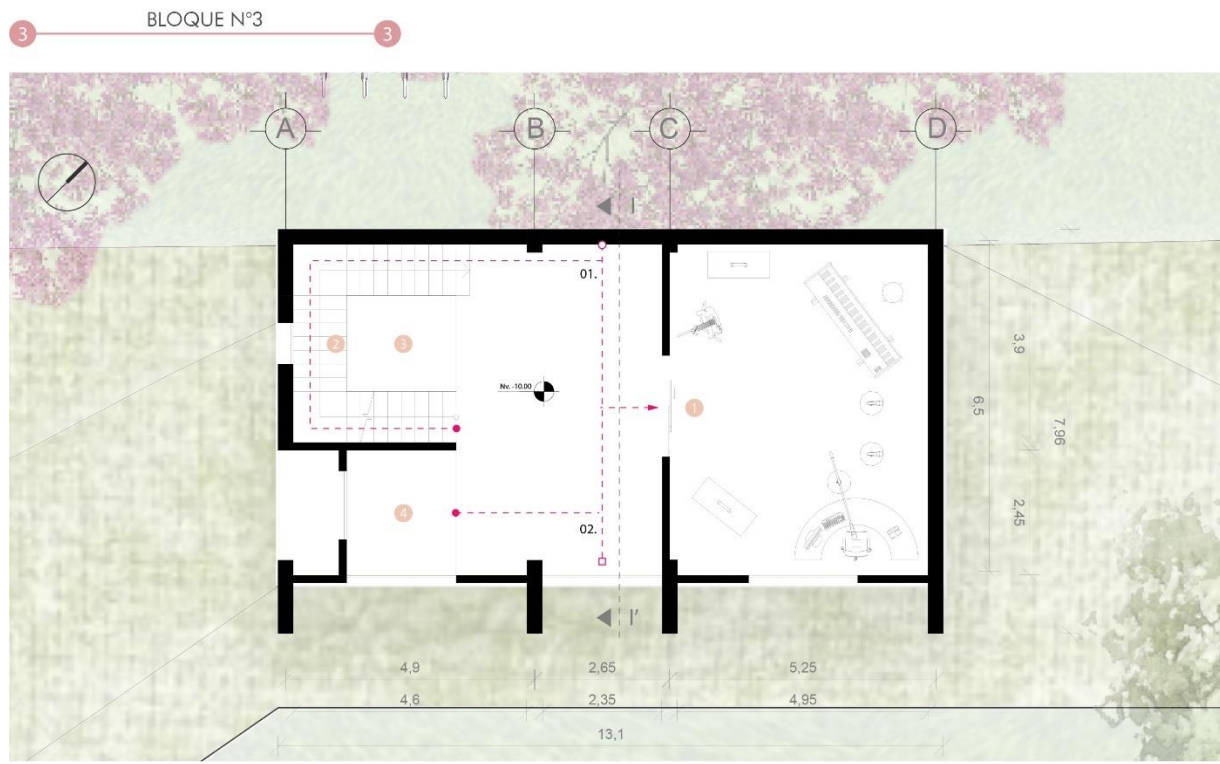


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 1 del Bloque 1 que articula el flujo peatonal mediante la circulación física y mecánica que direcciona a un espacio para la actividad basada en un taller de Danza. Además, integra de forma visual mediante ventanales las áreas de intervención en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

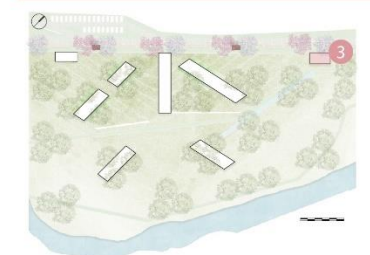
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 3
- 01. Taller de Danza
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO
- - - Punto de Ingreso al Bloque
- - - - 01. Muro de Hormigón
- - - - 02. Comunicación Visual
Espacio Público - Trama Verde - Río
- - - Punto de Ingreso a las Actividades



Plano 21. Subsuelo 1 Nv. -5.00 m
Elaboración propia (2023)



SUBSUELO 2 NV. -10.00 m

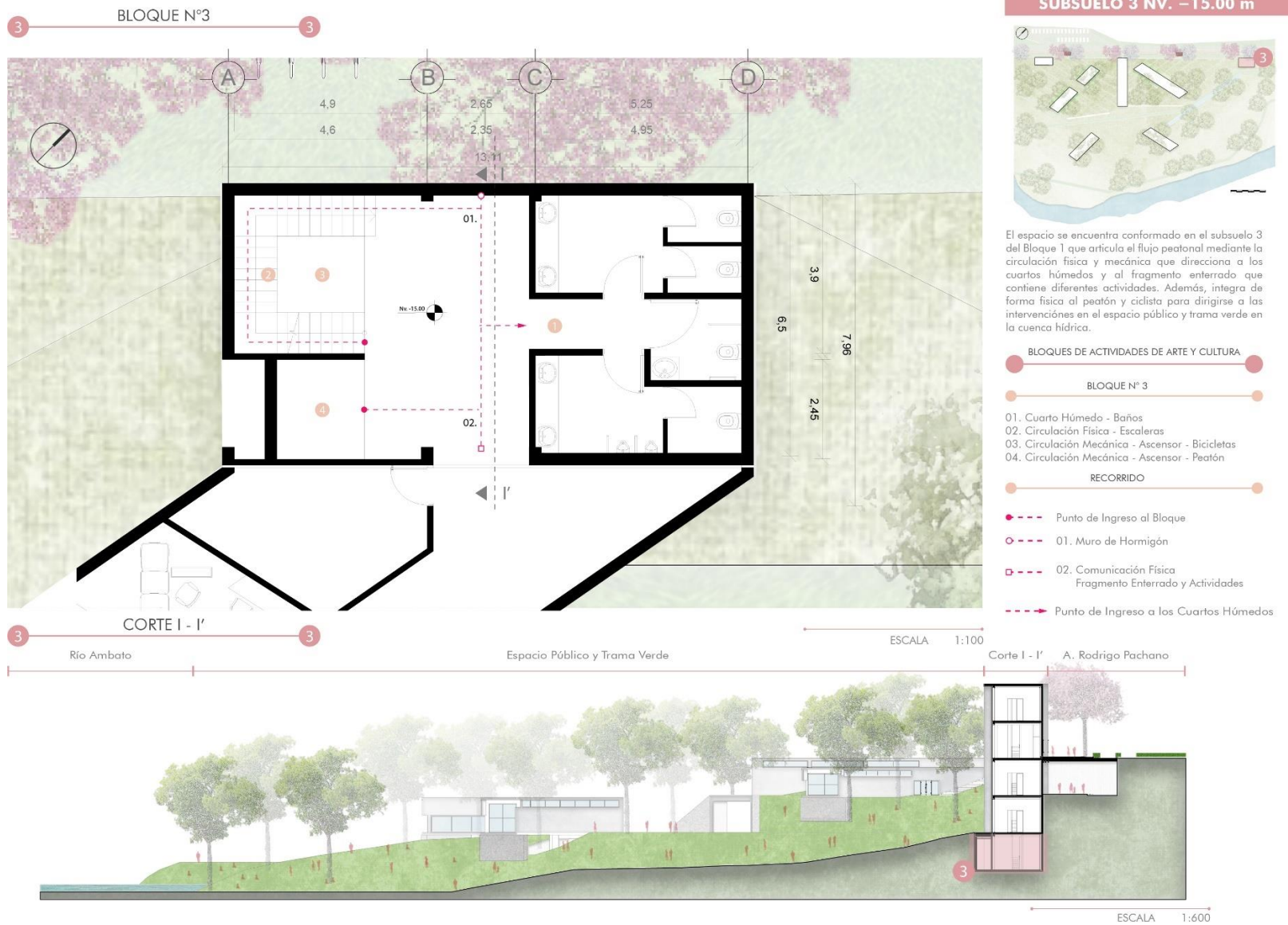


El espacio se encuentra conformado en el subsuelo 2 del Bloque 1 que articula el flujo peatonal mediante la circulación física y mecánica que direcciona a un espacio para la actividad basada en un taller de Canto. Además, integra de forma visual mediante ventanales las áreas de intervención en el espacio público y trama verde en la cuenca hídrica.

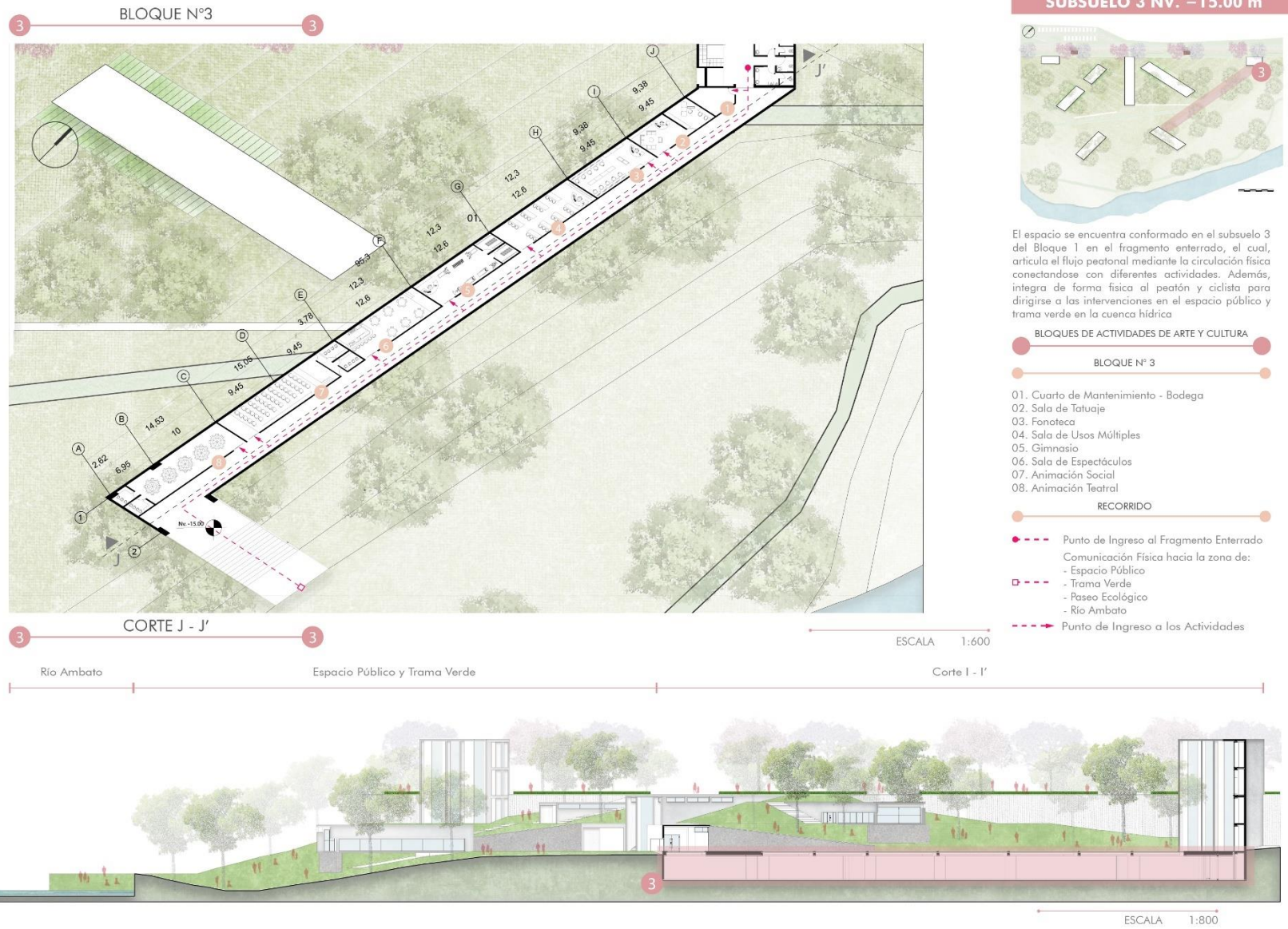
- BLOQUES DE ACTIVIDADES DE ARTE Y CULTURA
- BLOQUE N° 3
- 01. Taller de Canto
- 02. Circulación Física - Escaleras
- 03. Circulación Mecánica - Ascensor - Bicicletas
- 04. Circulación Mecánica - Ascensor - Peatón
- RECORRIDO
- - - Punto de Ingreso al Bloque
- - - - 01. Muro de Hormigón
- - - - 02. Comunicación Visual
Espacio Público - Trama Verde - Río
- - - > Punto de Ingreso a las Actividades



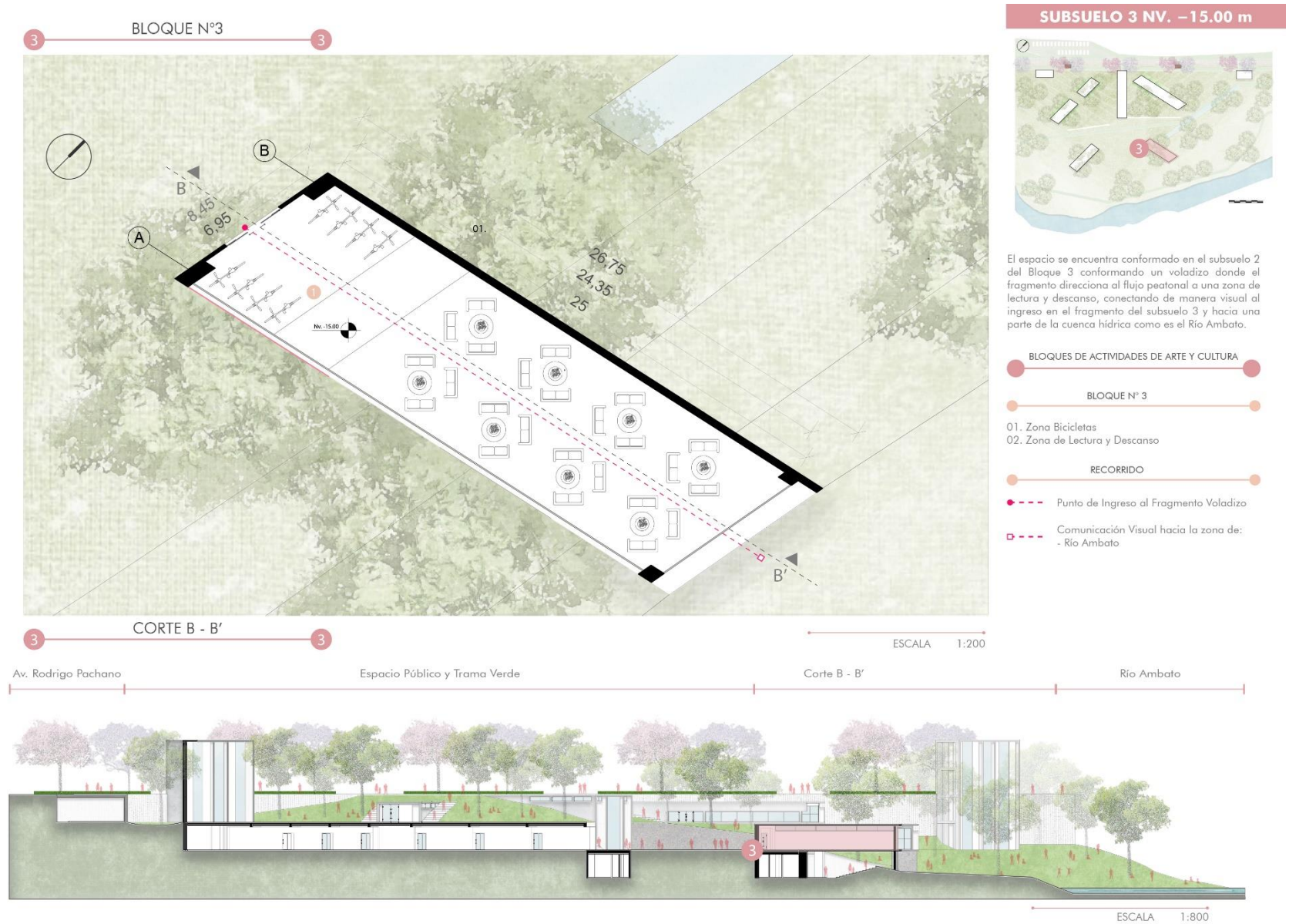
Plano 22. Subsuelo 2 Nv. -10.00 m
Elaboración propia (2023)



Plano 23. Subsuelo 3 parte 1 Nv. -15.00 m
 Elaboración propia (2023)



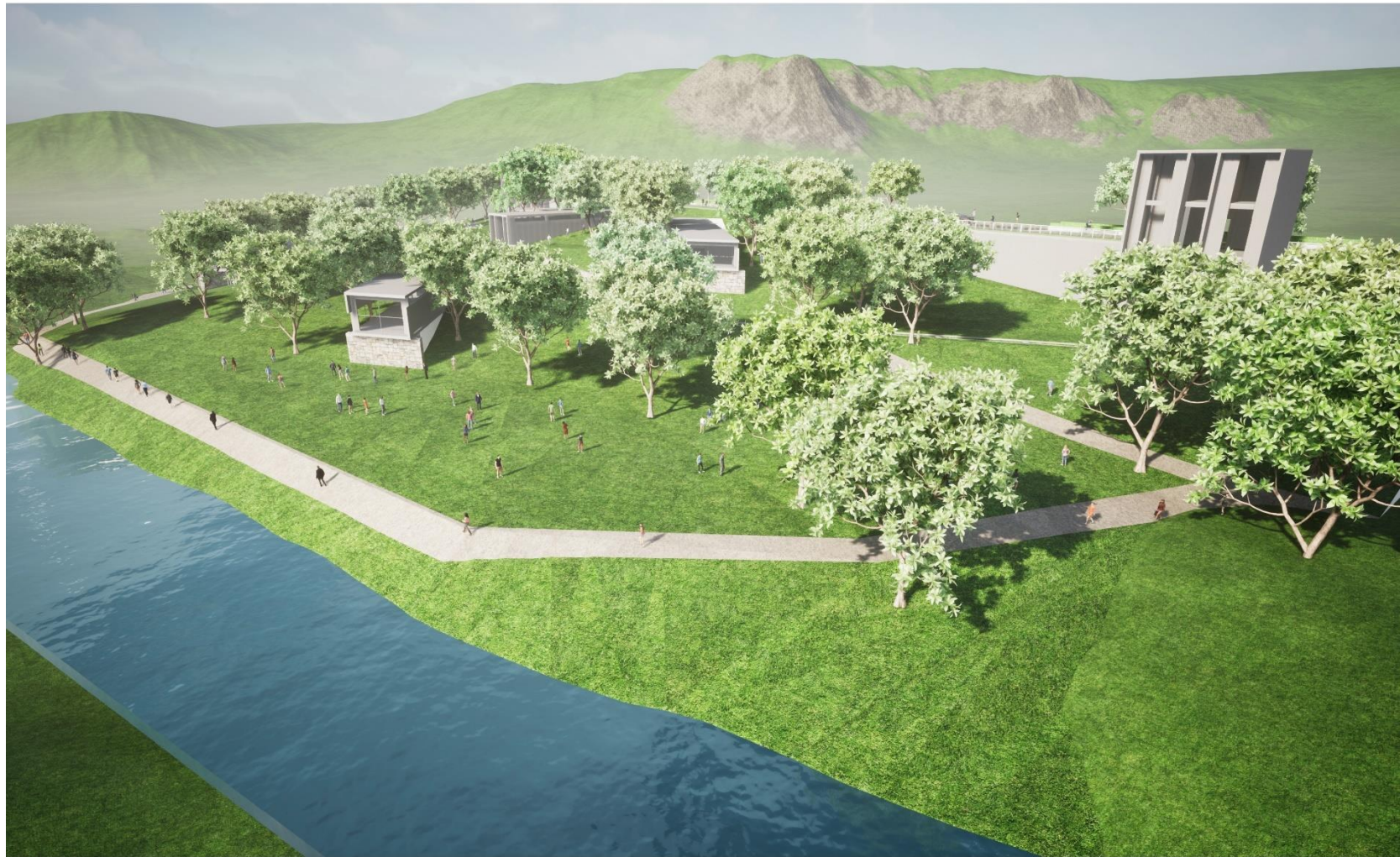
Plano 24. Subsuelo 3 parte 2 Nv. -15.00 m
 Elaboración propia (2023)



Plano 25. Subsuelo 2 - Voladizo 1 Nv -10 .00 m
Elaboración propia (2023)

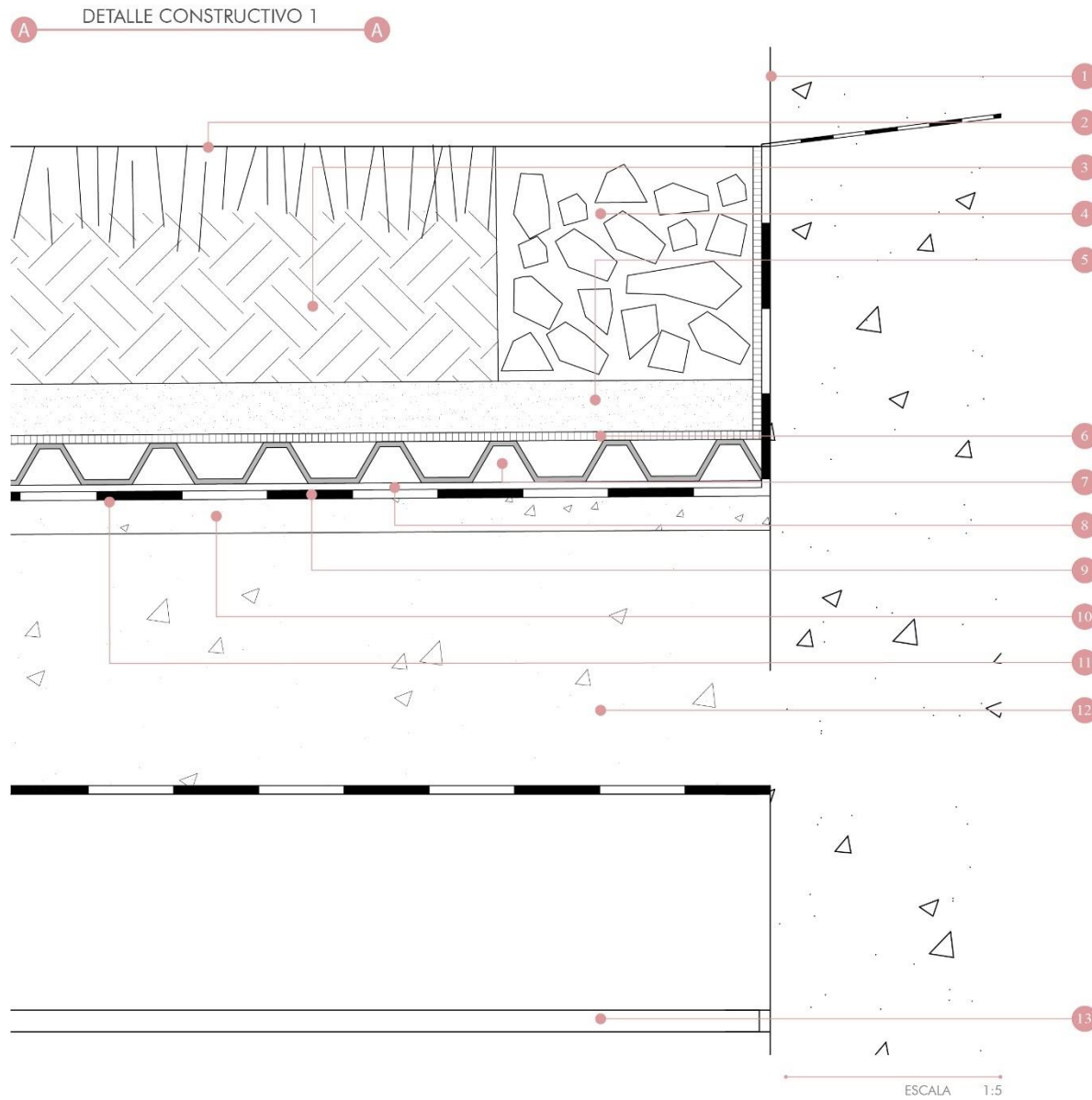


Plano 26. Visualización del bloque 3
Elaboración propia (2023)

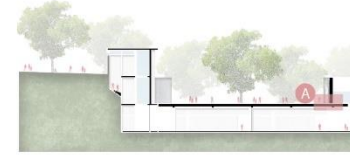


Plano 27. Visualización general del proyecto
Elaboración propia (2023)

Detalles constructivos



TECHO VERDE

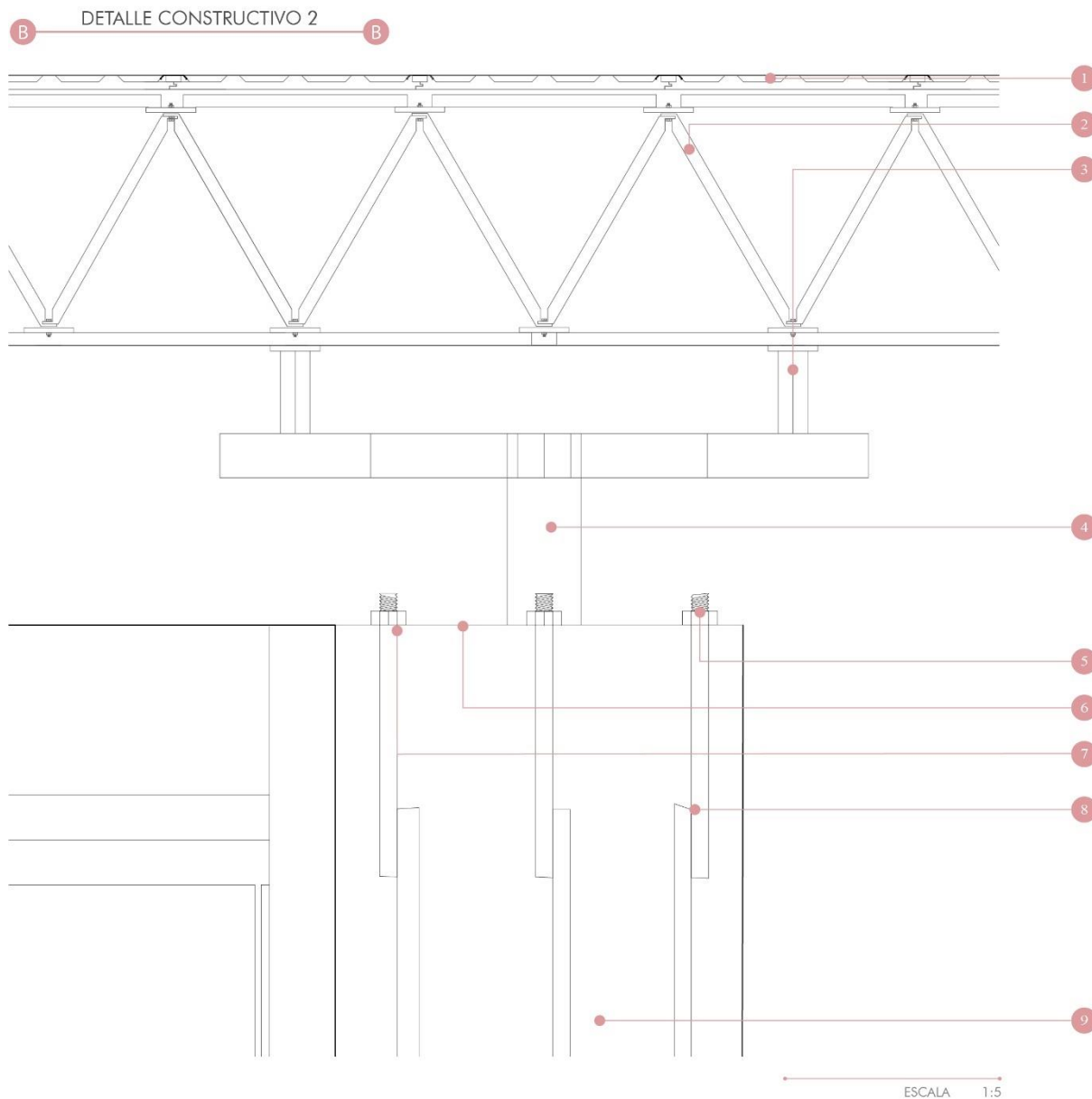


El techo verde es un sistema empleado con la idea de mantener el aspecto verde en la zona donde se encuentran los fragmentos con una funcionalidad de absorber las aguas de lluvia reduciendo el flujo de drenaje en la cuenca hídrica y logrando proteger el lugar convirtiendo en una herramienta sustentable.

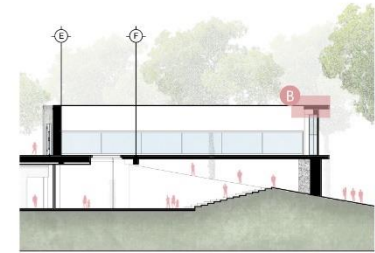
LEYENDA DE DETALLE CONSTRUCTIVO

- 01. Revoque Grueso esp. 20 mm
- 02. Membrana Asfáltica 50-150 mm
- 03. Tierra Vegetal - Sustrato Crecimiento 80-100 mm
- 04. Grava de Drebaje
- 05. Capa de Arena - Geotextil Filtrante 30 mm
- 06. Capa Separadora - Geotextil Filtrante 6 mm
- 07. Bandeja Drenaje - Retención de Agua 25 mm
- 08. Capa Separadora - Geotextil retenedor de agua y protección 5 mm
- 09. Lámina Antirraiz 40 mm
- 10. Hormigón Liviano Pedniente 2%
- 11. Membrana Impermeabilizante
- 12. Hormigón Armado
- 13. Engrose de Enlucido y Yeso

Plano 28. Detalle Techo Verde
Elaboración propia (2023)



TRIDILOSA



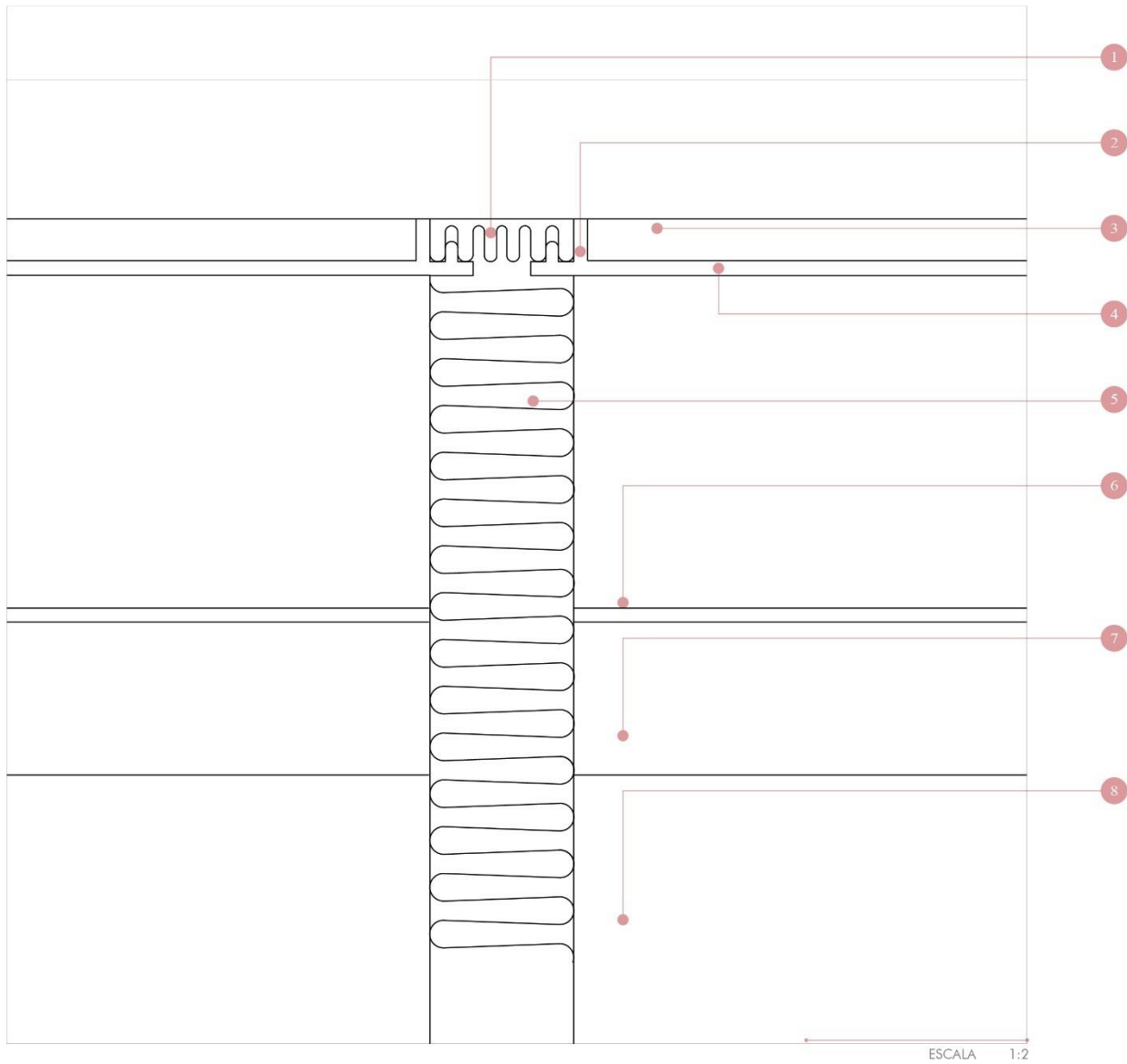
La tridilosa es una sistema estructural tridimensional que se encuentra combinado con el acero y concreto soportando una considerable extension de luz del fragmento, logrando distribuir las cargas equitativamente mediante componentes como: la soldadura y el atornillado conectandose directa con una placa o un nodo lo que hará que se mantenga firme y resistente.

LEYENDA DE DETALLE CONSTRUCTIVO

- 01. Cubierta a base del sistema multitecho
- 02. Estructura tridimensional bajo el sistema RT.
- 03. Vastago Cuadrado
- 04. Brazo en X con cuatro puntos de apoyo
- 05. Tuerca y Perno
- 06. Placa de Acero
- 07. Preparación de pernos anclados al armado de columna
- 08. Soldadura
- 09. Columna de concreto armado

Plano 29. Detalle Tridilosa
Elaboración propia (2023)

DETALLE CONSTRUCTIVO 1



JUNTA DE DILATACIÓN



La Junta de Dilatación es un orificio estructural el cual, conecta dos fragmentos del proyecto los cuales no se encuentran continuos previniendo algún tipo de movimiento que se presente en el sitio, controlando de forma eficiente para que no se produzca en este punto una ruptura y por lo tanto, evitar daños en los revestimientos internos y externos del fragmento.

LEYENDA DE DETALLE CONSTRUCTIVO

- 01. Perfil Prefabricado
- 02. Rejuntado
- 03. Baldosa
- 04. Material de Agarre
- 05. Material Compresible
- 06. Capa de Separación
- 07. Aislante
- 08. Forjado de Hormigón

Plano 27. Detalle Junta de Dilatación
Elaboración propia (2023)

CAP V CONCLUSIONES

5.1. Conclusiones

Mediante la etapa introductoria, se ha concluido que la ciudad de Ambato en la actualidad presenta problemas direccionados a la articulación de flujo, producto del crecimiento acelerado que se a presentado con el paso del tiempo a causa de una falta de planificación, la cual, sufre altos estragos de preferencia de los ciudadanos por el automóvil como su principal fuente de articulación, convirtiéndose en una ciudad congestionada, carente de espacio público y trama verde, reflejándose en varios sectores de la ciudad encontrándose mayormente afectado la cuenca hídrica por la pérdida de su espacio y accesibilidad.

A través del análisis bibliográfico, literario y estudio de casos de referentes, se ha determinado diferentes líneas de intervención estratégicas que solventaran las problemáticas evidenciadas en la ciudad, concluyendo con patrones que se adaptan a ella con base a la relación entre el peatón y el vehículo, integrando la cuenca hídrica desde su espacio público y trama verde, que a su vez resulta como un enfoque principal para la recuperación de este lugar que representa una identidad a la ciudad de Ambato.

Por lo tanto, acorde a una metodología general, se estableció lineamientos puntuales que ayudaron al desarrollo del proyecto, determinando la importancia del espacio público y trama verde con relación a la cuenca hídrica, obteniendo diversas técnicas de investigación que solventaron los análisis establecidos en la primera etapa partiendo de un enfoque cuantitativo con la recolección datos estadísticos y el enfoque cualitativo conociendo la opinión de los actores principales del lugar específico como es Ficoa, sabiendo como ellos perciben su espacio, como visualizan la cuenca hídrica y cuál es la influencia que puede traer estos proyectos, con el fin de rescatar un elemento emblemático de la ciudad, concluyendo con la corroboración de la información pertinente y obteniendo bases para el diseño con su respectiva funcionalidad para la realización del proyecto urbano – arquitectónico.

La recopilación de cada uno de estos datos e información trajo como respuesta un plan masa el cual se determinó las problemáticas a nivel general en la ciudad, obteniendo zonas estratégicas de intervención en las cuales se evidenciaron de forma especifica en cada uno de los sectores aledaños al margen del rio Ambato, uno de ellos Ficoa, un lugar donde el peatón se ve limitado y con poca accesibilidad a un elemento que marca la identidad de la ciudad,

observando un descuido notable con falta de atención tanto por parte de la ciudad en el aspecto de conciencia social, como de las entidades gubernamentales.

Por lo que, a partir de las estrategias establecidas se logro generar una conexión con accesibilidad directa desde Ficoa hacia la cuenca hídrica, con base a diferentes sistemas que articulen al peatón a la zona del río Ambato convirtiéndolo en otro punto de interacción para el flujo urbano, rescatando su identidad, otorgando mayor importancia a la zona y donde su trama verde existente tenga el debido mantenimiento y su paisaje sea parte de la ciudad.

Por lo tanto, se proyecto en el planteamiento urbano – arquitectónico, sistemas de alternabilidad que conecten al peatón desde un elemento articulador denominado centro articulador peatonal integrando espacio público y trama verde, reduciendo el foco de movilidad vehicular acorde a las estrategias establecidas, para convertir estos puntos de intervención en lugares accesibles donde se pueda generar nuevas interacciones a partir del arte – ciencia recobrando el interés hacia su identidad y pertinencia.

5.2. Recomendaciones

A partir del patrón de caminabilidad empleado en el Plan Masa se recomienda que se genere continuidad a los demás puntos de interacción con el mismo fundamento, pues esto ayuda a que cada 450 m exista un punto de interacción, donde la gente se pueda concentrar e interactuar otorgando mayor importancia a la zona de la cueca hídrica, con el fin de convertir la zona en un elemento natural para la ciudad, formando sistemas verdes y espacio público.

Se recomienda que las entidades gubernamentales le presten mayor atención a un punto emblemático de la ciudad, a partir de intervenciones las cuales no afecte su concepto, pero tenga la capacidad de generar movimiento y volverse en un atractivo para la zona, al ser una potencialidad para la ciudad, con base a mejorar la calidad ecológica siendo visibles y necesarios para recuperar un lugar que se encuentra abrumado por su crecimiento acelerado.

Se recomienda realizar una mayor profundización en la investigación paisajística basado en la vegetación que las quebradas tienen, donde la capacidad de restablecer su paisaje con su vegetación se adapte a la zona, a partir de vegetación propia y nativa adaptando nuestra realidad basada en sus procesos históricos que la llevaron a ser reconocida principalmente Ficoa por sus huertos florales y frutales.

REFERENCIAS

- Albornoz, B. (2016). *Edificio Mirador*. Cuenca: Boris Albornoz. Obtenido de <https://www.borisalbornoz.com/edificio-mirador/>
- Alcaide, R. (1 de Agosto de 2005). El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana. *Scripta Nova-Geo crítica*, IX(194). Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>
- Alliende, M. (2006). Historia del ferrocarril en Chile. En M. Alliende, *Historia del ferrocarril en Chile*. Pehuén. Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/\\$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf)
- Alvarez, 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), 1-38. Obtenido de <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26358/27804>
- Amado, J. (2013). El espacio público en perspectiva. Constantes físicas, constantes simbólicas. *XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras*. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.
- ArchDaily. (04 de 02 de 2013). *Plataforma Arquitectura*. doi:ISSN 0719-8914
- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitucion de la República del Ecuador*. Quito: ACE. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asorey, G. (2019). *Historia y Teoría de la Arquitectura del Paisaje*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario. Obtenido de <https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/16819/High%20Line.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Baño, A. (2015). *Urbanismo sostenible: la construcción de barrios ecológicos en Europa y España*. AITZIBER ROQUE DELGADO. Obtenido de https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/33754/TFG_Roque_Delgado_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- 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*, 25-40. Retrieved from <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, 304-311. Obtenido de <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/771390>

- Caicedo, G. (2014). Diseño de una Guía Interpretativa de Especies útiles de Flora del Jardín Botánico La Liria, Ambato, Tungurahua. *Diseño de una Guía Interpretativa de Especies útiles de Flora del Jardín Botánico La Liria, Ambato, Tungurahua*. Universidad Central del Ecuador, Quito. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3034/1/T-UCE-0004-25.pdf>
- Carbajo , B. M. (2018). Flujos y estancias: la aprobación ciudadana del Espacio Público vinculada a la calidad urbana. El Caso de la Avenida General Paz en Santa Fe (Argentina). *Jornadas de jóvenes investigadores AUGM*, 1-15. Obtenido de https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/12472/4-desarrollo-regional-carbajo-julia-unl.pdf
- Carrion, D., Hardoy , J., Herzer , H., & Garcia, A. (1986). *CIUDADES EN CONFLICTO. Poder local, participación popular y planificación en las ciudades intermedias de America Latina*. Quito: El Conejo-Ciudad. Obtenido de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39442.pdf>
- Carvajal, D. (2011). La diversificación de la oferta turística del jardín botánico Atocha La Liria y el desarrollo turístico del cantón Ambato provincia de Tungurahua en el periodo Noviembre 2010 Marzo 2011. *La diversificación de la oferta turística del jardín botánico Atocha La Liria y el desarrollo turístico del cantón Ambato provincia de Tungurahua en el periodo Noviembre 2010 Marzo 2011*. Universidad Técnica de Ambato, Ambato. Obtenido de https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/4576/1/ts%20hoteleria%20y%20turismo_2011_72.pdf
- Clay, F. (2011). *Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud*. Inglaterra: OECD. Obtenido de <https://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/11PedestrianSumES.pdf>
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD]. *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.cpcs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Colautti, V. (2013). La articulación como estrategia proyectual : nuevas fronteras urbanas. *Revista Hábitat Inclusivo*, 1-13. Obtenido de http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/wp-content/uploads/2013/02/la_articulacion_como_estrategia_proyectual.pdf
- 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 (Ecuador). Retrieved from https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Corner, J. (2009). The High Line: Nueva York, EE. UU. *SciELO*, 64-69. doi:ISSN 0717-6996

- Dominguez , A. (11 de Junio de 2019). El paisaje sonoro de la revolución industrial. El ruido y la convulsión de las sensibilidades colectivas. *CEHis*. Obtenido de <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3254/4958>
- IN SITU. (04 de 02 de 2014). *Cambiar*. Obtenido de [Cambiar: https://divisare.com/projects/250396-in-situ-les-berges-du-rhone](https://divisare.com/projects/250396-in-situ-les-berges-du-rhone)
- Euroclima. (22 de 09 de 2020). *Euroclima+*. Obtenido de Actualización del Plan Maestro de Transporte y Movilidad de Ambato: <https://euroclimaplus.org/movilidad/sump-ambato>
- Fadigas, L. (2009). LA ESTRUCTURA VERDE EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN URBANA. *Ciudades*(12), 33-47. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3212957.pdf>
- Fernandez, B. (2009). Evolución urbana y memoria de la ciudad industrial. Futuros para la ciudad de Detroit. *Cuadernos de investigación urbanística*(63), 1-82. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3877398.pdf>
- Fernando, C. (2007). Espacio Público: punto de partida para la alternatividad. *Olga Segovia*, 79-97.
- Fiallos, A. (2018). Propuesta Regeneración Urbana del Área Comprendida en la P3-PU08 Y PU09 de Ambato. *Propuesta Regeneración Urbana del Área Comprendida en la P3-PU08 Y PU09 de Ambato*. Universidad Tecnológica Indoamerica, Ambato. Obtenido de <http://repositorio.uti.edu.ec/bitstream/123456789/911/1/TESIS%20completa%20andrea%20fiallos.pdf>
- Gobierno Autonomo Descentralizado Municipio de Ambato. (Abril 11, 2019). *Reforma y Codificación de la Ordenanza General del Plan de Ordenamiento Territorial de Ambato*. Concejo Municipal de Ambato. Retrieved from <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-05/PLAN-ORDENAMIENTO-TERRITORIAL-AMBATO.pdf>
- Gobierno Autonomo Descentralizado Municipalidad de Ambato. (Agosto 30, 2021). Resolución RC-327 de 2021. *Ordenanza de Aprobacion del plan de desarrollo y ordenamiento territorial 2050 y del plan de uso y gestión de suelo 2033 del cantón Ambato*. Concejo Municipal de Ambato. Retrieved from <https://gadmatic.ambato.gob.ec/infoambato/ordenanzas.php>
- Gobierno Autonomo Descentralizado Municipalidad de Ambato. (2022). *La historia de Ambato a través de sus barrios y parroquias*. Pío XII. Retrieved from <https://visit.ambato.gob.ec/wp-content/uploads/2022/05/Historia-de-Ambato-a-traves-de-los-barrios-y-parroquias.pdf>
- Gómez, D., & Gómez, M. (2014). *MARCO CONCEPTUAL PARA LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y REFLEXIONES SOBRE EL PROCESO ECUATORIANO EN LA MATERIA*. Cuenca: IX SIMPOSIO NACIONAL DE DESARROLLO URBANO Y

- PLANIFICACION TERRITORIAL. Retrieved from http://www.sndu.org/ponencias/panel1/D_Gomez_Orea.pdf
- Gómez, F. (2005). Las zonas verdes como factor de calidad de vida en las ciudades. En F. Gómez, *Ciudades y Territorio* (págs. 417-436). Valencia: Estudios Territoriales.
- Gómez, J. (2004). Taller de Espacio Público 1998 - 2000. *CEMDA*, 6.
- González , M. (2002). *La ciudad sostenible. Planificación y Teoría de Sistemas*. León: Boletín de la Adociación de Geógrafos Españoles.
- Goyes, A. (2018). La movilidad urbana sostenible en el centro de la ciudad de Ambato. *La movilidad urbana sostenible en el centro de la ciudad de Ambato*. Instituto Politécnico de Leiria, Leiria. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10400.8/3580>
- Griffiths, J., & Lambert , C. (2004). Nueva carta de Atenas. En J. Griffiths, & C. Lambert, *Nueva carta de Atenas* (págs. 1-9). Guatemala. Obtenido de https://en.unesco.org/sites/default/files/guatemala_nueva_carta_atenas_1998_spa_of.pdf
- HORA, L. (22 de Abril de 2018). Altos Niveles de contaminación en el río Ambato. *Altos Niveles de contaminación en el río Ambato*, pág. 1.
- Huxley, A. (1955). *Un mundo feliz*. Barcelona: José Janes. Obtenido de <https://proletarios.org/books/Huxley-Un-mundo-feliz.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Fascículo Provincial Tungurahua*. Gobierno del Encuentro. Retrieved from <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/tungurahua.pdf>
- Kanuri, C., Revi, A., Espey, J., & Kuhle, H. (2016). *Cómo implementar los ODS en las ciudades*. España: GIZ.
- La Hora. (07 de Febrero de 2016). Quinta de Juan León Mera. *La Hora*, pág. 1. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/noticias/quinta-de-juan-le-n-mera/>
- Latouche, M. (2006). LA ESTRUCTURA ECONOMICA INTERNACIONAL DEL SIGLO XIX. *Estudios Internacionales de la Complutense*, 35-81. Obtenido de <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55164/11historia2.pdf>
- León & Godoy, A., & Hidroplan. (2013). *Plan Maestro de Movilidad y Transporte del cantón Ambato*. Ambato.
- Llano, U. (Octubre de 2017). El ferrocarril y la arquitectura Neovasca. *Congreso Historia Ferroviaria*, VII, 1-20. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/321162763_EL_FERROCARRIL_Y_LA_ARQUITECTURA_NEOVASCA_THE_RAILWAY_AND_THE_NEO-BASQUE_ARCHITECTURE
- Llops, J., Iglesias, B., Vargas, R., & Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*(22), 23-43. doi:2445-3943

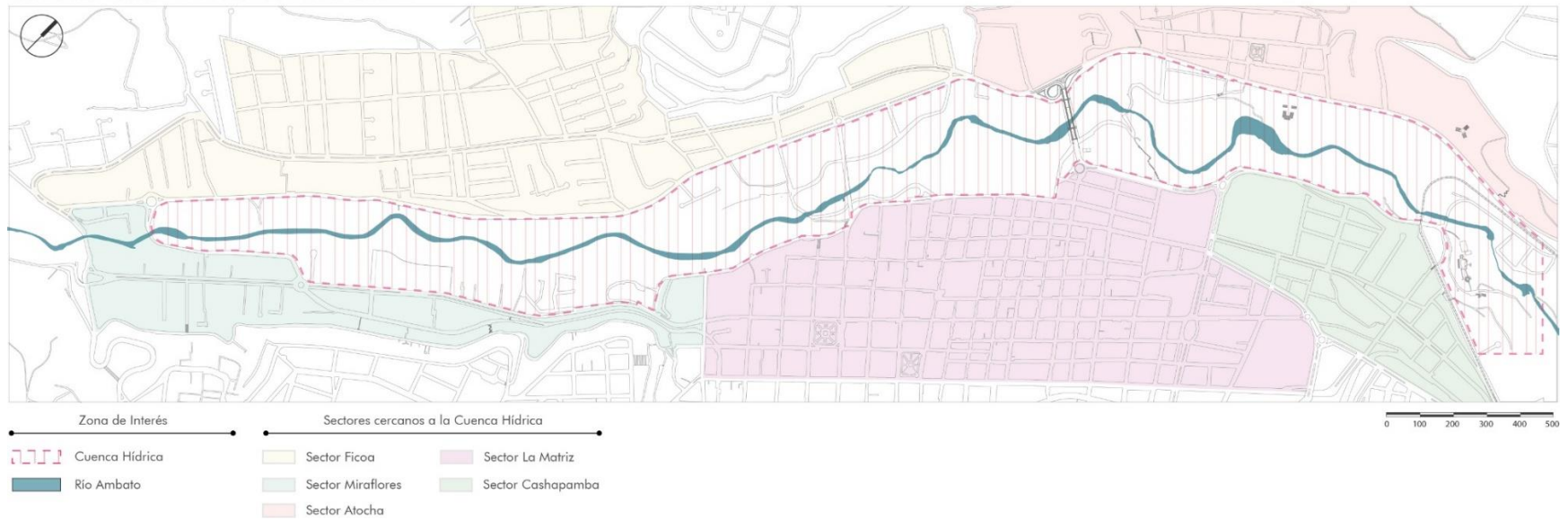
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo [LOOTUGS]. *Artículo 20, [Del Ordenamiento Territorial], Artículo 44, [Del Ordenamiento Territorial]*. Registro Oficial Suplemento 460 de 2019. 21 de junio del 2019. (Ecuador). Retrieved from <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/2021/08/LOOTUGS-Reglamento.pdf>
- Medina, A., & Estrella, C. (2020). La ciudad de Ambato en relación a criterios de sostenibilidad urbana. *200 años - Ambato en el Bicentenario* , 45-52.
- Nicola Garces, G. (2017). *La casa de los estancos- Ensayos Historicos sobre Ambato y Tungurahua*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. doi:978-9978-978-18-4
- Ochoa, P., López, A., & Ochoa, J. (2019). Efectos de la transformación de un Centro de Rehabilitación Social a un parque público. Caso: Antiguo Centro de Rehabilitación Social de Varones de Cuenca - Parque La Libertad. *Efectos de la transformación de un Centro de Rehabilitación Social a un parque público. Caso: Antiguo Centro de Rehabilitación Social de Varones de Cuenca - Parque La Libertad*. Universidad del Azuay, Cuenca. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/9277>
- Organización de las Naciones Unidas – Hábitat. (Octubre, 2018). *Claves para el Espacio Público*. Asamblea ONU-Hábitat. Retrieved from <https://onuhabitat.org.mx/index.php/claves-para-el-espacio-publico>
- Organización de las Naciones Unidad - Hábitat III. (2015). *Espacio Público*. Asamblea ONU - Hábitat. Retrieved from https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf
- Ornés, S. (2014). La gestión urbana sostenible: conceptos, rol del gobierno local y vinculación con el marketing urbano. *Provincia*, 1-26. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/555/55532603006.pdf>
- Ortiz, R. (2014). El uso de suelo y la imagen urban en el barrio La Colón. *El uso de suelo y la imagen urban en el barrio La Colón*. Universidad Técnica de Ambato, Ambato.
- Ospina, J. (2014). Las Ramblas en el crecimiento urbano de Barcelona. *Arquitectura y Urbanismo*, 1-13. doi:ISSN 1815-5898
- Paredes, F. (2005). Recuperación del Río Ambato: el río como hito urbano y escenario de un puente. *Recuperación del Río Ambato: el río como hito urbano y escenario de un puente*. Universidad San Francisco de Quito, Quito.
- Peñaloza, D. (2017). Estructuras Urbanas Subyacentes: Transformación de Espacios para la Ciudad. *Estructuras Urbanas Subyacentes: Transformación de Espacios para la Ciudad*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14271/VOLUMEN%201.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Prieto, S. (2007). La ciudad ideal. *Humanidades*, 215-234. Obtenido de https://www.fundacionpfizer.org/sites/default/files/ars_medica_nov_2007_vol06_num02_215_la_ciudad_ideal.pdf

- Ramón, L. (1993). *Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servei de Publicacions. Obtenido de <https://oa.upm.es/13414/1/CIUDADYURBANISMOFINALESS.XX.pdf>
- Remedi, G. (2000). La ciudad Latinoamericana S.A. (o el asalto al espacio público). *Escenarios* 2, 13.
- Rendón, R. (2010). Espacios Verdes Públicos y Calidad de Vida. *CTV MEXICALI* , 14.
- Rojas, M. (1997). El río y la Ciudad. *Bitácora Urbano Territorial*, 5.
- Ruano, M. (2000). *Ecourbanismo. Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Sampieri, R., Collado, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: INTERAMERICANA EDITORES. doi:ISBN: 978-1-4562-2396-0
- Sanchez, A., & Cuéllar, D. (1 de Diciembre de 2016). El soporte logístico de la especialización económica de Andalucía durante el primer tercio del siglo XX. *Geo crítica*, XX(550), 1-32. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-550.pdf>
- Sangurima, S. (2020). Pre-Factibilidad de un Centro Comercial-Cultural en la Zona 3 de Estudio sobre el Parque Luis A. Martínez-Ambato. *Pre-Factibilidad de un Centro Comercial-Cultural en la Zona 3 de Estudio sobre el Parque Luis A. Martínez-Ambato*. Universidad Internacional SEK, Quito. Obtenido de <https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/3662/1/PRE-FACTIBILIDAD%20PARQUE%20L.%20MARTINEZ.%20Sangurima.pdf>
- Silva, L. (05 de 09 de 2020). Así era el río Ambato. *El Heraldo*. Obtenido de <https://www.elheraldo.com.ec/asi-era-el-rio-ambato-luis-silva/>
- Silva, L. (2021). Ficoa, donde la vida era más sabrosa. *El Heraldo*. Obtenido de <https://www.elheraldo.com.ec/ficoa-donde-la-vida-era-mas-sabrosa-luis-alfredo-silva-zambrano/#:~:text=El%20barrio%20de%20Ficoa%2C%20en,desde%20hace%20muchos%20a%C3%B1os%20atr%C3%A1s.>
- Singer, P. (2003). Migraciones internacionales y desarrollo. *Comercio exterior*, 673-679. Obtenido de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/410/3/RCE4.pdf>
- 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>
- Thomson , I., & Bull, A. (2001). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Recursos naturales e infraestructura*, 1-33. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6381/1/S01060513_es.pdf

- Torres, J. (2021). *Ambato Terremoto y reconstrucción (1949-1961)* (Vol. 309). Quito: Fausto Reinoso. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8492/1/SM309-Torres-Ambato.pdf>
- Van der Laat Ulloa, H. (1991). REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: UNA REVOLUCIÓN TÉCNICA. *estudios*, 71-82. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6135743.pdf>
- Velasquez , C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Obtenido de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Obtenido de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf
- Vera, F. (2000). La Sustentabilidad de Ambato. *Espacio y Desarrollo*, 201-215. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5339484>
- Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.

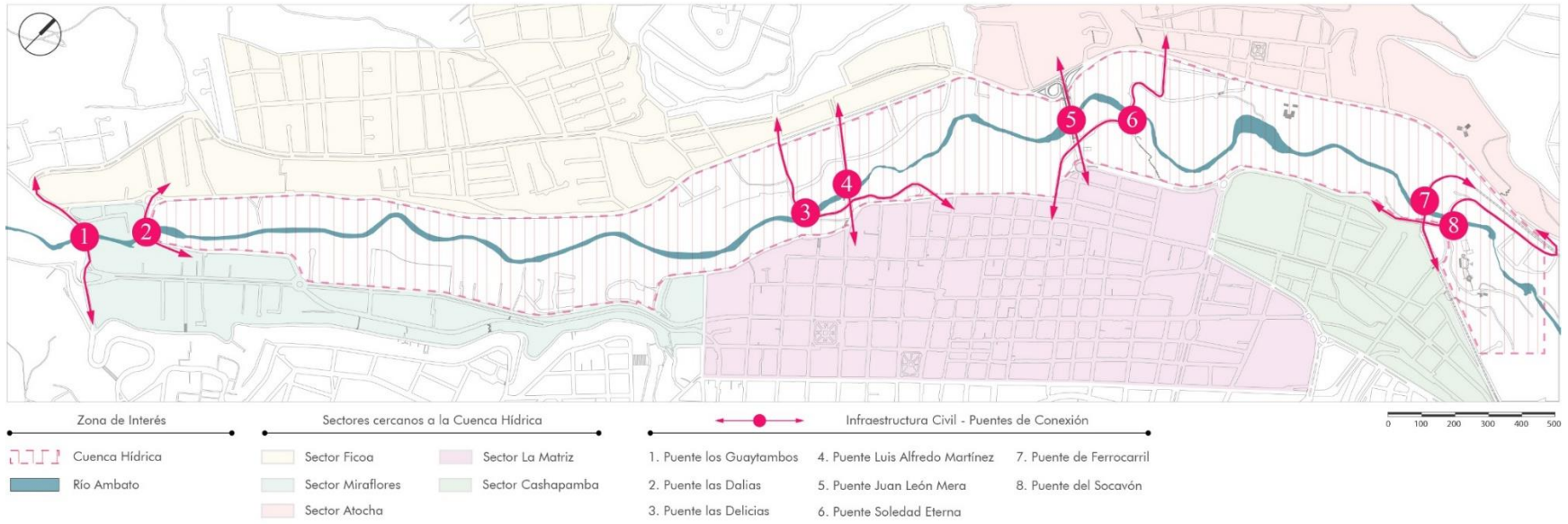
ANEXOS

SECTORES CERCANOS A LA CUENCA HÍDRICA



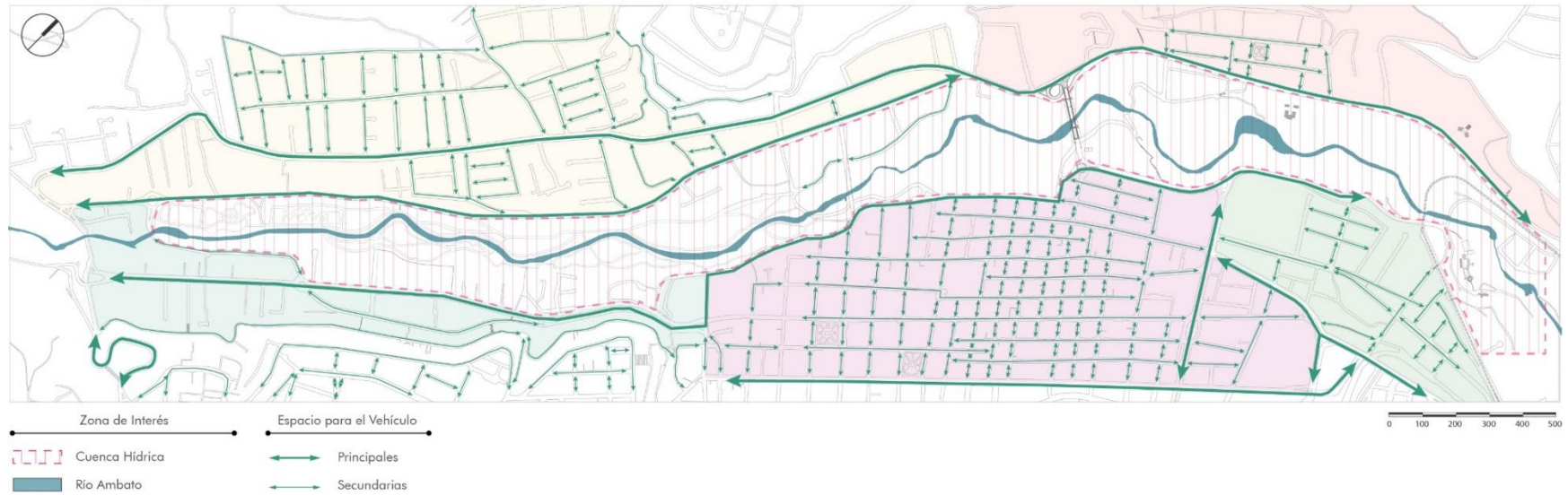
Anexo 1. Sectores cercanos a la cuenca hídrica
Elaboración propia (2023)

INFRAESTRUCTURA CIVIL



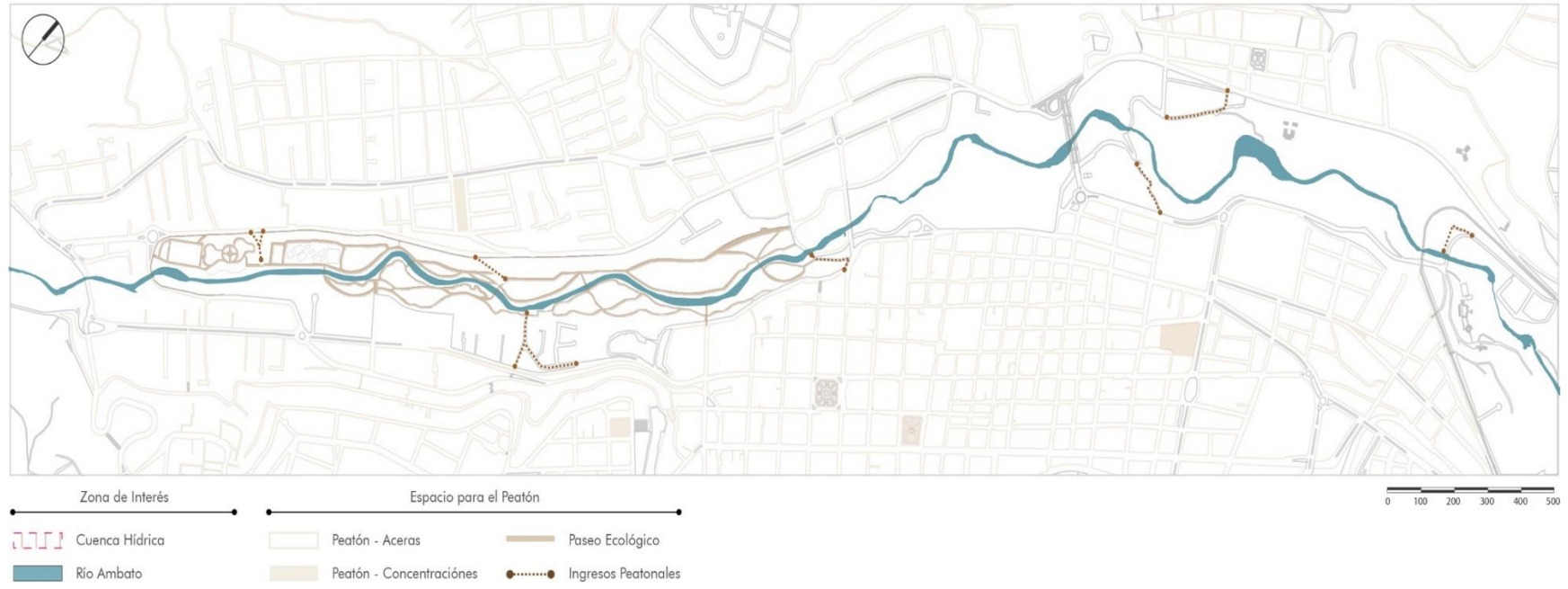
Anexo 2. Infraestructura civil
Elaboración propia (2023)

FLUJO VEHICULAR



Anexo 3. Flujo vehicular
Elaboración propia (2023)

FLUJO PEATONAL



Anexo 4. Flujo Peatonal
Elaboración propia (2023)

LLENOS Y VACIOS



Anexo 5. Llenos y vacíos
Elaboración propia (2023)

ESPACIO PÚBLICO



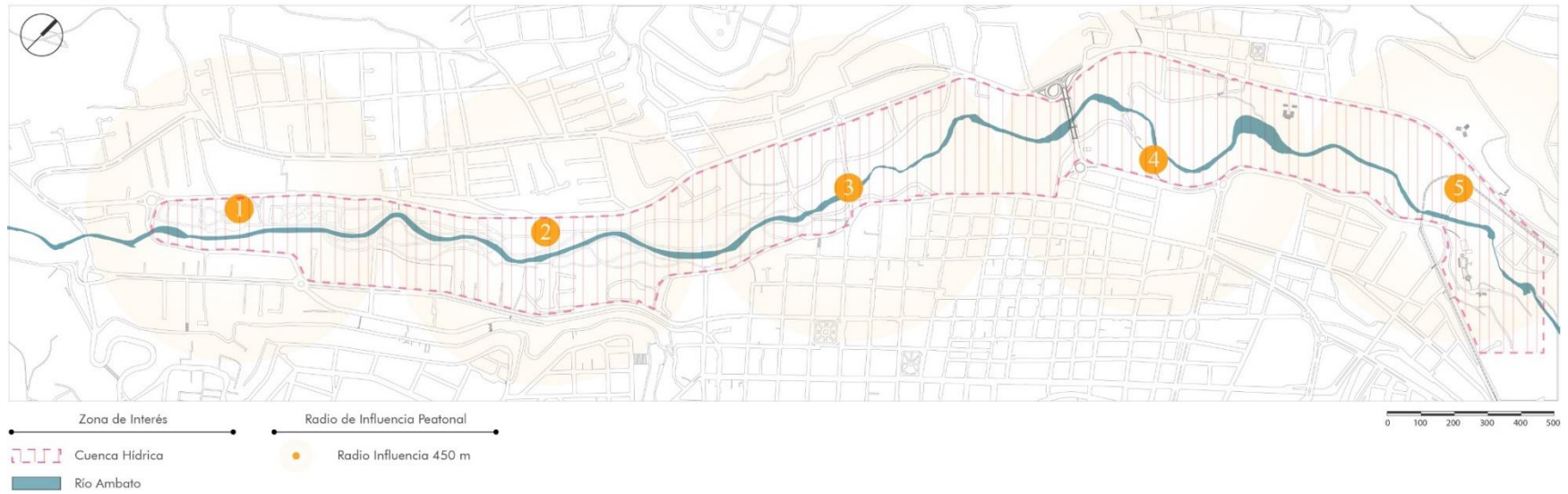
Anexo 6. Espacio público
Elaboración propia (2023)

TRAMA VERDE



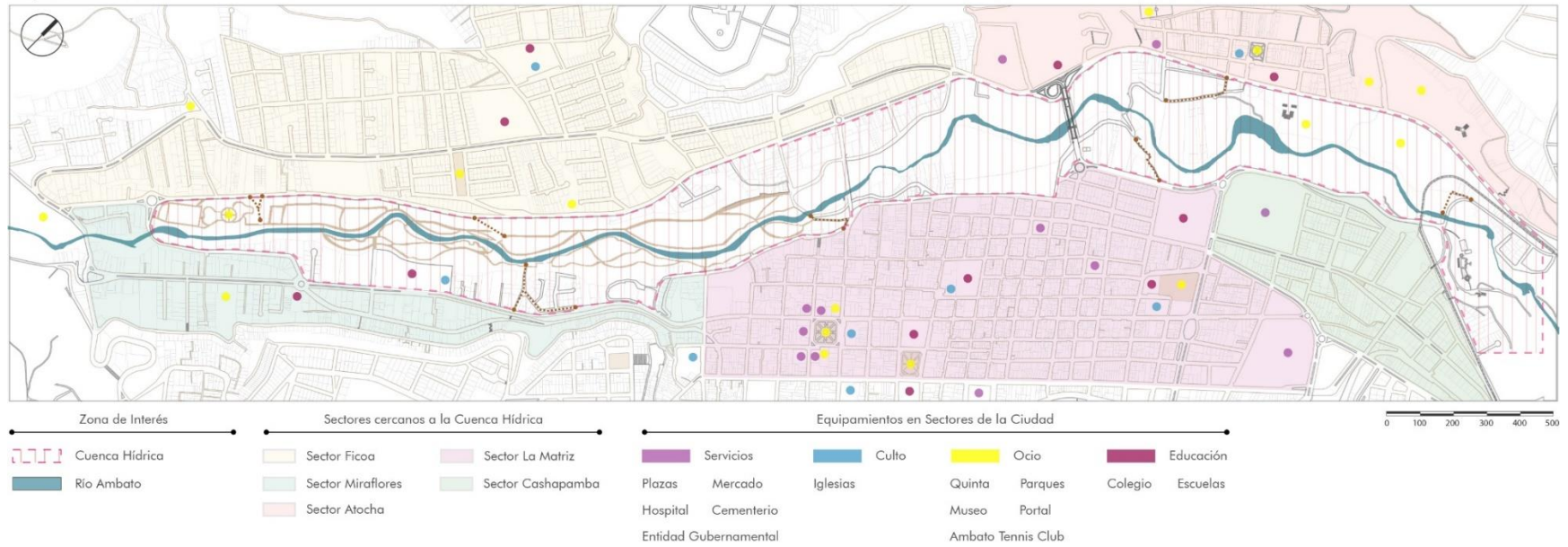
Anexo 7. Trama verde
Elaboración propia (2023)

CAMINABILIDAD



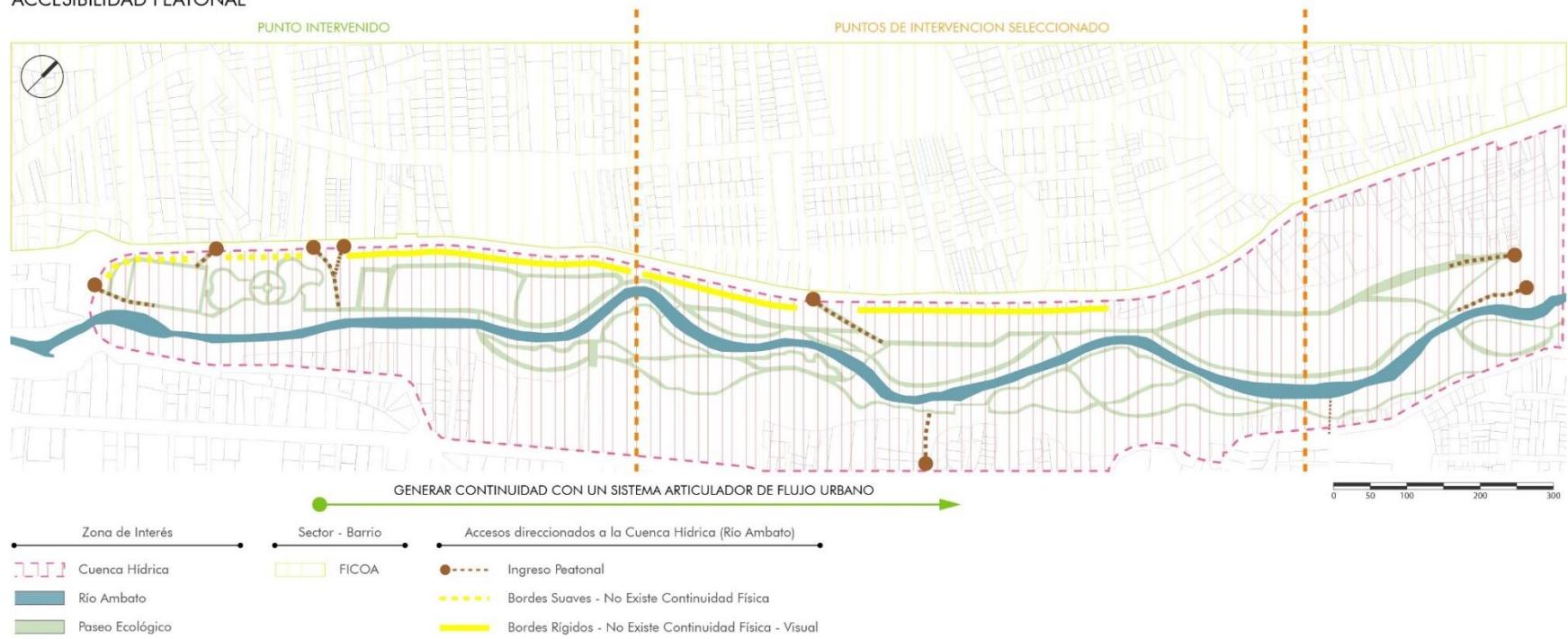
Anexo 8. Caminabilidad
Elaboración propia (2023)

EQUIPAMIENTOS



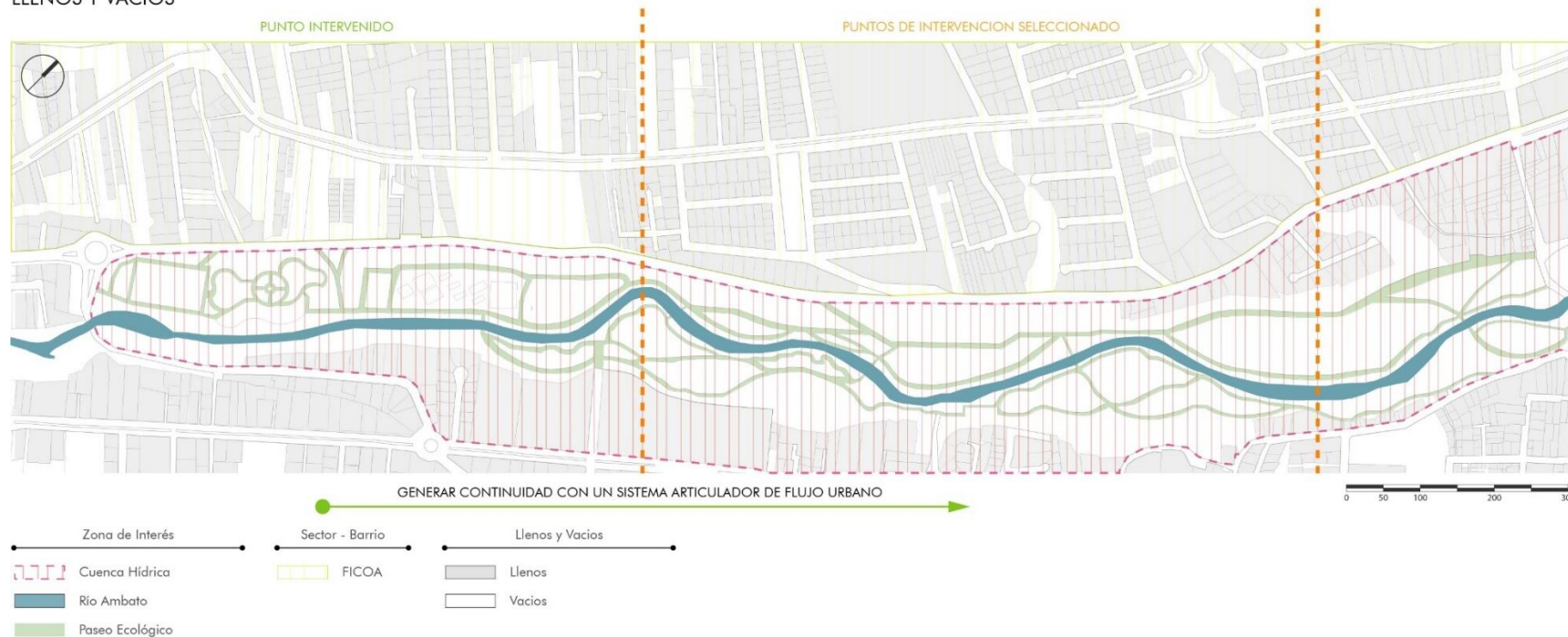
Anexo 9. Equipamientos
Elaboración propia (2023)

ACCESIBILIDAD PEATONAL



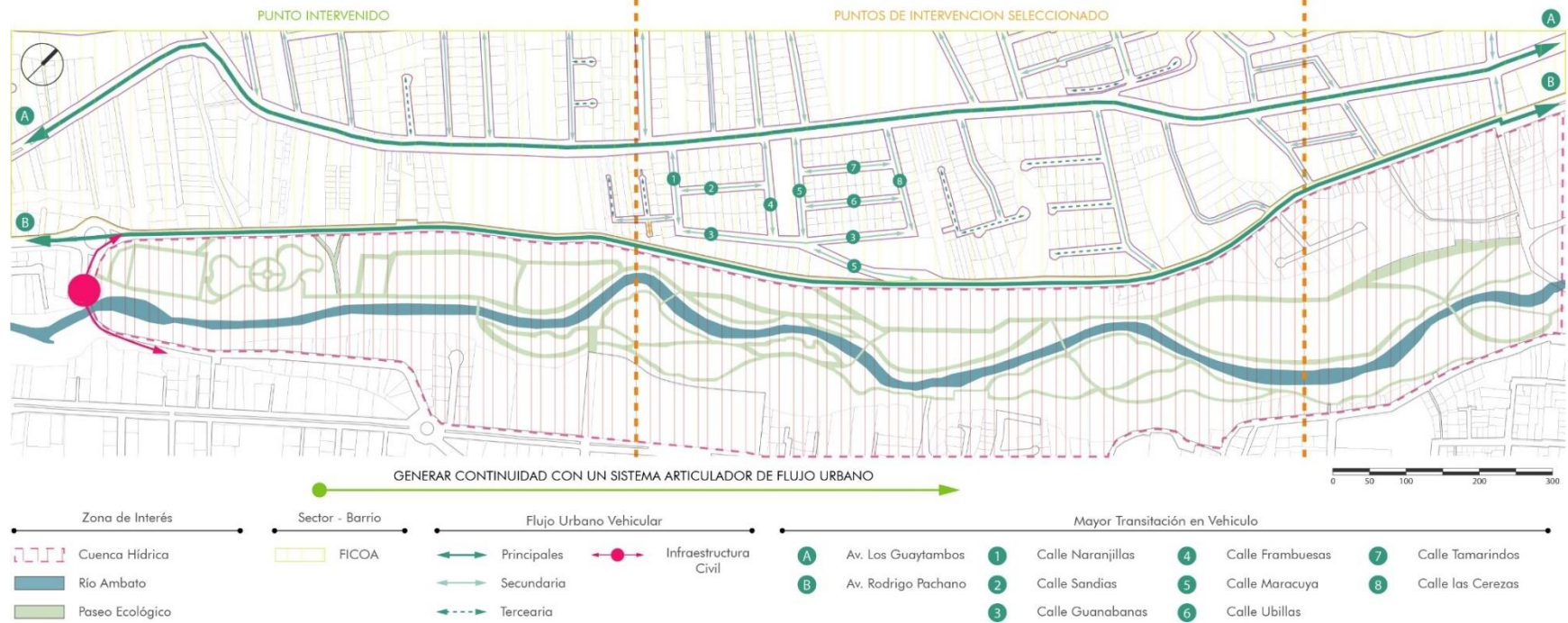
Anexo 10. Accesibilidad peatonal
Elaboración propia (2023)

LLENOS Y VACIOS



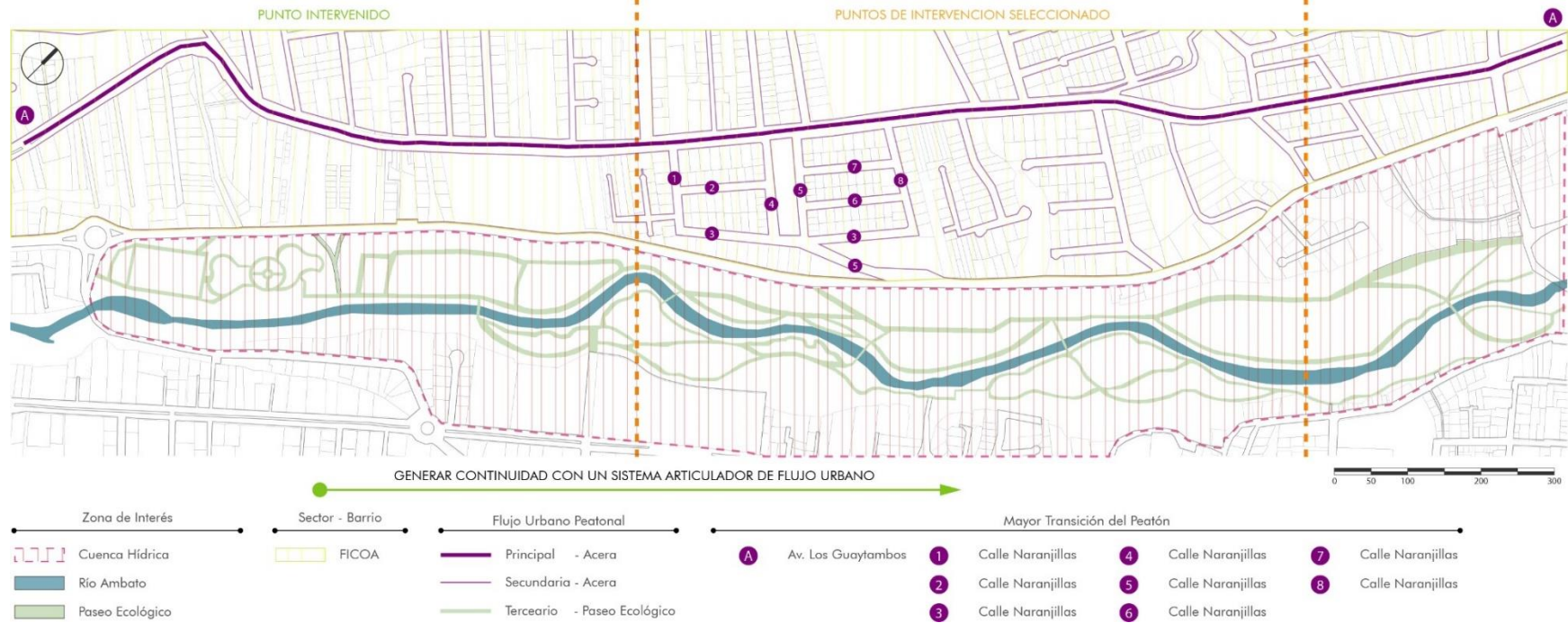
Anexo 11. Llenos y vacíos
Elaboración propia (2023)

FLUJO URBANO VEHICULAR



Anexo 12. Flujo urbano y vehicular
Elaboración propia (2023)

FLUJO URBANO PEATONAL



Anexo 13. Flujo urbano peatonal
Elaboración propia (2023)

LUGARES



Anexo 14. Lugares
Elaboración propia (2023)

USO DE SUELO



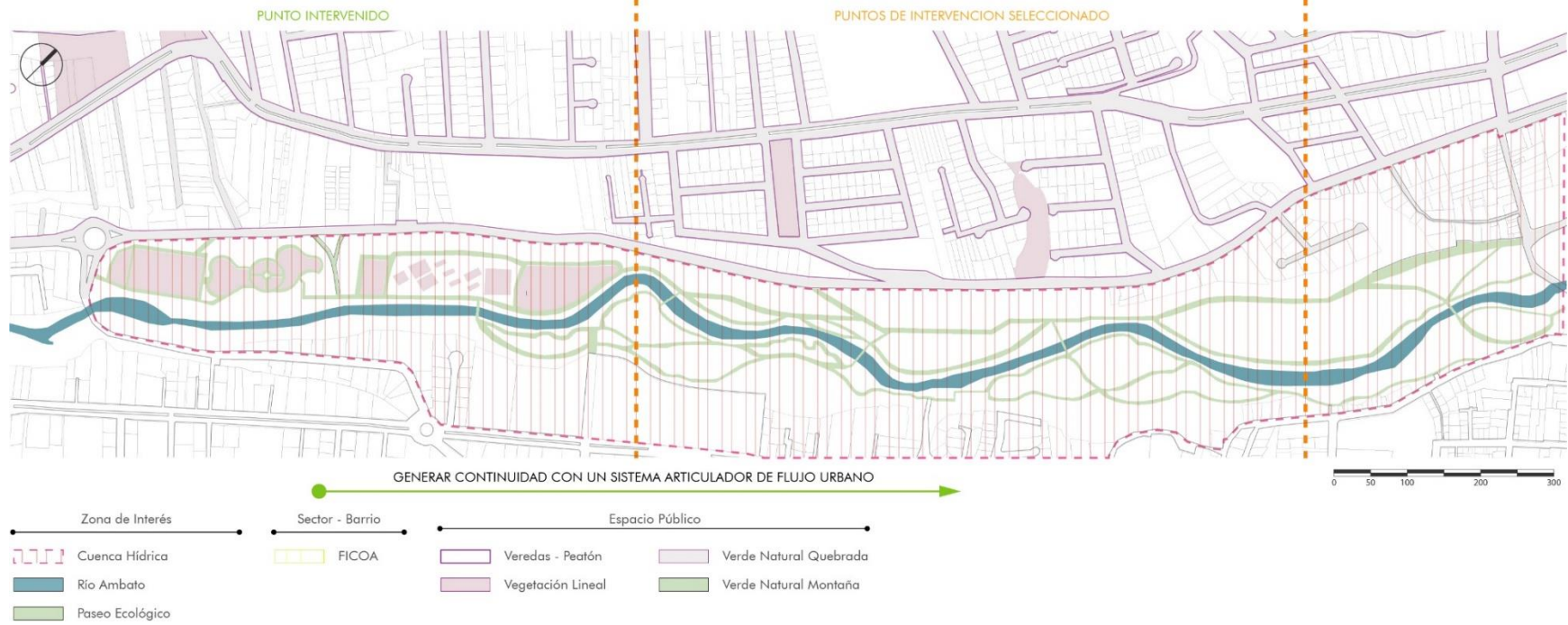
Anexo 15. Uso del suelo
Elaboración propia (2023)

ELEMENTOS REPRESENTATIVOS - EVENTOS



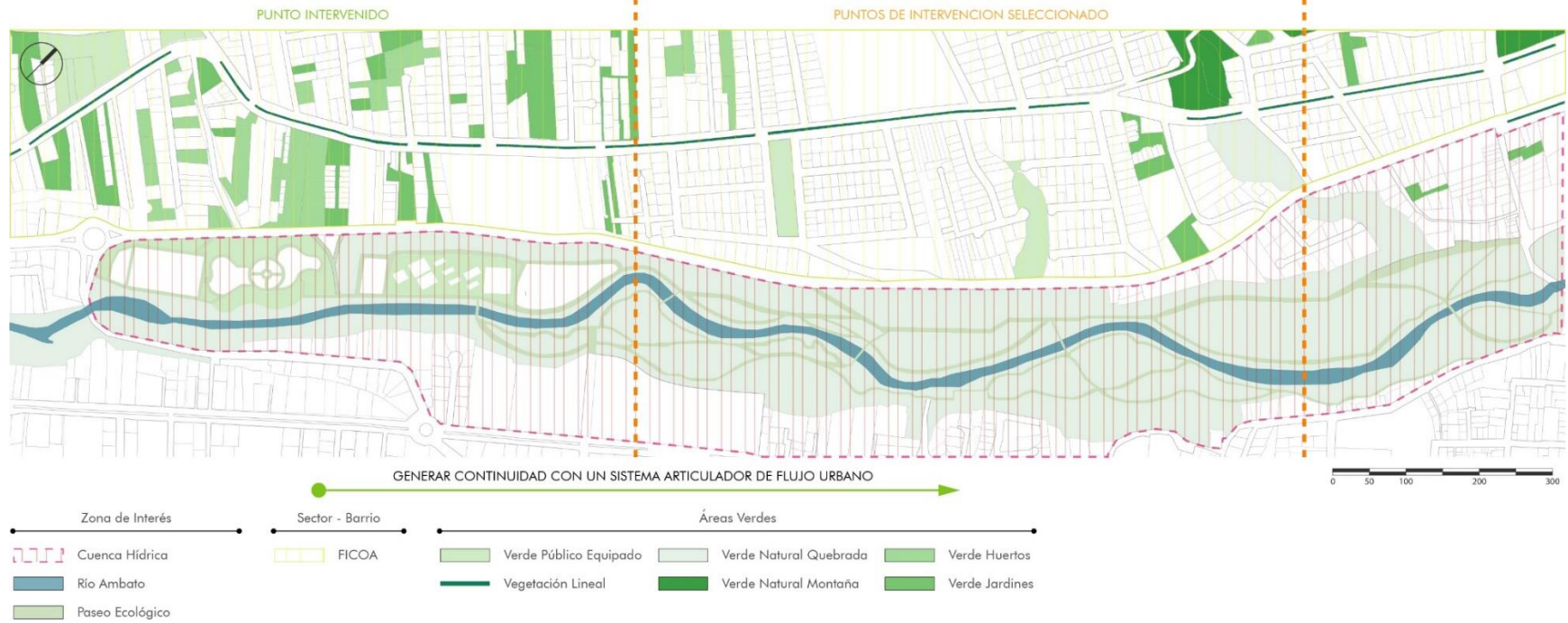
Anexo 16. Elementos representativos
Elaboración propia (2023)

ESPACIO PÚBLICO



Anexo 17. Espacio público
Elaboración propia (2023)

TRAMA VERDE



Anexo 18. Trama verde
Elaboración propia (2023)

Anexo 19. Entrevista 1 Familia Proaño Brito

Ficoa es nuestra tierra, es nuestro origen, nuestro Nacimiento donde en el transcurrir de los años ha existido cambios significativos hasta el punto de que existe muy poca gente nativa del sector, todo fue poblado por gente nueva. El cambio brutal en Ficoa se da cuando se pierde todo el paraíso de frutas existentes en el sector pues todo el suelo se encontrada ocupado por huertos, árboles frutales y flores, lo cuales, eran repartidos hacia diferentes partes del país, desapareciendo totalmente con el transcurrir de los años poblándose completamente por edificaciones que marcaron un antes y después.

La Familia Proaño Brito se sienten tranquilos respecto a la seguridad en la zona, manifiestan que en horas del día no existen casos de robo constantes como en otros sectores de la ciudad, por lo que, pueden salir a recorrer las calles del sector o ir a los parques cercanos utilizando estos espacios públicos con frecuencia como un sitio de distracción, el Parque de los Quindes es uno de ellos. En este espacio es donde más aglomeración de flujo existe, porque se encuentra cercano a comparación del Parque del Sueño donde su acceso es muy distante a la zona, recorriendo un tramo considerable hasta el ingreso.

En algunos momentos la Familia Proaño si opta por ir a ese espacio, para ellos el caminar es muy importante tanto para la salud como para poder distraerse momentáneamente, por lo que, mucha gente prefiere caminar por el comercio existente en la zona, abarcando desde la zona del Caracol hasta la zona de las Palmas. En la zona existe todo tipo de mecanismo para transportarse desde el automóvil que es el principal medio de movilización hasta el transporte público, ya depende de la percepción y gusto de las personas.

Ellos consideran que en la actualidad ha repercutido mucho el uso del automotor dejando de lado la caminabilidad, pero en el sector específico donde residen en su radio de influencia, muy pocos son los vehículos que ocupan las calles secundarias porque únicamente ingresan carros para poder entrar a sus domicilios y si son otras personas son por un tiempo momentáneo. La vía principal es la que se vuelve más caotizada volviéndose una zona de transición de un sector a otro como son la Av. Rodrigo Pachano y Los Guaytambos, esta última principalmente porque es una zona muy comercial y en horas pico se congestiona

notablemente por los equipamientos y establecimientos que se encuentran en el sector, produciendo un conflicto vehicular saturado.

Existen muchos puntos y zonas de concentración depende mucho la hora y día, pues por aspectos gastronómicos, la Av. Guaytambos posee una gran variedad de platos típicos de la ciudad y se vuelven en la principal zona de interés en horas de almuerzo entre semana y fines de semana concurriendo con mayor frecuencia. En el aspecto recreacional, el Parque los Quindes se vuelve en el principal atractivo las tardes, noches, entre semana y fines de semana, teniendo estos días una mayor frecuencia, por las noches especialmente los viernes y sábados toda la Av. Guaytambos se vuelve caótica sin respetar aceras y espacios públicos por el incremento notable de personas para realizar diferentes actividades en el sector, la más vista la de consumir alcohol produciendo un mayor movimiento y un alto dinamismo.

Además, en épocas pasadas la Familia Proaño manifiesta que, el Parque del Sueño era el principal atractivo en toda esta zona puesto que se concentraba la gente para acudir a este lugar, en el cual, se desarrollaba diferentes actividades como teatro, bailes, canto y carreras. En la actualidad, volver a tener estos aspectos de distracción sería muy atrayente no solo para la zona sino para la ciudad, existiendo un lugar de concentración que conecte la zona de Miraflores y Ficoa generando un mayor dinamismo que reactivara los márgenes del río Ambato volviéndose un espacio más agradable y atractivo que contenga un punto para el desarrollo de actividades, teniendo en cuenta que existe un paseo ecológico el mismo que es muy poco transitado y frecuentado.

Por otro lado, el río Ambato es el pulmón de la ciudad encontrándose totalmente descuidando y dándole la espalda, pues ninguna autoridad ha visto como una estrategia darle un tratamiento y generar atractivos que tenga como principal elemento la apreciación del río dándole vida al lugar. En la actualidad se han creado bordes donde han dividido a este lugar separándolo totalmente de la comunicación con las personas y de lo que antes era fluido el ingreso al río, ahora, se ha visto limitada la accesibilidad convirtiendo estas dos zonas totalmente independientes. Por lo tanto, Ficoa para la Familia Proaño Brito es un lugar emblemático con la presencia de la cuenca hídrica la cual, marca una identidad en la ciudad, pero actualmente se encuentra desconectado convirtiéndose en una zona abandonada.

Anexo 20. Entrevista 2 Familia Condo Ortiz

Ficoa tiene un significado de comercio, de un eje central de Ambato debido a que gran parte del flujo económico se encuentra en este sector, además de ser un lugar con mucha historia, pues recordemos que Ficoa en sus inicios estaba formado por gran cantidad de árboles frutales que eran comercializados a nivel nacional. El Parque de los Quindes recordemos que es un lugar estratégico dentro del sector pues a su alrededor se encuentra ubicado varios negocios, adicional es el punto de encuentro de muchos jóvenes y adolescentes, sin embargo, con el paso de los años se ha convertido en una zona que se han acostumbrado a libar hasta altas horas de la noche.

Dentro de Ficoa es muy importante su gente, su esencia como sector, la seguridad que aún se encuentra en el sector a diferencia de otros sectores de Ambato y sobre todo el movimiento económico que se origina en el lugar. Es por eso importante el conservar la esencia del sector y precautelar e impulsar el desarrollo de actividades recreativas o culturales dentro del sector.

La mayor concentración de personas se encuentra muy relativo a los días, debido a que jueves, viernes y en ocasiones sábado el mayor flujo de gente se encuentra ubicado por el sector del parque de los Quindes por las licoreras que se encuentran allí o los lugares de comida, mientras que fines de semana para situaciones familiares el lugar de mayor concentración de gente es en el Parque del Sueño debido a las diversas zonas verdes que existe allí, los juegos para los niños y en ocasiones ciertas actividades recreativas que se desarrollan dentro del parque, adema varios grupos de amigos se reúnen para jugar vóley. Fútbol o básquet.

Ficoa en general es un lugar que aún no se presenta tanta inseguridad como en otros lugares de Ambato. Sin embargo, sectores aledaños al parque del Sueño si son más inseguros debido a que no existe un constante control de las autoridades competentes y en varias ocasiones han surgido robos con armas blancas en el lugar sobre todo entre semana por las tardes. Ficoa no dispone de gran cantidad de líneas de buses y la mayor parte de la población que reside en el sector posee vehículo propio o se moviliza en taxi. Considero que la intervención vital que hace falta dentro del sector es el control de los libadores del sector y de mayor control de las autoridades por las riberas del rio para que los deportistas que hacen uso del lugar se sientan

seguros cuando realizan sus actividades. La mayor cantidad de flujo peatonal es los días lunes, viernes sábados por la noche y domingos por las actividades mencionadas ya anteriormente.

El uso de bicicletas dentro del sector me parece una buena manera de impulsar la movilización de forma sustentable sin embargo se debería analizar las calles adecuadas para realizarlo debido que podría surgir un problema de inseguridad para el ciclista en caso de la incorrecta señalización y los automotores podrían invadir su lugar y generar accidentes. Si suelo caminar debido a que como es un lugar de poca inseguridad suele dar confianza para realizarlo, sin embargo, no hasta altas horas de la noche.

Solía visitarlo cada domingo sin embargo no se ha implementado nuevas atracciones o actividades dentro de él y actualmente preferimos visitar otros parques para poder realizar nuevas actividades sin embargo si se suele visitar una vez cada 2 o 3 meses. Considero como una cuenca muy importante sin embargo por parte de las autoridades no ha existido proyectos que se vean ejecutadas para el tratamiento del agua y para conservar sus riberas de mejor manera, es por esto que, el agua que circula allí es toxica para la salud por su grado de contaminación.

Anexo 21. Entrevista 3 Familia Llagua Arévalo

Ficoa es nuestra residencia en la actualidad en donde hemos encontrado sin lugar a dudas un lugar acogedor en donde la tradición en comida típica, así como lo son la diversidad de vegetación en algunos hogares que n han dejado de tener ese amor a la naturaleza, con gran movimiento en la actualidad por la juventud haciendo que este sea un barrio en donde la actividad económica por los locales se vea reflejado en la noche.

Con respecto a la seguridad consideran que ya en ninguna parte se sienten seguros puesto que la delincuencia ha ganado territorio, pero han tratado de que el barrio pueda unirse para que Ficoa no esté en las estadísticas de ser un barrio peligroso, agregan que la movilización en auto propio o en uno conocido como los taxis han sido parte de una rutina casi diaria , pero que no descartan la utilización de vez en cuando de un bus urbano .

Manifiesta que es vital para el barrio construir un atractivo como un teatro al aire libre o un lugar en donde los jóvenes puedan tener en que emplear su mente al igual de un nuevo puente que ayude a bajar los horarios de congestión vehicular como los días lunes o viernes que son los días en donde la gente se traslada en masa a diferentes lugares de la ciudad ,de igual forma incentivar a los jóvenes al deporte promoviendo el ciclismo que ayudaría mucho más si este le darían un lugar en donde los vehículos tengan poco acceso como un puede de ciclismo , o la caminata al aire libre dando seguridad ,la caminata es muy importante en el trabajo para la familia por lo que ellos tratan de que esto se haga una costumbre de horas muy tempranas .

Al referirse al rio Ambato, le preocupa la poca atención que se a puesto en las riberas ya que hay algunas personas que viven en sus orillas, argumenta que sería excelente que algún gobernante pusiera más atención en este puesto que puede llegar a ser un atractivo turístico si se trabajara en proyectos que ayuden a mejorar su apariencia.

Anexo 22. Entrevista 4 Familia Beltrán Rodríguez

El lugar en que desde que tengo uso de razón recuerdo que he vivido; sus calles, los vecinos que con el pasar del tiempo algunos siguen siendo los mismos por otro lado también han llegado vecinos nuevos, con los cuales ha existido un buen convivir y las generaciones que han pasado por este barrio. Un punto importante muy nombrado y reconocido al mencionar Ficoa es sin duda es el famoso Parque de los Quindes en el cual era o es el lugar de encuentro de muchas familias, jóvenes, amigos, recuerdan que en años anteriores existía una plazoleta un medio del parque, supieron mencionar que tradicionalmente después de cualquier desfile de la ciudad el punto de encuentro era el parque de los Quindes. En la actualidad sigue siendo un lugar muy acogido por la ciudadanía para ocupar sus canchas, juegos infantiles o caminar por sus jardineras.

Ficoa se ha considerado una zona muy residencial, pero con el pasar de los años se ha ido convirtiendo en una zona comercial y turística de la ciudad de Ambato ya que en la actualidad existen varios locales comerciales de todo tipo un gran ejemplo son los Cuyes, Conejos y los helados por otro lado existen tiendas de ropa, ferreterías entre otros, se puede mencionar que hasta grandes franquicias han decidido colocarse en este barrio por su gran acogida. Y sin olvidar que también se encuentran Unidades Educativas muy reconocidas en la ciudad. Por lo cual son varios factores de que exista una gran concentración de personas diariamente, toda la avenida es muy trascendida a toda hora. Por motivo de los centros Educativos constantemente se encuentran motorizados y patrullas de la Policía Nacional recorriendo los sectores del barrio por lo cual se puede considerar un lugar un tanto seguro, claro que en la actualidad ningún lugar es completamente seguro.

Lamentablemente se utiliza mucho automóvil ya que se necesita llegar a los lugares de trabajo, a escuelas, colegios, universidades y son muy pocas las personas que tienen el buen habito de la caminata. Como se mencionó en párrafos anteriores el barrio existe demasiado concentración de locales comerciales seria buenos que se regulen este tema por ejemplo a la hora de salida de los centros educativos es caótico transitar por la avenida ya sea en vehículo o caminando existe mucha aglomeración.

En el barrio se debería fomentar la utilización de otro medio de transporte como la bicicleta esto ayudaría muchísimo a mejorar el aspecto de las calles del barrio, e indirectamente se mejoraría la salud de todos los que opten por este transporte, pero se debe realizar conjuntamente con autoridades las cuales presten la seguridad debida colocando señalética en las calles para bicicletas ya que muchos vehículos no respetan a las personas que utilizan bicicletas y tampoco existe un lugar exclusivos para movilizarse en bicicleta.

Por lo general los habitantes de este prestigioso barrio salen a caminar por sus alrededores, existen una gran cantidad de personas jóvenes y adultas que realizan caminatas por la mañana y las noches y mucho más los fines de semanas se puede observar familias enteras caminando por su avenida, muchas de ellas con dirección al conocido parque el Sueño ya que ese lugar es más amplio y cuenta con más distracciones para las familias ya que existen más canchas deportivas de vóley, tennis y hasta cuenta con una pista de motocross y bicicross, además una gran variedad de juegos infantiles, también se pueden realizar caminatas por su paseo ecológico el cual existe a pocos pasos del parque observando una gran variedad de flora.

Con respecto al río Ambato las autoridades correspondientes deben prestarle la importancia necesaria para mantenerle y cuidarle ya que es muy representativo de la querida Ciudad y actualmente se encuentra en deterioro con malos olores des mismo modo se ha convertido en un lugar peligroso.