



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

PLAN DE REGENERACIÓN URBANA CON ENFOQUE EN EL FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, SECTOR INDUSTRIAL - ALGODONERA EN LA CIUDAD DE AMBATO.

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

Autor

Estrella Cuesta Christian Rafael

Tutora

PhD. Medina Enríquez Andrea Elizabeth

AMBATO – ECUADOR

2022

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

Yo, Christian Rafael Estrella Cuesta, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Plan de regeneración urbana con enfoque en el fortalecimiento de la cultura y recuperación del espacio público, Sector Industrial - Algodonera en la ciudad de Ambato”, como requisito para optar al grado de Arquitecto Urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato a los 15 días del mes de marzo de 2022, firmo conforme:

Autor: Christian Rafael Estrella Cuesta

Firma:



Número de Cédula: 1804257903

Dirección: Tungurahua, Ambato, Huachi Chico, Cdla. Nuevo Ambato.

Correo Electrónico: christianestrellacuesta@gmail.com

Teléfono: 0996510228

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “PLAN DE REGENERACIÓN URBANA CON ENFOQUE EN EL FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, SECTOR INDUSTRIAL - ALGODONERA EN LA CIUDAD DE AMBATO” presentado por Christian Rafael Estrella Cuesta, para optar por el Título de Arquitecto Urbanista,

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 03 de febrero de 2022



PhD. Andrea Medina Enríquez

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 15 de marzo de 2022



.....
Christian Rafael Estrella Cuesta

1804257903

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: PLAN DE REGENERACIÓN URBANA CON ENFOQUE EN EL FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, SECTOR INDUSTRIAL - ALGODONERA EN LA CIUDAD DE AMBATO, previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 15 de marzo de 2022

Arq. MDA. Darío Fernando Bustán Gaona
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Arq. María Belén Velástegui Toro

VOCAL

Ing. Wilson Patricio Peñaherrera Acurio

VOCAL

DEDICATORIA

A mi madre, por su compañía en cada paso para conseguir este título, por ser la persona que más admiro y nunca dejarme solo.

A todos los ambateños para que a través de trabajos como este puedan apropiarse más del legado cultural de nuestra ciudad.

A mí yo de 20 años, por nunca rendirme y luchar por mis sueños, salir adelante por más complicado que parezca el camino. Lo logramos!

AGRADECIMIENTO

A Dios y a la Virgen, por guiarme en todo el proceso de elaboración de esta tesis, gracias a ustedes esta meta está cumplida.

A mi tutora, por la paciencia, el apoyo, los consejos y los conocimientos brindados desde el primer día de trabajo.

A cada una de las personas que de alguna forma aportaron con su tiempo y conocimiento para lograr este proyecto. De todo corazón, gracias!

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|------|
| APROBACIÓN DEL TUTOR | iii |
| DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD | iv |
| APROBACIÓN TRIBUNAL | v |
| DEDICATORIA | vi |
| AGRADECIMIENTO | vii |
| ÍNDICE DE TABLAS | xi |
| ÍNDICE DE FIGURAS | xiii |
| RESUMEN EJECUTIVO | xvi |
| ABSTRACT | xvii |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CAPÍTULO I | 3 |
| 1.1. Contextualización | 3 |
| 1.1.1. América Latina | 4 |
| 1.1.2. Ecuador | 6 |
| 1.1.3. Ambato | 9 |
| 1.2. Formulación del problema | 12 |
| 1.3. Planteamiento del problema | 13 |
| 1.3.1. Preguntas de Investigación | 14 |
| 1.4. Justificación | 14 |
| 1.5. Objetivos | 15 |
| 1.5.1. Objetivo General | 15 |
| 1.5.2. Objetivos específicos | 16 |
| CAPÍTULO II | 17 |
| 2.1. Fundamentación teórico – Conceptual | 17 |
| 2.1.1. Fundamentación Conceptual | 17 |
| 2.1.2. Fundamentación Legal | 22 |

| | |
|--|----|
| 2.1.3. Fundamentación Teórica | 24 |
| 2.2. Estado del arte..... | 28 |
| 2.2.1. La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina..... | 28 |
| 2.2.2. Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en la ciudad de Ambato, Ecuador. | 30 |
| 2.2.3. La valorización socio- espacial como recurso en el desarrollo artístico de la ciudad de Ambato..... | 32 |
| 2.2.4. La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano..... | 33 |
| 2.3. Metodología de la Investigación..... | 35 |
| 2.3.1. Línea y Sublínea de Investigación | 35 |
| 2.3.2. Diseño Metodológico | 35 |
| 2.4. Conclusiones capitulares..... | 39 |
| CAPÍTULO 3 | 41 |
| 3.1. Delimitación espacial, temporal o social. | 41 |
| 3.1.1. Ubicación Nacional, Provincial, Cantonal, Regional..... | 41 |
| 3.2. Análisis del contexto..... | 42 |
| 3.2.1. Contexto Físico | 42 |
| 3.2.2. Contexto Urbano | 48 |
| 3.2.3. Contexto Social | 53 |
| 3.3. Diagnóstico Gráfico..... | 57 |
| 3.3.1. Delimitación zona de estudio | 57 |
| 3.3.2. Análisis general de la zona de estudio | 59 |
| 3.3.3. Análisis específico de la zona de estudio | 68 |
| 3.4. Análisis e interpretación de resultados. | 77 |
| 3.4.1. Entrevistas | 77 |
| 3.4.2. Encuestas | 81 |
| CAPÍTULO 4 | 98 |

| | |
|--|-----|
| LA PROPUESTA..... | 98 |
| 4.1. Tema | 98 |
| 4.2. Idea Generadora..... | 98 |
| 4.2.1 Eje Espacio Público..... | 98 |
| 4.2.2 Eje Cultura..... | 99 |
| 4.3. Concepto | 100 |
| 4.4. Plan Masa general | 101 |
| 4.4.1. Espacio público | 101 |
| 4.4.2. Cultura..... | 102 |
| 4.5. Anteproyecto..... | 103 |
| 4.6. Intervenciones Urbanas..... | 104 |
| 4.6.1. Espacio público | 104 |
| 4.6.2. Cultural..... | 116 |
| 4.7. Representación gráfica de la propuesta..... | 124 |
| BIBLIOGRAFÍA | 130 |
| ANEXOS | |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Clasificación del espacio público. | 19 |
| Tabla 2. Proyección poblacional para 10 años Ambato, Tungurahua. | 36 |
| Tabla 3. Ejemplares de flora y fauna características de la ciudad de Ambato. | 46 |
| Tabla 4. Uso del suelo urbano en el cantón Ambato. | 50 |
| Tabla 5. Áreas verdes y equipamientos culturales en la ciudad de Ambato. | 52 |
| Tabla 6. Superficie y Proyección de población de parroquias rurales y urbanas del cantón Ambato. | 53 |
| Tabla 7. Porcentaje de la población ocupada por sectores comerciales en la ciudad de Ambato. | 54 |
| Tabla 8. Manifestaciones culturales en la ciudad de Ambato. | 56 |
| Tabla 9. Flujo peatonal semanal en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato. | 66 |
| Tabla 10. Flujo vehicular Semanal en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato. | 67 |
| Tabla 11. Flujo de bicicletas en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato. | 67 |
| Tabla 12. Cuadro de entrevistados. | 77 |
| Tabla 13. Resultado pregunta 1 encuesta Espacio Público. | 81 |
| Tabla 14. Resultado pregunta 2 encuesta Espacio Público. | 82 |
| Tabla 15. Resultado pregunta 3 encuesta Espacio Público. | 83 |
| Tabla 16. Resultado pregunta 4 encuesta Espacio Público. | 84 |
| Tabla 17. Resultado pregunta 5 encuesta Espacio Público. | 85 |
| Tabla 18. Resultado pregunta 6 encuesta Espacio Público. | 86 |
| Tabla 19. Resultado pregunta 7 encuesta Espacio Público. | 87 |
| Tabla 20. Resultado pregunta 1 encuesta Cultura. | 88 |
| Tabla 21. Resultado pregunta 2 encuesta Cultura. | 89 |
| Tabla 22. Resultado pregunta 3 encuesta Cultura. | 90 |
| Tabla 23. Resultado pregunta 4 encuesta Cultura. | 91 |

| | |
|---|-----|
| Tabla 24. Resultado pregunta 5 encuesta Cultura. | 92 |
| Tabla 25. Respuesta pregunta 6 encuesta Cultura. | 94 |
| Tabla 26. Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 1..... | 105 |
| Tabla 27. Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 1. | 105 |
| Tabla 28. Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 2..... | 108 |
| Tabla 29. Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 2. | 108 |
| Tabla 30. Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 3..... | 111 |
| Tabla 31. Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 3 | 111 |
| Tabla 32. Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 4. | 113 |
| Tabla 33. Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 4. | 114 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1. Árbol de problemas | 12 |
| Figura 2. Ubicación en el contexto nacional, provincial, y cantonal de la zona de estudio..... | 41 |
| Figura 3. Ubicación del cantón Ambato en la provincia de Tungurahua | 42 |
| Figura 4. Temperatura máxima y mínima promedio en la ciudad de Ambato..... | 43 |
| Figura 5. Probabilidad de precipitación en la ciudad de Ambato..... | 44 |
| Figura 6. Análisis de la carta solar de la ciudad de Ambato. | 45 |
| Figura 7. Mapa de Aptitud de uso de tierras en el cantón Ambato | 47 |
| Figura 8. División territorial de las parroquias rurales del cantón Ambato. | 48 |
| Figura 9. División territorial de las parroquias urbanas del cantón Ambato. | 49 |
| Figura 10. Clasificación del suelo en las parroquias urbanas del cantón Ambato. | 51 |
| Figura 11. Áreas verdes y equipamientos culturales de la ciudad de Ambato | 52 |
| Figura 12. Porcentaje de población ocupada por sectores comerciales..... | 55 |
| Figura 13. Plataformas Urbanas de la ciudad de Ambato | 57 |
| Figura 14. Ubicación de la zona de estudio en la pieza urbana 2 de la plataforma 1..... | 58 |
| Figura 15. Delimitación final de la zona de estudio. Eje vial Lizardo Ruiz. Ambato..... | 59 |
| Figura 16. Uso de suelo de la zona de estudio en la ciudad de Ambato. | 60 |
| Figura 17. Equipamientos, espacio público y áreas verdes de la zona de estudio en la ciudad de Ambato..... | 61 |
| Figura 18. Altura de edificaciones de la zona de estudio en la ciudad de Ambato. | 63 |
| Figura 19. Llenos y vacíos de la zona de estudio en la ciudad de Ambato. | 64 |
| Figura 20. Vías y movilidad de la zona de estudio en a la ciudad de Ambato..... | 65 |
| Figura 21. Gráfico comparativo de flujos de movilidad de una semana en el eje vial Lizardo Ruiz. | 67 |
| Figura 22. Sectorización del área de estudio en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato | 68 |
| Figura 23. Ubicación del Tramo 1 y Representación gráfica de su situación actual..... | 69 |

| | |
|--|-----|
| Figura 24. Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 1 en el eje vial Lizardo Ruiz. | 70 |
| Figura 25. Ubicación del Tramo 2 y Representación gráfica de su situación actual..... | 71 |
| Figura 26. Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 2 en el eje vial Lizardo Ruiz. | 72 |
| Figura 27. Ubicación del Tramo 3 y Representación gráfica de su situación actual..... | 73 |
| Figura 28. Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 3 en el eje vial Lizardo Ruiz. | 74 |
| Figura 29. Ubicación del Tramo 4 y Representación gráfica de su situación actual..... | 75 |
| Figura 30. Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz. | 76 |
| Figura 31. Resultado pregunta 1 encuesta Espacio Público. | 81 |
| Figura 32. Resultado pregunta 2 encuesta Espacio Público | 82 |
| Figura 33. Resultado pregunta 3 encuesta de Espacio Público. | 83 |
| Figura 34. Resultado pregunta 4 encuesta Espacio Público | 84 |
| Figura 35. Resultado pregunta 5 encuesta Espacio Público. | 85 |
| Figura 36. Resultado pregunta 6 encuesta Espacio Público. | 86 |
| Figura 37. Resultado pregunta 7 encuesta Espacio Público. | 87 |
| Figura 38. Resultado pregunta 1 Encuesta Cultura. | 88 |
| Figura 39. Resultado pregunta 2 encuesta Cultura. | 89 |
| Figura 40. Resultado pregunta 3 encuesta Cultura. | 90 |
| Figura 41. Resultado pregunta 4 encuesta Cultura | 91 |
| Figura 42. Resultado pregunta 5 encuesta Cultura. | 93 |
| Figura 43. Resultado pregunta 6 encuesta Cultura. | 94 |
| Figura 44. Indicadores Fichas de investigación..... | 95 |
| Figura 45. Implantación general de las intervenciones. | 99 |
| Figura 46. Idea generadora de propuesta..... | 100 |
| Figura 47. Concepto. Tramas de ejes de trabajo para intervención..... | 101 |
| Figura 48. Diagnóstico general de la zona de estudio | 103 |
| Figura 49. Comparación corte A-B en el tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 106 |
| Figura 50. Comparación corte C-D en el tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 106 |

| | |
|---|-----|
| Figura 51. Comparación corte EF-GH en el tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 109 |
| Figura 52. Comparación corte H-I en el tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz. | 109 |
| Figura 53. Comparación corte K-L en tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz. | 112 |
| Figura 54. Comparación corte M-N en el tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 112 |
| Figura 55. Comparación corte O-P tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz..... | 114 |
| Figura 56. Comparación corte Q-R tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz..... | 115 |
| Figura 57. Intervención cultural tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 117 |
| Figura 58. Intervención cultural en tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 118 |
| Figura 59. Intervención cultural tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 120 |
| Figura 60. Tipología de corredor cultural..... | 121 |
| Figura 61. Intervención cultural en el tramo 4 del eje vial Lizardo Ruiz..... | 123 |
| Figura 62. Render frontal intervención cultural de mirador en tramo 1..... | 124 |
| Figura 63. Render superior intervención cultural de mirador en tramo 1. | 125 |
| Figura 64. Render posterior intervención cultural tramo 1. | 125 |
| Figura 65. Render lateral intervención tramo 1..... | 126 |
| Figura 66. Vista aérea de la intervención en el tramo 3..... | 126 |
| Figura 67. Render frontal del corredor cultural en el tramo 3..... | 127 |
| Figura 68. Vista lateral intervención cultural y espacio público tramo 3..... | 127 |
| Figura 69. Vista Aérea intervención espacio público tramo 4. | 128 |
| Figura 70. Render intervención tramo 4 parte final del eje vial..... | 128 |
| Figura 71. Vista frontal intervención redondel del tramo 4 del eje vial..... | 129 |
| Figura 72. Vista aérea intervención espacio público en tramo 4..... | 129 |

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

TEMA: PLAN DE REGENERACIÓN URBANA CON ENFOQUE EN EL FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, SECTOR INDUSTRIAL - ALGODONERA EN LA CIUDAD DE AMBATO.

AUTOR: Christian Rafael Estrella Cuesta

TUTORA: PhD. Andrea Medina Enríquez

RESUMEN EJECUTIVO

Ambato es una ciudad intermedia considerada uno de los nodos comerciales y económicos más importantes de Ecuador; sin embargo, el desarrollo interno de su cultura se ha visto limitado por la falta de espacios que permitan promocionarla. Esta es la razón principal que impulsa a una propuesta a partir de una investigación metodológica que estudia la relación existente entre el espacio público actual y los ciudadanos de Ambato. El proceso investigativo abarca un diagnóstico detallado de las condicionantes físico - sociales que permite entender las cualidades urbanas del sector y sus necesidades. A partir de este análisis, se propone un plan masa orientado a la recuperación del espacio público para el peatón mediante intervenciones específicas que generarán áreas de paseo y exposición artístico – culturales para la ciudad. La propuesta divide la zona de estudio en cuatro tramos con características homogéneas para intervenirlos a partir de dos ejes de trabajo: la recuperación del espacio público destinado a la circulación del peatón que permita modificar la experiencia cotidiana a partir de recorridos y cruces seguros basados en la normativa local y en los principios de la accesibilidad universal. El tercer tramo se desarrolla de forma más específica y se basa en un rediseño del espacio actual, albergando áreas que permiten la apropiación de la cultura local a través de actividades que relacionan al usuario con el contexto físico y la memoria histórica de Ambato. Finalmente, la propuesta de los cuatro tramos generara dinámicas que mantengan vivo al sector y mejoren la calidad de vida de sus habitantes.

DESCRIPTORES: cultura, espacio público, regeneración urbana.

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

**THEME: URBAN REGENERATION PLAN WITH A FOCUS ON
STRENGTHENING CULTURE AND RECOVERY OF PUBLIC SPACE,
INDUSTRIAL - ALGODONERA SECTOR IN AMBATO CITY.**

AUTHOR: Christian Rafael Estrella Cuesta

TUTOR: PhD. Andrea Medina Enríquez

ABSTRACT

Ambato is an intermediate city considered one of the most important commercial and economic centers of Ecuador; however, the internal development of its culture has been limited by the lack of spaces to promote it. That is the main reason that drives a proposal based on methodological research that studies the existing relationship between the current public space and the Ambato citizens. The research process includes a detailed diagnosis of the physical and social conditions that allow us to understand the urban qualities of the sector and its needs. Based on this analysis, a master plan is proposed aimed at the recovery of public space for pedestrians through specific interventions that will generate walking areas and cultural artistic exhibitions for the city. This proposal divides the study area into four sections with homogeneous characteristics to intervene from two work axes: the recovery of public space for pedestrian circulation that modifies the daily experience through safe routes, and crossings based on local regulations and the principles of universal accessibility. The third section is developed in a more specific way and is based on a redesign of the current space, housing areas that allow the appropriation of local culture through activities that relate the user to the physical context and the historical memory of Ambato. Finally, the proposal for the four sections will generate new dynamics that will keep the sector alive and improve the quality of life for its inhabitants.

KEYWORDS: culture, public space, urban regeneration.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación plantea estudiar la relación que existe entre el ciudadano ambateño y el espacio público existente donde se puede generar cultura como edificios públicos, plazas, parques y espacios naturales. Esta conexión con el entorno físico se ha visto debilitada por la poca apropiación del espacio y la falta de promoción de las actividades.

El centro de Ambato, actualmente la zona más transitada y la primera consolidada en la ciudad, presenta mayor déficit de espacio público de calidad, ya que su infraestructura establecida a partir de sus primeras necesidades no ha podido adaptarse a los cambios resultantes del crecimiento urbano no controlado.

El interés de realizar esta investigación se da a partir de dos condicionantes: primero conocer la situación actual del espacio público disponible para circulación del peatón en la ciudad: y la segunda es entender los factores que limitan la expresión de manifestaciones culturales en el cantón tanto a artistas como ciudadanos en general; lo que facilitará la identificación de las condicionantes físicas y sociales que restringen al usuario apropiarse de su ciudad.

La finalidad de este trabajo es repotenciar el eje vial Lizardo Ruiz, para convertirlo en un núcleo de promoción cultural, artística y comercial para la ciudad, recuperando el espacio público actual, generando animaciones urbanas a partir de nuevos puntos de relación e interés, y mejorando la calidad vida urbana del sector.

La metodología está fundamentada en una investigación de carácter cualitativo y cuantitativo, en donde se plantea un nivel descriptivo y exploratorio.

El capítulo I se analiza el problema a diferentes escalas hasta llegar al contexto actual de la ciudad de Ambato.

El capítulo II consta de los antecedentes que fundamentarán el desarrollo de la investigación, abarcando el espacio público en un análisis teórico conceptual. En el estado del arte se examinan trabajos de investigación con un enfoque similar a la finalidad de este trabajo que permitan comprender la metodología utilizada para abordar la problemática en su contexto.

El capítulo III parte de un estudio general del casco urbano hasta profundizar en el área de estudio con un análisis que permite identificar los factores físicos y sociales significativos que están condicionando el área a intervenir.

Finalmente, el capítulo IV contiene la propuesta que se da a partir de estrategias que responden a cada uno de los resultados obtenidos en los diagnósticos de contexto urbano actual.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA.

1.1. Contextualización

¿Qué entendemos por ciudad? No existe un concepto único que la defina, podemos reconocerla como un sistema o conjunto de elementos físicos que hacen posible el paseo y el encuentro, es la representación física de la expresión colectiva y de la diversidad cultural y social. Con el paso del tiempo, las ciudades se van constituyendo en la propia memoria de la sociedad, la misma que se manifiesta en sus calles, plazas, monumentos, arquitectura y el Espacio Público en general.

Por tradición, en nuestras ciudades el Espacio Público se ha proyectado como el “espacio de la expresión y apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva” (Perahia, 2007). Este espacio es el que forma la identidad de una ciudad dotándola de carácter propio, por el que se puede reconocerla y habitarla.

El espacio público es un elemento fundamental de lo urbano y a su vez funciona como indicador cuando la ciudad está en crisis. Un espacio público en malas condiciones, escaso o privatizado puede interpretarse como el reflejo de una ciudad segregada, ya que no existen los espacios adecuados para que la gente pueda interrelacionarse entre sí y las barreras de la ideología, religión y situación económica puedan romperse. El diseño adecuado de estos espacios responde a los derechos de libertad de expresión artística y empoderamiento cívico de las personas.

Según Naciones Unidas (2015) el impacto de mantener un espacio público en buenas condiciones puede reflejarse en el decrecimiento de las tasas de delincuencia y violencia en la

ciudad. Un espacio público seguro es responsabilidad directa de las autoridades locales, sin embargo depende también de la participación ciudadana y del sector privado.

Los espacios públicos deben ser concebidos como áreas multifuncionales para el desarrollo social, económico y cultural. El espacio público bien administrado puede generar un valor económico considerable, beneficiando directamente a las residencias cercanas ya que está comprobado que su diseño adecuado y planificado aumenta la confianza de inversión. De igual forma, considerar al espacio público como una opción de negocio para la regeneración urbana puede convertir a las ciudades en motores de desarrollo social y económico. (Naciones Unidas, 2015a)

En la actualidad, organizaciones como Las Naciones Unidas han desarrollado y promovido políticas de espacio público para ayudar a las ciudades con la gestión del mismo, donde se invita a las autoridades locales a facilitar el uso de los espacios públicos de las ciudades, como calles, parques y mercados con el objetivo de fomentar la convergencia social, cultural, económica y ambiental, de manera que todos los ciudadanos tengan espacios públicos en un entorno socialmente justo y en el marco de condiciones ambientales resilientes. (Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, 2011)

1.1.1. América Latina

Las ciudades de Latinoamérica con el paso del tiempo están expuestas a perder su estructura morfológica propia y al no tener un plan que permita ordenar este crecimiento, la ciudad se expande sin pensar en las consecuencias futuras. Según Paquette (2020) en los últimos 10 años, las autoridades de toda la región latinoamericana han estado promocionando el modelo de ciudad más denso y compacto con la finalidad de alcanzar los objetivos de sostenibilidad urbana (párr. 2). La mayoría de sus políticas actuales, así como los principales ejes de sus

planes de desarrollo urbano están influenciados por las agendas internacionales de desarrollo sostenible, especialmente la Nueva Agenda Urbana impulsando el control de la expansión urbana y promoviendo ciudades más inclusivas.

Una de las características más comunes en las urbes latinoamericanas es que se puede identificar un deterioro y afectación en sus zonas centrales por procesos de despoblamiento y desuso (Audirac, 2014, pp. 28-46). En la región se han planteado grandes proyectos urbanos de reutilización pero no han logrado constituirse como tendencia en su urbanismo (Paquette, 2020, párr. 4).

Actualmente, las ciudades latinoamericanas atraviesan una crisis de espacio público no solo por sus antecedentes históricos sino también por el crecimiento urbano reciente. Sus cascos históricos representan una parte pequeña de su territorio en comparación a la zona urbana que ha evolucionado en los últimos años. Este desarrollo ha a pesar de promover la densificación y el crecimiento difuso de varios sectores, no ha creado espacio público suficiente.

Borja y Muxí (2001) señalan, “hay una crisis del espacio público en sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva, en cada zona o barrio, y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana” (parte V).

Este riesgo al que está expuesto el espacio público tiene efectos en el contexto urbano inmediato como:

- **El deterioro del paisaje urbano** que reduce el interés en la ciudad, convirtiendo a las calles en espacios inseguros ya que se pierde la circulación activa del peatón.

- **Los equipamientos colectivos se convierten en espacios aislados** entre sí, no existen relaciones entre equipamientos y se desaprovecha las economías generadas a partir de la aglomeración en el espacio público.
- **Cambio de usos del patrimonio existente** con el paso del tiempo.

Existen diversos factores que pueden fomentar la cohesión social en el espacio público, uno de ellos es la cultura, que tiene el poder de transformar ciudades en lugares inclusivos y seguros. La cultura refleja el comportamiento de los habitantes de un determinado lugar por lo cual constituye un elemento de identidad urbana, desarrollo e integración. Cuando el espacio público funciona como un espacio de intercambio de expresiones culturales multidisciplinares es posible reconocer la identidad de una sociedad y de esta forma dignificar a un grupo de personas. En América Latina se ha visto su aplicación a partir de proyectos culturales, donde se ha demostrado que la cultura puede ser una herramienta que crea vínculos entre las personas de diversos puntos de una ciudad y de esta manera facilitar la integración colectiva (EU-LAC Foundation, 2015).

Es importante rescatar la revalorización que ha tenido el espacio público por parte del urbanismo en Latinoamérica, donde se han aplicado estrategias como la recuperación del carácter cultural en los centros donde se generan las dinámicas urbanas, la rehabilitación del patrimonio arquitectónico, la rehabilitación de determinados tejidos urbanos, la peatonalización de calles, la consideración del mobiliario urbano, y el planteamiento de desarrollos urbanos que consideren al espacio público como un elemento estructurante de ciudad (Borja & Muxí, 2001).

1.1.2. Ecuador

En el contexto nacional, el espacio público se ha caracterizado por ser un lugar que alberga sin discriminación a las diferentes manifestaciones culturales que se dan en el país; sin

embargo, no ha sido un tema prioritario al momento de la planificación urbana por parte de los municipios, para los que el sistema vial o la privatización del mismo ha generado más importancia, a tal punto de favorecer intereses individuales sobre el colectivo.

Al analizar el espacio público en el Ecuador, podemos destacar que existe una cantidad representativa de espacios verdes disponibles en sus ciudades. El Instituto Nacional de Estadística y Censos (2017) indica que el índice verde urbano en nuestro país es de 13,1 m² por habitante, superando el rango sugerido por la Organización Mundial de la Salud que es de 9 m² por habitante. Este indicador ha permitido que nuestra capital se ubique entre las 10 ciudades con el índice verde urbano más alto de América Latina.

Por otra parte, un aspecto preocupante es la inseguridad en las calles. Esta particularidad está presente en algunas de las urbes más importantes del país donde la problemática condiciona directamente las relaciones entre el ciudadano y el espacio público parcial o total.

Según León & Naranjo (2005) entre los problemas que podemos identificar a nivel de país sobre el espacio público tenemos:

- **Privatización del espacio público** donde los municipios han permitido la apropiación inadecuada de bienes públicos.
- **Creación de urbanizaciones cerradas** que aparecen como respuesta a los problemas de seguridad, definiendo sus áreas a partir de grandes muros que limitan la interacción de las personas y su campo visual provocando un espacio público excluyente y segrega las zonas populares. En algunas ciudades se limita la libre circulación del peatón.
- **Ocupación del espacio público como parqueaderos privados;** un gran número de empresas privadas disponen de la ocupación ilegal del espacio público para ofrecer a sus clientes un lugar para parquear sus automóviles que en la mayoría de ocasiones

interrumpen el desplazamiento al ocupar las vías de circulación, veredas y pasos peatonales (p.22).

- **Obstaculización del espacio público por parte de entidades públicas y privadas** donde locales comerciales disponen de las aceras para colocar publicidad o productos a la venta; en el caso de las entidades públicas se remite al diseño urbano en la ciudad al disponer de elementos y mobiliario urbano interrumpiendo la circulación peatonal
- **Obstaculización por venta informal** en los sectores comerciales donde no existe una normativa que regule esta práctica ilegal.
- **Obstaculización por mobiliario urbano** que interrumpen la circulación peatonal por las aceras sea el caso de postes de luz, basureros, elementos de la red eléctrica local, entre otros. (pp. 20-25)

Los municipios ecuatorianos cuentan con instrumentos y políticas sobre el espacio público, pero no consideran que la participación de la comunidad en la apropiación del espacio público debe ser constante y activa. En las últimas décadas se han propuesto y realizado ciertas obras enfocadas en la recuperación del espacio público, no obstante se les ha otorgado características de carácter privado sobre el público. Un claro ejemplo es el Malecón 2000 en Guayaquil, el Parque Itchimbía en Quito, entre otros lugares donde se limitan el acceso al público en general, se restringen usos y hasta se vigilan las acciones (Cueva, 2010).

En ciudades como Quito, la gestión el espacio público ha utilizado programas y proyectos relacionados a la cultura con el objetivo de construir una ciudad más sostenible (El Comercio, 2016). El principio de estas iniciativas ha sido transformar la ciudad en espacios más atractivos para la comunidad, impulsando la participación ciudadana activa para generar apropiación del espacio público de forma lúdica y creativa.

Varios autores han intentado clasificar el espacio público, sin embargo sus tipologías varían de acuerdo con el contexto donde se encuentre y las condicionantes de las mismas. Andrade et al. (2018) argumenta:

En el Ecuador, por tener cuatro regiones naturales, resulta factible el proponer una clasificación macro a nivel nacional, por tamaño y radio de influencia, que permita establecer criterios generales y, por ende, comparar distintas ciudades; y clasificaciones tipológicas por función ajustadas a las zonas ya que el paisaje, morfología y cultura propias de la costa, sierra, oriente y Galápagos determinaran las tipologías y actividades que se dan en cada uno de los espacios públicos. (p.11)

Como ciudadanos debemos reconocer que el interés por resolver problemas de nuestra comunidad ha disminuido, por lo que es importante y necesario que como habitantes de un mismo lugar revaloricemos los espacios de encuentro y convivencia, y empecemos a apropiarnos más de los espacios físicos disponibles en nuestras ciudades para ser creadores de animación urbana y participar activamente en la planificación, diseño y ejecución del espacio público.

1.1.3. Ambato

Ambato es capital de la Provincia de Tungurahua, se localiza en el centro del país en la región interandina y es considerada un eje importante para el desarrollo económico en la región. La morfología de la ciudad se ha visto condicionada por sus condiciones geográficas y su carácter comercial. La falta de planificación que ordene el crecimiento acelerado ha originado varios problemas que se contradicen los criterios de sostenibilidad urbana (Medina & Estrella, 2020).

Ambato comparte las problemáticas que se han mencionado a nivel de país, sin embargo su mayor dificultad es la ausencia de espacio público adecuado para la paseabilidad, por esta razón el ciudadano ha limitado su interacción con contexto físico inmediato.

En un principio el centro de la ciudad no fue pensado para el crecimiento que ha logrado hoy en día, los equipamientos públicos y de educación se concentraban en el casco central donde el espacio público disponible para la circulación ya era insuficiente. Este problema se ha mantenido hasta la actualidad siendo uno de los factores que influyen en la movilidad de sus ciudadanos en esta centralidad.

Las dinámicas urbanas a partir del espacio público en la ciudad son ausentes, se remiten a la permanencia sobre la superficie física que a pesar de no contar con las dimensiones adecuadas, en su mayoría se encuentran obstaculizadas por elementos de mobiliario urbano. El desarrollo de nuevos proyectos arquitectónicos en la ciudad exige una intervención urbana en su contexto físico inmediato específicamente el espacio público, sin embargo, las soluciones que se plantean no están pensadas en mejorar su calidad, simplemente se limitan a rodear la nueva infraestructura y no invitan al usuario a transitarlo.

El centro de Ambato al ser la primera zona consolidada en la ciudad es la que presenta mayor déficit de espacio público de calidad, ya que por su infraestructura establecida a partir de sus primeras necesidades, no se han podido adaptar a los cambios resultantes del crecimiento urbano no controlado. Hasta la actualidad, han sido escasas las intervenciones que se han realizado en este tipo de espacios, la gestión pública no ha priorizado programas y proyectos enfocados a la recuperación del espacio público en una ciudad con un gran legado histórico donde se podría utilizar la cultura para recuperar y rediseñar espacios que promuevan la integración social.

Un dato importante sobre la ciudad es que Ambato es conocida como la ciudad jardín del Ecuador sin embargo al analizar los espacios públicos y áreas verdes disponibles en la ciudad, encontramos que su índice verde urbano se encuentra al mismo nivel que el mínimo sugerido por la Organización Mundial de la Salud, obteniendo un 9,22% como resultado (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2017).

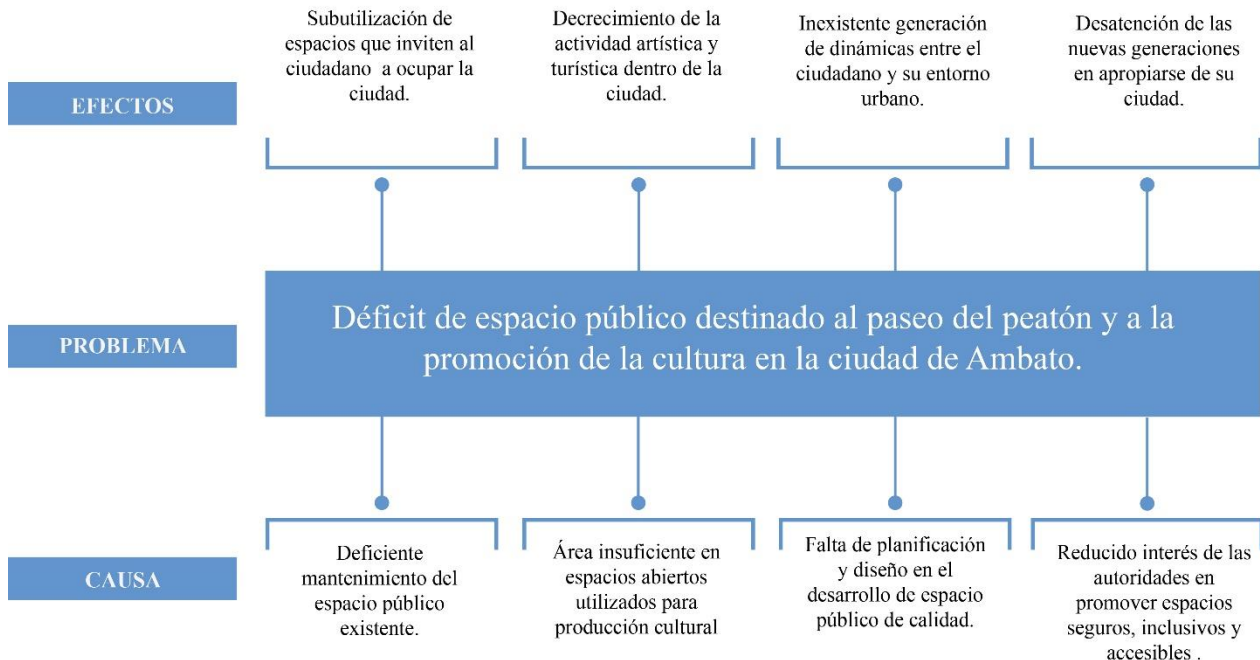
Medina & Estrella (2020) señalan que la falta de áreas verdes es consecuencia de una no priorización del espacio público, una masiva movilidad vehicular, un desarrollo de sectores “monofuncionales” estructurados en urbanizaciones cerradas, y también de una planificación urbana que no aplica el principio de “derecho a la ciudad”. (p. 9)

En la actualidad, la cultura de los ciudadanos se enfoca completamente en las actividades de carácter comercial, desvalorizando la cultura como un eje de desarrollo social y económico; por otro lado, el bienestar los ciudadanos no ha sido prioridad para las administraciones locales, por lo que es necesario replantear estrategias que incrementen las superficies verdes y prioricen el espacio público de calidad, ya que un espacio público deficiente no solo contribuye a la redistribución social sino que refuerza las relaciones anómicas e incentiva los comportamientos incivilizados respecto a los equipamientos y servicios urbanos disponibles.

1.2. Formulación del problema

Figura 1

Árbol de problemas



Nota: Elaboración propia.

1.2.1. Descripción de la problemática según el árbol del problema.

Ambato es una ciudad que destaca por las manifestaciones culturales a través de la historia, el desarrollo de la ciudad a partir de un desastre natural ha significado parte de la identidad para sus habitantes. Su patrimonio físico está dispuesta en varios puntos de la ciudad.

Uno de los problemas urbanos que se puede identificar en la ciudad es el deficiente estado del espacio público destinado a la circulación del peatón especialmente en el casco urbano. La infraestructura peatonal no ha presentado modificaciones considerables que permitan adaptarla a las nuevas necesidades espaciales y sociales.

En los últimos años, la falta de atención de las autoridades por promover el desarrollo de espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles ha desencadenado en el poco interés por parte de las nuevas generaciones en apropiarse de los espacios existentes en la ciudad, reduciendo la participación ciudadana en los lugares de encuentro y el interés externo por incluir a la ciudad como un referente para el desarrollo y promoción de la cultura en espacios abiertos.

La demanda de todo tipo de actividades relacionadas a las expresiones culturales del cantón se ha visto suspendida por el área insuficiente en los espacios destinados a la producción cultural; esto afecta directamente al desarrollo económico y social de Ambato limitando la oferta de propuestas culturales locales y extranjeras ocasionando un decrecimiento importante de la actividad artística y turística de la ciudad.

Actualmente la falta de planificación y diseño al momento de desarrollar intervenciones o rehabilitaciones de espacio público en el casco urbano se ha visto reflejada en la ausencia de animaciones urbanas, ya que las relaciones que se generan entre el peatón y el espacio público disponible son bajas.

Como conclusión al no existir espacios con características adecuadas para la realización de actividades de arte y cultura, y al identificar una falta de apropiación del espacio público por parte del ciudadano, surge la idea de recuperar el espacio existente con el objetivo de impulsar el interés por la cultura e historia de Ambato, reactivar su turismo y revalorizar las relaciones del ciudadano y su entorno.

1.3. Planteamiento del problema

¿Qué estrategias se deben considerar para proponer un plan de regeneración urbana que permita recuperar el espacio público y fortalecer la cultura de la ciudad en el Sector Industrial Algodonera?

1.3.1. Preguntas de Investigación

- ¿Cuál es el estado actual del espacio público en la ciudad de Ambato?
- ¿Qué tan paseables son las zonas del casco urbano de Ambato?
- ¿Qué tipo de espacios pueden fortalecer el desarrollo cultura en la ciudad?
- ¿Cómo es la relación del ciudadano con el espacio público disponible?
- ¿Qué tipo de actividades culturales temporales pueden transformarse en estrategias permanentes para ser implementados en el proyecto?

1.4. Justificación

Ambato es una ciudad conocida como Jardín del Ecuador, posee varios atractivos culturales y turísticos con gran carga histórica, sin embargo se caracteriza por ser un eje comercial para la provincia y el país por lo que su patrimonio tangible e intangible no son aprovechados en su totalidad, alterando directamente el crecimiento cultural y turístico de la ciudad, a tal punto de ser considerada una ciudad de paso.

Al reconocer una gran variedad de enfoques culturales en la ciudad, surge el interés de intensificar la presencia de espacio público adecuado que permitan desarrollar este tipo de actividades, incrementando el interés de la ciudadanía por ser parte activa de la memoria histórica de su ciudad.

El sector de la Industrial Algodonera, al ser catalogada como una zona que necesita un tratamiento de conservación o rehabilitación según la normativa local, se presenta como una oportunidad de intervención que permita fortalecer las relaciones del ciudadano con su contexto físico promoviendo el desarrollo de animaciones urbanas que en la actualidad son nulas. Esta solución basada en intervención urbana y planificación territorial significa un cambio en las dinámicas culturales locales y en la calidad de vida de su gente.

Los beneficiarios directos de este proyecto son los habitantes del sector y las personas que lo circulan de forma cotidiana, sin embargo, el impacto de esta transformación urbana favorece a la ciudadanía en general mediante un espacio público recuperado y rehabilitado con las características necesarias para posibilitar el paseo de forma segura e inclusiva; que al mismo tiempo, busca incrementar la actividad turística de Ambato, donde los espacios puedan adaptarse a las nuevas propuestas de desarrollo cultural y económico, y de esta forma lograr la modificación de la perspectiva local y externa al punto de revalorizar la oferta existente.

Las prácticas ciudadanas que se impulsen a través del proyecto pueden convertirse en acciones permanentes y sustentables que motiven al cambio colectivo y validen un pensamiento crítico sobre su entorno actual tomando en cuenta que cada uno forma parte de los actores sociales involucrados.

Finalmente, al ampliar las ofertas socio culturales, los ciudadanos tendrán mayores oportunidades de apropiarse de su ciudad, formando parte de las nuevas manifestaciones culturales no solo locales sino a una escala mayor, de nuevas formas de interacción con entorno inmediato y encontrar un espacio que reúna las condiciones necesarias para desarrollar todo tipo de actividades que en la actualidad están limitadas.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Desarrollar un plan de regeneración urbana que contribuya al fortalecimiento cultural y artístico de la ciudad de Ambato, a través de varias estrategias urbanas como: la revitalización, la reutilización de edificaciones y la recuperación del espacio público y el paisaje urbano, en el sector de la Industrial Algodonera parroquia San Francisco de la ciudad de Ambato.

1.5.2. Objetivos específicos.

- Diagnosticar las condicionantes urbanas y arquitectónicas del contexto actual del sector a partir de un análisis grafico que permite identificar sus necesidades y los posibles puntos de intervención.
- Determinar las necesidades espaciales y funcionales para la recuperación del espacio público del eje vial conformado por la calle Lizardo Ruiz desde su intersección con la calle Montalvo hasta el inicio del puente Juan León Mera para convertirlo en espacio donde el peatón y el arte sean los protagonistas.
- Generar espacios de encuentro culturales-artísticos a partir de estrategias urbanas que posibiliten la recuperación de edificaciones y espacios en desuso formando una red de detonantes culturales a lo largo del eje vial.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamentación teórica – Conceptual

2.1.1. Fundamentación Conceptual

2.1.1.1. Urbanismo

La arquitectura y el urbanismo están fuertemente vinculados, sin embargo el urbanismo como disciplina data su origen desde hace 200 años aproximadamente. El urbanismo se ha hecho presente en nuestra historia desde que el ser humano decidió organizar sus espacios de forma consiente. Se lo puede definir como una disciplina que se encarga del estudio, y planificación de las ciudades. Su significado puede cambiar pero comúnmente se refiere a la acción por parte del hombre de urbanizar (Arquitectura Pura, 2019).

Otra forma de definirlo indica que el urbanismo es un conjunto de disciplinas que se encargan directamente de diagnosticar, comprender e intervenir los asentamientos humanos, utilizando la geografía urbana con el objetivo de comprender los procesos urbanos y planificar intervenciones que revaloricen el espacio (Taboada, 2016).

2.1.1.2. Regeneración urbana

La regeneración urbana es un concepto que está asociado a la rehabilitación urbana, utilizándolos en algunos casos como expresiones sinónimas. Podemos definirla como un mecanismo de transformación de las áreas urbanas ubicadas en el centro de las ciudades, el cual permite invertir un proceso de declive económico y social a partir de una intervención donde predomina la acción pública (United Nations Habitat, 2016).

Para Pasquette (2020) los procesos de regeneración urbana son importantes dentro de las estrategias que se enfocan a la sostenibilidad. Aporta a la reconstrucción de la ciudad sobre

si misma optimizando los servicios y equipamientos existentes y facilitando la diversificación de usos de suelo.

Finalmente podemos concluir que la regeneración urbana agrupa los factores sociales, políticos, económicos, ambientales y urbanos con el objetivo mejorar la calidad de vida, recuperar la funcionalidad y revitalizar la trama urbana de los centros consolidados donde se la aplique (Miramontes, 2015).

2.1.1.3. Espacio Público

Analizando las diferentes definiciones sobre este tema, las Naciones Unidas (2015) señalan al espacio público como “un lugar de propiedad o uso público, accesibles y sin afán de lucro, donde se incluyen a las calles, los espacios abiertos donde transita el peatón y cada una de las infraestructuras públicas” (p. 1). El espacio público es el lugar donde se materializan las relaciones de sus habitantes, funciona como un elemento decisivo no solo para la imagen urbana, sino también para el desarrollo de actividades y movilidad de los ciudadanos.

Se puede decir que una ciudad esta segregada cuando su espacio público es escaso o se encuentra configurado incorrectamente, ya que no se da lugar a que sus habitantes puedan interactuar. Por otro lado se puede llegar a considerar al espacio público como una importante herramienta de redistribución e integración social, siempre y cuando su diseño responda a las necesidades urbanas de su contexto (Borja, 2000).

El espacio público comprende un área abierta en la trama urbana que puede estar orientada a la recreación, encuentro, descanso e intercambio. Esta determina la centralidad de una ciudad, organiza su circulación y aumenta el atractivo del paisaje urbano. A partir de sus características podemos clasificarla en:

Tabla 1

Clasificación del espacio público.

| Espacio | Descripción |
|-----------------|--|
| Plaza | Está enmarcada por edificaciones, funciona como área pública de estar y de intercambio social, con alto significado simbólico y conmemorativo. Por su función pueden ser centrales, cívicas o de mercado. |
| Plazuela | Se asocia casi siempre con una construcción religiosa que la antecede a manera de atrio. Son piezas urbanas históricas y de alto valor cultural. |
| Parque urbano | El área verde es su componente fundamental. Cuenta con mobiliario urbano y piezas de carácter ornamental y conmemorativo. Según su escala y tamaño forma parte de la centralidad de la ciudad. |
| Paseo arbolado | Es lineal y concebido para la circulación peatonal, corre paralelo al sistema vial. Lo caracteriza la existencia de vegetación y amplias secciones y contiene mobiliario urbano y elementos ornamentales y conmemorativos. |
| Microparque | Se establece en un espacio residual o parcela que perdió su edificación. Se localiza en medio de una manzana o en una esquina. Posee el mismo carácter y destino que el parque urbano. |
| Parque infantil | Diseñado con mobiliario y equipamiento mecánico adecuado para los niños, suele estar cercado para garantizar su seguridad. Además, posee arbolado, jardinería y mobiliario urbano. |
| Aceras | Superficie pavimentada elevada a la orilla de una calle destinada a la circulación de los peatones. |
| Vía Pública | Destinada al desplazamiento de vehículos y personas en la ciudad. |

Nota: Adaptado de El Espacio Público en el Centro Histórico de La Habana, por Plan Maestro, 2013.

2.1.1.4. Planificación urbana

La planificación urbana aparece como un mecanismo que permite plantearse los desafíos que enfrentan las ciudades. Se la puede definir como un proceso de toma de decisiones

dirigidas a alcanzar objetivos de carácter social, económico, cultural y ambiental a partir de estrategias que promuevan la compacidad (Mundo Constructor, 2021).

La planificación urbana aporta al crecimiento de las ciudades de manera ordenada; de igual forma favorece a la economía urbana, todo esto se concreta en planes urbanísticos que permiten anticipar a los acontecimientos que se puedan desarrollar.

2.1.1.5. Accesibilidad universal

El concepto de accesibilidad universal ha evolucionado con el paso del tiempo, en un principio hacía referencia solamente a los espacios físicos, pero en la actualidad se ha logrado llevar este concepto a objetos, herramientas, dispositivos entre otros.

La accesibilidad universal es una estrategia de diseño que deben cumplir los entornos para garantizar su acceso de forma segura y eficiente a todas las personas. Para que un espacio pueda considerarse accesible debe ajustarse a los requerimientos funcionales y dimensionales que garanticen su utilización autónoma para personas que presenten algún tipo de limitación física (Fundación CASER, 2015).

El diseño universal es la actividad que proyecta este tipo de entornos, objetos y servicios desde su origen con el objetivo de cumplir siete principios: uso universal, flexibilidad, uso simple y práctico, información que sea entendible, tolerancia al error, mínimo esfuerzo físico, tamaño apropiado de proximidad y utilidad (Fundación Bensadoun - Laurent, 2021).

2.1.1.6. Cultura

Según la UNESCO (1982) la cultura puede definirse como “un conjunto de las cualidades distintivas, materiales e intelectuales que caracterizan a una sociedad o un conjunto específico de personas. La cultura engloba los modos de vida, sus manifestaciones a través de

las artes y literatura, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias” (p. 1).

La cultura nos permite reflexionar sobre nosotros mismo, nos convierte en seres racionales y críticos, compartimos valores y consideramos opciones, podemos expresarnos y tomar conciencia propia (UNESCO, 1982).

La cultura puede definirse no solo como la actividad humana, es también el producto de esa actividad donde representa al conjunto de maneras de pensar y de vivir, las cuales se las identifica con el nombre de civilización. En esta están comprendido el lenguaje, el arte, la ciencia, el derecho, entre otras (Altieri, 2001).

“La cultura es algo vivo, está formada por elementos que han sido heredados del pasado como por influencias del exterior que se han adoptado con el paso del tiempo e innovaciones inventadas localmente. La cultura tiene funciones sociales, como proporcionar una estimación de sí mismo, condición fundamental para cualquier tipo de desarrollo sea colectivo o individual” (Verhelst, 1992, como se citó en Molano, 2007).

2.1.1.7. Identidad Cultural

Al hablar de identidad cultural, nos referimos a un sentido de pertenencia de un grupo determinado con el cual compartimos hábitos, cualidades, experiencias y convicciones. Es ese sentido de formar parte de un sector que generalmente puede estar localizado. Podemos decir que la identidad solamente será posible a partir de un patrimonio cultural real, cuya existencia es independiente de su valor; esta identidad supone que los individuos puedan reconocerse en su contexto físico y social de forma histórica. (Bákula, 2000, como se citó en Molano, 2007).

La identidad cultural no es un elemento inmutable, al contrario, está sujeta a cambios que se dan a partir de factores externos o de su relación con el patrimonio existente; la misma que no puede existir sin la capacidad de identificar el pasado (Molano, 2007)

2.1.1.8. Urbanismo Participativo

La participación ciudadana en el desarrollo de la planificación es el conjunto de procesos en los que diversos grupos e intereses se agrupan con el objetivo de que se pueda cumplir una meta colectiva. De esta forma podemos definir al urbanismo participativo bajo un concepto de compromiso entre el estado y la sociedad dentro de un sistema de gobernanza donde los habitantes colaboran con sus ideas y puntos de vista y evalúan el desarrollo de la planificación territorial y su espacio público (IMPLAN, 2014).

2.1.2. Fundamentación Legal

Es importante destacar que dentro del marco normativo del país, existen leyes locales, nacionales e internacionales que promueven y garantizan el acceso a espacio público de calidad.

2.1.2.1. Constitución del Ecuador

Dentro del capítulo II, referente a los derechos del buen vivir, sección cuarta se menciona:

Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

2.1.2.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Objetivo 11 referente a ciudades y comunidades sostenibles busca conseguir que las comunidades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Tomando en cuenta que más de la mitad de la población vive actualmente en zonas urbanas, este objetivo plantea en una de sus metas para 2030 lo siguiente:

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad. (Naciones Unidas, 2015b)

2.1.2.3. Plan Nacional de Desarrollo.

El Plan Nacional del Buen Vivir es el principal instrumento del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa cuyo objetivo es aportar con el cumplimiento progresivo de los derechos constitucionales, los objetivos y disposiciones del régimen de desarrollo a través de la implementación de políticas públicas, y los programas, proyectos e intervenciones que se detallan en este. Dentro de las políticas que plantea se encuentre:

1.8. Garantizar el acceso a una vivienda adecuada y digna, con pertinencia cultural y a un entorno seguro, que incluya la provisión y calidad de los bienes y servicios públicos vinculados al hábitat: suelo, energía, movilidad, transporte, agua y saneamiento, calidad ambiental, espacio público seguro y recreación. (SENPLADES, 2017)

Por otro lado, el Plan Nacional de Desarrollo (2017) garantiza que el espacio público y las áreas verdes serán los elementos estructurales de la vida comunitaria en la ciudad, donde se asegurará su rol como lugares seguros de interrelación y de desarrollo en cuanto a actividades de ocio y esparcimiento (p.32).

2.1.2.4. Plan de Ordenamiento territorial Ambato 2020

Dentro de las normativas locales, el PDOT cantonal en su capítulo decimo primero denominado Del Espacio Público determina:

Art. 87. Definición y componentes. - La estructura del espacio público está conformada por el conjunto de áreas y elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales que demandan la presencia importante del peatón. Estas áreas están asociadas a los sistemas viales, de transporte y equipamientos, su presencia y calidad sirven para mejorar las condiciones ambientales, propiciar el encuentro de los ciudadanos y consolidar zonas residenciales.(Concejo Cantonal de Ambato, 2009)

El Plan de Ordenamiento Territorial de Ambato (2009) establece los elementos principales y complementarios del espacio público:

- **Elementos principales:** Parques, plazas, plazoletas, escenarios deportivos, culturales y al aire libre, bulevares, malecones, túneles, estacionamientos públicos, calzadas, aceras, puentes peatonales, escalinatas, parterres, redondeles, puentes vehiculares, viaductos, monumentos, murales, fuentes ornamentales, esculturas, inmuebles individuales, accidentes geográficos, cubiertas, fachadas, pórticos, retiros frontales, cerramientos.
- **Elementos complementarios:** mobiliario urbano de comunicación, ambientación, organización, salud e higiene, servicios, recreación, seguridad, nomenclatura y señalización. (p.84)

2.1.3. Fundamentación Teórica

2.1.3.1. Manual de Accesibilidad Universal

La accesibilidad es el conjunto de características que deben disponer los espacios urbanos, edificaciones, productos o servicios para garantizar su uso en condiciones de igualdad,

seguridad y autonomía por todas las personas. Se puede determinar que existe una buena accesibilidad cuando pasa desapercibida por los usuarios, siendo este un valor agregado al diseño final, liberando su acceso a toda la población. (Boudeguer et al., 2010)

El concepto de accesibilidad ha venido transformándose con el paso del tiempo hasta generar un nuevo enfoque con respecto a la concepción de espacios y objetos de una forma inclusiva, apareciendo el diseño Universal como mecanismo de desarrollo de productos para que sean utilizables por cualquier tipo de personas.

En este manual se definen las características espaciales del entorno urbano a partir de dimensiones suficientes que faciliten el acceso de todo tipo de personas a los espacios habitables tomando en cuenta los factores que favorecen a la movilidad.

Un tema importante para el desarrollo de este trabajo de investigación es la accesibilidad en el espacio público donde se determinan los indicadores físicos que permitirán diseños universales al momento de intervenir en la zona de estudio. Los elementos que se definen en el manual corresponden a dimensiones y materialidad de aceras, cruces peatonales y mobiliario urbano.

2.1.3.2. Manual de aceras intersecciones, tipos de calle y redes peatonales.

La finalidad de este estudio es facilitar la circulación de los peatones en los espacios públicos, tomando en cuenta que uno de los criterios más importante al momento de diseñar intersecciones y carreteras es considerar a las personas con discapacidad o movilidad reducida, niños y ancianos y promover su tránsito de forma cómoda, continua y segura.

Para favorecer la circulación y crear espacios incluyentes y seguros debemos considerar:

- Los espacios de circulación peatonal no deben estar obstaculizados.

- Generar recorridos con continuidad.
- Señalizarlos adecuadamente.
- Considerar los elementos de sombra y espacios que faciliten el descanso.
- Garantizar trayectos seguros incluyendo los cruces.

Para que la calle facilite el desarrollo de múltiples actividades se considerarán los siguientes enunciados:

- Aceras con dimensiones suficientes: Al momento de diseñar las aceras tomar en cuenta las franjas de circulación, franja de servicios, franja de protección y una franja de fachada, de esta forma el diseño puede facilitar el desarrollo de todas las actividades a parte de la circulación.
- La acera nunca debe ser menor que la calzada. Para ello se seguirá la siguiente regla: la suma de las aceras y refugios peatonales será siempre mayor o igual al 50% del ancho de la calle. Mientras la vía sea más grande, la acera deberá aumentar sus dimensiones. A medida que la acera crece, la calle no siempre lo hace tanto en los trayectos rectos y especialmente en los cruces.
- El cruce será siempre a nivel, para lo cual se utilizarán rampas o plataformas de nivelación del área de cruce para que lo puedan hacer personas en sillas de ruedas o coches de bebés (Hurtado, 2011).

2.1.3.3. La ciudad paseable.

En este libro se identifican los factores arquitectónicos y urbanos que influyen de forma directa en la circulación de los peatones dentro de la ciudad, de igual forma se presenta como una guía que considera a los peatones dentro del planeamiento y planificación urbana al igual que en el desarrollo de proyectos arquitectónicos, con el objetivo de impulsar el desplazamiento en la ciudad a pie como acción sostenible, económica y saludable.

Es necesario reconocer tres puntos que se detallan en el libro: primero con respecto a densidades, donde se busca lograr densidades bajas que permitan el desarrollo de las actividades cotidianas más básicas a pie evitando las largas distancias donde se recurre al automóvil; seguido de la complejidad de usos de suelo como principio de una ciudad sostenible, promoviendo la mayor combinación de usos descartando las zonas monofuncionales que impiden a los ciudadanos cubrir sus necesidades sin el uso de medios de transporte motorizados; y finalmente el tejido urbano y su textura, donde señalan la necesidad de cambiar la tendencia de privatizar el espacio público.

Pozueta et al., (2009) recomiendan un conjunto de acciones que se pueden tomar en cuenta para considerar al peatón en la ciudad, entre las que destacan:

- Tomar en cuenta la calidad del espacio público como parte del proyecto arquitectónico en el espacio donde se lo esté desarrollando.
- Promover la combinación de usos en los edificios que permita garantizar dinámicas permanentes a lo largo del día reduciendo la distancia entre actividades.
- Impulsar el aumento de superficie para la circulación peatonal dentro de los o en sus fachadas con el objetivo de mejorar su imagen urbana.
- Evitar los elementos que puedan obstaculizar los accesos rodados.
- Lograr el mayor grado de vigilancia natural desde un edificio hacia el espacio público planeando usos internos, disposición de volúmenes, accesos, etc.
- Configurar las fachadas con el objetivo de aprovechar su capacidad de protección y resguardo frente a las dificultades climáticas.
- Potenciar la transparencia entre el espacio público y el borde privado en planta baja para favorecer el atractivo visual en cada uno de los recorridos.

- Utilizar gran variedad de texturas y materiales al momento de concebir un edificio lo cual enriquecerá la imagen urbana y generará interés en la edificación.
- Diseñar la planta y la fachada de los edificios y utilizar materiales, texturas y colores que enriquezcan la escena urbana y susciten el interés de su contemplación.
- Atender a todo este conjunto de desafíos en el proyecto, pues su acción conjunta potenciará mucho más el carácter amigable de la arquitectura hacia el peatón. (p. 362)

2.2. Estado del arte

Durante los últimos años la ciudad de Ambato ha sido objeto de análisis para entender el comportamiento de su población, los cambios en su morfología urbana y la evolución de contexto urbano, tomando en cuenta cada uno de los factores que han intervenido en estos cambios y los resultados que aportaran al desarrollo propio de la ciudad partiendo de las investigaciones. A continuación, se exponen los estudios que se han desarrollado sobre el espacio público en diferentes contextos.

2.2.1. La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina.

Autores: Pablo Páramo, Andrea Burbano, Bernardo Jiménez, Verónica Barrios, Carlota Pasquali, Fabiola Vivas, Oscar Moros, Mónica Alzate, Juan Carlos Jaramillo, Emilio Moyano.

Ciudad: Bogotá (Colombia)

Año: 2018

Esta investigación ha permitido identificar cada uno de los parámetros que utilizan las personas para valorar el espacio público, donde se incluyen condiciones climatológicas, las manifestaciones artísticas, las dinámicas culturales, las características de estructura y de espacio y la dinámica urbana. Se encuestan 1823 personas de forma voluntaria de diferentes

sexos y edad, que habitan 11 ciudades de 7 países de América Latina: México, Colombia, Venezuela, Perú, Brasil, Chile y Argentina.

EL objetivo es evaluar el nivel de importancia y satisfacción de las diferentes condiciones del espacio público a partir de un cuestionario específico para esta investigación. Entre los 48 ítems que se valoran encontramos el clima, los elementos físicos, las diferentes manifestaciones, la variedad de espacio público, la señalización, elementos naturales, movilidad del peatón, hitos culturales, limpieza de aceras, iluminación, nivel de participación ciudadana, entre otros, los cuales fueron valorados a partir de dos escalas: nivel de importancia y nivel de satisfacción (Páramo et al., 2018).

Comparando los resultados en el grado de importancia destacan con valores altos los ítems de presencia de elementos naturales y aseo de las calles, por otro lado en el grado de satisfacción las personas indicaron que se sienten más satisfechas con la ausencia de personas viviendo en la calle e insatisfechos con el nivel de ruido en la misma. Estos resultados indican que los ciudadanos reconocen los elementos del espacio público y su valor al momento de desarrollar su vida en este. El hecho de que los ciudadanos no se sientan completamente satisfechos con ciertos parámetros indica que existen puntos que influyen directamente con a la calidad de vida que llevan.

A pesar de las diferencias que se pueden identificar en cada uno de los contextos y ciudades hay coincidencias con respecto al espacio público que, como indicador de evaluación son consideradas importantes pero no son reportadas como satisfactorias. De igual forma la investigación permitió identificar lo importante que resulta la estructura física y su diseño en comparación a las manifestaciones y expresiones culturales por lo que se recomienda trabajar en la promoción de este tipo de actividades en varios puntos de la ciudad.

Es interesante analizar los niveles bajos de satisfacción con respecto a los componentes de sus espacios públicos en las distintas ciudades de Latinoamérica lo que permite deducir que estos espacios no están cumpliendo con las necesidades básicas para el desarrollo de la vida urbana.

Aparte de la importancia del conocimiento de la habitabilidad del espacio público en Latinoamérica, los resultados se discuten a partir de las consecuencias para la calidad de vida urbana y pueden ser utilizados para formular los nuevos instrumentos y políticas públicas relacionadas a la planificación territorial y a la promoción de la participación ciudadana.

2.2.2. Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en la ciudad de Ambato, Ecuador.

Autores: María José Freire, Carlos Campoverde, Elisa Puga, Jimena La Rota, Patricia Jara.

Ciudad: Quito (Ecuador)

Año: 2020

Esta publicación plantea una metodología fácil y práctica que permita evaluar el espacio público destinado al peatón con un enfoque en la accesibilidad universal. Inicia con la caracterización de movilidad urbana como sostenible cuando está pensada para disminuir los impactos negativos a nivel ambiental, económico y social; e inclusiva cuando se puede garantizar el desplazamiento autónomo de cada uno de los ciudadanos. Actualmente, el reto es priorizar los medios de transporte que menor impacto generen y sean más accesibles.

Por otro lado señalan el rol de las aceras y su función a lo largo de la historia, lo que permite entender su importancia al momento de generar vida en la ciudad, ya que la circulación activa de los ciudadanos posibilita un entorno más seguro e interesante. Existen además criterios que influyen en un diseño óptimo del espacio destinado a la circulación peatonal; estos

están direccionado a la transformación de la experiencia que se quiere lograr en el recorrido cotidiano del ciudadano.

La metodología para evaluar este tipo de espacio estaba basada en manuales internacionales, a la normativa nacional y la experiencia que se ha logrado recolectar de profesionales como de peatones. La evaluación se da a partir de dos matrices (aceras y cruces) que permitirán calificar cada uno de los puntos de interés en base a 15 indicadores con variables relacionadas a los componentes de la infraestructura física y el grado de mantenimiento de las mismas. La matriz de las aceras considera aspectos como dimensiones mínimas, estado de mantenimiento, continuidad, obstáculos, mobiliario, entre otros; mientras que la de cruces resalta dimensiones de rampas, obstáculos, señalización, longitud de cruce e infraestructura para no videntes.

Este método se aplicó en el casco urbano de la ciudad de Ambato, recolectando datos in situ, procesándolos a partir de tablas y mapeos para obtener finalmente un mapa en línea con los resultados. Este estudio concluyó que el 18% de las aceras del centro de Ambato no son aptas para caminar, el 72% tienen una calidad regular y el 10% cumplen los indicadores para ser catalogadas como buenas. En el caso de los cruces 72% son considerados de mala calidad, 21% regular y únicamente el 9% cuenta con las características necesarias para garantizar la circulación del peatón (Freire et al., 2020).

Es importante entender el rol de la movilidad en las ciudades que vamos construyendo, las necesidades del peatón deben ser punto más importante a tomar en cuenta al momento de diseñar espacio público de esta forma se podrá garantizar un espacio de encuentro más justo, más humano. Al aplicar este tipo de herramientas se involucra de forma directa a la comunidad para concientizarla sobre los problemas que existen en nuestras ciudades. Contar con un espacio público de calidad es un derecho que debemos reclamarlo. La situación actual de la

ciudad posee características comunes en la mayoría de ciudades latinoamericanas ya que se presta más atención al vehículo y se promueve la construcción de la ciudad en base al mismo. El uso de recursos tecnológicos facilita el proceso de lectura de la ciudad, donde la tecnología puede favorecer el manejo de datos y relacionarse con diferentes disciplinas como la arquitectura.

2.2.3. La valorización socio- espacial como recurso en el desarrollo artístico de la ciudad de Ambato.

Autor: Marco Brito Poveda.

Ciudad: Ambato (Ecuador)

Año: 2018

Esta investigación plantea el estudio del desarrollo de la cultura en la ciudad partiendo del valor que otorga la población a las diferentes manifestaciones artísticas basado en el desconocimiento del mismo como eje de desarrollo social y la ausencia de espacios. En el trabajo se evalúa si el desarrollo artístico de la sociedad depende del valor que le damos como ciudadanos, de la oferta de profesionales que existen o de la subutilización del espacio construido.

La interpretación de los resultados parte de la identificación de las entidades y espacios culturales artísticos que están presentes en la ciudad de Ambato, su sistema espacial, dimensiones, alcance físico y cobertura poblacional. Este análisis indica que la ciudad cuenta con 9828,57 m² de área construida para la difusión de artes plásticas; sin embargo se evidencia que no existe una institución de carácter superior que brinde instrucción profesional relacionada. Por otro lado, se especifica que por cada habitante la ciudad cuenta con 0.059 m² de espacios para arte sin considerar espacios de teatro y música; en comparación a los 0,20 y

0,25 m² que se indican en la normativa local. Estos valores se encuentran incluso por debajo de los índices internacionales en ciudades que se consideran desarrolladas (Brito, 2018).

En la ciudad se ha podido identificar bajos niveles de conocimiento cultural y del arte local, además de los limitados esfuerzos de la gestión cultural por potenciar la cultura, el sistema de espacios desconectados que existe y la poca inversión económica. Estos factores revelan la inconsistencia valoración que se ha ido formando en una sociedad que solamente prioriza el desarrollo comercial. A propósito, es notoria la disponibilidad de espacios urbanos y arquitectónicos en Ambato que están siendo subutilizados ya que funcionan de formas aislada y ocasionalmente.

Es evidente que a la ciudad le hace falta un plan que permita vincular a los espacios en una red con el objetivo de agrupar su trabajo y aumentar su cobertura y trascendencia, además la ausencia de espacios especializados que faciliten el aprendizaje y la profesionalización en el campo del arte debilitan su desarrollo cultural. Es importante revalorizar el arte en nuestro contexto desde todos los puntos de vista para poder potenciarlo como otro eje de desarrollo social y económico.

2.2.4. La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano.

Autor: Gloria Guadarrama, Pamela Pichardo Martínez.

Ciudad: Quito (Ecuador).

Año: 2020

Esta investigación pretende analizar las formas de apropiación de los espacios públicos y las relaciones que surgen entre los actores directos, partiendo de su percepción como bienes

colectivos y construcciones sociales que se encuentran en constante cambio, con el objetivo de profundizar la comprensión del espacio público y las relaciones que se dan entre sus usuarios.

El espacio público es un elemento fundamental para conformar la ciudad que más allá de su estructura física se construye a partir de las interacciones entre ciudadanos. Estos espacios generan ciudadanía y sentido de pertinencia dentro del territorio. Mencionan dos formas de apropiarse del espacio: material y simbólica, que excluyen a otro tipo de ciudadanos de utilizarlo. En este trabajo estas formas son examinadas el caso de estudio de un parque en un Estado de México. A partir del análisis de las dinámicas que se generan en este espacio y los usuarios que lo utilizan, los usos que se le da y las formas en que se apropian varían de acuerdo con el tiempo de permanencia (Guardarrama & Pichardo, 2020).

Cada espacio público agrupa una gran posibilidad de apropiaciones colectivas por lo cual es importante que estas necesidades sean atendidas promoviendo el interés colectivo. Sin embargo no solo actúan en su gestión las autoridades locales, de igual forma los mismos ciudadanos y organizaciones se convierten en garantes del interés común. Guardarrama y Pichardo (2020) indican que el espacio público integra las normas que han sido aceptadas de forma común, sin embargo no significa que pertenece a todos ya que al identificarse como un bien colectivo la comunidad se integra a su gobierno (p. 11).

Se puede concluir que al analizar la situación de este tipo de espacios, sus actores y las dinámicas que en ellos se generan, se puede afirmar que se encuentran en una constante transformación en el transcurso de los días incluso de horas y asimismo los usuarios se van adaptando de diferentes formas. Estas actividades están ligadas directamente por su contexto económico, social, político y cultural y son las que posibilitan las relaciones entre los ciudadanos, de esta forma se afirma que el espacio público se crea en todo momento y se reconfigura a partir de las actividades desarrolladas en el mismo.

2.3. Metodología de la Investigación

2.3.1. Línea y Sublínea de Investigación

Línea 1: Sistemas territoriales urbanos y rurales.

Sublínea: Planificación urbana, arquitectura.

2.3.2. Diseño Metodológico

2.3.2.1. Enfoque de Investigación

El enfoque para el desarrollo de esta investigación fue mixto (cualitativo y cuantitativo).

Cualitativo al identificar cada una de las características y condicionantes no estandarizados del contexto estudiado, para comprender y establecer de manera más profunda los criterios de decisión.

Cuantitativo al recopilar y analizar datos e información a partir de fichas de observación, aplicación de encuestas y entrevistas, con el propósito de cuantificar y expresar el problema existente en el área de estudio.

2.3.2.2. Nivel de Investigación

El nivel de investigación que aplicado es exploratorio - descriptivo.

Exploratorio al tener un primer acercamiento a las necesidades específicas del sector en la ciudad para definir una visión general sobre el problema de investigación.

Descriptivo porque se establece una descripción del estado actual del sector, tomando en cuenta las variables, factores o elementos que lo componen.

2.3.2.3. Tipo de Investigación

Exploratoria:

- De campo: Se apoya de la información obtenida a través de entrevistas, encuestas, y observaciones que permitan entender la realidad actual del sector dentro de la ciudad.
- Documental y biográfica: Mediante el uso de documentos legales como normativas locales, consultorías relacionadas al tema de espacio público en la ciudad de Ambato, cartografías actualizadas, libros históricos y artículos digitales cuya información aporta al desarrollo de la investigación.

2.3.2.4. Población y Muestra

La investigación está dirigida a la ciudadanía del cantón Ambato, con el objetivo de garantizar un alto nivel de confianza en el proceso de aplicación de esta técnica, para lo cual se ha utilizado como base los datos de la población urbana proyectada al año 2020.

La cifra estimada se obtuvo de la Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2015) donde se analiza la población de las 18 parroquias rurales y las 9 parroquias urbanas (p. 24).

Tabla 2

Proyección poblacional para 10 años Ambato, Tungurahua.

| Parroquias | Población 2010 (hab) | Estimación de población 2020 (hab) |
|-------------------|-----------------------------|---|
| Urbana | 178538 | 192837 |
| Rural | 151264 | 183733 |
| Total | 329802 | 376570 |

Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 210), por GAD Ambato, 2015.

Según la Tabla 2, el número de habitantes en las parroquias urbanas proyectado al año 2020 es de 192837, este será el dato que se utilice para el cálculo de la muestra.

$$n = \frac{z^2 * p * q * N}{e^2(N-1) + z^2 * p * q}$$

z = Valor asociado al nivel de confianza del 95%.

p = Probabilidad de éxito.

q = Probabilidad de fracaso (1- p).

N = Tamaño de la muestra.

e = Error de estimación (5%).

Cálculo de la muestra

$N = 192837$

$$n = \frac{1,96^2 * 0,5 * 0,5 * 192837}{(0,05^2 * (192837 - 1)) + (1,96^2 * 0,5 * 0,5)}$$

$$n = \frac{185200,6548}{483,0504}$$

$n = 383,49 = \mathbf{384}$

2.3.2.5. Técnicas de recolección de datos

2.3.2.5.1. Encuestas

Para esta técnica se utiliza un formato estructurado con preguntas relacionadas al espacio público y al desarrollo de actividades culturales en la ciudad de Ambato. Están dirigidas a la población del cantón dentro del rango de edad de 18 a 65 años, con el objetivo de conocer su punto de vista sobre el problema y sus necesidades actuales; son de enfoque cuantitativo ya que se obtienen las cifras y porcentajes en relación con la población base.

2.3.2.5.2. Entrevista

Al utilizar esta técnica se obtiene información de forma oral que no se ha considerado antes sobre acontecimientos, experiencias y opiniones de los actores directamente involucrados. Se las aplicará a autoridades locales, artistas y profesionales en el ámbito urbano y cultural, ya que las preguntas están vinculadas a los temas de espacio público y el desarrollo de las actividades artístico-culturales en la ciudad (Ver Tabla 4).

2.3.2.5.3. Análisis documental

Mediante esta técnica se recopila información de investigaciones anteriores, fuentes bibliográficas y artículos sobre proyectos que resolvieron problemáticas relacionadas con el espacio público y la cultura en el contexto nacional, permitiendo entender las estrategias que plantearon de acuerdo con cada uno de los contextos donde se trabajaron.

2.3.2.5.4. Mapeos

Esta técnica permite reconocer y actuar en la zona de estudio, a partir de un análisis de su contexto físico representando sus características de forma gráfica y con información actualizada del eje vial Lizardo Ruiz como uso del suelo, equipamientos, sistema vial, entre otros.

2.3.2.5.5. Fichas de observación

Estos instrumentos permiten evaluar el estado actual de la zona de estudio, realizando una investigación de campo en todo el recorrido del eje vial Lizardo Ruiz con el objetivo de registrar la información de cada uno de los problemas de forma detallada. Su enfoque es cualitativo ya que permite identificar las cualidades de los posibles puntos de intervención.

2.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de información

Esta etapa consiste en procesar los datos de la zona de estudio que se obtuvieron durante la investigación de campo con el objetivo de generar un resultado a partir del cual se pretenderá responder a los objetivos planteados.

Con respecto al análisis cuantitativo se debe utilizar las pruebas estadísticas que permitan analizar la información obtenida según los niveles de medición de las variables; en el caso del análisis cualitativo se diseñaran los esquemas que faciliten el análisis de los datos obtenidos. La investigación será revisada con el objetivo de clasificar y eliminar los datos que tengan información incompleta o contradictoria, seguido de una tabulación que permita agrupar y ordenar los datos en diferentes formatos preestablecidos con el objetivo de producir información significativa y generar conclusiones. Finalmente se utilizan representaciones visuales que permitan presentar los resultados y faciliten su comprensión.

2.4. Conclusiones capitulares.

- Todos los conceptos estudiados mantienen un tipo de relación en base a la investigación y las estrategias que se pretende dar a la problemática, por ello es importante conocer y entender sus definiciones ya que existen términos que pueden ser semejantes pero tener una interpretación diferente.

- Es importante conocer las leyes vigentes que permiten regular el espacio público en el ámbito local y nacional, ya que esta información dirige y facilita su diseño garantizando espacios seguros, inclusivos y accesibles.
- Cada uno de los parámetros medidos en las investigaciones con respecto al espacio público permiten identificar los factores se deben priorizar al momento de recuperar o crear nuevos espacios. A pesar de las diferencias entre las ciudades latinoamericanas, existen necesidades comunes que deberían ser resueltas a partir de las intervenciones urbanas y tomando en cuenta sus efectos sobre la calidad de vida urbana. La situación actual de la ciudad de Ambato comparte características con la mayoría de estas ciudades ya que se prioriza al vehículo sobre el peatón y se promueven las nuevas intervenciones en base a este.
- El papel que cumple la movilidad al momento de organizar ciudades existentes y planificar futuras es fundamental, las necesidades básicas del peatón deben ser cubiertas por el diseño del espacio público, para que es de esta manera se pueda asegurar el funcionamiento de este sistema en la ciudad.
- Actualmente la ciudad no cuenta con la superficie destinada al arte suficiente por habitante, cuyos índices se ubican por debajo de lo establecido legalmente a nivel nacional. Este indicador justifica el desconocimiento y desvalorización de las manifestaciones relacionadas a la cultura y arte por parte de la ciudadanía, por otro lado, los equipamientos destinados al desarrollo de actividades artístico-culturales son utilizados en determinadas épocas del año y de forma aislada, lo cual los convierte en espacios que no aportan a la dinámica del sector donde están emplazados definiéndose barreras que limitan el desarrollo social de los ciudadanos.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

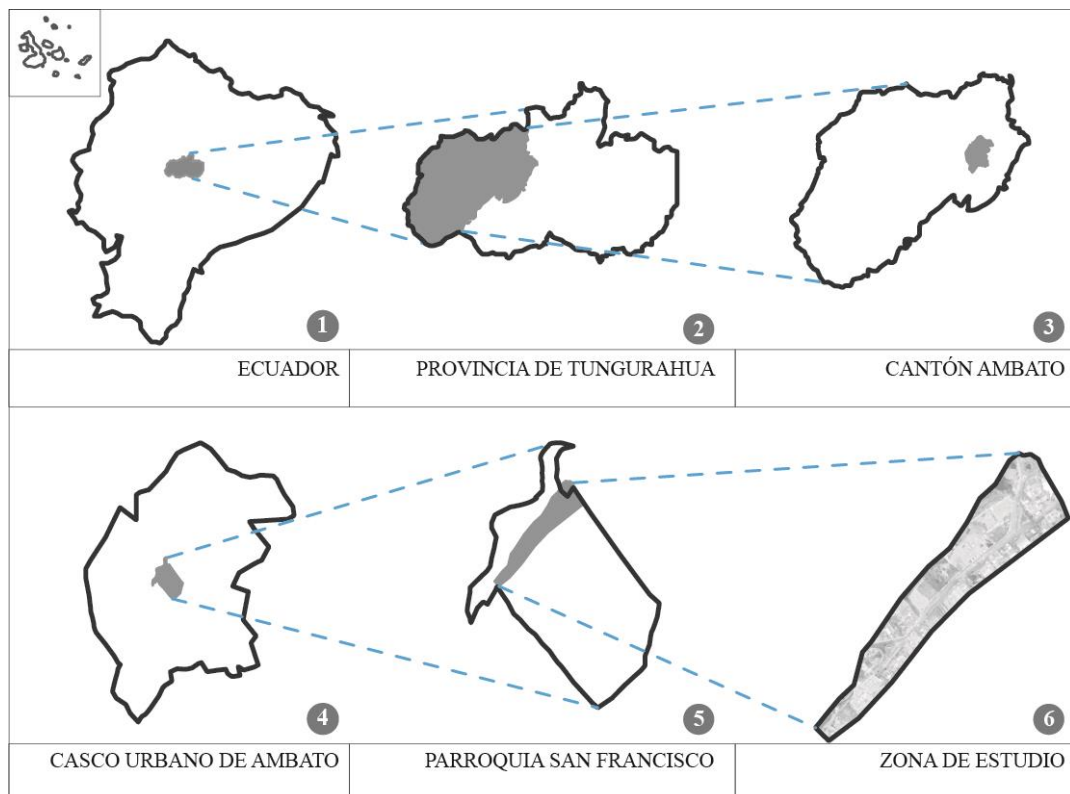
3.1. Delimitación espacial, temporal o social.

3.1.1. Ubicación Nacional, Provincial, Cantonal, Regional.

La investigación para el proyecto de Plan de Regeneración Urbana con enfoque en el fortalecimiento de la cultura y recuperación del espacio público, sector Industrial – Algodonera, se desarrolló en la parroquia San Francisco, cantón Ambato, provincia de Tungurahua – Ecuador, durante el período 2020-2021. En el siguiente gráfico se indica la delimitación de la zona de estudio partiendo de una escala macro, Ecuador; hasta la parroquia de San Francisco donde se encuentra el área de estudio.

Figura 2

Ubicación en el contexto nacional, provincial, y cantonal de la zona de estudio.



Nota: Elaboración propia.

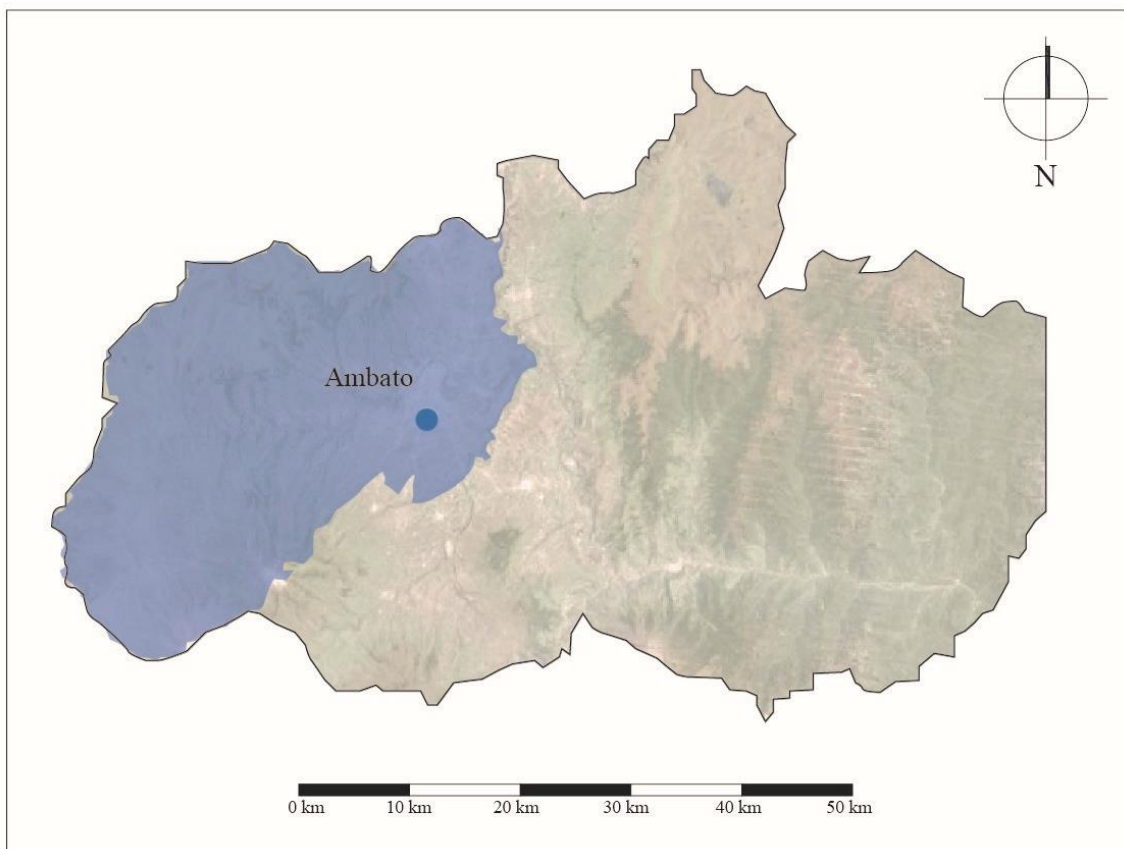
3.2. Análisis del contexto

3.2.1. Contexto Físico

Ambato, capital de la Provincia de Tungurahua, se localiza en el centro del país en la región interandina. La topografía del cantón es muy irregular, cuenta con volcanes, montes, planicies, valles generosos para a la agricultura y encañonados como el del Río Ambato (Consejo Latinoamericano de Estudios Políticos, 2013).

Figura 3

Ubicación del cantón Ambato en la provincia de Tungurahua.



Nota: Elaboración Propia.

Ambato se ha convertido en un eje importante para el desarrollo económico en la sierra ecuatoriana. El auge de la ciudad como un nodo comercial se da en el periodo de 1930 a 1980

donde diversifica su matriz productiva y genera nuevas dinámicas de comercio con el mercado interno del país (GAD Ambato, 2015).

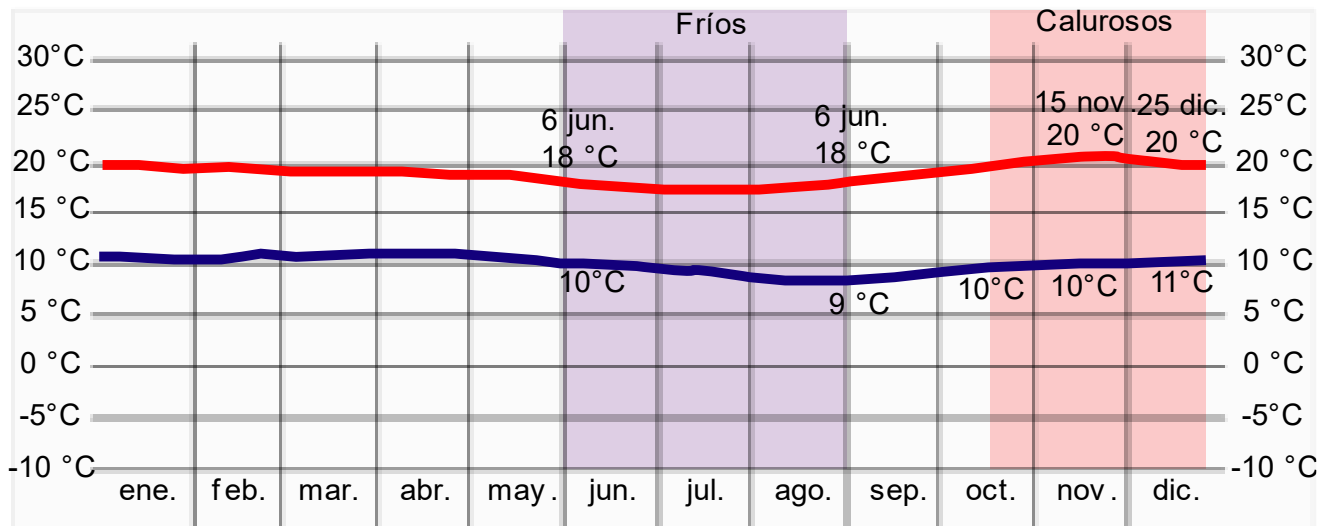
3.2.1.1. Estructura Climática

El tipo de clima predominante en la ciudad se lo clasifica como cálido templado debido a su ubicación en el valle andino. Su temperatura varía entre los 13.3 °C hasta temperaturas que superan los 14.7 °C; la fluctuación se da por las irregularidades en las altitudes que se encuentra las diferentes plataformas del cantón (GAD Ambato, 2015).

Las temperaturas más altas se dan en el mes de noviembre y las más bajas se registran en los meses de julio y agosto como se lo puede observar en el grafico a continuación:

Figura 4

Temperatura máxima y mínima promedio en la ciudad de Ambato.

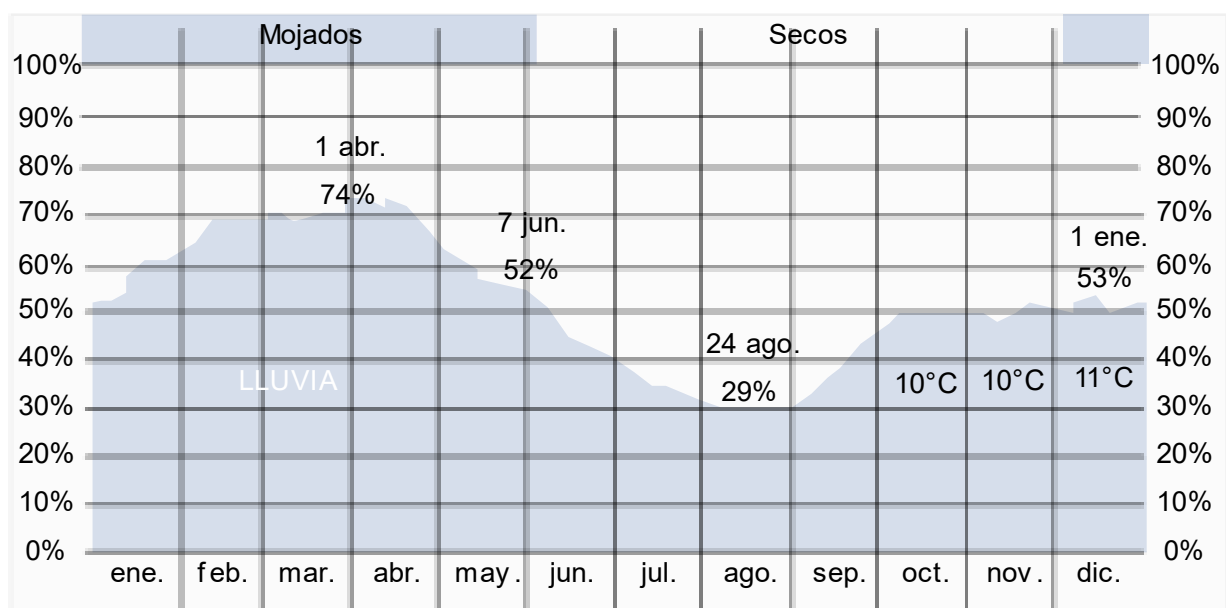


Nota: Adaptado de El Clima y el tiempo promedio en todo el año en Ambato, por Weather Spark, 2017, (<https://es.weatherspark.com/y/20027/Clima-promedio-en-Ambato-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o>).

El período entre diciembre y junio comprende la temporada con mayor probabilidad de precipitación en la ciudad, siendo abril el mes con mayor lluvia en el año. La temporada más seca comprende entre junio hasta aproximadamente el 5 de diciembre, donde el mes con menor cantidad de días mojados es agosto (Weather Spark, 2017).

Figura 5

Probabilidad de precipitación en la ciudad de Ambato.

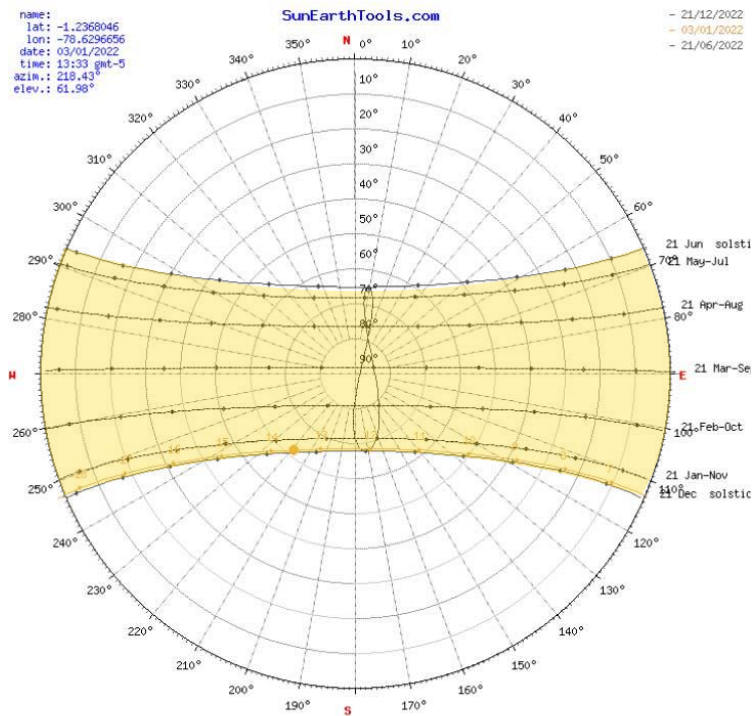


Nota: Adaptado de El Clima y el tiempo promedio en todo el año en Ambato, por Weather Spark, 2017, (<https://es.weatherspark.com/y/20027/Clima-promedio-en-Ambato-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o>).

Con respecto al sol, por la ubicación geográfica de nuestro país, su recorrido es casi regular. La posición no varía considerablemente en el transcurso del año. En la Figura 6 podemos observar que el amanecer y el atardecer no difieren de forma significativa en el transcurso del año; en los meses de verano el sol gira en dirección al norte, diferente a lo que sucede en invierno cuando su dirección es hacia el sur.

Figura 6

Análisis de la carta solar de la ciudad de Ambato.







Nota: Adaptado de Cálculo de la posición del sol en el cielo en Ambato, por Sun Earth Tools, 2017, (https://www.sunearthtools.com/dp/tools/pos_sun.php?lang=es).

3.2.1.2. Estructura Ecológica

Con respecto a flora y fauna, Ambato es una ciudad reconocida a nivel nacional por sus suelos fértiles, destacan los huertos frutales como durazno, manzana, claudia, y senderos ecológicos donde se pueden encontrar aguacolla, jacarandá, jazmín, acacia, pumamaqui, entre otras variedades de flores, eucaliptos antiguos, molles, arboles de ciprés, etc. Uno de los lugares que destacan dentro de la ciudad es el Jardín botánico el cual cuenta con más de 200 especies de plantas, algunas endémicas. Además posee una gran diversidad de especies de las cuales en su mayoría se puede encontrar con mayor facilidad en las zonas rurales; se puede mencionar a los colibríes, conejos, patos, golondrinas, kindes, gabilanes, tórtolas entre otros.

Tabla 3

Ejemplares de flora y fauna características de la ciudad de Ambato.

| | Flora | | Fauna |
|-----------|---|----------|--|
| Durazno |  | Tórtolas |  |
| Acacia |  | Colibrí |  |
| Jacarandá |  | Conejo |  |
| Ciprés |  | Mariposa |  |

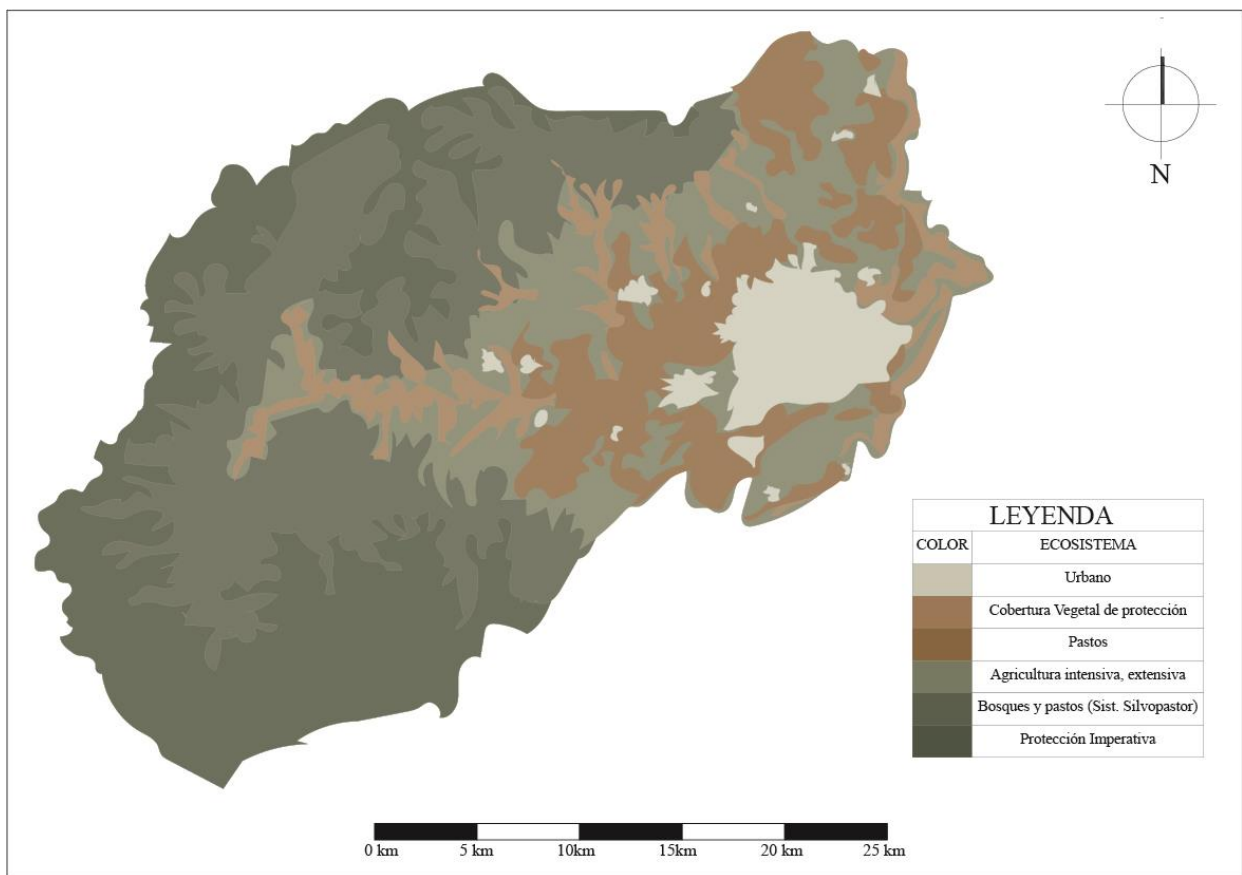
Nota: Adaptado de Enciclopedia de Tungurahua (pp. 7-8), por ElBibliote.com, s/f, (http://elbibliote.com/resources/books/01_001_009_tungurahua_introduccion_geografia.pdf)

Actualmente es notable la significativa pérdida de flora y fauna nativa de la ciudad la cual se debe a la introducción de varias especies, la deforestación de sus zonas verdes, y principalmente los cambios de uso del suelo a partir del fraccionamiento de la tierra urbana y rural (GAD Ambato, 2015).

Al hablar de los ciclos ecológicos, en el cantón podemos identificar diferentes entornos desde zonas de protección imperativa, áreas aptas para bosque, suelo con características para agricultura ya sea intensiva o extensiva dependiendo la altitud, y ciertas zonas pequeñas con potencial productivo. La zona de protección se ha definido a 3600 m.s.n.m.

Figura 7

Mapa de Aptitud de uso de tierras en el cantón Ambato.



Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 41), por GAD Ambato, 2015.

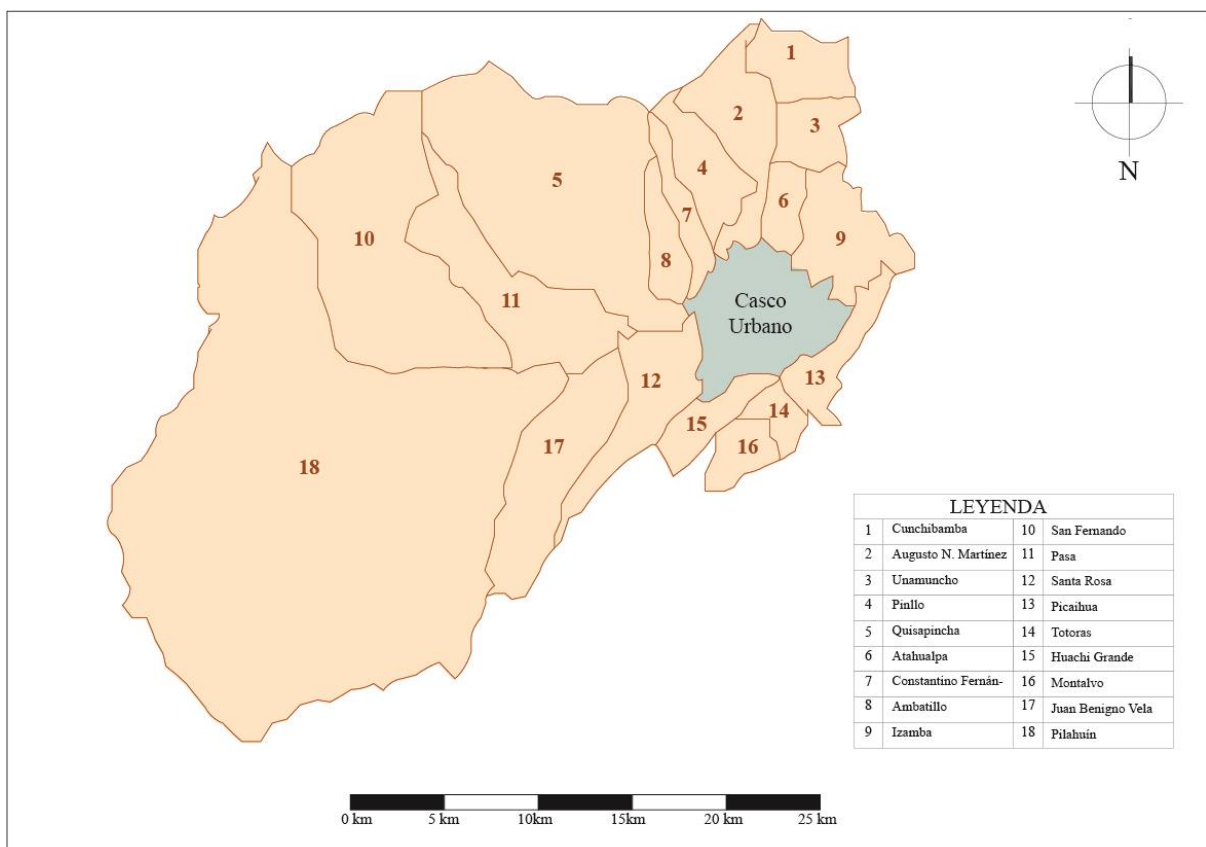
3.2.2. Contexto Urbano

En la ciudad de Ambato el desarrollo urbano ha sido alterado por fenómenos naturales desde su último terremoto en 1949 que destruyó gran parte de la ciudad. Actualmente es uno de los centros económicos y comerciales más importantes del Ecuador donde destacan actividades como el comercio, la agricultura y la industria.

El cantón esta compuesto por el área de la cabecera cantonal de Ambato y los centros poblados de las 18 parroquias rurales que mantienen un proceso de conurbación en los últimos 20 años (Concejo Cantonal de Ambato, 2009).

Figura 8

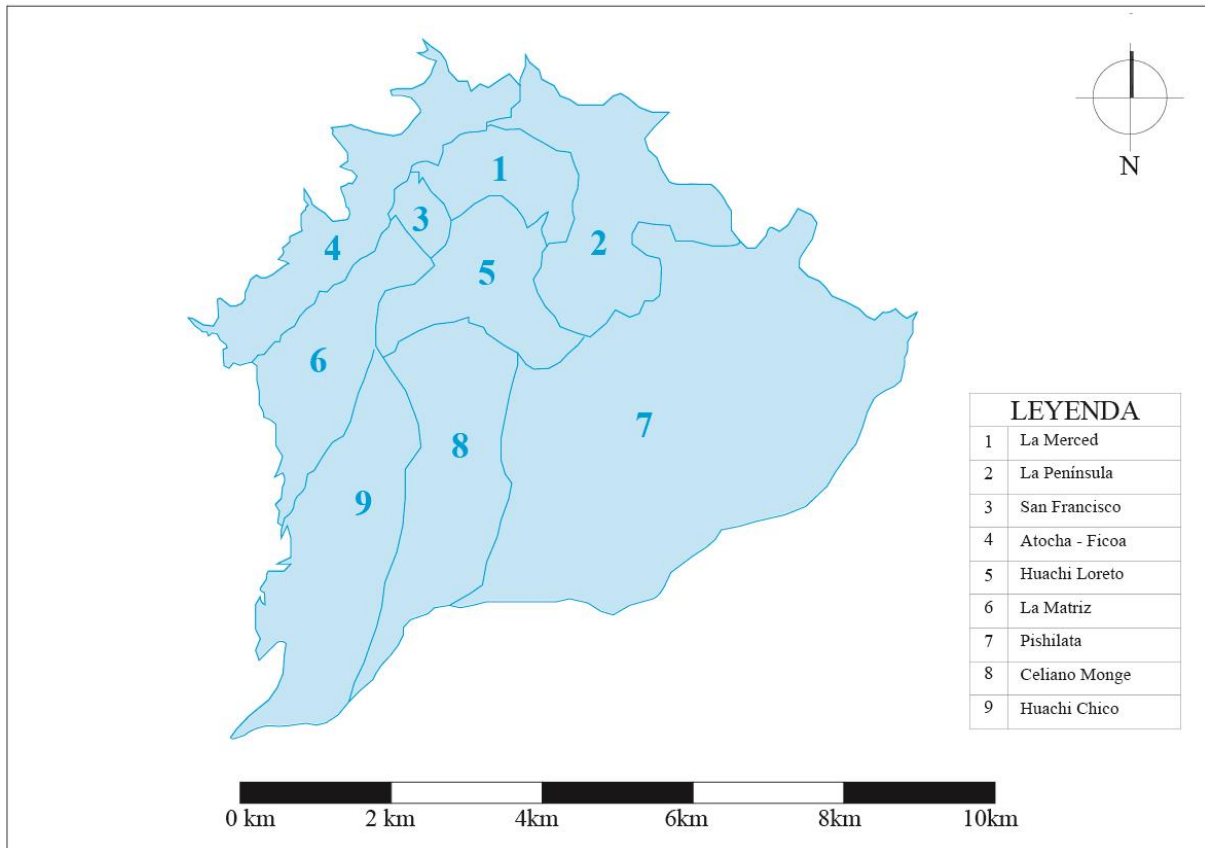
División territorial de las parroquias rurales del cantón Ambato.



Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 231), por GAD Ambato, 2015.

Figura 9

División territorial de las parroquias urbanas del cantón Ambato.



Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, por GAD Ambato, 2015.

Todo el territorio del cantón está definido por una combinación de tres tipos de zonas: urbana, rural y protegida. La zona rural cuenta con una superficie de 96992,36 ha., mientras que la zona urbana cuenta con 4653,08 ha. Con el paso del tiempo la mancha urbana ha venido creciendo en comparación a la zona rural, reduciendo la zona protegida como páramos y bosques nativos como se observa en la Tabla 6.

A menor escala, identificamos el suelo urbano, el cual ha sido definido por la ordenanza vigente del POT cantonal en plataformas de acuerdo con sus condicionantes biofísicas. Cada

una a su vez se divide en piezas urbanas partiendo de su morfología, las cuales están constituidas por tipologías arquitectónicas particulares que las permite diferenciarse en el contexto actual. Este tipo de estructuras territoriales tienen diferentes tratamientos de acuerdo con sus niveles de ocupación del suelo.

Según los datos que presenta la Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial del cantón, el GAD Ambato indica que únicamente el 1.33% del suelo está clasificado como Uso Múltiple en comparación al 77% que representa el Uso Residencial de diferentes categorías en toda la ciudad (p. 29) como se puede ver en la Tabla 4. Como efecto de la expansión urbana se han creado nuevas centralidades a partir de equipamientos comerciales y gubernamentales en varios puntos de la ciudad mientras la concentración de áreas de protección es atravesada por el Río Ambato, que funciona como eje divisor para la urbe.

Tabla 4

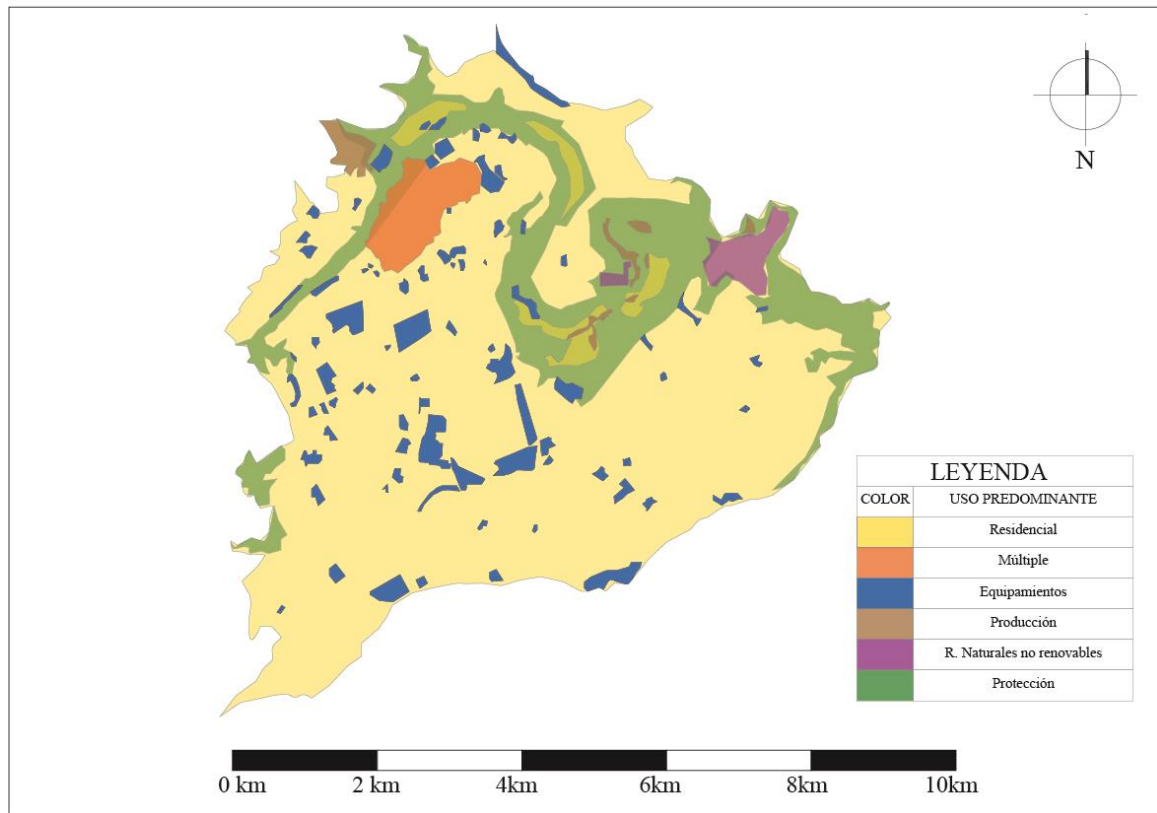
Uso del suelo urbano en el cantón Ambato.

| USO DE SUELO | SUPERFICIE (ha) | PORCENTAJE (%) |
|---------------------------------|-----------------|----------------|
| Múltiple | 103,736 | 1,33 |
| Parque Industrial | 62,49 | 0,80 |
| Producción Agrícola - Frutícola | 199,117 | 2,56 |
| Protección Natural | 1370,289 | 17,59 |
| V0 con usos barriales | 2581,074 | 33,12 |
| V1 con usos sectoriales | 2711,917 | 34,80 |
| V2 con usos zonales | 700,127 | 8,98 |
| Otros Usos* | 63,575 | 0,82 |
| TOTAL | 7792,325 | 100% |

Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 214), por GAD Ambato, 2015.

Figura 10

Clasificación del suelo en las parroquias urbanas del cantón Ambato.









Nota: Adaptado de Plan de uso y gestión de suelo PUGS Cantón Ambato, por CODURBAM, 2020.

A nivel de ciudad, Ambato cuenta con un déficit de espacio público, dentro de esta categoría existen áreas verdes, parques, plazas y escenarios deportivos distribuidos en el casco urbano que son importantes para la recreación de los ciudadanos; por otro lado Ambato cuenta con una red de espacios y equipamientos de carácter cultural donde se desarrollan actividades artísticas en diferentes épocas del año y son visitados por locales y extranjeros.

Tabla 5

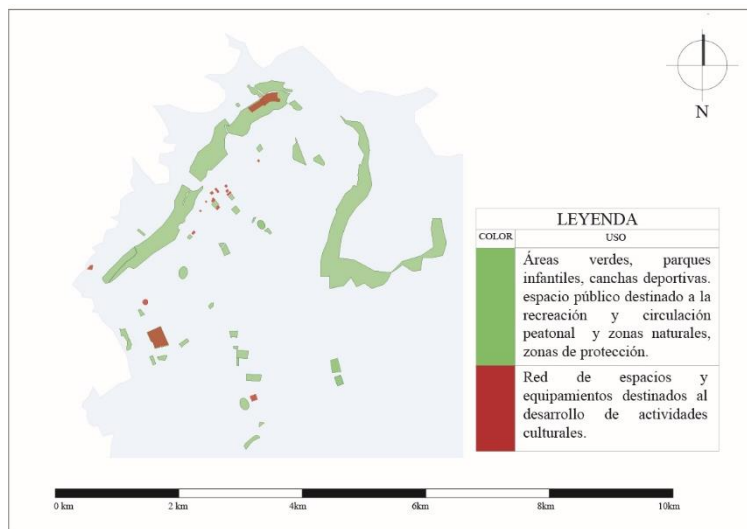
Áreas verdes y equipamientos culturales en la ciudad de Ambato.

| Áreas verdes | | Equipamientos Culturales | |
|--------------------------|--|--------------------------|---|
| Parque de las Flores |  | Casa del Portal |  |
| Parque Montalvo |  | Teatro Lalama |  |
| Parque de los Enamorados |  | Casa de Montalvo |  |

Nota: Adaptado de Noticias de Ecuador, por Diario La Hora, 2021, (<https://www.lahora.com.ec/>)

Figura 11

Áreas verdes y equipamientos culturales de la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

3.2.3. Contexto Social

3.2.3.1. Población

Según el censo del 2010, la población del cantón es de 329.802 habitantes, representando cerca del 65% de la población total de la provincia de Tungurahua, donde el 46.4% residen en la zona rural y el 53,6% en la zona urbana. Al tener un crecimiento intercensal 2001 – 2010 del 2% podemos estimar que la población para el año 2020 sea de 376.570 habitantes como se indica en la Tabla 6.

Tabla 6

Superficie y Proyección de población de parroquias rurales y urbanas del cantón Ambato.

| PARROQUIA | SUPERFICIE (ha) | POBLACIÓN (hab) 2010 | ESTIMACIÓN POBLACIÓN (hab) 2020 |
|----------------------------|-------------------|----------------------|---------------------------------|
| Picaihua | 1524,219 | 8283 | 9159 |
| Unamuncho | 1525,897 | 4672 | 5365 |
| Izamba | 2948,384 | 14563 | 18490 |
| San Fernando | 10340,437 | 2491 | 2648 |
| Pilahuin | 42162,309 | 12128 | 13635 |
| Pasa | 4893,362 | 6499 | 6606 |
| Juan B. Vela | 4819,804 | 7456 | 8060 |
| Santa Rosa | 3005,476 | 21003 | 29121 |
| Quisapincha | 12150,973 | 13001 | 14419 |
| Constantino Fernández | 2023,053 | 2534 | 2669 |
| Atahualpa | 934,891 | 10261 | 13797 |
| Augusto N. Martínez | 3129,346 | 8191 | 8758 |
| San Bartolomé de Pinllo | 1088,636 | 9040 | 10517 |
| Ambatillo | 1265,521 | 5243 | 6371 |
| Cunchibamba | 1880,847 | 4475 | 5122 |
| Totoras | 841,876 | 6898 | 8417 |
| Huachi Grande | 1412,109 | 10614 | 15903 |
| Montalvo | 1045,218 | 3912 | 4676 |
| TOTAL Rural | 96992,358 | 151264 | 183733 |
| Ambato (cabecera cantonal) | 4653,076 | 178538 | 192837 |
| TOTAL CANTÓN | 101645,434 | 329802 | 376570 |

Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 210), por GAD Ambato, 2015.

El lento crecimiento de la población obedece a dos factores: el primero es el desplazamiento de miles de ambateños debido a la crisis económica que ha sufrido el país en los últimos años, y por otro lado las parroquias rurales con características propias de una parroquia urbana que se oponen a formar parte de la ciudad.

3.2.3.2. Economía

El cantón es reconocido por la comercialización de productos al por mayor y menor, cuya tendencia está condicionada por los flujos comerciales crecientes. Las principales actividades económicas de la zona urbana son: comercio, venta de automóviles y accesorios, industria metal – mecánica y confecciones; en el caso de la zona rural las actividades económicas están relacionadas con la agricultura, ganadería y artesanías. Se puede identificar sectores con un mayor desarrollo económico especialmente las zonas consolidadas del casco urbano.

Tabla 7

Porcentaje de la población ocupada por sectores comerciales en la ciudad de Ambato.

| Porcentaje de población ocupada en | % TOTAL | % URBANA | % RURAL |
|---|---------|----------|---------|
| Agricultura, silvicultura, caza y pesca | 18,3 | 2,6 | 33,9 |
| Comercio al por mayor y menor | 20,9 | 28,7 | 13,1 |
| Manufactura | 19,9 | 18,4 | 21,3 |

Nota: Adaptado de Actualización de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p. 135), por GAD Ambato, 2015

Figura 12

Porcentaje de población ocupada por sectores comerciales.



Nota: Elaboración Propia.

3.2.3.3. Cultura

Parte fundamental de la cultura de Ambato han sido los escritores ilustres que han crecido en ella, como Juan Montalvo, Juan León Mera y Juan Benigno Vela, quienes han aportado con su literatura a nivel nacional. De igual forma podemos encontrar varios lugares con gran carga histórica que han sido considerados como patrimonio tangible por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, el cual ha identificado y declarado 470 edificaciones patrimoniales en el cantón destacando la mayoría de casas patrimoniales que actualmente funcionan como museos o espacios de exposición.

Además destacan las múltiples manifestaciones culturales, especialmente sus festividades en conmemoración del resurgimiento después del terremoto, la Fiesta de las Frutas y de las Flores, la cual congrega a miles de turistas nacionales y extranjeros. Este tipo de patrimonio intangible es el que ha mantenido a la ciudad atractiva y cada año reaviva la cultura e identidad del cantón.

Tabla 8

Manifestaciones culturales en la ciudad de Ambato.

| Eventos temporales | Fiesta de las Frutas y de las Flores |
|--|--|
| <p>Danza folclórica</p>  | <p>Desfile de la confraternidad</p>  |
| <p>Teatro</p>  | <p>Bendición flores, frutas y pan.</p>  |
| <p>Cine</p>  | <p>Exposición de flores</p>  |

Nota: Adaptado de Noticias de Ecuador, por Diario La Hora, 2021, (<https://www.lahora.com.ec/>)

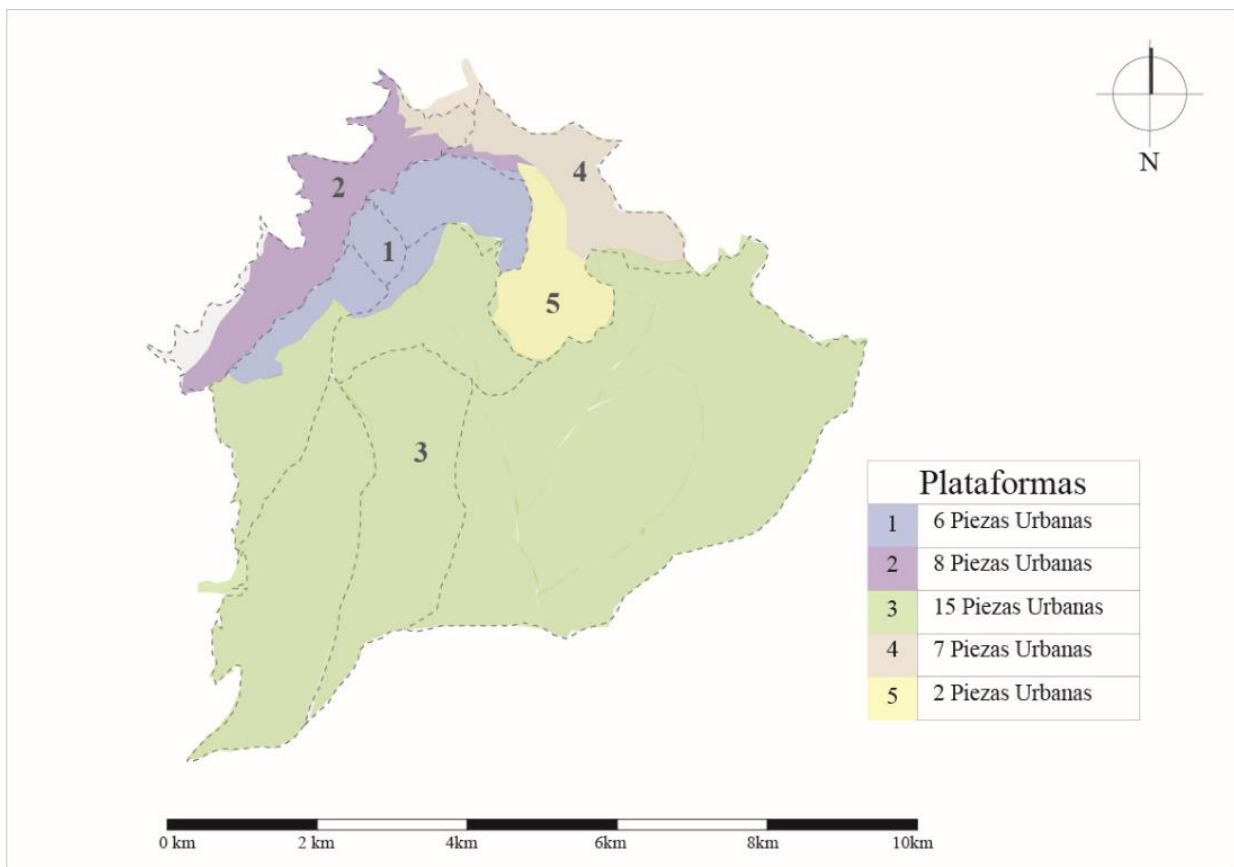
3.3. Diagnóstico Gráfico.

3.3.1. Delimitación zona de estudio.

La delimitación de la zona de estudio responde al análisis general que se realizó en el contexto urbano, partiendo de la categorización del suelo por plataformas y a su vez piezas urbanas, donde se identificó las estructuras consolidadas que necesitan un tratamiento de conservación y regeneración como respuesta a los niveles de ocupación en la morfología y uso del suelo.

Figura 13

Plataformas Urbanas de la ciudad de Ambato

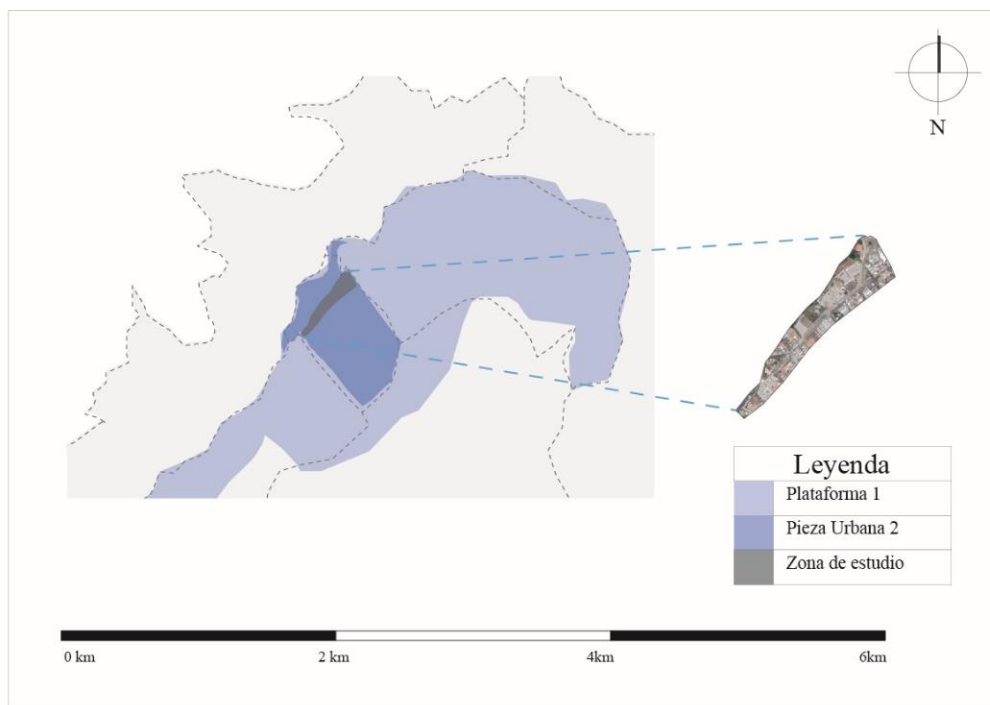


Nota: Adaptado de Plan de uso y gestión de suelo PUGS Cantón Ambato, por CODURBAM, 2020.

Una de las zonas que presenta estas características es el eje vial Lizardo Ruiz de la Plataforma 1- Pieza Urbana 2, con una extensión de 830 m. y una superficie aproximada de 110,570 m².

Figura 14

Ubicación de la zona de estudio en la pieza urbana 2 de la plataforma 1.



Nota: Adaptado de Plan de uso y gestión de suelo PUGS Cantón Ambato, por CODURBAM, 2020.

Esta zona es clasificada bajo la normativa del PDOT cantonal como Estructura Consolidada ya que su grado de consolidación supera el 60% de ocupación del loteo, con edificación. Para esta se ha determinado dos tipos de tratamiento:

- Conservación, al ser un área con características morfológicas similares determinadas por su trazado y por la presencia de elementos urbanos y arquitectónicos que han sido parte del proceso histórico de la ciudad.

- Regeneración o mejoramiento integral, al ser un área que necesita corregir, complementar y regularizar sus deficiencias urbanísticas y las condiciones de habitabilidad con las que se fueron formando. Se incluye medidas para mejorar el espacio público (Concejo Cantonal de Ambato, 2009).

Figura 15

Delimitación final de la zona de estudio. Eje vial Lizardo Ruiz. Ambato.



Nota: Adaptado de Casco Urbano de Ambato, por Google, s/f., (<https://www.google.com/maps/@-1.2363225,-78.6305296,1580m/data=!3m1!1e3>)

3.3.2. Análisis general de la zona de estudio

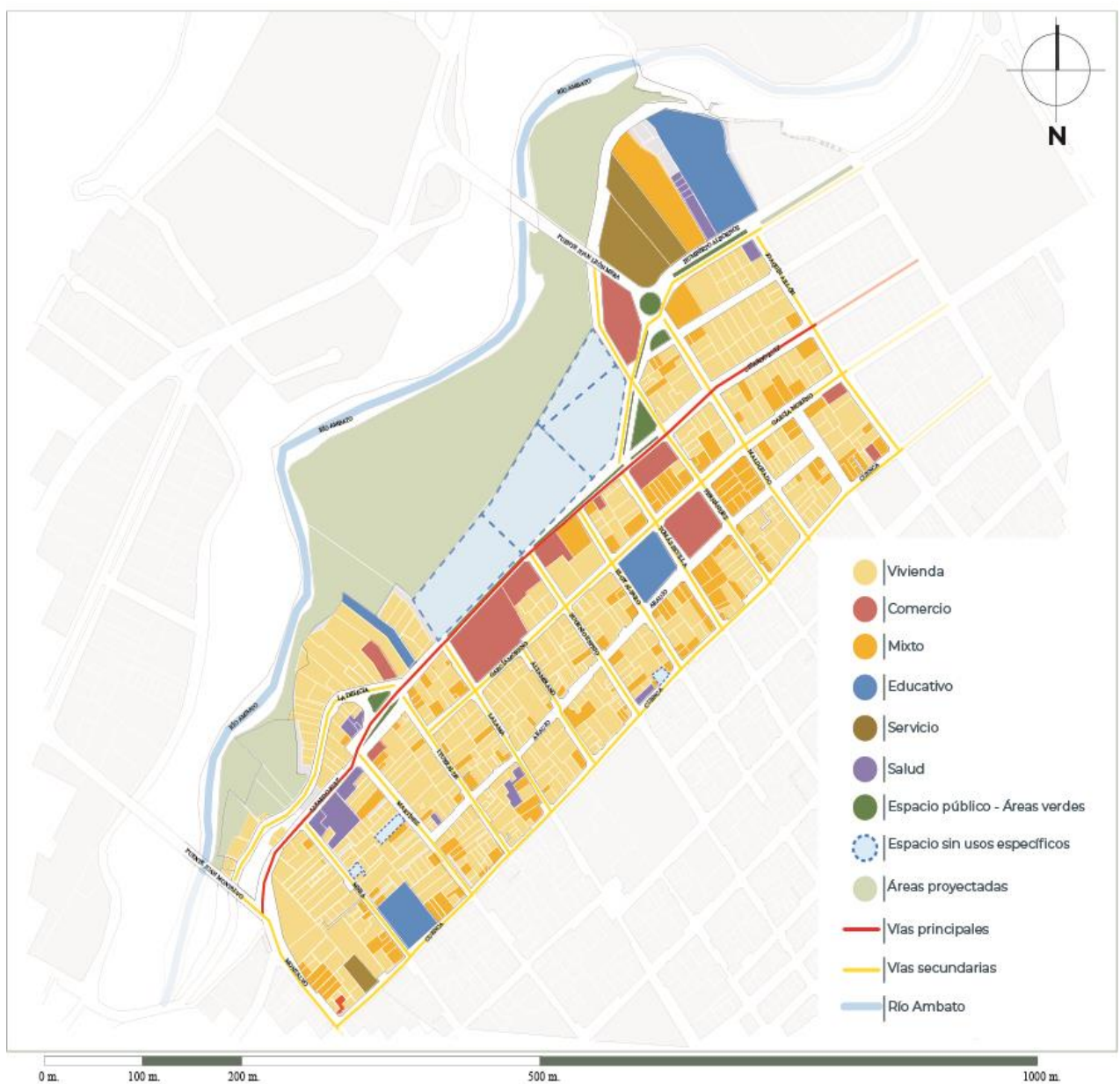
Parte del diagnóstico es el estudio general de las condicionantes del sector para entender las relaciones del usuario con el contexto físico.

3.3.2.1. Uso de suelo.

Las diferentes tipologías de uso residencial predominan en las manzanas aledañas al eje vial. Existen dos equipamientos de uso comercial que en ciertos días de la semana aumentan el flujo peatonal en sus zonas, esto ha provocado un incremento de espacios con uso mixto en sus alrededores diversificando la oferta comercial para el sector.

Figura 16

Uso de suelo de la zona de estudio en la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

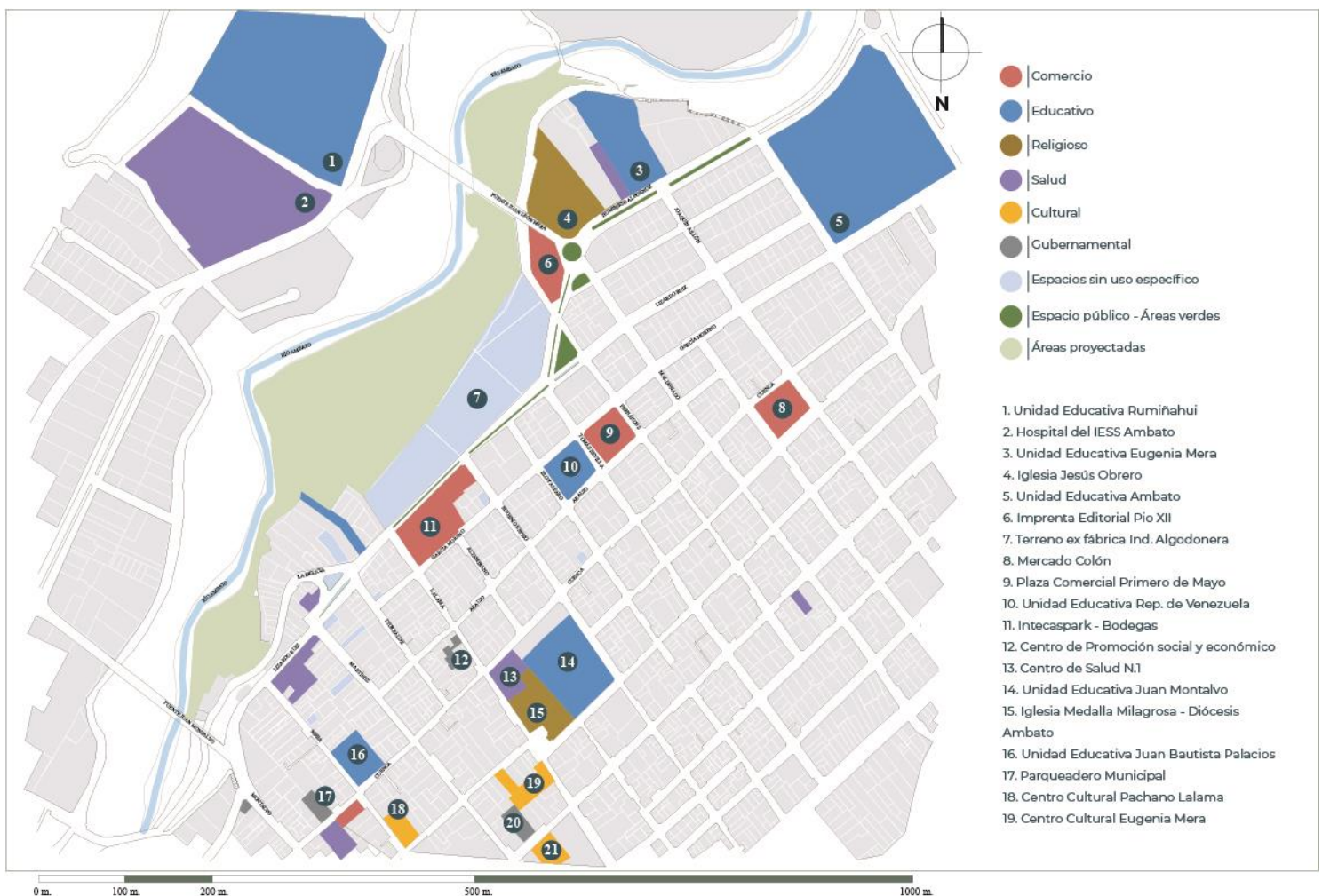
Es posible identificar una gran presencia de usos comerciales y mixtos en todas las calles que limitan con el eje Lizardo Ruiz, además el predio que pertenecía a la antigua Industrial Algodonera ocupa gran superficie con relación al área de estudio y actualmente no posee un uso específico ya que se encuentra en constantes modificaciones.

3.3.2.2 Equipamientos, espacio público y áreas verdes.

A partir de este análisis se puede identificar la predominancia de equipamientos comerciales y educativos cerca de la zona de estudio, lo que significa que sus usuarios utilizan el eje vial para llegar a su destino.

Figura 17

Equipamientos, espacio público y áreas verdes de la zona de estudio en la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

Es importante destacar la ausencia de espacio público en el sector tomando en cuenta que existen diversos usos en planta baja, no se puede identificar espacios donde los ambateños puedan apropiarse de su ciudad. De igual forma se puede identificar espacios que no tienen un uso de suelo específico y actualmente no brindan ningún servicio a la ciudadanía cuando podrían ser aprovechados para generar nuevas dinámicas a partir de intervenciones urbanas.

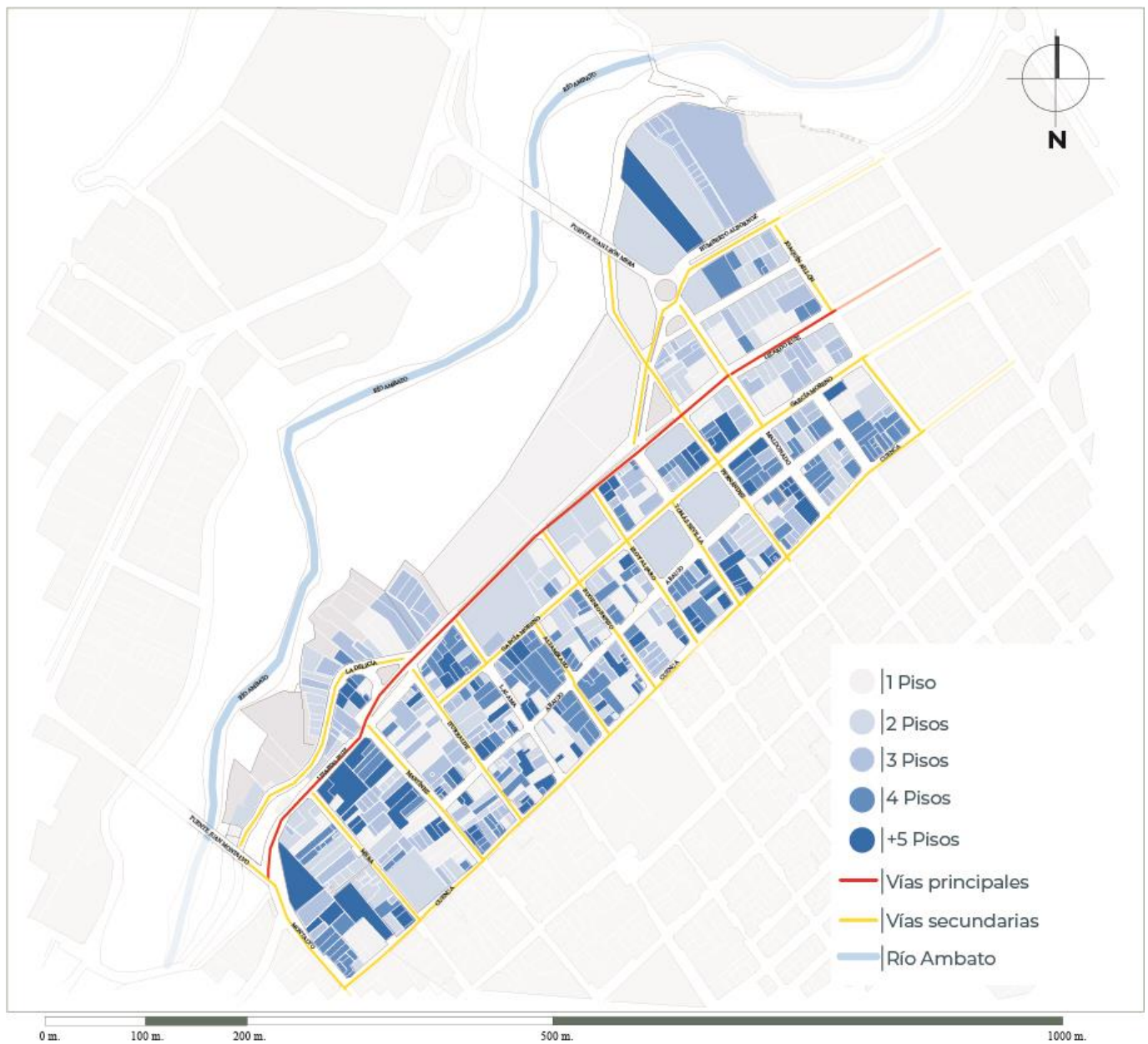
3.3.2.3. Altura de edificaciones

Al encontrarse en la Pieza Urbana 2 – Plataforma 1, la zona de estudio posee una codificación en base a la normativa del PDOT local, indicando que la altura máxima es de 5 pisos (15 metros aproximadamente). Sin embargo, gracias al desarrollo urbano de los últimos años, se puede identificar que existen nuevas edificaciones que superan los 6 pisos de construcción. Los nuevos proyectos que serán emplazados contarán con una altura superior de acuerdo a los cambios que se realicen en la normativa vigente.

La diferencia de alturas dentro de una misma cuadra es evidente, ya que depende de específicamente del uso de suelo de cada lote para que existan edificios de 5 pisos con planta baja comercial, y se encuentren limitando con residencias de una sola planta. A partir de los diferentes usos comerciales que predominan en el sector se han originado estos edificios con uso de suelo mixto que alcanzan hasta 7 pisos de altura.

Figura 18

Altura de edificaciones de la zona de estudio en la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

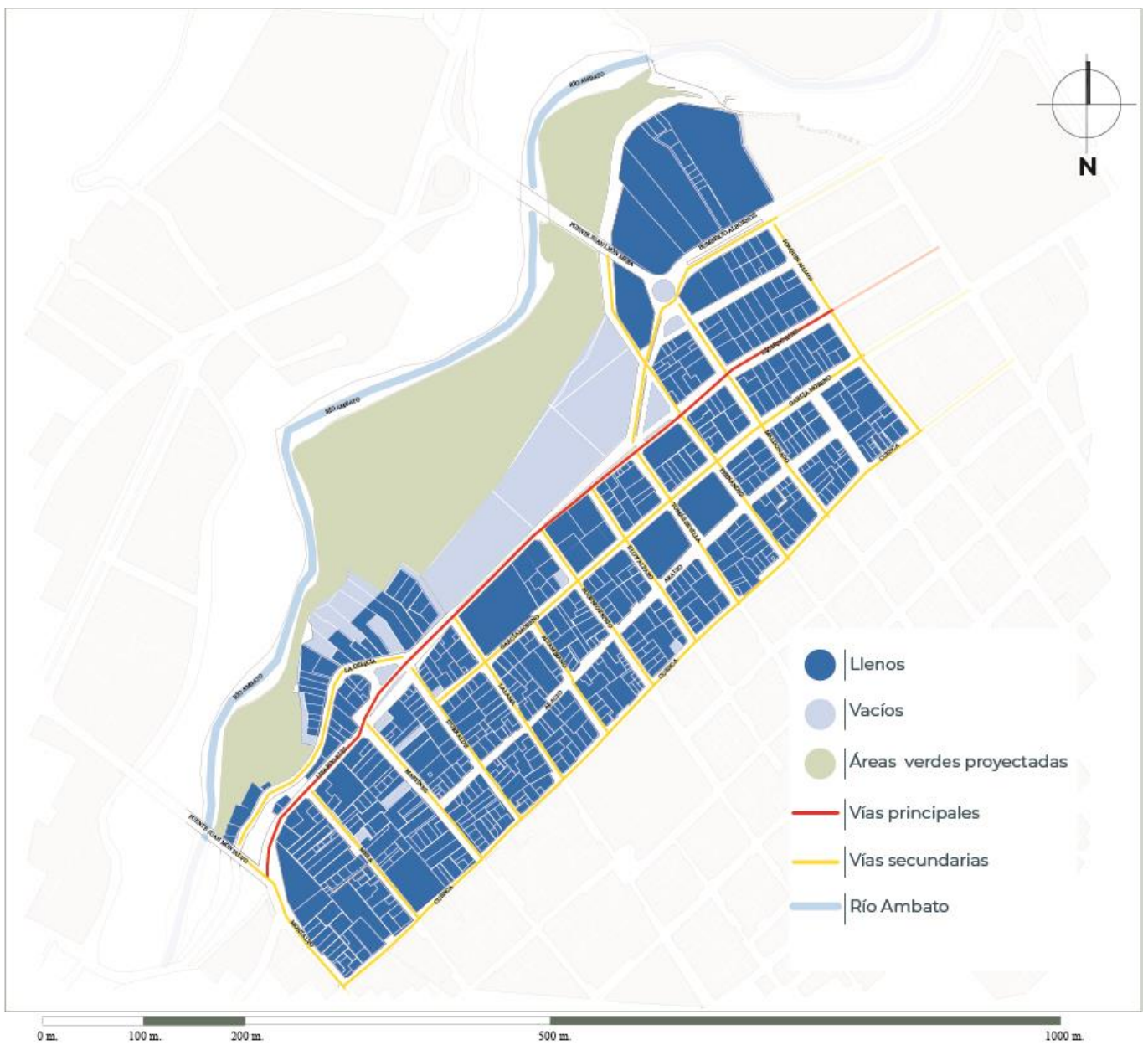
3.3.2.4. Llenos y Vacíos

En el sector cerca del 80% se encuentra construido y algunas edificaciones aún en proceso de crecimiento vertical, sin embargo se puede identificar espacios que no poseen un uso en

específico por lo que han pasado años abandonados y no existe una intención de ocuparlos manteniéndose cerrados, contaminados, alterando la imagen del sector limitando la interacción del usuario con su entorno.

Figura 19

Llenos y vacíos de la zona de estudio en la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

3.3.2.5. Vías y movilidad

De acuerdo con sus características, el eje vial Lizardo Ruiz es considerada una vía colectora ya que funciona de enlace entre vías arteriales secundarias y locales. Su función es distribuir el tráfico a las distintas zonas aledañas, permitiendo el acceso directo a zonas de residencia, institucionales, y de comercio en general. Su velocidad de operación es de 50 km/h para autos particulares y 40 km/h para comerciales (taxis, buses, autos pequeños de carga).

Figura 20

Vías y movilidad de la zona de estudio en a la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

Se ha identificado de igual forma una gran afluencia de personas en puntos específicos del sector, especialmente por dos factores: se encuentran cerca de un equipamiento comercial o su ubicación son puntos donde intersecan las calles locales. Por otro lado, una característica importante es que las líneas de buses locales e interparroquiales realizan su recorrido atravesando algunos puntos del eje vial.

Parte del análisis de movilidad se ha basado en medir cual es el flujo de personas y medios de transporte, para lo cual se ha utilizado tablas que permita registrar la cantidad de peatones, automóviles y bicicletas que circulan en horas importantes durante el día. Los puntos de referencia fueron el ingreso y salida del eje vial tomando en cuenta el doble sentido de circulación, concluyendo que en una semana aproximadamente circulan un promedio de 6839 personas, 54690 autos y 474 bicicletas. Es notorio que el medio de transporte que predomina es el automóvil como se observa en la Figura 22 ya que el espacio público destinado a la circulación no se encuentra en óptimas condiciones lo cual desanima al usuario.

Tabla 9

Flujo peatonal semanal en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato.

| HORARIO | 07h30-08h30 | 12h30-13h30 | 18h30-19h30 | TOTAL |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------|
| LUNES | 365 | 456 | 547 | 1368 |
| MARTES | 327 | 525 | 564 | 1416 |
| MIÉRCOLES | 243 | 304 | 264 | 812 |
| JUEVES | 317 | 384 | 283 | 984 |
| VIERNES | 286 | 357 | 325 | 968 |
| SÁBADO | 185 | 290 | 263 | 738 |
| DOMINGO | 226 | 191 | 137 | 554 |
| TOTAL SEMANA | | | | 6839 |

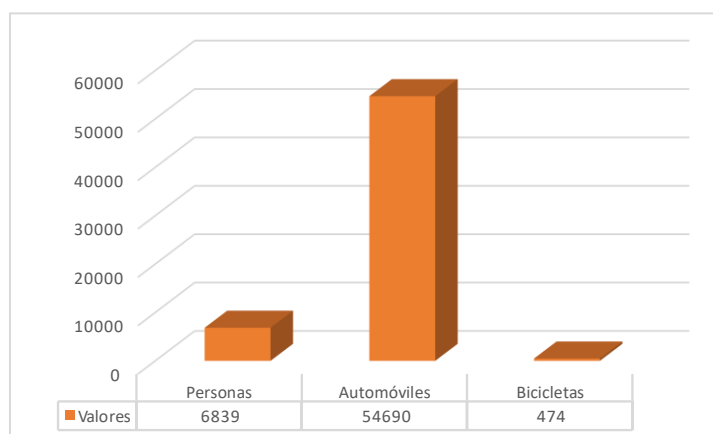
Nota: Elaboración propia.

Tabla 10*Flujo vehicular Semanal en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato.*

| HORARIO | 07h30-08h30 | 12h30-13h30 | 18h30-19h30 | TOTAL |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------|
| LUNES | 2450 | 3062 | 3675 | 9187 |
| MARTES | 2446 | 2974 | 3727 | 9147 |
| MIÉRCOLES | 2291 | 2863 | 2490 | 7643 |
| JUEVES | 1943 | 2554 | 2316 | 6813 |
| VIERNES | 2690 | 3363 | 3057 | 9110 |
| SÁBADO | 2135 | 2969 | 2480 | 7584 |
| DOMINGO | 1847 | 1839 | 1519 | 5205 |
| TOTAL SEMANA | | | | 54690 |

*Nota: Elaboración propia.***Tabla 11***Flujo de bicicletas en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato.*

| HORARIO | 07h30-08h30 | 12h30-13h30 | 18h30-19h30 | TOTAL |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------|
| LUNES | 25 | 31 | 17 | 73 |
| MARTES | 30 | 21 | 24 | 75 |
| MIÉRCOLES | 15 | 22 | 22 | 58 |
| JUEVES | 20 | 22 | 20 | 62 |
| VIERNES | 18 | 33 | 22 | 73 |
| SÁBADO | 26 | 30 | 14 | 70 |
| DOMINGO | 31 | 27 | 6 | 64 |
| TOTAL SEMANA | | | | 474 |

*Nota: Elaboración propia***Figura 21***Gráfico comparativo de flujos de movilidad de una semana en el eje vial Lizardo Ruiz.**Nota: Elaboración propia*

3.3.3. Análisis específico de la zona de estudio

Para el análisis de la zona de estudio, se han agrupado las cuadras que conforman el eje vial Lizardo Ruiz en base a la similitud de sus características, resultando cuatro tramos de estudio en donde se aplicarán intervenciones específicas relacionadas a dos ejes de trabajo: Espacio Público y Cultura.

Figura 22

Sectorización del área de estudio en el eje vial Lizardo Ruiz de la ciudad de Ambato.



Nota: Elaboración propia.

3.3.3.1. Tramo 1

El tramo uno comprende el área del eje vial Lizardo Ruiz entre el final de la calle Montalvo y el inicio de la calle Martínez. Este tramo se caracteriza por un uso de suelo de carácter residencial aunque se puede identificar un equipamiento de salud próximo a inaugurarse. Parte del tramo limita con la calle La Delicia proyectando amplias visuales del Río Ambato por la diferencia de su topografía. El espacio de circulación peatonal (aceras) en ciertos puntos no cumple el mínimo requerido por la ordenanza cantonal lo cual dificulta la paseabilidad en el sector.

Con respecto a las fachadas, predominan las de tipo residencial un poco antiguas, los colores varían por que no existe una normativa con respecto a fachadas para mejorar la imagen del sector.

Figura 23

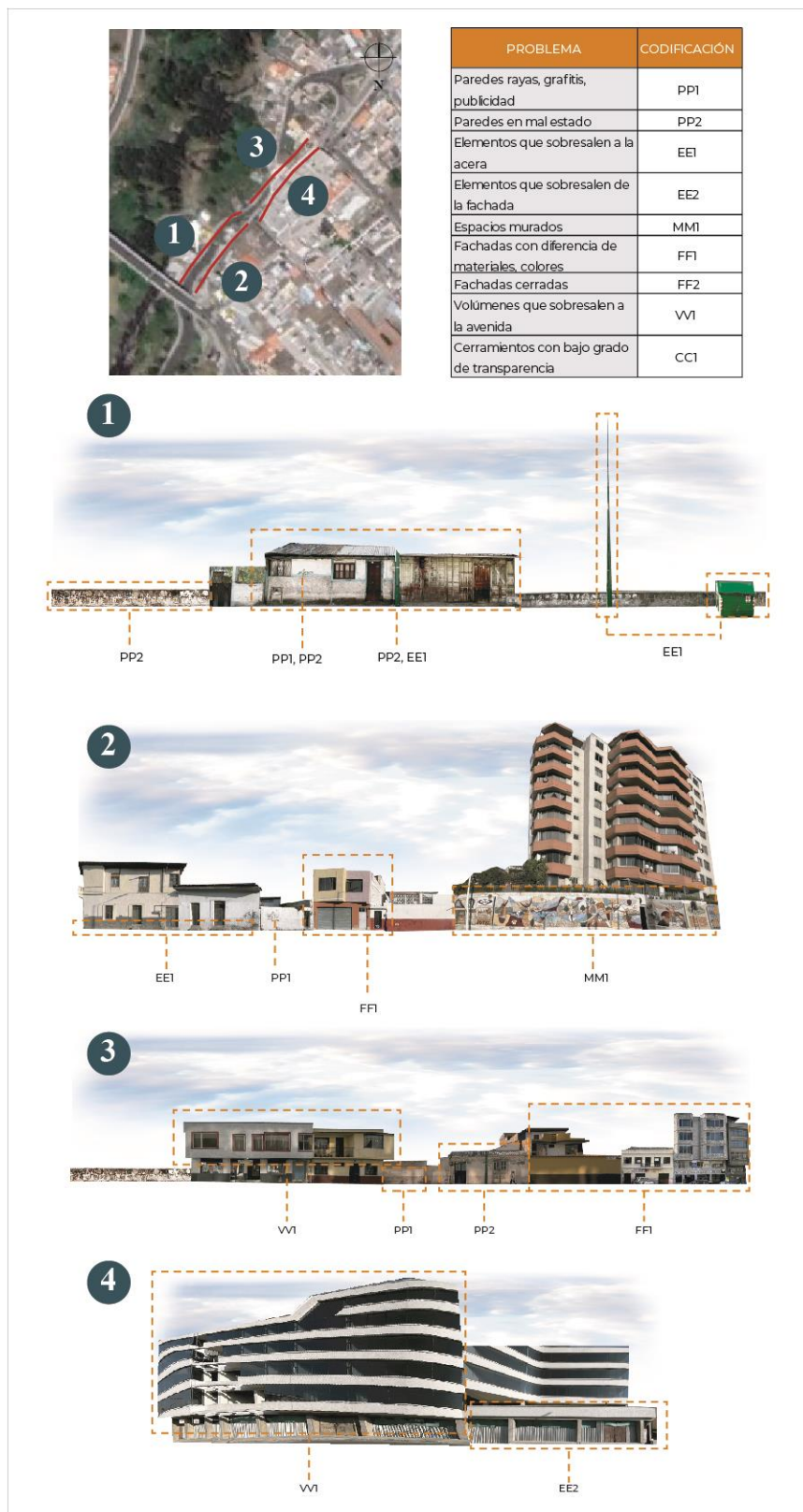
Ubicación del Tramo 1 y Representación gráfica de su situación actual.



Nota: Elaboración propia.

Figura 24

Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 1 en el eje vial Lizardo Ruiz.



Nota; Elaboración propia

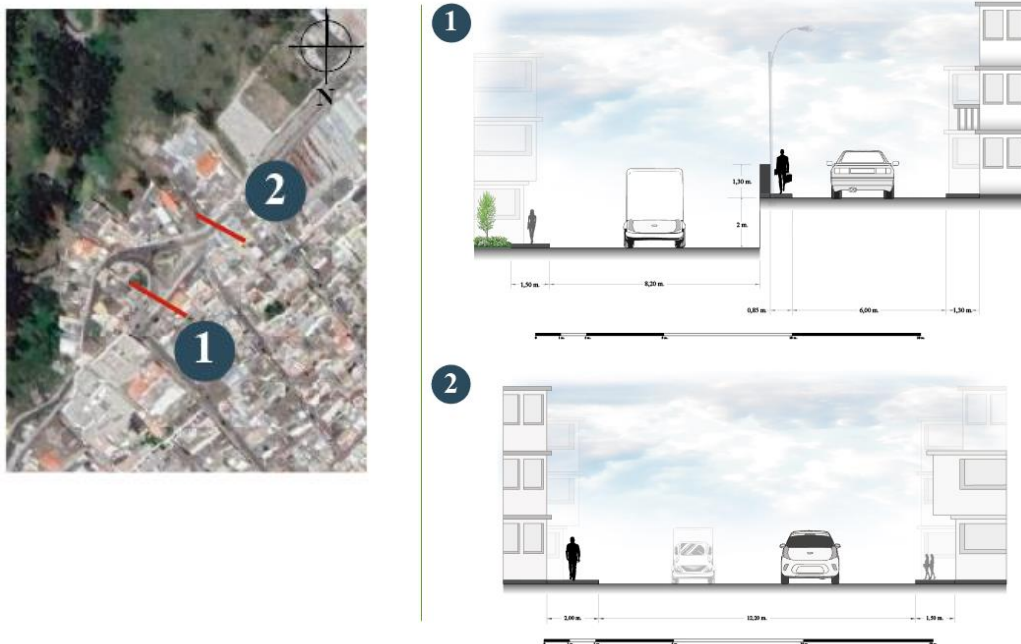
3.3.3.2. Tramo 2

Este tramo comprende el área del eje vial Lizardo Ruiz entre el inicio de la calle Martínez hasta el inicio de la calle Lalama. En este sector ya se identifican usos mixtos es decir comercio en planta baja correspondiente a tiendas de abastecimiento sectorial, mecánicas, venta de bicicletas. Existe un establecimiento educativo y espacios cerrados que no tienen un uso específico. Con respecto al espacio público es notoria la falta de mantenimiento especialmente al conectar las plataformas características del tramo, existe un parque ubicado en un redondel denominado Parque Rodo que no posee mobiliario ni vegetación adecuada por lo que el usuario no puede utilizarlo.

Con respecto a las fachadas, podemos identificar que la mayoría se mantienen con excepción de los espacios que no tienen un uso específico, además existen elementos urbanos como cables eléctricos que sobresalen al eje vial y alteran la imagen urbana.

Figura 25

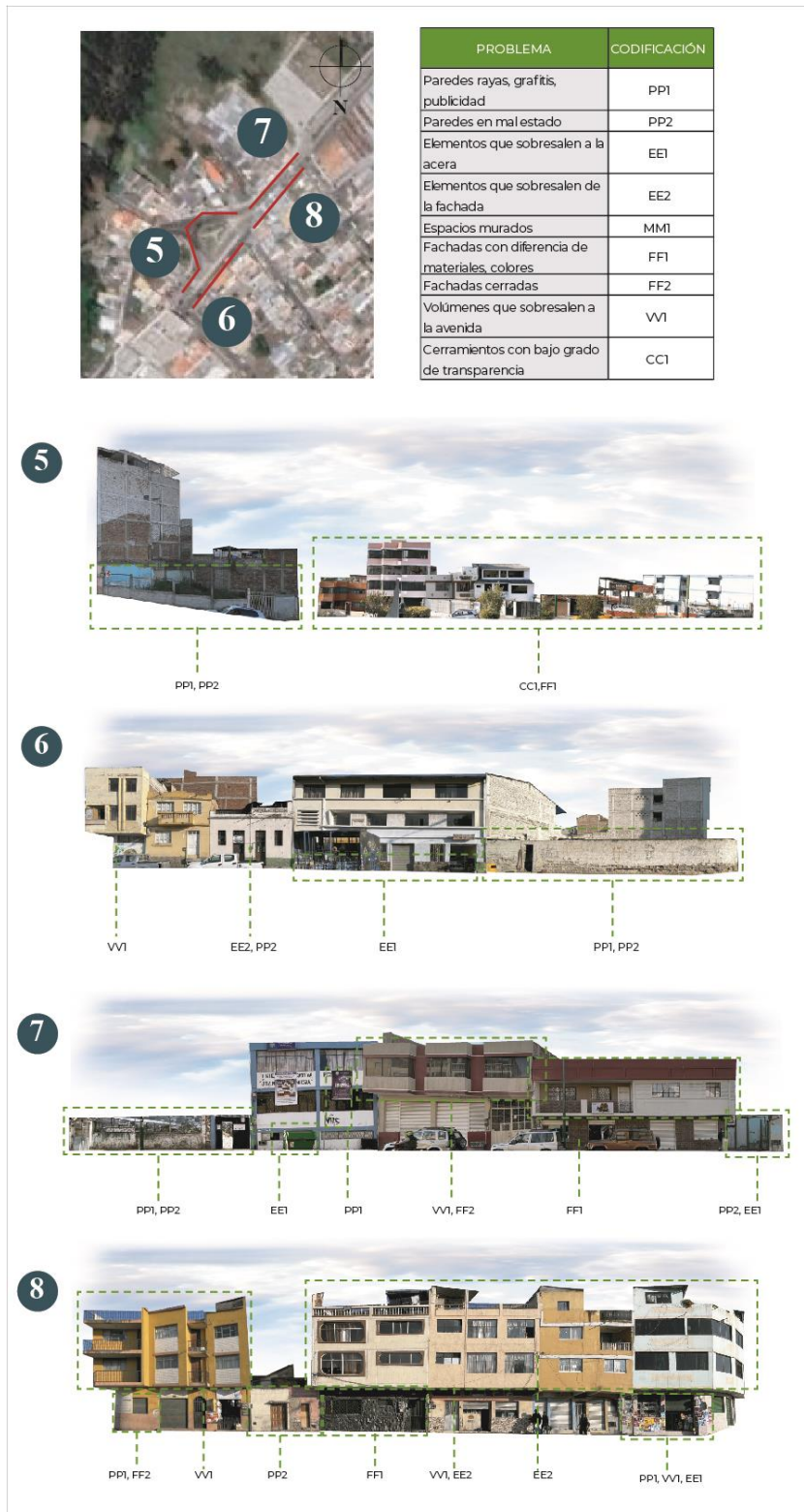
Ubicación del Tramo 2 y Representación gráfica de su situación actual.



Nota: Elaboración propia.

Figura 26

Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 2 en el eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

3.3.3.3. Tramo 3

Este tramo comprende el área del eje vial Lizardo Ruiz entre el inicio de la calle Lalama hasta el inicio de la calle Tomás Sevilla. Los usos que se pueden identificar en este tramo son varios, destacan los comerciales e industriales en el límite con el eje vial Lizardo Ruiz. Por otro lado se encuentra el terreno donde se ubicaba la Industrial Algodonera que actualmente no tiene un uso específico, esta fraccionado y funciona como estacionamiento privado.

El tramo 3 comprende la mayor parte del eje vial Lizardo Ruiz, el espacio público mejora un poco en relación con los tramos anteriores, sin embargo existen acera que no cumple el dimensionamiento mínimo requerido, se puede identificar vegetación en parterres y macetas distribuidas en los espacios de circulación peatonal. Con respecto a las fachadas existe gran superficie de espacios murados con bajo grado de transparencia, lo que limita la relación con el entorno al usuario que recorre el eje vial.

Figura 27

Ubicación del Tramo 3 y Representación gráfica de su situación actual.



Nota: Elaboración propia.

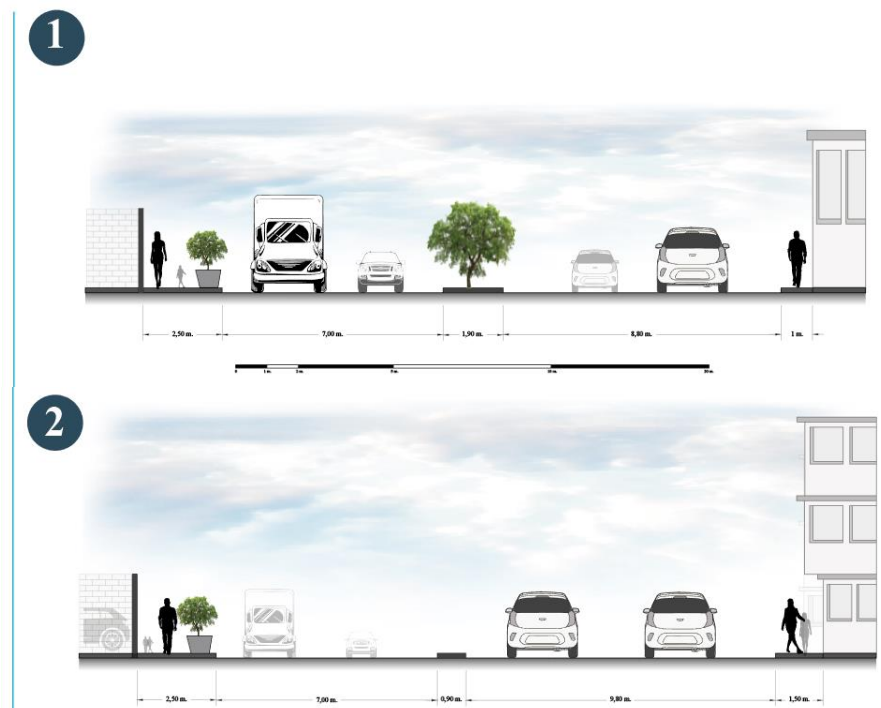


Figura 28

Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 3 en el eje vial Lizardo Ruiz.



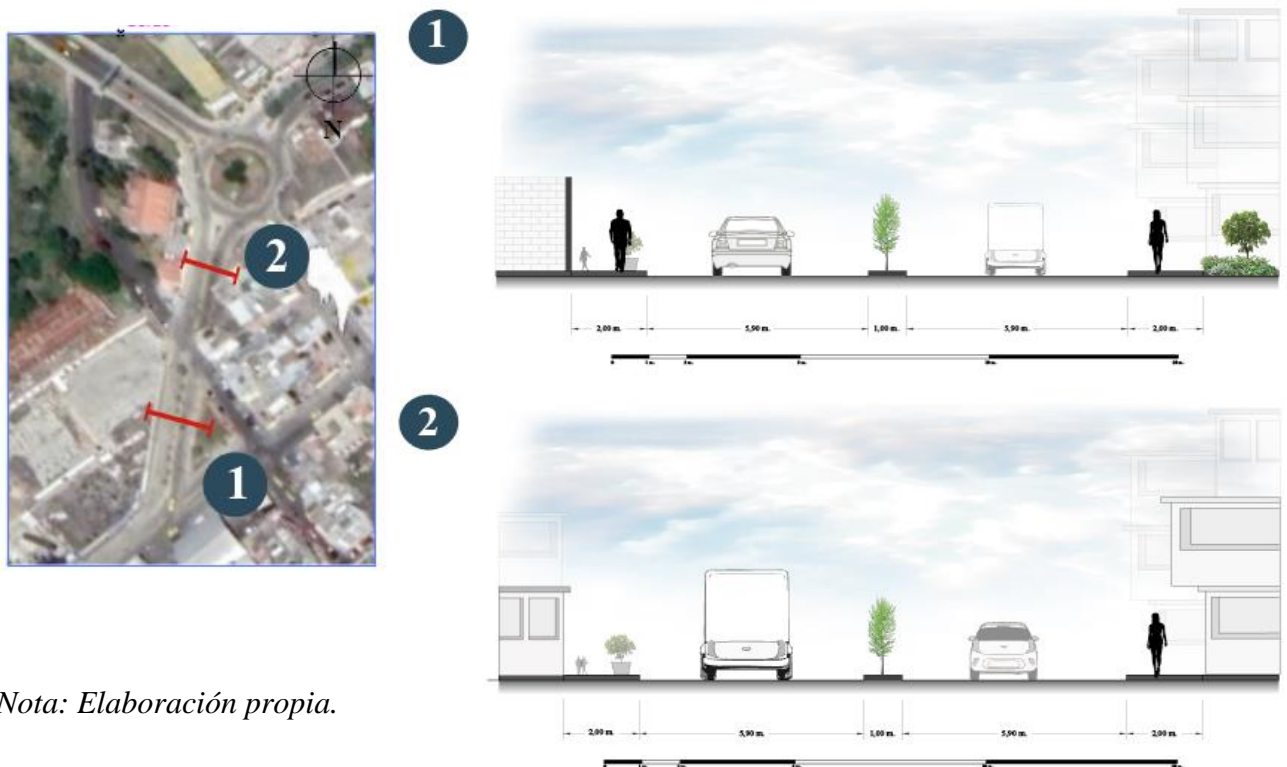
Nota: Elaboración propia.

3.3.3.4. Tramo 4

El tramo 4 comprende la parte final del eje vial Lizardo Ruiz, terminando su recorrido en el inicio del puente Juan León Mera. En este se ha identificado un uso de suelo mixto ya que existen pequeños negocios comerciales de abastecimiento sectorial que generan las dinámicas en este sector. El espacio público se encuentra en mejor estado en comparación a los otros tramos, tomando en cuenta que su rehabilitación no es tan antigua, el espacio destinado para la circulación cuenta con dimensiones mínimas pero suficientes para facilitar la circulación del usuario, la vegetación existente se la encuentra en un pequeño jardín de acceso público, macetas distribuidas en el sector y un redondel que indica el final del tramo. La mayoría de fachadas se mantienen aunque se puede reconocer elementos urbanos que sobresalen a la fachada como cables eléctricos y mobiliario de la empresa eléctrica.

Figura 29

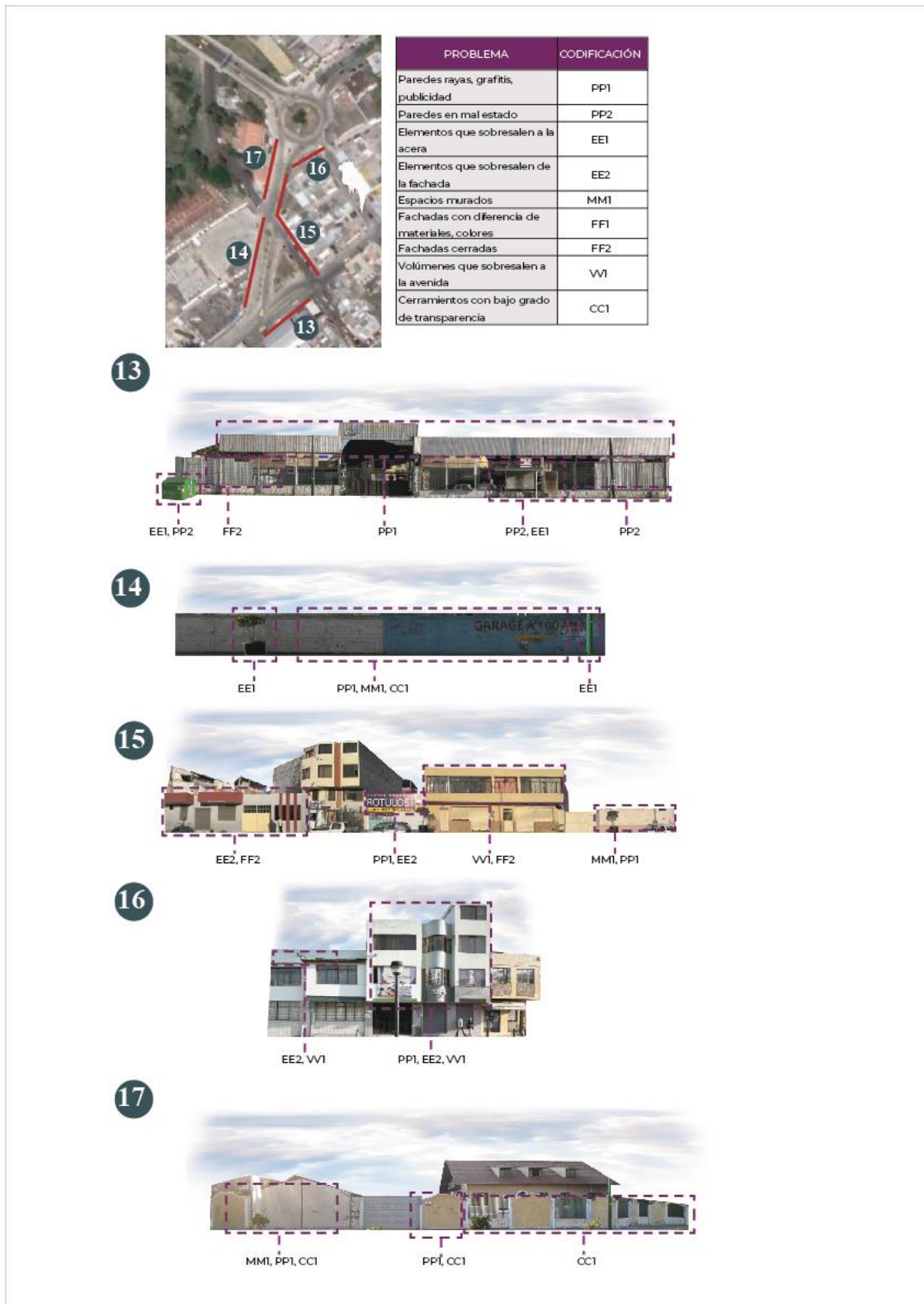
Ubicación del Tramo 4 y Representación gráfica de su situación actual



Nota: Elaboración propia.

Figura 30

Diagnóstico fachadas de las calles del Tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración Propia

3.4. Análisis e interpretación de resultados.

3.4.1. Entrevistas

Esta técnica de recolección de datos fue aplicada directamente a personas relacionadas con el ámbito cultural en la ciudad de Ambato entre artistas, autoridades y profesionales. (Ver anexo 2)

Tabla 12

Cuadro de entrevistados.

| NOMBRE | ÁMBITO |
|------------------------------|----------|
| Soc. Fernando Cerón | Cultural |
| Ab. Jaime Camacho | Urbano |
| Museóloga Carmen Landy | Urbano |
| Arq. Carlos Salcedo | Urbano |
| Escultor Germán Paredes | Cultural |
| Diseñadora María José Jurado | Cultural |

Nota: Elaboración propia.

3.4.1.1. Entrevista N.1

Soc. Fernando Cerón

Presidente de la Sede Nacional de la Casa de la Cultura Ecuatoriana y antiguo director provincial CCE Núcleo Tungurahua.

En esta entrevista Fernando indica que la oferta cultural de Ambato está decreciendo ya que los artistas no tienen las condiciones económicas adecuadas para realizar su trabajo, además considera importante la creación de una alianza público – privada como aporte al desarrollo de la cultura local, en donde participen directamente los colectivos culturales

independientes. Otra de las estrategias que menciona es crear condiciones para difundir eventos culturales dentro de la ciudad, señala que es necesario pensar a las casas patrimoniales como patrimonio vivo y entender que no funcionan si nadie las usa.

3.4.1.2. Entrevista N.2

Ab. Jaime Camacho

Director del Departamento de Cultura y Turismo del Ilustre Municipio de Ambato.

El Abogado Jaime Camacho indica que la oferta cultural de la ciudad es buena, pero considera necesaria aumentarla, ya que no existen los lugares adecuados donde se puedan desarrollar las diferentes manifestaciones culturales propias de la ciudad.

Menciona que los espacios públicos están siendo utilizados para potencializar la cultura al identificar a las nuevas generaciones apropiarse de la ciudad. Indica que Ambato necesita un espacio amplio que pueda abastecer todas las necesidades culturales actuales, al igual que un nuevo Plan cultural para la ciudad para solventar las necesidades de los ambateños. Finalmente menciona las estrategias que el municipio local está implementando actualmente para aportar al desarrollo cultural de Ambato y de los proyectos futuros que pueden estar relacionados con el tema de estudio.

3.4.1.3. Entrevista N. 3

Museóloga Carmen Landy

Magister en Antropología de lo contemporáneo y Consultora de proyectos culturales.

Carmen nos comparte que según su criterio la oferta cultural de la ciudad es escasa debido al deficiente manejo de fondos por parte de la política pública. Señala que en la ciudad, las administraciones pasadas siempre han priorizado el ámbito comercial sobre el cultural. Por

otro lado, la ciudadanía no toma la iniciativa esperando a que las autoridades se encarguen completamente del problema.

Menciona que el espacio físico en la ciudad es suficiente, sin embargo no existe una política cultural que maneje toda esta red de casas patrimoniales y espacios recuperados para que puedan funcionar en conjunto. Al finalizar la entrevista indica la importancia de que la ciudadanía se tome la ciudad, que tengan la motivación necesaria para generar propuestas nuevas y hagan escuchar su voz.

3.4.1.4. Entrevista N.4

Arq. Carlos Salcedo

Director del área de planificación, diseño y construcción Compañía Obrajes

En esta entrevista el arquitecto Carlos Salcedo señala que la oferta cultural siempre ha estado presente en la ciudad, sin embargo, la promoción de sus actividades es lo que ha afectado directamente al desarrollo de esta. No existe el apoyo por parte de las instituciones públicas para hacer visibles las manifestaciones culturales que ya existen en la ciudad. Por otro lado indica que es necesario reconocer el bagaje histórico de cada uno de los lugares que están siendo subutilizados actualmente para que se pueda generar otro tipo de dinámicas que den vida a estos espacios.

Concluyen con la idea de que se deben crear redes que conecten a los puntos culturales de la ciudad y encontrar nuevas dinámicas para los ya existentes, eso haría mas por la ciudad que crear nuevas edificaciones.

3.4.1.5. Entrevista N.5

Escultor Germán Paredes

Artista Plástico ambateño creador de numerosas obras locales y nacionales.

Germán nos comenta que a su criterio la oferta cultural de la ciudad resulta muy reducida, ya que los artistas locales no han tenido la oportunidad de crecer desde hace mucho tiempo, junto a la baja inversión por parte de las autoridades. Afirma que en la ciudad encontramos espacios subutilizados como respuesta a la falta de garantía, ya que la gente no consume arte.

Sugiere que las autoridades locales deben priorizar el mejoramiento del espacio público actual para que se puedan desarrollar actividades artísticas al aire libre y así la ciudadanía pueda acceder de forma voluntario a estos eventos. Concluye indicando que todo tipo de propuesta que se haga en busca del desarrollo cultural es válida.

3.4.1.6. Entrevista N.6

Diseñadora María José Jurado

Diseñadora Oficial de la Fiesta de la Fruta y de las Flores (Vestimenta comparsas y carros alegóricos)

María José expresa que la oferta cultural actualmente ha crecido tomando en cuenta la situación mundial a partir de la pandemia, considera de igual forma que se debe trabajar en las personas para que reconozcan la importancia de la cultura en la ciudad, refiriéndose a la promoción de esta. Por otro lado, menciona que el artista informal ha encontrado en diferentes parques de la ciudad espacios para poder expresar su arte ya que la administración actual dificulta el acceso a los establecimientos de carácter cultural y limitan el desarrollo de todo tipo de actividades culturales.

Finalmente concluye con la importancia de difundir de manera más efectiva el arte en la ciudad y diversificar la participación de los ciudadanos en todo ámbito cultural.

3.4.2. Encuestas

Las encuestas se realizaron de acuerdo con el número de muestra obtenida, es decir 384 personas. Las preguntas estaban relacionadas a los dos temas a tratar en el trabajo de investigación: Espacio Público y Cultura en Ambato.

3.4.2.1. Encuesta Espacio Público

3.4.2.1.1. Pregunta 1: ¿Considera agradable y cómoda la circulación peatonal en el eje vial del sector Industrial Algodonera?

Tabla 13

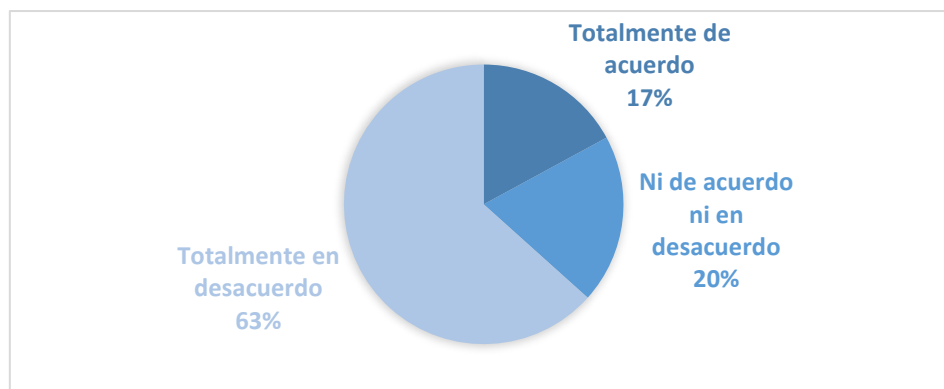
Resultado pregunta 1 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 65 | 16,93% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 79 | 20,57% |
| Totalmente en desacuerdo | 240 | 62,50% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 31

Resultado pregunta 1 encuesta Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: El 17% de las personas encuestadas están totalmente de acuerdo con la pregunta, el 20% aproximadamente no están ni de acuerdo ni desacuerdo, y finalmente la mayoría, el 63% escogieron la opción totalmente en desacuerdo.
- Interpretación: Un total de 240 personas de 384 encuestadas, concuerdan que la circulación peatonal en el eje vial del sector Industrial Algodonera no es cómoda ni agradable; superando la opinión del 37% restante y confirmando una parte del problema que se pretende resolver.

3.4.2.1.2. Pregunta 2: ¿Considera suficiente la iluminación del lugar para la circulación peatonal nocturna?

Tabla 14

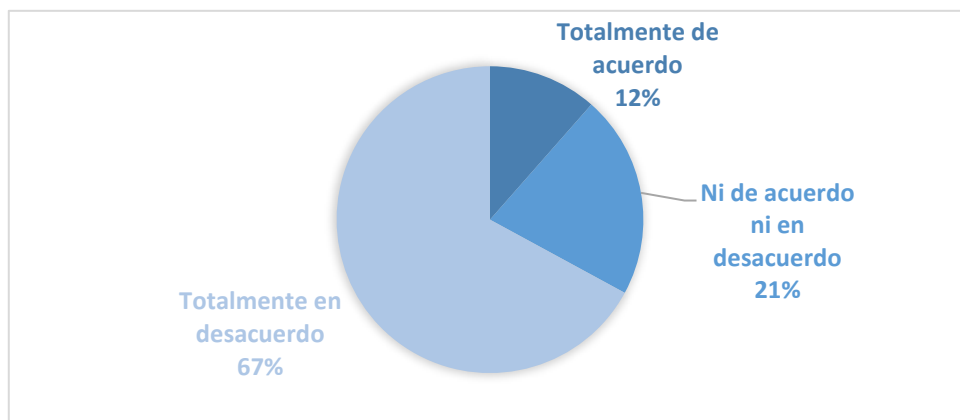
Resultado pregunta 2 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 45 | 11,72% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 81 | 21,09% |
| Totalmente en desacuerdo | 258 | 67,19% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 32

Resultado pregunta 2 encuesta Espacio Público



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: El 12% de las personas encuestadas aseguran estar de acuerdo con la iluminación del sector, un 21% optaron por la opción neutral es decir no están de acuerdo ni en desacuerdo, y finalmente el 67% de las 384 personas encuestadas están en total desacuerdo con la pregunta en cuestión.
- Interpretación: La iluminación del sector Industrial Algodonera fue descrita como insuficiente para la circulación peatonal nocturna, esta afirmación la comparten 258 personas de un total de 384 encuestadas, basándose en la experiencia personal que cada una ha tenido al menos una vez.

3.4.2.1.3. Pregunta 3: ¿Cree que el nivel de ruido afecta a los peatones al momento de circular por el eje vial Lizardo Ruiz?

Tabla 15

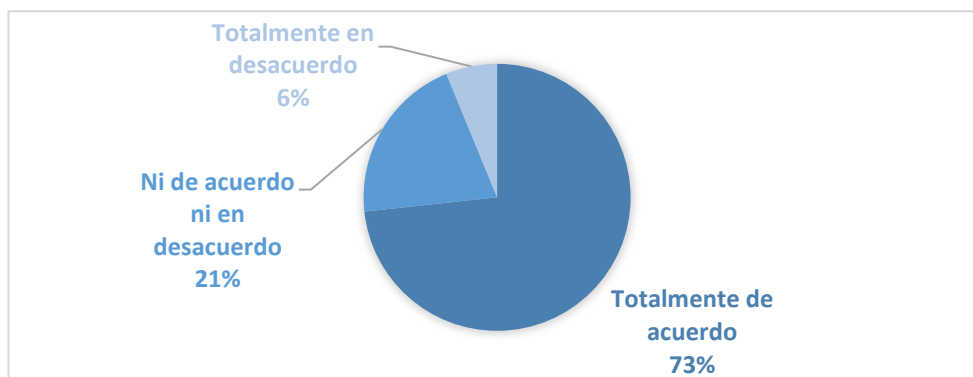
Resultado pregunta 3 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 279 | 72,66% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 81 | 21,09% |
| Totalmente en desacuerdo | 24 | 6,25% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 33

Resultado pregunta 3 encuesta de Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: La mayoría de personas encuestadas representadas por el 73% de la totalidad están de acuerdo que el ruido es un factor que afecta a los peatones al circular por el eje vial; el 21% no logra decidirse mientras que solamente el 6% no está de acuerdo con la pregunta.
- Interpretación: En el eje vial Lizardo Ruiz un total de 279 personas de 384 encuestadas han identificado al ruido de los automóviles como un factor que afecta directamente a los peatones que circulan en diferentes horas del día, tomando en cuenta que es una avenida con gran afluencia vehicular y además está compuesta de cuatro carriles en dos direcciones.

3.4.2.1.4. Pregunta 4: ¿Considera adecuada implementar alternativas de arborización en el lugar?

Tabla 16

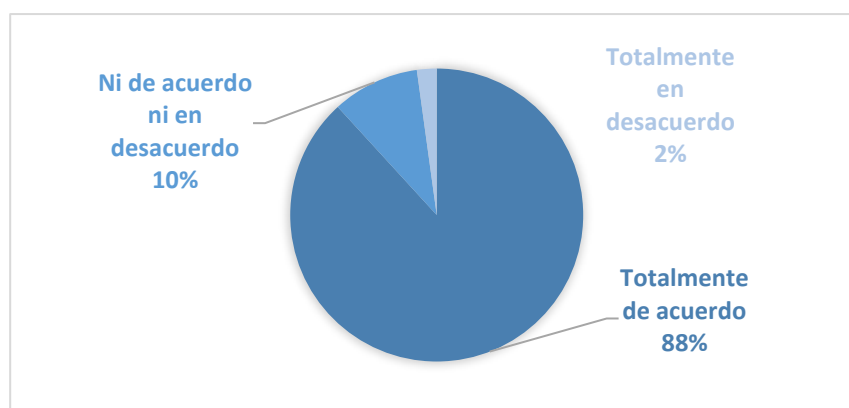
Resultado pregunta 4 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 338 | 88,02% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 37 | 9,64% |
| Totalmente en desacuerdo | 9 | 2,34% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia

Figura 34

Resultado pregunta 4 encuesta Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Cerca del 88% de las personas encuestadas están de acuerdo con la pregunta realizada sobre la arborización del sector; mientras que un porcentaje menor al 12% no considera necesaria esta alternativa.
- Interpretación: El eje vial Lizardo Ruiz al ser un espacio de circulación peatonal como vehicular, no posee el área verde mínima requerida por habitante de la ciudad; por lo cual la alternativa de arborización en este sector es una solución que 338 personas de las 384 encuestadas consideran necesaria y viable para mejorar la calidad de vida en el mismo.

3.4.2.1.5. Pregunta 5: ¿Se percibe un alto grado de inseguridad en el lugar?

Tabla 17

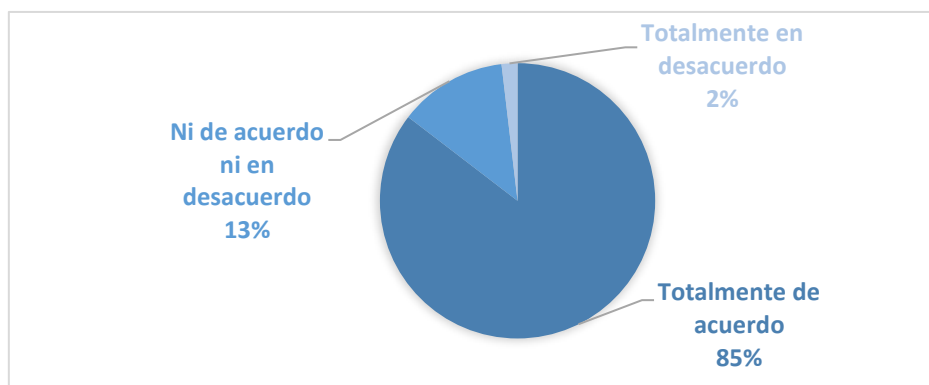
Resultado pregunta 5 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 327 | 85,16% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 49 | 12,76% |
| Totalmente en desacuerdo | 8 | 2,08% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota; Elaboración propia.

Figura 35

Resultado pregunta 5 encuesta Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Solamente el 2,08% de las personas encuestadas no están de acuerdo con que en el sector de la Industrial Algodonera se percibe un alto grado de inseguridad; cerca del 13% no están de acuerdo ni en desacuerdo, pero el 85% aseguran que en el sector existe inseguridad basados en su experiencia.
- Interpretación: Un total de 327 personas de 384 encuestadas aseguran que al circular en el sector de la Industrial Algodonera han experimentado ya sea directa e indirectamente la inseguridad que existe sin importar la hora; este ha sido un problema constante en el sector al que las autoridades no han podido dar una solución.

3.4.2.1.6. Pregunta 6: ¿Considera necesaria la creación de actividades comerciales y recreativas en las edificaciones asentadas frente a la Industrial Algodonera?

Tabla 18

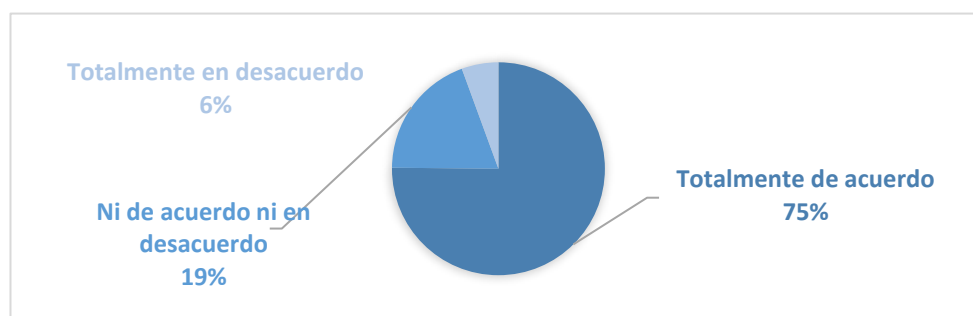
Resultado pregunta 6 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 290 | 75,52% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 72 | 18,75% |
| Totalmente en desacuerdo | 22 | 5,73% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 36

Resultado pregunta 6 encuesta Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Aproximadamente el 25% no considera adecuada la creación de actividades comerciales y recreativas en el sector de la Industrial Algodonera, por otro lado, el 75% considera adecuada esta alternativa asegurando estar de acuerdo con que los espacios y equipamientos frente a la Industrial Algodonera puedan tener un nuevo uso.
- Interpretación: Un total de 290 personas que representan el 75% de los encuestados aseguran estar de acuerdo con esta pregunta; como su nombre lo dice, el sector de la Industrial Algodonera cuenta con espacios y equipamientos que se encuentran en desuso, lo cual podría ser una alternativa para que se puedan crear actividades comerciales y recreativas.

3.4.2.1.7. Pregunta 7: ¿Considera necesaria la regeneración del eje vial del sector Industrial Algodonera enfocado en la potencialización de la circulación peatonal y de bicicletas?

Tabla 19

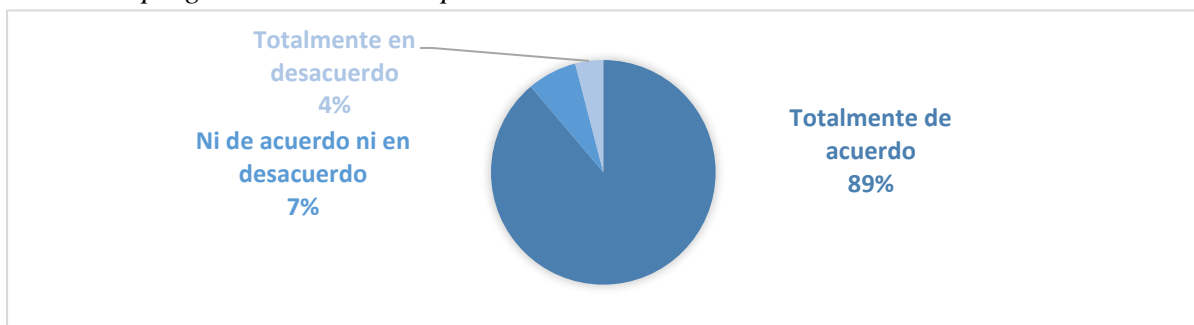
Resultado pregunta 7 encuesta Espacio Público.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 342 | 89,06% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 26 | 6,77% |
| Totalmente en desacuerdo | 16 | 4,17% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 37

Resultado pregunta 7 encuesta Espacio Público.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Un 89% de las personas encuestadas están totalmente de acuerdo con una regeneración del eje vial del sector Industrial Algodonera. Por el contrario el 7% no decide si es necesaria o no, esta regeneración mientras que el 4% está en absoluto desacuerdo.
- Interpretación: El 89% representado por 342 personas consideran adecuada la opción de realizar una regeneración en el eje vial que se enfoque en potencializar la circulación peatonal y de bicicletas, ya que sería una gran alternativa para cambiar la imagen urbana de este sector y mejorar así su la circulación en el mismo.

3.4.2.2. Encuesta Cultura

3.4.2.2.1. Pregunta 1: ¿Considera adecuada y suficiente la oferta cultural de la ciudad?

Tabla 20

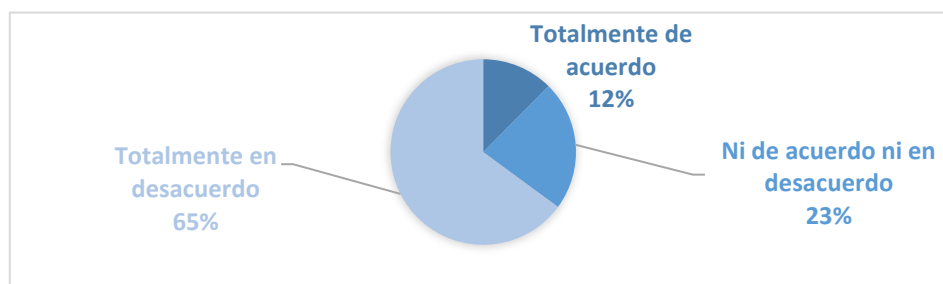
Resultado pregunta 1 encuesta Cultura.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 47 | 12,24% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 85 | 22,14% |
| Totalmente en desacuerdo | 252 | 65,63% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 38

Resultado pregunta 1 Encuesta Cultura.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Más del 66% de encuestados ha expresado que la oferta cultural de Ambato es inadecuada e insuficiente, por otro lado cerca del 23% ha tomado una posición neutra es decir ni de acuerdo ni en desacuerdo, y finalmente el 12% asegura que la oferta cultural actual en la ciudad de Ambato es idónea y oportuna.
- Interpretación: Es indiscutible el desacuerdo que existe en torno a la oferta cultural actual en la ciudad de Ambato, así el 65% representado por 252 personas encuestadas aseguran que no es suficiente para una ciudad conocida por sus ilustres hombres y sus grandes aportes a la cultura local y nacional.

3.4.2.2.2. Pregunta 2: ¿Considera apropiados los espacios destinados a actividades culturales disponibles en la ciudad?

Tabla 21

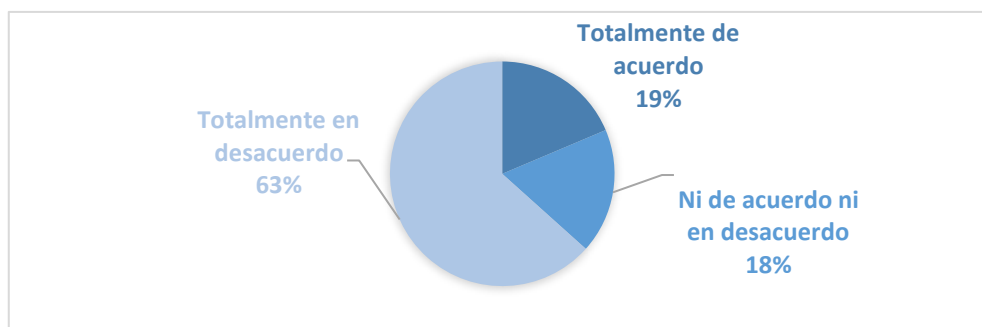
Resultado pregunta 2 encuesta Cultura.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 72 | 18,75% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 67 | 17,45% |
| Totalmente en desacuerdo | 245 | 63,80% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 39

Resultado pregunta 2 encuesta Cultura.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: El 19% de las personas encuestadas aseguran que los espacios destinados a actividades culturales en la ciudad son apropiados, cerca del 18% no está desacuerdo ni en desacuerdo acerca de esta pregunta; pero la mayoría representada por el 63% no considera adecuados los espacios disponibles para actividad cultural en la ciudad.
- Interpretación: A partir de 384 personas encuestados podemos concluir que la mayoría representada por el 63% (245 personas) consideran que los espacios destinados para actividades culturales en la ciudad sean apropiados y suficientes.

3.4.2.2.3. Pregunta 3: ¿Cree que es necesaria la creación de espacios de aprendizaje artístico cultural en la ciudad de Ambato?

Tabla 22

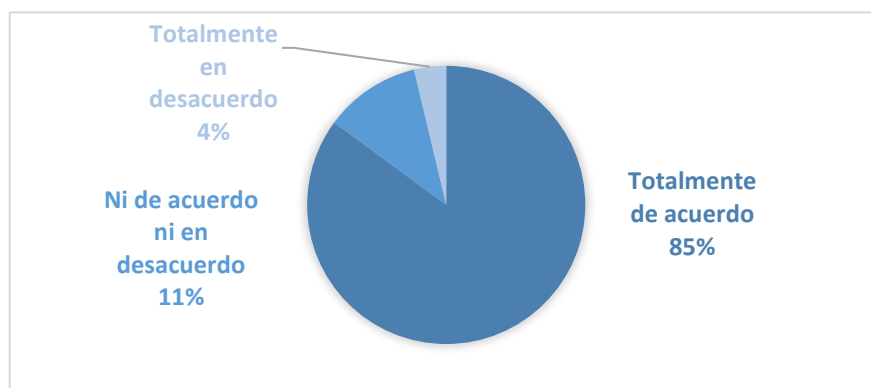
Resultado pregunta 3 encuesta Cultura.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 327 | 85,16% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 42 | 10,94% |
| Totalmente en desacuerdo | 15 | 3,91% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 40

Resultado pregunta 3 encuesta Cultura.



Nota: Elaboración propia.

- Análisis: Aproximadamente el 85% concuerda que es necesaria la creación de espacios para aprendizaje artístico cultural en la ciudad; un 11% ha seleccionado la alternativa que indican no estar ni a favor ni en contra y finalmente un 4% asegura estar totalmente en desacuerdo con lo propuesto en la pregunta.
- Interpretación: La ciudadanía afirma que como ciudadanos necesitan espacios donde se puedan adquirir conocimientos referentes al arte y la cultura por lo cual de 384 personas encuestadas, un total de 327 consideran imprescindible la creación de este tipo de áreas.

3.4.2.2.4. Pregunta 4: ¿Cree que los artistas como pintores, escultores, diseñadores, etc., tienen espacios para realizar sus actividades en la ciudad de Ambato?

Tabla 23

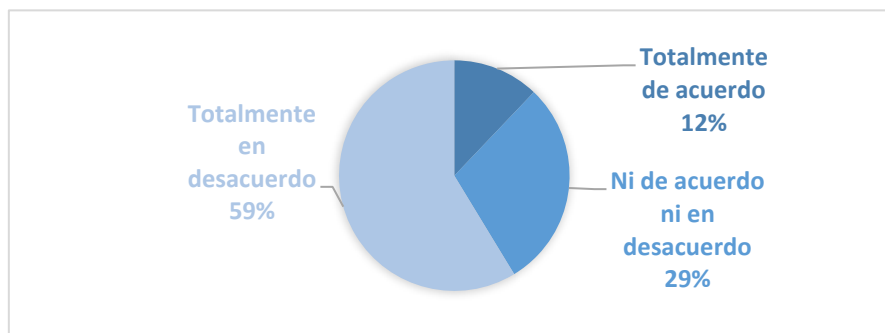
Resultado pregunta 4 encuesta Cultura

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 47 | 12,24% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 1112 | 29,17% |
| Totalmente en desacuerdo | 225 | 58,59% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 41

Resultado pregunta 4 encuesta Cultura



Nota: Elaboración propia.

- **Análisis:** De las personas encuestadas, el 59% que representa más de la mitad indican que los artistas de la ciudad no poseen espacios para realizar sus actividades en la ciudad; el 29 % no están seguros de su respuesta escogiendo la alternativa Ni de acuerdo ni en desacuerdo; y con el porcentaje más bajo están las personas que si concuerdan con que existen espacios para que los artistas trabajen.
- **Interpretación:** Dentro de la ciudad no se han identificado suficientes espacios y equipamientos para que los artistas como pintores, escultores, diseñadores, entre otros, desarrollen sus actividades, por lo que 225 personas de las 384 encuestadas confirman lo antes mencionado.

3.4.2.2.5. Pregunta 5: ¿Considera el arte y la cultura como atractivos que se puede aprovechar para potenciar el turismo en la ciudad?

Tabla 24

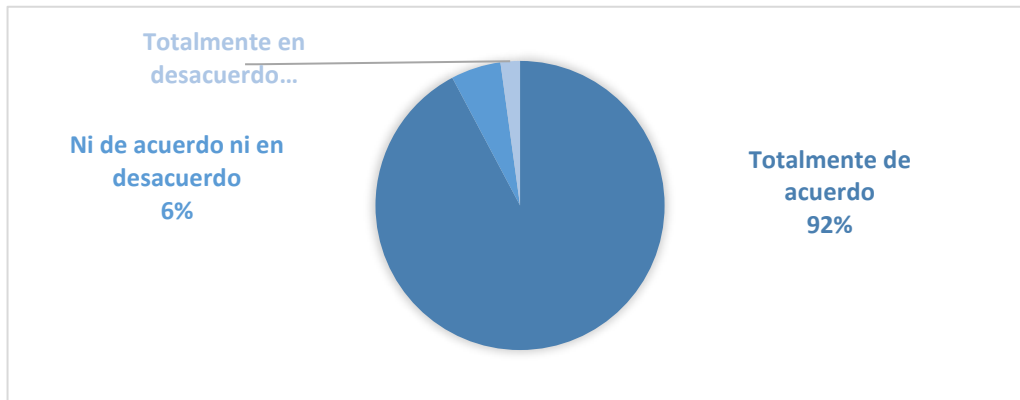
Resultado pregunta 5 encuesta Cultura.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| Totalmente de acuerdo | 352 | 91,67% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 23 | 5,99% |
| Totalmente en desacuerdo | 9 | 2,34% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 42

Resultado pregunta 5 encuesta Cultura.



Nota: Elaboración propia.

- **Análisis:** El 92% de las personas encuestadas consideran que el arte y la cultura pueden aprovecharse como atractivos que potencialicen el turismo en la ciudad, al contrario, el 2% no están de acuerdo mientras que el 6% no define su respuesta con respecto a la pregunta.
- **Interpretación:** La mayoría de personas encuestadas (352 de 384) están de acuerdo que en nuestra ciudad el arte y la cultura son elementos que se pueden utilizar para potenciar el turismo local y nacional convirtiéndolos en el principal atractivo de Ambato y de esta forma dar a conocer la ciudad al mundo.

3.4.2.2.6. Pregunta 6: ¿Cree que se puede repotenciar el eje vial Lizardo Ruiz del sector Industrial Algodonera a partir de intervenciones artísticas y culturales?

Tabla 25

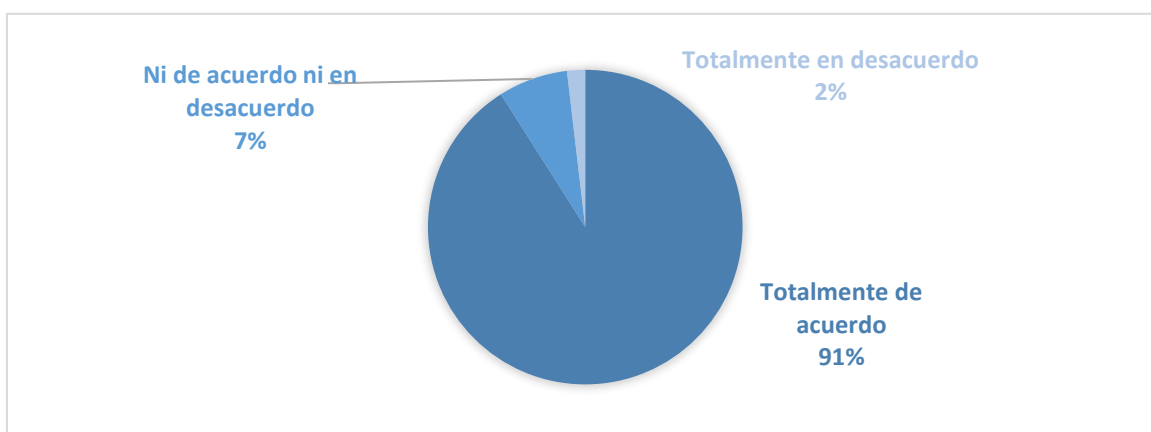
Respuesta pregunta 6 encuesta Cultura.

| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Totalmente de acuerdo | 349 | 90,89% |
| Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 26 | 7,03% |
| Totalmente en desacuerdo | 7 | 2,08% |
| TOTAL | 384 | 100% |

Nota: Elaboración propia.

Figura 43

Resultado pregunta 6 encuesta Cultura.



Nota: Elaboración propia.

- **Análisis:** El 91% de los ciudadanos encuestados están de acuerdo en que se puede repotenciar el Sector de la Industrial Algodonera a partir de diferentes intervenciones relacionadas con la cultura, un 7% no está seguro de su respuesta y casi el 2% no le parece adecuada esta alternativa.
- **Interpretación:** Casi la totalidad de encuestados consideran que se puede repotenciar el eje vial Lizardo Ruiz del sector Industrial Algodonera a partir de actividades

relacionadas al arte y la cultura, de esta forma se podrá recuperar el espacio público y cambiar completamente la imagen urbana.

3.4.3. Fichas de observación

Se utilizaron las fichas de observación para evaluar el cumplimiento de estándares de accesibilidad en las aceras de la zona de estudio, basado en el Método para evaluar espacios peatonales urbanos. (Freire et al., 2020)

Para realizar las fichas se utiliza la siguiente matriz con los indicadores a evaluar.

Figura 44

Indicadores Fichas de investigación.

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>Ancho de aceras</p> <p>-Ideal (+1,80 m) = 1</p> <p>-Mínima (1,20 m) = 0,5</p> <p>-Insuficiente (-1,20 m) = 0</p> | <p>Obstáculos móviles</p> <p>-Sí se puede circular (una silla de ruedas puede transitar sin problema sin salir de la acera) = 1</p> <p>-No se puede circular (una silla de ruedas no puede pasar sin problemas) = 0</p> | <p>Jardineras</p> <p>-Ideal (toda la acera tiene jardineras) = 1</p> <p>-Mínima (al menos la mitad de la acera tiene jardineras) = 0,5</p> <p>-Insuficiente menos de la mitad de la acera tiene jardineras o no existen) = 0</p> | <p>Continuidad</p> <p>-Sí (la acera no se interrumpe ni alberga desniveles) = 1</p> <p>-No (la acera se interrumpe o tiene desniveles positivos y negativos que afectan el traslado) = 0</p> |
| <p>Franja de servicios</p> <p>-Sí (cuenta con franja de servicios delimitada) = 1</p> <p>-No (no cuenta con franja de servicios delimitada) = 0</p> | <p>Obstáculos fijos</p> <p>-Sí se puede circular (una silla de ruedas puede transitar sin problema sin salir de la acera) = 1</p> <p>-No se puede circular (una silla de ruedas no puede pasar sin problemas) = 0</p> | <p>Iluminación peatonal</p> <p>- Sí (existen postes de luz de baja altura o que miran a la acera en todo el tramo) = 1</p> <p>- Parcial (existen postes de luz de baja altura o que miran a la acera en una parte del tramo) = 0,5</p> <p>- No (la acera se interrumpe o tiene desniveles positivos y negativos que afectan el traslado) = 0</p> | <p>Árboles</p> <p>- Ideal (toda la acera tiene árboles) = 1</p> <p>- Mínima (al menos la mitad de la acera tiene árboles) = 0,5</p> <p>- Insuficiente (menos de la mitad de la acera tiene árboles o no existen) = 0</p> |
| <p>Material de superficie</p> <p>-Sí (cuenta con franja de servicios delimitada) = 1</p> <p>-No (no cuenta con franja de servicios delimitada) = 0</p> | <p>Obstáculos verticales en fachadas</p> <p>-Adecuada (no existe ningún obstáculo vertical) = 1</p> <p>-Inadecuada (existe al menos un obstáculo vertical) = 0</p> | <p>Fachadas activas</p> <p>-Sí (existe al menos un local o negocio en las fachadas) = 1</p> <p>-No (no existe ningún local o negocio en las fachadas) = 0</p> | <p>Visibilidad de la fachada</p> <p>- Ideal (la mayor parte de las fachadas del tramo son visibles desde la acera) = 1</p> <p>- Mínimo (al menos la mitad de las fachadas son visibles desde la acera) = 0,5</p> <p>- Insuficiente (menos de la mitad de las fachadas son visibles desde la acera) = 0</p> |
| <p>Estado de mantenimiento</p> <p>-Buena (superficie sin grietas o levantamientos que signifiquen peligro para el peatón) = 1</p> <p>-Regular (superficie con grietas o levantamientos que hacen que el peatón deba circular con precaución) = 0,5</p> <p>-Mala (el deterioro de la superficie implica riesgos para el peatón) = 0</p> | <p>Mobiliario Urbano</p> <p>-Sí (hay al menos una banca o papelería) = 1</p> <p>-No (no hay bancas o papelerías) = 0</p> | <p>% de parqueaderos en retiro</p> <p>- Ideal (no hay ningún parqueadero en los retiros del tramo o existe al menos un parqueadero en los retiros, pero no ocupa más del 30% del acceso al lote) = 1</p> <p>- Insuficiente (existe al menos un parqueadero en retiro que ocupa más del 30% del acceso al lote) = 0</p> | |

Nota: Elaboración propia.

3.5. Conclusiones Capitulares

- La ciudad de Ambato actualmente es uno de los nodos comerciales más importantes del país, su ubicación geográfica en relación con otras provincias facilita el desarrollo económico, por ello la mayor parte de la población del cantón trabaja en el comercio, junto a la agricultura e industria manufacturera.
- El crecimiento de la mancha urbana en el cantón ha significado un decrecimiento de las zonas protegidas, este proceso en su mayoría se ha desarrollado de forma desordenada generando sus propios mecanismos de expansión.
- Al comparar las características territoriales de la zona rural y la zona urbana es importante destacar la diferencia relacionada con la densidad poblacional, ya que al identificar un mayor nivel de densidad en la zona urbana, puede representar un problema de desarrollo urbano en un territorio con una superficie que no puede abarcar a la población que lo habita.
- Es importante reconocer la tendencia de conurbación urbana inmediata de varias parroquias con la cabecera cantonal del cantón, ya que su conectividad es facilitada por los ejes de transporte local donde su conectividad es facilitada por los ejes de transporte cantonal y nacional.
- A pesar de las recomendaciones por parte de la ONU sobre el 40% del suelo de una ciudad destinado al uso mixto, en el cantón solo se reconoce el 1,33% del territorio total, lo que significa una sectorización de una sola uso en este caso el residencial que ocupa aproximadamente más del 75% del suelo en general.
- La ciudad carece de homogeneidad, es decir no presenta una relación entre el uso de suelo definido y las características de las edificaciones, por lo que se podría utilizar una normativa que motive el crecimiento ordenado.

- La única zona de territorio donde se puede identificar una diversidad con respecto al uso del suelo es el centro urbano del cantón, lo que representa una zona con mayor compacidad en comparación a la zona de menor densidad ocupada por el uso residencial.
- El patrimonio de la ciudad es un atractivo para locales y turistas, sus festividades mantienen viva la identidad del cantón pero no está siendo totalmente aprovechado por la falta de interés de las autoridades.
- El cantón presenta una carencia de espacio público destinado al desarrollo de actividades que concentren un mayor número de personas, los espacios denominados parques dispuestos en toda la ciudad se han convertido en lugares de circulación ya que no existe una actividad significativa que invite al usuario a apropiarse de este tipo de espacios.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

4.1. Tema

Plan de regeneración urbana con enfoque en el fortalecimiento de la cultura y recuperación del espacio público, sector Industrial Algodonera en la ciudad de Ambato.

4.2. Idea Generadora

La propuesta para la regeneración urbana del eje vial Lizardo Ruiz en el sector de la Industrial Algodonera, tiene como objetivo recuperar el espacio público para el peatón a partir de intervenciones específicas que permitan generar áreas de paseo y exposición de arte y cultura para la ciudad con el objetivo de generar nuevas dinámicas entre el usuario y su eje vial. Para lograrlo se han agrupado las cuadras que comprenden el eje vial en tramos con características similares con el fin de proponer estrategias más definidas basadas en dos ejes de trabajo: Espacio público y cultura.

4.2.1 Eje Espacio Público

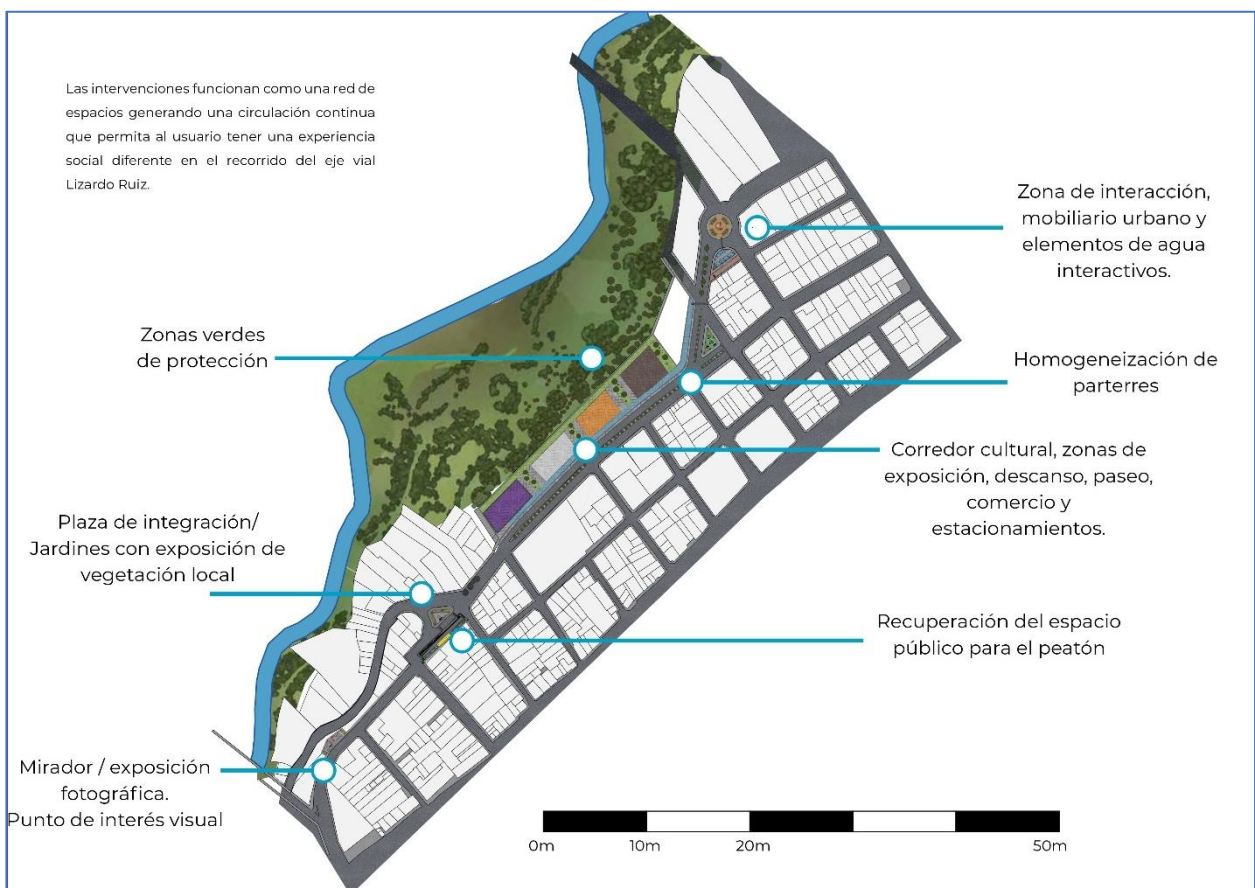
- Readecuación del espacio público destinado a la circulación peatonal.
- Incremento de zonas verdes y vegetación.
- Definición de recorridos
- Definición de cruces seguros.
- Reconfiguración de fachadas.
- Reubicación de parqueaderos improvisados para mejorar la circulación peatonal.

4.2.2 Eje Cultura

- Recuperación de espacios como detonantes culturales.
- Creador corredor para paseo y exposición.
- Plan masa para convertir espacio sin uso en zona de activación cultural y comercial.
- Creación de espacios que permitan aprovechar las visuales del sector como parte de identidad del lugar.
- Recuperación de espacios murados como regeneradores de la animación urbana en la zona.

Figura 45

Implantación general de las intervenciones.



Nota: Elaboración Propia.

4.3. Concepto

El concepto de este proyecto nace de las condicionantes del contexto físico y los principios de la ciudad paseable. Se busca crear un espacio de vinculación tomando en cuenta el eje longitudinal del Río Ambato, el eje vial Lizardo Ruiz y el eje formado por el barrio del sector y sus fachadas; estos ejes longitudinales generan la morfología del área de intervención y las direcciones de recorrido, donde las vías y aceras existentes funcionan como directrices para organizar las intervenciones dentro del eje vial, las cuales permiten segmentar el espacio en cuatro tramos de intervención a partir de las calles transversales secundarias que funcionan como sus límites.

Finalmente obtenemos una trama sobre el eje vial que permitirá ordenar las intervenciones de espacios culturales y determinar los recorridos de circulación por el sector, con la finalidad de que funcionen como una red de espacios generando una circulación continua que permita al usuario tener una experiencia social diferente en el recorrido del eje vial Lizardo Ruiz.

Figura 46

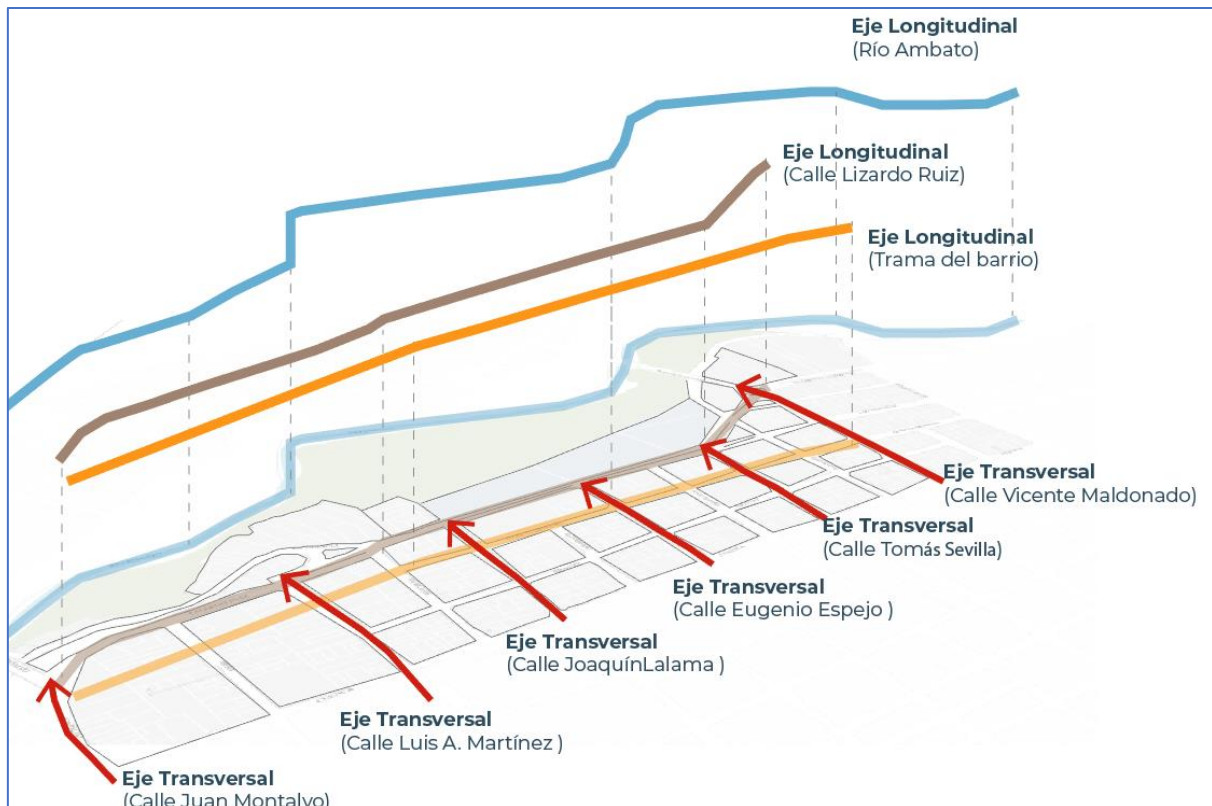
Idea generadora de propuesta



Nota: Elaboración propia.

Figura 47

Concepto. Tramas de ejes de trabajo para intervención.



Nota: Elaboración propia.

4.4. Plan Masa general

4.4.1. Espacio público

- **Readecuación del espacio público destinado a la circulación del peatón:** se proponen nuevas tipologías de vías, aceras y cruces que responden a las necesidades específicas de cada tramo conectando los espacios de intervención para generar continuidad.
- **Incremento de zonas verdes y vegetación:** Readecuación de zonas verdes existentes y aumento de vegetación urbana en el eje vial (parterres, vegetación en acera, vegetación móvil)

- **Implementación de mobiliario urbano para el descanso:** Disposición de nuevo mobiliario urbano en puntos de interés para aumentar el tiempo de permanencia.
- **Reubicación de parqueaderos:** se propone agrupar los espacios improvisados en el eje vial Lizardo Ruiz en un solo lugar evitando la interrupción del recorrido peatonal y la obstaculización de su espacio de circulación.
- **Creación de itinerarios peatonales:** creación de rutas que faciliten la circulación de personas con movilidad reducida en zonas de mayor flujo.

4.4.2. Cultura

- **Recuperación de espacios como detonantes culturales:** Creación de nodos como puntos estratégicos para el desarrollo de actividades culturales específicas en cada tramo.
- **Creación de corredor para el paseo y exposición:** disposición de áreas de circulación libre, áreas de exposición, áreas de conexión con el entorno natural, áreas de comercio, área de servicios.
- **Recuperación de espacios murados:** adaptación de muros existentes a las nuevas manifestaciones visuales para mejorar la experiencia del recorrido.

Figura 48

Diagnóstico general de la zona de estudio.



Nota: Elaboración propia.

4.5. Anteproyecto

Al determinar los dos ejes de trabajo (Espacio público y Cultura), se busca plantear la regeneración urbana en la recuperación del espacio por parte del peatón, readecuando las aceras, mejorar cruces existentes en puntos específicos reconectando los tramos para convertir la Calle Lizardo Ruiz en un espacio de circulación continua donde el peatón sea el actor principal.

El desarrollo de la propuesta se la puede plantear en 3 fases que permitirá ordenar las acciones sobre el área de intervención.

Fase de diagnóstico, es el periodo donde se recopila la información del sector y se analiza su contexto físico actual.

Fase de prueba, es la etapa en la que se verifica la factibilidad del proyecto a partir de intervenciones pilotos durante periodos cortos de tiempo.

Fase de Ejecución, última parte del desarrollo del proyecto, se realizan las intervenciones propuestas en su totalidad.

4.6. Intervenciones Urbanas

4.6.1. Espacio público

A partir del análisis de contexto inmediato en cada uno de los tramos, se identifica las características principales de las vías y los puntos a intervenir. se propone de acuerdo con la disponibilidad del espacio público actual.

Al encontrar vías bajo el mínimo requerido se propone el redimensionamiento del espacio físico para circulación cuyas dimensiones estarán basadas en una comparativa con los principios de accesibilidad universal y la normativa local vigente.

4.6.1.1. Tramo 1 Espacio Público

Al analizar la situación actual del espacio público se identifican aceras que no cumplen el mínimo requerido por el Manual de accesibilidad Universal ni por la normativa vigente local, por lo cual se propone redimensionar las aceras del tramo uno garantizando una franja de circulación de 1,50 m. y una zona de protección del peatón que también puede ser utilizada para mobiliario urbano de 0,50 m. Estas dimensiones están dentro del rango de dimensiones mínimas del PDOT actual.

Tabla 26*Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 1.*

| Tramo | Acera (m) | Dimensión mínima Accesibilidad Universal | Dimensión mínima según la vía | Dimensión mínima PDOT | Franja de circulación (m) | Franja de servicios (m) | Total Acera (m) |
|----------------|-----------|--|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1 Corte A-B | A= 1,3 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0,20 | + 0,50 | 2,00 |
| | B= 0,6 | | | | + 0,90 | + 0,50 | 2,00 |
| 1 Corte C-D | C= 1,3 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0,20 | + 0,50 | 2,00 |
| | D= 2 | | | | + 0 | + 0 | 2,00 |

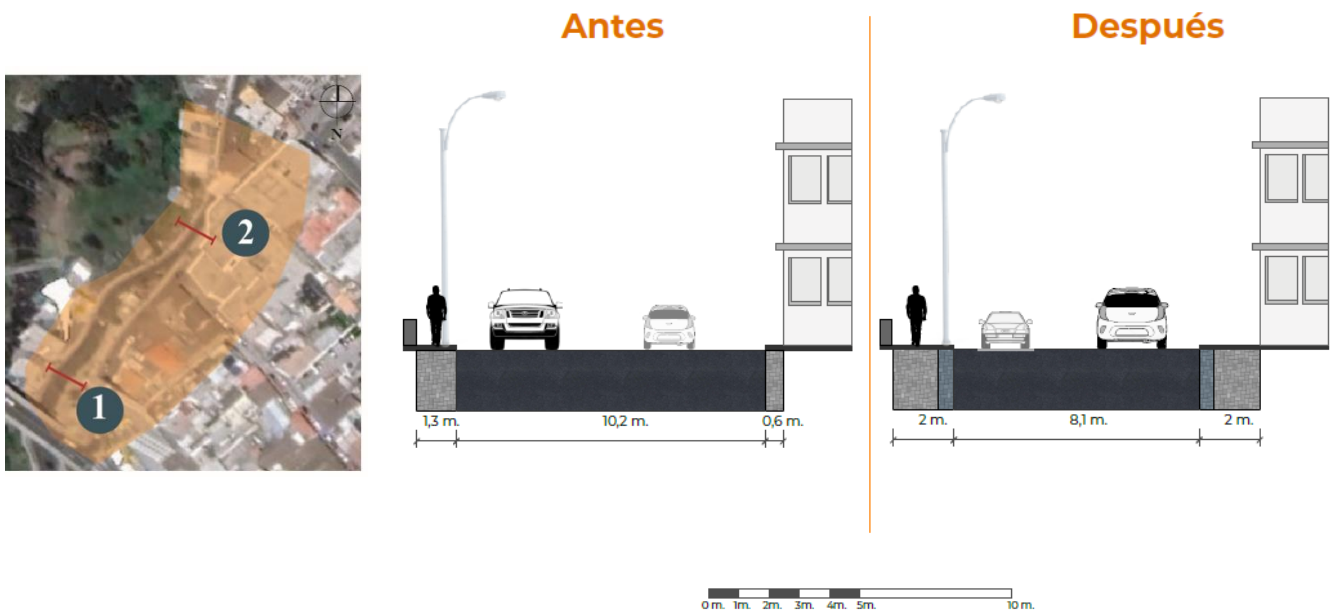
*Nota: Elaboración propia***Tabla 27***Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 1.*

| Tramo | Dimensión Vía actual (m) | Característica técnica según PDOT | Dimensión Final (m) | Dimensión por carril (m) |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 1 Corte A-B | AB= 10,20 | Vía local mínimo 3,65. | 8,10 | 4,05 |
| 1 Corte C-D | CD= 8,80 | Vía local mínimo 3,65. | 8,10 | 4,05 |

Nota: Elaboración propia

Figura 49

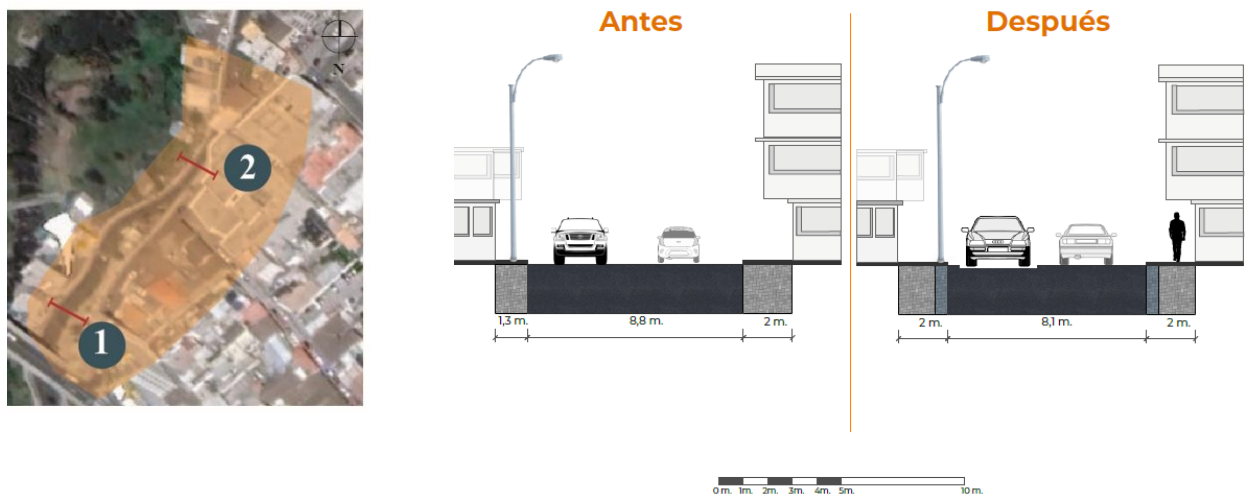
Comparación corte A-B en el tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia

Figura 50

Comparación corte C-D en el tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia

4.6.1.2. Tramo 2 Espacio Público

El espacio público de circulación en este tramo tiene un déficit de mantenimiento, al igual que sus dimensiones no superan el mínimo requerido. La mayoría del tiempo el espacio público está obstaculizado por parqueaderos improvisados, publicidad de los locales comerciales de la zona, entre otros.

La propuesta en este tramo consiste en ampliar la zona de circulación eliminando el espacio de parqueaderos improvisados, garantizando una franja de servicios más diversa y espacio para adecuar con vegetación. Se elimina la intermedia con el objetivo de aumentar el espacio de circulación en la acera que limita con las residencias y comercios locales, sin embargo en los extremos de esta sección se ubican puntos de permanencia que conectan las plataformas y permiten al usuario desplazarse entre ellas. La vía de un solo carril cuenta con el espacio suficiente para la circulación vehicular, de igual forma se dispone de un estacionamiento en vía de uso exclusivo para la descarga de productos a los locales comerciales.

Tabla 28*Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 2.*

| Tramo | Acera (m) | Dimensión mínima Accesibilidad Universal | Dimensión mínima según la vía | Dimensión mínima PDOT | Franja de circulación (m) | Franja de servicios (m) | Total Acera (m) |
|----------------|-----------|--|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|
| 2 Corte E-F | E= 1,5 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0,50 | 2,00 |
| | F= 0 | | | | + 1,50 | + 0,50 | 2,00 |
| 2 Corte G-H | G= 0,85 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | - 0,85 | + 0 | 0 |
| | H= 1,3 | | | | + 0,70 | + 2,00 | 4,00 |
| 2 Corte I-J | I= 2 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,00 |
| | J= 1,5 | | | | + 0 | + 0,50 | 2,00 |

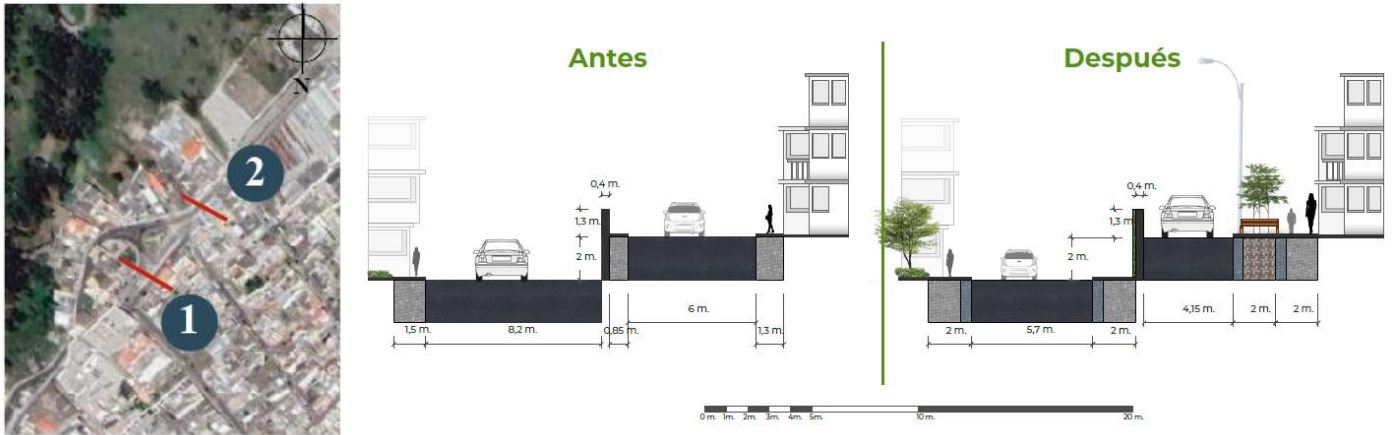
*Nota: Elaboración propia***Tabla 29***Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 2.*

| Tramo | Dimensión Vía actual (m) | Característica técnica según PDOT | Dimensión Final (m) | Dimensión por carril (m) |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 2 Corte E-F | EF= 8,20 | Vía local mínimo 3,65. | 5,70 | 1 solo carril |
| 2 Corte G-H | GH= 6,00 | Vía local mínimo 3,65. | 4,15 | 1 solo carril |
| 2 Corte I-J | IJ= 12,20 | Vía local mínimo 3,65. | 11,70 | 3,9 (tres carriles) |

Nota: Elaboración propia

Figura 51

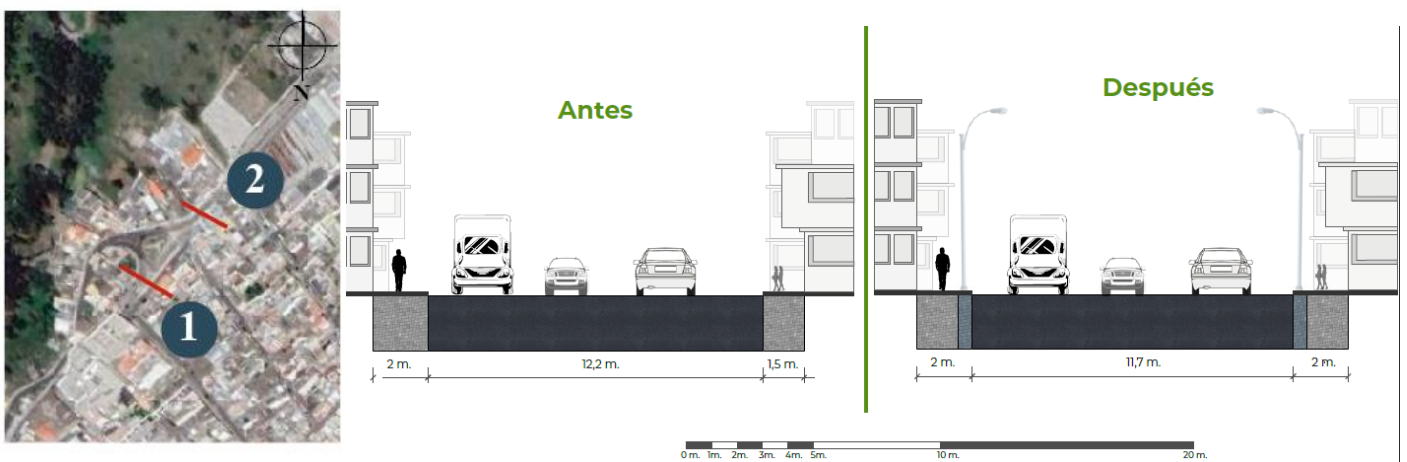
Comparación corte EF-GH en el tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

Figura 52

Comparación corte H-I en el tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

4.6.1.3. Tramo 3 Espacio Público

Las características del espacio público en este tramo son similares a las ya revisadas en tramos anteriores, resaltan aceras de 1 metro de ancho que dificulta la circulación peatonal con normalidad.

La intervención en este tramo consta de una ampliación de las aceras que no cumplen con las dimensiones mínimas por la normativa legal, tomando en cuenta el tipo de vía que la limita y el espacio necesario para los carriles de circulación vehicular. En el primer segmento del tramo 3 aseguramos una franja de circulación de 2 metros y una franja de servicios de 0,80m. De igual forma en la parte final se garantiza una zona de circulación de 2 metros, dimensiones predominantes del eje vial recuperado.

Las dimensiones de las vías no se ven afectadas ya que se encuentran en el límite de acuerdo con su tipología, en este caso, vía colectora.

Tabla 30*Dimensiones de aceras intervención Espacio Público Tramo 3.*

| Tramo | Acera (m) | Dimensión mínima Accesibilidad Universal | Dimensión mínima según la vía | Dimensión mínima PDOT | Franja de circulación (m) | Franja de servicios (m) | Total Acera (m) |
|----------------|---------------|--|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|
| | K= 2,5 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,50 |
| 3 Corte K-L | Parterre= 1,9 | X | X | 2 m | + 0 | + 0,10 | 2,00 |
| | l= 1 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 1,00 | + 0,80 | 2,80 |
| | M= 2,5 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,50 |
| 3 Corte M-N | Parterre= 0,9 | X | X | 2 m | + 0 | +1,10 | 2,00 |
| | N= 1,5 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0,50 | 2,80 |

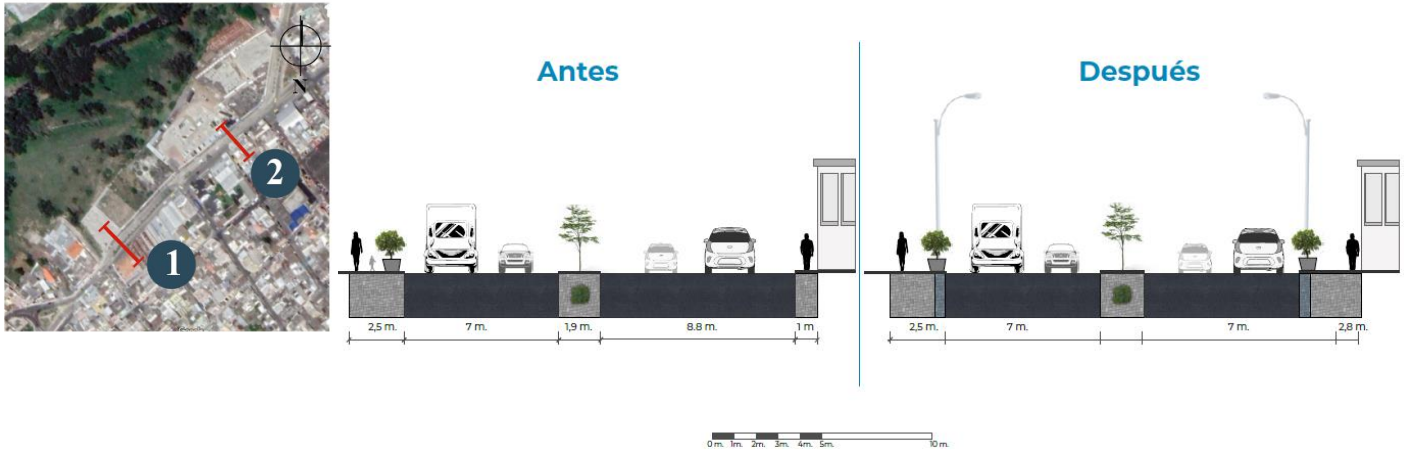
*Nota: Elaboración propia***Tabla 31***Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 3.*

| Tramo | Dimensión Vía actual (m) | Característica técnica según PDOT | Dimensión Final (m) | Dimensión por carril (m) |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 3 Corte K-L | K - Parterre= 7,00 | Vía local mínimo 3,50. | 7,00 | 3,50 |
| | PARTERRE | | | |
| | Parterre - L= 8,80 | Vía local mínimo 3,50. | 7,00 | 3,50 |
| 3 Corte M-N | M - Parterre= 7,00 | Vía local mínimo 3,50. | 7,00 | 3,50 |
| | PARTERRE | | | |
| | Parterre - N= 9,80 | Vía local mínimo 3,50. | 8,20 | 4,10 |

Nota: Elaboración propia.

Figura 53

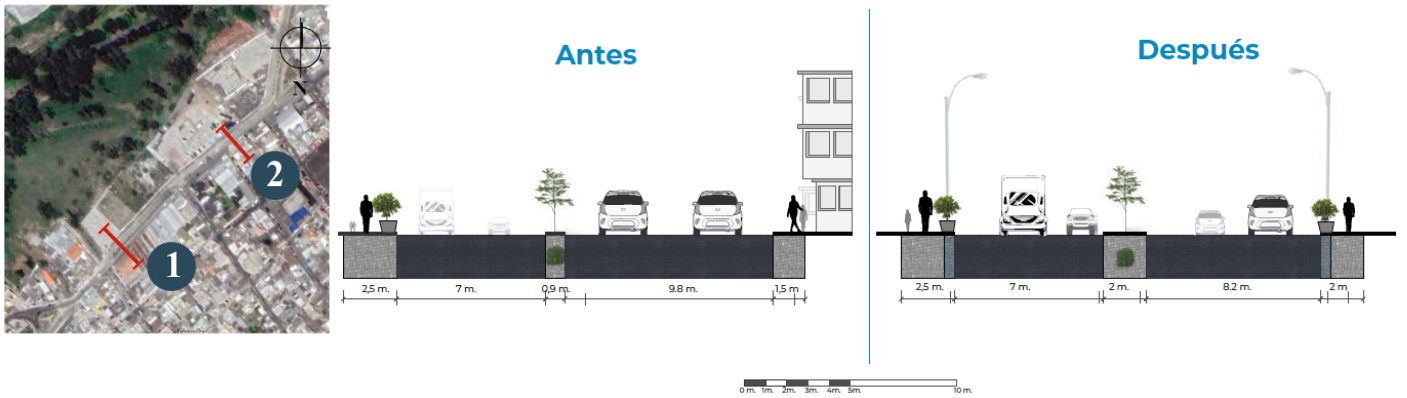
Comparación corte K-L en tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

Figura 54

Comparación corte M-N en el tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

4.6.1.4. Tramo 4 Espacio Público

Al ser parte de una intervención actual, este tramo cuenta con las dimensiones mínimas estipuladas por el PDOT cantonal por lo que no se alteran las dimensiones de las aceras y solamente se garantiza la zona de protección del peatón y la franja de circulación; sin embargo, las dimensiones de las vías son modificadas para lograr la homogeneización de los parterres en 2 m. para todo el eje vial.

Tabla 32

Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 4.

| Tramo | Acera (m) | Dimensión mínima Accesibilidad Universal | Dimensión mínima según la vía | Dimensión mínima PDOT | Franja de circulación (m) | Franja de servicios (m) | Total Acera (m) |
|----------------|-------------|--|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|
| 4 Corte O-P | O= 2 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,00 |
| | Parterre= 1 | X | X | 2 m | + 0 | + 1,00 | 2,00 |
| | P= 2 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,00 |
| 5 Corte Q-R | Q= 2 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,00 |
| | Parterre= 1 | X | X | 2 m | + 0 | + 1,00 | 2,00 |
| | R= 2 | 1,50 mínimo | Mínimo 2,50m. Excepción 2m. | Mínima 0,9 m. Recomendada 1,2m. | + 0 | + 0 | 2,00 |

Nota: Elaboración propia

Tabla 33

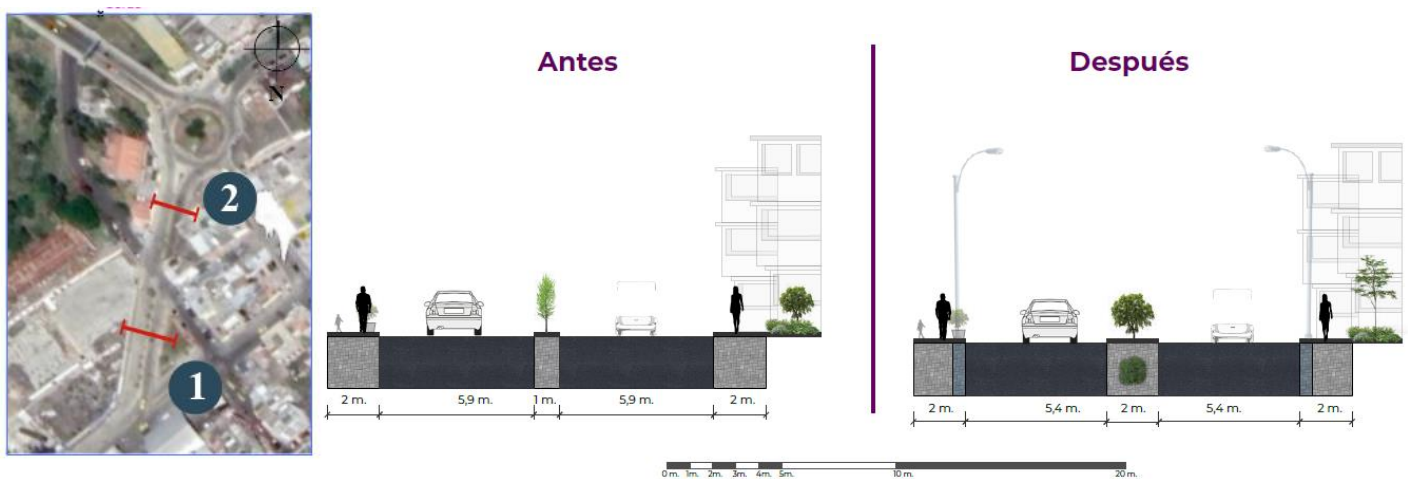
Dimensiones de vías intervención Espacio Público Tramo 4.

| Tramo | Dimensión Vía actual (m) | Característica técnica según PDOT | Dimensión Final (m) | Dimensión por carril (m) |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 4 Corte O-P | O - Parterre= 5,90 | Vía local mínimo 3,50. | 5,40 | 1 solo carril |
| | PARTERRE | | | |
| | Parterre- P= 5,90 | Vía local mínimo 3,50. | 5,40 | 1 solo carril |
| 5 Corte Q-R | Q - Parterre= 5,90 | Vía local mínimo 3,50. | 5,40 | 1 solo carril |
| | PARTERRE | | | |
| | Parterre - R= 5,90 | Vía local mínimo 3,50. | 5,40 | 1 solo carril |

Nota: Elaboración propia

Figura 55

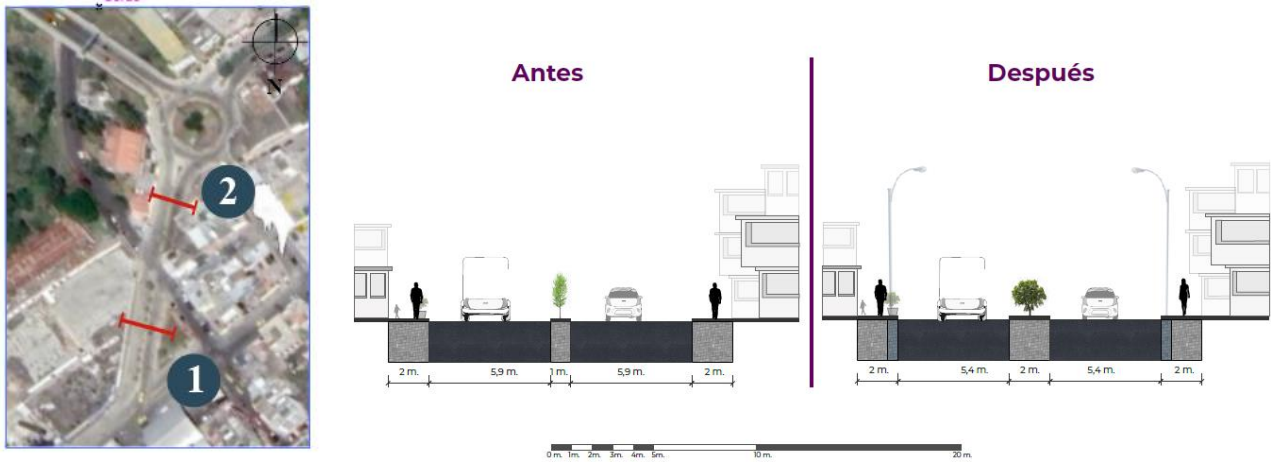
Comparación corte O-P tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

Figura 56

Comparación corte Q-R tramo 4 en el eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

4.6.1.5. Cruces

Se proponen 2 tipologías de cruces que pueden implementarse en las diferentes intersecciones del eje vial. Sus dimensiones varían de acuerdo con el flujo vehicular de la intersección tomando en cuenta que cierto punto del eje vial registra la circulación de líneas de transporte público y el flujo en estas es mayor.

- Intersección con paso cebra a nivel de calzada: La rampa se desarrolla en toda la esquina con una pendiente menor al 10%. El paso cebra debe tener como mínimo 3m de ancho, y estar ubicado en relación directa con la franja de circulación de la acera.
- Con Acera continua en un sentido y con cebra en la transversal: La franja de circulación mantiene la continuidad a nivel en un sentido de la calle esto a la vez permite reducir la velocidad de los automotores al llegar a la intersección. En la transversal en cambio el peatón debe bajar una rampa menor al 12% y cruzar por el paso cebra se puede necesitar hasta 1 m 70 para desarrollar una rampa al 12%.

4.6.1.6. Movilidad

A partir del análisis de movilidad en el sector y sus características sociales se puede determinar que no existe un espacio funcional que pueda ser destinado a intervenciones como ciclorrutas ya que este tipo de estrategias no responden a la cultura y necesidades de sus pobladores. Por otro lado a partir de la emergencia sanitaria de los últimos años, los hábitos de movilidad cambiaron promoviendo la paseabilidad en las calles y espacios como una alternativa segura.

4.6.2. Cultural

4.6.2.1. Tramo 1 Cultura

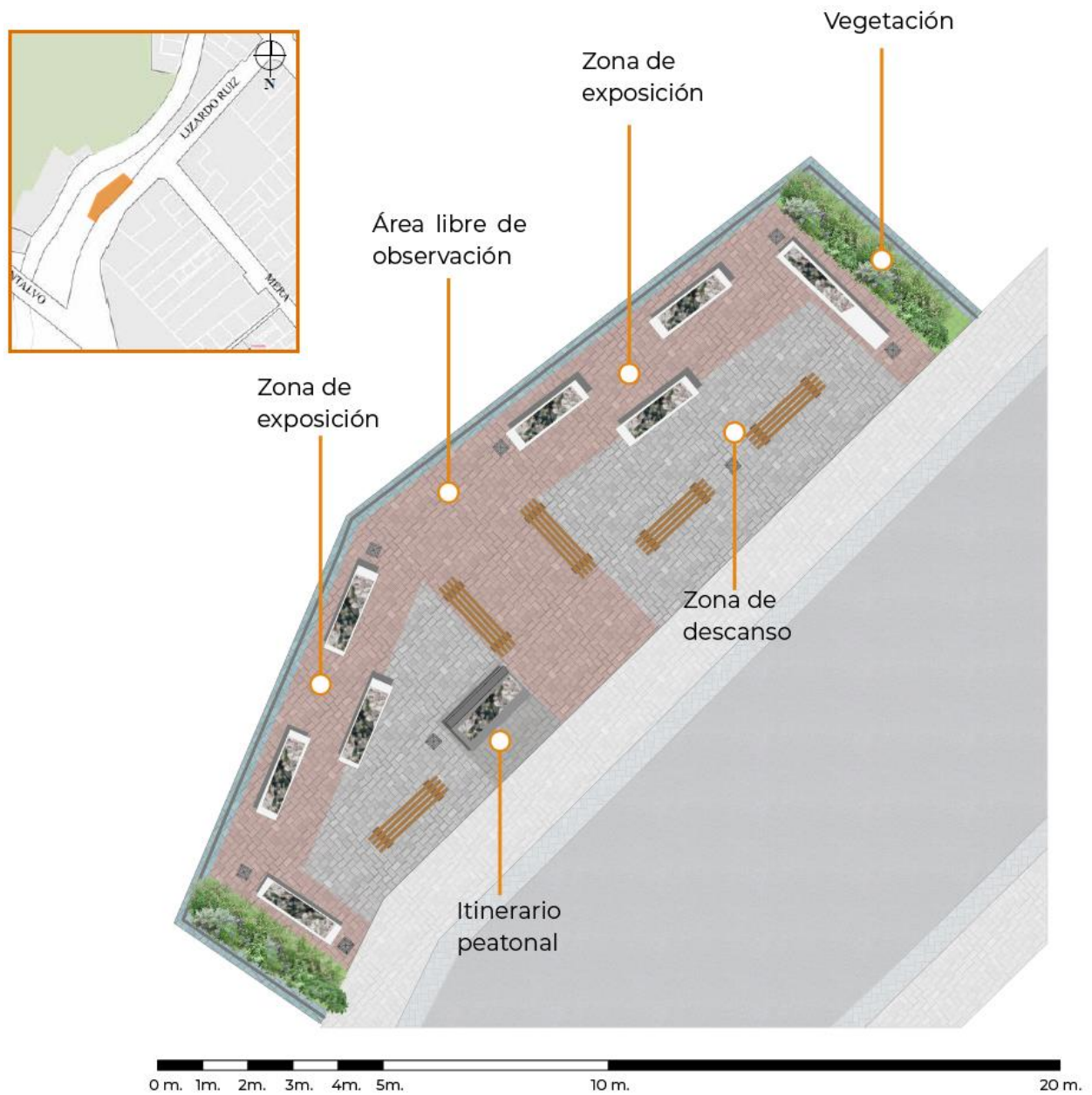
Se identifica una residencia abandonada cuya superficie puede ser aprovechada para generar un espacio de permanencia prolongada por parte del peatón. De esta forma se propone el primer espacio que funcione como detonante cultural, el cual consiste en un mirador con mobiliario donde se pueda presentar información de la ciudad e invitar al ciudadano local y extranjero a circular por su espacio y conocer la historia de la ciudad. Esta tipología de espacio permite aprovechar las visuales del lugar hacia el ecosistema del Río Ambato y se convierte en un lugar que generaría dinámicas en el transcurso del día en comparación a la situación actual que excluye al usuario de apropiarse del lugar.

En este sitio se ubicará el primer itinerario peatonal al ser el tramo por donde comienza el recorrido del eje vial Lizardo Ruiz. Con respecto a los espacios murados del sector se plantea la continuidad de los murales ya existentes a manera de mosaico, contando con intervenciones de artistas de la ciudad para que funcionen como elementos atractivos y de promoción cultural.

El espacio cuenta con zona de descanso, zona de observación a las orillas del río y a la parte norte de la ciudad, y un registro fotográfico expuesto de la ciudad con el objetivo de incrementar el interés colectivo y posibilitar la paseabilidad.

Figura 57

Intervención cultural tramo 1 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

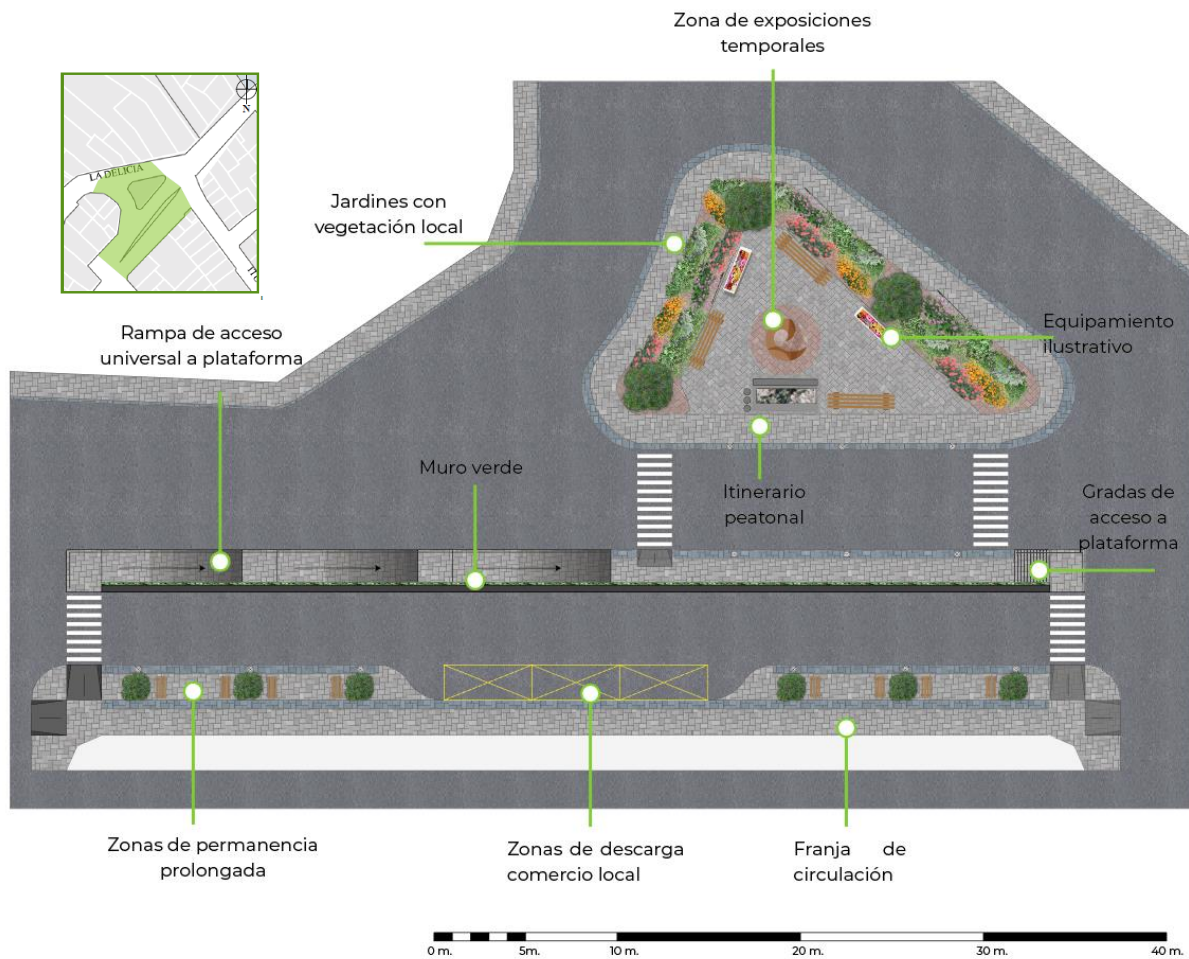
4.6.2.2. Tramo 2 Cultura

Se plantea generar una plaza de integración que cuente con mobiliario fijo en la superficie que corresponde al “Parque Rodó” conectándola con la plataforma a desnivel que contará con mobiliario urbano de descanso para aumentar el tiempo de permanencia. El espacio donde se ubicará el segundo detonante cultural cuenta con mobiliario interactivo relacionado a

la flora y producción agrícola del cantón para que pueda ser utilizado por cualquier persona, apropiándose del lugar y generando animación urbana. Cuenta con una zona para exposiciones temporales, equipamiento ilustrativo y el segundo punto del itinerario peatonal que conecta cada uno de los tramos en una red de espacio a lo largo del eje vial Lizardo Ruiz.

Figura 58

Intervención cultural en tramo 2 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

La conexión entre estas dos plataformas se realiza a través de una rampa que permite acceder a las personas con movilidad reducida a este espacio asegurando su seguridad por los cruces diseñados. Esta zona de conexión cuenta con un muro verde que mejora el campo visual del peatón y aumenta el atractivo del lugar.

4.6.2.3. Tramo 3 Cultura

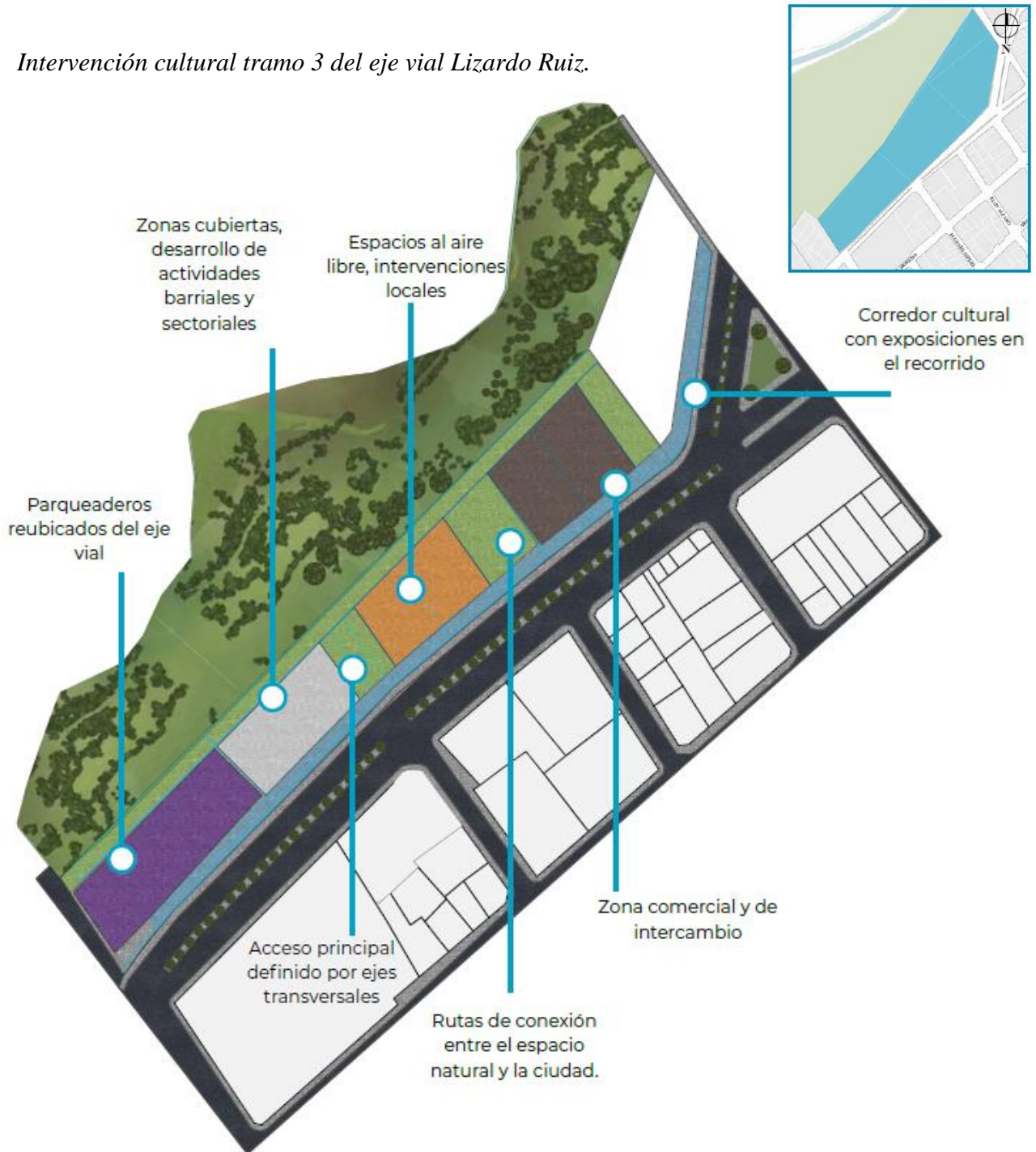
Se define como propuesta el tratamiento de espacios murados a partir de intervenciones de artistas locales homogeneizando las fachadas del sector, en las zonas comerciales se sugiere la extensión al espacio público por parte de los propietarios para generar un recorrido comercial, mejora las relaciones del usuario y las actividades locales.

En el predio de la Antigua Industrial Algodonera se plantea como ejercicio académico la apropiación por parte de la ciudad. De esta forma se puede generar una zonificación que cuenta con:

- Espacios al aire libre para intervenciones artísticas locales y el desarrollo de actividades relacionadas con las nuevas manifestaciones culturales.
- Zonas comerciales y de intercambio que pueden ser utilizadas para venta de productos locales o incrementar la oferta gastronómica del sector.
- Zonas cubiertas, utilizadas para el desarrollo de actividades barriales o sectoriales, incrementando las relaciones de los habitantes con el espacio.
- Zonas de conexión con el espacio natural, esta intervención puede funcionar como eje articular entre la ciudad y el medioambiente del Río Ambato.
- Zonas de servicio y parqueadero donde se reubicarán las plazas de parqueo improvisadas y distribuidas por el eje vial.

Figura 59

Intervención cultural tramo 3 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

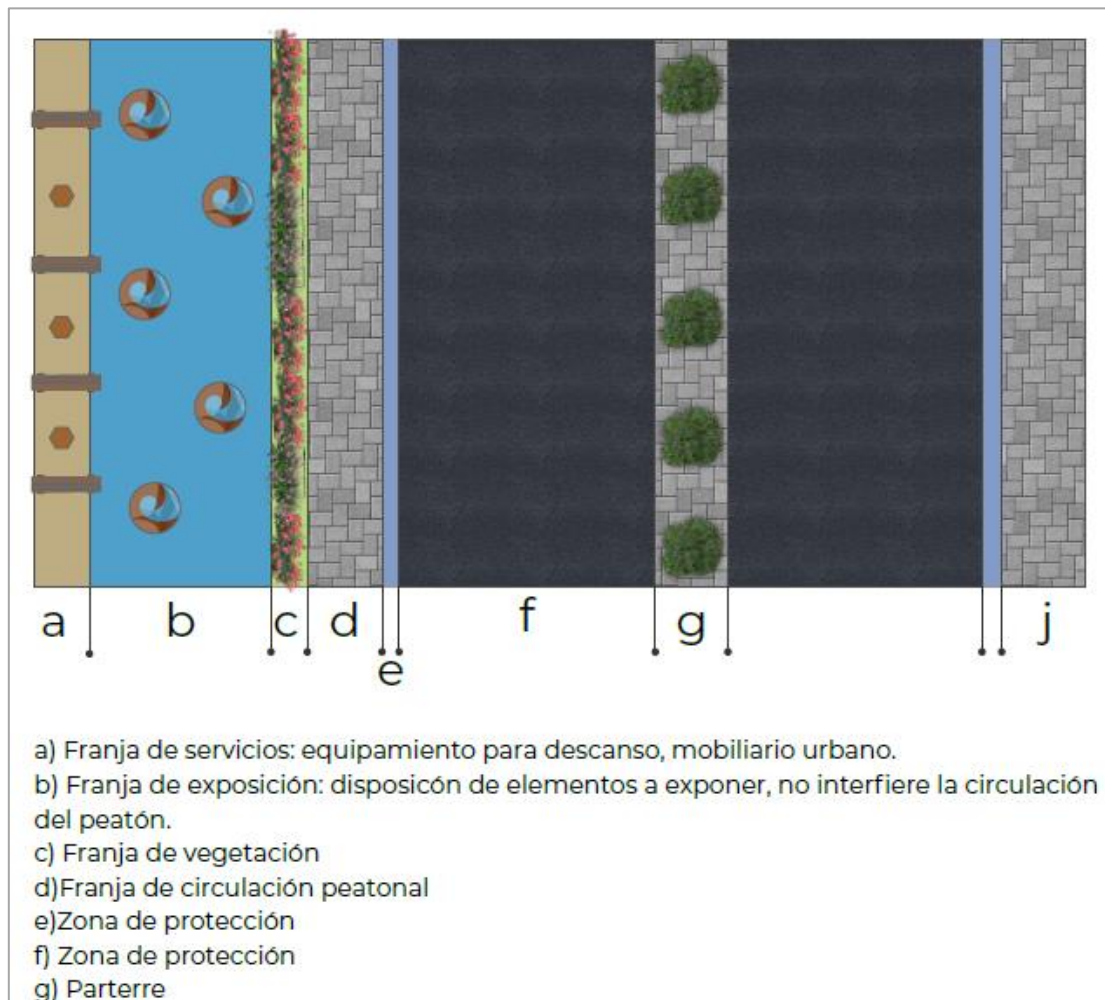
El objetivo es aprovechar el espacio existente para conectar el ecosistema del Río Ambato y la ciudad, donde las intervenciones puedan facilitar la integración del ciudadano con espacios que actualmente limitan las relaciones sociales y físicas. En el espacio limitante con la vía se propone la creación de un corredor cultural donde se expondrán intervenciones

materiales temporales a lo largo del recorrido, animando al usuario a visitar esta zona y aumentando el flujo peatonal.

Como parte del fortalecimiento de la cultura e identidad local, se plantea la creación de un programa de recorridos guiados donde se pueda compartir información histórica del sector a los visitantes; estos se realizarán en temporadas específicas del año permitiendo un uso constante del espacio público en el eje vial.

Figura 60

Tipología de corredor cultural.



Nota: Elaboración propia.

4.6.2.4. Tramo 4 Cultura

Al identificar volúmenes que sobresalen a la avenida desde la segunda planta se puede potenciar la capacidad de protección contra las adversidades climáticas mediante un tratamiento de volados por lo cual se plantea crear recorridos con cubiertas parciales que a su vez mejoren el campo visual del usuario.

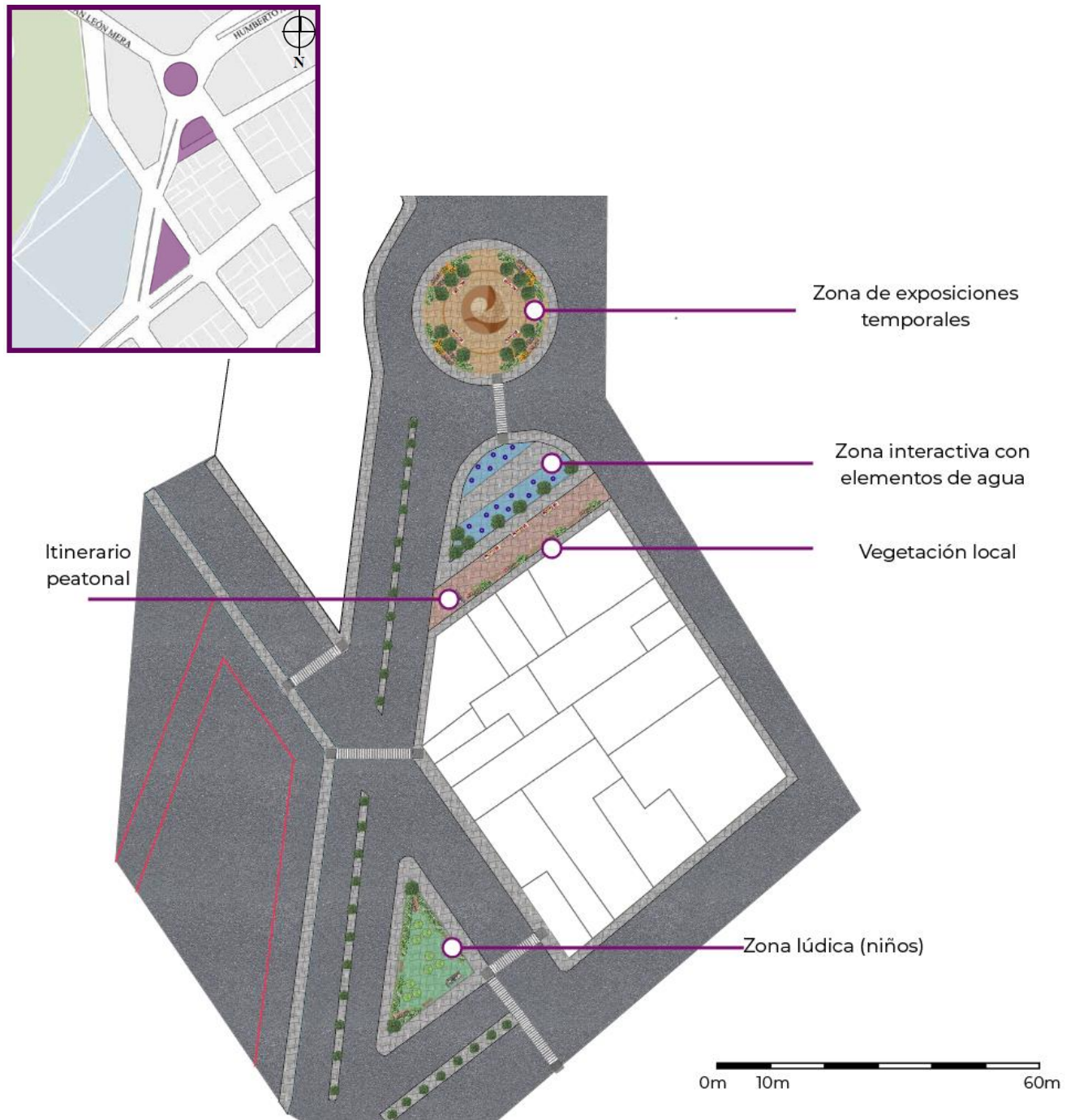
Se configurará las fachadas de los predios con uso mixtos que se ubican en el sector con el objetivo de transformar la experiencia diaria del transeúnte al crear conexiones visuales mientras recorre el sitio. Otro aspecto importante es el rediseño de cerramientos que permitan un nivel de transparencia más alto que el actual.

Al iniciar el tramo se plantea un espacio verde con equipamiento interactivo relacionado al patrimonio tangible de la ciudad que puede ser utilizado por los transeúntes especialmente los niños, se dispone del penúltimo punto de itinerario peatonal y mobiliario para permanencia prolongada. Al finalizar el recorrido del tramo se puede encontrar el último punto de intervención que consta de una conexión entre una pequeña plaza peatonal donde se ubican elementos de agua con los que se puede interactuar, mobiliario de exposición al aire libre con información de la ciudad y zonas de descanso. Esta plaza se conecta directamente con el redondel donde se plantean recorridos alrededor de un espacio de exposición permanente relacionado a las festividades de la ciudad.

Estas intervenciones cuentan con iluminación para que se las pueda utilizar en la noche y aumentar la circulación del peatón a toda hora.

Figura 61

Intervención cultural en el tramo 4 del eje vial Lizardo Ruiz.



Nota: Elaboración propia.

Cada una de las estrategias contempla elementos y actividades que no se desarrollan actualmente en la ciudad, no solo por la calidad del espacio que podría destinarse para las mismas, sino por la falta de iniciativa por parte de la administración pública y de la ciudadanía en general. El objetivo de este tipo de propuestas es motivar a la ciudadanía a reclamar espacios que posibiliten el desarrollo de la cultura en la ciudad como una necesidad colectiva que permita transformación las experiencias cotidianas y aporten al desarrollo interno de la ciudad.

Hoy en día el arte y la cultura deben ser revalorizados por parte de los ambateños al punto de entenderla como un factor de desarrollo social e incluso económico en una ciudad que dirige su atención al comercio dejando a un lado este tipo de factores que inciden en la calidad de vida de las personas.

4.7. Representación gráfica de la propuesta

Figura 62

Render frontal intervención cultural de mirador en tramo 1.



Nota: Elaboración propia.

Figura 63

Render superior intervención cultural de mirador en tramo 1.



Nota: Elaboración propia.

Figura 64

Render posterior intervención cultural tramo 1.



Nota: Elaboración propia

Figura 65

Render lateral intervención tramo 1.



Nota: Elaboración propia

Figura 66

Vista aérea de la intervención en el tramo 3.



Nota: Elaboración propia

Figura 67

Render frontal del corredor cultural en el tramo 3.



Nota: Elaboración propia

Figura 68

Vista lateral intervención cultural y espacio público tramo 3.



Nota: Elaboración propia

Figura 69

Vista Aérea intervención espacio público tramo 4.



Nota: Elaboración propia

Figura 70

Render intervención tramo 4 parte final del eje vial.



Nota: Elaboración Propia

Figura 71

Vista frontal intervención redondel del tramo 4 del eje vial.



Nota: Elaboración Propia

Figura 72

Vista aérea intervención espacio público en tramo 4.



Nota: Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

Altieri, A. (2001). *¿Qué es la cultura?*

Andrade, J., Naranjo, M., & Thodes, E. (2018, julio). *Espacio público en Ecuador.*

Estableciendo la necesidad de generar criterios nacionales de su definición, clasificación y evaluación.

https://www.researchgate.net/publication/343481381_Espacio_publico_en_Ecuador_Estableciendo_la_necesidad_de_generar_criterios_nacionales_de_su_definicion_clasificacion_y_evaluacion

Arquitectura Pura. (2019). *Urbanismo, definición y la Planificación urbana - Arquitectura*

Pura. <https://www.arquitecturapura.com/definicion-de-urbanismo/>

Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución del Ecuador.*

<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

Audirac, I. (2014). Shrinking cities in Latin America : An oxymoron? En *Shrinking Cities.*

Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203079768-3>

Bákula, C. (2000). *Reflexiones en torno al Patrimonio Cultural.*

Borja, J. (2000). *CIUDAD Y CIUDADANÍA. DOS NOTAS.*

Borja, J., & Muxí, Z. (2001). *El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas .*

<http://mundourbanizado.blogspot.com/2010/08/el-gobierno-del-territorio-de-las.html>

Boudeguer, A., Prett, P., & Squella, P. (2010). *Manual de Accesibilidad Universal.*

https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf

Brito, M. (2018). *La valorización socio-espacial como recurso en el desarrollo artístico de la ciudad de Ambato.* [Universidad Técnica de Ambato].

<https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/29036>

CODURBAM. (2020, marzo 27). *Plan de uso y gestión del suelo PUGS Cantón Ambato*.

<https://www.codurbam.com.ec/component/content/article/13-planificacion-territorial/57-plan-de-uso-y-gestion-de-suelo-pugs-canton-ambato?Itemid=101>

Concejo Cantonal de Ambato. (2009, marzo 12). *Plan de Ordenamiento Territorial Ambato 2020*. <https://gadmatic.ambato.gob.ec/gadmatic/docs/reforma.pdf>

Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2011). *Proyecto de resolución sobre el desarrollo urbano sostenible: el derecho y el acceso a la ciudad reflejados en la calidad de los espacios públicos urbanos*. <http://www.dpi.org/lang-en/events/details.php?page=124>.

Consejo Latinoamericano de Estudios Políticos. (2013). *Memoria Técnica - Desarrollo de la propuesta de Actualización del PDOT del Cantón Ambato*.

<https://gadmatic.ambato.gob.ec/pcfiles/Proceso Rendicion de Cuentas 2014/10.PLANIFICACIÓN PDOT/10.1. ARTICULACIÓN DEL POA AL PNV.pdf>

Cueva, S. (2010). *Espacio público y patrimonio : análisis de las políticas de recuperación en el centro histórico de Quito*.

https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio_view.php?bibid=119297&tab=opac

Diario La Hora. (2021). *La Hora Noticias de Ecuador, sus provincias y el mundo*.

<https://www.lahora.com.ec/>

El Comercio. (2016, octubre). *La cultura activa los espacios públicos en Quito*.

<https://www.elcomercio.com/tendencias/espaciospublicos-quito-arte-propuestas-quito.html>

ElBibliote.com. (s/f). *ENCICLOPEDIA DE TUNGURAHUA, ECUADOR*. Recuperado el 3

de enero de 2022, de

http://elbibliote.com/resources/books/01_001_009_tungurahua_introduccion_geografia.pdf

EU-LAC Foundation. (2015). *Desarrollo Urbano y espacio público. La Cultura como motor para las ciudades*. [https://eulacfoundation.org/es/system/files/EU-LAC report 06.2015-ES_1.pdf](https://eulacfoundation.org/es/system/files/EU-LAC_report_06.2015-ES_1.pdf)

Freire, M., Campoverde, C., Puga, E., La Rota, J., & Jara, P. (2020). *Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador*. https://grupofaro.org/wp-content/uploads/2020/10/Metodo-para-evaluar-espacios-peatonales_Ambato-25_09_2020_compressed.pdf

Fundación Bensadoun - Laurent. (2021, febrero). *Datos que no sabías sobre accesibilidad universal y discapacidad | Fundación Bensadoun Laurent*. <https://fundacionbl.org/datos-que-no-sabias-sobre-accesibilidad-universal-y-discapacidad/>

Fundación CASER. (2015). *¿Qué es la accesibilidad universal?*. <https://www.fundacioncaser.org/autonomia/cuidadores-y-promocion-de-la-autonomia/promover-la-autonomia-personal/que-es-la-accesibilidad-universal>

GAD Ambato. (2015). *Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/1860000210001_Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Ambato 15-04-2016 unido_15-04-2016_12-06-36.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/1860000210001_Plan_de_Development_y_Ordenamiento_Territorial_del_cantón_Ambato_15-04-2016_unido_15-04-2016_12-06-36.pdf)

Guardarrama, G., & Pichardo, P. (2020). *La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano*. <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v21n65/2448-6183-est-21-65-57.pdf>

- Hurtado, D. (2011). *Manual de diseño arceras calles intersecciones y redes peatonales*.
https://www.academia.edu/20329765/Manual_de_diseño_arceras_calles_intersecciones_y_redes_peatonales
- IMPLAN. (2014, diciembre 16). *Urbanismo Participativo - IMPLAN Torreón*.
<http://www.trcimplan.gob.mx/blog/urbanismo-participativo.html>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2017). *Índice Verde Urbano 2012*.
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Verde_Urbano/Presentacion_Indice_Verde_Urbano_2012.pdf
- León, X., & Naranjo, A. (2005). *QUITO: ¿Es el espacio público cada vez más privado?* (Primera). <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Ecuador/ciudad/20121023095702/vega.pdf>
- Medina, A., & Estrella, C. (2020). *La ciudad de Ambato en relación a criterios de Sostenibilidad Urbana*.
- Miramontes, J. (2015, septiembre 9). *Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida - IMPLAN Torreón*. <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html>
- Molano, O. (2007). *Identidad Cultural. Un concepto que evoluciona*.
<https://www.redalyc.org/pdf/675/67500705.pdf>
- Mundo Constructor. (2021, agosto 3). *Planificación urbana para el desarrollo sostenible*.
<https://www.mundoconstructor.com.ec/planificacion-urbana-para-el-desarrollo-sostenible/>
- Naciones Unidas. (2015a). *TEMAS HABITAT III 11-ESPACIO PÚBLICO*.
- Naciones Unidas. (2015b, octubre 21). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el*

Desarrollo Sostenible. 25. <https://undocs.org/es/A/RES/70/1>

Paquette, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano . *INVI*.

<https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63370/66867>

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Jaramillo, J., & Moyano, E. (2018). *La habitabilidad del espacio público en las*

ciudades de América Latina. <http://www.scielo.org.co/pdf/apl/v36n2/1794-4724-apl-36-02-00345.pdf>

Perahia, R. (2007, junio 1). *Las ciudades y su espacio público*.

<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

Plan Maestro. (2013, septiembre 15). *El Espacio Público en el Centro Histórico de La*

Habana. <http://www.planmaestro.ohc.cu/recursos/papel/brochure/ep.pdf>

Pozueta, J., Lamíquiz, F., & Schettino, M. (2009). *La Ciudad Paseable*. CEDEX.

SENPLADES. (2017, septiembre 22). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una*

Vida. https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

Taboada, J. (2016). Conceptos básicos sobre urbanismo y ordenación del territorio. En *TYS*

magazine. <http://tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

UNESCO. (1982, agosto 6). Declaración de México sobre las políticas culturales.

Conferencia mundial sobre las políticas culturales.

https://culturalrights.net/descargas/drets_culturals400.pdf

United Nations Habitat. (2016). *Jornadas de trabajo. Regeneración Urbana*.

https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf

Verhelst, T. (1992). *O direito à diferença sul - norte: identidades culturais e desenvolvimento.*

Weather Spark. (2017). *El clima y el tiempo promedio en todo el año en Ambato.*

Es.Weatherspark.Com. <https://es.weatherspark.com/y/20027/Clima-promedio-en-Ambato-Ecuador-durante-todo-el-año>

ANEXOS

Anexo N.1 Formato Encuestas

REGENERACIÓN URBANA EJE VIAL SECTOR INDUSTRIAL ALGODONERA EN LA CIUDAD DE AMBATO

Esta encuesta es para conocer su opinión sobre la calidad del espacio público en el Sector de la Industrial Algodonera, y sobre las actividades culturales en la ciudad de Ambato.

Las opciones de respuesta son:

- Totalmente de acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Espacio Público

1. ¿Considera agradable y cómoda la circulación peatonal en el eje vial del sector Industrial Algodonera?
2. ¿Considera suficiente la iluminación del lugar para la circulación peatonal nocturna?
3. ¿Cree que el nivel de ruido afecta a los peatones al momento de circular por el eje vial Lizardo Ruiz?
4. ¿Considera adecuada implementar alternativas de arborización en el lugar?
5. ¿Se percibe un alto grado de inseguridad en el lugar?
6. ¿Considera necesaria la creación de actividades comerciales y recreativas en las edificaciones asentadas frente a la Industrial Algodonera?
7. ¿Considera necesaria la regeneración del eje vial del sector Industrial Algodonera enfocado en la potencialización de la circulación peatonal y de bicicletas?

Actividades culturales

1. ¿Considera adecuada y suficiente la oferta cultural de la ciudad?
2. ¿Considera apropiados los espacios destinados a actividades culturales disponibles en la ciudad?
3. ¿Cree que es necesaria la creación de espacios de aprendizaje artístico cultural en la ciudad de Ambato?
4. ¿Cree que los artistas como pintores, escultores, diseñadores, etc., tienen espacios para realizar sus actividades en la ciudad de Ambato?
5. ¿Considera el arte y la cultura como atractivos que se puede aprovechar para potenciar el turismo en la ciudad?
6. ¿Cree que se puede repotenciar el eje vial Lizardo Ruiz del sector Industrial Algodonera a partir de intervenciones artísticas y culturales?

Anexo N.2 Entrevistas realizadas a actores directos.

Entrevista N. 1

Soc. Fernando Cerón

Presidente de la Sede Nacional de la Casa de la Cultura Ecuatoriana y antiguo director provincial CCE Núcleo Tungurahua.

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

La oferta cultural de Ambato es incipiente, es decir está decreciendo, los artistas no tienen las condiciones económicas adecuadas para poder realizar su trabajo; la oferta existe pero no es tan alta. Además existe un problema en la difusión de los eventos, no existen condiciones para ningún tipo de espectáculos, la propuesta de los artistas es débil, no existe la producción suficiente.

2. **¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?**

En Ambato podemos identificar espacios subutilizados en todas partes; la casa de la cultura no abastece a la totalidad de artistas ya que no existe la capacidad suficiente. Las casas culturales patrimoniales no tienen ninguna funcionalidad, actualmente solo se exponen obras ganadoras de años anteriores cuando es necesario pensarlas como patrimonio vivo y entender que no sirve de nada si nadie las usa.

3. **¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?**

En lo personal, la solución es montar infraestructura con los materiales necesarios de acuerdo con cada actividad o arte, los espacios deberían ser financiados por la municipalidad y deberían ser entregados a los colectivos culturales independientes para que ellos puedan administrarlos, es decir, debería existir una alianza público – privada. La cultura se mueve, cambia, se transforma con el paso del tiempo.

4. **¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?**

Si, es necesario tener espacios que contemplen las condiciones necesarias para realizar las actividades caso contrario dificulta el circuito de producción del artista.

5. **¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.**

Existió un proyecto en el tiempo de la administración anterior en la que se pretendía dar un nuevo uso a este espacio de la Industrial Algodonera, pero nunca se lo llevó a cabo. Considero que el proceso urbanístico de la ciudad ha hecho que este tipo de espacios queden en abandono, por lo cual pueden ser lugares que por su amplitud resulten adecuados para promover actividades culturales y artísticas. En el mundo existen experiencias de este tipo que terminan siendo útiles y atractivas tomando en cuenta las necesidades de cada ciudad.

Entrevista N. 2

Ab. Jaime Camacho

Director del Departamento de Cultura y Turismo del Ilustre Municipio de Ambato.

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

En lo personal considero que es buena la oferta cultural actual pero necesitamos aumentarla, esto se debe a que, como es de conocimiento público, no existen centros modernos para que la cultura se amplie en sus diferentes manifestaciones como música, danza, canto, poesía, etc.; por ello necesitamos más espacios tanto internos y otros que permitan tomarse la ciudad es decir su espacio público.

2. ¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?

Si, los espacios que identificamos en el centro de la ciudad junto a las quintas que se encuentran en el sector de Ficoa y Atocha, son utilizadas en su mayor parte. La pandemia dificultó de alguna manera su uso, pero en la actualidad todos los espacios están siendo utilizados sin ningún problema. La cantidad de artistas, estudiantes, y ciudadanos que desean realizar actividades culturales, trabajar o aprender es superior a la capacidad actual de los equipamientos y espacios disponibles lo cual limita el desarrollo cultural en la ciudad.

3. ¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?

Totalmente. En la actualidad podemos identificar grupos de personas que utilizan el espacio público para mostrar las nuevas manifestaciones culturales, en especial las generaciones más jóvenes. Es importante invitar a la gente a tomarse la ciudad, ya que en Ambato existen parques y plazas que pueden ser disfrutados de mejor manera.

4. ¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?

Ambato necesita un espacio amplio que pueda abastecer todas las necesidades culturales actuales como un teatro moderno de última tecnología, un centro de convenciones o centro de exposiciones ya que la ciudad depende también del comercio; de esta forma todas estas actividades irían relacionándose en un solo sitio.

Además se está desarrollando el Plan cultural de la ciudad de Ambato con gente especializada que están realizando un estudio de la ciudad como primer punto y a partir de este estudio de ciudad, enfocar la investigación en el eje cultural y proponer lo que realmente necesita la ciudad para potenciar la cultura en Ambato. Las personas que se dedican a realizar actividades culturales tanto artistas como ciudadanos deben continuar

con su preparación a través de capacitaciones para poder actualizar su conocimiento y de esta forma colaborar con el desarrollo de la Cultura.

5. ¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.

Totalmente de acuerdo, hablando de la antigua fábrica que se encuentra en la rivera del Río Ambato bajando el Puente de La Delicia está contemplado dentro de un programa que ya está listo para transformarlo en La Casa de la Música, que aparte de albergar a la Banda Municipal de Ambato, existirán espacios para que los estudiantes aprendan música, biblioteca, espacios seguros para personas de la tercera edad, todo relacionado al ámbito cultural. Este proyecto es un gran aporte para la ciudad y esperamos que se lo pueda realizar el año entrante porque es un proyecto que ya está listo.

En cuanto al sector de la Industrial Algodonera, la construcción antigua ubicada en el sector de la Av. Lizardo Ruiz se encuentra deteriorada en su totalidad por lo cual no se la podría remodelar y actualmente está siendo utilizada para estacionamientos de vehículos, pero se puede plantear nuevas soluciones que promuevan la cultura en Ambato.

Entrevista N. 3

Museóloga Carmen Landy

Magister en Antropología de lo contemporáneo y Consultora proyectos culturales.

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

En lo personal es escasa, la política pública al ser la encargada de manejarla no destina los fondos existentes al mejoramiento cultural en la ciudad. Las administraciones anteriores siempre priorizan la parte comercial. Existen artistas en la ciudad pero al no existir el apoyo de las autoridades tienen que buscar oportunidades en otras ciudades y a la oferta cultural disminuye en la ciudad. Además la ciudadanía no toma iniciativa y espera completamente que las autoridades se encarguen por lo que no existe un avance colectivo con respecto a la cultura.

2. ¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?

Considero que el espacio físico sobra en la ciudad, el municipio se ha encargado de restaurar las casas patrimoniales, pero no existe una política cultural con respecto a una red de museos donde se pueda trabajar en conjunto. El concepto de museo no se da en la ciudad en los espacios existentes lo cual afecta directamente a la cultura y no permite que se mueva. Las instituciones públicas cosifican a la cultura y no se desarrolla una dinámica.

3. ¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?

Totalmente. Creo que depende mucho de la iniciativa por parte de la ciudadanía de apropiarse de los espacios públicos existentes. Por otro lado los medios locales deberían comunicar de mejor manera las actividades que poco a poco van desarrollándose en la ciudad, en especial las pequeñas iniciativas.

4. ¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?

No considero necesario la creación de nuevos espacios, en la ciudad de Ambato existen suficientes lugares que no están siendo utilizados por los ciudadanos, y pienso principalmente se debe a la falta de iniciativa de los ambateños de reclamar la cultura de la ciudad. Ya existe la infraestructura, ahora se deben generar nuevos usos a partir de las ideas y necesidades de los diferentes colectivos y nuevas generaciones.

5. ¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.

Estoy de acuerdo. Este tipo de soluciones serían bienvenidas por la ciudadanía pero necesitamos que se realice, recalco que la iniciativa debe empezar por las generaciones jóvenes que tengan la motivación necesaria para empezar con este tipo de propuestas y se presenten a las autoridades hasta ser escuchados, en especial si están enfocadas en actividades que generen nuevas dinámicas para la cultura de la ciudad.

Entrevista N. 4

Arq. Carlos Salcedo

Director del área de planificación, diseño y construcción compañía Obrajés.

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

La oferta cultural en la ciudad siempre ha estado presente para conmemorar la importancia de la historia de Ambato. En lo personal la oferta cultural está dada, lo que se ha visto ausente es la promoción de las actividades, la capacidad de administración de esta por parte de los gestores públicos en comparación con diferentes ciudades importantes del Ecuador. No existe ese apoyo de parte de las instituciones públicas para hacer visibles las manifestaciones culturales que ya existen en la ciudad.

2. ¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?

Totalmente. Existen más de 15 espacios que son subutilizados en la ciudad, son casas museo que se utilizan 3 veces y el resto del año de este no generan cultura o actividades periódicamente como sucede en otras ciudades. Los espacios culturales no son espacios museo propiamente dicho sino son espacios donde se generan discusión, eventos artísticos, académicos sobre todas las ramas de la cultura. Debería reconocerse el bagaje histórico de cada uno de los lugares para que se pueda generar otro tipo de dinámica que de vida a estos espacios.

3. ¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?

Totalmente, existe una falta de apropiación que no permite el uso de los espacios públicos en la ciudad aunque es importante considerar que el ámbito cultural no es el único por el que se le puede potenciar al espacio público. El espacio público y sus dinámicas son los que crean las ciudades.

4. ¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?

En lo personal considero que no hace falta más espacio o equipamientos en la ciudad, hace falta repensar la ciudad que tenemos, plantear proyectos con la ciudad que tenemos; Job que es un autor sobre ciudades intermedias dentro de sus corolarios, dice que no es imprescindible pensar en una nueva ciudad cuando existe una que necesita rehabilitarse, en lo que existe sobre esta ciudad, más bien pensemos en como los hacemos funcionar en los que existen, como creamos los espacio públicos en los lugares que ya existen.

5. ¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.

La Algodonera es propiedad privada, en lo personal al tomar en cuenta que la ciudad es comercial, veo difícil el interés de un industrial dar sus predios para la creación de un centro cultural, partiendo de esta idea no es viable, al ser este un ejercicio académico se lo debe adaptar a la realidad de la ciudad.

Pienso que ya existen los equipamientos y las áreas entonces no hace falta crear nuevas edificaciones que al final vayan a estar totalmente descontextualizadas.

Se debe crear redes que conecten a los puntos culturales de la ciudad y encontrar nuevas dinámicas en los puntos existentes, eso haría más por la ciudad que crear nuevas edificaciones.

Entrevista N. 5

Escultor Germán Paredes

Artista Plástico Ambateño creador de numerosas obras locales y nacionales.

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

En lo personal creo que la oferta cultural resulta muy reducida, el Artista ambateño no ha tenido la oportunidad de crecer desde hace varias décadas, se ha quedado estancado, no hay un horizonte, no existe una fuerte inversión en el talento artístico ambateño por parte de las autoridades.

2. ¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?

Por su puesto. En la ciudad podemos identificar espacios y equipamientos que pueden ser aprovechados pero no son utilizados por falta de garantía; pues invertirse de pronto en armar una exposición de arte en cualquiera de estos centros es más una pérdida, hablando económicamente, en Ambato la gente no compra Arte, los asistentes a las exposiciones buscan figurar de alguna forma y pocas son las personas que lo disfrutan en realidad. Ambato llamada cuna de artistas es una ciudad culturalmente pobre, ya que solamente se presta atención al comercio.

3. ¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?

Las autoridades locales deben priorizar el mejoramiento del espacio público actual para que se puedan desarrollar actividades artísticas al aire libre y así la ciudadanía pueda acceder de forma voluntaria a estos eventos. No hablamos solamente de la infraestructura, hay que organizar al personal que se encarga de administrar a los mismos.

4. ¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?

Si los ya existentes son subutilizados, lo que necesitamos es elegir bien a las autoridades que dirigen la Cultura, a este tipo de entidades debemos exigir un cambio de mentalidad por el mismo hecho de considerar el Arte como una actividad secundaria dentro de la ciudad. La mayoría de veces las personas escogidas no son las adecuadas para dirigir este tipo de establecimientos; y mientras no exista ese cambio, se podrán construir los mejores palacios pero permanecerán vacíos.

5. ¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.

Es una gran opción. Todo lo que se haga en busca del desarrollo cultural es válido, necesitamos invertir en el artista ambateño, hay que invertir en las futuras generaciones, pero lo primero es dar el uso adecuado a los espacios ya existentes dentro de la ciudad.

Entrevista N. 6

Diseñadora María José Jurado

Diseñadora Oficial de la Fiesta de la Fruta y de las Flores (Vestimenta comparsas y Carros Alegóricos)

1. ¿Desde su punto de vista que tan amplia es la oferta cultural – artística en Ambato?

Actualmente la oferta cultural de la ciudad ha crecido, tomando en cuenta que por temporada de pandemia no se realizó ningún evento relacionado con las F.F.F, se enfocaron todas las propuestas en lo cultural. Considero que se debe trabajar en la gente para que reconozcan la importancia de la cultura en la ciudad, no tanto en los espacios sino en comunicar las actividades que se están realizando e informar la situación actual. Un punto interesante en este tema es la expectativa con respecto a los eventos culturales para Ambato, ya que personas relacionadas directamente con la cultura se encuentran dirigiendo entidades como la Casa de la Cultura Núcleo Tungurahua, entre otras.

2. ¿Considera usted que los centros culturales están siendo infrautilizados y que los artistas no poseen el espacio e infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades?

Considero que los equipamientos culturales actuales son muy formales, es decir, no existe la apertura a que artistas informales puedan hacer uso de ellos, y los requisitos para poder utilizarlos dificultan a que el artista exponga su trabajo o realice alguna actividad. Creo que existen varios centros culturales en comparación a lo pequeña que es la ciudad pero no existe el apoyo a los artistas y estudiantes.

Realmente no existe es un centro cultural amplio o extenso, en estas últimas fechas festivas se han utilizado el espacio público como el Parque de La Familia o el de Las Flores para abastecer la demanda de espectadores en los eventos que se han realizado.

3. ¿Considera usted que los espacios públicos deberían utilizarse de manera más potente para el desarrollo de actividades culturales artísticas?

Definitivamente. En la actualidad el artista informal ha encontrado en diferentes parques de la ciudad espacios para poder exponer su arte, los cuales no exigen algún tipo de requerimientos y facilitan el desarrollo de todo tipo de actividades culturales. Los espacios públicos en Ambato pueden ser explotados de tal manera que sean aprovechados no solo por los artistas sino también por la ciudadanía en general.

4. ¿A su criterio considera necesaria la creación de nuevos equipamientos que promueva la difusión del arte y la cultura?

En lo personal no promovería la creación de más equipamientos culturales; más bien apoyaría a la difusión de la cultura y el arte ya que si no se trabaja en informar a las personas, de nada sirve tener más equipamientos que no van a ser visitados.

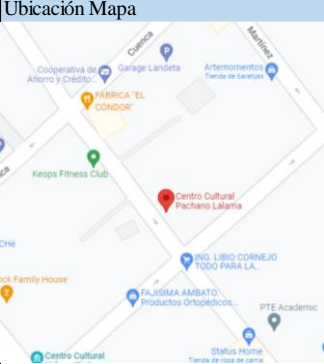
5. ¿Cree que la adaptación de espacios industriales subutilizados o deteriorados es una alternativa para promover actividades de creación artística y cultural? Por ejemplo las industrias y espacios abandonados del sector industrial algodonera.

Podría ser una opción adaptar este tipo de espacios, pero insisto en la importancia de difundir de manera más efectiva el arte. Algo que dificulta al desarrollo de los artistas es que las personas que se encuentran a cargo de entidades de cultura mantienen una postura polarizada con respecto a nuevas manifestaciones culturales, por lo cual no existe un apoyo completo a los creadores tomando en cuenta que la mayoría de artistas en la ciudad son urbanos, por lo cual se recomienda diversificar la participación de los ciudadanos en todo ámbito cultural.

Anexo N.3 Fichas de observación Centros Culturales Ambato.

FICHAS DE OBSERVACIÓN DE CENTROS CULTURALES DE LA CIUDAD DE AMBATO.


1. Centro Cultural Pachano Lalama

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 1 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Centro Cultural Pachano Lalama | |
| Dirección | Calle Mera y Rocafuerte | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | Miércoles a domingo de 09:00 a 17:00 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Salas de exhibición internas, espacio al aire libre | |
| Actividades | Exposición de bellas artes, música clásica nacional e internacional, lanzamiento de obras literarias, teatro, entre otras. | |

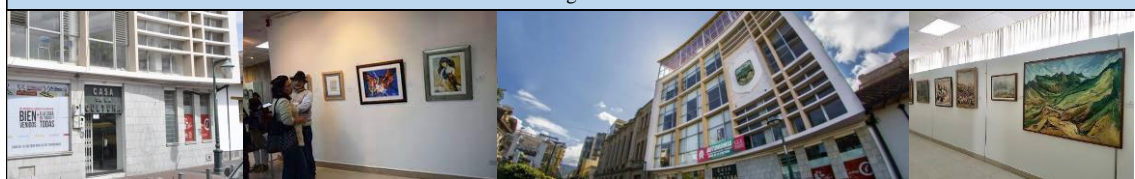
Fotografías



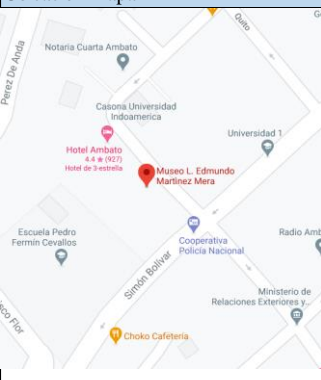
2. Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo Tungurahua

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 2 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Casa de la Cultura Ecuatoriana- Núcleo Tungurahua | |
| Dirección | Calle Bolívar 18-43, frente al Parque Montalvo | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | De lunes a viernes de 8h30 a 17h30 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Salas de exposición, espacios para actividades múltiples, talleres, área limitada para conciertos en la parte superior. | |
| Actividades | Exposición de bellas artes, música clásica nacional e internacional, lanzamiento de obras literarias, teatro, entre otras. | |

Fotografías



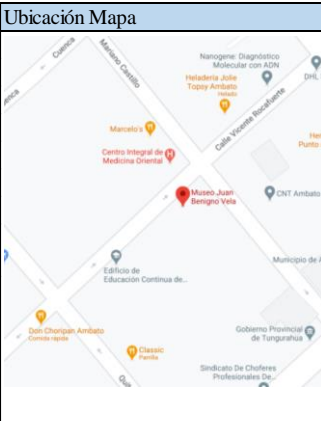
3. Museo Pictórico Edmundo Martínez

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|---|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 3 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Museo Pictórico Edmundo Martínez | |
| Dirección | Calle Guayaquil entre Bolívar y Rocafuerte | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | Miércoles a domingo de 09:00 a 17:00 | |
| Área | 500m ² | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Cuatro salas de exposición, una oficina, patio posterior, salón adicional descubierto. | |
| Actividades | Exposición de muestras pictóricas y explicación personalizada de los diferentes estilos, tendencias y técnicas de las artes plásticas en Ambato, se realizan exposiciones de flores en cada edición de las FFF, presentaciones musicales, eventos varios. | |

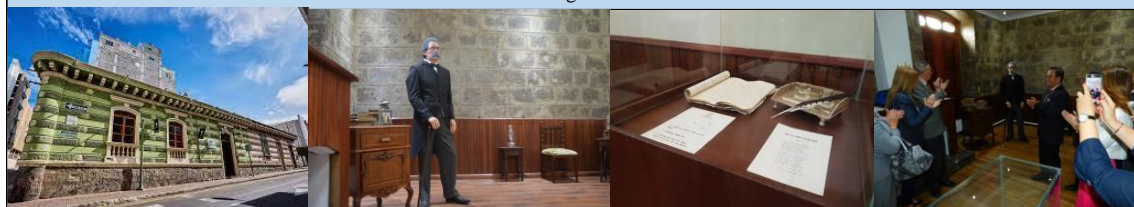
Fotografías



4. Museo Juan Benigno Vela

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 4 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Museo Juan Benigno Vela | |
| Dirección | Calles Rocafuerte y Castillo | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | Martes a sábado de 09:00 a 16:00. | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Cuatro habitaciones y una amplia sala. | |
| Actividades | Exposición de sus pertenencias y obras que realizó durante su trayectoria como cartas, publicaciones en periódicos, telegramas, entre otros. En la amplia sala se realizan declamaciones de poesía, presentaciones musicales, debates periodísticos, conferencias entre otros. | |

Fotografías



5. Casa y Mausoleo de Juan Montalvo

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|---|--|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 5 | |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Casa y Mausoleo de Juan Montalvo | |
| Dirección | Calle Montalvo 03-50 y calle Bolívar, esquina. | |
| Costo de Acceso | Turistas extranjeros 2 dólares. Turistas nacionales adultos 1 dólar. 0,50 ctvs de dólar para estudiantes, niños, personas con discapacidad y personas de la tercera edad. | |
| Horario de Atención | Lunes a viernes de 09h30 a 17h00. Sábados de 10h00 a 15h00. | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Siete salas de exhibición, patio posterior y mausoleo | |
| Actividades | Exposición del orden cronológico de la vida de Juan Montalvo, pinturas, obras, figuras de cera, vestimentas. | |

Fotografías



6. Casa Museo Martínez Holguín

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|--|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 6 | |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Casa museo Martínez – Holguín | |
| Dirección | Avenida Rodrigo Pachano, Atocha. | |
| Costo de Acceso | Gratis (por confirmar) | |
| Horario de Atención | Miércoles a domingo de 09:00 a 17:00 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Cuatro habitaciones en la planta baja y cuatro habitaciones en la planta alta, una amplia terraza con vista al río Ambato y al inmenso jardín rodea esta casa. | |
| Actividades | Exposición de figuras de cera de los miembros de la familia Martínez, pinturas y fotografías de algunos de los miembros y descendientes. | |



Fotografías



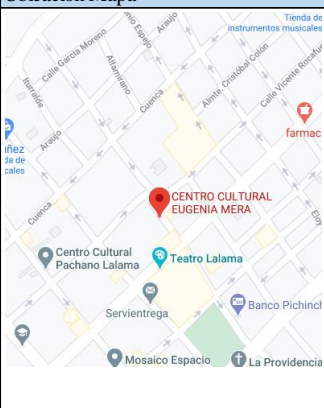
7. Casa Museo Juan León Mera

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|--|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 7 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Casa museo Juan León Mera | |
| Dirección | Avenida Rodrigo Pachano, Atocha. | |
| Costo de Acceso | Extranjeros, 1 dólar; nacionales, 0,50 centavos. | |
| Horario de Atención | Miércoles a domingo de 09:00 a 17:00 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Doce salas de exhibición, jardines exteriores. | |
| Actividades | Recorrido de salas de exhibición conociendo a los miembros de la familia de Juan León Mera en compañía de guías especializados de Ambato, jardines exteriores para el descanso y eventos culturales en las zonas exteriores. | |
| Fotografías | | |
|  | | |

8. Centro Cultural Eugenia Mera

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|---|--|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 8 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Centro Cultural Eugenia Mera | |
| Dirección | Calle Lalama entre Rocafuerte y Bolívar | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | - | |
| Área | 800m2 | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Salas de Exhibición | |
| Actividades | Exposición de obras pictóricas. | |
| Fotografías | | |
|  | | |

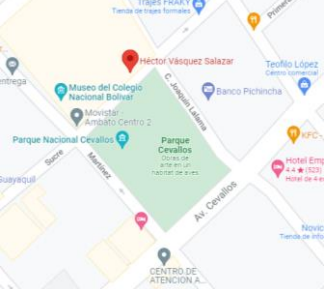
9. Museo Provincial Casa del Portal

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|--|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 9 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Museo Provincial Casa del Portal | |
| Dirección | Calle Sucre frente al Parque Montalvo. | |
| Costo de Acceso | Gratuito | |
| Horario de Atención | L - V de 9:00 a 13:00 y de 14:00 a 18:00 S-D-Feriatos 10:00 a 16:00 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Salas de Exhibición, patio cubierto, oficinas, baños y patio posterior para eventos. | |
| Actividades | Exposición de muestras pictóricas, piezas arqueológicas y actividades artísticas - recreativas. Eventos musicales en el patio posterior, ferias. | |

Fotografías



10. Museo Héctor Vásquez

| Ficha de Observación Centros Culturales de la Ciudad de Ambato | | |
|--|---|---|
| Universidad Tecnológica Indoamérica | | |
| Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño | | |
| Ficha No. | 10 | Ubicación Mapa  |
| Fecha | 3/12/2021 | |
| Nombre del Centro Cultural | Museo Héctor Vásquez | |
| Dirección | Calle Sucre y Lalama. | |
| Costo de Acceso | Extranjeros y Nacionales \$2 | |
| Horario de Atención | L - V de 8:30 a 12:30 y de 14:30 a 18:30 | |
| Área | - | |
| Capacidad | - | |
| Espacios | Diferentes salas de exhibición. | |
| Actividades | Exposición de piezas de fauna embalsamada (6000 aprox.), vestigios arqueológicos (700) y piezas de importancia histórica. | |

Fotografías



Anexo N.4 Fichas de registro. Flujo peatonal, vehicular y ciclistas del eje vial Lizardo Ruiz.

UBICACIÓN: MONTALVO Y LIZARDO RUIZ

| 11 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| LUNES | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 85 | 67 | 152 |
| | VEHÍCULOS | 618 | 403 | 1021 |
| | BICICLETAS | 4 | 6 | 10 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 106 | 84 | 190 |
| | VEHÍCULOS | 772 | 504 | 1276 |
| | BICICLETAS | 5 | 8 | 13 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 127 | 101 | 228 |
| | VEHÍCULOS | 926 | 605 | 1531 |
| | BICICLETAS | 4 | 3 | 7 |

| 12 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| MARTES | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 74 | 51 | 125 |
| | VEHÍCULOS | 522 | 449 | 971 |
| | BICICLETAS | 8 | 8 | 16 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 140 | 78 | 218 |
| | VEHÍCULOS | 812 | 498 | 1310 |
| | BICICLETAS | 7 | 5 | 12 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 116 | 89 | 205 |
| | VEHÍCULOS | 956 | 614 | 1570 |
| | BICICLETAS | 5 | 5 | 10 |

| 13 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| MIÉRCOLES | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 52 | 61 | 113 |
| | VEHÍCULOS | 646 | 420 | 1065 |
| | BICICLETAS | 5 | 2 | 7 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 66 | 76 | 141 |
| | VEHÍCULOS | 807 | 524 | 1332 |
| | BICICLETAS | 7 | 3 | 10 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 57 | 66 | 123 |
| | VEHÍCULOS | 702 | 456 | 1158 |
| | BICICLETAS | 6 | 4 | 10 |

| 14 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| JUEVES | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 45 | 87 | 132 |
| | VEHÍCULOS | 631 | 298 | 929 |
| | BICICLETAS | 6 | 3 | 9 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 58 | 120 | 178 |
| | VEHÍCULOS | 784 | 407 | 1191 |
| | BICICLETAS | 5 | 6 | 11 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 41 | 88 | 129 |
| | VEHÍCULOS | 673 | 415 | 1088 |
| | BICICLETAS | 3 | 6 | 9 |

| 15 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| VIERNES | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 60 | 70 | 130 |
| | VEHÍCULOS | 741 | 482 | 1223 |
| | BICICLETAS | 3 | 5 | 8 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 75 | 87 | 162 |
| | VEHÍCULOS | 927 | 602 | 1529 |
| | BICICLETAS | 10 | 5 | 15 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 68 | 79 | 148 |
| | VEHÍCULOS | 842 | 547 | 1390 |
| | BICICLETAS | 7 | 3 | 10 |

| 16 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------|-------------------------|-------------|
| SÁBADO | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 30 | 56 | 86 |
| | VEHÍCULOS | 470 | 523 | 993 |
| | BICICLETAS | 5 | 7 | 12 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 62 | 72 | 135 |
| | VEHÍCULOS | 769 | 612 | 1381 |
| | BICICLETAS | 6 | 8 | 14 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 57 | 66 | 123 |
| | VEHÍCULOS | 699 | 454 | 1153 |
| | BICICLETAS | 4 | 2 | 6 |

| 17 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|----------------------------------|-------------------------------|------------|
| DOMINGO | | Lizardo Ruiz a la Montalvo | Montalvo a Lizardo Ruiz | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 40 | 70 | 110 |
| | VEHÍCULOS | 421 | 480 | 901 |
| | BICICLETAS | 7 | 8 | 15 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 42 | 51 | 93 |
| | VEHÍCULOS | 412 | 485 | 897 |
| | BICICLETAS | 9 | 4 | 13 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 38 | 29 | 67 |
| | VEHÍCULOS | 329 | 412 | 741 |
| | BICICLETAS | 1 | 2 | 3 |

UBICACIÓN: PUENTE JUAN LEÓN MERA

| 11 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------|
| LUNES | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 119 | 94 | 213 |
| | VEHÍCULOS | 865 | 564 | 1429 |
| | BICICLETAS | 6 | 9 | 15 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 148 | 118 | 266 |
| | VEHÍCULOS | 1081 | 706 | 1786 |
| | BICICLETAS | 7 | 11 | 18 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 178 | 141 | 319 |
| | VEHÍCULOS | 1297 | 847 | 2144 |
| | BICICLETAS | 6 | 4 | 10 |

| 12 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------|
| MARTES | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 135 | 67 | 202 |
| | VEHÍCULOS | 787 | 688 | 1475 |
| | BICICLETAS | 5 | 9 | 14 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 211 | 96 | 307 |
| | VEHÍCULOS | 1028 | 636 | 1664 |
| | BICICLETAS | 6 | 3 | 9 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 214 | 145 | 359 |
| | VEHÍCULOS | 1310 | 847 | 2157 |
| | BICICLETAS | 5 | 9 | 14 |

| 13 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| MIÉRCOLES | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 60 | 70 | 130 |
| | VEHÍCULOS | 743 | 482 | 1225 |
| | BICICLETAS | 6 | 2 | 8 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 75 | 87 | 163 |
| | VEHÍCULOS | 928 | 603 | 1531 |
| | BICICLETAS | 8 | 3 | 12 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 66 | 76 | 141 |
| | VEHÍCULOS | 807 | 524 | 1332 |
| | BICICLETAS | 7 | 5 | 12 |

| 14 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| JUEVES | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 64 | 121 | 185 |
| | VEHÍCULOS | 706 | 308 | 1014 |
| | BICICLETAS | 7 | 4 | 11 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 87 | 119 | 206 |
| | VEHÍCULOS | 875 | 488 | 1363 |
| | BICICLETAS | 5 | 6 | 11 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 57 | 97 | 154 |
| | VEHÍCULOS | 741 | 487 | 1228 |
| | BICICLETAS | 5 | 6 | 11 |

| 15 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| VIERNES | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 72 | 84 | 156 |
| | VEHÍCULOS | 890 | 578 | 1467 |
| | BICICLETAS | 4 | 6 | 10 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 90 | 105 | 195 |
| | VEHÍCULOS | 1112 | 722 | 1834 |
| | BICICLETAS | 12 | 6 | 18 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 82 | 95 | 177 |
| | VEHÍCULOS | 1011 | 657 | 1668 |
| | BICICLETAS | 8 | 4 | 12 |

| 16 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| SÁBADO | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 35 | 64 | 99 |
| | VEHÍCULOS | 541 | 601 | 1142 |
| | BICICLETAS | 6 | 8 | 14 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 72 | 83 | 155 |
| | VEHÍCULOS | 884 | 704 | 1588 |
| | BICICLETAS | 7 | 9 | 16 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 65 | 76 | 141 |
| | VEHÍCULOS | 804 | 522 | 1326 |
| | BICICLETAS | 5 | 3 | 7 |

| 17 DE OCTUBRE 2021 | | | | |
|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------|------------|
| DOMINGO | | Puente Mera a Lizardo | Lizardo a Puente Mera | TOTAL |
| 07h30 - 08h30 | PERSONAS | 42 | 74 | 116 |
| | VEHÍCULOS | 442 | 504 | 946 |
| | BICICLETAS | 7 | 8 | 16 |
| 12h30 - 13h30 | PERSONAS | 44 | 54 | 98 |
| | VEHÍCULOS | 433 | 509 | 942 |
| | BICICLETAS | 9 | 4 | 14 |
| 18h30 - 19h30 | PERSONAS | 40 | 30 | 70 |
| | VEHÍCULOS | 345 | 433 | 778 |
| | BICICLETAS | 1 | 2 | 3 |

Las tablas con los valores totales por semana indicadas en el trabajo de investigación contienen los resultados de la sumatoria entre los valores de los mismos días en cada una de las ubicaciones.