



Universidad  
Indoamérica

CARRERA DE ARQUITECTURA

# REGENERACIÓN

urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de  
la parroquia Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón  
Ambato

Eduar Yoel Mejía Mires









## Proyecto de Investigación

### Autor

Mejía Mires Eduar Yoel  
eduardmrs12@gmail.com

### Equipo de Soporte:

Docente Tutor  
Llacas Vicuña Luis Dellberto  
luisllacas@indoamerica.edu.ec

### Docente Unidad de Integración Curricular

Balseca Clavijo Claudia Rafaela  
cbalseca4@indoamerica.edu.ec

### Docente apoyo diagramación

Jara Garzón Patricia Alexandra  
patricijara@indoamerica.edu.ec

### Agradecimiento:

Agradecemos la apertura de las siguientes instituciones y personas por su aporte en este documento:

GAD Municipal del Cantón Ambato  
Ing.Paola Sancho  
Arq.Sandro Valencia  
Arq.Pablo Lopéz

### Fecha de Publicación:

Mayo 2024



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN  
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

**REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRA-  
MO FERROVIARIO DE LA PARROQUIA HUACHI LORETO Y CELIANO  
MONGE, CANTÓN AMBATO**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

**Autor:**

Mejia Mires Eduar Yoel

**Tutor:**

Llacas Vicuña Luis Deliberto

AMBATO - ECUADOR

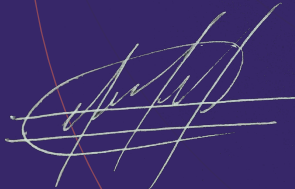
2024

# AUTORIZACIÓN

## del autor

Yo Eduar Yoel Mejia Mires, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "PROPUESTA PARA REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LA PARROQUIA HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO, como requisito para optar al grado de Arquitecto 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 28 días del mes de mayo de 2024, firmo conforme:



Eduar Yoel Mejia Mires  
1759082165

# DECLARACIÓN de autenticidad

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular, como requerimiento previo para la obtención del Título de "REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LA PARROQUIA HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO", son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato 28 de Mayo de 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Eduar Yoel Mejia Mires', written over a faint circular stamp.

Eduar Yoel Mejia Mires  
1759082165

# APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LA PARROQUIA HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO" presentado por EDUAR YOEL MEJIA MIREs, para optar por el Título de Arquitecto.

## CERTIFICO

Que dicho trabajo de Integración Curricular 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 los Lectores que se designe.

Ambato, 29 de Febrero de 2023.

Llacas Vicuña Luis Deliberto  
1759960840

# APROBACIÓN

## de lectores

El trabajo de Integración Curricular ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LA PARROQUIA HUACHI LORETO Y CELIANO MON GE, CANTÓN AMBATO, previo a la obtención del Título de Arquitecta, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 28 de Mayo de 2024

Miranda Paredes Linda Elizabeth  
1801591817

Velasco Espin Paola Cristina  
1803271723

DEDICATORIA

Esta investigación la dedico a Dios por mantenerme con vida. En segundo lugar, a mi madre, quien me dio la vida y me enseñó a luchar por mis sueños. También quiero dedicarle a mi esposa, quien depositó su confianza en mí para luchar juntos por un futuro, y que además trabajó mucho para lograr esta meta. Agradezco también a mi suegra, que ha sido un pilar importante en este proceso. Por último, dedico esta investigación a mi hermana; aunque muchas veces hemos sufrido cosas difíciles, quiero demostrarle que todo sufrimiento tiene su recompensa. Los quiero a todas estas mujeres que hacen que mi vida tenga un valor especial.

AGRADECIMIENTO

Mis agradecimientos están dirigidos al arquitecto Luis Llacas por orientarme en el proceso académico y conseguir este logro. Además, extiendo mi agradecimiento a los docentes que formaron parte de mi formación en esta institución. También agradezco a las personas que me facilitaron el levantamiento de información para el desarrollo de mi investigación.

# RESUMEN

## ejecutivo

El trabajo de investigación se realizó en las parroquias Huachi Loreto y Celíaco Monge en la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, Ecuador, debido a las condiciones precarias y el abandono de los espacios adyacentes a la línea férrea, lo que ha provocado múltiples problemas: sociales por la inseguridad, espaciales por la formación de múltiples espacios no funcionales y que no aportan al ornato del sector. El objetivo fue dar respuesta a la inconformidad de la población mediante la propuesta regeneración urbana de estas parroquias; la metodología aplicada mediante un enfoque cualitativo realizando levantamiento de información con entrevistas, fichas del estado actual además complementado con estudio de casos, para generar un proyecto con estrategias de diseño adecuado y proponer un nuevo uso de las áreas en deterioro. El resultado de la investigación fue la inclusión de espacios eficientes, para la obtención de una mayor interacción en la comunidad. En conclusión, se recomienda aplicar las estrategias como mejora de la accesibilidad vehicular y peatonal, arborización adecuada, instalación de mobiliario creativo, para establecer un espacio público seguro, funcional, atractivo y diverso en beneficio de la ciudadanía ambateña.

Palabras claves: Espacio público, integración, repotencialización, segregación social.

# ABSTRACT

The research was carried out at Huachi Loreto and Celiano Monge Parishes in Ambato, Tungurahua Province, Ecuador, due to the precarious conditions and the abandonment of the spaces adjacent to the railway line, which has caused multiple problems: social due to insecurity, spatial caused by the formation of many non-functional spaces that do not contribute to the ornament of the sector. The objective aimed to respond to the nonconformity of the population through the proposed urban regeneration of these parishes; the methodology applied was a qualitative approach with interviews, information gathering, and case studies to generate a project with appropriate design strategies and propose a new use of the deteriorated areas. The result was the addition of efficient spaces to obtain good interaction in the community. In conclusion, the implementation of strategies like improving vehicular and pedestrian accessibility, adequate tree planting, and creative furniture installation to establish a safe, functional, attractive, and diverse public space for the benefit of the citizens of Ambato is recommended.

KEYWORDS: Integration, public space, regeneration, social exclusion

# ÍNDICE

## de contenidos

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>22</b>
Contextualización.....	23
Preguntas de investigación .....	28
Objetivos.....	28
<b>MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>30</b>
ESTADO DEL ARTE.....	30
<b>DISEÑO METODOLÓGICO .....</b>	<b>36</b>
Línea y sublínea de investigación.....	36
Enfoque de la investigación.....	36
Modalidad de investigación.....	36
Alcances -Nivel de la investigación.....	37
Población y muestra.....	37
Perfiles de entrevista.....	38
Plan de recolección y procesamiento de datos.....	39
<b>ANÁLISIS Y RESULTADOS .....</b>	<b>43</b>
Objetivo 1.....	43
Area de estudio específico.....	44
Contexto físico.....	50
Descripción general del área de estudio.....	50
Objetivo 2.....	62
<b>PROPUESTA.....</b>	<b>69</b>
plano general.....	70
ZONA 1.....	72
Delimitación ZONA 1.....	74
plANTA TIPO.....	75
Corte C1.....	76
Detalles.....	77
renders ZONA 1.....	78
RENDERS.....	78
renders.....	78
ZONA 2.....	80
DELIMITACIÓN ZONA 2.....	82
PLANTA tipo.....	83
Corte C2.....	84
DETALLEs.....	85
RENDERS.....	86
renders ZONA 2.....	86
ZONA 3.....	88
DELIMITACIÓN.....	90
PLANTA TIPO 1.....	91
CORTE c4.....	92
Detalles.....	93
RENDERS TIPOLOGIA 1 ZONA 3.....	94
renders.....	94
.....	
PLANTA tipo 2.....	96
CORTE c5.....	97
renders zona 3 tipo 2.....	98
RENDERS.....	98
ZONA 4.....	100
delimitación de la ZONA 4.....	102
PLANta tipo.....	103
CORTE c6.....	104
RENDERS.....	105
MOBILIARIO.....	107
catalogo de pisos.....	115
VEGETACIÓN.....	116
conclusiones.....	118
RECOMENDACIONES.....	118
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>120</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>123</b>

# ÍNDICE

## de figuras

Figura.01. Espacio público en la línea férrea de Huachi Loreto...	23
Figura.02. Lorca soterramiento Adif .....	24
Figura.03. Parque lineal ferrocarril de Cuernavaca/gaeta-springall arquitectos.....	25
Figura.04. Estado actual de la línea férrea calles tres carabelas y Gabriela Barona.....	25
Figura.05. Deterioro del espacio publico y perdida visual de la línea férrea .....	26
Figura.06. Área de intervención de la línea férrea .....	27
Figura.07. Árbol de problemas .....	28
Figura.08. Espacio público en la línea férrea de Huachi Loreto...	32
Figura.09. Delimitación del área de estudio.....	43
Figura.10. Delimitación del área de estudio por parroquias .....	44
Figura.11. Mapa resumen insight.....	46
Figura.12. Mapa resumen insight.....	49
Figura.13. Estudio de vientos durante un año.....	50
Figura.14. Estudio del asoleamiento durante un año.....	51
Figura.15. Estudio de las nubes durante un año.....	52
Figura.16. Estudio de las lluvias durante un año.....	53
Figura.18. Estudio de la vegetación y áreas verdes.....	54
Figura.19. Análisis de riesgos.....	56
Figura.20. Análisis del entorno a la zona de estudio.....	57
Figura.21. Análisis del uso del suelo .....	58
Figura.22. Análisis de llenos y vacíos.....	59
Figura.23. Topografía y perfiles urbanos.....	60
Figura.24. Resultados de las encuestas de la pregunta numero 1	65
Figura.25. Resultados de las encuestas de la pregunta numero 2	65
Figura.26. Resultados de las encuestas de la pregunta numero 3	66
Figura.27. Resultados de las encuestas de la pregunta numero 4	66
Figura.28. Resultados de las encuestas de la pregunta numero 5	67
Figura.29. Delimitación del área de estudio.....	69
Figura.30. Conceptualización del proyecto.....	69
Figura.31. Diagramación de zonas de estudio .....	70
Figura.32. Estado actual de la zona 1.....	73
Figura.34. Render zona 1.....	78
Figura.33. Renders de la zona 1.....	78
Figura.35.	
Figura.36. Render del area peatonal de la zona 1.....	79
Figura.37. Render de la via ferrea,rampa y área peatonal .....	79
Figura.38. Estado actual de la zona 2.....	81
Figura.39. render principal zona 2.....	86
Figura.40. Render aéreo zona 2.....	87
Figura.41. Render área peatonal; y vehicular zona 2.....	87
Figura.42. Render vista hacia la via ferrea zona 2.....	87
Figura.43. Estado actual de la zona 3.....	89
Figura.44. Render principal zona 3 tipo 1.....	94
Figura.45. Render vista hacia el parque de la musica zona 3 tipo 1	95
Figura.46. Render vista del area peatonal zona3 tipo 1.....	95
Figura.47. Render vista de la via ferrea zona3 tipo 1.....	95
Figura.48. Render principal zona3 tipo 2.....	98
Figura.49. Render de la vista sobre la rampa zona3 tipo 2.....	99
Figura.50. Render de la calle Rodriguez Soto y Tres Carabelas zona 3 tipo 2 .....	99
Figura.51. Render del area peatonal y vista del mobiliario zona 3 tipo 2	99
Figura.52. Estado actual de la zona 4.....	101
Figura.53. Render principal de la zona 4.....	105
Figura.54. Render aéreo de la zona 4.....	106
Figura.55. Render vista de area vehicular de la zona 4.....	106
Figura.56. Render con vista a la liea ferrea zona 4.....	106

# ÍNDICE

## de tablas

Tab.O1. Perfiles de entrevista.....	37
Tab.O2. Perfiles de entrevista 3 y 4 .....	38

# CAPÍTULO 1

# INTRODUCCIÓN

El espacio público es la esencia de la ciudad en diferentes circunstancias, de acuerdo a cómo se realiza el recorrido a pie de un punto a otro, en bicicleta o en cualquier otro tipo de transporte; eso en cuestión de movilidad. Pero también se debe tomar en cuenta la otra parte del espacio público, en donde se ejecutan diferentes actividades, tanto recreativas, de socialización y también las obligatorias, según la clasificación de Jan Gehl en el libro 'Ciudades para la gente' (Gehl, 2010).

De este modo, se da la libertad de utilizar el entorno diversificado de forma periódica o constante, según las necesidades de las personas que hacen uso de esta superficie, dando opciones de llevar y pensar en un entorno inmediato cuál es el espacio público que se ajusta a los requerimientos de los usuarios para compartir con las demás personas. Se convierte en un diseño participativo que ahí es un punto importante en manifestar las necesidades que, al final, se afinan con las de alguien más, donde puede ser masivo de un grupo de personas convirtiéndose en algo social, porque es la sociedad que se hace partícipe de estos espacios, apropiándose de diferentes maneras (Segovia y Dascal, 2000).

Para considerar una dinámica adecuada y poder disfrutar de un espacio eficiente desde el punto de vista arquitectónico, se tiene que gestionar el espacio público

# CAPÍTULO 1

adecuadamente en conjunto con la movilidad urbana, analizando desde las diferentes perspectivas tanto positivas como negativas de un punto en específico en las cuales se van a desarrollar las actividades. Este análisis también es para generar articulaciones entre los diferentes hitos urbanos, que son puntos de encuentros que se conectan de una manera adecuada y funcionan de forma conjunta (Serrano, 2018).

De esta manera, da la libertad de utilizar el entorno diversificado de manera periódica o constante, de acuerdo a las necesidades de las personas que hacen uso de esta superficie, ofreciendo opciones para determinar cuál es el espacio público que se ajusta a los requerimientos de los usuarios para compartir con otros. Se convierte en un diseño participativo que es un punto importante para manifestar las necesidades que, al final, se afinan con las de los demás, pudiendo ser masivo para un grupo de personas, convirtiéndose en social, pues es la sociedad la que se hace partícipe de estos espacios, apropiándose de ellos de diferentes maneras (Segovia y Dascal, 2000).

Para concluir este texto preliminar, en el siguiente escrito se analiza cómo se puede mejorar el espacio público de estas áreas desde el punto de vista educativo, lo cual ayuda a conocer y desarrollar ideas de mejora para las áreas en las que se convive día a día y no se percibe ninguna mejora. Este es el propósito de generar inclusión en la ciudadanía para

que participe y exponga sus necesidades, las cuales serán atendidas en el futuro.

Figura 01.  
Espacio público en la línea férrea de Huachi Loreto



Nota: Estado actual de la línea férrea en la parroquia celiano monge

## CONTEXUALIZACIÓN

En Europa, donde se desarrolló el principal auge de la revolución industrial y se generó de manera masiva maquinaria de transporte ferroviario para aumentar la afluencia y también generar una forma más rápida y fácil de contribuir al desarrollo del comercio entre las diferentes ciudades. Pero con el paso del tiempo, estas infraestructuras se han quedado en el abandono, creando barreras urbanas y espacios en desuso. Ciertas estructuras están dotadas de una vida tan larga que se convierten en elementos estables de una infinidad de generaciones: obstruyen la historia, la entorpecen y, por tanto, determinan su transcurrir. Otras, por el contrario, se desintegran más rápidamente. Pero todas ellas constituyen, al mismo tiempo, sostenes y obstáculos (Braudel, 2006).

Sin embargo, las líneas de ferrocarril, después de funcionar y estar abandonadas durante mucho tiempo, se han recuperado y se han generado nuevos usos para incluir a la sociedad, generando corredores urbanos, parques lineales, etc. Los espacios abandonados generan desvinculación del área urbana. Por ello, ONU Hábitat 2014 nos informa que la mejor forma de lograr el desarrollo es generar espacios de interés público a partir del uso de espacios abandonados o residuales y asegurar una mejor relación entre los ciudadanos y sus derechos. Las ciudades que mejoren y consigan que sus habitantes utilicen su espacio público tendrán una comunidad cohesionada, una identidad cívica y calidad de vida" (Gehl, 2014).

Los espacios públicos descuidados generan grandes inconvenientes sociales, políticos y culturales, por lo que es necesario llevar a cabo un mantenimiento adecuado y periódico para mejorar conjuntamente los espacios públicos culturales que la historia nos ha legado a lo largo de los años.

Estas zonas han experimentado fenómenos de congestión y turgurización. Asimismo, la falta de inversión pública y privada en estas zonas ha incrementado las deficiencias en infraestructuras, los fallos en los servicios, el deterioro y el abandono de los espacios colectivos (Sciotecca, 2011).

Sin embargo, hay ferrocarriles en España en los que diferentes tramos de las líneas férreas están abandonados por diversos problemas, en los que la demanda no es suficiente para generar recursos y realizar el mantenimiento adecuado de la maquinaria. Gran parte de las vías que hoy conocemos como 'fantasmas' se cerraron por un acuerdo del Consejo de Ministros de 1984. Mediante este acuerdo, el Ejecutivo ordenó a la empresa pública Renfe suspender los servicios en las líneas calificadas como altamente deficitarias. Así, mediante este acuerdo, se cerraron 914 kilómetros de vías y se mantuvieron 933 kilómetros para el transporte de mercancías (Mata, 2017).

Por otro lado, también hay regeneraciones de espacios sobre el ferrocarril en otro punto de España, en Guipúzcoa, en Irún, que está generando la conexión que se ha roto entre la ciudad a través de la línea férrea y un gran número de vías. Es importante mencionar esta regeneración que tiene impacto social, económico y cultural. El proyecto puesto en marcha por Adif incluye la ejecución de un nuevo edificio sobre las vías, que unifica los usos de viajeros en la estación, la reordenación de las vías y la integración del edificio en el entorno, así como la demolición del actual edificio de viajeros y otros edificios técnicos en los andenes (Conecta Bidasoa, 2022).

Figura 02.  
Lorca soterramiento Adif.



Nota: Fotografía de Fernando Sanchez(2021)

En este proyecto se preserva el eje cultural, se centra en la integración social, la restauración patrimonial y la conservación cultural de la ciudad. Todos estos enfoques se desarrollan en la mejora y regeneración urbana a través de las líneas ferroviarias, generando una intervención adecuada y con gran potencial de futuro.

En América Latina, el ferrocarril, construido para transportar productos agrícolas al puerto, se convierte en el primer estructurador metropolitano, con una influencia que continuará más allá de este período. Con el paso de las décadas, se consolidaron centros urbanos secundarios discontinuos en torno a las estaciones ferroviarias (Duam, 2011).

Por lo tanto, con el desarrollo y expansión de las ciudades, las líneas de ferrocarril han quedado dentro de las áreas urbanas, creando una división o separación entre los diferentes frentes por los que pasan las líneas de ferrocarril, generando divisiones sociales y políticas. Además, con el paso de los años, estos espacios comienzan a degradarse debido al abandono, volviéndose aptos para ser ocupados o invadidos por personas sin hogar que buscan un lugar donde vivir en la ciudad.

De esta manera, durante los últimos años, las autoridades de diferentes países y regiones que tienen estos problemas en espacios abandonados que se han dado por el paso de las líneas férreas han hecho esfuerzos por buscar una mejor inclusión de las personas, optando por complementar los espacios de los que carecen las ciudades, como espacios recreativos y áreas verdes; pero todo esto desde el punto de vista de preservar el mobiliario que aún existe en el sector por tener un valor simbólico e histórico de los años anteriores, en los que estos espacios fueron de gran ayuda para la economía mundial.

Uno de los países latinoamericanos que ha intentado recuperar y generar nuevos usos en estos espacios es México, concretamente en Cuernavaca, donde se ha mejorado el espacio público rehabilitando la línea de ferrocarril abandonada que se encontraba dentro del casco urbano. Se ha creado un parque lineal como un bosque urbano de

4,5 km de longitud que atraviesa 22 colonias y construye ciudad; un espacio democrático, activo, programático, incluyente, sustentable, conector; un espacio que contribuye al espíritu de comunidad y puede fomentar el sentimiento de apropiación del espacio público por parte de la gente (Santibañez, 2017).

Figura.O3

Parque lineal ferrocarril de Cuernavaca/gaeta-springall arquitectos



Nota: Fotografía publicada por gaeta-springall arquitectos(2017)

En el área de intervención de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge de Ambato, existen varios problemas generados por el abandono de las líneas férreas, que dejaron de funcionar por falta de recursos para su mantenimiento. Esto ocurrió a través de una liquidación en 2020. Esta liquidación se debió a que la empresa pública dejó de ser rentable: Ferrocarriles pasó de tener utilidades por USD 78,8 millones en 2011 a un saldo negativo de USD 5,9 millones en 2021 (Torres, 2022). Este proceso fue realizado por la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador y las responsabilidades fueron asumidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), con el objetivo de reactivarla en pocos años. Mientras esto ocurre, los espacios públicos adyacentes a la línea férrea se están degradando, afectando el espacio urbano y la imagen de la ciudad, creando barreras urbanas dentro de las áreas urbanas de la ciudad.

Por otro lado, también existen otras organizaciones o dependencias que se encargan de las vías férreas, como el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), declarado en 2008 (INPC, 2020), y a nivel micro, cada uno de los gobiernos descentralizados de cada zona. En el caso de nuestra zona de estudio, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Ambato (PUGS, 2023)\*.

Figura.O4

Estado actual de la línea férrea calles tres carabelas y Gabriela Barona



Nota: Presencia de vegetación invadiendo a la vía férrea

Los espacios que se encuentran en abandono o áreas residuales en el trazado adyacente al ferrocarril han sido generados por la normativa en la cual se establecen términos y condiciones generales de manera uniforme en el trazado del ferrocarril a nivel nacional, teniendo en cuenta zonas urbanas y zonas rurales, donde se explican las dimensiones de los retiros exigidos por la normativa, la cual cambia (PUGS, 2022).

Específicamente en las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge existen espacios que se encuentran abandonados. Además, en otras circunstancias han sido utilizados para el estacionamiento de vehículos, pero no cuentan con ningún tipo de tratamiento, y en otros sectores se encuentran invadidos por la naturaleza (árboles, maleza, etc.). Por lo tanto, los problemas son evidentes en el sector, como el vandalismo, la tasa de criminalidad y la degradación del espacio público y los elementos pertenecientes al ferrocarril."

De otro modo, existen diversos problemas de alcance ambiental, como la acumulación de residuos domésticos, aguas contaminadas, contaminación del aire por fábricas industriales y contaminación visual. También hay problemas sociales, como la alta inseguridad, la movilidad y la segregación social entre parroquias y barrios. Pero no debemos dejar de lado la parte económica, ya que en estos

sectores existen problemas relacionados con el bajo costo de tasación de inmuebles, baja tasa de comercio, etc. Además, se ve fuertemente afectado en la dinámica urbana, porque no hay relación entre las áreas que son adyacentes a la línea de ferrocarril, evitando una interacción entre estos espacios. De esta manera, el proyecto influirá en los diferentes puntos sociales, económicos y urbanos, generando una integración con el entorno y mejorando la imagen urbana del sector.

## JUSTIFICACIÓN

La importancia del desarrollo de este trabajo parte de visualizar el entorno urbano y generar espacios de conexión con secuencia urbana. Además, estos espacios son muy **variables** a lo largo de los años, y regenerarlos es una visión hacia un futuro cambiante. En torno a la movilidad y continuidad de actividades desarrolladas de acuerdo a las **necesidades** de los usuarios, para brindar seguridad y espacios de usos múltiples; además, el trabajo es muy **relevante** porque corresponde a la línea 1 de investigación EUT (Estudios Urbanos Territoriales) de FARCO (Facultad de Arquitectura y Construcción) de la Universidad Indoamérica, respectivamente.

La propuesta tiene como objetivo regular los espacios degradados de la calle Tres Carabelas, partiendo de una evaluación del espacio urbano a través de entrevistas a los diferentes responsables del GADMA (Gobierno Descentralizado del Municipio de Ambato) y usuarios cercanos al área de estudio para generar recomendaciones y condicionantes, apoyando la parte legal de la normativa local de ordenamiento territorial. El municipio está realizando consultorías, pero no existe mayor planificación para estas áreas abandonadas y en otros puntos se encuentran sin ningún tipo de piso tratado, solo suelo de tierra, lo que genera descontento entre los vecinos. Además, es una zona peligrosa y no permite generar una fachada adecuada para el entorno.

El centro de impacto de la propuesta urbana es generar puntos de conexión entre los diferentes hitos del sector, así como garantizar espacios verdes para las personas cercanas a dichos espacios, con el fin de traer de vuelta la interacción

social entre los vecinos y promover una estrecha relación con la vegetación y los espacios públicos. Por lo tanto, la propuesta de regeneración de estos espacios tendrá un gran impacto en la zona en aspectos sociales, políticos, ambientales y también podría obtener un impacto económico.

Figura 05.

Deterioro del espacio público y pérdida visual de la línea férrea



*Nota: Evidencia del deterioro del espacio público y la vía férrea*

En conclusión, la investigación es viable por la facilidad de acceso al sitio en su totalidad. Además, se mantiene un vínculo con los profesionales de la administración local, lo que proporciona datos importantes. También se tiene conocimiento del tema de planeación urbana que varía de escala y permite encontrar soluciones al mismo problema aplicando estrategias adecuadas para cada sitio de estudio, generando soluciones sólidas y coherentes. Además, es de mi conocimiento y de fácil acceso público la problemática que existe en estos sectores, generando incertidumbre en los pobladores.

Figura 06  
Área de intervención de la línea férrea



Nota: Fotografía aérea del estado actual.

## FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

"Inadecuado diseño y tratamiento del espacio urbano en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge."

## PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

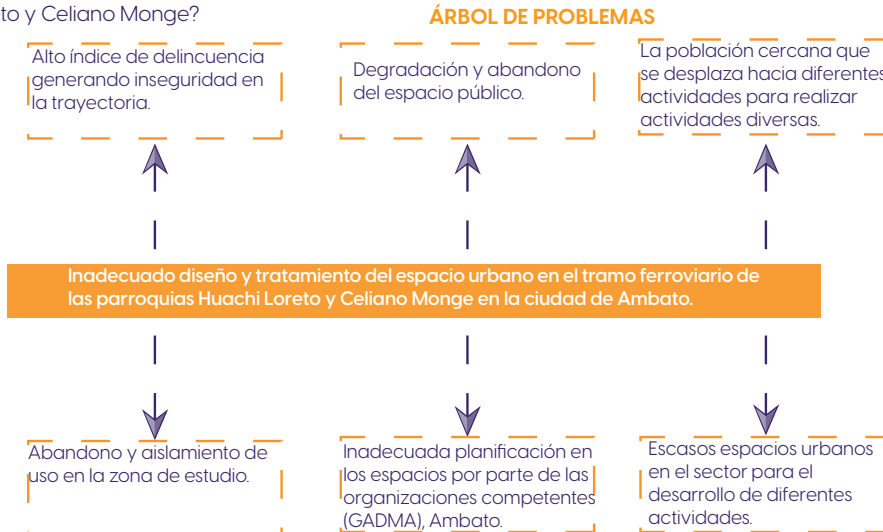
1. ¿Cuáles son los elementos de valor social, cultural y emblemático del ferrocarril según sus componentes y su entorno inmediato?
2. Cuáles son las necesidades que se deben tomar en cuenta para generar un diseño eficiente que solucione las áreas sociales, económicas y culturales que se han degradado en la zona adyacente a la línea férrea Huachi Loreto y Celiano Monge?
3. De qué manera se podría generar un proyecto que proponga soluciones urbano arquitectónicas a los problemas de deterioro y abandono en los espacios adyacentes a la línea férrea Huachi Loreto y Celiano Monge?

Figura.07.  
Árbol de problemas

Efectos

PROBLEMA

Causas



Nota: Descripción de las causas y efectos en base al problema planteado

## OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL

"Proyectar una regeneración urbana para mejorar el espacio público en el tramo ferroviario de la calle Tres Carabelas, cantón Ambato".

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

1. Diagnosticar el contexto y analizar las condicionantes intrínsecas mediante análisis documental, observación y entrevistas para caracterizar el sitio de estudio.
2. Analizar referentes proyectuales mediante análisis documental para obtener lineamientos de diseño urbano.
3. Establecer estrategias urbanas adecuadas para lograr una repotencialización eficiente a través del diseño participativo mediante observación y encuestas.



# CAPÍTULO 2

# MARCO TEÓRICO

## ESTADO DEL ARTE

Los espacios que se encuentran abandonados en diferentes sectores aledaños a la línea férrea se deben a la baja movilidad urbana y al inadecuado tratamiento de los espacios en diferentes puntos de la ciudad, lo que genera inseguridad y deterioro del mobiliario urbano. Esto ha dado origen a discusiones en diferentes áreas para potenciar estos espacios y crear nuevos espacios urbanos al servicio de la comunidad.

De esta manera, insertar proyectos en áreas urbanas en abandono implica considerar la generación de espacios confortables que satisfagan las necesidades de los usuarios". Rodríguez (2023) menciona que en la planificación de la repotenciación o restauración de espacios urbanos se debe contemplar la provisión de soporte urbano, tanto a escala urbana como local, en relación con la gestión y preparación del suelo para su disposición de acuerdo con las políticas sectoriales del sector público y privado, de acuerdo con los usos previstos en la planificación.

Por tanto, abordar espacios urbanos en abandono implica tener en cuenta la normativa correspondiente a su rango, así como buscar la mejor solución para los problemas

# CAPÍTULO 2

presentados, tanto en el ámbito público como en el privado. También hay que considerar el impacto social, cultural y económico de un proyecto de mejora de un espacio público. Este aspecto es crucial, ya que abarca, según Arroyo (2020), un conjunto de disciplinas o áreas del conocimiento, entre las que se pueden mencionar la arquitectura y el urbanismo, la antropología cultural, la sociología, la historia, la economía y la tipología. A partir de estas afirmaciones, mi investigación propone generar conectividad y accesibilidad a través de diferentes sellos para lograr la armonía entre los espacios públicos y los usuarios.

De esta manera, también se deben preservar las historias vividas y recordar espacios como la línea férrea, siendo en su momento uno de los medios potenciales de la economía del país y también un hito urbano en la ciudad". Campo (2023) nos explica que estos lugares o partes importantes que marcan una época en la vida de cualquier persona se mantienen a través de la memoria, siendo ésta el principal instrumento con el que trabaja la razón y, por tanto, el ser humano. Los hombres, con nuestra memoria, podemos hacerlo todo, o casi todo. Inmediatamente, alcanzar la razón para perdurar en la memoria de los jóvenes es tratar los espacios icónicos de la mejor manera para que perduren en la memoria por muchos años más, como lo hacen hasta hoy los ferrocarriles (Segovia & Dascal, 2000).

Continuando en la insaciable búsqueda de mejorar y generar un uso adecuado en los espacios abandonados para potencializar la caminata como medio para reducir el índice de contaminación en la ciudad y además incentivar el desarrollo de actividades físicas, como lo afirma Serrano (2018), los impactos negativos a nivel social y urbano del aumento descontrolado de viajes en vehículo particular pueden ser mitigados desde la planeación de una movilidad sostenible, generando un equilibrio a través del transporte público, los espacios de acceso peatonal y la movilidad en vehículo particular. Teniendo en cuenta estas afirmaciones de la investigación, la movilidad alternativa, como la bicicleta, debe ser considerada como un proceso de socialización entre la comunidad y las autoridades competentes para armonizar estas propuestas en beneficio del medio ambiente y la salud de las personas.

Además para generar espacios para todos y todas no solo depende gestión sino también de la planificación Secretaria de Transito y Seguridad Vial( 2018) nos hace entender que un buen diseño vial es importante para la inclusión de las personas en un espacio urbano se debe tomar en cuenta que el diseño vial debe permitir el transporte seguro para todos los usuarios de las vías, teniendo especial énfasis en los más vulnerables (peatones, ciclistas, personas con discapacidad, adultos mayores y los niños). De acuerdo a la investigación nos aporta con la adaptación de espacios para generar la inclusión de la comunidad para que los espacios funcionen de una manera adecuada.

Fundamentalmente, la correcta organización de un espacio funcional y adecuado para la adaptabilidad de las personas es muy importante, y se han generado diferentes propuestas para mejorar el espacio público. Como afirma Mariana (2012), el paradigma de la movilidad es uno de los principales retos de las ciudades contemporáneas. Por lo tanto, nos basaremos en buscar las necesidades de los usuarios y mejorar el espacio público, contribuyendo un poco más a la movilidad adecuada de los usuarios de una ciudad, generando continuidad e interacción entre los diferentes componentes urbanos.

En conclusión, de acuerdo a las teorías, postulados y artículos de investigación, planteados en un contexto cercano en el eje ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, que forma parte de las áreas no tratadas en beneficio de la ciudadanía y atraviesa diferentes hitos urbanos de la ciudad, actualmente existe un bajo índice de personas en vehículos, pero un muy bajo porcentaje de personas a pie. Este hecho es una de las características a tener en cuenta para mejorar la interacción y el equilibrio de peatones frente a vehículos en algunas zonas.

## FUNDAMENTO CONCEPTUAL

Los buenos resultados en una propuesta de intervención urbana consisten en conocer los términos y conceptos adecuados en función de la importancia y efectos que generan en la investigación. De la misma manera, se pretende profundizar en los términos y bases teóricas adecuadas para apalancarse en las decisiones a tomar para la intervención de las zonas adyacentes a la línea férrea, teniendo en cuenta la importancia que representan en el entorno y generando una propuesta urbana que cumpla con los alcances y objetivos adecuados, solucionando los problemas generados por el abandono de estos espacios, problema que existe desde hace muchos años.

La continuidad y secuencia a través de las vías urbanas debe ser considerada de gran importancia por ser un espacio seguro para el peatón que disfruta del contexto y del perfil urbano, generando una alianza entre el peatón y el espacio público, dejando al vehículo en un segundo plano. La regeneración urbana consiste en compatibilizar la mejora de las condiciones de vida del tejido urbano existente, donde se desarrolla la actividad social y económica, sin provocar el desplazamiento forzoso de la población como si fuera un efecto colateral inevitable (ONU Hábitat, 2016, 5).

“Por lo tanto, desde otro punto de vista, los espacios públicos son muy importantes para generar diferentes actividades de diversa índole, por lo tanto, pueden contribuir a la construcción de identidad social, sentido de pertenencia y confianza en lo colectivo. Actúan como motivadores del desarrollo urbano, económico y social y, al mismo tiempo, son

lugares de tolerancia, creación, producción y difusión cultural a través del tiempo y el espacio en los que se desarrollan las actividades que predominan en cada zona (Palermo, 2015).”

Figura.08.

Espacio público en la línea férrea de Huachi Loreto



Nota: Deterioro de los durmientes de la vía férrea

De igual forma, se busca generar una movilidad urbana diversa a través de las diferentes formas en que el ser humano puede trasladarse de un punto a otro. Sin embargo, es fundamental promover la reducción de los índices de uso del vehículo y fomentar que las personas caminen, generando infraestructura adecuada, así como promover la movilidad en bicicleta para lograr armonía y obtener un medio ambiente más limpio (Ferrovial, 2023). Además, para una movilidad coordinada, es importante

conocer cuáles son los componentes de la infraestructura vial. Independientemente de cuál sea su finalidad, se debe cumplir con las especificaciones establecidas para que las condiciones sean las adecuadas, generando comodidad y seguridad en la circulación de los usuarios, quienes son los principales beneficiarios de estas infraestructuras (Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial, 2018).

Además, para el desarrollo e integración de un proyecto de repotenciación urbana, es imprescindible conocer el entorno, especialmente el valor histórico que existe en el lugar de estudio. Por lo tanto, es necesario mencionar la infraestructura ferroviaria, que es el motivo de esta investigación, en la que se propone adaptarse a los parámetros y no dañar los elementos vinculados al ferrocarril. Entre los principales elementos se encuentran las estaciones, terminales, obra civil, instalaciones, señalización, alumbrado, telecomunicaciones, seguridad, etc. (Ministerio de Fomento, 2019).

Por otro lado, intervenir espacios residuales en arquitectura implica trabajar en áreas inmediatas para generar espacios verdes urbanos de forma proactiva o reactiva, todo ello en beneficio de la comunidad, teniendo en cuenta las especificidades de la geografía, el clima, el suelo, etc., para el mejor uso de los espacios en beneficio de la ciudad. Creo que en las ciudades tenemos que ser más holísticos a la hora de pensar en los espacios verdes”, afirmó Hall. Los espacios verdes pueden existir en cualquier parte.. Son estos espacios residuales intermedios los que a veces constituyen las formas más creativas de pensar en los espacios verdes” (EOS, 2021).

Para que estos espacios sean adecuados, también deben ser diversificados y cumplir con la interacción entre los diferentes puntos en los que se van a conectar. Por lo tanto, es muy importante tener en cuenta la conectividad, que implica las diferentes formas en que los diferentes elementos se pueden vincular, buscando la movilización de las personas para garantizar el mejor acceso a los servicios y promover la interacción social, la promoción de espacios amigables para sus habitantes. La conectividad, ligada a la definición de calle, tiene una gran relación con la accesibilidad, refiriéndose a la

calidad de la infraestructura que permite el desplazamiento de los usuarios independientemente de sus condiciones físicas (U. Azuay, 2021, 5).

De esta manera, también es relevante conocer el concepto de multifuncionalidad de los espacios, que generalmente consiste en optimizar el uso del espacio y los recursos disponibles, promoviendo la interacción social y la adaptabilidad a diferentes contextos y necesidades. Además, la arquitectura multifuncional puede contribuir a la sostenibilidad y eficiencia energética al reducir la necesidad y maximizar el funcionamiento de cada espacio, así como diversificar los usos en el entorno inmediato (Universidad del Oriente, 2014, 2).

Al profundizar en la investigación, también es importante tener en cuenta la participación ciudadana. Las fuentes de información utilizadas surgen de procesos de observación directa, talleres, entrevistas y reuniones de evaluación participativa del proceso de transferencia con diferentes actores, entre ellos familias, investigadores, técnicos municipales y provinciales, así como políticos a cargo de los programas (Mariana, 2012, 201).

Para generar una conexión entre los usuarios frecuentes y los profesionales que trabajan técnicamente para satisfacer las necesidades, es importante conocer las necesidades de las partes interesadas. Sin este conocimiento, es imposible generar ideas a favor de las comunidades en general.

Por lo tanto, con la participación ciudadana, el diseño participativo se realiza para el beneficio común, planteando las diversas necesidades y cualidades específicas para generar ideas y unificarlas a través del diseño. Busca eliminar la brecha existente entre técnicos y habitantes de las comunidades estudiadas, punto en el que coinciden la mayoría de las corrientes del diseño participativo (Hidalgo & Arcos, 2018).

Por otro lado, también podemos mencionar diferentes formas de interactuar con la gente para desarrollar una participación ciudadana eficiente, como talleres participativos, lluvia de ideas, etc. Esto con el fin de involucrarlos

y diversificar el uso del espacio de manera heterogénea. Al formar parte del proyecto, los ciudadanos contribuyen al planteamiento del mismo y se generan sentimientos e incentivos para que ellos mismos cuiden del espacio público (Segovia & Dascal, 2000).

En conclusión, la diversificación del espacio público implica regenerar espacios que se encuentran en abandono y mejorar el estado del espacio público para los usuarios más próximos, obteniendo así un mayor flujo de movilidad urbana eficiente y segura. Para ello, es necesario desarrollar y planificar una infraestructura viaria que responda a las condiciones de las zonas de las diferentes áreas, conectando los diferentes hitos urbanos de forma viable y diversificada. Pero todo ello será posible gracias a la participación ciudadana y a talleres participativos, en los que los ciudadanos muestren sus necesidades y sean escuchados en relación con los problemas a los que se enfrentan a diario. Posteriormente, estas necesidades podrán plasmarse en un diseño que integre los distintos requisitos, ya que, al fin y al cabo, los ciudadanos son nuestros principales usuarios, tanto a la hora de dar uso como de cuidar el espacio público.

#### FUNDAMENTO LEGAL

El cantón Ambato está dividido en 9 parroquias urbanas y 18 rurales, según su plan de ordenamiento territorial y uso del suelo 2023. Las parroquias urbanas Huachi Loreto y Celiano Monge pertenecen a los andenes 3 y 6, respectivamente.

Según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien está a cargo de la vía férrea desde el 2018 debido a la declaratoria de quiebra de EFE (Empresa Ferroviaria del Ecuador), es necesario establecer retranqueos de al menos 30 metros del eje de la línea férrea, según documentos encontrados en el PDOT del GADMA (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato), para una futura planificación sobre los espacios de la línea férrea.

De acuerdo a las políticas públicas de movilidad del PUGS Ambato 2023, se debe garantizar la accesibilidad para todo tipo de personas y que todas las instalaciones de servicios públicos cuenten con instalaciones adecuadas, tanto en el área urbana como rural. En caso de que existan

obstáculos, se procederá a removerlos para garantizar el goce y ejercicio pleno de los derechos de las personas (GADMA, 2022).

Según el COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización), todo lo propuesto en el artículo 417 es de uso público, como espacios naturales de propiedad pública y, como mobiliario complementario para la movilidad, paradas de buses, de llantas, semáforos, bolardos y parquímetros. Por otro lado, también señala que, de existir la posibilidad, podrán ser definidos y/o complementados por el Gobierno Municipal de Ambato, el Gobierno Nacional o instancias privadas, a propuesta de la Asamblea Nacional del Ecuador (ANE, 2010).

En relación al desarrollo de la línea férrea en su operación y requerimientos, el derecho de vía, de acuerdo al régimen aplicable de la Ley de Vías de la República del Ecuador, en el registro No. 567, en su artículo 4 menciona, de manera general, que el derecho de vía se extenderá hasta veinticinco metros, medidos desde el eje de la vía hacia uno de los costados. Distancia a partir de la cual solo se podrá levantar el cerramiento para la construcción de la vivienda; se requiere un retiro de cinco metros adicionales.

Según su funcionamiento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está organizando una nueva apertura, ya que la movilidad de locomotoras en Ecuador está actualmente paralizada (GADMA, 2022).

La línea ferroviaria, en general, en la planificación, se ha desarrollado en siglos anteriores. Por ello, los equipamientos que se han proyectado se han adaptado al trazado de la línea férrea. En este caso, atraviesa hitos urbanos como el mercado mayorista, el parque de la música, el colegio Guayaquil, entre otros. Pero en la zona de intervención, estos son los principales, y muchos de estos equipamientos dan la espalda a las vías del tren, generando adyacencias e indiferencia y no generando lesiones.

Además, el desarrollo local y el crecimiento urbano en Ambato, paralelo a la línea férrea, se ha producido de forma espontánea. A la fecha, existe una alternativa de expansión

donde, según el PUGS Ambato, no han existido procesos previos de urbanización y debe ser transformado para su incorporación a la estructura urbana existente, logrando todos los atributos de infraestructura (PUGS, 2022).

Según la LOOTUGS, el tratamiento del espacio público menciona que se realizará a espacios en deterioro físico, ambiental y/o baja densidad de uso, lo cual está presente en el área de estudio. Además, no menciona que se debe estructurar de manera integral entre los aspectos físicos y sociales en estos proyectos, y formar un conjunto urbano incorporando hitos urbanos, infraestructura y equipamiento público para obtener un equilibrio propuesto en la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (MDUV, 2016).

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos establecerán las determinaciones de cumplimiento obligatorio respecto de los parámetros de calidad requeridos para la planeación y actuación urbana en materia de espacio público, equipamiento, dotación de suelo para vivienda de interés social, protección y aprovechamiento del paisaje, prevención y mitigación de riesgos, y cualquier otro que se considere necesario, con base en las características geográficas, demográficas, socioeconómicas y culturales del lugar (MDUV, 2016, 8).

# CAPÍTULO 3

# DISEÑO METODOLÓGICO

## LÍNEA Y SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN

La propuesta innovadora y el trabajo de investigación pertenecen a la línea 1 de la Universidad Indoamérica y a la sublínea de investigación de planificación, gestión y manejo de territorios rurales y urbanos. Estos fueron seleccionados en función de la repotenciación de espacios residuales a través de estrategias de diseño urbano, dando un uso adecuado a estos espacios para generar áreas de uso para los usuarios más cercanos.

## ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El desenlace de la investigación del proyecto se presenta con un enfoque netamente cualitativo, Hernández Sampieri, (2003) nos informa que las investigaciones que utilizan el enfoque cualitativo incluyen estudios etnográficos y características relacionadas con la comunidad o estudios basados en un campo específico. Indicándonos desde un postulado se ha dado por sentado que la presente investigación se realizará en base a un enfoque cualitativo con lineamientos etnográficos, cabe mencionar también que se tomará en cuenta los procesos de recolección de información relevante sobre las actividades desarrolladas en la zona sobre la interacción con el espacio público en abandono a mejorar en las zonas afectadas de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge.

# CAPÍTULO 3

Destacar que mediante la investigación se da a conocer sobre los espacios que se encuentran abandonados por el bajo índice de planificación y se desea proponer una mejora del entorno y la vida de los usuarios que se encuentran viviendo el día a día en estas zonas.

## MODALIDAD DE INVESTIGACIÓN

La modalidad de investigación se presenta mediante el estudio basado en el realizado por Hernández Sampieri (2003), quien afirma que existen dos formas esenciales: documental y de campo. En relación con la investigación que se lleva a cabo, las dos metodologías se tienen en cuenta en diferentes fases de la investigación. Haciendo énfasis en la primera parte, se llevará a cabo la tipología de campo donde se recolectará información de fácil acceso, que posteriormente será respaldada por documentos que garanticen su validez. Por otro lado, en la segunda parte, se realizará la parte práctica o resolutive, donde se evidenciará el diseño urbano y el mejoramiento del espacio público a través de las estrategias adecuadas para generar una respuesta eficiente a la comunidad.

## ALCANCES -NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

Con base en los planteamientos de Hernández Sampieri (2003), existen cuatro tipos de alcances en una investigación, de acuerdo con el trabajo de investigación a realizar. En primer lugar, existen temas en los que existe poca documentación y pocos estudios, generando un indicador de investigar un tema novedoso.

En segundo lugar, están los alcances descriptivos, que basan su información en el esclarecimiento de contextos, fenómenos o acontecimientos. En tercer lugar, está el ámbito correlacional, que consiste básicamente en utilizar más de una variable y generar interacción para finalmente realizar un análisis causa-efecto. Por último, está el ámbito explicativo, que en cierto modo está relacionado con el ámbito descriptivo, pero en este caso explica determinantes, causas y efectos.

En conclusión, la investigación tendrá en cuenta el alcance exploratorio, porque hay muy poca investigación relativa a los espacios adyacentes a la línea ferroviaria en la zona urbana de Ambato y la repotenciación de los espacios públicos. Pero también la investigación se basará en un alcance descriptivo para categorizar los elementos que componen el espacio público, la movilidad urbana y el contexto urbano, con el fin de centrar la información en la explicación del uso de los espacios públicos como una mejora de la vida cotidiana.

Por último, el enfoque correlacional se presenta como una opción en los factores que directa o indirectamente están inmersos en el espacio de estudio. Pero sin olvidar que también, a la hora de explicar la propuesta de mejora, tiene un alcance descriptivo al exponer los problemas, las situaciones de los espacios y cuáles son las estrategias de mejora para las áreas.

## POBLACIÓN Y MUESTRA

Basándonos en el libro Hernández Sampieri (2003) nos da a conocer sobre un muestreo no probabilístico por conveniencia o juicio del investigador y en base a

Tab.01.  
Perfiles de entrevista

---

### Perfil 1



NOMBRE: LOPEZ LUDEÑA PABLO ADRIAN

ESPECIALIDADES: INGENIERO GEOGRAFO  
Y DEL MEDIO AMBIENTE

CARGO EN EL GADMA: ANALISTA GEOMATICO DE LA UNIDAD DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

---

La aportación que se obtendrán con la entrevista es de que ayudara a conocer la problemática entre las diferentes entidades que existen y están a cargo de los espacios adyacentes a la línea férrea y también es conocedor de este espacio por realiza levantamientos de información de todas las zonas para actualizar la información más actual.

---

---

### Perfil 2



NOMBRE: VALENCIA SANCHEZ SANDRO  
EDUARDO

ESPECIALIDADES: ARQUITECTO ESPECIALIZADO  
EN GESTION TERRITORIAL Y GETIOS AMBIENTAL,  
ORFEBRE, PINTOR Y AMANTE DEL ARTE, MASTER  
UNIVERSITARIO EN DIAGNOSTICO  
DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO  
HISTORICO CON MENCIÓN EN PATRIMONIO  
EDIFICADO.

CARGO EN EL GADMA: ANALISTA EN  
GESTIÓN PATRIMONIAL

---

La aportación que brinda es dar a conocer todo sobre el patrimonio de la línea férrea y sus condicionantes en la cuales brinda alcance para tener en el diseño y mantener el patrimonio tangible e intangible por ser un especialista en este ámbito que ya tiene un gran conocimiento sobre el tema.

---

*Nota: Descripción general de los entrevistados*

---

### Perfil 3

---



NOMBRE: MONICA PAOLA SANCHO SOLANO

ESPECIALIDADES:  
ING CIVIL  
MAGISTER EN PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO  
DERECHO

CARGO EN EL GADMA: TECNICO DE DISEÑO VIAL

---

La aportación de este profesional es importante por formar parte de un trabajo de consultoría en curso en las áreas de estudio que se está realizando y que ella tiene un conocimiento más próximo al entorno de la problemática del sector, además su grupo de trabajo ha realizado reuniones con la comunidad y se encuentra avanzando en los estudios de la zona.

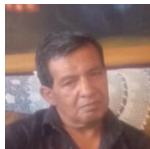
---

### ACTOR CLAVE

---

#### Perfil 4

---



NOMBRE: GUILLERMO ESPINOZA

ESPECIALIDADES:  
COORDINADOR DE LA JUNTA BARRIAL  
EXPRESIDENTE DE LA JUNTA BARRIAL

CARGO :COORDINADOR DEL DE  
LA JUNTA BARRIAL TRES CARABELLAS

---

La aportación es que el entrevistado conoce la comunidad y sus problemas a detalle además es representante de este sector quien puede explicar y dar a conocer las intervenciones que se ha realizado en la zona y los diferentes cambios que se ha dado en el sector durante el paso de los años.

---

*Nota: Descripción general de los entrevistados*

los sujetos Con base en el libro de Hernández Sampieri (2003), nos informa sobre un muestreo no probabilístico por conveniencia o juicio del investigador, y con base en los sujetos disponibles, es decir, se elegirán los profesionales e informantes claves a entrevistar. A partir de la información que caracteriza la investigación, se tomará en cuenta a las autoridades competentes en las diferentes direcciones dentro de la GADMA y líderes comunitarios como actores claves para generar un referente y un acercamiento más profundo a cada una de las características del espacio de estudio y necesidades.

Para concluir, con el fin de dejar constancia de las aportaciones como profesionales o representantes de las personas que viven en la zona de estudio, se realizará un sondeo de información a través de la opinión de las personas entrevistadas que aporten información.

### PERFILES DE ENTREVISTA

En la presente investigación, se ha propuesto realizar entrevistas de perfil a cada uno de los entrevistados con el aporte de conocer cuáles son sus conocimientos de arquitectura, experiencia laboral, etc. Con el fin de tener un acercamiento y generar un aporte a la investigación desde su perspectiva.

Por medio de los perfiles de entrevista, se han organizado de acuerdo a las cualidades de cada persona, que son 4. La primera está enfocada a conocer los lineamientos de las diferentes normativas en la zona de estudio; la segunda a conocer el valor histórico y patrimonial de la línea ferroviaria. En el caso del tercero, aporta con el conocimiento actual de la línea férrea participando en una investigación de campo, y finalmente, es un actor clave que forma parte de la comunidad en general y el aporte que presenta para profundizar la investigación sobre los espacios adyacentes a la línea férrea en las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge (**Ver cuadros 1 y 2**).

## PLAN DE RECOLECCIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS

Esta fase se desarrolla mediante técnicas e instrumentos que facilitan la recogida de información. El objetivo es facilitar y priorizar el proceso de investigación para obtener criterios precisos. Así, se utilizan diferentes instrumentos y técnicas para obtener la información que se detalla secuencialmente.

### OBJETIVO 1

1. Diagnosticar el contexto y analizar las condicionantes intrínsecas mediante análisis documental, observación y entrevistas para caracterizar el sitio de estudio.

### TÉCNICA: OBSERVACIÓN

Según Menéndez (2009), la observación es un elemento fundamental de cualquier proceso de investigación; el investigador se apoya en ella para obtener la mayor cantidad de datos posible. Gran parte del cuerpo de conocimiento que constituye la ciencia se ha logrado a través de la observación. En esta investigación se utilizará esta técnica ya que se realizarán visitas al sitio de estudio para visualizar el estado actual del mismo, conocer la problemática que presenta para ser procesada y finalmente evaluada.

### INSTRUMENTO: FICHA DE OBSERVACIÓN DEL ESTADO ACTUAL

Los registros fotográficos permiten captar el lugar y el momento precisos para evidenciar diferentes circunstancias que han sido captadas mediante la observación. El objetivo del registro fotográfico es que la información pueda ser revisada en cualquier momento o lugar que se requiera. Pero también es importante aclarar que estas imágenes, producto del registro fotográfico, deben ser específicas y claras para transmitir lo que realmente queremos. Como se propone mostrar en este trabajo, imágenes del estado actual del área de estudio y mostrar todas aquellas cualidades negativas y positivas debidamente organizadas por medio de mapas **(Ver Anexo 1)**.

## PROCESAMIENTO DE DATOS: GUÍAS DE OBSERVACIÓN E INSIGHT Y MAPEOS

Según Ortiz (2004), es un instrumento de la técnica de observación; su estructura corresponde a los aspectos sistemáticos a registrar sobre cada objeto. Este instrumento permite registrar datos en un orden cronológico, práctico y concreto para derivar de ellos el análisis de una situación o problema determinado.

Desde este punto de vista, es necesario explorar y conocer el área de estudio y a través de la técnica de observación se reconocerán los factores importantes y se realizará un registro fotográfico del estado actual, sus condicionantes en los diferentes puntos, características positivas y negativas que posteriormente servirán como material fundamental a realizar a través de la guía de observación.

### TÉCNICA: ENTREVISTAS

Las entrevistas, según Pardini (2015), reflejan que la técnica consiste simplemente en hacer preguntas de forma rápida y concisa a un entrevistado que sea capaz de entender y responder.

En la investigación realizada, el análisis de los profesionales competentes al tema de investigación, diseño vial, patrimonio cultural en relación a la línea férrea, planificación urbana, indica que en el gobierno local existen diferentes dependencias en relación a estos temas y están preparados y capacitados en los temas específicos antes mencionados, por lo que son personas idóneas para estar en estos departamentos de trabajo.

### INSTRUMENTO: GUION DE ENTREVISTA

En relación a los criterios de García (2019), señala que la entrevista se compone de una lista de puntos a tratar y las preguntas que un entrevistador realizará al entrevistado de esa conversación, las cuales deben generar una respuesta coherente enfocada a la entrevista o al tema tratado.

De este modo, la investigación en curso formulará preguntas personalizadas a las distintas personas entrevistadas. En cuanto al contenido, las preguntas son

abiertas para generar una conversación abierta con el entrevistador y el investigado.

Los diferentes instrumentos están categorizados según las cualidades.

#### **INSTRUMENTO 1**

Enfocado en conocer las normativas y los lineamientos de retiros de la línea férrea.

#### **INSTRUMENTO 2**

Enfocado en el patrimonio y valor cultural de la línea férrea. **(Ver anexo 3)**

#### **INSTRUMENTO 3**

Conocimiento en la planificación vial y desarrollo de actividades en la zona. **(Ver anexo 4)**

#### **INSTRUMENTO 4**

Actor clave, coordinador de la zona de estudio. **(Ver anexo 5)**

Estos instrumentos responden a las cuatro muestras propuestas en la población y muestra de acuerdo a los requerimientos deseados.

#### **PROCESAMIENTO DE DATOS: TABULACIÓN DE INFORMACIÓN Y MATRIZ DE INSIGHT**

Es una experiencia de descubrimiento o revelación, producto de una reestructuración de los procesos cognitivos, que suele provocar una reacción emocional similar a cuando se da de forma súbita y espontánea la solución a un problema no resuelto” (Castelló, 2019, 32).

Con base en la definición técnica, se propone utilizar el insight para conocer la opinión de la comunidad a través de diferentes plataformas virtuales, para comprender experiencias y necesidades sobre los espacios aledaños al ferrocarril en las Parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge. Como resultado se obtienen comentarios de la comunidad y usuarios frecuentes de la zona, lo cual se evidencia a través de diagramas.

## **OBJETIVO 2**

2. Analizar referentes proyectuales mediante análisis documental para obtener lineamientos de diseño urbano.

#### **TÉCNICA: ANÁLISIS DOCUMENTAL**

Es una operación intelectual que da origen a un subproducto o documento secundario que actúa como intermediario o instrumento de búsqueda obligatoria entre el documento original y el usuario que solicita la información” (Castillo, 2005).

Mediante esta técnica, la investigación toma importancia y relevancia para conocer las condiciones legales y también de análisis teórico sobre los temas precisos de la investigación que se desarrolla.

#### **INSTRUMENTO: FICHAS DE CONTENIDOS**

Sirven para registrar la información contenida en las fuentes. Se clasifican según su contenido en: textuales, de comentario personal, mixtas, de reseña y de síntesis. No existe un acuerdo general entre los diferentes autores para los elementos que las integran y su ubicación (Wordpress, s.f.).

Mediante este instrumento generamos interacción de conceptos y teorías al analizar diferentes autores, tomando en cuenta la información básica para posteriormente mencionarlos como autores y dueños de esta información de acuerdo a los requerimientos de las normas APA séptima edición. Se presentarán dos instrumentos, uno para el objetivo 1 y otro para el objetivo 2 para los requerimientos pertinentes.

#### **INSTRUMENTO 1**

levantamiento de información en normativas y condicionantes propuestas por las diferentes entidades competentes. **(Ver anexo 6)**

#### **INSTRUMENTO 2**

Se plantea para el análisis de las estrategias de diseño en diferentes proyectos para levantar información y conocer diferentes fundamentos al momento de diseñar un proyecto urbano. **(Ver anexo 7)**

### **PROCESAMIENTO: TABULACIÓN DE INFORMACIÓN**

El proceso de generar una interacción con la búsqueda bibliográfica, como punto de partida para profundizar en el tema y conocer los puntos de vista de diferentes autores, lo cual es coherente con los temas de interés para esta investigación, los cuales se verán reflejados en el marco teórico fundamentalmente.

Para complementar la tabulación de la información, se puede observar en el punto de análisis, conceptualizaciones y conclusiones bibliográficas en el marco teórico con base en las diferentes áreas que abarca el mismo. El propósito de este proceso es conocer y mejorar nuestro conocimiento en puntos relevantes que nos apoyen como sustento teórico fundamental y abran brechas en la investigación o en el planteamiento de la estrategia de diseño.

### **OBJETIVO 3**

Determinar estrategias adecuadas para lograr una repotencialización urbana eficiente mediante el diseño participativo.

### **4 TÉCNICA: ENCUESTAS VIRTUALES**

Las encuestas virtuales son un proceso de investigación-acción participativo y contextual basado en metodologías de investigación cualitativa vinculadas a prácticas concretas (Mariana, 2012).

A través del diseño participativo, se incluye a la comunidad para que forme parte del proyecto en las diferentes etapas a través del aporte de necesidades y sugerencias para optimizar y generar estrategias para un proyecto integral.

### **INSTRUMENTO: PIZARRAS DE PIZARRA VIRTUAL**

Este instrumento se da a través del grupo focal. El objetivo principal en un grupo focal es obtener información de los participantes sobre sus opiniones, percepciones, actitudes, experiencias e incluso sus expectativas respecto al tema en discusión (Francés et al., 2015, 20).

Es una de las técnicas para acercarse a la comunidad y expresar sus inquietudes o sugerencias respecto a temas

propios de sus necesidades a través de Google Forms, donde se compartirán preguntas de respuesta corta que posteriormente serán evaluadas para generar estrategias de diseño de soluciones afines entre los usuarios, generando una idea común (**Ver Anexo 8**).

### **PROCESAMIENTO DE DATOS: TABULACIÓN DE INFORMACIÓN.**

El producto de los talleres o reuniones con la comunidad es la tabulación de los datos recogidos y el seccionamiento de ideas y criterios positivos. Posteriormente, se generan ideas sobre el entorno y sus cualidades, generando un proyecto estratégico que resuelve necesidades y establece una conexión directa entre las diferentes partes, como el sujeto de propuestas y planificación, y los usuarios frecuentes de las zonas, proponiendo un proyecto sólido al servicio de la comunidad.

# CAPÍTULO 4

# ANÁLISIS Y RESULTADOS

# CAPÍTULO 4

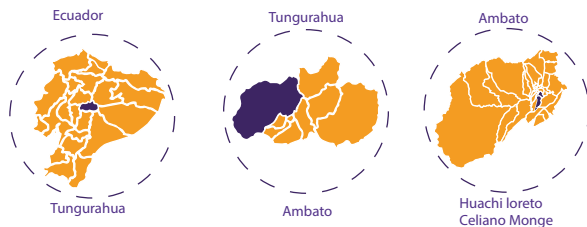
## OBJETIVO 1

Realizar un diagnóstico del estado actual mediante diferentes herramientas para conocer las dificultades que se encuentra actualmente en la línea férrea en las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge y se presentara de manera consecutiva cada uno de los instrumentos.

### UBICACIÓN

Figura.O9.

Delimitación del área de estudio



Nota: Ubicación del área de intervención

### DELIMITACIÓN

El área de estudio está dividida en 22 manzanas, que pertenecen a las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge del cantón Ambato, perteneciente a la provincia de Tungurahua en el país de Ecuador, que es un país latinoamericano.

### NORMATIVAS

Según la entidad local se presenta los retiros de acuerdo a las ordenanzas planteadas en el PUGS 2022 Ferrocarril tiene 9 metros de servidumbre medidos desde el eje a cada lado en área urbana y 25 metros en área rural, Por otro lado en la declaración del ministerio de transporte público se presenta los siguientes requerimientos 3,25 metros a cada lado del eje de la línea férrea es decir un ancho total de 6,50 y que este espacio se tomara en cuenta con bordillos laterales y en otros caso con barandales (GADMA 2022).

## AREA DE ESTUDIO ESPECIFICO

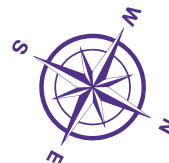
Figura 10. Delimitación del área de estudio por parroquias

Parroquia Celiano  
Monge



*Nota: Mapa del área de intervención y descripción de la normativa general*

Parroquia Huachi  
Loreto



## Normativa referente a la línea férrea

-Ferrocarril tiene 9 metros de servidumbre medidos desde el eje a cada lado en área urbana y 25 metros en área rural.

-Ministerio de transporte público se presenta los siguientes requerimientos 3,25 metros a cada lado del eje de la línea férrea es decir un ancho total de 6,50m.



Figura 11.  
Mapa resumen insight

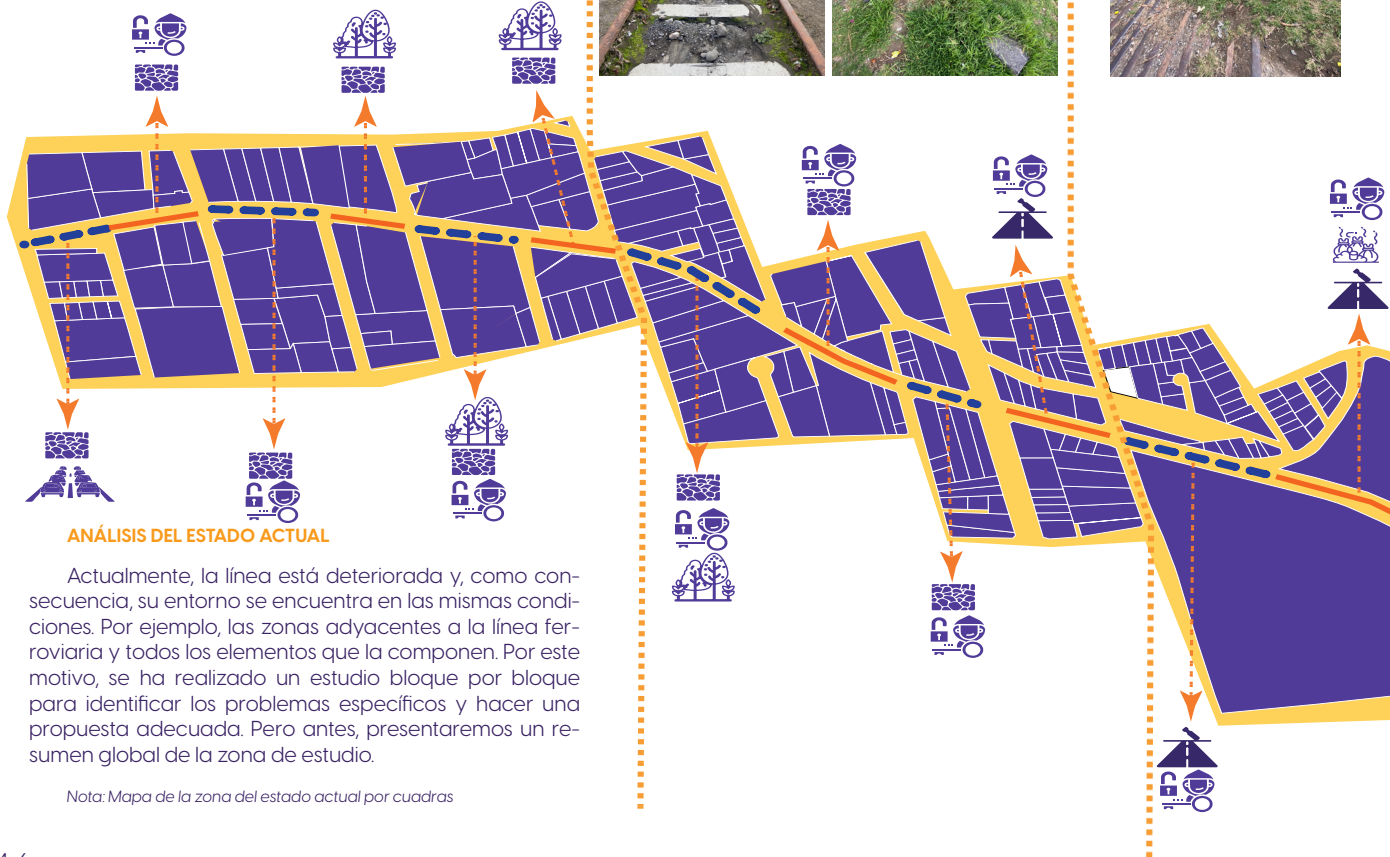
### TRAMO TIPO 1



### TRAMO TIPO 2



### TRAMO TIPO 3



TRAMO TIPO 4



## ENTREVISTAS

Se realizaron entrevistas a personas especializadas y actores clave para conocer la situación actual de la línea férrea y de los espacios adyacentes que están destinados para servidumbre ferroviaria. Pero al momento en que dejó de funcionar, comenzó el abandono por parte de las autoridades competentes y la invasión por parte de la naturaleza y la delincuencia.

### ENTREVISTA 1

Entrevistado: Pablo López

Resumen: La línea de ferrocarril está en desuso debido a problemas operativos por parte del Estado, y ha sido asumida por METOP a nivel nacional. Las autoridades locales desconocen el valor y el potencial que estas zonas pueden aportar a la ciudad. Regular adecuadamente las adyacentes evitaría espacios descuidados que posteriormente generan inseguridad y desorden. Además, se percibe que la naturaleza ha invadido estos espacios. En conclusión, se cree que la mejor solución es establecer un objetivo común: mejorar el espacio público con la colaboración de todas las autoridades y personas que forman parte del área a intervenir.

### ENTREVISTA 2

Entrevistado: Sandro Valencia

Resumen: Desde el punto patrimonial existen diferentes valores patrimoniales que se deben tomar en cuenta aun que forman parte de la línea férrea como árboles o memorias paisajistas que influyen también al valor de la línea férrea por otro lado existe un valor muy importante sobre la línea férrea que desde su llegada ha generado muchos recursos económicos conectase alas diferentes regiones del Ecuador entre la costa la sierra y el oriente haciendo el intercambio de productos entre otros por eso es la importancia de la línea férrea además en Ambato existe el déficit de áreas verdes entonces

debemos también tomar en cuenta a las personas para para generar espacios para incorporar actividades en zonas que se encuentran en abandono.

### ENTREVISTA 3

Entrevistado: Paola Sancho

Resumen: La zona se enfrenta actualmente a un déficit de infraestructuras de agua potable y alcantarillado. Además, no se respetan los lineamientos de la servidumbre ferroviaria, lo que genera zonas más angostas y más anchas en diferentes puntos, haciéndolas peligrosas. Actualmente se está realizando un estudio para generar banquetas, pero para crear espacios más agradables en estas zonas, es necesario integrar diferentes frentes de todas las competencias involucradas en estas áreas.

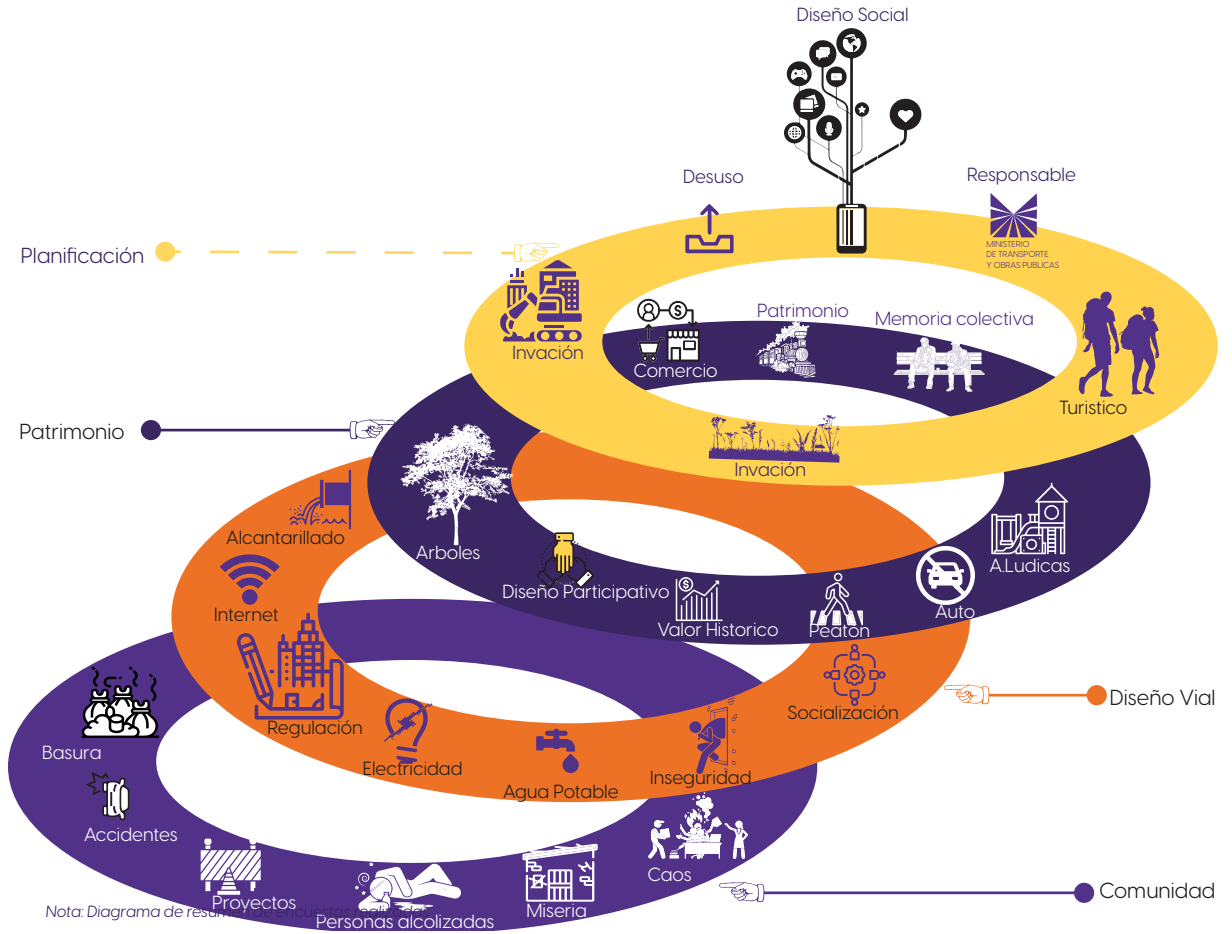
### ENTREVISTA 4

Entrevistado: Guillermo Espinosa

Resumen: Se han hecho diferentes planteamientos a las autoridades, pero en muchos casos las ignoran. Actualmente existen proyectos carreteros, pero no se mejora el entorno desde un análisis para una mejor funcionalidad y bienestar ciudadano. También se mencionó que hay mucha inseguridad y abandono en la zona.

# MAPA DE INSIGHT

Figura 12.  
Mapa resumen insight



## CONTEXTO FÍSICO

### DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

#### TIPO DE CLIMA

El clima en Ambato es constante, por lo que es importante considerar sus características cálidas y templadas. Tengamos en cuenta que también hay una gran cantidad de precipitaciones, incluso en los meses en que hay sequías. En general, Ambato tiene un clima promedio de 11,61°C y precipitaciones de 1402 mm por año, lo que genera inestabilidad en los veranos que no se pueden definir (Weather Spark, s.f.).

Figura.13.

Estudio de vientos durante un año

#### VIENTOS

Los vientos en Ambato son variados de acuerdo los meses en donde de enero a junio se mueven en dirección Este 75% y Oeste 25% respectivamente y de agosto a diciembre en dirección Este 40% y Sur 60% respectivamente (Weather Spark, n.d.).

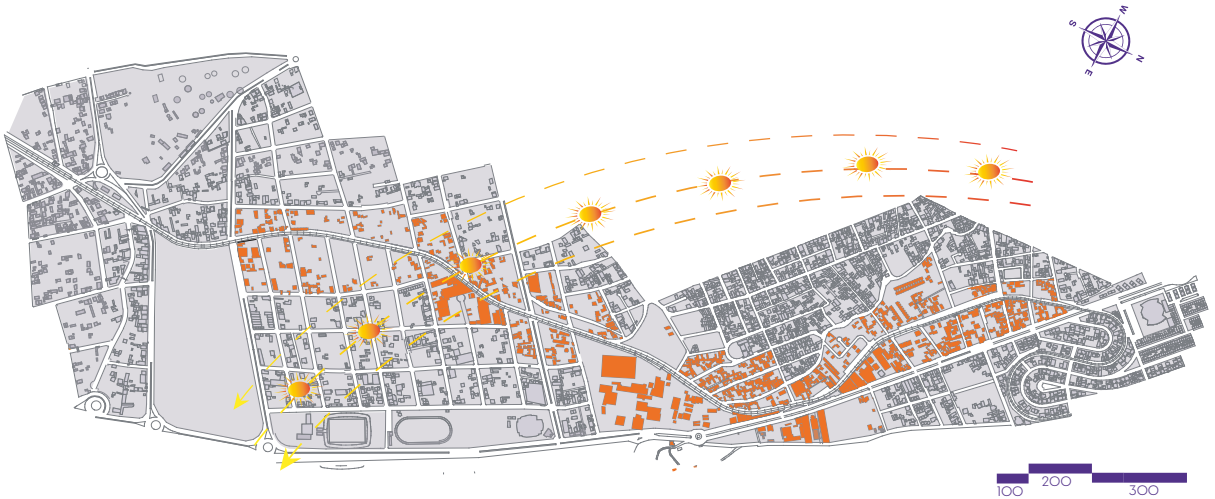


Nota: Mapas del análisis del viento del año 2023

## SOL

El amanecer más temprano es el 5 de noviembre, minutos antes de las 6:00 am, y el más tardío el 15 de febrero, a las 6:31 am. Contradictoriamente, la puesta de sol más rápida del año se produce el 30 de octubre a las 18:02, y también hay una puesta de sol tardía el 8 de febrero a las 18:33 (Weatherspark, s.f.).

Figura14.  
Estudio del asoleamiento durante un año



Nota: Mapas del análisis del sol del año 2023

## NUBES

La densidad de nubes en Ambato se presenta con un porcentaje del 51% en agosto, siendo este el pico más alto, mientras que el resto de los meses tienen en promedio porcentajes menores al 51%, los cuales varían según el mes (Weather Spark, s.f.).

Figura 15.  
Estudio de las nubes durante un año

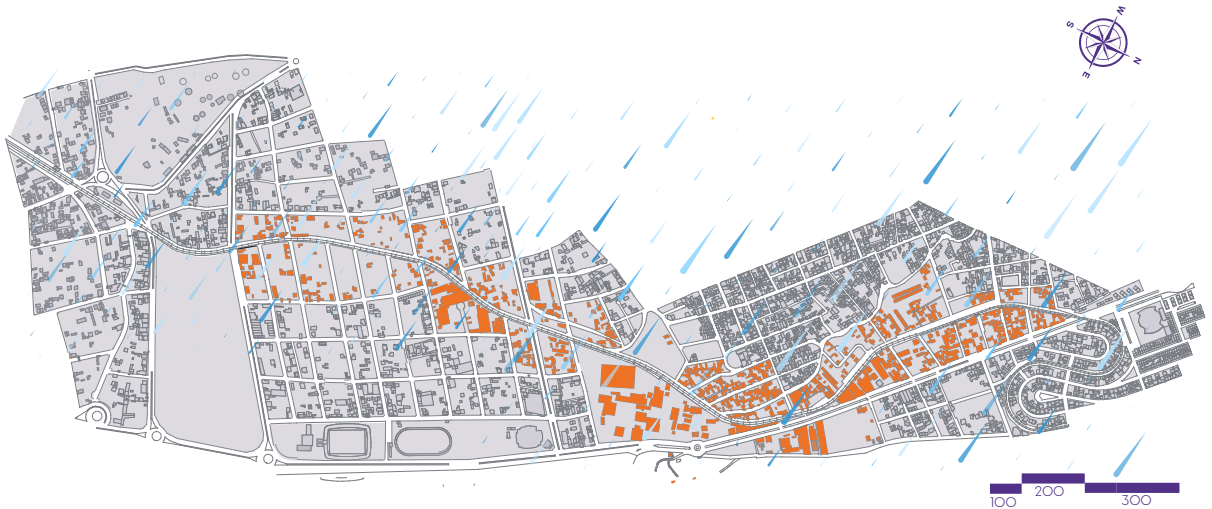


*Nota: Mapas del análisis del viento del año 2023*

## LLUVIA

La densidad de nubes en Ambato se presenta con un porcentaje del 51% en agosto, siendo este el pico más alto, mientras que el resto de los meses tienen en promedio porcentajes menores al 51%, los cuales varían según el mes (Weather Spark, s.f.).

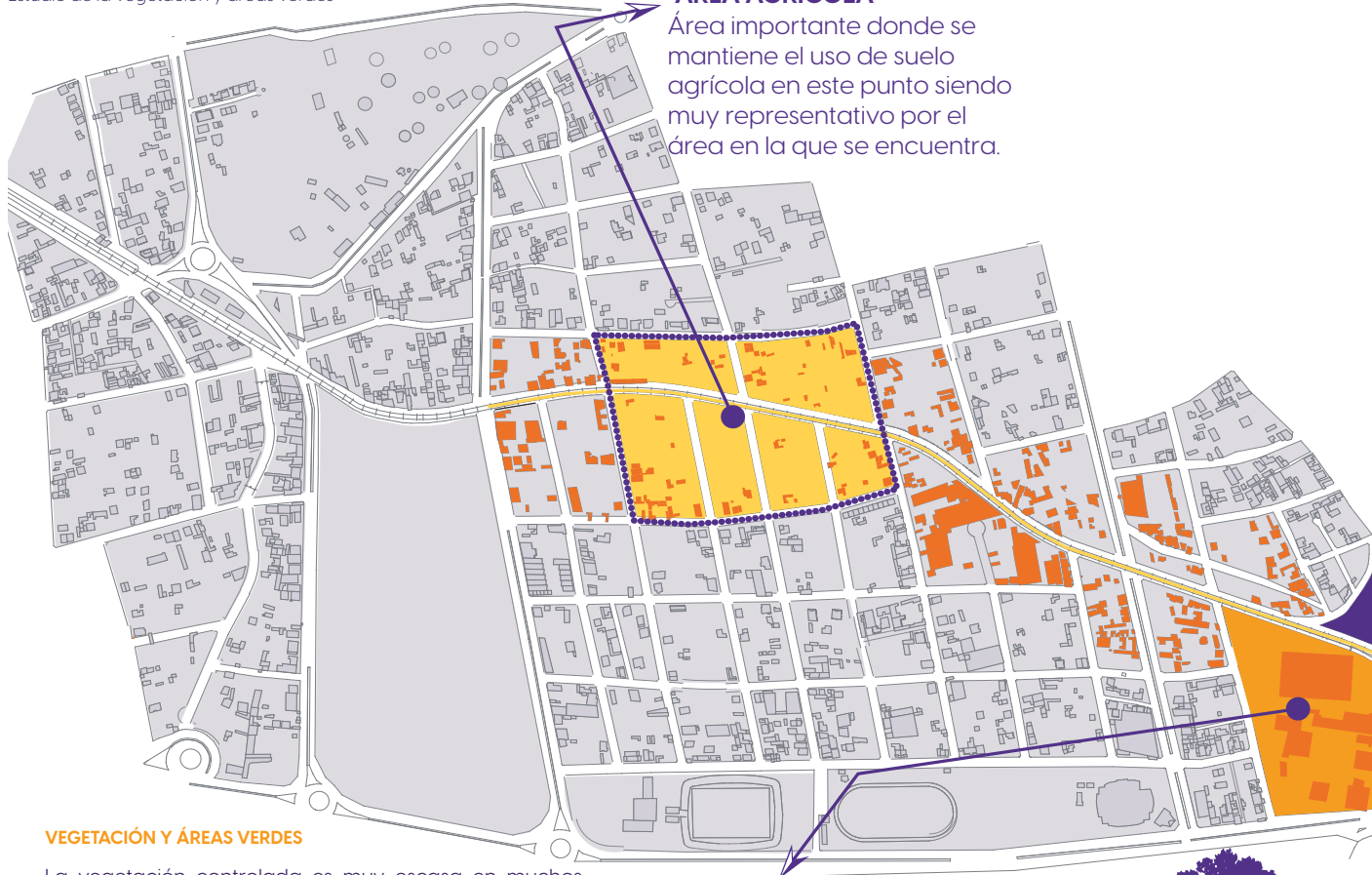
Figura 16.  
Estudio de las lluvias durante un año



Nota: Mapas del análisis de la lluvia del año 2023

Figura.18.

Estudio de la vegetación y áreas verdes



### ÁREA AGRICOLA

Área importante donde se mantiene el uso de suelo agrícola en este punto siendo muy representativo por el área en la que se encuentra.

### VEGETACIÓN Y ÁREAS VERDES

La vegetación controlada es muy escasa en muchos lugares. La tasa de plantación adecuada de árboles en la zona es muy baja, pero hay zonas de uso agrícola en una medida considerable en la zona de estudio. Contexto urbano

*Nota: Mapa de la vegetación que existe actualmente*

### COLEGIO GUAYAQUIL

Área con arboles de eucalipto entre 20 y 40 metros de altura al interior del colegio Guayaquil.

Eucalipto  
20-40 m

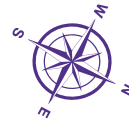


### PARQUE DE LA MUSICA

Área verde y recreativa en la zona con una extensión representativa además es el único parque en el sector.

### ARBOLIZACIÓN

Zona de arborizada que se realizó por una mejora del entorno ejecutada por la comunidad



Arce



Pino



Álamo



Maple Verde



## MORFOLOGÍA DEL ÁREA DE ESTUDIO

La ciudad de Ambato está en expansión y uno de esos sectores que ha crecido con el paso de los años es hacia el sur, donde existe una gran avenida, la Bolivariana, entre otras que cruzan la ciudad de sur a norte.

## RIESGOS

La zona de estudio se encuentra en una única plataforma que, en realidad, no presenta un grado de riesgo alarmante en la zona, y puede observarse que existe una pendiente muy suave.

Figura 19.  
Análisis de riesgos

### SIMBOLOGIA

- DENSIDAD BAJA
- DENSIDAD MEDIA



*Nota: Mapa de la morfología basado en datos del geoportal de Ambato*

## SISTEMA VIAL

El sistema viario de la zona de estudio consta de sólo dos tipos de vías en toda su longitud, donde predominan las calles, y tres avenidas son los ejes principales para el desarrollo de la ciudad.

## ANÁLISIS DE CONECTIVIDAD Y EQUIPAMIENTOS

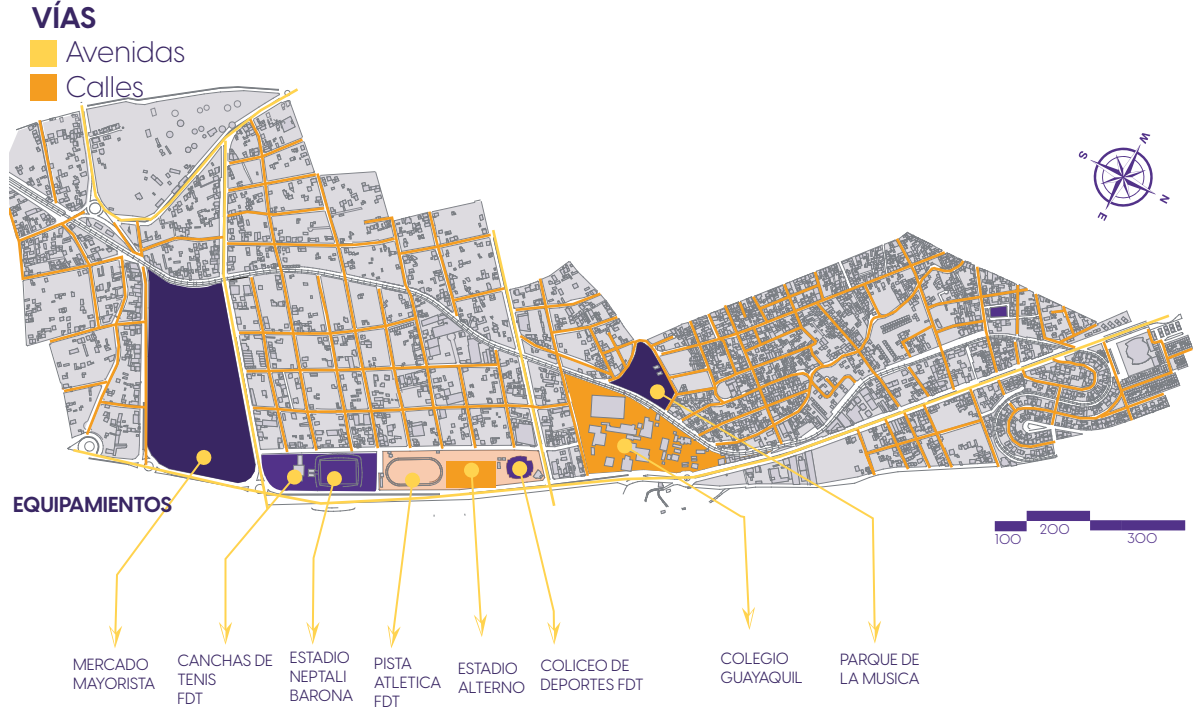
De acuerdo a la delimitación, existe una sola instalación, que es el colegio Guayaquil, pero a una distancia de 1000 metros hay una gran cantidad de instalaciones deportivas que son importantes mencionar, porque también ayudan al desarrollo de la ciudad.

## TRAMA

La trama es regular en algunos puntos, donde se compone de calles locales, pero en otros casos se vuelve irregular debido al paso de la línea de ferrocarril, que da formas irregulares a las distintas manzanas.

Figura.20.

Análisis del entorno a la zona de estudio



Nota: Mapa identificando la trama, equipamientos y el sistema vial

## USO DE SUELO

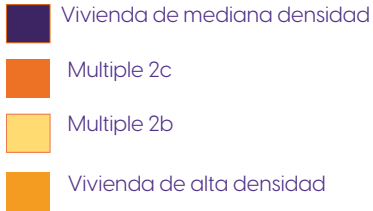
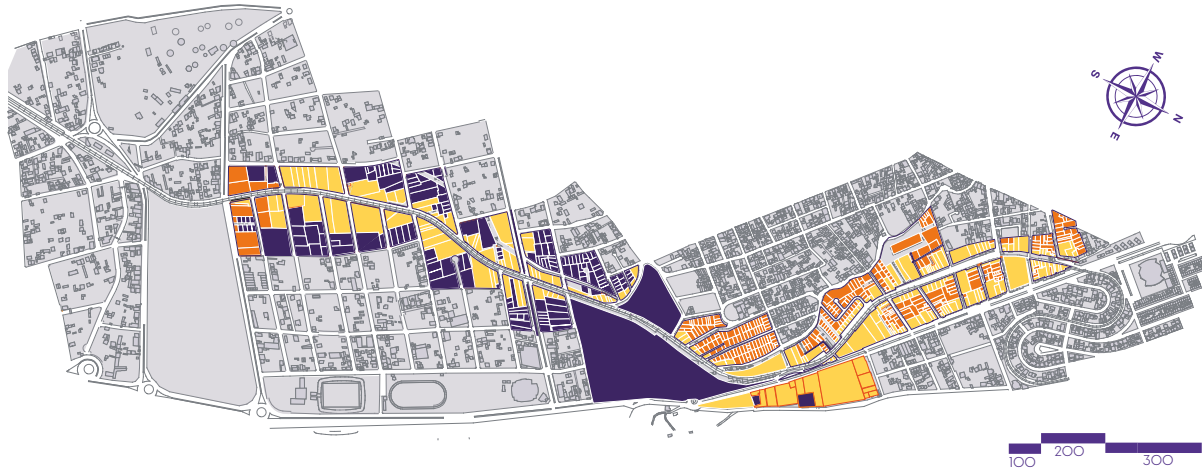


Figura.21.  
Análisis del uso del suelo



Nota: Mapa del uso de suelo de elaboración propio basado en datos del geoportal de Ambato

### USO DE SUELO

En el curso de la invención predomina el uso múltiple del suelo B, que permite la construcción de 6 plantas máximas y 5 plantas mínimas. Esto se observa en la prolongación de la calle Tres Carabelas. Luego, al sur, hay viviendas de densidad media con las mismas características que las anteriores, diferenciándose en la implantación, que se empareja a un lado. En la parte noreste, existe un uso de suelo de alta densidad, donde se permite su implantación sólo con retranqueo posterior y la altura máxima es de 4 plantas.

Estos son los tipos de usos que se pueden llevar a cabo en este sector en la zona de estudio en la actualidad.

## LLENOS Y VACÍOS

El área de estudio es una zona consolidada, por lo que hay muy pocos espacios vacíos, ya sean de uso público o privado. Cabe destacar que en la zona sureste existen zonas de uso agrícola, donde se aprecia claramente la gran escala, que obviamente se consideran vacantes dentro de una zona urbana.

Figura 22.  
Análisis de llenos y vacíos



Nota: Mapa de los llenos y vacíos de basados datos del geoportal de Ambato

Figura.23.  
Topografía y perfiles urbanos



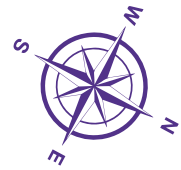
### TOPOGRAFÍA - PERFIL URBANO TOTAL

La extensión del área de estudio es de 2750 metros, que sigue la trayectoria de la calle Tres Carabelas en las parroquias de Huachi Loreto y Celiano Monge. En la extensión mencionada, existe una pendiente de 72 metros desde el punto más bajo.

## PERFILES Y CORTE TOPOGRÁFICO



Nota: Mapa topográfico y dos cortes del área de estudio



## OBJETIVO 2

### ANÁLISIS DE REFERENTES

#### NOMBRE DEL PROYECTO:

PARQUE LINEAL

FERROCARRIL DE

CUERNAVACA

**DISEÑO:** GAETA SPRINGALL

ARQUITECTOS

**CLIENTE:** GCDMX / SEDUVI / SAC

GRANADA

**TAMAÑO:** 135000 m2

**ESTADO:** Diseño Conceptual

**UBICACIÓN:** Ferrocarril de

Cuernavaca, Delegación Miguel

Hidalgo C.P. 11460, AMÉRICA

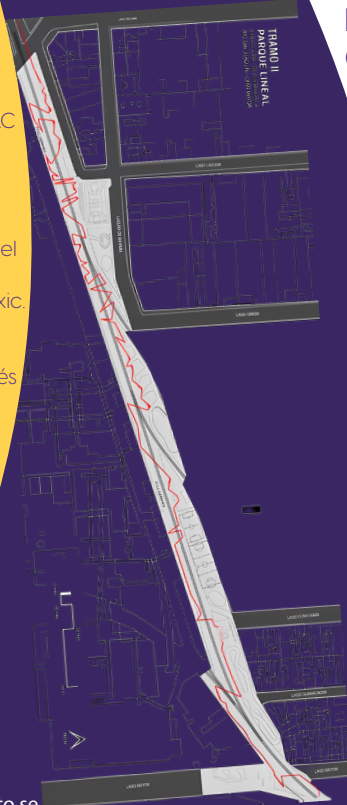
LATINA, Ciudad de México, Méxic.

#### DESCRIPCIÓN

En agosto del 2016 el gobierno de la Ciudad de México a través de la SEDUVI, la delegación Miguel Hidalgo y el Colegio de Arquitectos de México, llaman a Concurso Internacional de Ideas para la construcción del Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca; el mismo estaba organizado en 2 fases; en la segunda de estas, los cinco finalistas debíamos desarrollar en profundidad el concepto general y aplicarlo en el tramo 2, anexo a la Cervecería Modelo.

En el proyecto se prioriza al peatón como principal usuario de los espacios que se ha propuesto además conserva el patrimonio de la línea férrea, que es el aporte principal para mi proyecto donde se genera un eje conector entre los espacios residuales de la línea férrea que es uno de los problemas principales en mi investigación.

#### APORTE DEL REFERENTE



### PARQUE LINEAL FERROCARRIL DE CUERNAVACA



## NOMBRE DEL PROYECTO:

River Loop

**DISEÑO:** 100 Architects  
(Shanghai) Co., Ltd.

**CLIENTE:** Sociedad  
Colobiana de Arquitectos /  
Gobernación de Antioquia

**TAMAÑO:** 100 Ha. (4 km.  
longitud del río)

**ESTADO:** Diseño Conceptual

**UBICACIÓN:** Rionegro,  
Antioquia, Colombia

River Loop es una intervención metropolitana en las riberas de Rionegro que se extiende a lo largo de más de 4 kilómetros de longitud. El plan director define no sólo el propio frente fluvial sino también las zonas adyacentes al río como un parque público con equipamiento urbano de diferente tipología para todo tipo de usuarios.

El proyecto nos aporta con la computarización del proyecto y adecuar los elementos que se encuentran presentes en el estado actual que se han generado en este proyecto conceptualizando la forma que atraviesa el río por la zona para generar un concepto e integrar el entorno con una mejora y diversificar las actividades sociales, culturales, etc.

## APORTE DEL REFERENTE

### SUSTRACCIÓN CONCEPTO



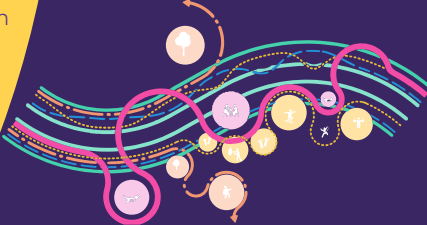
### SPACE SUBDIVISION



### FUSIÓN DE ACTIVIDADES



### APLICACIÓN EN EL SITIO



# River Loop



## NOMBRE DEL PROYECTO:

Recuperación Ambiental del Río Llobregat / Batlleiroig

**DISEÑO:** Enric Batlle, Joan Roig, arquitectos

**CLIENTE:** DRAGADOS/TAU-IC-ESA

**TAMAÑO:** 1540000 m<sup>2</sup>

**ESTADO:** Construido

**CIUDAD:** El Baix Llobregat

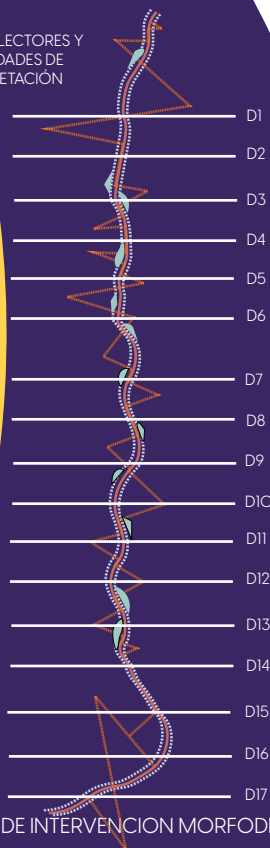
**PAIS:** España

## DESCRIPCIÓN

El objetivo de la propuesta era identificar los principales factores condicionantes para la recuperación ambiental del río Llobregat, a la vez que define las intervenciones necesarias para mejorar la conectividad a lo largo de su curso y la accesibilidad de los diferentes municipios que lo rodean con el fin de promover su uso social para actividades de ocio.

## APORTE DEL REFERENTE

DEFLECTORES Y UNIDADES DE REVETACIÓN



## DIAGRAMA DE INTERVENCIÓN MORFODINÁMICA

El aporte de este referentes es que diversifica y realiza propuestas por zonas y debemos recordar que cada zona tiene sus propias necesidades la cual es el principal enfoque de esta investigación que es trabajar en base a las necesidades de las personas que se encuentran más próximos al área de estudio y a la zona que mas cercana en donde desarrolla las diferentes actividades cotidianas. Por la cual que dividir en zonas diferentes es una de las principales estrategias.

## RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL RÍO LLOBREGAT / BATLLEIROIG



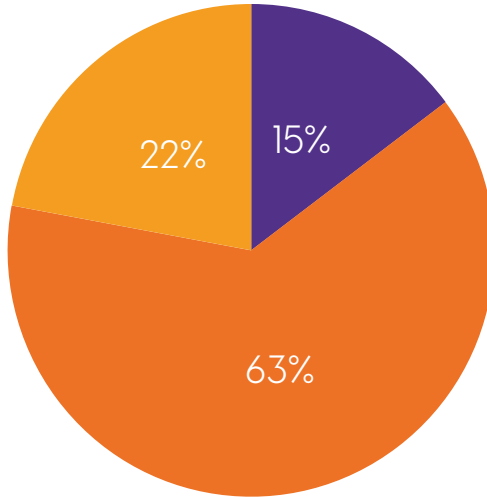
## ENCUESTAS VIRTUALES

En la investigación, como parte de la integración con la comunidad, se desarrolla una encuesta a todos los afectados por la plataforma Formularios. Posteriormente, se comparte con los administradores de los grupos comunitarios de las diferentes áreas, cuyos resultados presentaremos a continuación.

Pregunta 1. ¿Cómo describiría los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto?

Figura.24.

Resultados de las encuestas de la pregunta numero 1



■ BUENO ■ MALO ■ NEUTRO

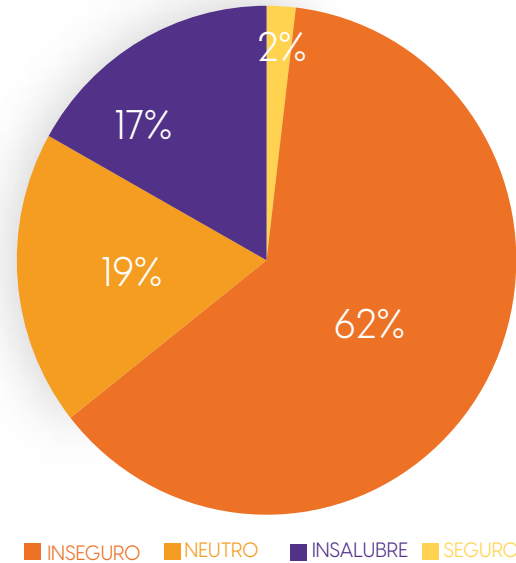
Nota: Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados

El siguiente diagrama muestra la clasificación según la comunidad de acuerdo con los sectores en los que viven. Tenemos que el 63% clasifica la zona como mala, el 22% la clasifica como regular y el 15% la clasifica como normal.

Pregunta 2. ¿Qué problemas sociales cree que existen en los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto, sus alrededores y en la parroquia en general?

Figura.25.

Resultados de las encuestas de la pregunta numero 2



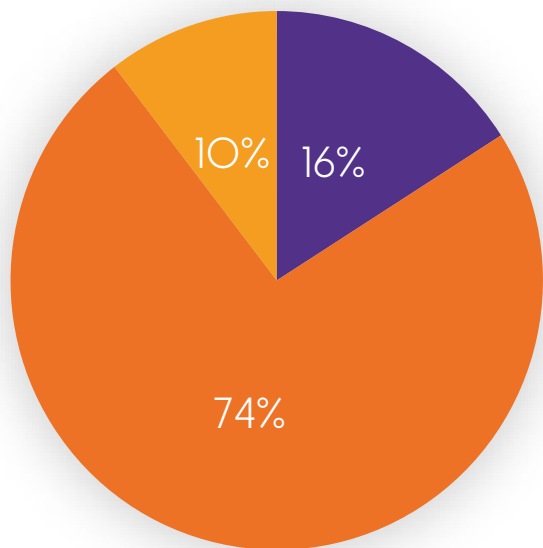
■ INSEGURO ■ NEUTRO ■ INSALUBRE ■ SEGURO

Nota: Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados

En la siguiente pregunta, según las respuestas de la comunidad, el 62% de ésta califica de inseguras las zonas adyacentes al ferrocarril. Otra parte, con un 19%, permanece indecisa o sin opinión. El 17% de la comunidad califica estas zonas de insalubres debido a la basura y la higiene que se mantiene en ellas, y el 2% de la población las califica de seguras.

Pregunta 3. ¿Sabe usted de algún proyecto que se haya querido realizar, se haya realizado o se vaya a realizar a futuro en estos espacios públicos?

Figura.26.  
Resultados de las encuestas de la pregunta numero 3



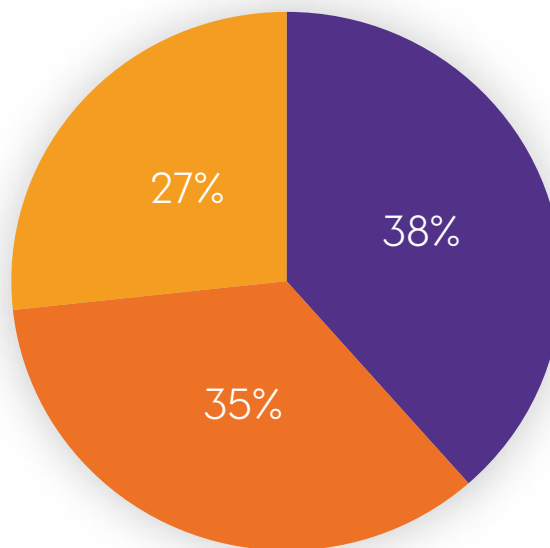
■ SI      ■ NO      ■ TALVEZ

Nota: Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados

El siguiente gráfico muestra, según las encuestas realizadas, que el 74% no conoce proyectos o planes para estos sectores. El 16% está informado sobre los proyectos o planes para estos sectores. El 16% está informado sobre los proyectos o planes para estos sectores y, por último, el 10% tiene una opinión neutra.

Pregunta 4. ¿Existe alguna organización barrial o dirigentes que coordinen y divulguen las decisiones de los ciudadanos sobre las obras que se deben de construir en Huachi Loreto?

Figura.27.  
Resultados de las encuestas de la pregunta numero 4



■ SI      ■ NO      ■ TALVEZ

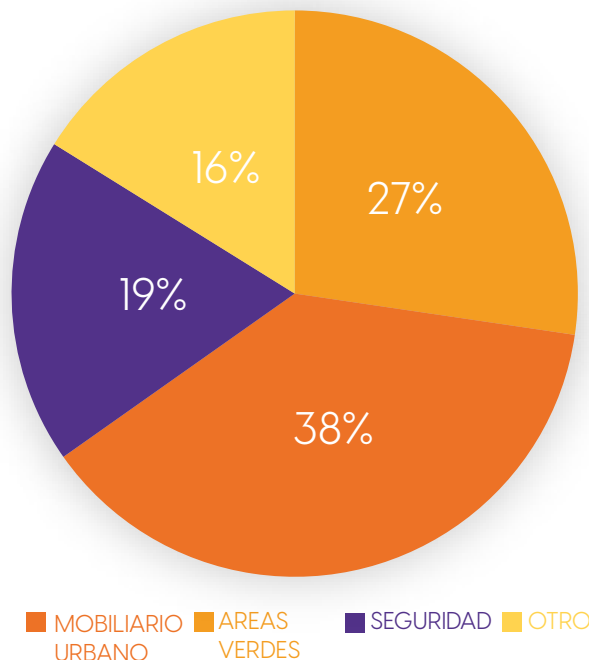
Nota: Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados

De acuerdo a la pregunta realizada a la comunidad, se obtuvieron los siguientes resultados: El 38% de los encuestados sabe que existe una organización vecinal o sectorial, el 35% no conoce organizaciones vecinales o alguna autoridad, y por último, el 27% está indeciso frente a la pregunta.

Pregunta 5. ¿Qué considera necesario que se implemente o construya en los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto?

Figura.28.

Resultados de las encuestas de la pregunta numero 5



Nota: Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados

En la última pregunta del cuestionario, se consulta a la comunidad sobre sus necesidades para sus sectores y se presentan de la siguiente manera: El 38% requiere la implementación de mobiliario urbano en estas zonas, el 27% recomienda la implementación de áreas verdes, el 19% requiere que se garantice la seguridad de la comunidad y finalmente, con un 16%, existen otros requerimientos complementarios.

**Conclusión:** En conclusión, según las encuestas realizadas, en general existen muchas dificultades que actualmente están afectando negativamente el estado de la zona, según los propios habitantes de la comunidad. Esto genera problemas sociales de inseguridad. Además, muchas personas que viven en el sector están desinformadas o no saben quiénes son sus representantes en un gran porcentaje. También aportan sus necesidades, como la implementación de mobiliario urbano y áreas verdes, para generar interacción entre los vecinos, la cual se ha visto afectada debido a la segregación que genera estos problemas sociales.

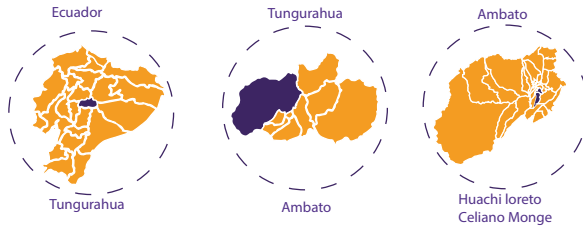
# CAPÍTULO 5

# PROPUESTA

## UBICACIÓN

Figura.29.

Delimitación del área de estudio



Nota: Ubicación del área de intervención

## CONCEPTO

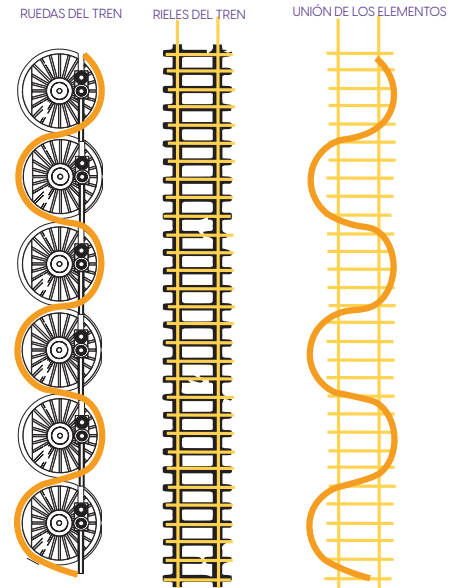
El propósito de esta investigación es revertir los hallazgos actuales, donde persiste el abandono rodeado de espacios degradados, invadidos por la naturaleza, lo que genera inseguridad en la zona debido a la presencia de personas que cometen robos alrededor de estos sectores. Por esta razón, se propone mejorar estos espacios a través de un diseño adecuado, empleando estrategias que se adapten al entorno y a las necesidades de los usuarios cercanos.

El concepto se basa en la unión de dos elementos fundamentales para el funcionamiento del tren: las ruedas y los rieles. En el primero, en planta, se traza una línea a lo largo de los bordes exterior e interior, generando una línea curva. El otro elemento es la línea de rieles, formada por elementos reticulados y repetitivos a lo largo de todo el recorrido. Cuando se unen, estos elementos generan el concepto base de la propuesta. A partir de los datos recogidos, es fundamental generar una integración entre las zonas paralelas a la línea ferroviaria. Esto se logra a través de la línea curva, que conecta un punto con otro a diferentes niveles, de acuerdo con la topografía de las diferentes áreas.

# 5 CAPÍTULO

Figura.30.

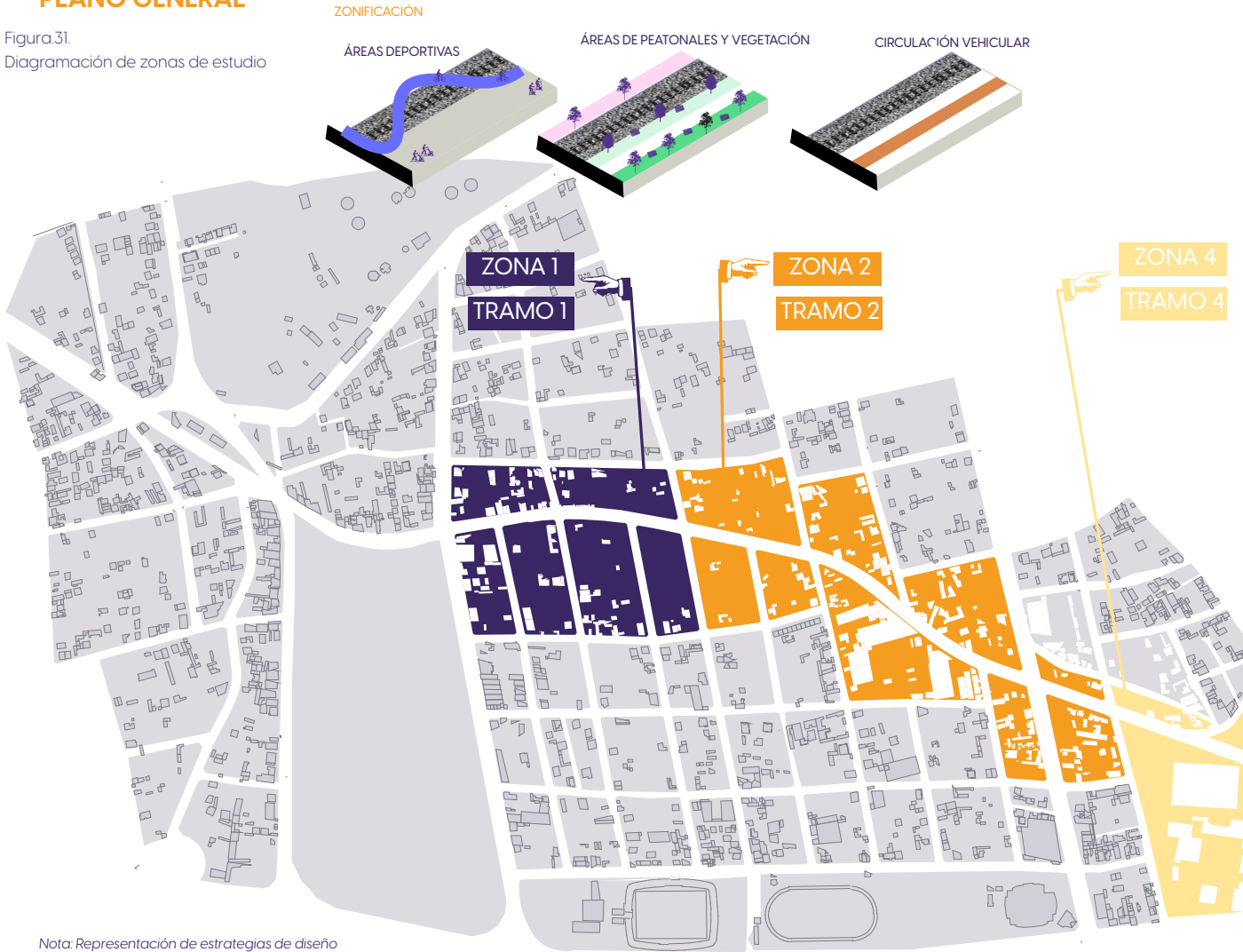
Conceptualización del proyecto

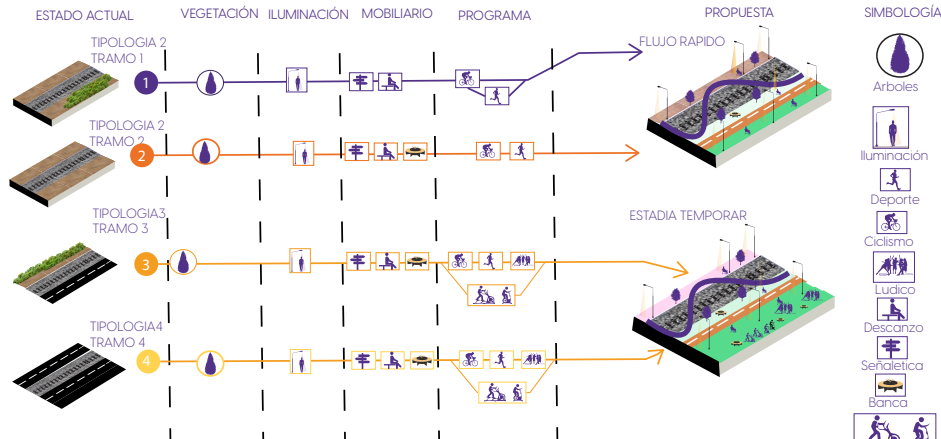


Nota: Diagrama de autoría propia (2024)

## PLANO GENERAL

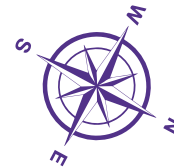
Figura.31.  
Diagramación de zonas de estudio





SIMBOLOGÍA

- Árboles
- Iluminación
- Deporte
- Ciclismo
- Ludico
- Descanso
- Señalética
- Banca
- Merjercicio



ESTRATEGIAS DE DISEÑO

En las estrategias de la propuesta, se basa principalmente en dos zonas: una de paso rápido y otra de estancia temporal, debido a la diversidad del tramo en el que se desarrolla la investigación, que se transmite a través de diferentes actividades y conectadas por un eje vertebrador que es el carril bici presente en todas las zonas que se subdividen.

ZONA 4  
TRAMO 4



## ZONA 1

### DESCRIPCIÓN

La zona 1 se caracteriza por no contar con un tratamiento de vías. Además, en esta zona se encuentra un gran espacio donde persiste la actividad de la agricultura. A futuro, estos espacios, por estar cerca del mercado mayorista, pueden potencializarse. Por otro lado, también existen vías sin apertura, invadidas por la naturaleza.



### PROBLEMAS

Áreas invadidas por la naturaleza.  
Zonas de alto riesgo de inseguridad.  
Vías sin apertura.  
Zonas sin iluminación eficiente.  
Nula presencia de mobiliario.

### ESTRATEGIAS

- Tratamiento de arborización adecuada.
- Fomentar la afluencia de personas en el espacio público.
- Aplicación de pisos adecuados.
- Diversificación de actividades.
- Implementación de iluminación en puntos estratégicos.
- Planteamiento de mobiliario urbano señalización vehicular adecuada.
- Generar espacios de estancia temporal

### CARACTERISTICAS

- Áreas agrícolas
- Pisos de piedra y tierra
- Cumple con los retiros municipales

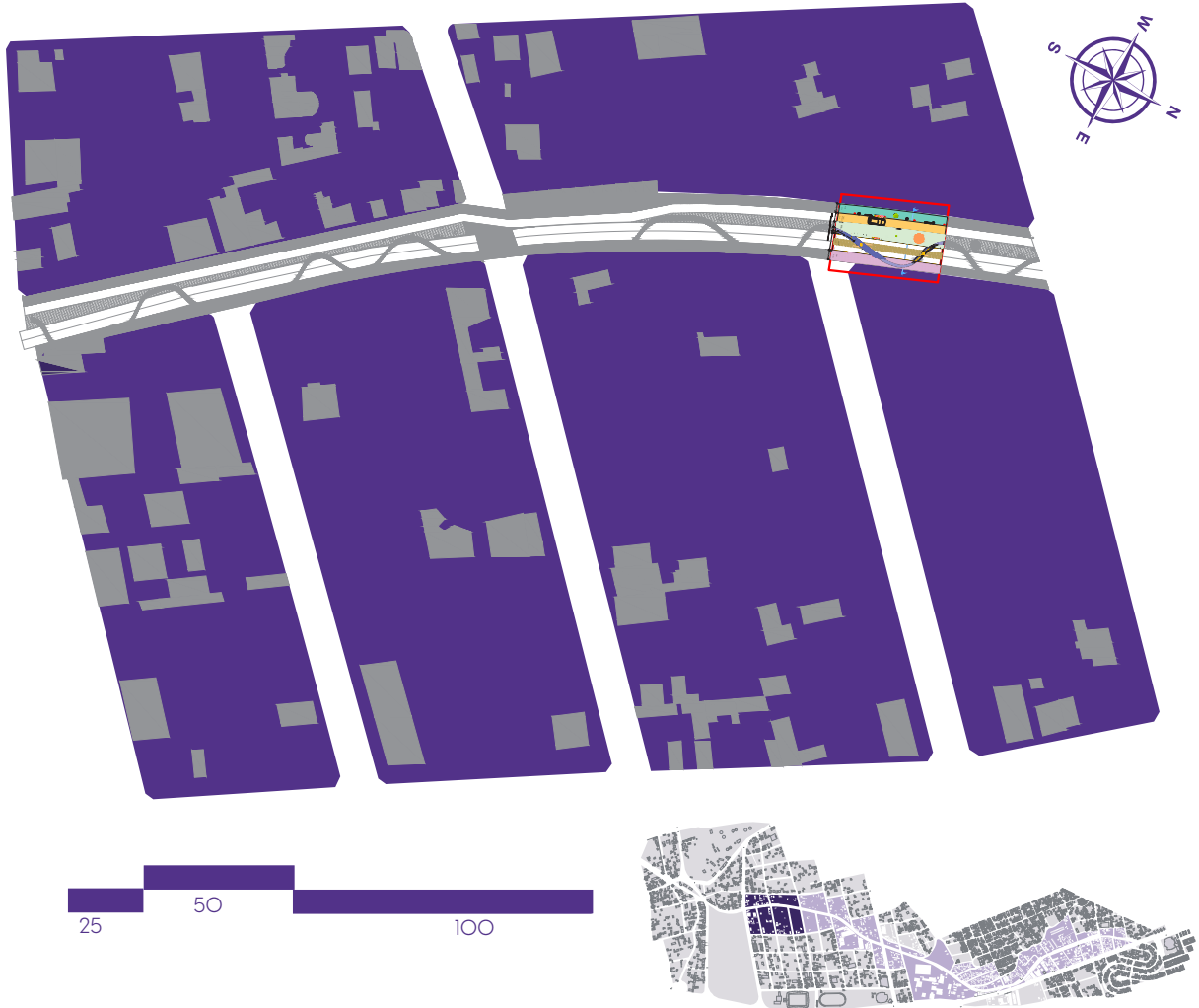
Figura 32.  
Estado actual de la zona 1



Nota: Presencia de maleza y abandono del espacio público.

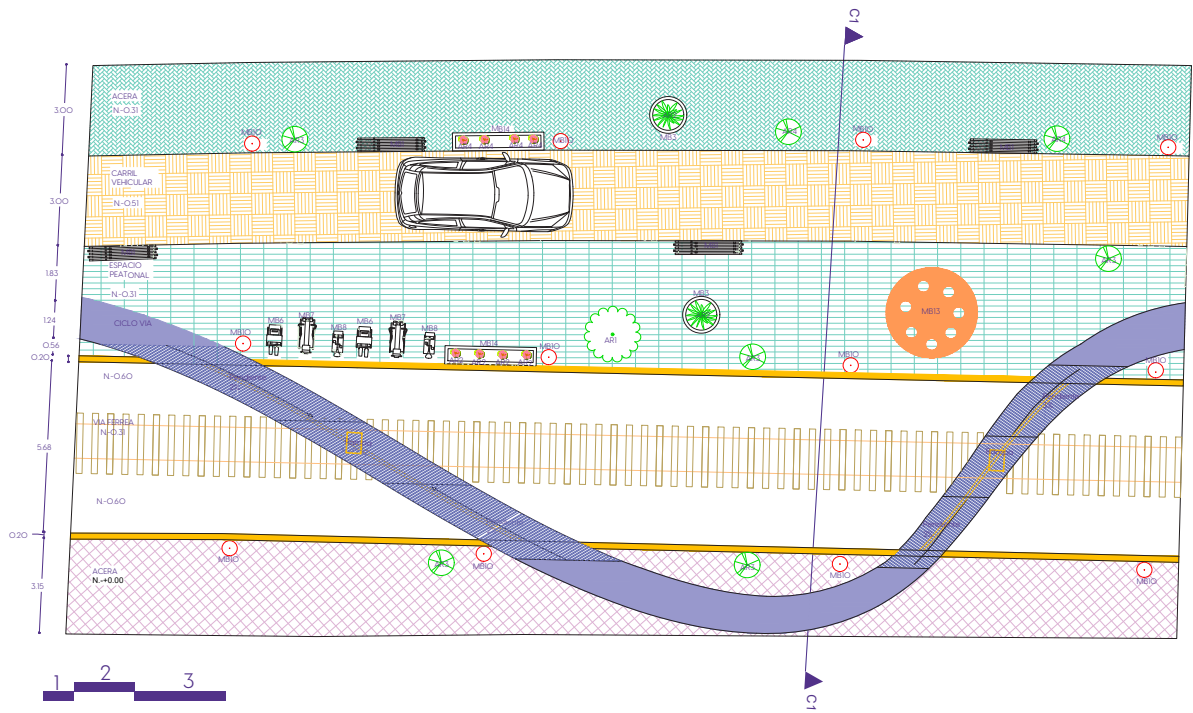
## DELIMITACIÓN ZONA 1

Planos arquitectonicos zona 1



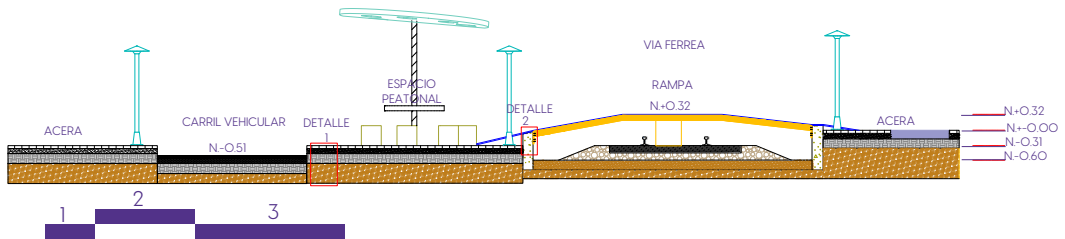
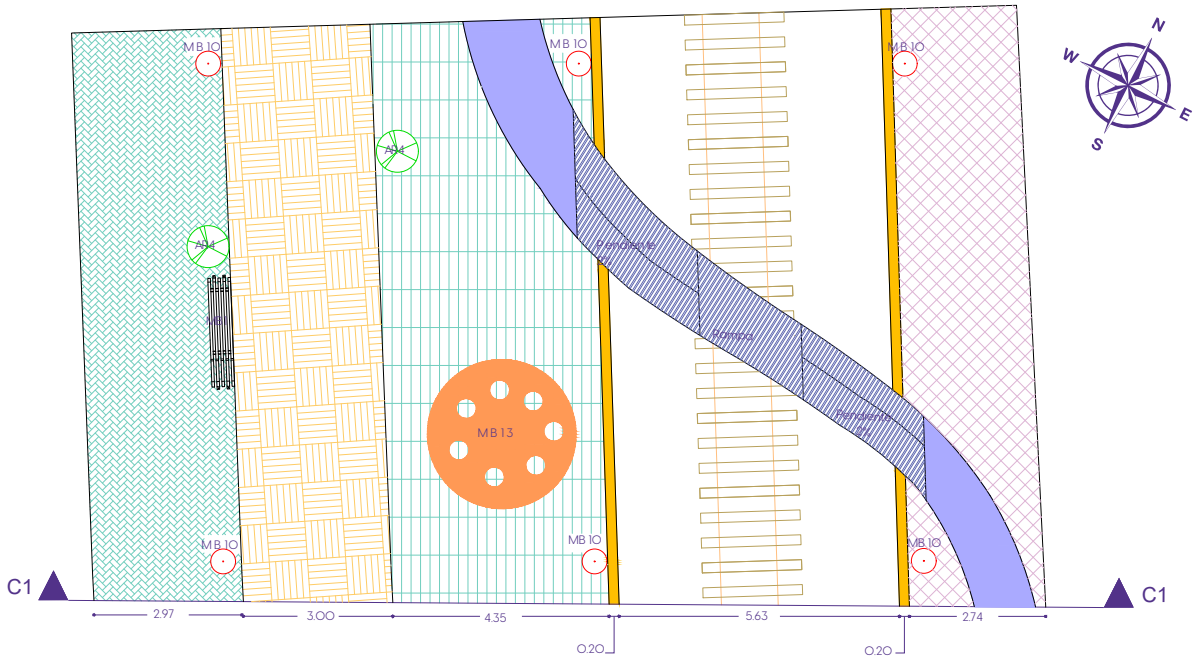
# PLANTA TIPO

Plano Arquitectónico zona I



# CORTE C1

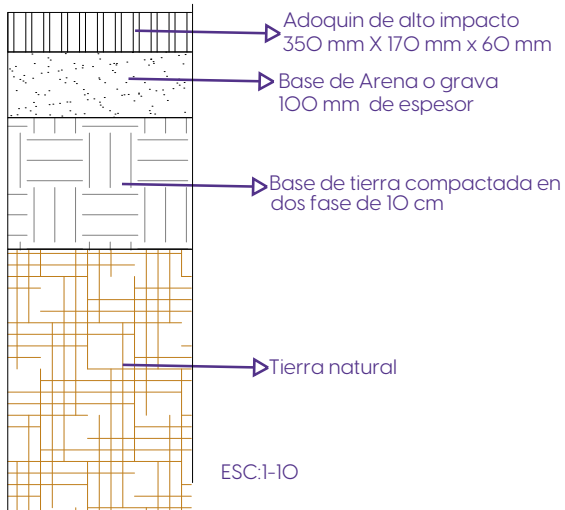
Corte arquitectónico zona 1



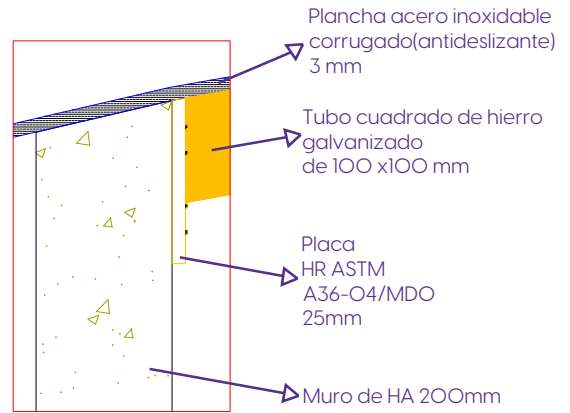
## DETALLES

Detalles arquitectonicos zona 1

### DETALLE 1



### DETALLE 2



## RENDERS ZONA 1

Figura.34.  
Render zona 1



Figura.35.  
Render Calle Tres Carabelas y Vicente Peñaherrea



Figura.36.  
Render del area peatonal de la zona I I



Figura.37.  
Render de la via ferrea, rampa y área peatonal



## ZONA 2

### DESCRIPCIÓN

La zona de estudio se caracteriza por estar limitada por viviendas, áreas industriales y algunos terrenos baldíos donde la mayoría de estas construcciones no cumplen con los retiros requeridos además los cerramiento son altos creando un aislamiento del espacio público y la propiedad privada.



### PROBLEMAS

- Ausencia de delimitación de espacios peatonales y circulación vehicular.
- Construcciones invadiendo el espacio público.
- Cerramientos altos y con 0% de visibilidad.
- Zonas de alto riesgo de inseguridad.
- Vías sin apertura.
- Zonas sin iluminación eficiente.
- Nula presencia de mobiliario.

### ESTRATEGIAS

- Tratamiento de arborización adecuada.
- Fomentar la afluencia de personas en el espacio público.
- Aplicación de pisos adecuados.
- Diversificación de actividades.
- Implementación de iluminación en puntos estratégicos.
- Planteamiento de mobiliario urbano señalización vehicular adecuada.

### CARACTERISTICAS

- Áreas industriales.
- Pisos de piedra y tierra.
- No cumple con los retiros municipales.

Figura.38  
Estado actual de la zona 2



Nota: Presencia de circulación vehicular y del deterioro de la vía férrea.

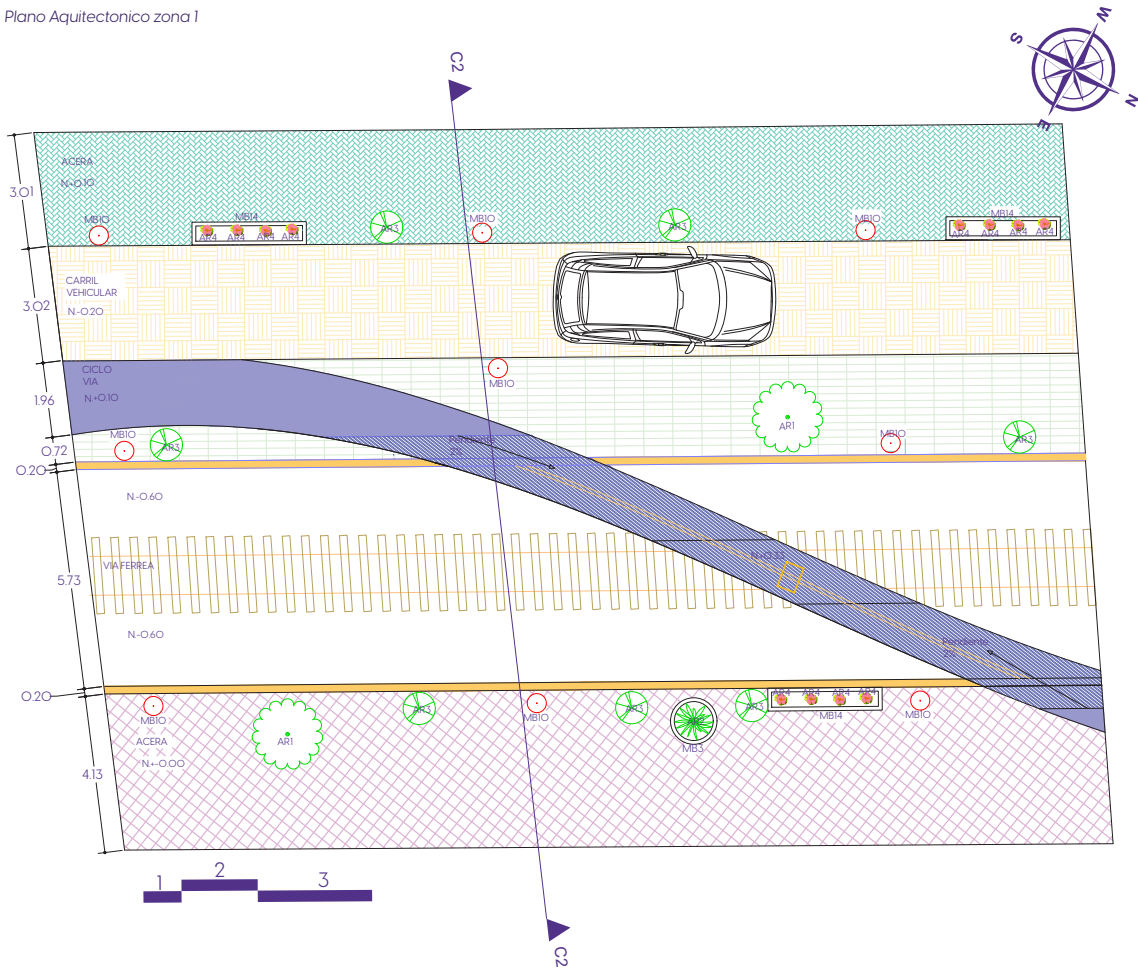
## DELIMITACIÓN ZONA 2

Planos arquitectonicos zona 1



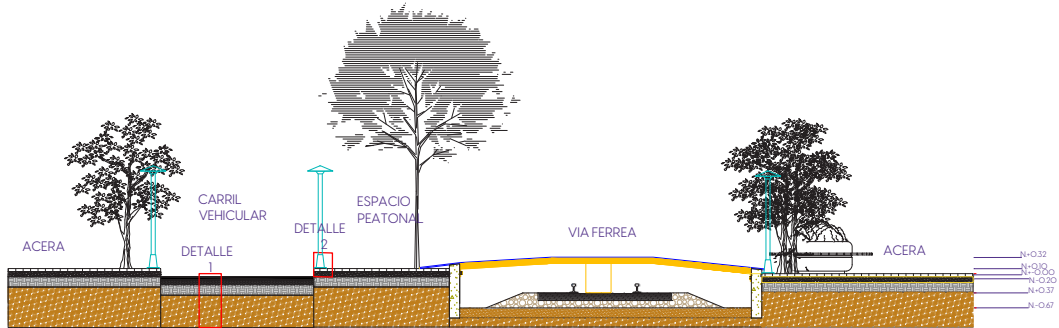
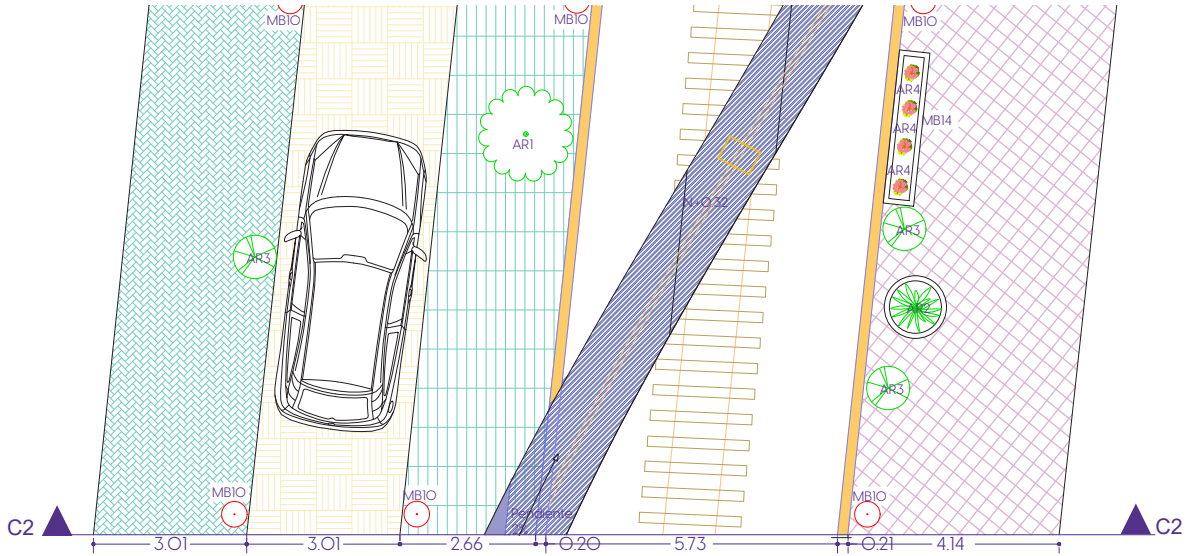
# PLANTA TIPO

Plano Arquitetónico zona I



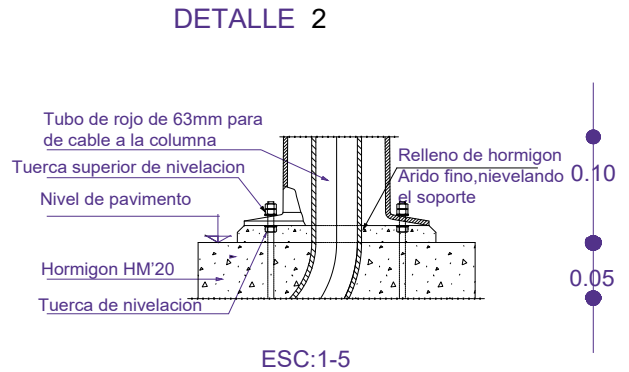
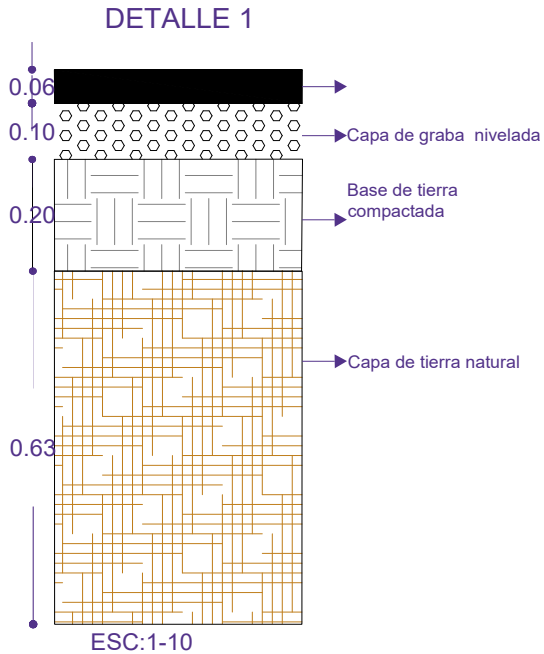
# CORTE C2

Corte arquitectónico zona 2



## DETALLES

Detalles arquitectonicos zona 2



## RENDERS ZONA 2

Figura.39:  
render principal zona 2

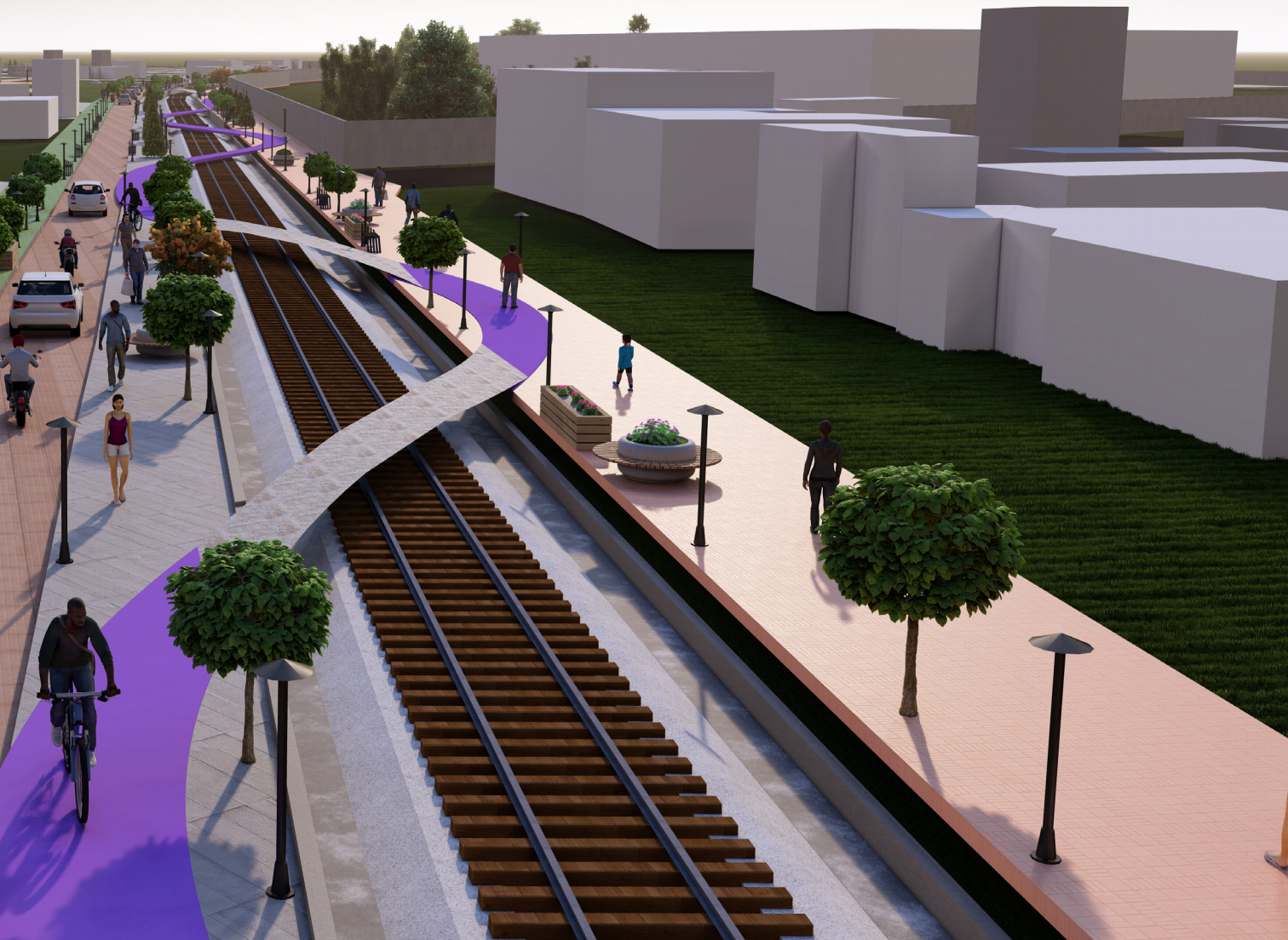


Figura.40.  
Render aéreo zona 2



Figura.41.  
Render área peatonal; y vehicular zona 2



Figura.42.  
Render vista hacia la via ferrea zona 2



## ZONA 3

### DESCRIPCIÓN

La zona 3 de estudio es caracterizada por cruzar por dos equipamientos importantes y son el colegio Guayaquil y el parque de la música además entre otras características de la zona existe gran presencia de vandalismo y la invasión de la naturaleza en el todo el trayecto de la zona de estudio.



### PROBLEMAS

- Ausencia de delimitación de espacios peatonales y circulación vehicular.
- Construcciones invadiendo el espacio público.
- Cerramientos altos y con 0% de visibilidad.
- Zonas de alto riesgo de inseguridad.
- Vías sin apertura.
- Zonas sin iluminación eficiente.
- Botadero de escombros

### ESTRATEGIAS

- Tratamiento de arborización adecuada.
- Fomentar la afluencia de personas en el espacio público.
- Aplicación de pisos adecuados.
- Implementación de iluminación en puntos estratégicos.
- Planteamiento de mobiliario urbano señalización vehicular adecuada.
- Integrar el espacio público y los equipamientos.

### CARACTERISTICAS

- Equipamientos educativos y de recreación
- Pisos de piedra y tierra
- No cumple con los retiros municipales
- Invasión de la naturaleza

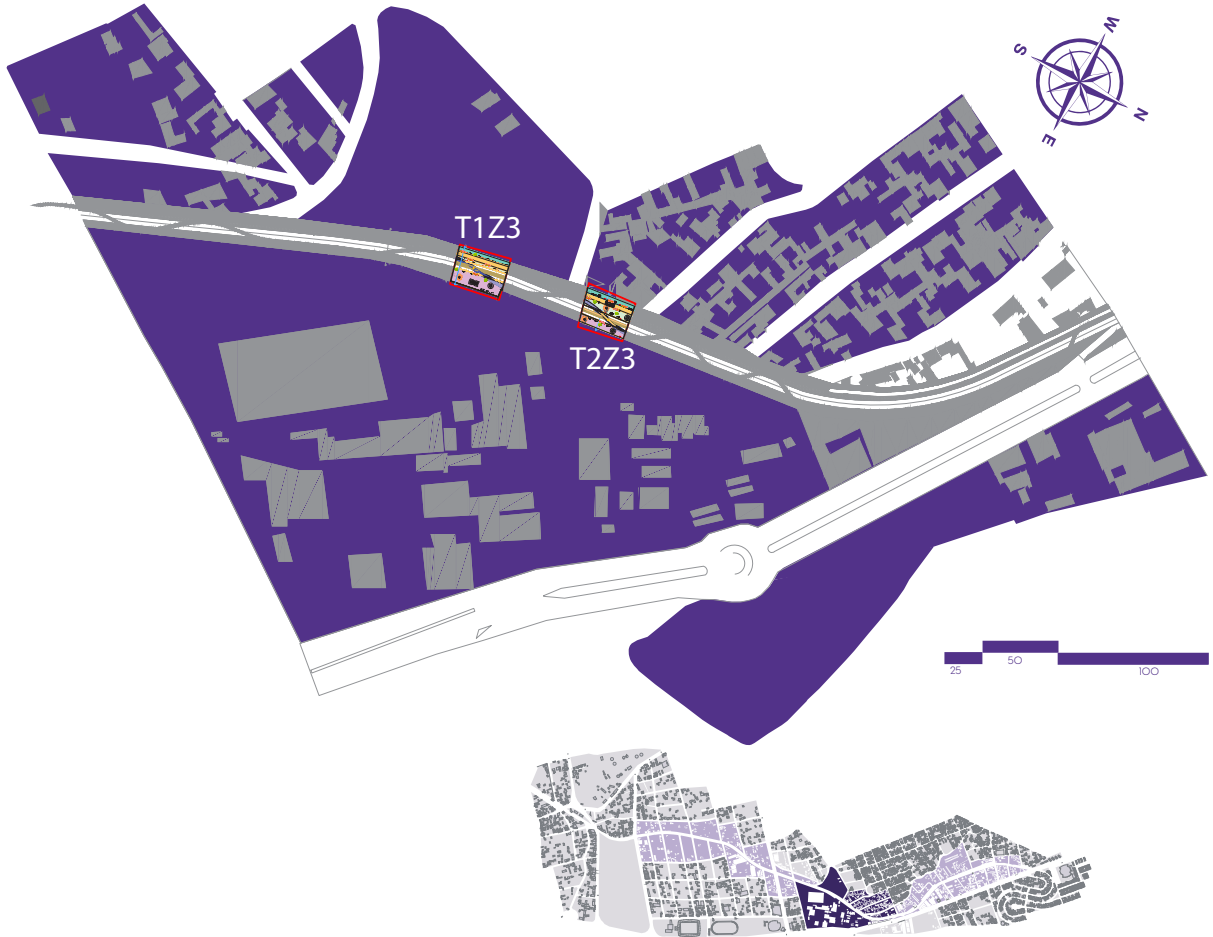


Figura 43  
Estado actual de la zona 3

Nota: Invasión total de la naturaleza sobre la línea férrea.

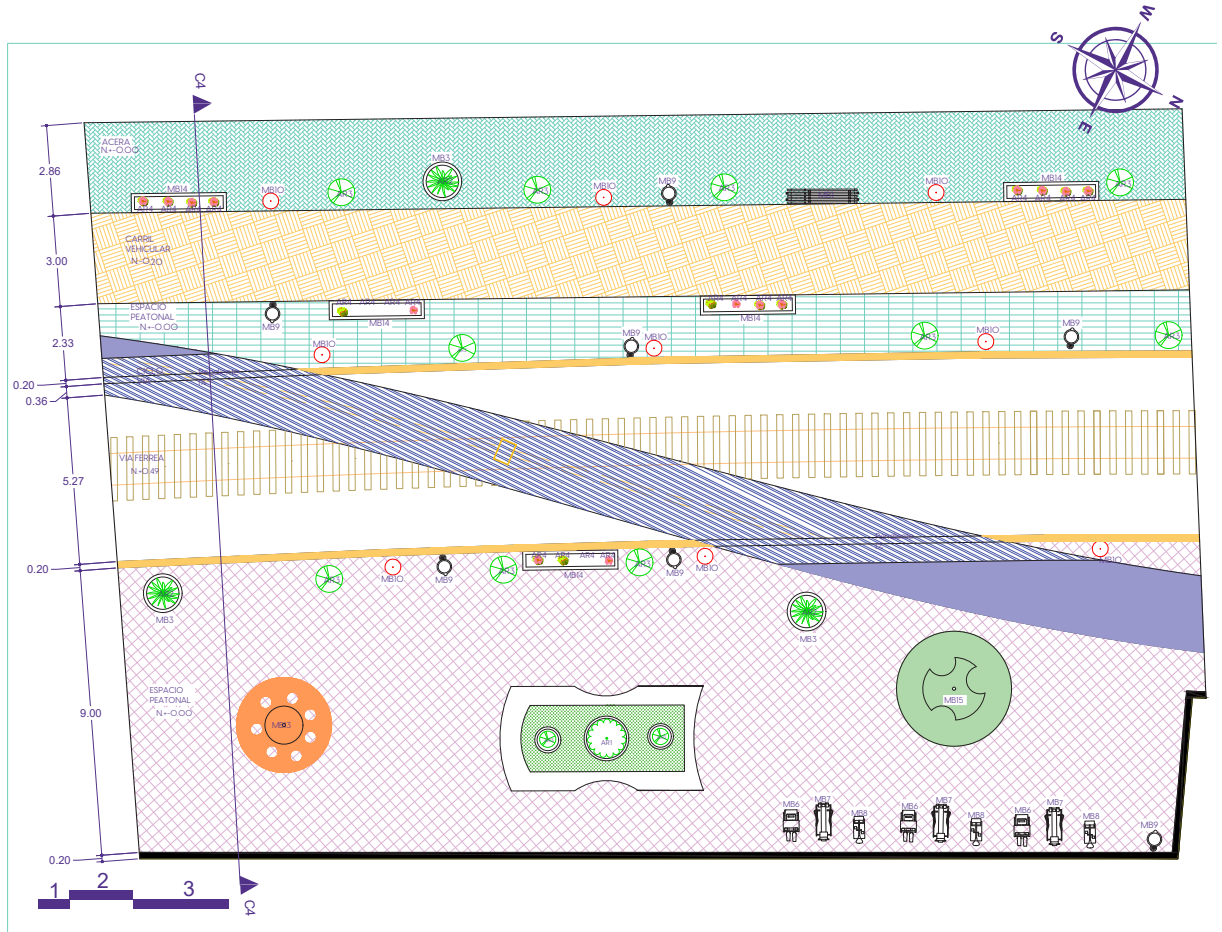
# DELIMITACIÓN

Planos arquitectonicos zona 3



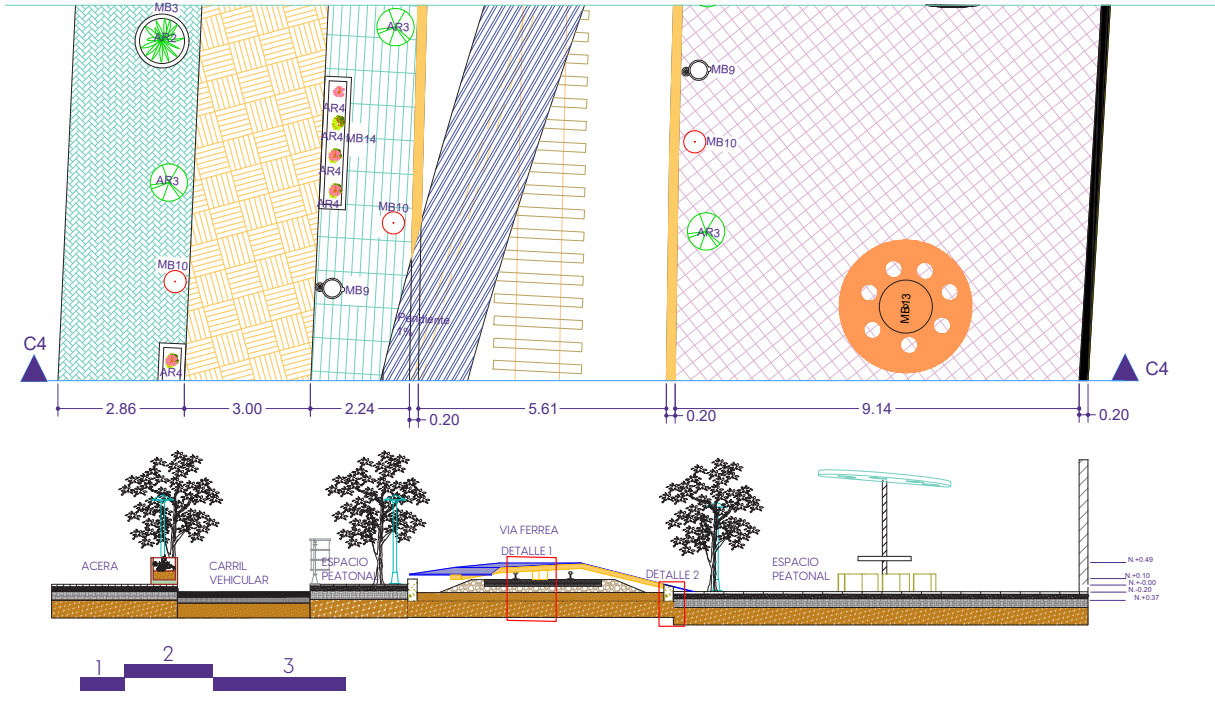
# PLANTA TIPO 1

Plano Arquitectonico zona 3 tipo 1



# CORTE C4

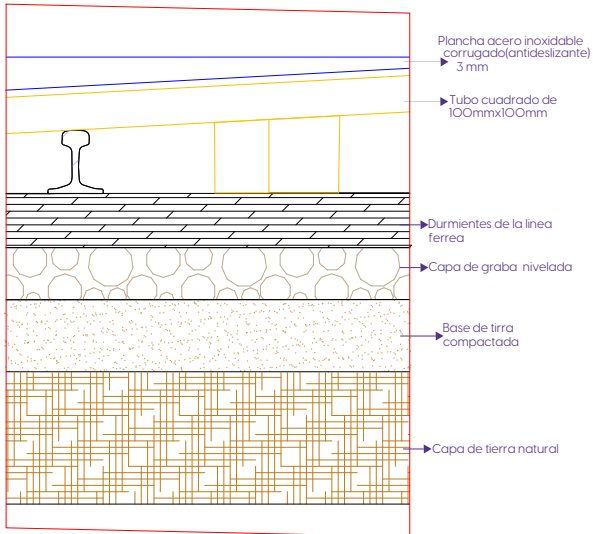
Corte arquitectónico zona 3 tipo 1



## DETALLES

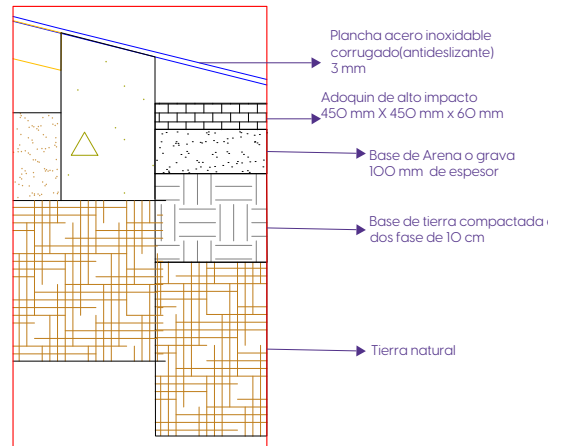
Detalles arquitectonicos zona 3 tipo 1

### DETALLE 1



ESC:1-10

### DETALLE 2



ESC:1-10

# RENDERS

Figura.44  
Render principal zona 3 tipo 1



Figura.45.  
Render vista hacia el parque de la musica zona 3 tipo 1



Figura.46.  
Render vista del area peatonal zona3 tipo 1

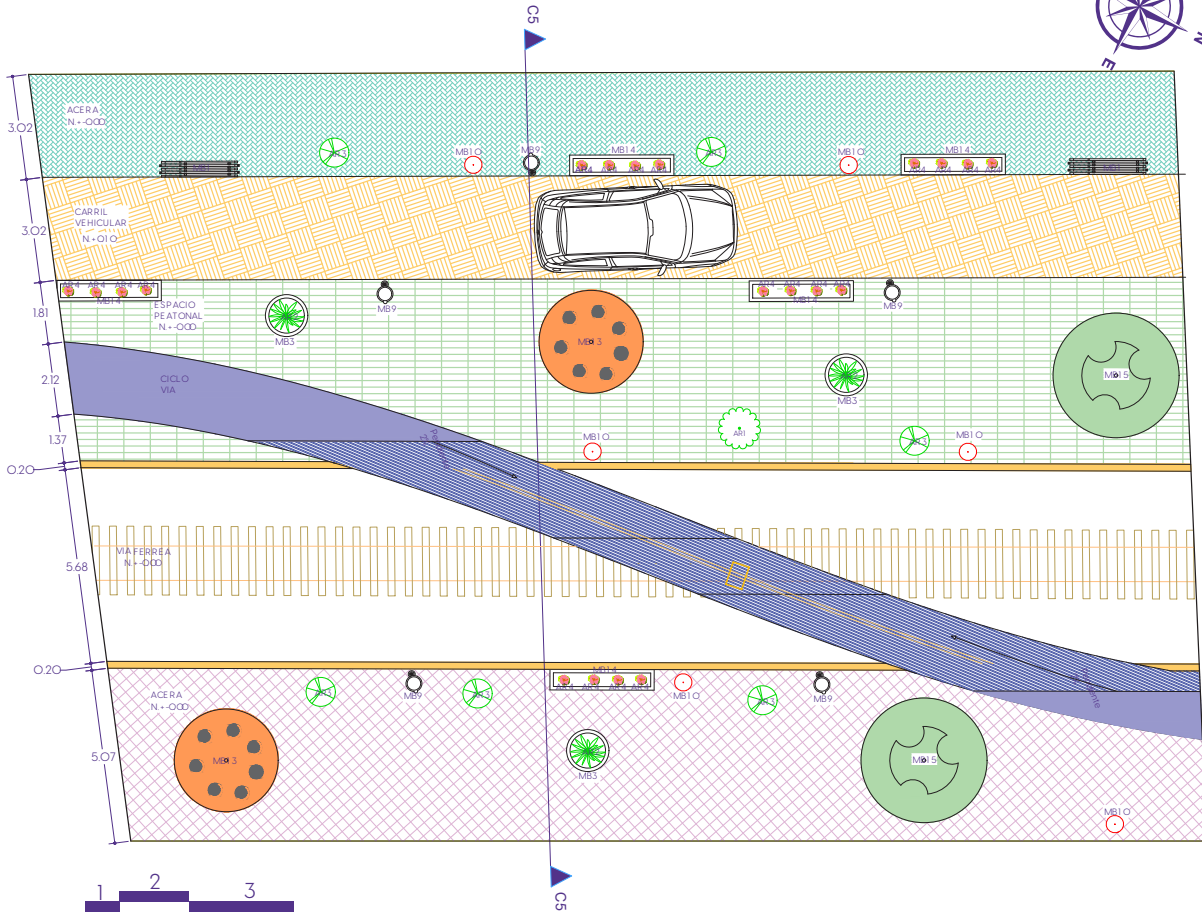
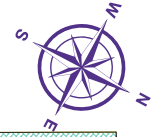


Figura.47.  
Render vista de la via ferrea zona3 tipo 1



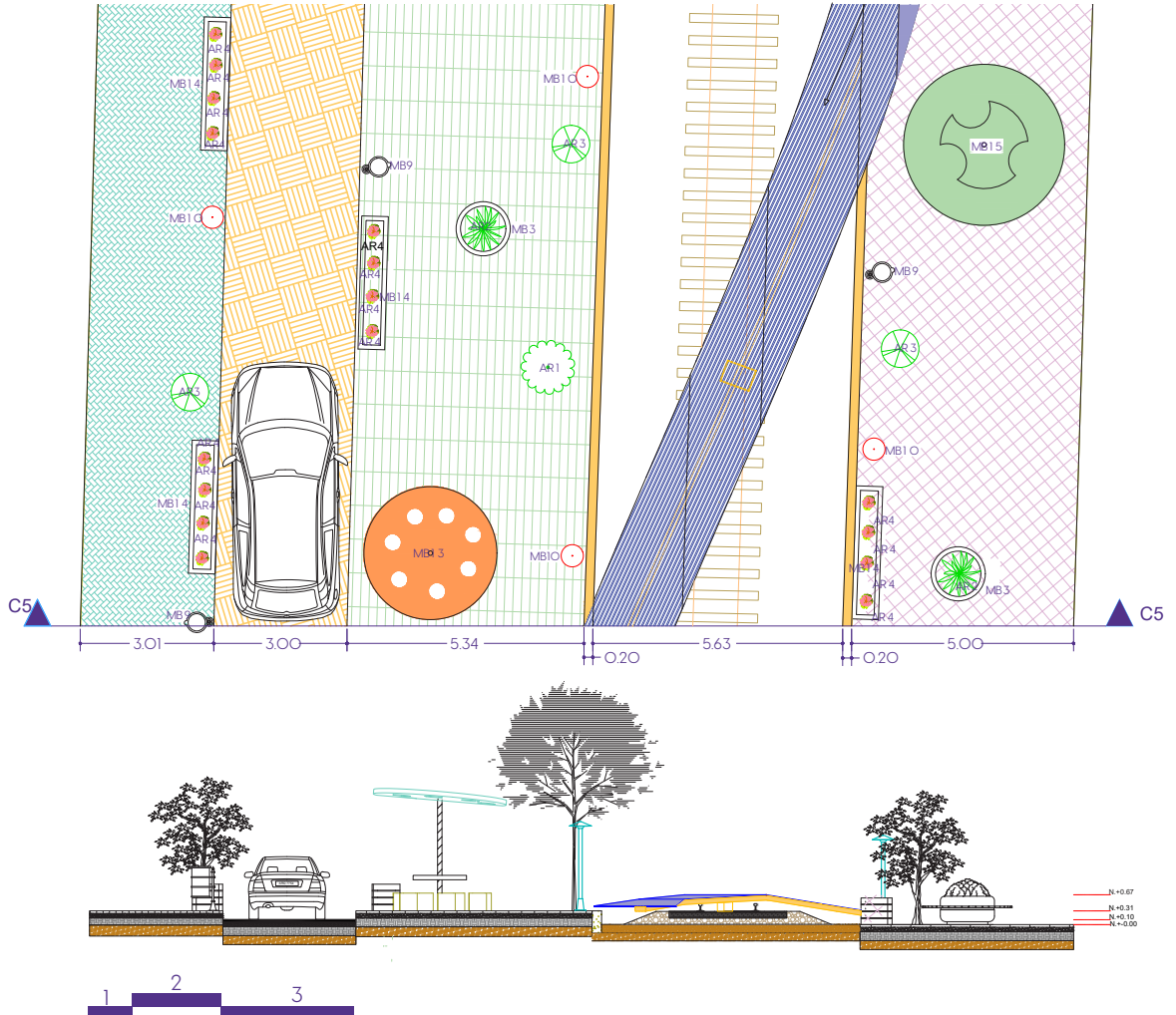
# PLANTA TIPO 2

Plano Arquitectónico zona 3 tipo 2



# CORTE C5

Corte arquitectonica zona 3 tipo 2



## RENDERS ZONA 3 TIPO 2

Figura.48.  
Render principal zona3 tipo 2



Figura.49.  
Render de la vista sobre la rampa zona3 tipo 2



Figura.50.  
Render de la calle Rodriguez Soto y Tres Carabelas zona 3 tipo 2



Figura.51.  
Render del area peatonal y vista del mobiliario zona 3 tipo 2



## ZONA 4

### DESCRIPCIÓN

La zona 4 de estudio se caracteriza por contar con amplias vías en un sentido y corta en el otro sentido creando una desproporción, pero también hay presencia de vandalismo acompañado de desechos de basura.



### PROBLEMAS

- Espacios irregulares
- Presencia de maleza
- Inseguridad

### ESTRATEGIAS

- Tratamiento de arbolización adecuada.
- Aplicacion de pisos adecuados.
- Implementacio de iluminacion en puntos estrategicos.
- Planteamiento de mobiliario urbano señalizacion vehicular adecuada.
- Crear puntos de diversidad en las actividades recreativas.

### CARACTERISTICAS

- Cumplimiento de los retiros recomendados
- vías pavimentadas
- Áreas residenciales.

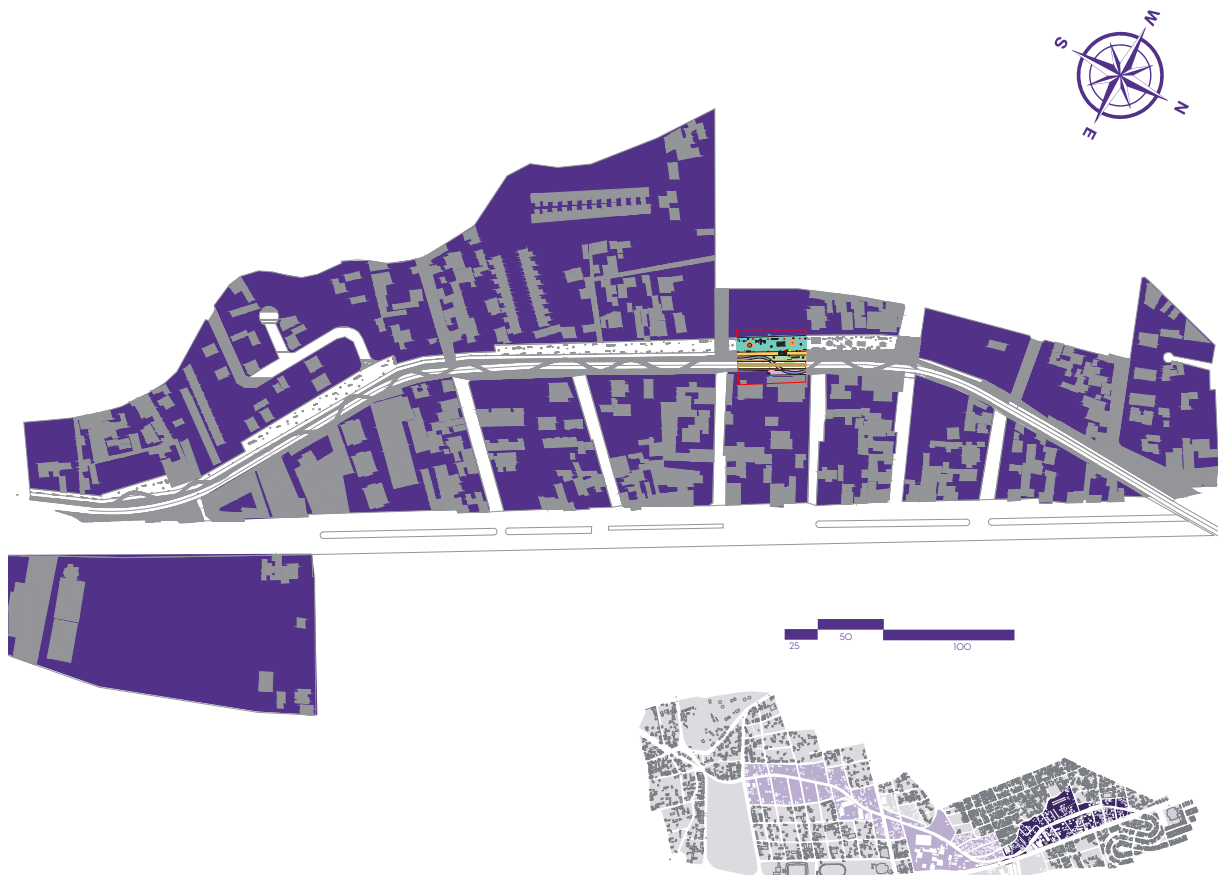
Figura 52  
Estado actual de la zona 4



*Nota: Poca presencia de movilidad urbana en la zona.*

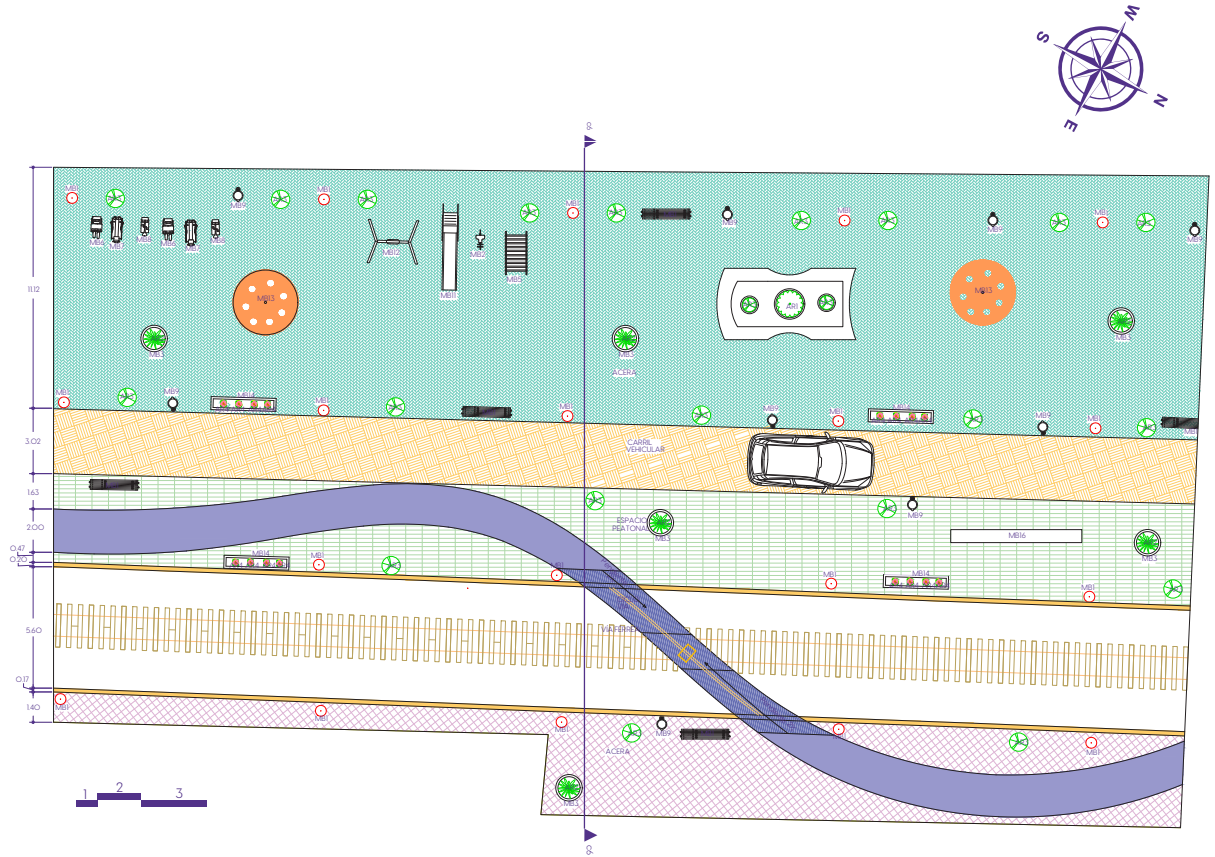
## DELIMITACIÓN DE LA ZONA 4

Planos arquitectonicos zona 4



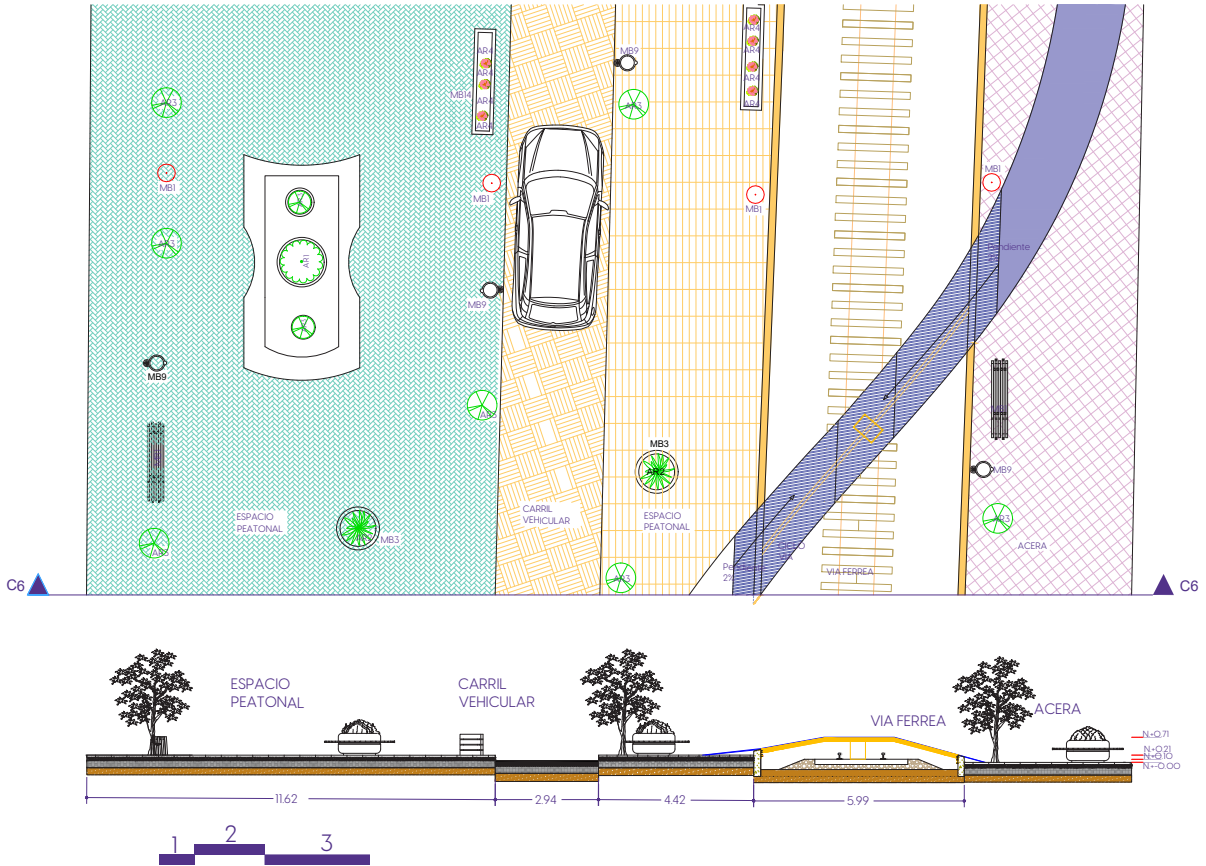
# PLANTA TIPO

Plano Arquitectonico zona 4



# CORTE C6

Corte arquitectónico zona 4



## RENDERS

Figura 53.  
Render principal de la zona 4



Figura.54.  
Render aéreo de la zona 4



Figura.55.  
Render vista de area vehicular de la zona 4

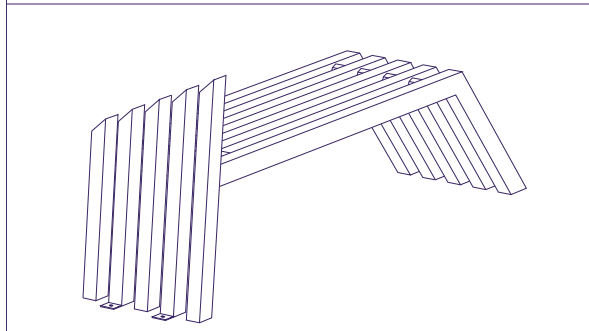
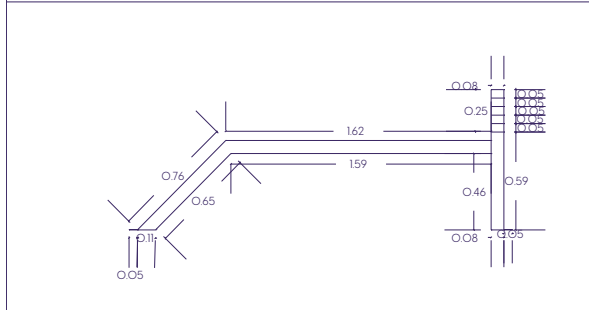
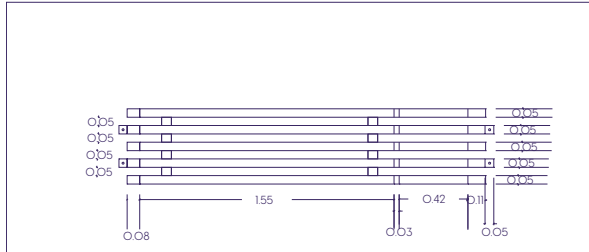


Figura.56.  
Render con vista a la liea ferrea zona 4

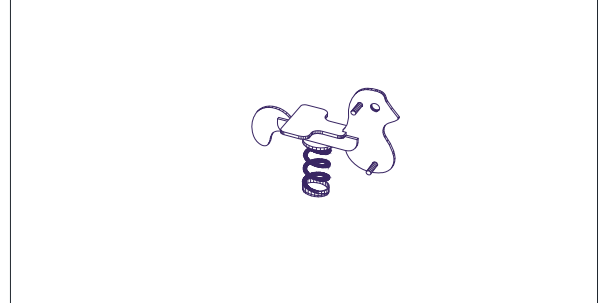
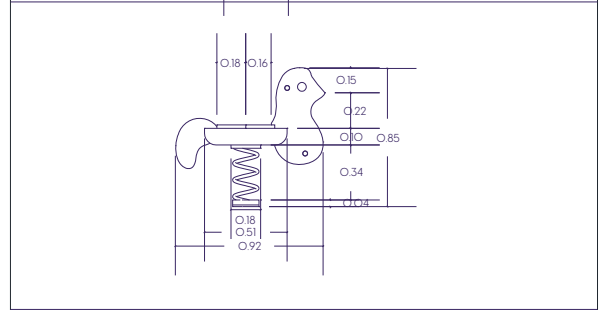
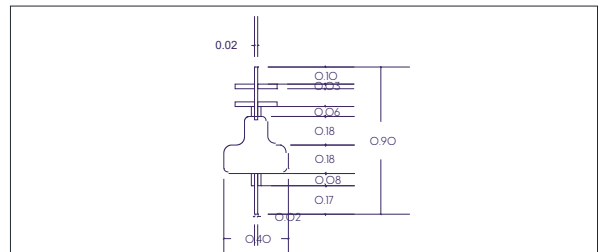


# MOBILIARIO

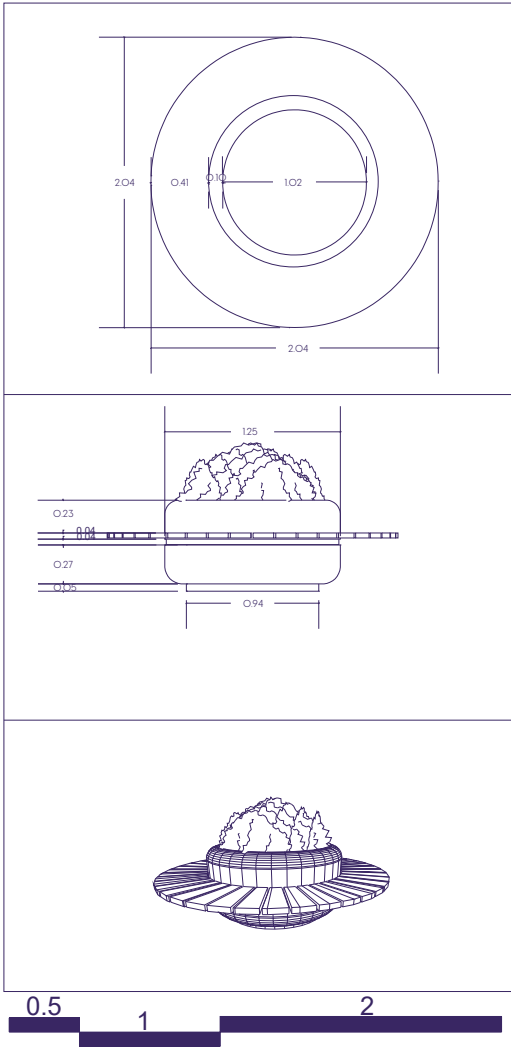
## MB1



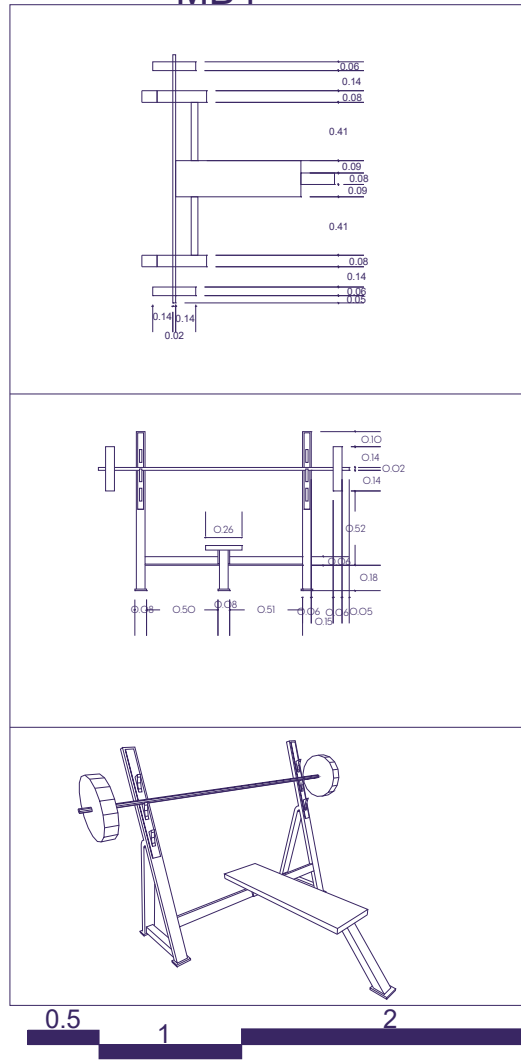
## MB2



### MB3

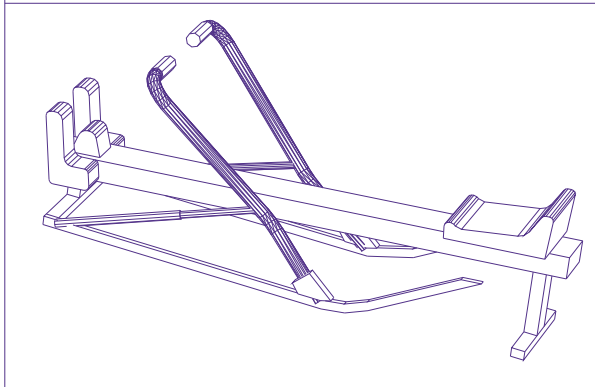
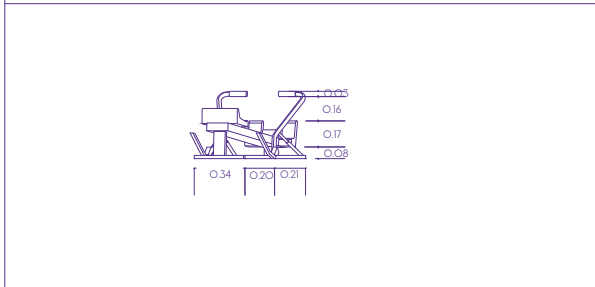
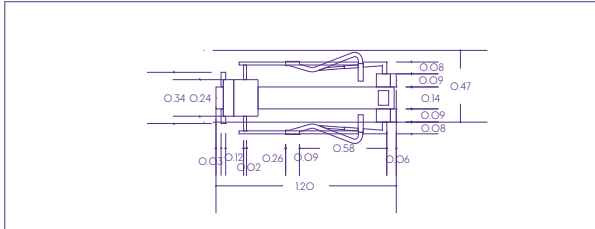


### MB4

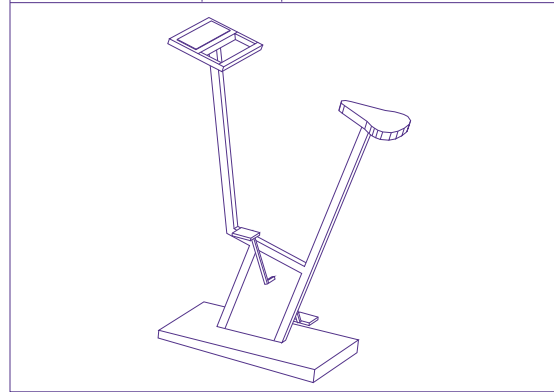
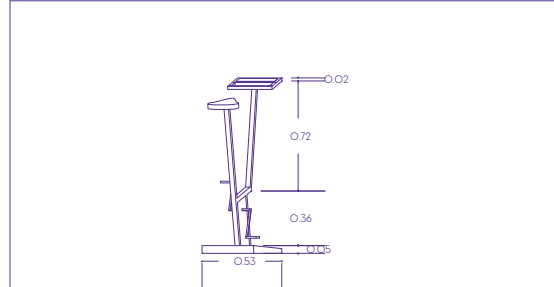
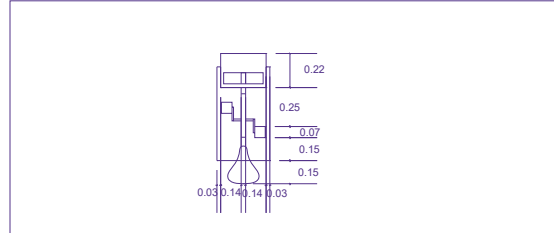




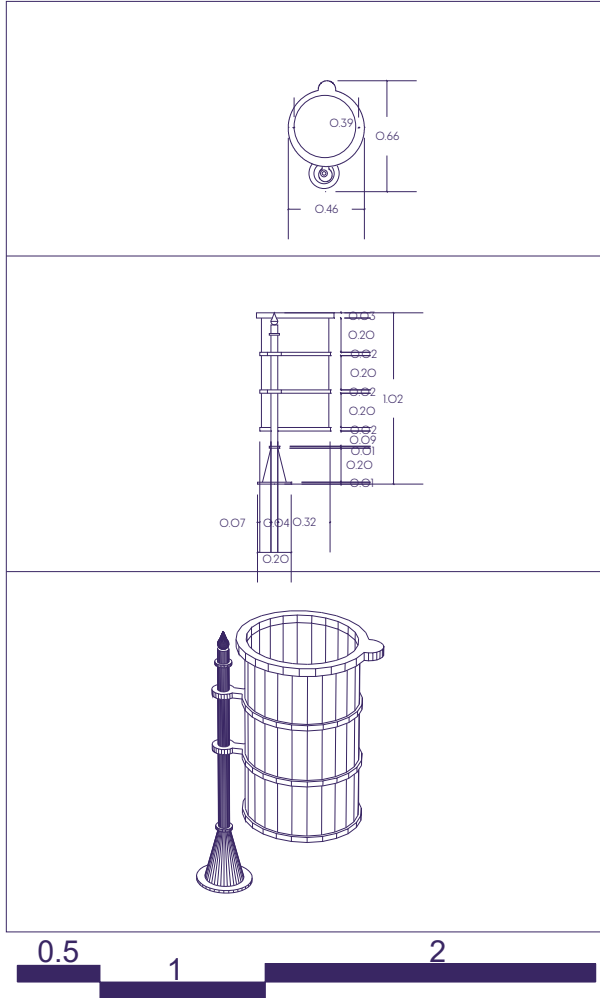
# MB7



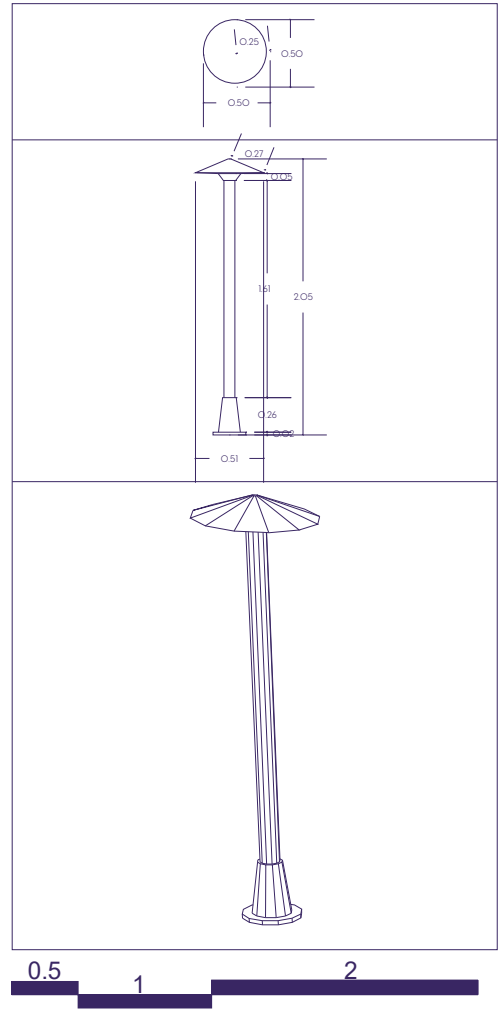
# MB8



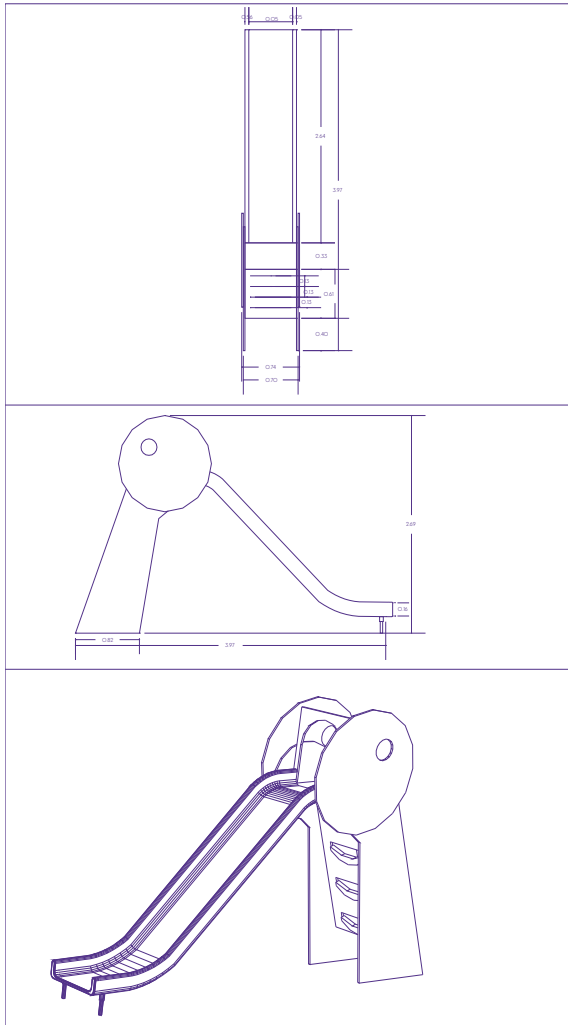
# MB9



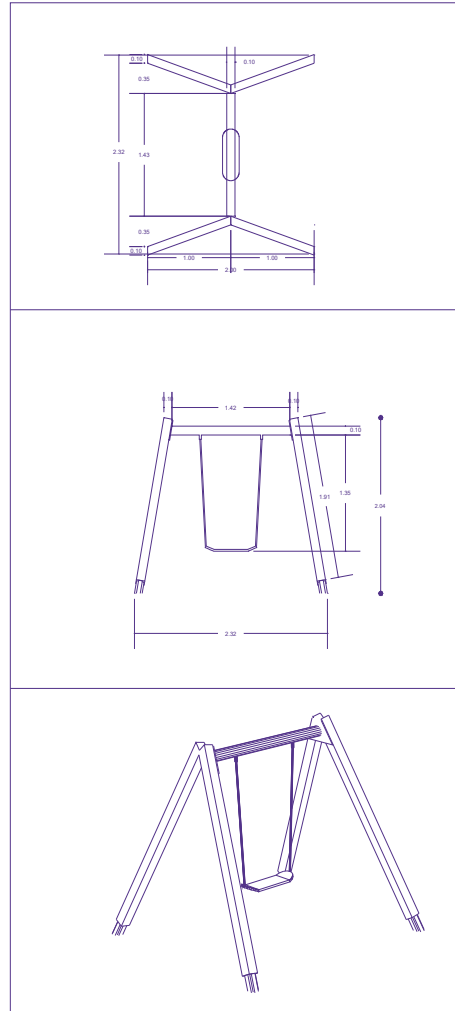
# MB10



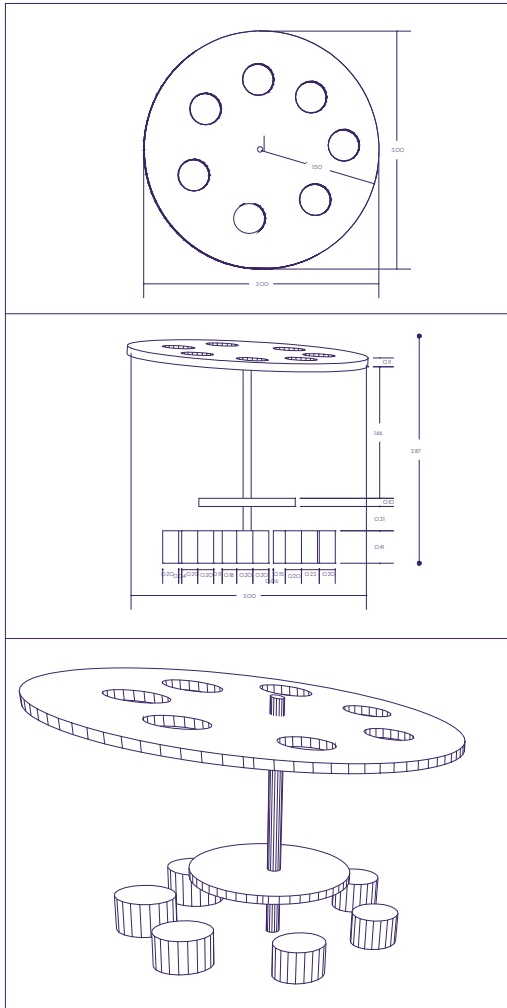
MB11



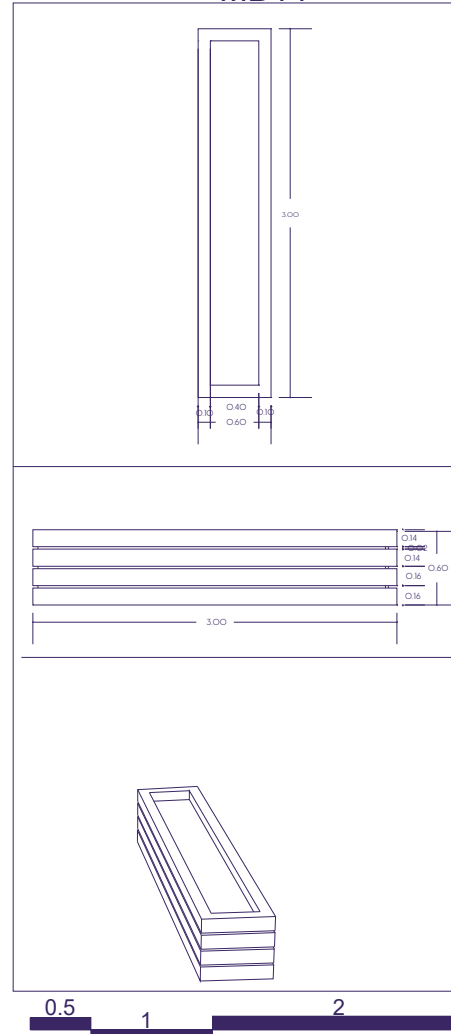
MB12



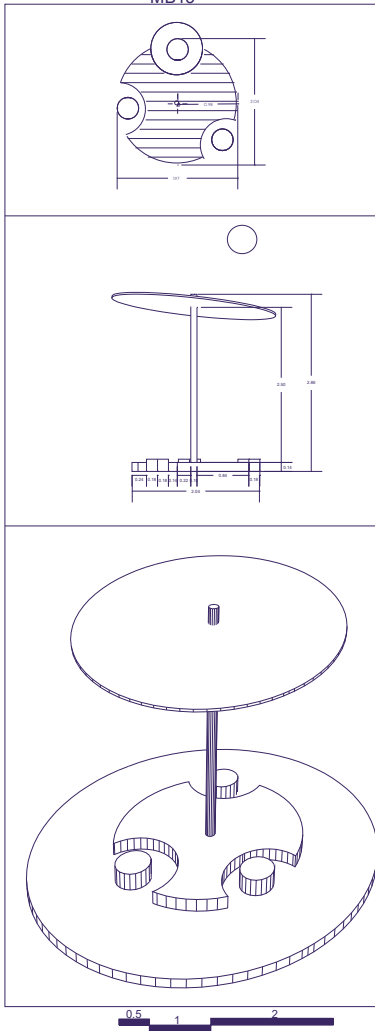
MB13



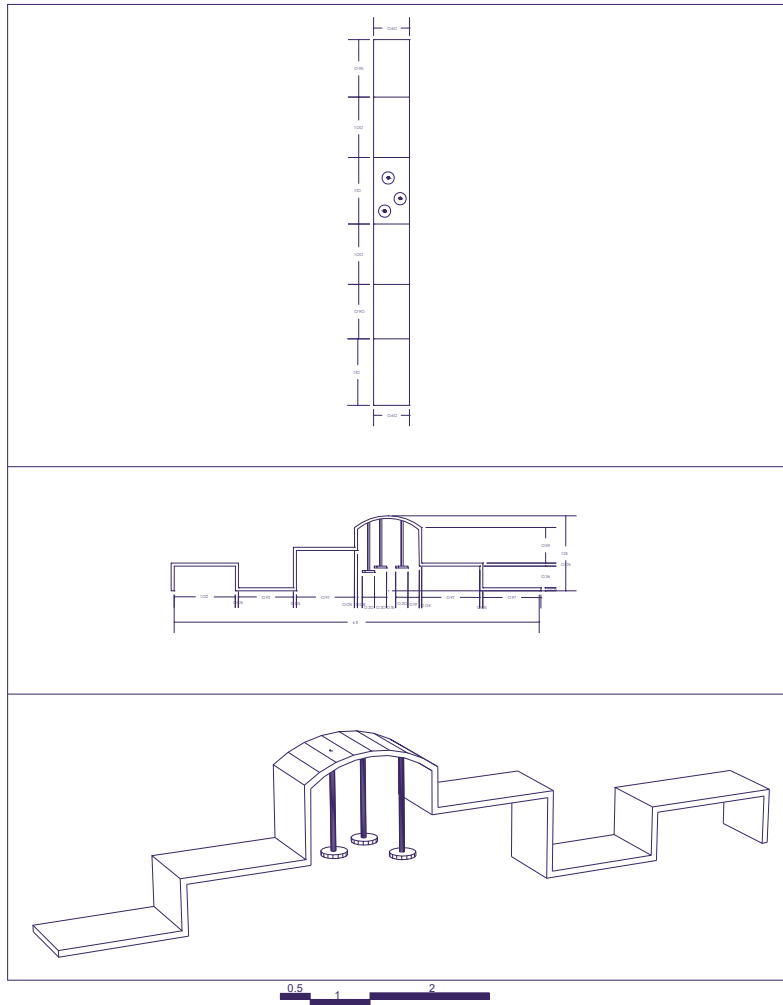
MB14



MB15



MB16



## CATALOGO DE PISOS

NOMBRE	TRAMA EN LOS PLANOS EN PLANTA	ESPECIFICACIONES	CARACTERISTICAS	DIMENSIONES	IMAGEN
ADOQUÍN GRANALLADO		<b>Adoquín prefabricado de hormigón.</b> <b>Medidas</b> 20 x 10 cm. <b>Espesores:</b> 6/8/10 cm. <b>Existen varios colores disponibles:</b> Negro,Albero,Gris,Salmón,Rojo. <b>Textura:</b> Granallada	Los adoquines granallados se caracterizan por su superficie rugosa, que permite acabarlos en una gran variedad de colores y composiciones. Además, estos adoquines pueden ser ecológicos o tener características comunes a los adoquines convencionales.		
ADOQUIN SQUARE		<b>Adoquín prefabricado de hormigón.</b> <b>Medidas</b> 30 x 30 cm. <b>Espesor:</b> 6 cm. <b>Existen varios colores disponibles:</b> Negro,Albero,Gris,Salmón,Rojo.	Adoquín Square 30 es un adoquín vibrocomprimido hecho con agregados seleccionados, tanto finos como gruesos, de piedra caliza y cemento gris blanco.		
PLACA DE CEMENTO		<b>Medidas:</b> 120cm x 240cm. <b>Espesor:</b> 6 / 8 / 10mm. <b>Tipo de bordes:</b> rectos	Se debe utilizar placas de cemento autoclavadas borde recto. Las mismas están compuestas por una mezcla homogénea de cemento, cuarzo y fibras de celulosa.		
ADOQUÍN CUADRADO		<b>Adoquín prefabricado de hormigón.</b> <b>Medidas</b> 30x 30 cm. <b>Espesores:</b> 6/8/10 cm. Existen varios colores disponibles: Negro,Albero,Gris,Salmón,Rojo. <b>Textura:</b> Granallada	Conocido como CUADRADO 6X30X30 este adoquín es ideal para áreas peatonales donde circulen personas discapacitadas, parqueaderos de tráfico liviano, garajes y patios comunes de domicilios.		

## VEGETACIÓN

**NOMBRE CIENTIFICO:** BULNESIA ARBOREA(VERA)

**ORIGEN:** Sudamerica



**CODIGO**  
AR1



**ESPECIFICACIONES:**

CRECIMIENTO : LENTO  
DURABILIDAD: LARGA  
USO: ORNAMENTAL, PARQUES Y JARDINES



**REPRODUCCIÓN**

MEDIANTE SEMILLA  
FRUTO: MADURO DIVIDIDO EN 5 FOLICULOS  
ALADOS



**ALTURA:** 5 A 10 M  
**TRONCO:** RECTO



**COPA:** ANCHA EN FORMA DE  
PARAGUAS Y REDEDONDEADA

**NOMBRE CIENTIFICO:** CATHARANTHUS ROSEA

**ORIGEN:** MADAGASCAR



**CODIGO**  
AR2



**ESPECIFICACIONES:**

CRECIMIENTO : RAPIDO Y ADAPTABLE A  
DIFERENTES CLIMAS  
DURABILIDAD: LARGO PLAZO  
USO: ORNAMENTAL, PARQUES Y JARDINES.



**REPRODUCCIÓN**

MEDIANTE SEMILLAS DE MANERA ESPONTANEA



**ALTURA:** 20 A 60 CM  
**TRONCO:** IRREGUALR



**RAIZ:** SUPERFICIAL



**NOMBRE CIENTIFICO:** ULMUS MINOR UMBRACULIFERA

**ORIGEN:** EUROPA, NORTE Y OESTE DE ASIA



**CODIGO**  
AR3



**ESPECIFICACIONES:**  
CRECIMIENTO : MEDIANO  
DURABILIDAD: LARGA  
USO: PARQUES



**REPRODUCCIÓN**  
MEDIANTE SEMILLA



**ALTURA:** 4 A 6 M  
**TRONCO:** RECTO



**COPA:** REDEDONDEADA



**NOMBRE CIENTIFICO:** EUPHORBIA MILII

**ORIGEN:** MADAGASCAR



**CODIGO**  
AR4



**ESPECIFICACIONES:**  
CRECIMIENTO : MEDIANO  
DURABILIDAD: LARGA  
USO: PARQUES



**REPRODUCCIÓN**  
MEDIANTE SEMILLA



**ALTURA:** 10 A 15 CM



**RAIZ:** SUPERFICIAL



## CONCLUSIONES

La investigación realizada permitió alcanzar los objetivos planteados, aportando una comprensión integral y estratégica para mejorar el espacio público. En primer lugar, se realizó un diagnóstico del contexto y se analizaron las condiciones intrínsecas del lugar de estudio a través del análisis documental, la observación y las entrevistas. Esto permitió caracterizar adecuadamente el área en cuestión, que se diversifica en cuatro zonas debido a las características del entorno: usos del suelo, retiros de las viviendas, pendientes e instalaciones.

En segundo lugar, el análisis de las referencias del proyecto, a través de la revisión documental, proporcionó valiosas pautas de diseño urbano que resultaron esenciales para orientar las propuestas de mejora, tales como mobiliario urbano, arbolado adecuado y pavimentos. Además, se hizo hincapié en la aportación de referencias que proporcionaron ideas para la zonificación de áreas por sus cualidades, la integración de áreas degradadas y, principalmente, en la búsqueda de un concepto para implementar la propuesta de investigación.

Finalmente, se establecieron estrategias urbanas apropiadas para lograr una efectiva repotenciación del espacio, utilizando el diseño participativo a través de la observación y encuestas. Esta metodología participativa no sólo garantiza la pertinencia de las intervenciones propuestas, sino que también fomenta el sentido de pertenencia y apropiación entre los usuarios del espacio público, promoviendo un sentido de pertenencia entre los usuarios del espacio público.

## RECOMENDACIONES

Se recomienda continuar con este proceso participativo de investigación y diseño, garantizando que se realicen evaluaciones periódicas y los ajustes necesarios para responder a las necesidades cambiantes de la comunidad. Es esencial implicar a los habitantes y usuarios del espacio público en todas las fases del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución y el mantenimiento. Además, se sugiere implementar programas educativos y de concienciación sobre la importancia del espacio público y su cuidado, así como la búsqueda de financiación y apoyo institucional para garantizar la sostenibilidad a largo plazo y el éxito de las intervenciones propuestas. Esta estrategia no sólo mejorará el entorno urbano, sino que también fortalecerá el tejido social y la calidad de vida de la comunidad.



# CAPÍTULO 6

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

# CAPÍTULO



Arroyo, J. (2020). Espacio Público Entre Desplazamiento (1st ed.). unl. <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/248310/1/Espacio-Publico.pdf>

Braudel, F. (2006). La larga duración. [https://d1wqtxtslxzle7.cloudfront.net/35733596/55577153-La-Larga-Duracion-Fernand-Braudel\\_articulo-libre.pdf?1416997055=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLa\\_larga\\_duracion.pdf&Expires=1697908062&Signature=ga5PulvZJisBCqLkKD-Fo-FjKW-ajW2-vWm](https://d1wqtxtslxzle7.cloudfront.net/35733596/55577153-La-Larga-Duracion-Fernand-Braudel_articulo-libre.pdf?1416997055=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLa_larga_duracion.pdf&Expires=1697908062&Signature=ga5PulvZJisBCqLkKD-Fo-FjKW-ajW2-vWm)

Campo, A. (2023, June 3). BCN MAD. Alberto Campo Baeza. Retrieved November 9, 2023, from <https://www.campo-baeza.com/wp-content/uploads/2023/06/2023-ACB-7-LECCIONES-DE-ARQUITECTURA-VERSION-DIGITAL-CON-ENLACES-WEB-1.pdf>

Carrión, F., Ziccardi, A., & Borja, J. (2019). Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina (F. Carrión, M. C. Dammert Guardia, & D. G. Dammert G., Eds.). IFEA, Instituto Francés de Estudios Andinos. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/151182-opac>

Castello, A. (2019, 01 27). Estado de la planificación es-

tratégica y la figura del planner en España. Los insights como concepto creativo. *Mediterranea*, 10(2). file:///C:/Users/Pc-asus/Downloads/Dialnet-EstadoDeLaPlanificacionEstrategicaYLaFiguraDelPlan-6982597.pdf

Castillo, L. (2005). Analisis documental. In (p. 18). <https://www.uves/macac/T5.pdf>

Chamorro, A. (2019). Vías. In *Gestión De Infraestructura Vial 3Ed.* (3rd ed., p. 742). Alfa Omega U.C Chile. <https://www.alpha-editorial.com/Papel/9789587785074/Gesti%C3%B3n+De+Infraestructura+Vial+3Ed>

Conecta Bidasoa. (2022, July 30). Adif avanza en la estación que consolidará a Irun como referente de movilidad sostenible y contribuirá a su regeneración urbana. CONECTA BIDASOA. Retrieved October 23, 2023, from <https://conectabidasoa.com/adif-avanza-en-la-estacion-que-consolidara-a-irun-como-referente-de-movilidad-sostenible-y-contribuira-a-su-regeneracion-urbana>

COOTAD. (2010). CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION. lexis. [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)

EOS. (2021, June 17). Aumento de la equidad en los espacios verdes de la ciudad. Eos.org. Retrieved October 30, 2023, from <https://eos.org/features/growing-equity-in-city-green-space-spanish>

Ferrovial. (2023). Movilidad urbana: qué es, tipos y proyectos. Ferrovial. Retrieved October 28, 2023, from <https://www.ferrovial.com/es/recursos/movilidad/>

Frances, F. J., Alaminos, A., Penalva, C., & Santacreu, O. (2015). La investigación participativa: métodos y técnicas. Pyclos. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/23455/1/Libro%20LA%20INVESTIGACION%20PARTICIPATIVA%20repositorio.pdf>

Hidalgo, D., & Arcos, A. (2018). Diseño Participativo como Instrumento para Fomentar la Enseñanza Experimental de Estudiantes de Arquitectura (Vol. 24).

Hinojosa, J. A. (2022). Cuadernos de Arquitectura y Asuntos Urbanos (12th ed.). LATINDEX. <http://cuadernos.uanl.mx/>

INPC. (2020). seguimiento a bienes patrimoniales de Ferrocarriles del Ecuador. <https://www.patrimoniocultural.gob.ec/inpc-da-seguimiento-a-bienes-patrimoniales-de-ferrocarriles-del-ecuador/#:~:text=Cabe%20adem%C3%A1s%20recordar%20que%20la,y%20cuidado%20de%20los%20bienes>

LOOTUGS. (2016). LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE SUELO. [https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Documento\\_Ley\\_Org%C3%A1nica\\_ordenamiento\\_territorial\\_uso\\_gesti%C3%B3n\\_suelo.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Documento_Ley_Org%C3%A1nica_ordenamiento_territorial_uso_gesti%C3%B3n_suelo.pdf)

Mariana, E. (2012). Cuadernos de Vivienda y Urbanismo (10th ed., Vol. 5). <https://www.redalyc.org/pdf/6297/629768826002.pdf>

Mata, A. (2017, September 4). 4.800 kilómetros de vía ferroviaria 'fantasma' | Economía | EL MUNDO. El Mundo. Retrieved October 23, 2023, from <https://www.elmundo.es/economia/2017/09/04/59ac4ad5e2704e11478b45a4.html>

Medio Ambiente y Desarrollo. (n.d.). repositorio.cepal.org. Retrieved October 23, 2023, from <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/d161c17d-7e03-46f6-8259-004da2d25fae/content>

Ministerio de Fomento. (2019, March 9). Las infraestructuras ferroviarias. Retrieved October 23, 2023, from <https://www.boe.es/eli/es/rd/2004/12/30/2387/dof/spa/pdf>

Muñoz, J. L. (2013, June 26). El diseño social: definiciones - FOROALFA. foroalfa. Retrieved November 10, 2023, from <https://foroalfa.org/articulos/el-diseno-social-definiciones>

ONU Habitat. (2016). Regeneración Urbana. 5

Palermo. (2015, Agosto 3). El espacio público es el escenario de la interacción social que congrega funciones materiales y tangibles, en tanto es el sopo. Universidad de Palermo. Retrieved October 28, 2023, from [https://www.palermo.edu/Archivos\\_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio\\_urbano.pdf](https://www.palermo.edu/Archivos_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio_urbano.pdf)

Plan de Uso y Gestion de Suelo (56th ed.). (2022). [https://gadambato-my.sharepoint.com/personal/gadmaapps\\_ambato\\_gob\\_ec/\\_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fgadmaapps%5Fambato%5Fgob%5Fec%2FDocuments%2FArchivos%20WEB2021%2FO2%5FComponente%20Urban%C3%ADstico%5F24%5FO6%5F21%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fga](https://gadambato-my.sharepoint.com/personal/gadmaapps_ambato_gob_ec/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fgadmaapps%5Fambato%5Fgob%5Fec%2FDocuments%2FArchivos%20WEB2021%2FO2%5FComponente%20Urban%C3%ADstico%5F24%5FO6%5F21%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fga)

Rodriguez, I., Álvarez, L., & Díez, A. (2023). Planeamiento y regeneración urbana: la articulación entre políticas urbanísticas y sectoriales como respuesta a los retos urbanos (Vol. 217).

Salvo, V. d. (2019). Diseño y Sociedad Teorías y Definiciones (Vol. 14). <https://revistas.uma.es/index.php/idisen/article/download/7078/6579/>

Santibañez, D. (2017). Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca / Gaeta-Springall arquitectos. archdaily. <https://www.archdaily.cl/cl/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>

Scioteca. (2011). Desarrollo urbano y movilidad en Améri-

ca Latina. Corporación Andina de Fomento. <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/419/omu.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial. (2018, December 19). Gestión de infraestructura vial y cierre de vías I. Alcaldía de Barranquilla. Retrieved October 23, 2023, from <https://barranquilla.gov.co/transito/oficina-de-gestion-del-transito/gestion-de-infraestructura-vial-y-cierre-de-vias>

Serrano, R. O. (2018). Movilidad y Espacio Público Reflexiones, métodos y contextos (1st ed.). DGP Editores, SAS. [https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB\\_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico\\_17OCT.pdf](https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf)

Teran, F. d. (2018). Arquitectura y Urbanismo (2nd ed.). [https://oa.upm.es/11257/1/arquitecturayurbanismo\\_2.pdf](https://oa.upm.es/11257/1/arquitecturayurbanismo_2.pdf)

Torres, W. (2022, January 18). La concesión del ferrocarril ecuatoriano se aplaza para 2023. Primicias. Retrieved October 23, 2023, from <https://www.primicias.ec/noticias/economia/concesion-ferrocarril-ecuatoriano-mantenimiento-presupuesto/>

U. Azuay. (2021, diciembre). Universidad verdad 79. CORREDORES URBANOS COMO CONECTORES DE VIDA PÚBLICA. DIAGNÓSTICO DE LOS CORREDORES URBANOS CENTRALES EN LA AVENIDA 24 DE MAYO, AZOGUES, 79, 30. file:///C:/Users/Pc-asus/Downloads/uazuay-Universidad-Verdad-79-O5.pdf

Universidad del oriente. (2014). Arquitectura multifuncional. Arquitectura funcional, 4. <https://www.studocu.com/es-mx/document/universidad-de-oriente-mexico/endocrinologia/que-es-la-arquitectura-multifuncional/4606127>

Urrieta García, S. (2018). Espacio público: de la memoria urbana al proyecto local (1st ed.). Instituto Politécnico Nacional. <https://www.ipn.mx/assets/files/bibliotecas-publicaciones/docs/publicaciones/libros/sa-espacio-publico.pdf>

Wordpress. (n.d.). Fichas de Contenido – INVESTIGACIÓN. INVESTIGACIÓN. Retrieved November 24, 2023, from <https://investigacionuaehpreparatorianumerouno.wordpress.com/>

unidad-ii-introduccion-a-la-investigacion/fichas-de-contenido/

Ximena Ocampo. (n.d.). #CalleEjemplar. dérive LAB. Retrieved November 9, 2023, from <https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/Toolkit-CE-c.pdf>

Segovia, O., & Dascal, G. (Eds.). (2000). Espacio público, participación y ciudadanía. Ediciones SUR.

Serrano, R. O. (2018). MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO (Primera ed.). DGP Editores, SAS.

Weather Spark. (n.d.). El clima en Ambato, el tiempo por mes, temperatura promedio (Ecuador). Weather Spark. Retrieved December 20, 2023, from <https://es.weatherspark.com/y/20027/Clima-promedio-en-Ambato-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o#Figures-WindDirection>



Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato

Perfil de entrevista 1

**Datos generales de la ficha**

Fotografía

Nombre:

**Objetivo de la entrevista**

**Aportaciones de la entrevista**

**Guion de entrevista**

**Pregunta 1. ¿cuál es la situación de la red ferroviaria actualmente?**

Respuesta:

**Pregunta 2 ¿Está considerada la planificación local o planes locales sobre la red ferroviaria?**

Respuesta:

**Pregunta 3. De manera general, ¿cuál es la problemática respecto a los sectores o barrios por donde cruza la red ferroviaria?**

Respuesta:

**Pregunta 4. ¿Desde tu punto de vista, ¿qué se puede decir del espacio público adyacente a la red ferroviaria?**

Respuesta:

**Pregunta 5. ¿Desde su cargo actual usted conoce o se ha desarrollado una mesa de trabajo para estas zonas?**

Respuesta:

Anexo : Tabla de elaboracion Propia

---

Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato

Perfil de entrevista 2

Fotografía

Datos generales de la ficha

Nombre:

---

Objetivo de la entrevista

---

Aportaciones de la entrevista

---

Guion de entrevista

**Pregunta 1:** Como primera pregunta, en el 2008 se declaró bien patrimonial del Estado la red ferroviaria como monumento civil y patrimonio histórico testimonial simbólico, compuesta por los terminales, estaciones, túneles, puentes y sedes de alojamiento que intervinieron en el trazado de la línea férrea.

**¿Usted conoce o existe algún elemento más que en el momento no se consideró o que no se dio a conocer?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 2.** Según el GAD municipal de Ambato, sus representantes, ellos no tienen ningún tipo de autorización o planificación según el mejoramiento de las áreas de retiro que se presentan en la junta a la red ferroviaria.

**¿Cuál es el fin de estos retiros y por qué se deben cumplir estos lineamientos a nivel nacional?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 3.** En algunos puntos de aquí de la ciudad sucede que hay aperturas al acceso al vehículo, se han pavimentado algunos puntos y en cambio en otros puntos se encuentran con abandonados y también se encuentran con malezas, como se puede conocer. Entonces la pregunta sería, según lo mencionado **¿se puede realizar alguna propuesta de regeneración de este tramo o de estos espacios urbanos de una manera adecuada?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 4.** Hoy en día está a cargo de la red ferroviaria al ministerio de transporte, la pregunta es **¿A qué otras instancias gubernamentales es competente hacerle participar en un proyecto de regeneración urbana adyacente a estos espacios?**

---

**Respuesta:**

---

**Pregunta 5.** Por último, **¿cuáles crees que son los elementos principales que se deben tomar en cuenta para considerar este proyecto de regeneración?**

---

**Respuesta:**

---

Anexo : Tabla de elaboracion Propia

---

Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato

---

Perfil de entrevista 3

**Fotografía**

**Datos generales de la ficha**

**Nombre:**

---

**Objetivo de la entrevista**

---

---

**Aportaciones de la entrevista**

---

---

**Guion de entrevista**

---

**Pregunta 1. Como primera pregunta, ¿cuál es la situación de la red ferroviaria actualmente?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 2. De manera general, ¿cuál sería la problemática respecto a los sectores o por cuál recorre la línea férrea?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 3. Con respecto al espacio público, para el peatón o para los que conviven con esos espacios, ¿qué nos puede decir que son de alto riesgo, de bajo riesgo, que existe algún tipo de alumbrado público, por ejemplo?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 4. Según tenía conocimiento, según la consultoría que ustedes están realizando, ¿existe alguna planificación a futuro? ¿Cuáles son los planes que se destinan para esos puntos en la línea férrea? ¿Cuáles son los planes que se destinan para esos puntos en la línea férrea?**

**Respuesta:**

---

**Pregunta 5. Con respecto a esa consultoría, ¿se ha tomado en cuenta a las personas que están en la línea férrea? ¿A las personas que conviven el día a día con eso, con decir, con la inseguridad o con cualquier tipo de problema que existe ahí?**

---



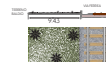
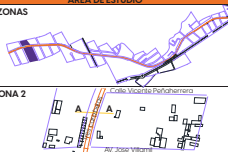

**Respuesta:**



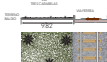







Anexo : Tabla de elaboracion Propia



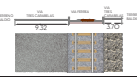
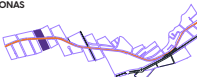
<b>Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato</b>		<b>Perfil de entrevista 4</b>
<b>Fotografía</b>	<b>Datos generales de la ficha</b> <b>Nombre:</b>	
<b>Objetivo de la entrevista</b>		
<b>Aportaciones de la entrevista</b>		
<b>Guion de entrevista</b>		
<b>Pregunta 1. ¿Cómo describiría los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto?</b>		
<b>Respuesta:</b>		
<b>Pregunta 2. ¿Qué problemas sociales cree que existen en los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto, sus alrededores y en la parroquia en general?</b>		
<b>Respuesta:</b>		
<b>Pregunta 3. ¿Sabe usted de algún proyecto que se haya querido realizar, se haya realizado o se vaya a realizar a futuro en estos espacios públicos?</b>		
<b>Respuesta:</b>		
<b>Pregunta 4. ¿Existe alguna organización barrial o dirigentes que coordinen y divulguen las decisiones de los ciudadanos sobre las obras que se deben de construir en Huachi Loreto?</b>		
<b>Respuesta:</b>		
<b>Pregunta 5. ¿Qué considera necesario que se implemente o construya en los espacios públicos adyacentes al tramo de la red ferroviaria en Huachi Loreto?</b>		
<b>Respuesta:</b>		



Proyecto					Universidad Indoamérica				
Proyecto: PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.									
INFORMACIÓN GENERAL					IMAGEN GENERAL				
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA					
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge					
Calle Secundaria		Tres Carabellas							
Coordenadas	x=781187'S		y=7893702'ZW						
PERFIL URBANO					CORTE AA				
ÁREA DE ESTUDIO					USO DE SUELO				
					Mista Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B				
ZONAS					ACTIVIDADES URBANAS				
ZONA 1 					Actividad Obligatorias No se presentan estas actividades para las personas que visitan los autos a diario.				
ZONA 2 					Actividad Obligatorias No se presenta estas actividades en esta zona.				
VEGETACIÓN					ACTIVIDADES RECREATIVAS				
Clasificación Tamaño Matas x Arbustos Árboles Otros					No se presenta estas actividades en esta zona.				
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA					ACTIVIDADES SOCIALES				
Estilos de viviendas: Renacentista x Moderna x					No se genera un parqueadero para las personas que asisten a realizar compras dentro del mercado mayorista.				
ESTILOS DE VIVIENDAS					FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS				
Renacentista x Moderna x Piedra x Grava x Semáforo x Postes de alumbrado x P. Bus Agua Potable x									
SERVICIOS BÁSICOS					VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA				
Electricidad x Alcantarillado x					Régimen de propiedades: Herencia Reses Religioso Comunal Pertenos Sujeción Durmiente Nacional x Balastro Buena				
TPOLOGIA Y USO					ESTADO DE CONSERVACION				
Arquitectura: Sub Categoría: Abandono Parcial x Categoría: Abandono Total x Institucional x Militar Comercial Industrial Agrícola Turismo x					Estado de conservación: Buena Buena Buena Buena Buena Buena Buena Buena				
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA				
Erupciones V Inundaciones V Sismos V Factores de origen antropico: Incendios Explosiones Contaminación Usurario Urbano Zona Turguizada Edificio Turguizada									
Deslizamientos Faltas Geológicas Otros Falta de Mantenimiento Abandono A A A A A					Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe indicios de basura y también de intervenciones por parte de los moradores.				


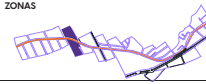


Proyecto					Universidad Indoamérica				
Proyecto: PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.									
INFORMACIÓN GENERAL					IMAGEN GENERAL				
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA					
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge					
Calle Secundaria		Tres Carabellas							
Coordenadas	x=781087'S		y=7893702'ZW						
PERFIL URBANO					CORTE AA				
ÁREA DE ESTUDIO					USO DE SUELO				
					Mista Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B				
ZONAS					ACTIVIDADES URBANAS				
ZONA 1 					Actividad Obligatorias No se presenta estas actividades en esta zona.				
ZONA 2 					Actividad Obligatorias No se presenta estas actividades en esta zona.				
VEGETACIÓN					ACTIVIDADES RECREATIVAS				
Clasificación Tamaño Matas x Arbustos Árboles Otros					No se presenta estas actividades en esta zona.				
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA					ACTIVIDADES SOCIALES				
Estilos de viviendas: Renacentista x Moderna x					No se genera un parqueadero para las personas que asisten a realizar compras dentro del mercado mayorista.				
ESTILOS DE VIVIENDAS					FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS				
Renacentista x Moderna x Piedra x Grava x Semáforo x Postes de alumbrado x P. Bus Agua Potable x									
SERVICIOS BÁSICOS					VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA				
Electricidad x Alcantarillado x					Régimen de propiedades: Herencia Reses Religioso Comunal Pertenos Sujeción Durmiente Nacional x Balastro Buena				
TPOLOGIA Y USO					ESTADO DE CONSERVACION				
Arquitectura: Sub Categoría: Abandono Parcial x Categoría: Abandono Total x Institucional x Militar Comercial Industrial Agrícola Turismo x					Estado de conservación: Buena Buena Buena Buena Buena Buena Buena Buena				
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA				
Erupciones V Inundaciones V Sismos V Factores de origen antropico: Incendios Explosiones Contaminación Usurario Urbano Zona Turguizada Edificio Turguizada									
Deslizamientos Faltas Geológicas Otros Falta de Mantenimiento Abandono A A A A A					Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe indicios de basura y de asentamiento de maleza.				



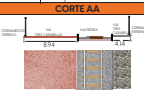
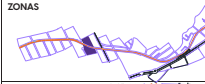


Ficha de registro del Estado Actual													
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.		 <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">3</span>										
INFORMACIÓN GENERAL													
LOCALIZACIÓN	PAÍS	PROVINCIA	CANTÓN										
Calle Principal Calle Secundaria Coordenadas	Ecuador	Tungurahua	Ambato										
		Trés Carabaldas	C. Monge										
	x: P16 06 7'S		y: 78° 37' 03 4' W										
PERFIL URBANO		CORTE AA											
													
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO											
	Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>											
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS											
ZONA 2		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>											
VEGETACIÓN		ACTIVIDADES RECREATIVAS											
Clasificación: <input type="checkbox"/> Arbustivos: <input type="checkbox"/> Árboles: <input type="checkbox"/> Otros: <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ACTIVIDADES SOCIALES											
Benettonista <input type="checkbox"/> Moderna <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
ESTILOS DE VIVIENDAS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Organismo <input type="checkbox"/> Contemporánea <input type="checkbox"/>													
TIPO DE VIA		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Piedra <input type="checkbox"/> Grava <input type="checkbox"/>													
MOBILIARIO URBANO		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Semáforo <input type="checkbox"/> Postes de alumbrado <input type="checkbox"/> P. Bus <input type="checkbox"/>													
SERVICIOS BÁSICOS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Agua Potable <input type="checkbox"/> Electricidad <input type="checkbox"/> Alcantarillado <input type="checkbox"/>													
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra invadida por la naturaleza además es de tierra la cual reduce las actividades sociales porque estos espacios no están intervenidos.													
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA													
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN									
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Abandono Total	Estatal	Municipal	Religioso	Comunal	Privado	Nacional	Herencia	Reales	Premios	Buena
Institucional	x												
Militar													
Comercial													
Industrial													
Parqueo													
Turismo													
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)													
Erupciones	V	Deslizamientos											
Inundaciones	V	Fallas Geológicas											
Sismos	V	Otros											
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO													
Incendios	A	Falta de Mantenimiento											
Explosiones		Abandono											
Contaminación	A	Intervenciones Inadecuadas											
Desarrollo Urbano	A	Falta de control											
Zona Tuzuzizado	A	Falta de control											
Edificios Tuzuzizado	A	Otros											
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe indicios de acortamiento de maleza													




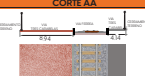




Ficha de registro del Estado Actual													
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.		 <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">4</span>										
INFORMACIÓN GENERAL													
LOCALIZACIÓN	PAÍS	PROVINCIA	CANTÓN										
Calle Principal Calle Secundaria Coordenadas	Ecuador	Tungurahua	Ambato										
		Trés Carabaldas	C. Monge										
	x: P16 06 7'S		y: 78° 37' 03 8' W										
PERFIL URBANO		CORTE AA											
													
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO											
	Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>											
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS											
ZONA 4		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>											
VEGETACIÓN		ACTIVIDADES RECREATIVAS											
Clasificación: <input type="checkbox"/> Arbustivos: <input type="checkbox"/> Árboles: <input type="checkbox"/> Otros: <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ACTIVIDADES SOCIALES											
Benettonista <input type="checkbox"/> Moderna <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
ESTILOS DE VIVIENDAS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Organismo <input type="checkbox"/> Contemporánea <input type="checkbox"/>													
TIPO DE VIA		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Piedra <input type="checkbox"/> Grava <input type="checkbox"/>													
MOBILIARIO URBANO		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Semáforo <input type="checkbox"/> Postes de alumbrado <input type="checkbox"/> P. Bus <input type="checkbox"/>													
SERVICIOS BÁSICOS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS											
Agua Potable <input type="checkbox"/> Electricidad <input type="checkbox"/> Alcantarillado <input type="checkbox"/>													
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra invadida por la naturaleza además es de tierra la cual reduce las actividades sociales porque estos espacios no están intervenidos también existe la presencia de la naturaleza la presencia del eucalipto.													
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA													
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN									
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Abandono Total	Estatal	Municipal	Religioso	Comunal	Privado	Nacional	Herencia	Reales	Premios	Buena
Institucional	x												
Militar													
Comercial													
Industrial													
Parqueo													
Turismo													
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)													
Erupciones	V	Deslizamientos											
Inundaciones	V	Fallas Geológicas											
Sismos	V	Otros											
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO													
Incendios	A	Falta de Mantenimiento											
Explosiones		Abandono											
Contaminación	A	Intervenciones Inadecuadas											
Desarrollo Urbano	A	Falta de control											
Zona Tuzuzizado	A	Falta de control											
Edificios Tuzuzizado	A	Otros											
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe acortamiento de maleza que está a orillas de la línea férrea.													

Fecha de registro del Estado Actual						
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO					
		5				
INFORMACIÓN GENERAL						
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA		
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge		
Calle Secundaria	Tres Carabelas					
Coordenadas	x=115°57'15"		y=78°37'04"1W			
PERFIL URBANO		CORTE AA				
						
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO				
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B				
ZONAS		VEGETACIÓN				
Zona 5		Clasificación   Tamaño Matas Arbustos Árboles Otros				
Calle Grajales Escobedo Calle Grajales Escobedo		No se presenta estas actividades en esta zona				
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA						
ESTILOS DE VIVIENDAS						
Renacentista		Organismo		Vernacula		
Moderna	x	Contemporánea	x	Otros		
TIPO DE VÍA						
Piedra	x	Pavimento		Tierra		
Grava		Asfalto		Otros		
MOBILIARIO URBANO						
Semáforo		Juegos		Bancas		
Postes de alumbrado	x	T. Basurera		Señalización		
P. Bus		Otros		Señalización Ferrea		
SERVICIOS BÁSICOS						
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado		
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra invadida por la naturaleza además de tierra la cual reduce las actividades sociales porque estos espacios no están intervenidos también existe la presencia de la naturaleza y presencia de arbustos y árboles en la extensión de la vía.						
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA						
TIPOLOGÍA Y USO						
ARQUITECTURA	USO ACTUAL		REGÍMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Público	Herrera	Buena	
Institucional	x	Abandono Total	Estatol	Relies	Buena	
Militar		Mantenimiento	Municipal	Comunal	Buena	
Comercial		Desuso	x	Subnacional	Buena	
Industrial		En quiebra		Otros	Buena	
Agrícola		Otros		Nacional	x	Buena
Turismo	x	Otros				
IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA						
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)						
Erupciones	V	Deslizamientos				
Inundaciones	V	Fallas Geológicas				
Sismos	V	Otros				
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO						
Incendios		Falta de Mantenimiento				
Explosiones		Abandono				
Contaminación						
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas				
Zona Turguanzada	A	Falta de control				
Edificio Turguanzado	A	Otros				
Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe el acortamiento de maleza que está a orillas de la línea ferrea.						



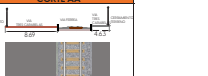


Fecha de registro del Estado Actual						
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO					
		6				
INFORMACIÓN GENERAL						
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA		
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge		
Calle Secundaria	Tres Carabelas					
Coordenadas	x=115°54'23"		y=78°37'03.9"W			
PERFIL URBANO		CORTE AA				
						
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO				
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B				
ZONAS		VEGETACIÓN				
Zona 6		Clasificación   Tamaño Matas Arbustos Árboles Otros				
Calle Grajales Escobedo Calle Grajales Escobedo		No se presenta estas actividades en esta zona				
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA						
ESTILOS DE VIVIENDAS						
Renacentista		Organismo		Vernacula		
Moderna	x	Contemporánea	x	Otros		
TIPO DE VÍA						
Piedra	x	Pavimento		Tierra		
Grava		Asfalto		Otros		
MOBILIARIO URBANO						
Semáforo		Juegos		Bancas		
Postes de alumbrado	x	T. Basurera		Señalización		
P. Bus		Otros		Señalización Ferrea		
SERVICIOS BÁSICOS						
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado		
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra invadida por la naturaleza además de tierra la cual reduce las actividades sociales porque estos espacios no están intervenidos también existe la presencia de la naturaleza y presencia del euclipto.						
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA						
TIPOLOGÍA Y USO						
ARQUITECTURA	USO ACTUAL		REGÍMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Público	Herrera	Buena	
Institucional	x	Abandono Total	Estatol	Relies	Buena	
Militar		Mantenimiento	Municipal	Comunal	Buena	
Comercial		Desuso	x	Subnacional	Buena	
Industrial		En quiebra		Otros	Buena	
Agrícola		Otros		Nacional	x	Buena
Turismo	x	Otros				
IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA						
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)						
Erupciones	V	Deslizamientos				
Inundaciones	V	Fallas Geológicas				
Sismos	V	Otros				
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO						
Incendios		Falta de Mantenimiento				
Explosiones		Abandono				
Contaminación						
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas				
Zona Turguanzada	A	Falta de control				
Edificio Turguanzado	A	Otros				
Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en un buen estado.						




Ficha de registro del Estado Actual																																																
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONJE, CANTÓN AMBATO				7																																											
INFORMACIÓN GENERAL																																																
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA																																												
Calle Principal	Ecuador	Lungurahua	Ambato	C. Monje																																												
Calle Secundaria	Tres Carabobas																																															
Coordenadas	x: P1549.3'S		y: 78°37'02.2'W																																													
PERFIL URBANO		CORTE AA																																														
																																																
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO																																														
		<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td>x</td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td></td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A	x	Múltiple B																																	
Mixto																																																
Baja Densidad																																																
Alta Densidad																																																
Comercio																																																
Múltiple A	x																																															
Múltiple B																																																
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS																																														
ZONA 7		<p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES OBLIGATORIAS</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES RECREATIVAS</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p>																																														
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ESTILOS DE VIVIENDAS																																														
<table border="1"> <tr><th>Renacentista</th><td></td><th>Organismo</th><td></td><th>Vernácula</th><td></td></tr> <tr><th>Moderna</th><td>x</td><th>Contemporánea</th><td>x</td><th>Otros</th><td></td></tr> <tr><th>Piedra</th><td>x</td><th>Pavimento</th><td></td><th>Tierra</th><td>x</td></tr> <tr><th>Grava</th><td></td><th>Asfalto</th><td></td><th>Otros</th><td>x</td></tr> </table>		Renacentista		Organismo		Vernácula		Moderna	x	Contemporánea	x	Otros		Piedra	x	Pavimento		Tierra	x	Grava		Asfalto		Otros	x	<table border="1"> <tr><th>Arquitectónico</th><td></td><th>Tamaño</th><td></td></tr> <tr><th>Masivos</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Arbustos</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Arboles</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Otros</th><td></td><th>Maleza</th><td></td></tr> </table>			Arquitectónico		Tamaño		Masivos		Medios		Arbustos		Medios		Arboles		Medios		Otros		Maleza	
Renacentista		Organismo		Vernácula																																												
Moderna	x	Contemporánea	x	Otros																																												
Piedra	x	Pavimento		Tierra	x																																											
Grava		Asfalto		Otros	x																																											
Arquitectónico		Tamaño																																														
Masivos		Medios																																														
Arbustos		Medios																																														
Arboles		Medios																																														
Otros		Maleza																																														
SERVICIOS BÁSICOS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS																																														
<table border="1"> <tr><th>Agua Potable</th><td>x</td><th>Electricidad</th><td>x</td><th>Acomodamiento</th><td>x</td></tr> </table>		Agua Potable	x	Electricidad	x	Acomodamiento	x																																									
Agua Potable	x	Electricidad	x	Acomodamiento	x																																											
<p>Conclusiones u observaciones la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra simplemete en base de tierra generando un mal estado en las vías por que no existe los desfoges de agua lluvia adecuada.</p>																																																
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA																																																
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN																																												
Arquitectura	Uso Actual	Regimen	Propiedad	Estado																																												
Sub-Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Estatal	Herrera Buena																																												
Institucional	Mantenimiento	Abandono Total	Municipal	Rieles Buena																																												
Militar	Mantenimiento	Militar	Privado	Pernos Buena																																												
Comercial	Desuso	Gubnramiento	Otros	Sujección Buena																																												
Industrial	En quiebra	Naciona	Otros	Durimente Buena																																												
Agrícola	Otros			Reastro Buena																																												
Turismo	x																																															
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)																																																
Erupciones	V	Deslizamientos																																														
Inundaciones	V	Fallas Geológicas																																														
Sismos	V	Otros																																														
FACTORES DE ORIGEN ANTROPICO																																																
Incendios	A	Falta de Mantenimiento	A																																													
Explosiones	A	Abandono																																														
Contaminación	A																																															
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas																																														
Zona Turinizada	A	Falta de control	A																																													
Edificio Turinizado	A	Otros																																														
<p>Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe acenamiento de maleza que esta a orillas de la línea ferrea</p>																																																
																																																

Ficha de registro del Estado Actual																																																
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONJE, CANTÓN AMBATO				8																																											
INFORMACIÓN GENERAL																																																
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA																																												
Calle Principal	Ecuador	Lungurahua	Ambato	C. Monje																																												
Calle Secundaria	Tres Carabobas																																															
Coordenadas	x: P1545.2'S		y: 78°37'01.3'W																																													
PERFIL URBANO		CORTE AA																																														
																																																
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO																																														
		<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td>x</td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td></td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A	x	Múltiple B																																	
Mixto																																																
Baja Densidad																																																
Alta Densidad																																																
Comercio																																																
Múltiple A	x																																															
Múltiple B																																																
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS																																														
ZONA 8		<p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES OBLIGATORIAS</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES RECREATIVAS</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p> <p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Nose presenta estas actividades en esta zona</p>																																														
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ESTILOS DE VIVIENDAS																																														
<table border="1"> <tr><th>Renacentista</th><td></td><th>Organismo</th><td></td><th>Vernácula</th><td></td></tr> <tr><th>Moderna</th><td>x</td><th>Contemporánea</th><td>x</td><th>Otros</th><td></td></tr> <tr><th>Piedra</th><td>x</td><th>Pavimento</th><td></td><th>Tierra</th><td>x</td></tr> <tr><th>Grava</th><td></td><th>Asfalto</th><td></td><th>Otros</th><td>x</td></tr> </table>		Renacentista		Organismo		Vernácula		Moderna	x	Contemporánea	x	Otros		Piedra	x	Pavimento		Tierra	x	Grava		Asfalto		Otros	x	<table border="1"> <tr><th>Arquitectónico</th><td></td><th>Tamaño</th><td></td></tr> <tr><th>Masivos</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Arbustos</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Arboles</th><td></td><th>Medios</th><td></td></tr> <tr><th>Otros</th><td></td><th>Maleza</th><td></td></tr> </table>			Arquitectónico		Tamaño		Masivos		Medios		Arbustos		Medios		Arboles		Medios		Otros		Maleza	
Renacentista		Organismo		Vernácula																																												
Moderna	x	Contemporánea	x	Otros																																												
Piedra	x	Pavimento		Tierra	x																																											
Grava		Asfalto		Otros	x																																											
Arquitectónico		Tamaño																																														
Masivos		Medios																																														
Arbustos		Medios																																														
Arboles		Medios																																														
Otros		Maleza																																														
SERVICIOS BÁSICOS		FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS																																														
<table border="1"> <tr><th>Agua Potable</th><td>x</td><th>Electricidad</th><td>x</td><th>Acomodamiento</th><td>x</td></tr> </table>		Agua Potable	x	Electricidad	x	Acomodamiento	x																																									
Agua Potable	x	Electricidad	x	Acomodamiento	x																																											
<p>Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra empedrado y en la otra zona se encuentra sin asfaltar y en base a tierra generando incomodidad en los usuarios mas proximos ademas esto evita que se genere actividades sociales ademas apra complementar a la anterior los ceramientos dan la espalda a la vía generando un aislamiento</p>																																																
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA																																																
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN																																												
Arquitectura	Uso Actual	Regimen	Propiedad	Estado																																												
Sub-Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Estatal	Herrera Buena																																												
Institucional	Mantenimiento	Abandono Total	Municipal	Rieles Buena																																												
Militar	Mantenimiento	Militar	Privado	Pernos Buena																																												
Comercial	Desuso	Gubnramiento	Otros	Sujección Buena																																												
Industrial	En quiebra	Naciona	Otros	Durimente Buena																																												
Agrícola	Otros			Reastro Buena																																												
Turismo	x																																															
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)																																																
Erupciones	V	Deslizamientos																																														
Inundaciones	V	Fallas Geológicas																																														
Sismos	V	Otros																																														
FACTORES DE ORIGEN ANTROPICO																																																
Incendios	A	Falta de Mantenimiento	A																																													
Explosiones	A	Abandono																																														
Contaminación	A																																															
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas																																														
Zona Turinizada	A	Falta de control	A																																													
Edificio Turinizado	A	Otros																																														
<p>Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en un buen estado, pero existe acenamiento de maleza que esta a orillas de la línea ferrea</p>																																																
																																																







Fecha de registro del Estado Actual					<span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">9</span>																																																						
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUANCHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.																																																										
INFORMACIÓN GENERAL																																																											
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA																																																							
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge																																																							
Calle Secundaria			Tres Caraballas																																																								
Coordenadas	x=H9422S		Victor Hugo	y=78°37'01°W																																																							
PERFIL URBANO			CORTE AA																																																								
																																																											
ÁREA DE ESTUDIO			USO DE SUELO																																																								
			<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td>x</td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A		Múltiple B	x																																										
Mixto																																																											
Baja Densidad																																																											
Alta Densidad																																																											
Comercio																																																											
Múltiple A																																																											
Múltiple B	x																																																										
ZONAS			ACTIVIDADES URBANAS																																																								
<table border="1"> <tr><td>Vegetación</td><td></td></tr> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Motivos</td><td></td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td></td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>			Vegetación		Clasificación	Tamaño	Motivos		Arbustos		Arboles		Otros		Existen mecánicas de autos donde los frobadores deben asistir de manera obligatoria.																																												
Vegetación																																																											
Clasificación	Tamaño																																																										
Motivos																																																											
Arbustos																																																											
Arboles																																																											
Otros																																																											
ZONA 9			ACTIVIDADES RECREATIVAS																																																								
			No se presenta estas actividades en esta zona.																																																								
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA			ACTIVIDADES SOCIALES																																																								
<table border="1"> <tr><th colspan="3">ESTILOS DE VIVIENDAS</th></tr> <tr><td>Benettonista</td><td></td><td>Vernácula</td></tr> <tr><td>Moderna</td><td>x</td><td>Contemporánea</td></tr> <tr><td></td><td>x</td><td>Contemporánea</td></tr> <tr><th colspan="3">TIPO DE VÍA</th></tr> <tr><td>Piedra</td><td>x</td><td>Asfalto</td></tr> <tr><td>Grava</td><td></td><td>Asfalto</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Otros</td></tr> <tr><th colspan="3">MOBILIARIO URBANO</th></tr> <tr><td>Semáforo</td><td>x</td><td>Bancos</td></tr> <tr><td>Postes de alumbrado</td><td></td><td>Juecos</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>T. Basura</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Señalización</td></tr> <tr><td>P.Bus</td><td>x</td><td>Otros</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Señalización Férrea</td></tr> <tr><th colspan="3">SERVICIOS BÁSICOS</th></tr> <tr><td>Agua Potable</td><td>x</td><td>Electricidad</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Alcantarillado</td></tr> </table>			ESTILOS DE VIVIENDAS			Benettonista		Vernácula	Moderna	x	Contemporánea		x	Contemporánea	TIPO DE VÍA			Piedra	x	Asfalto	Grava		Asfalto			Otros	MOBILIARIO URBANO			Semáforo	x	Bancos	Postes de alumbrado		Juecos			T. Basura			Señalización	P.Bus	x	Otros			Señalización Férrea	SERVICIOS BÁSICOS			Agua Potable	x	Electricidad			Alcantarillado	No se presenta estas actividades en esta zona.		
ESTILOS DE VIVIENDAS																																																											
Benettonista		Vernácula																																																									
Moderna	x	Contemporánea																																																									
	x	Contemporánea																																																									
TIPO DE VÍA																																																											
Piedra	x	Asfalto																																																									
Grava		Asfalto																																																									
		Otros																																																									
MOBILIARIO URBANO																																																											
Semáforo	x	Bancos																																																									
Postes de alumbrado		Juecos																																																									
		T. Basura																																																									
		Señalización																																																									
P.Bus	x	Otros																																																									
		Señalización Férrea																																																									
SERVICIOS BÁSICOS																																																											
Agua Potable	x	Electricidad																																																									
		Alcantarillado																																																									
FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS																																																											
																																																											
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto desgastado y en la otra zona se encuentra a piso firme de tierra, además no se presenta índices de naturaleza en gran masa.																																																											
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA																																																											
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN																																																							
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	REGÍMEN DE PROPIEDADES	ESTADO DE CONSERVACIÓN	ARQUITECTURA	ESTADO DE CONSERVACIÓN																																																						
Sub-Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Estatal	Religioso	Buena																																																					
Institucional		Abandono Total		Municipal	Comunal	Buena																																																					
Militar	x	Mantenimiento		Militar	Privado	Buena																																																					
Comercial		Desuso	x	Gubernamental	Otros	Buena																																																					
Industrial		En quiebra		Nacional	x	Buena																																																					
Agrícola		Otros																																																									
Turismo	x																																																										
AMENAZAS A Y VULNERABILIDADES (V)																																																											
Erupciones	V	Deslizamientos																																																									
Fundaciones	V	Fallas Geológicas																																																									
Sismos	V	Otros																																																									
FACTORES DE ORIGEN ANTROPÓICO																																																											
Incendios	A	Falta de Mantenimiento																																																									
Explosiones		Abandono																																																									
Contaminación																																																											
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas																																																									
Esp. Tuqueuzado	A	Falta de control																																																									
Edificio Reguazar		Otros																																																									
IMAGEN DE LA LÍNEA FÉRREA																																																											
																																																											
Observación: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado.																																																											

Fecha de registro del Estado Actual					<span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">10</span>																																																						
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUANCHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.																																																										
INFORMACIÓN GENERAL																																																											
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA																																																							
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	C. Monge																																																							
Calle Secundaria			Tres Caraballas	Juan Morales																																																							
Coordenadas	x=H9334S		Victor Hugo	y=78°37'00°W																																																							
PERFIL URBANO			CORTE AA																																																								
																																																											
ÁREA DE ESTUDIO			USO DE SUELO																																																								
			<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td>x</td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A		Múltiple B	x																																										
Mixto																																																											
Baja Densidad																																																											
Alta Densidad																																																											
Comercio																																																											
Múltiple A																																																											
Múltiple B	x																																																										
ZONAS			ACTIVIDADES URBANAS																																																								
<table border="1"> <tr><td>Vegetación</td><td></td></tr> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Motivos</td><td></td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td></td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>			Vegetación		Clasificación	Tamaño	Motivos		Arbustos		Arboles		Otros		Las taximazas son un riesgo que se encuentra en esta zona y es un peso obligatorio para los estudiantes.																																												
Vegetación																																																											
Clasificación	Tamaño																																																										
Motivos																																																											
Arbustos																																																											
Arboles																																																											
Otros																																																											
ZONA 10			ACTIVIDADES RECREATIVAS																																																								
			No se presenta estas actividades en esta zona.																																																								
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA			ACTIVIDADES SOCIALES																																																								
<table border="1"> <tr><th colspan="3">ESTILOS DE VIVIENDAS</th></tr> <tr><td>Benettonista</td><td></td><td>Vernácula</td></tr> <tr><td>Moderna</td><td>x</td><td>Contemporánea</td></tr> <tr><td></td><td>x</td><td>Contemporánea</td></tr> <tr><th colspan="3">TIPO DE VÍA</th></tr> <tr><td>Piedra</td><td>x</td><td>Asfalto</td></tr> <tr><td>Grava</td><td></td><td>Asfalto</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Otros</td></tr> <tr><th colspan="3">MOBILIARIO URBANO</th></tr> <tr><td>Semáforo</td><td></td><td>Bancos</td></tr> <tr><td>Postes de alumbrado</td><td>x</td><td>Juecos</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>T. Basura</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Señalización</td></tr> <tr><td>P.Bus</td><td></td><td>Otros</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Señalización Férrea</td></tr> <tr><th colspan="3">SERVICIOS BÁSICOS</th></tr> <tr><td>Agua Potable</td><td>x</td><td>Electricidad</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>Alcantarillado</td></tr> </table>			ESTILOS DE VIVIENDAS			Benettonista		Vernácula	Moderna	x	Contemporánea		x	Contemporánea	TIPO DE VÍA			Piedra	x	Asfalto	Grava		Asfalto			Otros	MOBILIARIO URBANO			Semáforo		Bancos	Postes de alumbrado	x	Juecos			T. Basura			Señalización	P.Bus		Otros			Señalización Férrea	SERVICIOS BÁSICOS			Agua Potable	x	Electricidad			Alcantarillado	No se presenta estas actividades en esta zona.		
ESTILOS DE VIVIENDAS																																																											
Benettonista		Vernácula																																																									
Moderna	x	Contemporánea																																																									
	x	Contemporánea																																																									
TIPO DE VÍA																																																											
Piedra	x	Asfalto																																																									
Grava		Asfalto																																																									
		Otros																																																									
MOBILIARIO URBANO																																																											
Semáforo		Bancos																																																									
Postes de alumbrado	x	Juecos																																																									
		T. Basura																																																									
		Señalización																																																									
P.Bus		Otros																																																									
		Señalización Férrea																																																									
SERVICIOS BÁSICOS																																																											
Agua Potable	x	Electricidad																																																									
		Alcantarillado																																																									
FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS																																																											
																																																											
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto desgastado y en la otra zona se encuentra a piso de piedra, además no se presenta índices de naturaleza en este punto del área de estudio.																																																											
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA																																																											
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN																																																							
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	REGÍMEN DE PROPIEDADES	ESTADO DE CONSERVACIÓN	ARQUITECTURA	ESTADO DE CONSERVACIÓN																																																						
Sub-Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Estatal	Religioso	Buena																																																					
Institucional		Abandono Total		Municipal	Comunal	Buena																																																					
Militar	x	Mantenimiento		Militar	Privado	Buena																																																					
Comercial		Desuso	x	Gubernamental	Otros	Buena																																																					
Industrial		En quiebra		Nacional	x	Buena																																																					
Agrícola		Otros																																																									
Turismo	x																																																										
AMENAZAS A Y VULNERABILIDADES (V)																																																											
Erupciones	V	Deslizamientos																																																									
Fundaciones	V	Fallas Geológicas																																																									
Sismos	V	Otros																																																									
FACTORES DE ORIGEN ANTROPÓICO																																																											
Incendios		Falta de Mantenimiento		A																																																							
Explosiones		Abandono																																																									
Contaminación																																																											
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas																																																									
Esp. Tuqueuzado	A	Falta de control																																																									
Edificio Reguazar		Otros																																																									
IMAGEN DE LA LÍNEA FÉRREA																																																											
																																																											
Observación: La vía férrea en este punto se encuentra en un buen estado solo necesita un mantenimiento en el balastro.																																																											

Fecha de registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACION URBANA DE LOS ESPACIOS PUBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTON AMBATO.		 <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">11</span>		
INFORMACION GENERAL		CANTON	PARROQUIA		
LOCALIZACION	País: Ecuador	Provincia: Tungurahua	C. Monge		
Calle Principal	Calle Carabelas				
Calle Secundaria	Antonio Pineda				
Coordenadas	x:1°15'38.4"S y:78°3'00.6"W				
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS		VEGETACIÓN			
Las actividades son a cargo que se encuentra esta zona y es un paso obligatorio para los estudiantes		Clasificación: Tamaro Matorrales Arbustos Árboles Otros			
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ESTILOS DE VIVIENDAS			
Renacentista Moderna Piedra Grava Semaforo Postes de alumbrado P. Bus Agua Potable		Organismo Contemporánea Tierra Pavimento Asfalto Juegos T. Basucara Otros Estructurada Alcantarillado			
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto desgastado en las dos zonas y las construcciones se evidencian que son un poco más modernas y conservadas.		FOTOGRAFIA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS 			
VALORACION DE LA LINEA FERREAN					
TIPOLOGIA Y USO		REGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACION	
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	Publico	Religioso	Herreria	Buena
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Abandono Total	Religioso	Buena
Institucional	Mantenimiento	Municipal	Militar	Comunal	Malta
Militar	Mantenimiento	Militar	Privado	Respacion	Buena
Comercial	Resuso	Subterrenal	Otros	Duriente	Regular
Industrial	En quiebra	Nacional		Bolastro	Regular
Agrícola	Otros				
Turismo					
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					
Erupciones	V	Deslizamientos			
Inundaciones	V	Fallas Geológicas			
Sismos	V	Otros			
FACTORES DE ORIGEN NATURAL					
Incendios		Falta de Mantenimiento	A		
Explosiones		Abandono		A	
Contaminación					
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones inadecuadas			
Zona Turizada	A	Falta de control			
Edificio Turizado		Otros			
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un estado regular y existe puntos donde la maleza a invadido la línea férrea.					


Fecha de registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACION URBANA DE LOS ESPACIOS PUBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHILORETO Y CELIANO MONGE, CANTON AMBATO.		 <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">12</span>		
INFORMACION GENERAL		CANTON	PARROQUIA		
LOCALIZACION	País: Ecuador	Provincia: Tungurahua	C. Monge		
Calle Principal	Calle Carabelas				
Calle Secundaria	Rodríguez Soto-González Esperanza Jacinto Basarano				
Coordenadas	x:1°15'27.8"S y:78°35'59.0"W				
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS		VEGETACIÓN			
Las actividades son a cargo que se encuentra esta zona y es un paso obligatorio para los estudiantes		Clasificación: Tamaro Matorrales Arbustos Árboles Otros			
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA		ESTILOS DE VIVIENDAS			
Renacentista Moderna Piedra Grava Semaforo Postes de alumbrado P. Bus Agua Potable		Organismo Contemporánea Tierra Pavimento Asfalto Juegos T. Basucara Otros Estructurada Alcantarillado			
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto desgastado en una de las zonas y en el otro se encuentra invadido por el vegetal que además en esa zona existe una gran cantidad de vegetación en diferentes tamaños.		FOTOGRAFIA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS 			
VALORACION DE LA LINEA FERREAN					
TIPOLOGIA Y USO		REGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACION	
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	Publico	Religioso	Herreria	Buena
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	Abandono Total	Religioso	Buena
Institucional	Mantenimiento	Municipal	Militar	Comunal	Malta
Militar	Mantenimiento	Militar	Privado	Respacion	Buena
Comercial	Resuso	Subterrenal	Otros	Duriente	Regular
Industrial	En quiebra	Nacional		Bolastro	Regular
Agrícola	Otros				
Turismo					
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					
Erupciones	V	Deslizamientos			
Inundaciones	V	Fallas Geológicas			
Sismos	V	Otros			
FACTORES DE ORIGEN NATURAL					
Incendios	A	Falta de Mantenimiento	A		
Explosiones	A	Abandono	A		
Contaminación					
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones inadecuadas			
Zona Turizada	A	Falta de control			
Edificio Turizado		Otros			
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un estado muy malo esta totalmente descuidada					


Fecha del registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO		 <b>Universidad Indoamérica</b> 13		
INFORMACIÓN GENERAL					
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	PARROQUIA		
Calle Principal Calle Secundaria	Ecuador	Bungururua	Ambato H. Loreto		
Coordenadas		x=11517.5 S	y=78137.002 W		
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS			
ZONA 12		ACTIVIDADES OBLIGATORIAS No se presenta estas actividades en esta zona			
VEGETACIÓN		ACTIVIDADES RECREATIVAS			
Clasificación Tamaño Matas x Arbustos x Árboles x Otros x		No se presenta estas actividades en esta zona			
ACTIVIDADES SOCIALES		No se presenta estas actividades en esta zona			
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA ESTILOS DE VIVIENDAS					
epantentista Moderna Acacia Pava sematario Casas de alumbreado Bus Agua Potable	Organismo Contemporánea x Pavimento Asfalto x Juegas T. Basuara x Otros Señalización Ferrea Electricidad x Alcantarillado x	Vernácula Otros Tierra Otros Bancos Señalización Ferrea	FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS 		
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA					
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	PUBLICO	REGIMEN DE PROPIEDADES	HERRENA	BUENA
Abandono Total Municipal Militar Comercial Industrial Agrícola Turismo	Abandono Parcial x Mantenimiento Resuso En quiebra Otros	Estatal Municipal Militar Gubernamental En quiebra Otros	Religioso Comunal Privado Otros Balastro	Herres Perras Siseccion Bujamiento Regular	Buena Mala Buena Mala Regular
AMENAZAS(A) Y VULNERABILIDADES(V)					
Inundaciones Fundaciones Temos	V Deslizamientos V Fallos Geológicos V Otros				
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO					
incendios explosiones contaminación desastros urbano zona tugurizada edificio tugurizado	Falta de Mantenimiento A Abandono A Intervenciones Inadecuadas A Falta de control A Otros	Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en un estado medianamente malo que debe ser restaurado.			
IMAGEN DE LA LINEA FERREA					
					

Fecha del registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO		 <b>Universidad Indoamérica</b> 14		
INFORMACIÓN GENERAL					
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	PARROQUIA		
Calle Principal Calle Secundaria	Ecuador	Bungururua	Ambato H. Loreto		
Coordenadas		x=11512.5 S	y=78137.002 W		
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS		ACTIVIDADES URBANAS			
ZONA 14		ACTIVIDADES OBLIGATORIAS No se presenta estas actividades en esta zona			
VEGETACIÓN		ACTIVIDADES RECREATIVAS			
Clasificación Tamaño Matas x Arbustos x Árboles x Otros x		No se presenta estas actividades en esta zona			
ACTIVIDADES SOCIALES		Interactuar con las demás personas en la parada de bus.			
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA ESTILOS DE VIVIENDAS					
Benecentista Moderna Piedra Grava sematario Postes de alumbreado B Bus Agua Potable	Organismo Contemporánea x Pavimento Asfalto x Juegas T. Basuara x Otros Señalización Ferrea Electricidad x Alcantarillado x	Vernácula Otros Tierra Otros Bancos Señalización Ferrea	FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS 		
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA					
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
ARQUITECTURA	USO ACTUAL	PUBLICO	REGIMEN DE PROPIEDADES	HERRENA	BUENA
Abandono Total Municipal Militar Comercial Industrial Agrícola Turismo	Abandono Parcial x Mantenimiento Resuso En quiebra Otros	Estatal Municipal Militar Gubernamental En quiebra Otros	Religioso Comunal Privado Otros Balastro	Herres Perras Siseccion Bujamiento Regular	Buena Mala Buena Mala Regular
AMENAZAS(A) Y VULNERABILIDADES(V)					
Erupciones Inundaciones Temos	V Deslizamientos V Fallos Geológicos V Otros				
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO					
Incendios Explosiones Contaminación desastros urbano zona tugurizada edificio tugurizado	Falta de Mantenimiento A Abandono A Intervenciones Inadecuadas A Falta de control A Otros	Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en esta zona en un buen estado en general.			
IMAGEN DE LA LINEA FERREA					
					



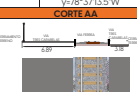
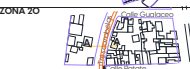

Fecha de registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO		15		
					
INFORMACIÓN GENERAL					
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN PARROQUIA		
Calle Principal Calle Secundaria Coordenadas	Ecuador	Tungurahua	Ambato H. Loreto		
		Tres Carabelas	160 Seymur		
	x=115°08'55"		y=-78°37'07"O'W		
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS					
ZONA 15		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ACTIVIDADES OBLIGATORIAS					
Llegar a los puntos obligatorios de trabajo o locales de atención diversos					
VEGETACIÓN					
Clasificación Tamaño		ACTIVIDADES RECREATIVAS			
Matorrales Arbustos Árboles Otros		No se presenta estas actividades en esta zona			
ACTIVIDADES SOCIALES					
No se presenta estas actividades en esta zona					
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA					
ESTILOS DE VIVIENDAS					
Renacentista	Organismo	Vernaculo			
Moderna	Contemporanea	x	Otros		
FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS					
					
SERVICIOS BÁSICOS					
Agua Potable	x	Electricidad	x		
		Alcantarillado	x		
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA					
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Religioso	Herrera Buena
Institucional	x	Abandono Total		Comunal	Rieles Buena
Militar	Mantenimiento			Privado	Puentes Buena
Comercial	Desuso	x		Gubernamental	Sujeción Buena
Industrial	En quebra	x		Nacional	Durante Mala
Agrícola	Otros		x	Otros	Balastro Mala
Turismo					
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					
Erupciones	V	Deslizamientos			
Inundaciones	V	Fallas Geológicas			
Sismos	V	Otros			
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO					
Incendios	A	Falta de Mantenimiento		A	
Explosiones		Abandono		A	
Contaminación					
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas			
Zona Turguizada	A	Falta de control		A	
Edificio Turguizado	A	Otros		A	
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en esta zona en un mal estado en general y también se encuentra intervenido por locales.					



Fecha de registro del Estado Actual					
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO		16		
					
INFORMACIÓN GENERAL					
LOCALIZACIÓN	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN PARROQUIA		
Calle Principal Calle Secundaria Coordenadas	Ecuador	Tungurahua	Ambato H. Loreto		
		Tres Carabelas	160 label		
	x=115°08'25"		y=-78°37'07"O'W		
PERFIL URBANO		CORTE AA			
					
ÁREA DE ESTUDIO		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ZONAS					
ZONA 16		USO DE SUELO			
		Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Múltiple A Múltiple B			
ACTIVIDADES OBLIGATORIAS					
No se presenta estas actividades en esta zona					
VEGETACIÓN					
Clasificación Tamaño		ACTIVIDADES RECREATIVAS			
Matorrales Arbustos Árboles Otros		Se presentan actividades como pasear perros o salir a caminar en esta zona			
ACTIVIDADES SOCIALES					
No se presenta estas actividades en esta zona					
DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA					
ESTILOS DE VIVIENDAS					
Renacentista	Organismo	Vernaculo			
Moderna	Contemporanea	x	Otros		
FOTOGRAFÍA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS					
					
SERVICIOS BÁSICOS					
Agua Potable	x	Electricidad	x		
		Alcantarillado	x		
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA					
TIPOLOGÍA Y USO		RÉGIMEN DE PROPIEDADES		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Religioso	Herrera Buena
Institucional	x	Abandono Total		Comunal	Rieles Buena
Militar	Mantenimiento			Privado	Puentes Buena
Comercial	Desuso	x		Gubernamental	Sujeción Buena
Industrial	En quebra	x		Nacional	Durante Mala
Agrícola	Otros		x	Otros	Balastro Buena
Turismo					
AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)					
Erupciones	V	Deslizamientos			
Inundaciones	V	Fallas Geológicas			
Sismos	V	Otros			
FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO					
Incendios	A	Falta de Mantenimiento		A	
Explosiones		Abandono		A	
Contaminación					
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas			
Zona Turguizada	A	Falta de control		A	
Edificio Turguizado	A	Otros		A	
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en esta zona en un mal estado en general y también se encuentra intervenido por locales.					

Proyecto PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO					 <b>Universidad Indoamérica</b>		17																		
Ficha de registro del Estado Actual					INFORMACIÓN GENERAL			IMAGEN GENERAL																	
<b>LOCALIZACIÓN</b>	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA																					
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	H. Loreto																					
Calle Secundaria	Tres Carabelas																								
Coordenadas	x=78°03'35"		y=78°37'09"W																						
<b>PERFIL URBANO</b>		<b>CORTE AA</b>																							
																									
<b>ÁREA DE ESTUDIO</b>		<b>USO DE SUELO</b>																							
		<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td>x</td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A		Múltiple B	x	<b>ACTIVIDADES URBANAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona								
Mixto																									
Baja Densidad																									
Alta Densidad																									
Comercio																									
Múltiple A																									
Múltiple B	x																								
<b>ZONAS</b>		<b>VEGETACIÓN</b>																							
<table border="1"> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td></td></tr> <tr><td>Arboles</td><td>x</td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>		Clasificación	Tamaño	Arbustos		Arboles	x	Otros		<table border="1"> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td>x</td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>			Clasificación	Tamaño	Arbustos	x	Arboles		Otros		<b>ACTIVIDADES RECREATIVAS</b> Se realizan caminatas recreativas por la zona				
Clasificación	Tamaño																								
Arbustos																									
Arboles	x																								
Otros																									
Clasificación	Tamaño																								
Arbustos	x																								
Arboles																									
Otros																									
<b>ZONA 17</b>		<b>ACTIVIDADES SOCIALES</b>																							
																									
<b>DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA</b>																									
<b>ESTILOS DE VIVIENDAS</b>																									
Renacentista		Organismo		Vernáculos																					
Moderna	x	Contemporánea		Otros																					
<b>TIPO DE VIA</b>																									
Piedra		Pavimento		Tierra																					
Grava		Asfalto	x	Otros																					
<b>MOBILIARIO URBANO</b>																									
Semáforo		Juegos		Bancos																					
Postes de alumbrado	x	T. Basurera	x	Señalización	x																				
P. Bus		Otros		Señalización Ferrea																					
<b>SERVICIOS BÁSICOS</b>																									
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x																				
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto buen estado en esta zona existen áreas asfaltadas en ambos lados de la línea ferrea además existe una mínima existencia de arbolización por los vecinos.																									
<b>VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA</b>																									
<b>TIPOLOGÍA Y USO</b>					<b>RÉGIMEN DE PROPIEDADES</b>																				
<b>ABOQUECTURA</b>					<b>ESTADO DE CONSERVACIÓN</b>																				
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Estatal	Religiosa	Herrera	Buena																		
Institucional	x	Abandono Total		Municipal	Comunal	Permos	Regular																		
Militar		Mantenimiento		Militar	Privado	Suexión	Buena																		
Comercial		Desuso	x	Subsistemal	Otros	durmente	Mala																		
Industrial		En quiebra	x	Nacional	x	Balastro	Buena																		
Agrícola		Otros																							
Turismo	x																								
<b>AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)</b>					<b>IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA</b>																				
<table border="1"> <tr><td>Erupciones</td><td>V</td><td>Deslizamientos</td><td></td></tr> <tr><td>Inundaciones</td><td>V</td><td>Fallas Geológicas</td><td></td></tr> <tr><td>Sismos</td><td>V</td><td>Otros</td><td></td></tr> </table>					Erupciones	V	Deslizamientos		Inundaciones	V	Fallas Geológicas		Sismos	V	Otros										
Erupciones	V	Deslizamientos																							
Inundaciones	V	Fallas Geológicas																							
Sismos	V	Otros																							
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO</b>																									
Incendios		Falta de Mantenimiento	A																						
Explosiones		Abandono	A																						
Contaminación	A																								
Historia Urbana	A	Intervenciones Inadecuadas																							
Zona Turunizada	A	Falta de control	A																						
Edificio Turunizada		Otros		Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado regular en general y también se encuentra intervenida por locales.																					

Proyecto PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO					 <b>Universidad Indoamérica</b>		18																		
Ficha de registro del Estado Actual					INFORMACIÓN GENERAL			IMAGEN GENERAL																	
<b>LOCALIZACIÓN</b>	PAIS	PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA																					
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	H. Loreto																					
Calle Secundaria	Tres Carabelas																								
Coordenadas	x=78°01'6"		y=78°37'12.2"W																						
<b>PERFIL URBANO</b>		<b>CORTE AA</b>																							
																									
<b>ÁREA DE ESTUDIO</b>		<b>USO DE SUELO</b>																							
		<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td>x</td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td></td></tr> </table>			Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A	x	Múltiple B		<b>ACTIVIDADES URBANAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona								
Mixto																									
Baja Densidad																									
Alta Densidad																									
Comercio																									
Múltiple A	x																								
Múltiple B																									
<b>ZONAS</b>		<b>VEGETACIÓN</b>																							
<table border="1"> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td>x</td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>		Clasificación	Tamaño	Arbustos	x	Arboles		Otros		<table border="1"> <tr><td>Clasificación</td><td>Tamaño</td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td>x</td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>			Clasificación	Tamaño	Arbustos	x	Arboles		Otros		<b>ACTIVIDADES RECREATIVAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona				
Clasificación	Tamaño																								
Arbustos	x																								
Arboles																									
Otros																									
Clasificación	Tamaño																								
Arbustos	x																								
Arboles																									
Otros																									
<b>ZONA 18</b>		<b>ACTIVIDADES SOCIALES</b>																							
																									
<b>DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA</b>																									
<b>ESTILOS DE VIVIENDAS</b>																									
Renacentista		Organismo		Vernáculos																					
Moderna	x	Contemporánea		Otros																					
<b>TIPO DE VIA</b>																									
Piedra		Pavimento		Tierra																					
Grava		Asfalto	x	Otros																					
<b>MOBILIARIO URBANO</b>																									
Semáforo		Juegos		Bancos																					
Postes de alumbrado	x	T. Basurera	x	Señalización	x																				
P. Bus		Otros		Señalización Ferrea																					
<b>SERVICIOS BÁSICOS</b>																									
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x																				
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto buen estado en esta zona existen áreas asfaltadas en ambos lados de la línea ferrea además existe una mínima existencia de arbolización por los vecinos.																									
<b>VALORACIÓN DE LA LÍNEA FERREA</b>																									
<b>TIPOLOGÍA Y USO</b>					<b>RÉGIMEN DE PROPIEDADES</b>																				
<b>ABOQUECTURA</b>					<b>ESTADO DE CONSERVACIÓN</b>																				
Sub Categoría	Categoría	Abandono Parcial	x	Estatal	Religiosa	Herrera	Buena																		
Institucional	x	Abandono Total		Municipal	Comunal	Permos	Regular																		
Militar		Mantenimiento		Militar	Privado	Suexión	Buena																		
Comercial		Desuso	x	Gubernamental	Otros	durmente	Mala																		
Industrial		En quiebra	x	Nacional	x	Balastro	Buena																		
Agrícola		Otros																							
Turismo	x																								
<b>AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)</b>					<b>IMAGEN DE LA LÍNEA FERREA</b>																				
<table border="1"> <tr><td>Erupciones</td><td>V</td><td>Deslizamientos</td><td></td></tr> <tr><td>Inundaciones</td><td>V</td><td>Fallas Geológicas</td><td></td></tr> <tr><td>Sismos</td><td>V</td><td>Otros</td><td></td></tr> </table>					Erupciones	V	Deslizamientos		Inundaciones	V	Fallas Geológicas		Sismos	V	Otros										
Erupciones	V	Deslizamientos																							
Inundaciones	V	Fallas Geológicas																							
Sismos	V	Otros																							
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO</b>																									
Incendios		Falta de Mantenimiento	A																						
Explosiones		Abandono	A																						
Contaminación	A																								
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inadecuadas																							
Zona Turunizada	A	Falta de control	A																						
Edificio Turunizada		Otros		Observaciones: La vía ferrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado bueno en general y también se encuentra con maleza dentro.																					

Ficha de registro del Estado Actual Proyecto: PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.			
INFORMACIÓN GENERAL		IMAGEN GENERAL	
<b>LOCALIZACIÓN</b> País: Ecuador Calle Principal: Calle Secundaria Coordenadas: x=11459.5 S y=78°37'13.4"W	PROVINCIA: Tungurahua CANTÓN: Ambato PARROQUIA: H. Loreto		
<b>PERFIL URBANO</b> 		<b>CORTE AA</b> 	
<b>ZONAS</b> Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Multiple A Multiple B	<b>USO DE SUELO</b> Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Multiple A Multiple B	<b>ACTIVIDADES URBANAS</b> Area de trabajo que generan acciones obligatorias	
<b>ZONA 19</b> 	<b>VEGETACIÓN</b> Clasificación: Tamano Matorrales Arbustos Arboles Otros	<b>ACTIVIDADES RECREATIVAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona	
<b>DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA</b> Renacentista: Organismo Moderna: Contemporánea Piedra: Pavimento Grava: Asfalto Semáforo: Juepso Postes de alumbrado: T Basuara P. Bus: Otros			
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en funcionamiento donde se encuentra con asfalto buen estado, en esta zona existen áreas cafetaladas en ambos lados de la línea férrea además existe una mínima existencia de arbolización por los vecinos.			
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA			
TIPOLOGÍA Y USO		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
<b>Sub-Categoría</b> : Institucional <b>Categoría</b> : Mantenimiento	USO ACTUAL: Público REGÍMEN DE PROPIEDADES: Estatal, Municipal, Militar, Desuso, En quiebra, Otros	ESTADO DE CONSERVACIÓN: Buena, Mala, Buena, Buena, Buena, Buena, Buena	IMAGEN DE LA LÍNEA FÉRREA 
<b>AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)</b> Erupciones: V Inundaciones: V Sismos: V			
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO</b> Incendios: A Explosiones: A Contaminación: A Desarrollo Urbano: A Zona Tuzurizada: A			
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado muy malo además se encuentra con maleza dentro.			

Ficha de registro del Estado Actual Proyecto: PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUACHI LORETO Y CELIANO MONGE, CANTÓN AMBATO.			
INFORMACIÓN GENERAL		IMAGEN GENERAL	
<b>LOCALIZACIÓN</b> País: Ecuador Calle Principal: Calle Secundaria Coordenadas: x=11456.8'S y=78°37'13.5"W	PROVINCIA: Tungurahua CANTÓN: Ambato PARROQUIA: H. Loreto		
<b>PERFIL URBANO</b> 		<b>CORTE AA</b> 	
<b>ZONAS</b> Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Multiple A Multiple B	<b>USO DE SUELO</b> Mixto Baja Densidad Alta Densidad Comercio Multiple A Multiple B	<b>ACTIVIDADES URBANAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona	
<b>ZONA 20</b> 	<b>VEGETACIÓN</b> Clasificación: Tamano Matorrales Arbustos Arboles Otros	<b>ACTIVIDADES RECREATIVAS</b> No se presenta estas actividades en esta zona	
<b>DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA</b> Renacentista: Organismo Moderna: Contemporánea Piedra: Pavimento Grava: Asfalto Semáforo: Juepso Postes de alumbrado: T Basuara P. Bus: Otros			
Conclusiones u observaciones parte de la vía está en un sentido esta arfaltado el lado mas corto y el otro sentido esta en bandano en una zona ademas esta con parte de naturaleza.			
VALORACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA			
TIPOLOGÍA Y USO		ESTADO DE CONSERVACIÓN	
<b>Sub-Categoría</b> : Institucional <b>Categoría</b> : Mantenimiento	USO ACTUAL: Público REGÍMEN DE PROPIEDADES: Estatal, Municipal, Militar, Desuso, En quiebra, Otros	ESTADO DE CONSERVACIÓN: Buena, Buena, Buena, Buena, Buena, Buena, Buena	IMAGEN DE LA LÍNEA FÉRREA 
<b>AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)</b> Erupciones: V Inundaciones: V Sismos: V			
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTRÓPICO</b> Incendios: A Explosiones: A Contaminación: A Desarrollo Urbano: A Zona Tuzurizada: A			
Observaciones: La vía férrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado muy malo ademas se encuentra con maleza dentro de la areas.			

Fecha de registro del Estado Actual																																	
Proyecto	PROYECTO DE REGENERACION URBANA DE LOS ESPACIOS PUBLICOS EN EL TRAMO FERROVIARIO DE LAS PARROQUIAS HUICHILLORETO Y CELIANO MONGE, CANTON AMBATO.																																
																																	
<b>INFORMACION GENERAL</b>																																	
<b>LOCALIZACION</b>	<b>PAIS</b>	<b>PROVINCIA</b>	<b>CANTON</b>	<b>PARROQUIA</b>																													
Calle Principal	Ecuador	Tungurahua	Ambato	H. Loreto																													
Calle Secundaria			Tres Corabuelos	Bolivariana																													
Coordenadas	x			y=78°37'13.5"W																													
<b>PERFIL URBANO</b>		<b>CORTE AA</b>																															
																																	
<b>AREA DE ESTUDIO</b>		<b>USO DE SUELO</b>																															
<b>ZONAS</b>	<table border="1"> <tr><td>Mixto</td><td></td></tr> <tr><td>Baja Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Alta Densidad</td><td></td></tr> <tr><td>Comercio</td><td></td></tr> <tr><td>Múltiple A</td><td>x</td></tr> <tr><td>Múltiple B</td><td></td></tr> </table>				Mixto		Baja Densidad		Alta Densidad		Comercio		Múltiple A	x	Múltiple B																		
Mixto																																	
Baja Densidad																																	
Alta Densidad																																	
Comercio																																	
Múltiple A	x																																
Múltiple B																																	
<b>ZONA 21</b>	<b>VEGETACION</b>																																
	<table border="1"> <tr><td>Clasificación</td><td>Tambano</td></tr> <tr><td>Matos</td><td>x</td></tr> <tr><td>Arbustos</td><td></td></tr> <tr><td>Arboles</td><td></td></tr> <tr><td>Otros</td><td></td></tr> </table>				Clasificación	Tambano	Matos	x	Arbustos		Arboles		Otros																				
Clasificación	Tambano																																
Matos	x																																
Arbustos																																	
Arboles																																	
Otros																																	
<b>DESCRIPCION VOLUMETRICA</b>		<b>ACTIVIDADES URBANAS</b>																															
ESTILOS ARCHITECTONICOS		<table border="1"> <tr><td>Benettonista</td><td></td><td>Organismo</td><td></td><td>Vernacula</td><td></td></tr> <tr><td>Moderna</td><td>x</td><td>Contemporanea</td><td></td><td>Otros</td><td></td></tr> </table>			Benettonista		Organismo		Vernacula		Moderna	x	Contemporanea		Otros																		
Benettonista		Organismo		Vernacula																													
Moderna	x	Contemporanea		Otros																													
<b>ACTIVIDADES OBLIGATORIAS</b>		<b>ACTIVIDADES RECREATIVAS</b>																															
<table border="1"> <tr><td>Piedra</td><td></td><td>Pavimento</td><td></td><td>Tierra</td><td></td></tr> <tr><td>Grava</td><td></td><td>Asfalto</td><td>x</td><td>Otros</td><td>x</td></tr> </table>		Piedra		Pavimento		Tierra		Grava		Asfalto	x	Otros	x	<table border="1"> <tr><td>Nose presenta estas actividades en esta zona</td></tr> </table>			Nose presenta estas actividades en esta zona																
Piedra		Pavimento		Tierra																													
Grava		Asfalto	x	Otros	x																												
Nose presenta estas actividades en esta zona																																	
<b>ACTIVIDADES OBLIGATORIAS</b>		<b>ACTIVIDADES SOCIALES</b>																															
<table border="1"> <tr><td>Semalora</td><td></td><td>Muros</td><td></td><td>Bancas</td><td></td></tr> <tr><td>Postes de alumbrado</td><td>x</td><td>T Basurera</td><td></td><td>Señalización</td><td>x</td></tr> <tr><td>P.Dire</td><td></td><td>Otros</td><td></td><td>Señalización Ferreo</td><td></td></tr> </table>		Semalora		Muros		Bancas		Postes de alumbrado	x	T Basurera		Señalización	x	P.Dire		Otros		Señalización Ferreo		<table border="1"> <tr><td>Nose presenta estas actividades en esta zona</td></tr> </table>			Nose presenta estas actividades en esta zona										
Semalora		Muros		Bancas																													
Postes de alumbrado	x	T Basurera		Señalización	x																												
P.Dire		Otros		Señalización Ferreo																													
Nose presenta estas actividades en esta zona																																	
<b>ACTIVIDADES OBLIGATORIAS</b>		<b>FOTOGRAFIA DE LAS ACTIVIDADES URBANAS</b>																															
<table border="1"> <tr><td>Agua Potable</td><td>x</td><td>Electricidad</td><td>x</td><td>Alcantarillado</td><td>x</td></tr> </table>		Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x	<p>Conclusiones u observaciones parte de la via está en un sentido esta afilada el lado mas corto y el otro sentido esta en bandano en una zona ademas esta con partes de naturaliza</p>																									
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x																												
<b>VALORACION DE LA LINEA FERREA</b>																																	
<b>TIPOLOGIA Y USO</b>		<b>REGIMEN DE PROPIEDADES</b>			<b>ESTADO DE CONSERVACION</b>																												
<b>Sub Categoría</b>	<b>Categoría</b>	<b>USO ACTUAL</b>	<b>Publico</b>	<b>Estatal</b>	<b>Religioso</b>	<b>Herrera</b>																											
Institucional	x	Abandono Parcial			Comunal	Buena																											
Militar		Abandono Total	x		Privada	Regular																											
Comercial		Mantenimiento			Otros	Buena																											
Industrial		Desuso	x		Subterráneo	Mala																											
Agrícola		En quiebra	x		Nacional	Buena																											
Turismo	x	Otros																															
<b>AMENAZAS (A) Y VULNERABILIDADES (V)</b>																																	
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTROPICO</b>		<b>IMAGEN DE LA LINEA FERREA</b>																															
Enupaciones	V	Deslizamientos																															
Inundaciones	V	Fallos Geológicos																															
Sismos	V	Otros																															
<b>FACTORES DE ORIGEN ANTROPICO</b>		<table border="1"> <tr><td>Incendios</td><td>A</td><td>Falta de Mantenimiento</td><td>A</td><td colspan="3" rowspan="4">Observaciones La via ferrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado muy malo ademas se encuentra con maleza dentro de la areas</td></tr> <tr><td>Explosiones</td><td>A</td><td>Abandono</td><td>A</td></tr> <tr><td>Contaminación</td><td>A</td><td></td><td>A</td></tr> <tr><td>Desarrollo Urbano</td><td>A</td><td>Intervenciones Inseguras</td><td>A</td></tr> <tr><td>Zona Turquizada</td><td>A</td><td>Falta de control</td><td>A</td></tr> <tr><td>Edificio Turquizado</td><td></td><td>Otros</td><td></td></tr> </table>					Incendios	A	Falta de Mantenimiento	A	Observaciones La via ferrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado muy malo ademas se encuentra con maleza dentro de la areas			Explosiones	A	Abandono	A	Contaminación	A		A	Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inseguras	A	Zona Turquizada	A	Falta de control	A	Edificio Turquizado		Otros	
Incendios	A	Falta de Mantenimiento	A	Observaciones La via ferrea en este punto se encuentra en esta zona en un estado muy malo ademas se encuentra con maleza dentro de la areas																													
Explosiones	A	Abandono	A																														
Contaminación	A		A																														
Desarrollo Urbano	A	Intervenciones Inseguras	A																														
Zona Turquizada	A	Falta de control	A																														
Edificio Turquizado		Otros																															

---

Datos generales de la ficha

---

Fotografía

Nombre:



LOPEZ LUDEÑA PABLO ADRIANO

---

Objetivo de la entrevista

---

Se realiza una entrevista al ARQ. Pablo López a través de un guion de entrevista para conocer los planes y normativas que existe para los espacios adyacentes a la línea férrea en el tramo de la calle tres carabelas de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge.

---

Aportaciones de la entrevista

---

El aporte es conocer de manera concisa y profunda la importancia de los espacios urbanos en abandono adyacente a la línea férrea para generar nuevas propuestas y mejorar la imagen urbana del sector para crear armonía en la comunidad más próxima por ser la persona que analiza los mapas de acuerdo a los datos para el GADMA.

---

Guion de entrevista

---

Pregunta 1. ¿cuál es la situación de la red ferroviaria actualmente?

Respuesta: A ver, la situación actualmente de la red es que obviamente por problemas en la operación del Estado, la red ferroviaria y en general la ocupación de todos esos espacios se encuentran actualmente en desuso.

Pregunta 2 ¿Está considerada la planificación local o planes locales sobre la red ferroviaria?

Respuesta: Realmente, ya que aquí tenemos una particularidad y es que el tema de las planificaciones sectoriales del transporte terrestre es competente. A diferencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al nivel local no te sabría decir si efectivamente hay un acercamiento o en realidad hay proyectos que se han enfocado en ponerle nuevamente o reanimarle a la red ferroviaria.

Pregunta 3. De manera general, ¿cuál es la problemática respecto a los sectores o barrios por donde cruza la red ferroviaria?

Respuesta: Sí. De manera general, para mí es un tema del desconocimiento de la importancia y del potencial que puede tener esta red. Aquí, al menos en el Cantón Ambato, hay una gran... ¿Cuál podría ser la palabra? Una gran importancia sería... Una gran necesidad. Una gran necesidad de hacer una utilización extensiva del suelo. Es decir, que la principal problemática que a veces tenemos con esta red es que obviamente los terrenos colindantes a esta zona necesitan ocupar más espacio, ósea, quieren apropiarse de más terreno y obviamente eso puede ser de que efectivamente, si es que en algún momento se construye un proyecto, un proyecto integral que recupere estas áreas, posiblemente ya no pueda aplicarse porque obviamente los terrenos ya han tenido una sobreutilización prácticamente cualquier esfuerzo ya será imposible de llevar a cabo.

---

Pregunta 4. ¿Desde tu punto de vista, ¿qué se puede decir del espacio público adyacente a la red ferroviaria?

---

Respuesta: Desde mi punto de vista, como te había dicho en la primera pregunta, son espacios completamente descuidados, obviamente por el tema de la servidumbre que tienen que respetar. Obviamente ahí no se han hecho intervenciones por ningún organismo gubernamental ni por la misma municipalidad, inclusive por ser una servidumbre que no nos corresponde. Entonces son espacios completamente descuidados donde, por lo general, en algunos sectores sí se ha, o al menos yo he podido percibir como ciudadano, que más bien la naturaleza está tratando de apoderarse nuevamente de esos espacios. Entonces, por lo general, en algunos sectores sí se ha, o al menos yo he podido percibir como ciudadano que más bien la naturaleza está tratando de apoderarse nuevamente de esos espacios. Entonces son espacios completamente descuidados

---

Pregunta 5. ¿Desde su cargo actual usted conoce o se ha desarrollado una mesa de trabajo para estas zonas?

---

Respuesta: por ejemplo, son espacios completamente descuidados muchas mesas de trabajo donde se ha hablado sobre la problemática, ya que aquí dentro de la municipalidad hay dos unidades que en realidad tienen que ver mucho más que nosotros como desarrollo y ordenamiento territorial con el tema vial, que es la unidad de diseño vial, la unidad de patrimonio también ya veces también la unidad de tránsito, transporte terrestre y movilidad. Entonces, desconozco la verdad.

---

Pregunta 6. ¿Con qué otras instancias fundamentales, bueno, que ya me dijiste, ahorita, cree que estas instancias se pueden poner de acuerdo para rehabilitar o repotencializar estos espacios para que mejoren la estética o la visualización de los visitantes o de cualquier persona hacia repotencializar o mejorar? ¿la visión con nuevos proyectos de estos espacios?

---

Respuesta: O sea, yo creo que principalmente el METOP debería ser el líder del proyecto, ¿no? O sea, el METOP con el gobierno provincial, con los gobiernos municipales, los gobiernos parroquiales, tendría que haber una cohesión para poder rehabilitar estos espacios y rehabilitar en sí el tema de la red ferroviaria como un potencial turístico o incluso como un potencial económico también.

Yo veo también que ahí posiblemente con sectores privados tendrían que vincularse la ciudadanía también porque, como yo te decía en la pregunta número dos, a veces el desconocimiento de lo que se puede lograr en esos sectores hace que la ciudadanía también vea estos espacios como que una zona donde explotar, donde generar mayor uso de sus propiedades.

Y no más bien como un beneficio colectivo en el cual puedan participar como actores de la construcción de un proyecto más integral. Y es por eso que también veo que la ciudadanía tiene que estar presente, colaborar y obviamente porque cualquier tema de regeneración sin el apoyo de la ciudadanía son esfuerzos que, en menos de un año, dos años ya terminan por acabarse, ¿no? Entonces la ciudadanía tiene que ser también participe de esto. Listo, muchas gracias.

---

Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato

Perfil de entrevista

---

Datos generales de la ficha

Fotografía

Nombre:



VALENCIA SANCHEZ SANDRO EDUARDO

---

Objetivo de la entrevista

Conocer los valores históricos a través de un guion de entrevista sobre de la línea férrea y sus condicionantes además saber cual son los planes y normativas que existen estos espacios para poder generar una intervención adecuada con el fin de mejorar el espacio público en las zonas adyacentes a la línea férrea de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge.

---

Aportaciones de la entrevista

EL aporte que nos brinda esta entrevista es enfatizar en la importancia de generar una planificación integral en los espacios residuales que se presentan en la línea férrea e incorporar a diferentes instituciones para aportar por el mejoramiento del espacio público.

---

Guion de entrevista

Pregunta 1: Como primera pregunta, en el 2008 se declaró bien patrimonial del Estado la red ferroviaria como monumento civil y patrimonio histórico testimonial simbólico, compuesta por los terminales, estaciones, túneles, puentes y sedes de alojamiento que intervinieron en el trazado de la línea férrea. ¿Usted conoce o existe algún elemento más que en el momento no se consideró o que no se dio a conocer?

Respuesta: Sí, posiblemente. A ver, primero hay que conocer que aparte de todos estos elementos que acabas de mencionar, que obviamente forman parte de la red ferroviaria del Ecuador, tenemos en algunos tramos posiblemente canales de agua, tenemos sobre todo árboles que son muy ricos y que se integran al contexto natural, al paisaje cultural, a las famosas denominadas apis también. Entonces, por ahí podría ser algo importante o relevante para tu proyecto de investigación.

Pregunta 2. Según el GAD municipal de Ambato, sus representantes, ellos no tienen ningún tipo de autorización o planificación según el mejoramiento de las áreas de retro que se presentan en la junta a la red ferroviaria.

¿Cuál es el fin de estos retiros y por qué se deben cumplir estos lineamientos a nivel nacional?

Respuesta: Bueno, primero uno de los deberes primordiales del Estado, que está dentro de la Carta Magna, obviamente, es la protección del patrimonio histórico y cultural. Dentro de esto no hay solamente... los bienes arquitectónicos, sino es el tema inmueble, patrimonio mueble, patrimonio inmaterial, áreas arqueológicas también y en especial la línea ferroviaria que tanto valor histórico testimonial tiene a nivel del Ecuador, en especial aquí en Ambato, que es tu investigación que veo que estás haciendo.

Llega acá en el año de 1912, 1915. Entonces es un... es una arteria vial que une la zona amazónica con la zona de la costa y la sierra, obviamente. Entonces es un nodo importantísimo dentro del polígono de intervención dentro de la ciudad de Ambato, que evidentemente es Ministerio de Proteger. Actualmente tengo conocimiento que no está funcionando hay tramos que sí lo están haciendo, pero aquí en Ambato conozco que no. Sin embargo, podría existir alguna visión de un nuevo presidente, por llamarlo así, o de una nueva administración también, de reactivar la línea ferroviaria y volverla turística como un aporte o como un ingreso económico también social turístico visual, arquitectónico para todo el Ecuador.

Pregunta 3. En algunos puntos de aquí de la ciudad sucede que hay aperturas al acceso al vehículo, se han pavimentado algunos puntos y en cambio en otros puntos se encuentran con abandonados y también se encuentran con malezas, como se puede conocer. Entonces la pregunta sería, según lo mencionado ¿se puede realizar alguna propuesta de regeneración de este tramo o de estos espacios urbanos de una manera adecuada?

Respuesta

Bueno, contestando esta pregunta recuerdo una vez en una reunión que acudimos al... bueno, era una reunión y una capacitación del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural y justo analizando estos temas era de que la gente le tiene miedo al patrimonio como que existe también un desconocimiento. En este punto lo que yo siempre digo es que se puede hacer todo, ya, pero siempre y cuando se justifique y se tenga respeto al patrimonio cultural y las intervenciones que se la hagan sean reversibles, es decir, hoy puedo colocar posiblemente un piso y mañana se puede levantar y no se hace daño al patrimonio ni visual ni técnicamente ni que exista una contaminación visual o de la misma materialidad dentro de estos tramos.

Aquí en Ambato uno de los valores negativos también que se podría decir es que se ha asfaltado en todo el territorio, incluso en áreas de protección ecológica y paralela al mismo, a la misma red ferroviaria, entonces si es un desconocimiento que ha existido con decirte que el mismo camino del Inca, pero bueno eso ya te dejo para que lo investigues, se hizo una intervención, no sé si mal o bien en su debido momento los profesionales deben haber o tendrán que justificar, pero en el tema de la línea ferroviaria la ley es clara, no se puede intervenir dentro de este polígono de intervención, en la zona rural te da un metraje, en la zona urbana y en la zona rural también tiene una diferencia, como una zona de protección, es como que le protege a todo esto, ahora vas a encontrar dentro de este eje tal vez unos cambios de red en el piso, vas a encontrar también posiblemente casas, vas a encontrar túneles, puentes, hay unos puentes patrimoniales que se vino haciendo desde la unidad patrimonio que está justo en la salida a Huachi grande, en la Palestina me parece que si no estoy mal, entonces toda intervención que tú hagas ahí trata de no asfaltarla ni darle paso al auto, sino la idea es generar un proyecto de regeneración urbana en donde se priorice al peatón, donde se priorice a los ciclistas, donde se priorice los niños, donde se dé paso y también se dé a conocer como una memoria colectiva o áreas lúdicas, que mejoren el hábitat para estas personas, pero siempre enfocándose más a las personas y olvidarse un poco más de los autos, hay que caminar un poco.

---

Pregunta 4. Hoy en día está a cargo de la red ferroviaria al ministerio de transporte, la pregunta es ¿A qué otras instancias gubernamentales es competente hacerle participar en un proyecto de regeneración urbana adyacente a estos espacios?

Respuesta: Bueno, primero a varias direcciones, municipios, ministerios, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural también. Con lo que tú afirmas no estoy completamente seguro si le pertenece ahora al ministerio, desconozco, sin embargo, al ser patrimonio, ya, no solamente el municipio tiene que tomar decisiones sobre esto, ni solamente el ministerio, sino está relacionado el Ministerio de Cultura y Patrimonio o el mismo Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, como te digo, no solamente la red puede ser patrimonio, pueden existir edificaciones arquitectónicas alrededor de este conjunto patrimonial, entonces el criterio tiene que ser de varios, de varias instituciones, no únicamente, y más aún, no, tenemos, como te digo, posiblemente áreas arqueológicas dentro de estos polígonos, entonces tenemos edificaciones de orden o mejor dicho con una tipología republicana, una arquitectura tradicional que muchas de estas poseen casas patio y justamente paralelas a éstas, puede estar cruzando esta red ferroviaria, entonces este proyecto se tiene que llevar a cabo de una manera integral para que se vuelva sostenible y respetuosa con el patrimonio histórico del Ecuador.

---

Pregunta 5. Por último, ¿cuáles crees que son los elementos principales que se deben tomar en cuenta para considerar este proyecto de regeneración?

Si hay algunos puntos, como te digo, desde tu punto de vista profesional que se deben evitar, como tú dijiste, hay algunos, no son errores, sino que no se toman en cuenta desde las diferentes ramas de la arquitectura o desde los puntos diferentes de los profesionales. Entonces, ¿cuáles son los puntos más comunes que debemos tomar en cuenta para llevar y regenerar adecuadamente estos espacios que son muy importantes para la ciudad y también para el patrimonio nacional?

Bueno, primero que se haga a manera técnica, que no se vincule el tema político con el tema técnico. Siempre debe primar el ámbito técnico. Luego, el aspecto social es importante también. También el tema del paisaje, del contexto inmediato, el tema también del tráfico y transporte es importante considerar. Como te digo, Ambato se le ha conocido por ser una ciudad gris, lastimosamente carece de áreas verdes. Hay estudios de esto que demuestran lo que estoy mencionando. Entonces, hacer un proyecto que sea útil para la ciudad, que sea sostenible, que sea... una fuente de inspiración para otros municipios, ¿por qué no? ¿por qué no para otros países? Te puedo citar algunos casos. Por ejemplo, en Estrasburgo, en Francia, hay un proyecto de regeneración de una línea férrea que pasa por media ciudad histórica. Entonces, paralela a esta, lo que vos vas a encontrar son ciclovías, vas a encontrar pisos podotáctiles en donde se prioriza hoy día. Obviamente, a las personas de la tercera edad, personas con discapacidades especiales, posiblemente de visión, etcétera, y la misma seguridad que da estos espacios a los infantes.

Entonces, tenemos que tratar de promover este tipo de proyectos y ya dejar de hacer vías hasta cierto punto, dejar de asfaltar y volverla una ciudad gris, al contrario, tratar de volverla una ciudad sostenible y con espacios para... las personas. También no tenemos cerca... Tenemos una línea ferroviaria que pasa, digamos, en las periferias de la ciudad, de la Junta de Reconstrucción, que fue en el año de 1951, donde eran las afueras, que justo está paralela a la avenida Bolívariana. Entonces, estas zonas, lastimosamente, están ya consolidadas con edificaciones. Entonces, buscar un proceso de... apropiación, tocaría analizarle bien para ver qué edificación me está aportando en el contexto y cuáles, evidentemente, no. Pero... Seguir asfaltando ya no, sino buscar un espacio amigable, un espacio... reversible, como te dije, un espacio en donde se proyectarían verdes y también considerar en el uso de suelo, de los... de las viviendas paralelas a este tipo, a este tipo de arterias, porque obviamente van a necesitar posiblemente un parque cerca a este... a este proyecto, posiblemente una farmacia, equipamientos que se articulen a este tipo de intervenciones. Eso es lo que te podría ir conmigo.

Datos generales de la ficha

Fotografía

Nombre:



SANCHO SOLANO MÓNICA PAOLA

Objetivo de la entrevista

Se realiza una entrevista a la ARQ. Monica Paola Sancho a través de un guion de entrevista para conocer los planes y normativas que existe para los espacios adyacentes a la línea férrea en el tramo de la calle tres carabelas de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge.

Aportaciones de la entrevista

El aporte es conocer de manera concisa y profunda la importancia de los espacios urbanos en abandono adyacente a la línea férrea para generar nuevas propuestas y mejorar la imagen urbana del sector para crear armonía en la comunidad más próxima por ser la persona que analiza los mapas de acuerdo a los datos para el GADMA.

Guion de entrevista

Pregunta 1. ¿cuál es la situación de la red ferroviaria actualmente?

Respuesta: A ver, la situación actualmente de la red es que obviamente por problemas en la operación del Estado, la red ferroviaria y en general la ocupación de todos esos espacios se encuentran actualmente en desuso.

Pregunta 2. Con respecto al espacio público, para el peatón o para los que conviven con esos espacios, ¿qué nos puede decir que son de alto riesgo, de bajo riesgo, que existe algún tipo de alumbrado público, por ejemplo?

Respuesta: Al momento con la situación actual de la línea férrea, evidentemente existe riesgo ya que son zonas a las cuales no se les ha dado ningún tipo de tratamiento y por tanto no existe tampoco el servicio de alumbrado eléctrico y es lo que provoca también... en cierto aspecto la inseguridad. Además, que los propietarios frentistas a la línea férrea, al no tener todos los servicios, obviamente se ven no atendidos en todo lo que correspondería de acuerdo a sus derechos.

Pregunta 3. Según tenía conocimiento, según la consultoría que ustedes están realizando, ¿existe alguna planificación a futuro? ¿Cuáles son los planes que se destinan para esos puntos en la línea férrea? ¿Cuáles son los planes que se destinan para esos puntos en la línea férrea?

Respuesta: Ahorita la consultoría lo que abarca es establecer un trazado que se encuentre en concordancia a las condiciones existentes en el sector, a la vez que se encuentre también en concordancia a las disposiciones legales y a las disposiciones que las admitan las instituciones competentes y que tengan jurisdicción en la línea férrea.

---

Pregunta 4. Con respecto a esa consultoría, ¿se ha tomado en cuenta a las personas que están en la línea férrea? ¿A las personas que conviven el día a día con eso, con decir, con la inseguridad o con cualquier tipo de problema que existe ahí?

Respuesta: Efectivamente lo que se ha realizado y contempla la consultoría es que se realicen socializaciones en cada una de las etapas. Ahorita la consultoría se encuentra en la segunda etapa y ya se ha realizado tanto la socialización de la primera etapa como de la segunda etapa.  
Listo, muchas gracias.

---

---

Proyecto de regeneración urbana de los espacios públicos en el tramo ferroviario de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge, cantón Ambato

Perfil de entrevista

---

Datos generales de la ficha

Fotografía

Nombre:



GUILLERMO ESPINOSA

---

Objetivo de la entrevista

Se realiza una entrevista al SR. Guillermo Espinoza a través de un guion de entrevista para conocer las necesidades y recomendaciones que existe para los espacios adyacentes a la línea férrea en el tramo de la calle tres carabelas de las parroquias Huachi Loreto y Celiano Monge.

---

Aportaciones de la entrevista

El aporte es conocer de manera concisa y profunda la importancia de los espacios urbanos en abandono adyacente a la línea férrea para generar nuevas propuestas y mejorar la imagen urbana del sector para crear armonía en la comunidad más próxima por ser la persona que analiza los mapas de acuerdo a los datos para el GADMA.

---

Guion de entrevista

Pregunta 1. ¿qué problemas se presentan frecuentemente en esta zona?

Respuesta: En relación a la línea Férrea, el primer problema es la suciedad Esto es una cosa asquerosa que vivimos aquí Segundo, aquí en este cruce de los rieles hay demasiados accidentes Continuantemente se caen los carros de ahí A veces calculan mal o a veces vienen en estado etílico, Pero igual se chocan ahí y se caen ahí en los rieles

Pregunta 2. Que dejen estos espacios ¿Cree que son útiles para la línea Férrea o que son espacios en abandono? ¿Qué es lo que usted cree?

Respuesta: Nunca se va a rehabilitar Ya Luego hay el proyecto, esa es la avenida Tres Carabelas Hay el proyecto de que se abra la avenida Tres Carabelas Que da desde el Coliseo, hablemos de la Bolívariana, hasta Huachi grande Entonces nosotros hemos hecho las gestiones Hemos hecho recorridos con el alcalde anterior

Que, dicho sea de paso, no hizo nada, nada, nada... Lo mismo que hizo es engañarnos como a bobos, Pero ahora, bueno, con las

Respuesta: Nunca se va a rehabilitar Ya Luego hay el proyecto, esa es la avenida Tres Carabelas Hay el proyecto de que se abra la avenida Tres Carabelas Que da desde el Coliseo, hablemos de la Bolivariana, hasta Huachi grande Entonces nosotros hemos hecho las gestiones Hemos hecho recorridos con el alcalde anterior

Que, dicho sea de paso, no hizo nada, nada, nada... Lo mismo que hizo es engañarnos como a bobos, Pero ahora, bueno, con las señoras, con la señora alcaldesa que estamos ahora una vez trabajando Hay la posibilidad que se haga... Se apertura la avenida Tres Carabelas porque está considerada hacerla en tres etapas La primera etapa considerada

Desde la Isidro Y Viteri, hasta acá abajo Hasta en la avenida El Cóndor del Mayorista Eh... Supuestamente, Dios quiera que así lo sea va a ser la primera etapa que parece, como estamos viendo, que en el segundo semestre de este año a lo mejor se inicie el trabajo, la apertura de la primera etapa de la avenida Tres Carabelas. Y de ahí pues vendrán las otras dos etapas, la una que es desde abajo, desde la Bolivariana hasta la Isidro Viteri, la otra desde la avenida El Cóndor hasta el paso lateral.

---

Pregunta 3 ¿eso es como proyectos a futuro que se presentan?

---

Respuesta: ? Sí, es un proyecto que nosotros hemos luchado, no es que la lucha empiece recién. Nosotros venimos luchando desde hace muchos años, porque usted se dará cuenta, joven, que nosotros prácticamente estamos ya a un paso del centro de embate. Pero miren, mantenemos esta porquería, que es una miseria. Como le hemos dicho a la señora alcaldesa, aquí parece que creen que no vivimos gente. Entonces, o sea, es de su importancia. Aparte de eso, no. No hablemos solamente de estética de la ciudad, hablemos de necesidades. Por decirle, en horas pico, en días laborables, de aquí de la unidad educativa Guayaquil, los niños y jóvenes entran y salen, ¿no? Entonces, en las horas pico es un desastre, es un desastre. Tanto en la Bolivariana como aquí en la calle que baja este, en la Morales. O sea, que es algo terrible, terrible, inclusive el peligro de un atropello, de cualquier cosa, porque es un caos total ya. Entonces, apresurándose las tres carabelas, o sea, la ciudad gana un mundo. Porque esta es una vía como de escape, una vía como que para que los carros, o sea, no todos circulen, al menos en horas pico, no todos circulen por la avenida Bolivariana,

sino que tengan... Tienen la apertura de venir por aquí, darse la vuelta. Entonces, la congestión se prácticamente... Disculpe la redundancia. Se desgestionaría totalmente la avenida Bolivariana.

---

Pregunta 4. Que hay de estos barrios. Sí. ¿Qué es? O sea, ¿hasta dónde ustedes pueden, o sea, como organización, han tenido alguna... ¿Han tenido alguna socialización directamente con la alcaldesa este año? ¿Qué han propuesto sus necesidades o han propuesto... ¿Han tenido esos acercamientos ya este año?

---

Respuesta: A ver, con la señora alcaldesa directamente todavía no hemos tenido la oportunidad. Ya. Pero sí hemos estado en reuniones, en senda de reuniones, con los delegados de la señora alcaldesa, porque así los lunes hay la atención de 8 de la mañana a 12 de la mañana al público, ¿no? Entonces, ahí se ha ido. Pero lo que nosotros aspiramos, y de hecho estamos viendo cómo se logra eso, de tener una entrevista directa con la señora alcaldesa. Porque las directivas de este sector, casi prácticamente hablamos de hasta Huachi grande, estamos en constante contacto. Y la aspiración de todo este sector es la misma. Es la misma, o sea, no luchamos por dos o tres cosas indiferentemente. Ya. Ya. La lucha es por la misma, por la apertura de la avenida Tres Carabeles.

---

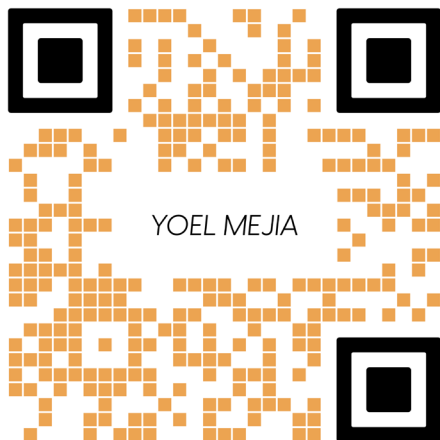
Pregunta 5. ¿Qué considera usted necesario que debe tomarse en cuenta para que se aperture esta línea ferria? O sea, ¿qué es lo que necesita usted como, no sé, por ejemplo, hay algunos puntos que es demasiado cerrado la vía, ¿no es cierto?

---

---

Respuesta: Y no se puede aperturar eso. Entonces, no sé si se puede generar algún tipo de mejorar la iluminación, la infraestructura o algún tipo de... circunstancias así. Es que verá, joven. El municipio tiene normativas para todo lo que es trabajos de adelanto. De adensamiento, adelanto y todo, apertura de vías, etcétera, etcétera. Ya. Obviamente que existen circunstancias en las que casas o edificios están demasiado sobresalidos hacia la línea del tren. Entonces, pero repito, el municipio tiene normativas. Hay la ley de desapropio, ya. Porque eso sí se ha dado. Mire, para la construcción del parque que tenemos, hubo que hacer muchísimas cosas,- tanto el municipio en conjunto con nosotros como moradores y como dirigentes. Y se logró pagar desapropios y todo el asunto. Porque el parque tenía como... son cuatro dueños. Entonces, había la... Precooperativa de Vivienda Marta de Rodríguez. Dos. También el... El... Los ferrocarriles de esta también poseían una propiedad aquí. También los de... en aquel tiempo, CEPE, ¿no? De los hidrocarburos. De los hidrocarburos. También. Y había y todavía existe un señor que no se logra todavía arreglar eso. Pero había un señor que era propietario de una cantidad de corriente de terreno aquí. Entonces, hubo que... En el tiempo del ingeniero Amoroso... Lo cual le agradecemos y le debemos el... el tener el parque. Él hizo las gestiones, inclusive él dejó ya el financiamiento para que sea pagado el desapropio de... De aquel terreno, señor Calderón.

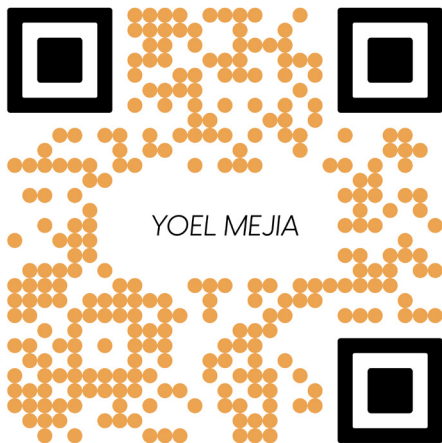
---



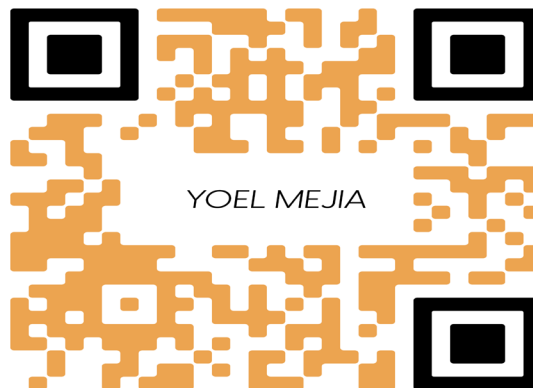
PLANOS



RENDERS



ENCUESTAS



RECORRIDO VIRTUAL



## Universidad Indoamérica

### **Ambato**

Calle Bolívar 20-35 y Quito  
(03) 2 421713 / 2421452

### **Quito**

Machala y Sabanilla (Sector Cotacollao)  
(02) 3998227 / 3998238  
[www.indoamerica.edu.ec](http://www.indoamerica.edu.ec)