



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

Proyecto Integrador previo a la obtención del Título de Arquitecto

**Tema: Las relaciones entre espacio público - privado  
en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento inte-  
gral en las escalinatas de la calle 13 de Abril.**

**Autor:** Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes.

**Tutor:** Andrea Cristina Goyes Balladares.

**Ambato – Ecuador**

**Enero, 2024**

## **CERTIFICACIÓN DEL TUTOR**

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

**“Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato.  
Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril”**

Del alumno Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes, estudiante de la carrera de arquitectura, considero que dicho Proyecto de Integración Curricular bajo la Modalidad de Proyecto Integrador ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software de similitud de contenidos, el mismo que responde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado de la Universidad Técnica de Ambato.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo, ante el organismo pertinente para ser sometido a la evaluación de los profesores calificadores designado por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, febrero del 2024

EL TUTOR

Andrea Cristina Goyes Balladares

1804222410

## **AUTORÍA DEL TRABAJO**

Yo, Oscar Andres Peñaherrera Bassantes con cédula de ciudadanía No 0550438477, declaro que los criterios emitidos en el trabajo de integración curricular, Modalidad de Proyecto Integrador bajo el tema: “Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril”, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos y conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este trabajo de integración curricular.

Ambato, febrero del 2024

EL AUTOR

.....  
Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes

0550438477

## **DERECHOS DE AUTOR**

Yo, Peñaherrera Bassantes Oscar Andrés con C.C.: 0550438477 en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación **“LAS RELACIONES ENTRE ESPACIO PÚBLICO - PRIVADO EN ÁREAS CONSOLIDADAS DE AMBATO. TRATAMIENTO INTEGRAL EN LAS ESCALINATAS DE LA CALLE 13 DE ABRIL”**, autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este trabajo de integración curricular o parte de él, un documento disponible con fines netamente académicos para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo una licencia gratuita e intransferible, así como los derechos patrimoniales de mi proyecto de Integración Curricular a favor de la Universidad Técnica de Ambato con fines de difusión pública; y se realice su publicación en el repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, siempre y cuando no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor/a, sirviendo como instrumento legal este documento como fe de mi completo consentimiento.

Ambato, enero del 2024

El autor

.....  
Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes  
0550438477

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban la investigación, sobre el tema “Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril” de Oscar Andres Peñaherrera Bassantes, estudiante de la carrera de Arquitectura, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, febrero 2024

Para constancia firman

---

Nombres y Apellidos

**PRESIDENTE**

**C.C.**

---

Nombres y Apellidos

**MIEMBRO CALIFICADOR**

**C.C.**

---

Nombres y Apellidos

**MIEMBRO CALIFICADOR**

**C.C.**

## **DEDICATORIA**

Con gratitud y cariño, dedico este trabajo a todas las personas que me han acompañado en este proceso en especial a mis Padres y mi Hermana. Este logro es el resultado de una dedicación total en la que siempre han estado presentes, gracias por ser mi apoyo y motivación en esta larga etapa universitaria.

Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes.

## **AGRADECIMIENTO**

En primer lugar, quiero agradecer a Dios quien con su bendición ha guiado mi vida, a mi familia y amigos por siempre estar pendientes para no rendirme en el camino. Expreso mi gratitud con la Universidad Técnica de Ambato por acogerme durante estos años, de igual manera a los docentes de la Facultad de Diseño y Arquitectura quienes con su enseñanza contribuyen en mi crecimiento académico. Además, agradezco a mi tutora y revisores por su total predisposición para guiarme en el desarrollo de este Trabajo de Titulación.

Oscar Andrés Peñaherrera Bassantes.

## Tabla de contenido

|  |     |
|--|-----|
| PORTADA .....  | I   |
| CERTIFICACIÓN DEL TUTOR .....  | II  |
| AUTORÍA DEL TRABAJO .....  | III |
| DERECHOS DE AUTOR.....   | IV  |
| APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO .....   | V   |
| DEDICATORIA.....   | VI  |
| AGRADECIMIENTO.....  | VII |
| RESUMEN.....   | XV  |
| ABSTRACT.....  | XVI |
| INTRODUCCIÓN .....   | 1   |
| Importancia y actualidad .....   | 2   |
| Antecedentes .....   | 3   |
| Alcance y Enfoque .....  | 7   |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....   | 9   |
| JUSTIFICACIÓN .....  | 11  |
| CAP I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN .....  | 14  |
| 1.1. Estado de la cuestión o estado del arte.....  | 14  |
| 1.1.1 Escalinatas del Cerro Santa Ana Guayaquil - Relaciones espaciales y<br>cotidianidad social .....                                       | 16  |
| 1.1.2 Escalinata de la comuna 13 Medellín- Revalorización del espacio público,<br>inversión en zonas marginales y movilidad alternativa..... | 17  |
| 1.1.3 Escalinatas de Selarón- Identidad del lugar.....   | 21  |
| 1.1.4. Resultados Análisis de casos. ....  | 23  |
| 1.1.4 Estrategias Teóricas-Autores .....   | 25  |
| 1.2. Marco (conceptual, histórico, legal).....   | 28  |
| 1.2.1 Marco Conceptual.....  | 28  |

|                                  |   |    |
|----------------------------------|---|----|
| 1.2.1.1                          | Análisis histórico de la creación de las escalinatas. ....                      | 28 |
| 1.2.1.2                          | Calidad de vida alrededor de las escalinatas. ....                              | 29 |
| 1.2.1.3                          | Espacio público y privado en áreas consolidadas de la ciudad. ....              | 30 |
| 1.2.1.4                          | Movilidad alternativa mediante escalinatas ....                                 | 32 |
| 1.2.1.5                          | Percepción del Paisaje Urbano. ....   | 33 |
| 1.2.1.6                          | Transformación urbana mediante la regeneración de espacios existentes.<br>..... | 35 |
| 1.2.1.7                          | Ciudades Caminables .....   | 36 |
| 1.2.2                            | Marco Histórico. ....   | 37 |
| 1.2.2.1                          | Escalinatas en el centro Ambato .....   | 37 |
| 1.2.3                            | Marco legal .....   | 39 |
| 1.2.3.1                          | Constitución de la República del Ecuador 2008 .....                             | 40 |
| 1.2.3.2                          | Plan Nacional de Desarrollo .....   | 40 |
| 1.2.3.3                          | Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo.....           | 40 |
| 1.2.3.4                          | Plan de Movilidad Ambato .....  | 41 |
| 1.2.3.5                          | Plan de Uso y Gestión del suelo.....  | 41 |
| CAP II DISEÑO METODOLÓGICO ..... |   | 44 |
| 2.1                              | Aproximación al Método (Metodología de la Investigación) .....                  | 44 |
| 2.1.1                            | Fase de Investigación.....  | 45 |
| 2.2                              | Población muestra y muestreo.....   | 49 |
| 2.2.1                            | Población .....   | 49 |
| 2.2.2                            | Muestra y muestreo.....   | 50 |
| 2.2.3                            | Estructura de la encuesta.....  | 51 |
| 2.2.4                            | Focus Group.....  | 53 |
| 2.2.5                            | Entrevista a Especialistas .....  | 54 |
| 2.2.6                            | Análisis e interpretación de Resultados. ....                                   | 56 |
| 2.2.6.1                          | Tabulación de datos (Encuestas).....  | 56 |
| 2.2.6.2.                         | Análisis e interpretación de datos (Grupo de Enfoque) .....                     | 59 |
| 2.2.6.3.                         | Análisis e interpretación de datos (Entrevistas a especialistas) .....          | 62 |
| 2.2.6.4.                         | Triangulación de datos .....  | 68 |

|  |    |
|--|----|
| CAP III INVESTIGACION DE CONTEXTO – DIAGNÓSTICO.....         | 69 |
| 3.1. Análisis externo.....                                   | 69 |
| 3.2 Análisis interno .....                                   | 70 |
| 3.3. Análisis espacial del estado actual.....                | 71 |
| 3.3.1 Ubicación general del proyecto. ....                   | 72 |
| 3.3.2. Análisis macro: PIT específicos .....                 | 73 |
| 3.3.2.1. Plataformas y Polígonos de intervención.....        | 74 |
| 3.3.2.2. Extensión: áreas urbanas .....                      | 75 |
| 3.3.2.3. Movilidad y conectividad.....                       | 76 |
| 3.3.2.4. Equipamientos y servicios.....                      | 77 |
| 3.3.2.5. Espacios libres y verdes .....                      | 78 |
| 3.3.2.6. Radio y línea – compacidad .....                    | 79 |
| 3.3.2.7. Zonificación de acciones.....                       | 81 |
| 3.3.2.8. Riesgos. ....                                       | 82 |
| 3.3.2.9. Uso de suelo .....                                  | 83 |
| 3.3.3. Análisis meso: PIT (P1-12-R30).....                   | 84 |
| 3.3.3.1. Análisis de uso y ocupación de suelo. ....          | 84 |
| 3.3.3.1. Predial construido/ no construido.....              | 85 |
| 3.3.3.3. Prediales altas .....                               | 86 |
| 3.3.3.4. Reparto viario.....                                 | 87 |
| 3.3.3.5. Espacio verde y biodiversidad. ....                 | 88 |
| 3.3.3.7. Análisis de focos de inseguridad.....               | 90 |
| 3.3.3.8. Análisis derivas urbanas.....                       | 91 |
| 3.3.4. ANÁLISIS MICRO: Puntos de intervención.....           | 92 |
| 3.3.4.1. Estado Actual escalinatas Calle Trece de Abril..... | 92 |
| 3.4 Resultados del diagnóstico de la situación actual. ....  | 95 |
| 3.5. Estrategias de Intervención Urbana.....                 | 96 |
| 3.5.1 Estrategias a escala macro. ....                       | 96 |
| 3.5.2 Estrategias a escala meso.....                         | 98 |
| 3.5.2.1 Complejizar las áreas urbanas.....                   | 98 |

|  |            |
|--|------------|
| 3.5.3. Estrategias a escala Micro.....                             | 98         |
| 3.5.3.1 Iluminación. ....  | 99         |
| 3.5.3.2 Mejorar la ordenanza en usos de suelo. ....                | 99         |
| 3.5.3.3 Colocación de vegetación en las escalinatas.....           | 99         |
| 3.5.3.4 Generar trayectos lineales. ....                           | 100        |
| 3.5.3.5 Crear espacios semipúblicos. ....                          | 100        |
| 3.5.3.6 Implementar espacios públicos de estar.....                | 100        |
| <b>CAP IV DESAROLLO DE LA PROPUESTA .....</b>                      | <b>102</b> |
| 4.1. Descripción general de la propuesta.....                      | 102        |
| 4.2. Partido Urbano .....  | 103        |
| 4. 3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción ..... | 103        |
| 4.3.1 Planificación Urbana .....                                   | 104        |
| 4.3.1 Diseño Urbano.....   | 105        |
| 4. 4. Resultados por objetivos específicos.....                    | 106        |
| <b>CAP V CONCLUSIONES.....</b>                                     | <b>108</b> |
| 5.1. Conclusiones .....  | 108        |
| 5.2. Respuestas de las preguntas de investigación .....            | 110        |
| 5.3 Recomendaciones.....   | 111        |
| <b>REFERENCIAS .....</b>   | <b>112</b> |
| <b>ANEXOS .....</b>  | <b>117</b> |

## Índice de Figuras

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| <b>Figura 1</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>Figura 2</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>Figura 3</b> .....  | <b>5</b>  |
| <b>Figura 4</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>Figura 5</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>Figura 6</b> .....  | <b>9</b>  |
| <b>Figura 7</b> .....  | <b>16</b> |
| <b>Figura 8</b> .....  | <b>18</b> |
| <b>Figura 9</b> .....  | <b>19</b> |
| <b>Figura 10</b> ..... | <b>22</b> |
| <b>Figura 11</b> ..... | <b>42</b> |
| <b>Figura 12</b> ..... | <b>45</b> |
| <b>Figura 13</b> ..... | <b>46</b> |
| <b>Figura 14</b> ..... | <b>48</b> |
| <b>Figura 15</b> ..... | <b>48</b> |
| <b>Figura 16</b> ..... | <b>52</b> |
| <b>Figura 17</b> ..... | <b>53</b> |
| <b>Figura 18</b> ..... | <b>54</b> |
| <b>Figura 19</b> ..... | <b>55</b> |
| <b>Figura 20</b> ..... | <b>68</b> |
| <b>Figura 21</b> ..... | <b>69</b> |
| <b>Figura 22</b> ..... | <b>70</b> |
| <b>Figura 23</b> ..... | <b>72</b> |
| <b>Figura 24</b> ..... | <b>73</b> |
| <b>Figura 25</b> ..... | <b>74</b> |
| <b>Figura 26</b> ..... | <b>75</b> |
| <b>Figura 27</b> ..... | <b>76</b> |
| <b>Figura 28</b> ..... | <b>77</b> |
| <b>Figura 29</b> ..... | <b>79</b> |
| <b>Figura 30</b> ..... | <b>80</b> |
| <b>Figura 31</b> ..... | <b>81</b> |
| <b>Figura 32</b> ..... | <b>82</b> |
| <b>Figura 33</b> ..... | <b>83</b> |
| <b>Figura 34</b> ..... | <b>84</b> |
| <b>Figura 35</b> ..... | <b>85</b> |
| <b>Figura 36</b> ..... | <b>86</b> |
| <b>Figura 37</b> ..... | <b>87</b> |
| <b>Figura 38</b> ..... | <b>88</b> |
| <b>Figura 39</b> ..... | <b>89</b> |
| <b>Figura 40</b> ..... | <b>90</b> |
| <b>Figura 41</b> ..... | <b>91</b> |
| <b>Figura 42</b> ..... | <b>93</b> |
| <b>Figura 43</b> ..... | <b>97</b> |

|                        |            |
|------------------------|------------|
| <b>Figura 44</b> ..... | <b>98</b>  |
| <b>Figura 45</b> ..... | <b>101</b> |
| <b>Figura 46</b> ..... | <b>104</b> |
| <b>Figura 47</b> ..... | <b>105</b> |

**Índice de tablas**

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| <b>Tabla 1</b> .....  | <b>23</b>  |
| <b>Tabla 2</b> .....  | <b>41</b>  |
| <b>Tabla 3</b> .....  | <b>43</b>  |
| <b>Tabla 4</b> .....  | <b>43</b>  |
| <b>Tabla 5</b> .....  | <b>49</b>  |
| <b>Tabla 6</b> .....  | <b>50</b>  |
| <b>Tabla 7</b> .....  | <b>56</b>  |
| <b>Tabla 8</b> .....  | <b>60</b>  |
| <b>Tabla 9</b> .....  | <b>62</b>  |
| <b>Tabla 10</b> ..... | <b>64</b>  |
| <b>Tabla 11</b> ..... | <b>66</b>  |
| <b>Tabla 12</b> ..... | <b>71</b>  |
| <b>Tabla 13</b> ..... | <b>95</b>  |
| <b>Tabla 14</b> ..... | <b>106</b> |

## Índice de Anexos

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| <b>Anexo 1</b> .....  | <b>132</b> |
| <b>Anexo 2</b> .....  | <b>133</b> |
| <b>Anexo 3</b> .....  | <b>134</b> |
| <b>Anexo 4</b> .....  | <b>135</b> |
| <b>Anexo 5</b> .....  | <b>136</b> |
| <b>Anexo 6</b> .....  | <b>137</b> |
| <b>Anexo 7</b> .....  | <b>138</b> |
| <b>Anexo 8</b> .....  | <b>139</b> |
| <b>Anexo 9</b> .....  | <b>140</b> |
| <b>Anexo 10</b> ..... | <b>141</b> |
| <b>Anexo 11</b> ..... | <b>142</b> |
| <b>Anexo 12</b> ..... | <b>143</b> |
| <b>Anexo 13</b> ..... | <b>144</b> |
| <b>Anexo 14</b> ..... | <b>145</b> |
| <b>Anexo 15</b> ..... | <b>146</b> |
| <b>Anexo 16</b> ..... | <b>147</b> |
| <b>Anexo 17</b> ..... | <b>148</b> |
| <b>Anexo 18</b> ..... | <b>149</b> |
| <b>Anexo 19</b> ..... | <b>150</b> |
| <b>Anexo 20</b> ..... | <b>151</b> |

## **RESUMEN**

En la actualidad Ambato ha sufrido un crecimiento territorial urbano acelerado, por lo que la movilidad peatonal se ha reducido considerablemente. Como resultado de lo mencionado se observa el deterioro de las rutas peatonales como es el caso de las escalinatas ubicadas en la calle 13 de Abril; Las mismas que se constituyen en una pieza fundamental del proyecto ya que su ubicación estratégica y las potencialidades que presentan las convierten en sitios importantes para la revalorización de espacios públicos. Las escalinatas en las ciudades son elementos icónicos donde se desenvuelve una vida cotidiana diferente a otros sectores, por lo tanto, necesitan ser lugares libres de contaminación producida por los vehículos, por ser peatonales deben tener relación con el espacio construido generando recorridos agradables que inviten a los usuarios a transitarlas y disfrutar de servicios complementarios. Con base a la teoría y referentes estudiados es importante generar estrategias que concluyan en el Tratamiento Integral de las Escalinatas, lo cual permite recuperar el sistema de movilidad y conectar la plataforma 1 y 3, las cuales están separadas por temas de topografía . Sin embargo, Desde la planificación urbana en las escalas establecidas: macro, meso y micro se busca integrar los tamos de escalinatas existentes para conectar sitios de interés y fomentar la movilidad peatonal, así como también establecer espacios públicos de estar e intervenciones de paisaje, cultura y comercio que mejoren la calidad de vida en los habitantes de la zona y además promuevan la ocupación del espacio a largo plazo.

**DESCRIPTORES:** REVALORIZACIÓN, TRATAMIENTO INTEGRAL, CALIDAD DE VIDA, MOVILIDAD PEATONAL, ESPACIO PÚBLICO DE ESTAR.

## **ABSTRACT**

Currently Ambato has suffered accelerated urban territorial growth, so pedestrian mobility has been considerably reduced. As a result of the aforementioned, the deterioration of pedestrian routes is observed, such as the stairs located on 13 de Abril Street; They constitute a fundamental piece of the project since their strategic location and the potential they present make them important sites for the revaluation of public spaces. Stairs in cities are iconic elements where daily life takes place that is different from other sectors, therefore, they need to be places free of pollution produced by vehicles. Because they are pedestrian, they must have a relationship with the built space, generating pleasant routes that invite users to travel through them and enjoy complementary services. Based on the theory and references studied, it is important to generate strategies that conclude in the Comprehensive Treatment of the Stairs, which allows recovering the mobility system and connecting platform 1 and 3, which are separated by topography issues. However, from urban planning at the established scales: macro, meso and micro, the aim is to integrate the existing stairs to connect places of interest and promote pedestrian mobility, as well as establish public living spaces and landscape, cultural interventions. and commerce that improve the quality of life of the inhabitants of the area and also promote the long-term occupation of the space.

**DESCRIPTORS: REVALUATION, COMPREHENSIVE TREATMENT, QUALITY OF LIFE, PEDESTRIAN MOBILITY, PUBLIC LIVING SP**

## **INTRODUCCIÓN**

El Tratamiento Integral desempeña un papel importante dentro de la revalorización del espacio público ya que se enfoca en las intervenciones puntuales de las zonas con alta necesidad, debido a esto se genera un análisis y diagnóstico del estado actual para determinar las principales problemáticas que tiene el sector, además las potencialidades para revalorizar los tramos de escalinatas existentes (LOOTUGS, 2016).

Actualmente las escalinatas de la calle 13 de Abril se encuentran en mal estado, se cuenta con 11 tramos, pero únicamente uno de ellos se rehabilitó dentro del proyecto "Las Escalinatas y el Tiempo"; además no existe conexión entre los tramos identificados y para la percepción de los moradores, es un sitio inseguro que no tienen ocupación en horas de la tarde; por tal motivo no cuenta con un Tratamiento Integral al ser un espacio público que puede ser aprovechado en beneficio del crecimiento económico, cultural y social de la ciudad. Por lo expuesto anteriormente se plantea como objetivo del presente proyecto el generar una propuesta de Tratamiento Integral de la zona de estudio en base a las relaciones entre espacio público – privado.

Se aplican recomendaciones internacionales, normativas nacionales y conceptos de la LOOTUGS, además se enfoca en un análisis detallado de las problemáticas de la zona. Se generan estrategias específicas utilizando la fase teórica en el capítulo 1; para el capítulo 2 se interactúa con la opinión de la comunidad sobre el espacio actual con el fin de valorizarlo con el criterio profesional de especialistas; para la etapa 3 se levanta la información técnica del sitio con un enfoque mixto y así se da paso a la planificación del Tratamiento Integral aplicado a las escalinatas; se consigue revalorizar el espacio, promover la ocupación de los tramos existentes, fomentar actividades complementarias relacionadas con el comercio y cultura, de esta manera contribuir la construcción de una ciudad caminable.

La conexión entre plataformas con diferencia topográfica es un desafío en las ciudades latinoamericanas. En el contexto de Ambato, la plataforma 1 concentra el mayor número de actividades dentro del área pública y privada, por lo que la conexión peatonal con la parte alta de la ciudad se convierte en un proyecto de alta prioridad. El impacto de este estudio se generará directamente en el desarrollo económico de la Ciudad puesto que, al aprovechar los espacios, para desarrollo de actividades comerciales que incluyan aspectos culturales fomenta la ocupación del espacio.

### **Importancia y actualidad**

La conexión mediante escaleras entre zonas de una ciudad ha representado sistema de movilidad que existe desde la antigüedad; a nivel latinoamericano, con el aumento de vehículos estas zonas perdieron importancia, por lo que dejaron de ser usadas convirtiéndose en lugares inseguros. El proyecto denominado “Las escalinatas y el tiempo” es una intervención de mejora urbana cuyo objetivo es potenciar la movilidad del sector, en la actualidad con el sistema tradicional de transporte público conecta dichas plataformas, con un recorrido de 25 minutos; mientras que, con las escalinatas el desplazamiento se reduce de 3 a 5 minutos mediante circulaciones tradicionales y sistemas eléctricos (RAMA, 2020).

La regeneración del pasaje Pelileo pretende mejorar los niveles de confort del sector, mediante espacios de descanso construidos pensados en las actividades diarias que ejecutan los moradores de la zona y a la vez ayudan a mejorar las condiciones económicas del sector mediante el comercio de productos y servicios (GADMA, 2020b).

Durante los últimos años a nivel latinoamericano han sido implementados varios proyectos urbanos en las escalinatas, como es el caso de la Comuna 13 en Medellín, en cuyo alrededor se desarrolla una potencia turística, comercial, económica y cultural, solucionando problemas sociales que anteriormente ocupaba los primeros lugares en el ranking de violencia mundial (Digital, 2019).

Las escalinatas en las ciudades son elementos icónicos donde se desenvuelve una vida cotidiana diferente a otros sectores, por lo tanto, necesitan ser lugares libres de contaminación producida por los vehículos, por ser peatonales deben tener relación con el espacio construido generando recorridos agradables que inviten a los usuarios a transitarlas y disfrutar de servicios complementarios, generalmente este tipo de equipamientos están siendo rehabilitados con elementos que destaquen la cultura del barrio como son: gastronomía arte mediante pinturas y murales que se convierten en atractivos turísticos a nivel de toda la ciudad (Jaramillo, 2019).

Los asentamientos humanos en estos sectores son de una economía media-baja, debido a factores determinantes como es la topografía pronunciada e inaccesibilidad de vehículos, mediante estos indicadores los proyectos de regeneración urbana surgen con la idea de revalorizar los predios y construcciones que existen y a su vez mejorar las condiciones socioeconómicas de los habitantes (Ortega, 2019)

El objetivo de desarrollo sostenible número 8 (Trabajo decente y crecimiento económico) nos plantea el proteger empleos, apoyar a pequeñas y medianas empresas, a los trabajadores del sector informal, a través de programas de respuesta y recuperación económica. Mediante este principio estos proyectos se orientan a mejorar la movilidad, facilitando la realización de sus actividades cotidianas y contribuyendo al desarrollo socioeconómico de los habitantes (ODS, 2022).

## **Antecedentes**

La ciudad en un principio se situó a la orilla derecha del río Ambato, en lo que hoy en día es el barrio El Socavón. Antonio de Clavijo fue quien trazo las calles, plazas y señaló el sitio donde debía construirse el templo. Se trata de una de las ciudades más pobladas del país, cuyo origen parte en las orillas del río para después crecer hacia la parte alta, Ambato ha sido afectada por algunos terremotos y erupciones volcánicas,

por lo que los equipamientos icónicos de la ciudad fueron reconstruidos en los mismos lugares como es el caso de la Catedral (GADMA, 2020).

Figura 1

Origen de la ciudad de Ambato



Fuente: Tomado de Municipalidad de Ambato (2020).

El barrio Bellavista es uno de los primeros construidos en la parte alta de la ciudad, lo que dio paso a la construcción de una serie de escalinatas para conectar este sector con el centro de la Ambato, con el pasar del tiempo estas escalinatas han sido pobladas sin control alguno convirtiéndose en sitios inseguros dentro de la zona. Este sector cuenta con una tipología de edificaciones que parten desde construcciones patrimoniales, donde predomina el uso de bloque y teja hasta de 5 pisos en base a hormigón armado, al estar cerca del centro de la ciudad el barrio está poblado en un 90%, teniendo únicamente un 10% de suelo vacante (Aucanshala, 2020).

Figura 2

Barrio Bellavista década de los 40



Fuente: Tomado de Ambato ayer y hoy (2022).

Las escalinatas en ciudades de Latinoamérica han sido un medio de movilidad adecuado para conectar partes de la ciudad donde existe diferencia de niveles, lo que se debe a que en estos lugares la ciudad va creciendo sin ningún tipo de control y no existe el espacio adecuado para crear sistemas de movilidad más eficientes. (Pérez, 2022), Cabe recalcar que con el pasar del tiempo estas escalinatas han sido subutilizadas, debido al incremento del parque automotor y del uso que tiene el mismo, en Ambato existe una serie de 10 tramos de escalinatas que inician desde el barrio Bellavista hacia algunos sitios de interés en el centro de la ciudad (Aucanshala, 2020).

Figura 3

Escalinatas Padres Josefinos hasta 13 de abril



Fuente: Tomado de Ambato ayer y hoy (2022).

La calle 13 de Abril es uno de los principales medios de conexión vehicular entre estas dos plataformas ya que es la que menor pendiente tiene, se ha convertido en uno de los principales ejes viales al empezar en el parque 12 de Noviembre, lugar donde el transporte público se distribuye hacia todo Ambato. A pesar de la topografía que existe a lo largo de esta vía poco a poco se ha ido poblando con construcciones patrimoniales que se han visto deterioradas y en la actualidad tienen un enfoque residencial con poca presencia de comercios de bajo impacto (Aucanshala, 2020).

Figura 4

Calle Trece de Abril



Fuente: Tomado de Ambato ayer y hoy (2022).

Las escalinatas y el tiempo es un proyecto de regeneración urbana construido a lo largo del pasaje Pelileo mediante un sistema de escaleras eléctricas que permite fomentar la movilidad alternativa hacia el centro de la ciudad, este proyecto se logra mediante una circulación lineal optimizando el tiempo de recorrido hasta en 5 veces con respecto al vehículo, además el proyecto surge con la idea de revalorizar la ladera mediante la vinculación con espacios culturales, brindando una nueva concepción del barrio y rescatando los espacios en desuso, así como también da mayor importancia al peatón y se convierte en un atractivo turístico de la ciudad (RAMA, 2020).

Figura 5

Escalinatas y el tiempo.



Fuente: Tomado de RAMA (2020).

### **Alcance y Enfoque**

El presente proyecto pretende el tratamiento integral en las escalinatas de la calle Trece de abril, abordado desde una correcta relación entre el espacio público y privado en zonas consolidadas de la ciudad para mejorar las condiciones actuales del sector y los problemas socioeconómicos que existe en esta zona. Los resultados de la investigación será el planteamiento de la conexión de los tramos existentes para optimizar su ocupación y lograr una movilidad sostenible en el sector.

Los espacios complementarios que se pretende crear tienen la facultad de ofrecer servicios y experiencias propias de la zona, funcionando como lugares públicos y semipúblicos que estén a disposición durante todo el día para mejorar la afluencia de personas y la seguridad en las escalinatas. El presente proyecto de titulación tiene un enfoque en la parte urbana, mediante el diseño a nivel de anteproyecto de una red que integre los tramos de escalinatas existentes y a su vez cree espacios públicos que potencialicen el uso de éstos y mejoren el paisaje urbano de la zona.

El presente proyecto integrador consta de:

- Estudio de bibliografía enfocado a sistemas de movilidad alternativo.

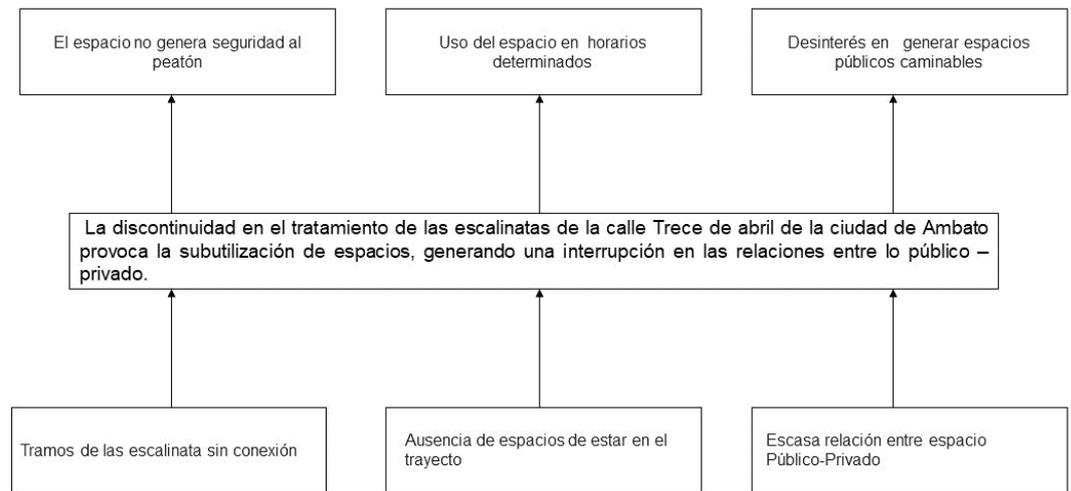
- Levantamiento de información y análisis de sitio
- Planificación del tratamiento integral en los tramos de escalinatas.
- Diseño a nivel de anteproyecto de la etapa 1.

De esta manera, se busca realizar una investigación hacia los cambios en la movilidad peatonal de la ciudad, una base teórica que permita entender los conceptos claves enfocados hacia la generación de la movilidad y relación entre espacio público-privado, así como una investigación proyectual que facilite el desarrollo de un proyecto conciso que resuelva las problemáticas planteadas.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Figura 6

Árbol de problemas



Fuente: Elaboración Propia (2023).

La ciudad produce un sin número de cambios orientados a las necesidades y exigencias de la actualidad, pero la historia deja un legado importante en su entorno; desde la perspectiva teórica a nivel latinoamericano se analiza la resignificación de los espacios intervenidos en escalinatas a partir de lo cual se genera sitios que cobran nuevos significados y varía la forma en que las personas se relacionan con éste luego de la transformación física (Castro, 2019). De manera general los proyectos de escalinatas se dan en barrios populares de las ciudades, teniendo en cuenta que en estos sectores existen problemáticas habituales como la delincuencia, consumo de drogas y pobreza (Cirino, 2019).

El Municipio de Ambato, por medio de contrato ejecutó la readecuación de las escalinatas del pasaje Pelileo situado desde la avenida Quiz Quiz hasta la calle 13 de Abril con el objetivo de brindar a la ciudadanía un sistema de movilidad alternativo ,

sin embargo, este proyecto desemboca una calle que da mayor importancia al vehículo y produce un corte en este trayecto, Esto genera una percepción de inseguridad a los peatones que ocupan este lugar a diario y no logran conectar completamente el barrio Bellavista con el centro de la ciudad (El Heraldó, 2019).

En la parroquia Huachi Loreto existe una variedad de asentamientos humanos, los cuales en la actualidad han ocupado la mayoría del territorio generando pocos vacíos urbanos; sin embargo, estos se encuentran divididos de acuerdo a los niveles de confort que ofrece cada zona, Tomando en cuenta estas condiciones los barrios que presentan mayor topografía cuentan con construcciones antiguas y de baja calidad donde por su difícil accesibilidad y las condiciones socioeconómicas de sus habitantes la reconstrucción de las edificaciones es difícil (Aucanshala, 2020).

El Plan de Uso y Gestión del Suelo (2021) plantea a las viviendas y predios del barrio Bellavista como una zona residencial de baja densidad, Sin embargo, los predios que colindan con las escalinatas del pasaje Pelileo se los determina como Protección de patrimonio histórico y cultural en uso de suelo urbano, tema por el cual dificulta una relación directa entre espacio público - privado produciendo una carencia de equipamientos comerciales que complementen las actividades que se desarrollan en él.

Finalmente, los índices de inseguridad aumentan en horarios determinados, considerando que la regeneración urbana que se dio en el lugar no logra solucionar radicalmente las problemáticas del sitio. La limitada concurrencia de personas que ocupan el área en donde se desarrolló el proyecto en horas de la tarde, así como también, los escasos espacios privados comerciales producen que la ciudadanía no transite por las escalinatas, aumentando así la sensación de inseguridad.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cómo influyen las relaciones entre el espacio público-privado en la propuesta de tratamiento integral de las escalinatas de la calle 13 de abril de Ambato?

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone un tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril ya que los últimos proyectos de mejora urbana similares en ciudades latinoamericanas se han destacado por elevar la calidad de vida de sus habitantes, convirtiéndose en potencias turísticas y centros de desarrollo económico, donde sus pobladores participan en la economía activa y se incluyen en estos equipamientos solucionando los problemas sociales como es la inseguridad que se daba anteriormente por la falta de transitabilidad en el lugar (Cirino, 2019).

Es pertinente destacar que el proyecto Las escalinatas y el tiempo ubicado en el pasaje Pelileo está concluido en una primera etapa, por lo que es importante completar la planificación de estos espacios para que pueda ser replicado en el resto de escalinatas de la ciudad y paulatinamente las construcciones se rehabiliten para mejorar las relaciones espaciales y la imagen urbana (RAMA, 2020).

En la ciudad existe varios tramos de conexiones verticales mediante escalinatas puesto que desde su creación se consideraban como el sistema de movilidad más práctico para la zona alta. Se tiene un interés en la utilización de estos espacios para conectar puntos estratégicos hacia el centro de la ciudad, considerando que hay una gran cantidad de personas que se movilizan diariamente por cuestiones de trabajo, estudio, comercio etc. Sin embargo, según el (Plan de movilidad urbana sostenible-Ambato) en los últimos años se ha dado importancia al uso de vehículo para desplazarse de un lugar a otro, resultando que únicamente existe un 13% de la población que se moviliza en bicicleta o a pie, mientras que el 34% de los habitantes optan por moverse en vehículo privado (Plan de movilidad urbana sostenible-Ambato, 2022).

En la actualidad, la discontinuidad y subutilización de las escalinatas como caso de estudio es notoria, por ello el proceso de investigación permite sustentar y evidenciar mediante información cuantificable las falencias que ocurren él y a su vez reconocer las potencialidades y posibles estrategias para aplicarlas en las zonas de intervención con el objetivo es mejorar el sistema de movilidad alternativa y generar espacios públicos caminables y promotores de vida social, cultural, urbana y económica (Cirino, 2019). El PDOT, (2019). Plantea como objetivo completar la etapa dos y tres del proyecto “Las escalinatas y el tiempo”, sin embargo, no se han concretado a pesar de estar planificadas para el año 2021.

## **OBJETIVOS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN**

### **General**

Desarrollar una propuesta de tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 Abril de la ciudad de Ambato.

### **Específicos**

- Definir un marco conceptual en cuanto a las relaciones entre espacio público – privado en áreas consolidadas.
- Establecer estrategias de diseño para intervenir el espacio público- privado en áreas consolidadas a partir de referentes.
- Identificar las condiciones actuales del área de estudio a través un levantamiento de información y mapeos de la zona.
- Planificar una propuesta de intervención integral para las escalinatas de la calle 13 de Abril, tomando en consideración las interacciones entre el espacio público y privado, con el fin de lograr una integración armoniosa en el contexto previamente intervenido.

### **Línea y sub línea de investigación.**

El dominio en el cual se encuentra planteado el tema es el siguiente: Optimización de los Sistemas Productivos, Técnicos - Tecnológicos y Desarrollo Urbanístico. El mismo también integra la línea de investigación que se enfoca en el Diseño, producción y materiales, el propósito del proyecto es definir un sistema de movilidad mediante la rehabilitación de las escalinatas, para establecer una planificación estratégica en el diseño de sistemas de movilidad alternativos. Por lo tanto, la sub línea de investigación está definida por estrategias de relación entre espacio público y privado y paisaje urbano de la ciudad.

| <b>Dominio</b>   | <b>Líneas De Investigación</b>   |
|--|--|
| Fortalecimiento Social, Democrático y Educativo  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Exclusión e Integración Social</li><li>• Políticas Públicas, Derecho y Sociedad</li><li>• Comunicación, Sociedad, Cultura y Tecnología</li><li>• Comportamiento Social y Educativo</li></ul> |
| Optimización de los Sistemas Productivos, Técnicos - Tecnológicos y Desarrollo Urbanístico | <ul style="list-style-type: none"><li>• Construcción, Estructuras, Vías y Transporte</li><li>• Tecnología de la Información y Sistemas De Control</li><li>• Diseño, Materiales y Producción</li></ul>                                |

## CAP I MARCO REFERENCIAL / CONCEPTUALIZACIÓN

### 1.1. Estado de la cuestión o estado del arte

El punto de partida para la investigación será estudios similares sobre: escalinatas, formas de habitar, espacio público, identidad del lugar y movilidad alternativa sostenible, Mediante este método se pretende comprender el funcionamiento de estos equipamientos y como se puede solucionar las problemáticas habituales de sus alrededores.

Citando a Rodríguez (2008). En su escrito “Los espacios públicos en el paisaje urbano del centro histórico de Santiago de Cuba” plantea a las escalinatas como elementos estructuradores de espacios lineales en donde se desarrolla un valioso intercambio social, además, junto con el paisaje urbano representan un sello de identidad del lugar. Además, menciona que el espacio público ya sea lineal o planimétrico es un sitio donde se aglomera el hábitat humano y la ciudad se materializa como una comunidad relacionada e identificada con el entorno construido.

Según María Pía Fontana & Miguel Y. Mayorga (2012). En el artículo “Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura” argumenta sobre la interrelación entre el espacio edificado, la centralidad y la movilidad. Contrastan como cambia las redes de movilidad provocando nuevas centralidades y las formas de relación que se da entre ellas. Este estudio concluye que el espacio público es el lugar más importante de la ciudad donde se reúne una cantidad significativa de personas que practican diversas actividades, las mismas que se adaptan en función del tiempo.

En el artículo denominado “Habitar la infamiliaridad del espacio de la técnica”, el autor Hidalgo Hermosilla Aldo (2015). Relaciona la construcción de un con el atesorar valores materiales, sociales y míticos, en donde el sentido lugareño y la

experiencia espacial se basa en las costumbres de determinado sector. Concluye que el espacio se apropia cuando en él se practican actividades que históricamente forman parte de determinado lugar. Adicionalmente, la concepción espacial, constructiva y estética puede intuir a nuevas concepciones del espacio.

De acuerdo con Granja-Bastidas (2019) en el artículo titulado “Tiempos de habitar: La escalera como mecanismo de transformación y configuración de la vivienda” interpreta el concepto de circulación para la estructuración y organización espacial desde el diseño mediante el análisis de barrios populares de Quito. Concluye que la gente ha introducido de manera intuitiva los conceptos en los ejemplos señalados de la construcción informal “casa patio” y la “escalera entre terrazas”. La transformación del espacio y su configuración posibilita que la casa se modifique y se adapte a la topografía, ofreciendo así nuevas dinámicas del habitar.

Desde el punto de vista de Iceta Etxabe (2020). En el artículo titulado “La construcción de ciudades en ladera. Movilidad urbana” argumenta sobre la habitabilidad en sitios periféricos, en donde por las condiciones topográficas la accesibilidad es limitada. Menciona como las edificaciones cambian el paisaje natural de la ladera, Así como también, el interés en generar proyectos de implementación de nuevos fragmentos de territorios en la ladera, a fin de reducir riesgos y mejorar la calidad de vida de los que habitan estas áreas.

Finalmente, es evidente que para el funcionamiento adecuado de las escalinatas es importante tener en cuenta una serie de factores como son: la relación espacial considerando que se genera de una manera directa entre las escalinatas y edificaciones privadas; la identidad del lugar ya que por lo general están ubicadas en barrios populares con alto valor cultural; y la forma en la que el habitante se relaciona con el espacio enfatizando la escalera como el elemento estructurante con mayor capacidad de adaptarse a topografías con pendientes pronunciadas .

### 1.1.1 Escalinatas del Cerro Santa Ana Guayaquil - Relaciones espaciales y cotidianidad social

“La regeneración urbana es un concepto integral que representa una herramienta fundamental para la transformación y desarrollo de las ciudades. (Ramos, 2018). Es una forma de intervención estratégica, integrada y duradera, orientada no solo a la reconstrucción física, sino a la mejora de las condiciones sociales, económicas y ambientales que desencadenan en una intervención integral (Ramos, 2018).

" La cotidianidad social del Cerro Santa Ana en Guayaquil y las prácticas diarias sobre el espacio público y privado, fueron objetos de mediación de un proyecto de regeneración que movió los cimientos de las relaciones sociales y las prácticas comunicacionales de las personas que habitan este lugar. A través de conversaciones con los vecinos, entrevistas a profundidad y observación etnográfica, los trabajos de investigación obtienen como resultados una serie de datos testimoniales que apuntan en primera instancia a conocer el pasado del Cerro antes de la puesta en marcha del Plan de Regeneración Urbana de la Municipalidad de Guayaquil" (Cárdenas 2014).

Figura 7

Escalinatas cerro Santa Ana



Fuente: Tomado de El Universo (2020)

"Es evidente que para los ciudadanos de la urbe el sector de las escalinatas, es ahora un lugar seguro, agradable de visitar y lo sienten parte de la ciudad. Este efecto también lo sienten los residentes que han sido parte de la regeneración urbana y que han vivido la experiencia del cambio, pues ahora ven el entorno en donde residen y sus propias viviendas como un lugar atractivo, seguro, digno de recibir visitas de turistas nacionales y extranjeros. Para los residentes objeto de estudio se han generado un sentir de empoderamiento de su zona, así como esa visión de pertenencia y orgulloso del sector donde viven" (Delgado, 2012).

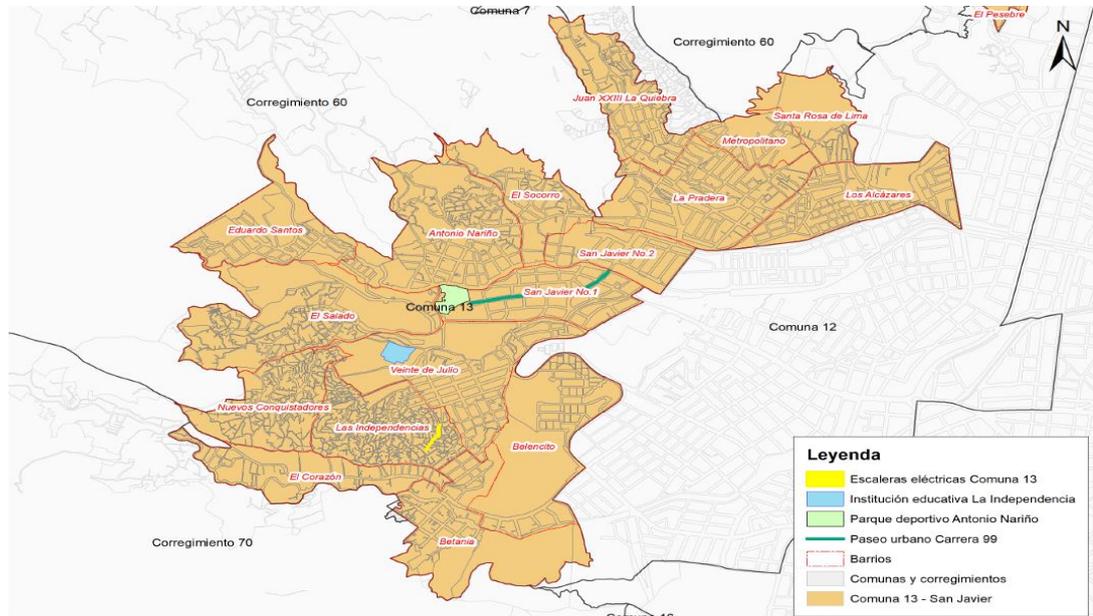
Las escalinatas, hoy en día, son consideradas como una zona peatonal de alto tráfico con varias funcionalidades que se relacionan con el: turismo, gastronomía, comercio, entretenimiento, bares, cafeterías, entre otros. Con la intervención urbana y la concentración de actividades en la cima del Cerro existe una apropiación del espacio por parte de los habitantes del sector y de la ciudad. Finalmente, en este proyecto se implementó vegetación endémica la misma que funciona como maquillaje ante el deterioro de las construcciones existentes potencializando el paisaje urbano de la ciudad.

### **1.1.2 Escalinata de la comuna 13 Medellín- Revalorización del espacio público, inversión en zonas marginales y movilidad alternativa**

"Los planes de desarrollo se han convertido en un derrotero de la inversión pública en Colombia. Se destacan las condiciones de inseguridad, conflicto y violencia, y las operaciones militares del año 2002, que provocaron el posterior esfuerzo por parte de la administración local de restablecer la confianza en la institucionalidad y mejorar el bienestar de los habitantes del sector" (Upegui & Politóloga, 2019).

Figura 8

Plan Integral Medellín



Fuente: Tomado de (Esparza, 2018)

El enfoque de la regeneración urbana en las escalinatas es de carácter social mediante la inclusión y construcción de equidad en zonas marginales a fin de integrar todos los sectores de la ciudad. Medellín, una ciudad con altos de violencia y segregación social, ha experimentado una notable transformación mediante la implementación del urbanismo social. Este enfoque no solo ha mejorado las condiciones precarias en el ámbito social, sino también ha tenido impactos significativos en los aspectos espaciales y ambientales de la ciudad (Gonzales, 2020).

La construcción de un sistema de movilidad mediante escaleras eléctricas en las plazas públicas y balcones de la Comuna 13 resuelve problemas de comunicación, seguridad y convivencia en el barrio. Se ha completado con más de 10 equipamientos públicos que permiten desarrollar prácticas de convivencia y cohesión social. lo cual mejora significativamente las condiciones del sector (Restrepo, 2014).

Figura 9

Sistema de escalinatas comuna 13 Medellín.



Fuente: Tomado de Nómada Semillas 2021

La figura 9 muestra el sistema de escaleras eléctricas y espacios públicos de la Comuna 13 en Medellín. Es importante mencionar que una de las estrategias que dieron un impulso este proyecto, fue el plan de desarrollo integral. Se plantearon seis estrategias que buscaban dar las respuestas a la situación del sector (Esparza, 2018).

1. Hábitat y espacio público: el objetivo era lograr una armonía entre el espacio físico y natural, para preservar el medio ambiente y con esto la vida misma.
2. Productividad y empleo: buscaba mejorar las condiciones de vida de la población a través de estrategias de capacitación de los habitantes de los barrios (jóvenes y adultos), para que éstos pudieran acceder a empleos dignos y proyectos de investigación que indicaran hacia qué sectores productivos se debía direccionar la economía del sector.

3. Educación integral: tenía como objetivo el acceso a la educación de buena calidad para mejorar el desarrollo individual y colectivo.

4. Organización y participación: pretendía fortalecer las organizaciones del sector para que lograran representar los intereses colectivos, a través de la gestión de proyectos, buscando el desarrollo integral del sector.

5. Cultura ciudadana: el objetivo era lograr el reconocimiento, el respeto y la valoración de lo público para mejorar las condiciones de convivencia y estrechar los lazos de solidaridad.

6. Seguridad social: buscaba el mejoramiento de la prestación de los servicios en salud, a través de estrategias preventivas y curativas.

La distribución y aprovechamiento del espacio de manera equitativa en las ciudades, planean lograr una integración en todo el territorio como es el ejemplo después de la regeneración urbana Comuna 13, en el barrio de San Javier. El proyecto es utilizado por más de doce mil personas al día, incluido los habitantes del área de influencia los vecinos del barrio aledaño. En este caso se considera notable no solo por el esquema de movilidad propuesto que cumple un doble objetivo: mejorar la accesibilidad y potenciar la cohesión social del barrio, sino porque permite fomentar la implantación de medios de transporte sustentables de acuerdo con las necesidades de los habitantes de los barrios colindantes (Ramírez & Kapstein, 2016).

La transformación del espacio público implica equilibrar la intervención física con la percepción colectiva. Se reconoce, al espacio público, como estructurante de la ciudad con potencialidades de responder a las necesidades de un sector de una forma digna, equitativa y sostenible. La presencia de los parques, bibliotecas y espacios rehabilitados en barrios socialmente vulnerables cumplen un papel fundamental con respecto a memoria e identidad de un sitio. Permite a los vecinos de mayores recordar historias sobre el origen de su barrio, mientras que motiva a los jóvenes a

explorar y posiblemente identificarse con estas narrativas. Este proceso contribuye a la reconstrucción de la identidad social a través del fortalecimiento de la memoria colectiva (Ramírez, 2015).

Se concluye que el éxito en la ciudad de Medellín se debe a la ejecución de un plan integral. Una de las principales intervenciones dentro del plan fue las escalinatas en la Comuna 13, enfrentando directamente problemas como la y segregación social. Cabe destacar que al ser un sistema de movilidad mediante escaleras eléctricas permite una mayor accesibilidad y aumenta la ocupación del sitio.

### **1.1.3 Escalinatas de Selarón- Identidad del lugar**

Las Escalinatas de Selarón, ubicadas en los barrios Lapa y Santa Teresa de Río de Janeiro, constan de 125 metros y 215 peldaños. 2000 piezas de cerámica, azulejos y espejos de distintos tamaños y colores, con ellos se forman llamativos mosaicos, por lo que se denomina una obra dinámica y cambiante. Este transformó totalmente el vecindario, pasando de ser un empobrecido y deteriorado a convertirse en un vibrante centro creativo. La escalera no solo es una estructura física, sino un testimonio vivo de la creatividad y visión de Selarón. Su impacto va más allá de la estética, transformando la imagen urbana y atrayendo la atención de turistas. En la actualidad, al final de la escalera, se ubican restaurantes y centros de entrenamiento que prestan servicios a los numerosos turistas que llenan la zona (Faraday, 2018).

Jorge Selarón, un artista chileno que residió en Río de Janeiro, fue el mentor de la creación de las tan conocidas Escalinatas de Selarón. En un inicio comenzó con azulejos verdes azules y amarillos en honor a la bandera de Brasil. Para financiar las renovaciones el artista se dedicaba a vender sus pinturas y así seguir, añadiendo color y belleza a cada escalón, azulejo por azulejo. Al principio, Selarón buscó por la ciudad, en tiendas de antigüedades y pilas de basura azulejos para sus escalones, pero a medida que creció su notoriedad la gente comenzó a enviar o traerle piezas de todo el mundo;

es así como las escaleras tienen azulejos de al menos 60 diferentes países (Faraday, 2018).

Figura 10

### Escalinatas de Selarón Brasil



Fuente: Tomado de Aitor Pedrueza 2015

Finalmente, es evidente que la identidad de un lugar permite generar entornos turísticos, Este proyecto muestra a través de murales la esencia de un sitio mediante el uso de materiales tan simples como es la cerámica. Además, la generación de mosaicos coloridos y el uso de vegetación característicos del lugar produce un entorno novedoso el cual se convierte en postales fotografiables que llama la atención del turista.

Cada proyecto aborda las estrategias de diseño de manera única, pero comparten un objetivo crucial: revitalizar el espacio público. La Tabla 1 proporciona un resumen de los criterios de diseño aplicados en estos proyectos, destacando la convergencia en la regeneración del espacio público y la mejora de su vitalidad.

### 1.1.4. Resultados Análisis de casos.

Tabla 1

Resumen de los criterios de diseño de los proyectos de intervención en escalinatas

#### REFERENTES URBANOS

| Proyecto             | Nombre del Proyecto<br>Enfoque  | Estrategias de diseño  |
|----------------------|---|--|
| <b>Local</b>         | <p><b>Escalinatas del Cerro Santa Ana Guayaquil</b></p> <p><i>Relaciones espaciales y cotidianidad social</i></p>  | <p>Conexión de espacio público.<br/>Cotidianeidad social.<br/>Creación de negocios ancla.<br/>Uso de vegetación.<br/>Reconstrucción de viviendas existentes.</p>                   |
| <b>Internacional</b> | <p><b>Escalinata de la comuna 13 Medellín</b></p> <p><i>Revalorización del espacio público, Inversión en zonas Marginales y movilidad alternativa</i></p>   | <p>Enfoque Turístico<br/>Espacio público basado en la historia del sector.<br/>Espacios de expresión gráfica-artística.<br/>Apropiación del espacio.<br/>Desarrollo económico.</p> |



**Internacional**

**Escalinata de la comuna  
13 Medellín**

*Identidad del lugar*



Mosaicos coloridos  
Murales  
Relaciones espaciales  
Apropiación del espacio  
Negocios complementarios  
(Gastronomía -Hotelería).

Fuente: (Elaboración Propia, 2023)

### 1.1.4 Estrategias Teóricas-Autores

Existe algunos autores que en sus obras hacen referencia a temas de interés como es la movilidad alternativa y el espacio público, entre ellos se destacan: Jane Jacobs, Jeff Speck, Carlos Moreno y Robert Gutman

Jane Jacobs: Urbanista y escritora estadounidense. En su libro "Muerte y vida de grandes ciudades" plantea algunos apartados sobre movilidad y espacio público (Jane Jacobs, 1961).

- Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de soportar el paso de vehículos; y las aceras de las ciudades -parte de las calles destinada a los peatones- tienen muchos otros usos además de soportar el caminar de los peatones. Las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, sus órganos más vitales.
- Fomentar la diversidad de usos en el espacio público: La diversidad de uso en las calles y plazas es crucial para la vitalidad del barrio. Propone mezclar las clasificaciones de usos para promover la actividad en la calle.
- Valorar la participación ciudadana en la planificación urbana: Plantea que los residentes locales deben participar de manera activa en la planificación y el diseño urbano para conocer las necesidades y deseos de la comunidad.

Jeff Speck: urbanista, escritor y conferencista estadounidense. En su obra "Reglas sobre ciudades caminables: 101 pasos para hacer mejores lugares" plantea algunas estrategias para lograr trayectos peatonales agradables para el usuario (Jeff Speck, 2019).

- El caminar como una práctica segura: Esto va desde bajar la velocidad de conducción en las ciudades, hasta hacer cuadras más pequeñas, para que sea más fácil caminar. En consecuencia, se generan menos riesgos y accidentes.
- Que sea una experiencia interesante: Manifiesta la clasificación de usos en los trayectos caminables y como estos dinamizan la economía.
- Un trayecto: útil, interesante y cómodo: Se resumen en crear espacios donde las personas se sientan protegidas, que realmente puedan llegar a los lugares que necesitan y acceder a los servicios.
- Las personas cuando transitan a pie tienden a gastar más dinero.

Carlos Moreno: urbanista colombiano conocido por su obra " La ciudad de los 15 minutos " donde plantea algunas estrategias relacionadas con la movilidad y proximidad de espacios (Moreno et al., 2020).

- La ciudad debe tener la capacidad de encontrar servicios y equipamientos a una distancia de 15 minutos a pie o bicicleta.
- Recuperar el carácter multipolar de las urbes a través de los desplazamientos rápidos a pie.
- Recuperar los vínculos de vecindad, salir del estatus social impuesto por el mundo del trabajo y guardar las distancias con esa ciudad entregada a los coches para recuperar el amor por los lugares.

Citando a Robert Gutman, (1978) plantea que existen definiciones más complejas y extensas que vinculan una caracterización social y física.

- La calle es una entidad social y su diseño es resultado de condiciones y circunstancias sociales y culturales.
- El espacio público es fundamental como espacio complementario a la vivienda debido a que en él ocurren las actividades que no tienen cabida en la casa, de manera que el espacio público es extensión física funcional y sociocultural de lo que ocurre a su interior.

Para Jan Gehl, (2010) en su libro titulado " Ciudades para la gente" Plantea algunas estrategias referentes a la caminabilidad y espacio público:

- Una caminata urbana engloba muchas actividades como es: el recorrido rápido, el paseo lento, la vida urbana etc.
- La cantidad de peatones depende de cuan grandes sean los estímulos para caminar en una ciudad
- Fomentar la vida urbana mediante el apoyo a pequeños negocios y empresas.
- La caminabilidad se incentiva en trayectos directos.
- La única manera de generar oportunidades significativas de contacto social en el espacio público es haciéndose presente a pie.

## **1.2. Marco (conceptual, histórico, legal)**

### **1.2.1 Marco Conceptual.**

#### **1.2.1.1 Análisis histórico de la creación de las escalinatas.**

Las escalinatas son estructuras que existen desde la antigüedad y fueron utilizadas para conectar dos puntos con alturas diferentes. Inicialmente fueron construidas con materiales locales como madera y piedra. A lo largo del tiempo, estas construcciones han evolucionado significativamente, adaptándose al lugar donde se encuentran. Las escaleras, también han sido utilizadas como recurso para acceder a las construcciones monumentales. Ejemplos notables Mesopotamia, Egipto y Roma con sus templos, mientras que Grecia y Creta, tallaban sus escaleras en piedras para acceder a sus obras arquitectónicas (Valenzuela Montalvo, 1998).

Según Schteingart Martha (2016). La creación de las escalinatas en las ciudades se da en sitios donde la topografía no se adapta a una vía de vehículos, Generalmente, en los lugares carentes de planificación, se opta por una construcción de piedra de piedra por los moradores. No obstante, estas construcciones se han perfeccionado con el pasar de los años, conjuntamente con y la evolución de los materiales y técnicas de construcción.

Las escaleras son un medio de movilidad, actualmente, están construidas a base de hormigón. En el área urbana las escaleras dieron lugar a muchas soluciones fáciles de movilidad para después ser remplazadas por andenes enfocados en el desplazamiento de vehículos (Mario Messina & El Arquitecto Mario Messina ha, 1949).

Como se mencionó la principal función de las escalinatas es un medio de movilidad que se originó como primera alternativa para poder conectar dos puntos que tienen una diferencia de topografía entre sí. El barrio Bellavista es uno de los primeros que se creó en la parte alta de la Ambato, por lo cual surge este sistema de conexión mediante escalinatas conformada por 10 tramos de escaleras que permiten acceder a diferentes puntos del Centro (Aucanshala, 2020).

### **1.2.1.2 Calidad de vida alrededor de las escalinatas.**

" La calidad de vida en la actualidad se la entiende como un eje transversal integrador. Este enfoque no solo se relaciona con el bienestar económico, sino que se le da un sentido holístico que resalta la relación intrínseca del medio ambiente y el aspecto sociocultural. En este contexto donde los esfuerzos de quienes conforman una comunidad están aunados para buscar la prosperidad entendida dentro de sus dimensiones objetivas y subjetivas " Delgado (2012).

" La calidad de vida abarca dos dimensiones, la primera es la evaluación del nivel de vida basado en indicadores objetivos y la segunda es la percepción individual y de carácter subjetivo. Por lo expuesto se podría decir que tiene una característica multidimensional en la que se encuentra inmersos aspectos del bienestar y de las políticas sociales, lo material, lo no material, los factores ambientales y de relacionamiento " (Delgado, 2012).

Según De Pablos (1999). La calidad de vida comprende una serie de factores que incluye a todos los integrantes de un sector ya que no se puede lograr de manera individual. En un origen la calidad de vida tenía enfoques en la parte material y económica, sin embargo, hoy en día tiene relación con el aspecto medioambiental y natural, así como también los valores simbólicos y culturales que se destacan en una zona, consiste en la capacidad de decidir cómo y por qué se vive en determinado sector.

El proyecto de investigación “Espacios intermedios altamente densificados como escenarios comunitarios Comuna 13, Medellín” analiza los asentamientos informales que se dan alrededor de las escalinatas desde un contexto histórico y la realidad actual de la ocupación de estos espacios, Se representa resultados que determinan que existe una mejor calidad de vida a partir de la revalorización del espacio a partir de la actividades y tradiciones habituales de los habitantes de la zona(Pérez, 2022).

Las escalinatas, a nivel latinoamericano, han sido muestras de una baja calidad de vida, en donde los asentamientos humanos se caracterizaban por ser de una clase social económicamente precaria. Al abordarlo desde un ámbito histórico, se evidencia que, en un inicio los asentamientos humanos alrededor de las escalinatas limitaban a muchas actividades y servicios, que son clave para mejorar la calidad de vida. Sin embargo, en los últimos años, se ha dado importancia a estos sectores convirtiéndoles en sitios de expresión cultural. La construcción de obras de carácter urbano ha contribuido significativamente a mejorar la situación de los habitantes, al tiempo de facilitar la implementación de negocios ancla en estos lugares, que permiten elevar el desarrollo socioeconómico de la zona (Pérez, 2022).

### **1.2.1.3 Espacio público y privado en áreas consolidadas de la ciudad.**

Valdivieso (2018). Sostiene que la oferta de consumo comercial y cultural debe ser de todos. En este sentido la mixticidad de usos de suelo permite crear mejores relaciones entre el espacio público y privado. Esta practica no solo propicio un espacios equitativos y accesibles, sino también, funciona como mecanismo preventivo contra la gentrificación, problema que ha surgido como una de las principales preocupaciones en las áreas urbanas.

El espacio público es un lugar donde se presentan distintas manifestaciones y se convierte en una extensión física, funcional y sociocultural de lo que ocurre en el espacio privado. En este contexto, los alrededores de las viviendas conforman todo un hábitat externo que crea relaciones complementarias. Esta vivencia colectiva mixta que permite permita a los ciudadanos ocupar el espacio en distintos rangos de tiempo durante el día (Torres-Pérez, 2017).

Los espacios públicos significativos son aquellos en los que la comunidad establece conexión entre los usuarios a través de tres etapas: la apropiación del espacio, su defensa, y el apego que se genera a un territorio producto de las características que los identifica. A pesar de los intentos y estrategias de las comunidades por conservar el espacio público como un escenario donde se active la colectividad, la incidencia de la ciudad está absorbiendo características morfológicas y espaciales que se distancian de estas necesidades, se trata de un proceso interactivo que evoluciona en el tiempo y que afecta tanto a usuarios como a espacios” (Guerrero Prado & Moreno Vaca, 2022).

" En las ciudades tradicionales, el espacio público es el que da identidad y carácter a la ciudad, el que permite reconocerla y vivirla en sus sitios urbanos: naturales, culturales y patrimoniales. Aunque los gobiernos locales se ocuparon la gestión a través de la regulación, la normativa y los proyectos urbanos en la década de los ochenta, no pudieron prevenir ni corregir las constantes y muchas veces toleradas invasiones privadas que deterioraron la calidad de vida y el medio ambiente. En los noventa el mercado, con importantes inversiones en centros de recreación y consumo (los nuevos espacios del encuentro) y en las urbanizaciones privadas, introduce el concepto de espacio privado de uso público; sin embargo, el tratamiento de los espacios públicos cotidianos, con fuerte participación ciudadana, multiplica las acciones y la diversidad de soluciones mejorando la calidad ambiental del conjunto " (Perahia, 2007).

" El uso privado de lo público también aparece en la imagen urbana de la ciudad a través del despliegue en calles y avenidas de propaganda comercial en bardas, postes, semáforos, casetas telefónicas, plazas públicas y edificios, promovida por empresas comerciales privadas de espectáculos, telefonía, farmacéutica, tiendas departamentales y centros comerciales, entre otras representaciones de marcas, gustos y estilos de vida "(Kuri, 2014).

### **Escenarios de la transformación: Movilidad alternativa en Ambato.**

#### **1.2.1.4 Movilidad alternativa mediante escalinatas**

Las escaleras se perfilan como un sistema de movilidad eficiente para conectar puntos estratégicos de una zona. Estos sistemas, a menudo, se encuentran en barrios tradicionales de las ciudades, desempeñando un papel crucial en la conectividad y accesibilidad de estas áreas. Las escaleras eléctricas o mecánicas, permiten una movilidad inclusiva, formando parte de un plan de movilidad vertical que ha sido replicado en varias ciudades.

Los sistemas de movilidad por escaleras han sido una estrategia de movilidad usada desde la antigüedad es por lo que en general estos tramos se ubican barrios tradicionales de las ciudades, en la actualidad con la ayuda de proyectos de regeneración urbana, se han convertido en sitios turísticos que presentan un desarrollo cultural, social y económico. Sin embargo, su estructura limita la movilidad de las personas con capacidades especiales, es por ello, que se ha implementado tramos de escaleras mecánicas que facilite la movilidad universal (Plan de Movilidad Cuenca, 2015).

Para garantizar un sistema de movilidad adecuado mediante escaleras se considera que la inclinación no sea muy pronunciada, así como también se deberá dimensionar la huella y contrahuella. Las escalinatas deben adaptarse a las normativas

locales según la zona donde se ubiquen enfocándose en tener los descansos adecuados según el número de escalones que se propongan cada tramo, además se deberá colocar pasamanos para tener seguridad en el tránsito de personas mediante este sistema (Oswaldo Pionce Pin & Denny Augusto Cobos Lucio, 2017).

En el caso de tramos de escalinatas extensos, es importante implementar mobiliario urbano para crear espacios de descanso que cumplan con todos los niveles de confort para el usuario. Otro aspecto de relevancia es la implementación de vegetación en las escalinatas, ya que su presencia no solo contribuye con la estética, sino que también puede generar entornos más amigables e incentivar su uso (Oswaldo Pionce Pin & Denny Augusto Cobos Lucio, 2017).

Las escalinatas tienen la facultad de ofrecer diferentes experiencias una desde el ámbito funcional o arquitectónico; y otra desde la experiencia de habitar en los barrios populares. A nivel urbano existe una relación con las condiciones de movilidad y el concepto de calle tradicional, proponiendo una interrelación colectiva entre la escalera y las construcciones de su alrededor (Granja-Bastidas, 2019)

### **1.2.1.5 Percepción del Paisaje Urbano.**

El paisaje se ha ido construyendo a través del tiempo mediante constantes cambios en su estructura física y en su organización social. En este contexto, los cambios suceden en forma lenta, escalonada, generando rupturas en las configuraciones establecidas. El paisaje urbano, examinado como construcción social, expresa orden territorial y relaciones intrínsecas que lo sustentan. Este entorno presenta distintas lecturas ligadas a diferentes discursos como son: el orden, el poder y la diferenciación. En los límites urbanos es característica que estos discursos se asocien con la identidad del sitio, mediante símbolos y elementos materiales se tiende a ordenar y a reconfigurar el territorio, la población, las inversiones (Guillermo Tella, 2021).

Las ciudades están sujetas a varios cambios debido a que es producto de varias estructuras que confluyen en el tiempo y el espacio. Son resultado de las acciones que desarrollan los individuos en determinada época y la experiencia al transitarla es diferente en distintos periodos. El paisaje urbano en el espacio público de la ciudad se lo aborda desde la perspectiva urbana, tomando en cuenta el contexto, la sociedad y el tiempo. El espacio público día a día experimenta una serie de eventos, actividades, fenómenos y sucesos que contribuyen positivamente o destruyen el paisaje urbano de la zona. La relación del espacio público y el paisaje urbano debe ser abordado desde diversas perspectivas, pero siempre ligado a las actividades primordiales del entorno donde se implanta (Pallares Trujillo, 2013).

Casas, (2004). Asocia directamente la relación hombre-naturaleza, cada uno en diferentes escalas, pero con un mismo objetivo, donde se observa y se analiza el paisaje natural a una gran escala, clasificándolo y proponiendo caminos para llegar a una comprensión clara y detallada del lugar. Cullen, por el contrario, orienta su discurso hacia el paisaje netamente urbano, con un marco de referencia que se desenvuelve en una escala menor que la mencionada anteriormente. Kevin Lynch usa estas dos teorías y crea una postura intermedia donde menciona la concepción de un paisaje a partir de las imágenes y percepciones que tiene el hombre de su entorno y de su geografía.

La expansión descontrolada de la ciudad provoca la ubicación de viviendas en terrenos con situaciones vulnerables generando más contaminación ambiental y menos calidad de vida; por otro lado, conlleva la construcción de más infraestructuras para poder mantener activos estos sectores periféricos de la ciudad. Es así como las laderas en las ciudades se han convertido en zonas de baja plusvalía. Las condiciones geomorfológicas las clasifica como un foco visual importante, debido a su forma particular urbana y su paisaje natural (López, 2004).

### **1.2.1.6 Transformación urbana mediante la regeneración de espacios existentes.**

La gestión inclusiva en las grandes ciudades aborda elementos cruciales como la: estructura urbana, movilidad, seguridad y pluriculturalidad, son elementos de mucha importancia dentro de una zona. Cabe destacar que existen equipamientos que se han creado desde épocas anteriores y con el pasar del tiempo se ven deteriorados y disfuncionales. La regeneración de estos espacios permite mejorar la calidad y actuar sobre la ciudad construida evitando la expansión del territorio.

La regeneración urbana ha sido una herramienta fundamental para la transformación y desarrollo de las ciudades a finales del siglo XX. Consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas, mecanismo que tiene el objetivo de aportar al desarrollo económico, demográfico y social, generalmente que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública. Existen diferentes enfoques para abordar este tema, que van desde la modificación en los usos del suelo hasta la estructura de la propiedad. El éxito de la regeneración urbana requiere de un enfoque integral en el que se contemplen aspectos legales, financieros y cuestiones de carácter físico espacial, incluyendo la perspectiva social y medioambiental (ONU HABITAT, 2016).

La regeneración urbana ha sido usada cada vez más en las ciudades, ligándose a temáticas como la sociología y ciencias políticas. El carácter novedoso de la regeneración urbana como proceso de reciclaje urbano, podría a priori ser cuestionado. En efecto, desde que existen las ciudades, la sustitución y adecuación funcional de los espacios y de los inmuebles, se ha transformado el área urbana. Sin embargo, la regeneración difiere de la renovación, en el sentido en que no busca sólo un proceso de cambio físico-espacial, sino también una dinamización económica mediante la atracción de nuevas actividades, de residentes y un cambio de imagen global, esto se

observaría a largo plazo y con un modo de acción estratégico orientado hacia un objetivo muy preciso (Paquette Vassallizzz, 2020).

### **1.2.1.7 Ciudades Caminables**

La parte peatonal de una ciudad no sirve únicamente para transportar personas, más bien está en estrecha relación con la circulación y lo que sucede en ella. En este contexto, se generan aglomeraciones urbanas y se fomenta la vida social, propiciando la interacción de individuos con diferentes puntos de vista. Los elementos estructurantes de la zona peatonal actúan como puntos de encuentro que establecen un grado representativo de contacto entre las personas, promoviendo el intercambio social y la vitalidad urbana (Jane Jacobs, 1961).

Uno de los principales desafíos en los centros urbanos es dar importancia al peatón y convertir las ciudades en espacios idóneos para caminar. Los trayectos destinados a los transeúntes presentan un desarrollo económico ya que dinamiza el comercio. Mediante un estudio realizado en algunas ciudades se determina que las personas que no se movilizan en su vehículo tienden a gastar más dinero en los trayectos que recorren diariamente (Unidad de Desarrollo Regional, 2019).

Alberto Ortiz Ramírez (2015). En la investigación denominada “Caminar: objeto y método”, determina el propósito de introducir y describir el concepto de movilidad y su rol asociado con el espacio público. Menciona la relación entre los edificios con un uso mixto en planta baja, provoca un aumento en la caminabilidad, y por tanto, una mejora en las condiciones económicas, sociales y ambientales de un lugar.

El concepto de caminabilidad urbana tiene relación con estrategias que permiten favorecen los traslados a pie. La teoría de generar espacios más amables se

centra en dos estrategias: la primera hace énfasis en la peatonalización de determinadas rutas; la segunda estrategia que consiste en la mixticidad de usos. Para que un espacio público sea funcional, es esencial considerar aspectos clave como el confort, la satisfacción de necesidades y la identidad del (Medina-Ruiz, 2020).

## **1.2.2 Marco Histórico.**

### **1.2.2.1 Escalinatas en el centro Ambato**

San Juan Bautista de Ambato, capital de la provincia de Tungurahua. Fue fundada por Sebastián Benalcázar en el año de 1535. En sus inicios se encontraba ubicada a la orilla derecha del río Ambato en lo que actualmente se conoce como el Socavón. En el año 1570 se generan cambios dentro del espacio público de la ciudad a cargo de Antonio Clavijo quien se encargó de delinear las calles, plazas e indicar el sitio de emplazamiento para construirse la iglesia de la ciudad. Para el año 1603, se inicia la construcción del nuevo templo el día de San Juan (24 de junio), razón del nombre de la ciudad “San Juan Bautista de Ambato”. Este primer asentamiento se sumergió en tragedia en el año 1698 tras sufrir un violento temblor que terminó destruyendo la ciudad(GADMA, 2020a).

Una de las primeras Parroquias en la ciudad fue Huachi Loreto, albergando el Barrio Bellavista, uno de los primeros asentamientos en la es zona alta de la ciudad. En sus inicios, se construyeron varios tramos de escalinatas con el propósito de conectar al barrio con el centro de la ciudad. Con el transcurso de los años, la expansión no planificada y la edificación sin restricción modificaron la función original de la estructura (Aucanshala, 2020).

El Barrio Bellavista se destinó en un inicio como zona de área verde alrededor del estadio. Sin embargo, existieron apelaciones por parte de los dirigentes del barrio los mismos que pertenecían al comité 5 de agosto. El primer momento importante para la zona se da el 28 de marzo de 1950 con la presentación del Plan Regulador el mismo que duro hasta 1951 durante la alcaldía de Carrasco Miño y la presidencia de Galo Plaza Lasso. El segundo momento durante un debate para la aceptación del 7 de agosto de 1951, con la participación de un comité del Barrio Bellavista. Finalmente, el tercer momento abarca los conflictos producidos en la ejecución del Plan Regulador: en noviembre de 1951 (Torres, 2021).

Pese a las restricciones establecidas en el Plan Regulador de 1951, el Barrio Bellavista ha experimentado un desarrollo significativo. En un inicio, las construcciones no cumplían con los permisos necesarios, lo que resultó en el trazado urbano irregular que perdura en la actualidad. El Barrio Bellavista comprende la plataforma 2 y la pieza urbana 4. Es el territorio más extenso de ocupación urbana de la ciudad. De acuerdo con el PDOT, (2019). este tiene la mayor posibilidad de crecer y se caracteriza por estar consolidada, con necesidades eminentes de espacio verde.

El Barrio Bellavista cuenta con edificaciones hasta 5 pisos, construidas y reconstruidas en diferentes épocas. Dicha variabilidad en el tiempo de construcción se evidencia en la diversidad de materiales utilizados en las estructuras existentes de la zona. Las construcciones antiguas prevalecen en los alrededores de las escalinatas, las mismas que están destinadas a viviendas residenciales y locales que funcionan como talleres de manufactura y tiendas de abasto (Aucanshala, 2020). La coexistencia de diferentes funciones en estas estructuras refleja la adaptabilidad y la evolución del barrio a lo largo de los años.

En el año 2020 se ejecuta el proyecto denominado “Las escalinatas y el tiempo” enfocado en la regeneración de las escalinatas del pasaje Pelileo mediante un sistema de escaleras eléctricas que conecten el barrio con el centro de la ciudad. El objetivo de

su implementación se enfoca en el uso de sistemas de movilidad alternativo, teniendo como meta reducir el uso de vehículo y emisiones de co2 en un 30%. Se plantó circulaciones lineales para tener periodos de tiempo más cortos en los trayectos peatonales (República de China, 2020).

El proyecto se planteó principalmente debido a la condición topográfica, el uso excesivo del vehículo y por los problemas sociales complejos de la zona. La propuesta rescata la memoria del sector, reincorporando símbolos de manejo popular existentes en el lugar; este es el caso de la sirena ubicada al comienzo de las escalinatas del pasaje Pelileo la cual sonaba señalando la hora por la mañana tarde y noche, esta fue retirada hace 30 años de la zona. Este antecedente marca la importancia del símbolo del tiempo en la zona y brinda la primera pauta para la ubicación de un elemento utilitario e icónico en la zona, la torre del reloj (RAMA, 2020).

La regeneración urbana del sector se da por distintos ejes de acción que permiten revalorizar las escalinatas y brindar una nueva concepción del barrio, estos son: facilitar la conexión, la movilidad vertical, rescatar espacios subutilizados, incentivar actividades culturales, fomentar la cohesión social, incrementar áreas verdes, promover el turismo local, dar prioridad a los peatones e impulsar la economía (BAQ, 2020).

### **1.2.3 Marco legal**

El proceso investigativo se genera en base a normas políticas establecidas enmarcando la parte legal como un elemento fundamental en la toma de decisiones para un correcto desarrollo proyectual. Se involucra planes, objetivos y normativas a nivel nacional y local generando la base y restricciones en el tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril. Se consideran aspectos fundamentales como su pertenencia a la plataforma consolidada y al centro histórico de la ciudad.

### **1.2.3.1 Constitución de la República del Ecuador 2008**

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

### **1.2.3.2 Plan Nacional de Desarrollo**

La ciudadanía hace hincapié en el acceso a los servicios básicos y el disfrute de un hábitat seguro, que supone los espacios públicos, de recreación, vías, movilidad, transporte sostenible y calidad ambiental. Adicionalmente, se señala la importancia del adecuado uso del suelo y el control de construcciones (Plan Nacional de Desarrollo, 2017).

### **1.2.3.3 Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo**

En el Art. 4 correspondiente al glosario, se define al Tratamiento de mejora integral como: “ intervenciones que se aplica aquellas zonas caracterizadas por la presencia de asentamientos humanos con alta necesidad de intervención para mejorar la infraestructura vial, servicios públicos, equipamientos y espacio público y mitigar riesgos, en zonas producto del desarrollo informal con capacidad de integración urbana o procesos de redensificación en urbanizaciones formales que deban ser objeto de procesos de reordenamiento físico-espacial, regularización predial o urbanización” (LOOTUGS, 2016).

### 1.2.3.4 Plan de Movilidad Ambato

Dentro del Programa de transporte público accesible, limpio y bajo en carbono se menciona la operación y mantenimiento de la infraestructura para facilitar el uso de espacios públicos con el fin de generar la movilidad activa, propender por las condiciones físicas, funcionales, de percepción ciudadana, de comodidad, seguridad vial y personal, para diversos tipos de personas puedan utilizar los espacios públicos. Existe un presupuesto de hasta \$33.000.000, para ejecutarse en un plazo de 8 años, en el cual el planteamiento de redes de transporte peatonal (Plan de movilidad urbana sostenible-Ambato, 2022).

### 1.2.3.5 Plan de Uso y Gestión del suelo

El Plan de Uso y Gestión del Suelo, (2021). En el componente urbanístico, plantea un apartado para el estudio sobre las etapas complementarias del proyecto “Las Escalinatas y el Tiempo” a corto plazo. La tabla 2 muestra la planificación del estudio de la segunda y terca etapa del proyecto mencionado.

Tabla 2

Proyecto las escalinatas y el tiempo

| Número | Programa/Proyecto   | Periodo - Plazo |      |      |      |         |       |
|--------|---|-----------------|------|------|------|---------|-------|
|        |   | Corto           |      |      |      | Mediano | Largo |
|        |   | 2020            | 2021 | 2022 | 2023 | 2030    | 2050  |
| 8.1.12 | Estudios complementarios sobre la etapa dos y tres del proyecto” Escalinatas y el Tiempo” |                 | X    |      |      |         |       |

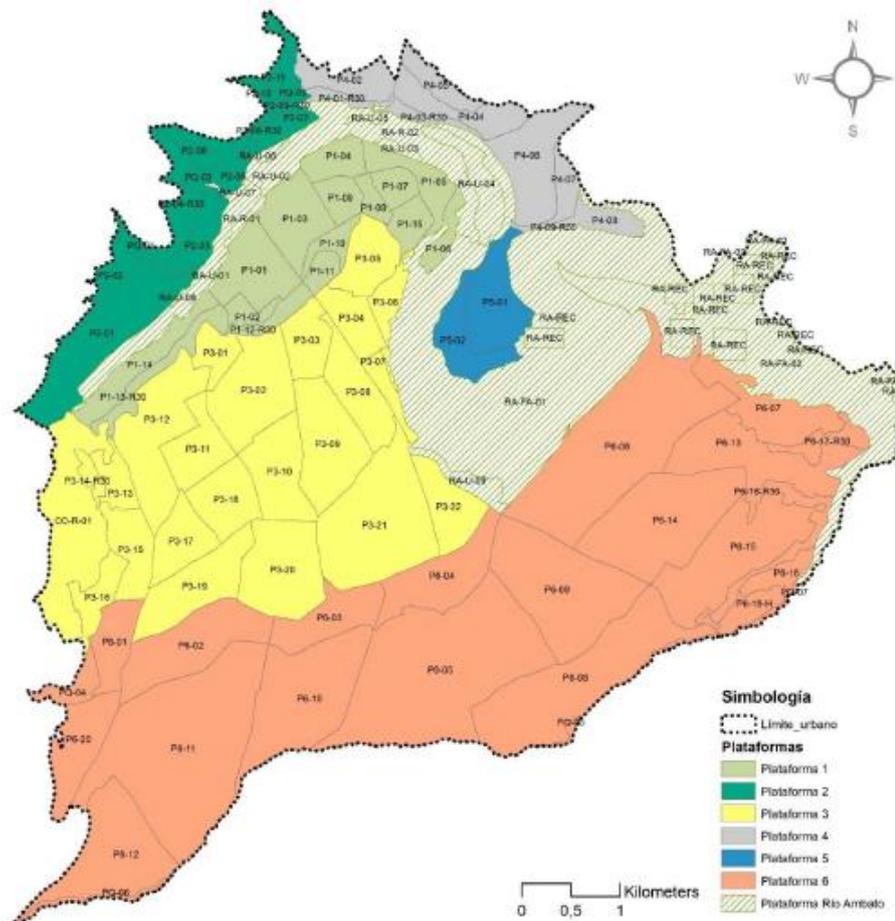
Fuente: (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021)

Los polígonos de intervención territorial (PIT) para la cabecera cantonal propuestos se basan principalmente en el actual Centro Histórico, declarado como tal en 2005, y en las áreas de primer y segundo orden ubicados en la Plataforma 1. Además,

se ajustan sus límites para coincidir con los criterios geomorfológicos y ambientales; al norte, el corredor ecológico del Río Ambato compone en sí mismo un solo polígono de intervención; al sur se incluye la calle 13 de Abril, pero con su conjunto arquitectónico homogéneo que conforma la zona de transición entre la plataforma uno y tres (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). La figura 11 muestra los PIT específicos de Ambato.

Figura 11

Polígonos de Intervención Territorial de Ambato



Fuente: (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021) pág. 20

La tabla 3 muestra la asignación de uso de suelo correspondiente a la plataforma 1 (P1-12-R30), donde se la denomina como tratamiento de conservación. De la misma manera se aplica aquellas zonas urbanas que posean un alto valor histórico, cultural, urbanístico, paisajístico o ambiental, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021).

Tabla 3

Tratamientos urbanísticos de los polígonos de intervención

| Subclasificación del suelo | Código    | Área (HA) | Tratamiento  | Nombre      |
|----------------------------|-----------|-----------|--------------|-------------|
| <b>Urbano Consolidado</b>  | P1-12-R30 | 13.42     | Conservación | 13 de Abril |

Fuente: (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021) Pág. 70

La tabla 4 muestra el uso de suelo designado a la plataforma (P1-12-R30). Lo cual corresponde a protección de patrimonio histórico y cultural, por ello permitió tener construcciones sin retiros en la parte frontal y lateral. Sin embargo, no se aprueba intervenciones que perjudiquen el valor histórico y el estilo de las construcciones existentes.

Tabla 4

Asignación de las características de ocupación de los PIT de Ambato

| Cod . PIT        | Uso Principal                                 | Lote mínimo | Altura pisos |                | Tipología | Coberturas | Retiros |   |   | Densidades |     |         |
|------------------|---|-------------|--------------|----------------|-----------|------------|---------|---|---|------------|-----|---------|
|                  |   |             | Básica       | General Máxima |           |            | F       | L | P | Min        | Max | Mediana |
| <b>P1-12-R30</b> | Protección de patrimonio histórico y cultural | 360         | 3            | 3              | D         | 70         | 0       | 0 | 5 | 243        | 608 | 384     |

Fuente: (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021) pág. 84

## CAP II DISEÑO METODOLÓGICO

### 2.1 Aproximación al Método (Metodología de la Investigación)

El presente estudio, de enfoque mixto, trabajó con fuentes primarias donde la población corresponde a los habitantes de las zonas aledañas a la calle 13 de Abril (Tabla 5). El proceso de recolección de información se desarrolló a través de la aplicación de encuestas y grupo de enfoque con el objetivo de determinar la percepción del espacio actual de las escalinatas; además, la entrevistas a especialistas para obtener estrategias que se aplican en este tipo de proyectos. Para el análisis de la información se toma en cuenta el carácter exploratorio y descriptivo para con ello concluir en la triangulación de información.

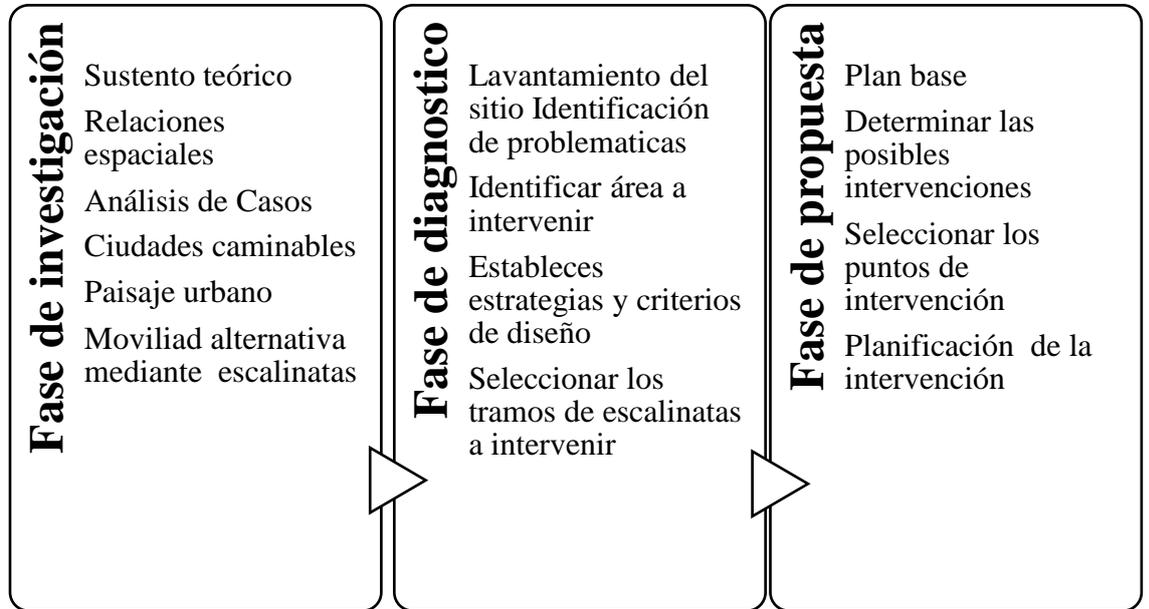
El nivel exploratorio hace referencia a temas o problemas de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si se desea indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas (Hernández Sampieri et al., 2010).

En el nivel descriptivo aborda de manera crítica los fenómenos, situaciones, contextos y eventos; esto es, detallar cómo son y se manifiestan. Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas (Hernández Sampieri et al., 2010).

En la figura 12 se presenta la metodología de investigación, organizada en tres fases: investigación, diagnóstico y propuesta.

Figura 12

Fases de la metodología de investigación.



Fuente: Elaboración propia (2023)

### 2.1.1 Fase de Investigación.

Etapa inicial que se enfocó en la búsqueda, recopilación, análisis y síntesis de información relevante y existente sobre un tema específico. Se definió conceptos sobre los elementos relacionados con las dimensiones espaciales en las escalinatas.

Se sustentó bibliográficamente la incidencia positiva de las escalinatas en la a movilidad alternativa sostenible. Mediante el amplio y relevante conocimiento científico, se abordó temas relacionados con la identidad urbana, pertinencia colectiva y la función estructurante de trayectos peatonales.

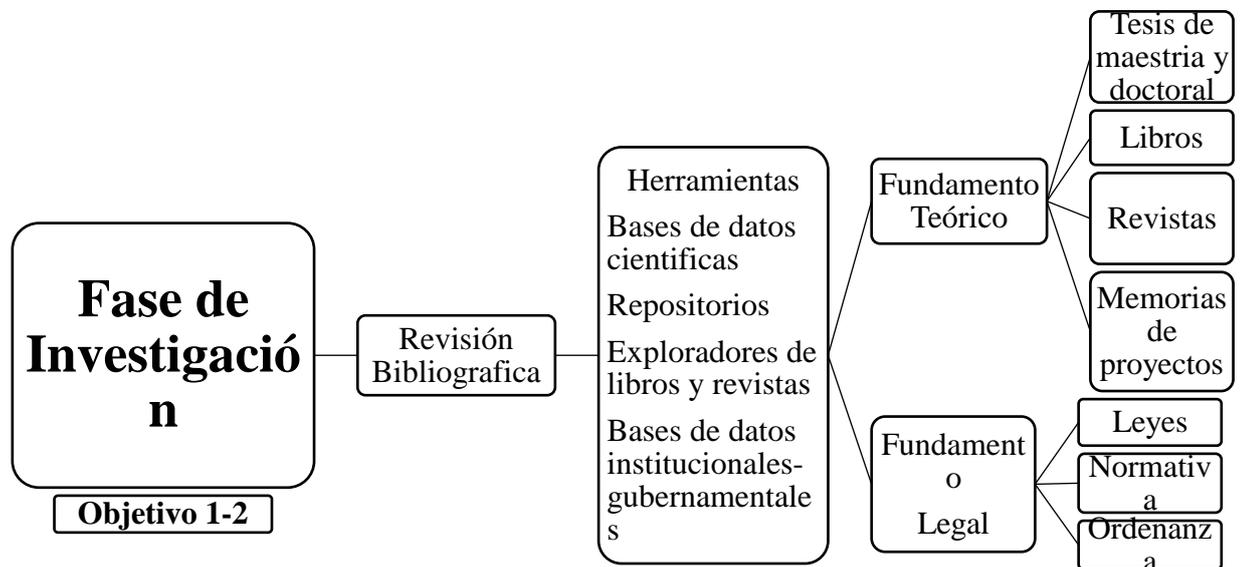
Adicionalmente, se analizó proyectos referenciales en contextos similares, para entender los problemas habituales, estrategias y criterios de diseño que han sido

implementados y han tenido mejoría significativa a nivel urbano. Esta etapa proporcionó un sustento sólido, que permitió comprender el estado actual del conocimiento, para lograr contextualizar el tema de estudio desde un enfoque académico.

En la figura 13 se muestra las técnicas y herramientas utilizadas en la fase de investigación. Su desarrollo está vinculado de manera directa con el cumplimiento de los objetivos específicos 1 y 2 del presente proyecto, los cuales fueron detallados en el apartado de Objetivos y Líneas de Investigación.

Figura 13

Técnicas y herramientas Fase de Investigación



Fuente: Elaboración propia (2023)

### **2.1.2 Fase de Diagnóstico.**

En esta fase, se levantó información para comprender la situación actual de las escalinatas ubicadas a lo largo de la calle 13 de Abril. Se realizó un análisis a escala macro, meso y micro para tener una visión integral del sitio y su entorno.

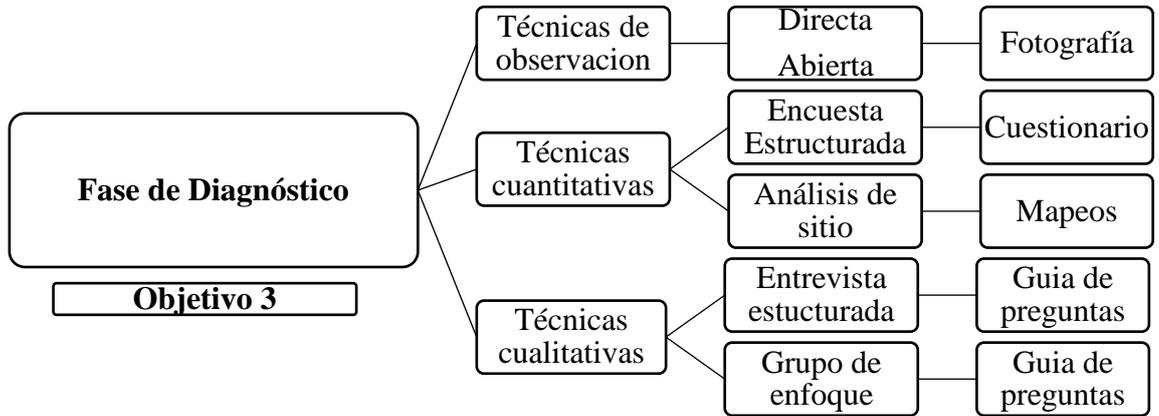
Se emplearon varias técnicas de recolección de información, como encuestas, focus group y entrevistas, aplicadas de manera selectiva a los moradores del sitio, profesionales afines al tema planteado y diseñadores que hayan intervenido previamente en el sitio.

La información a nivel espacial y social fue procesada, analizada e interpretada, con el fin de estructurar el sustento que describe las condiciones actuales del lugar objeto de estudio.

En la figura 14 se muestra las técnicas y herramientas utilizadas en la fase de diagnóstico. Su desarrollo está vinculado de manera directa con el cumplimiento del objetivo específico 3 del presente proyecto, el cual es detallado en el apartado de Objetivos y Líneas de Investigación.

Figura 14

Técnicas y herramientas Fase de Investigación



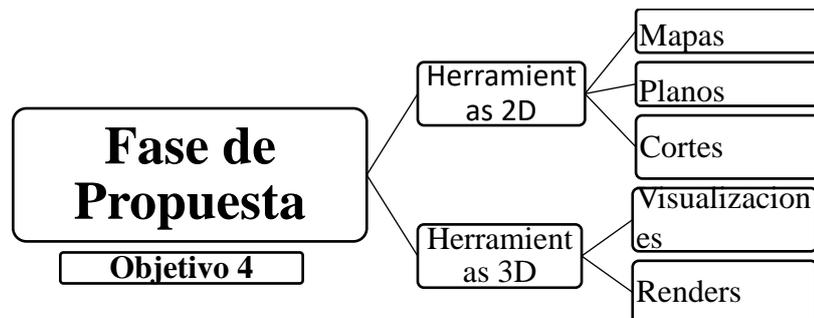
Fuente: Elaboración propia (2023)

**2.1.3 Fase de Propuesta.**

Una vez comprendido la teoría de las relaciones entre espacio público-privado en las escalinatas y contextualizarlo en el análisis específico, se planteó una propuesta de intervención fundamentada en las dos fases previas. Se seleccionó las estrategias relevantes de planificación y criterios de diseño pertinentes para el tratamiento integral de las escalinatas de la calle 13 de Abril. Mediante herramientas de digitalización gráfica, software de modelado 3D y maquetación digital se presentan mapas planos y renders como producto.

Figura 15

Técnicas y herramientas Fase de Propuesta



Fuente: Elaboración propia (2023).

El proceso da importancia a líneas estratégicas basadas en: investigación, sustento teórico, plan base, e identificación de oportunidades, con ello se busca ideas y soluciones para el diseño

## 2.2 Población muestra y muestreo.

### 2.2.1 Población

El sitio de estudio se encuentra en el área urbana de la ciudad de Ambato, conectando las parroquias de Huachi Loreto y La Matriz. En la tabla 5, la proyección de la población para estas áreas en el año 2020 fue de 50.498 habitantes, los cuales se pueden considerar como beneficiarios directos del proyecto (PDOT, 2019).

Tabla 5

Proyección de la población en el cantón Ambato para el 2020 según sus parroquias

| <b>Territorios</b>           | <b>Parroquias</b> | <b>Superficies<br/>Área Urbana</b> | <b>Porcentaje de<br/>ocupación</b> | <b>Proyección<br/>Población<br/>2020</b> |
|------------------------------|-------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| <b>Urbano<br/>Ambato</b>     | La Matriz         | 374.58                             | 8.01                               | 21825                                    |
|                              | Huachi Loreto     | 319.49                             | 6.83                               | 28673                                    |
| <b>Superficie total (ha)</b> |                   | 694.07                             | 14.84                              | 50498                                    |

Fuente: (PDOT, 2019)

Sin embargo, de acuerdo a lo establecido en el Plan de Uso y Gestión de Suelo, específicamente en el polígono de intervención (PIT) destinado para la Calle 13 de abril y su contexto histórico (P1-12-R30), se establece una población total esperada

5155 habitantes para el año 2020 (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). Por consiguiente, se estableció a este valor como población de estudio a este valor.

Tabla 6

Población esperada en el PIT para el año 2020

| Cód.<br>PIT                | Área<br>HA | Población<br>total<br>esperada<br>en el PIT<br>según<br>densidad<br>media<br>establecida | Índice de<br>Equipamiento<br>+ espacio<br>Público<br>efectivo<br>(m <sup>2</sup> /Hab) | Suelo ser<br>reservado<br>(ha) | Suelo total reservado<br>para el PUGS para los<br>primeros 12 años (ha) |          |                                     |          | Total,<br>suelo<br>reservado<br>para los<br>primeros<br>12 años |          |
|----------------------------|------------|--|--|--------------------------------|---|----------|-------------------------------------|----------|---|----------|
|                            |            |  |  |                                | Lotes baldíos de tenencia privada                                       |          | Lotes baldíos de tenencia municipal |          | N<br>lotes  | Ha       |
|                            |            |  |  |                                | N<br>lotes  | Ha       | N<br>lotes                          | Ha       |   |          |
| <b>P1-<br/>12-<br/>R30</b> | 13.4<br>2  | 5155   | 3  | -1.36                          | 7   | 0.2<br>2 | 4                                   | 0.8<br>8 | 11  | 1.1<br>1 |

Fuente:(Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021)

### 2.2.2 Muestra y muestreo.

Para la selección de la muestra se considera la fórmula que se aplica en poblaciones finitas de hasta 10.000 habitantes con el fin de obtener resultados precisos con un 90% de probabilidad (Aguilar-Barojas, 2005).

$$n = \frac{N Z\alpha^2 pq}{d^2(N - 1) + Z\alpha^2 pq}$$

Donde

N = Total de la población 5.155 personas

$Z_{\alpha} = 1.645$  al cuadrado (Valor del 90% de probabilidad)

p = Proporción esperada

q = 0.50

d = precisión (10%)

$$n = \frac{5155 * 1.645^2 * 0.5 * 0.5}{0.10^2(5155 - 1) + 1.645^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 68 \text{ personas}$$

Por lo tanto, la muestra fue de 68 personas, las cuales fueron seleccionadas mediante muestreo aleatorio simple. A este grupo de personas se les aplicó una encuesta estructurada para conocer la valoración de los actuales tramos de escalinatas tomando en cuenta a: transeúntes, habitantes del sector, turistas y ambateños en general.

### 2.2.3 Estructura de la encuesta

El enfoque de la encuesta se centró en analizar diferentes posturas acerca de la valoración de las escalinatas existentes y la importancia de la movilidad alternativa en zonas consolidadas de la ciudad, conocer los problemas desde la perspectiva de los habitantes y posibles estrategias como usuarios de las escalinatas.

En la **figura 16** se muestra el formulario de preguntas de la encuesta. Está direccionado de manera directa hacia la percepción del espacio actual, así como también hacia identificar las necesidades y requerimientos de los entrevistados.

Figura 16

Formato de la encuesta



**Universidad Técnica de Ambato**  
**Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Encuesta sobre movilidad alternativa y relaciones espaciales**

**Tema:** Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

**Autor:** Oscar Andres Peñaherrera Bassantes.

**Encuesta dirigida a:** Habitantes del sector, transeúntes, turistas y ambateños en general.

**Género:**

**Hora:**

**Edad:**

|  |                                  |                                    |                               |                          |
|--|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| <b>1. ¿Con qué Frecuencia usa las escalinatas?</b>   |                                  |                                    |                               |                          |
| Diariamente  | Semanalmente                     | Mensualmente                       | Rara vez                      | Nunca                    |
| <b>2. ¿Cuál es su valoración sobre tramos de escalinatas existentes?</b>   |                                  |                                    |                               |                          |
| Muy Buena  | Buena                            | Regular                            | Mala                          | Muy mala                 |
| <b>3. ¿Desde su parecer cuales son las problemáticas del Equipamiento?</b>   |                                  |                                    |                               |                          |
| Inseguridad  | Mal estado                       | Falta de lugares privados          | Discontinuidad                | Falta de espacio público |
| <b>4. ¿Por qué piensa que es importante la movilidad mediante escalinatas?</b>   |                                  |                                    |                               |                          |
| Eficiencia   | Rapidez                          | Salud                              | Medio de movilidad sostenible | Otra                     |
| <b>5. ¿Qué factor considera que hace falta para lograr un correcto funcionamiento en las escalinatas?</b>                        |                                  |                                    |                               |                          |
| Conexión en la calle 13 de abril   | Implementación espacios de estar | Creación de equipamientos privados | Colocación de vegetación      | Otra                     |
| <b>6. ¿Qué espacios privados Considera que hace falta para complementar el sistema de escalinatas?</b>                           |                                  |                                    |                               |                          |
| Restaurantes   | Cafeterías                       | Cervecerías                        | Heladerías                    | otra                     |
| <b>7. ¿Considera la posibilidad de que los usuarios acepten una nueva intervención que complemente la realizada previamente?</b> |                                  |                                    |                               |                          |
| Sí   |                                  | No                                 |                               |                          |

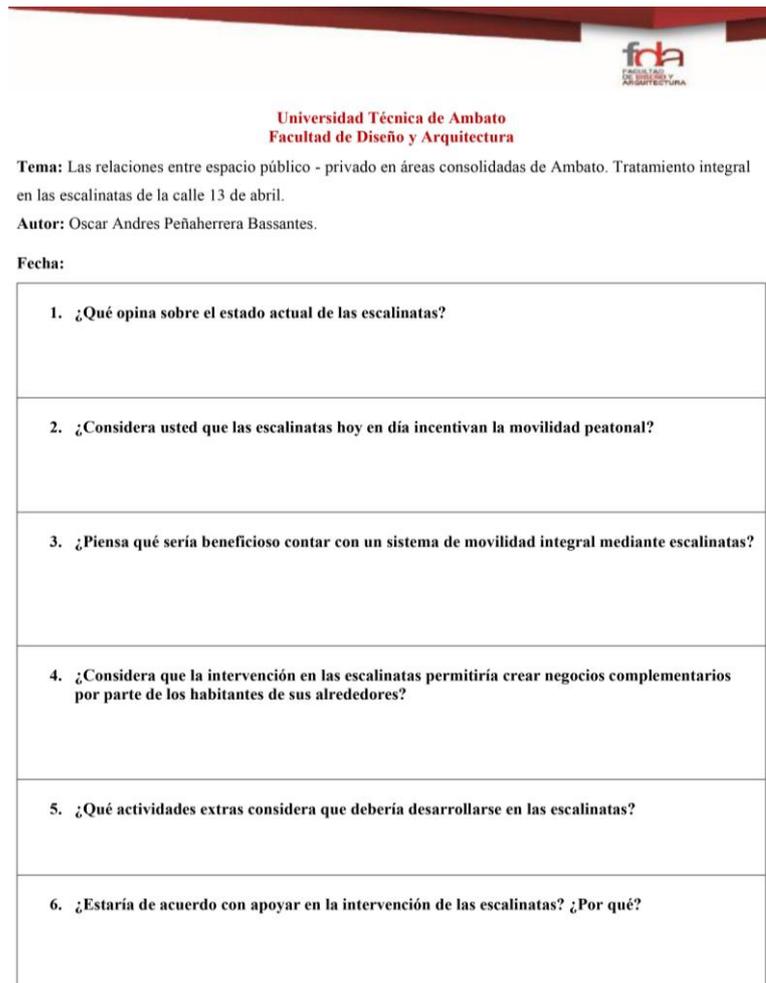
Nota: Elaboración propia (2023)

## 2.2.4 Focus Group

En el ámbito cualitativo se aplicó la técnica la metodología de grupo de enfoque, en donde se analizó e interpretó las diferentes posturas de los individuos de la localidad. De acuerdo a la base metodológica del grupo de enfoque se puede aplicar en grupos de 5 a 7 personas (Rodas Pacheco & Pacheco Salazar, 2020). Para este estudio se realizó un grupo de enfoque de 7 personas: Habitantes de las escalinatas y dirigentes del barrio. En la **figura 17** se muestra el cuestionario desarrollado para el Focus Group.

Figura 17

### Focus Group



**Universidad Técnica de Ambato**  
**Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Tema:** Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

**Autor:** Oscar Andres Peñaherrera Bassantes.

**Fecha:**

|  |
|--|
| 1. ¿Qué opina sobre el estado actual de las escalinatas?   |
| 2. ¿Considera usted que las escalinatas hoy en día incentivan la movilidad peatonal?   |
| 3. ¿Piensa qué sería beneficioso contar con un sistema de movilidad integral mediante escalinatas?   |
| 4. ¿Considera que la intervención en las escalinatas permitiría crear negocios complementarios por parte de los habitantes de sus alrededores? |
| 5. ¿Qué actividades extras considera que debería desarrollarse en las escalinatas?   |
| 6. ¿Estaría de acuerdo con apoyar en la intervención de las escalinatas? ¿Por qué?   |

Fuente: Elaboración propia (2023)

## 2.2.5 Entrevista a Especialistas

Otra técnica aplicada fue la entrevista estructurada, direccionada con un guión de preguntas abiertas, a de fin de entender y analizar la postura de los profesionales ante la propuesta de este tipo de proyectos. Se realizó dos guiones: el primero direccionado a arquitectos urbanistas, mientras que el segundo estuvo enfocado RAMA Estudio, profesionales que estuvieron a cargo de la última intervención en las escalinatas del pasaje Pelileo con el proyecto “Las escalinatas y el Tiempo”. En la figura 18 se muestra el cuestionario desarrollado para arquitectos urbanistas.

Figura 18

### Entrevista Profesionales



**Universidad Técnica de Ambato**  
**Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Entrevistas profesionales**  
**Tema:** Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.  
**Autor:** Oscar Andres Peñaherrera Bassantes.  
**Fecha:**

|  |
|--|
| 1. ¿Cómo trataría la relación público privada que se genera en estos espacios - en viviendas que son implantadas alrededor de escalinatas? |
| 2. ¿Por qué algunas intervenciones de este tipo tienen éxito/acogida y otros no?   |
| 3. ¿Cuál sería el enfoque de este proyecto al ser Ambato una ciudad comercial?   |
| 4. ¿Qué estrategias aplicaría para este tipo de proyectos?   |
| 5. ¿Cómo trataría las limitaciones que se dan por el uso de suelo actual de la zona?   |

Fuente: Elaboración propia (2023)

En la **figura 19** se muestra el cuestionario desarrollado para RAMA Estudio sobre aspectos esenciales en el diseño del proyecto las escalinatas y el tiempo.

Figura 19

Entrevista Profesionales -RAMA Estudio



**Universidad Técnica de Ambato  
Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Entrevistas profesionales – RAMA estudio.**

**Tema:** Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

**Autor:** Oscar Andres Peñaherrera Bassantes.

**Fecha:**

|  |
|--|
| 1. ¿Qué estrategias usaron para seleccionar materiales que cumplieran con los requerimientos planteados en los Términos de Referencia? |
| 2. ¿Qué métodos utilizan para involucrar a los ciudadanos en el proceso de diseño?   |
| 3. ¿Cómo abordaron los problemas de accesibilidad en las viviendas existentes?   |
| 4. ¿Cómo manejaron la relación entre la altura del reloj con las edificaciones del alrededor?  |
| 5. ¿Cuál es su postura sobre la intervención integral?   |

Nota: Fuente. Elaboración propia (2023)

## 2.2.6 Análisis e interpretación de Resultados.

Si bien el análisis e interpretación de los resultados es la última etapa del proceso de investigación, todas las anteriores, comprendidas en el diseño, concurren hacia la realización de esta importante operación. Es un método que permite resumir los resultados obtenidos en el proceso de recolección de datos; es un aspecto especial de análisis donde su objetivo es buscar un significado más amplio relacionándolos con otros conocimientos disponibles (Alva Santos Antonio, 2018).

### 2.2.6.1 Tabulación de datos (Encuestas)

La aplicación de la encuesta se la ejecuta mediante formularios digitales y encuestas físicas aplicadas directamente en el sitio, finalmente se genera un análisis mediante los resultados obtenidos.

Tabla 7

Resultados generales

---

#### ENCUESTAS

---



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**

**Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Carrera de Arquitectura**

---

Tema: Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

---

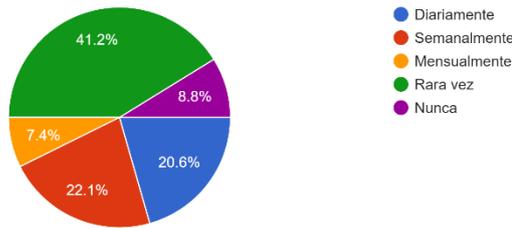
Miembros del barrio, Transeúntes y ambateños en general

---

**1. ¿Con qué Frecuencia usa las escalinatas?**

---

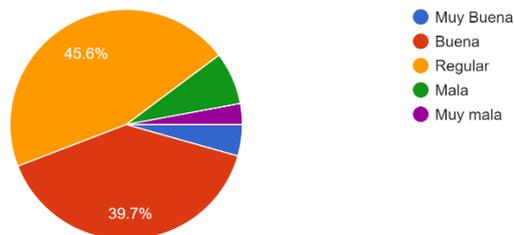
68 respuestas



Se evidencia que la ocupación de las escalinatas es baja, pese a ello existe un porcentaje de personas que debido a la necesidad de moverse las usa con mayor frecuencia.

## 2. ¿Cuál es su valoración sobre tramos de escalinatas existentes?

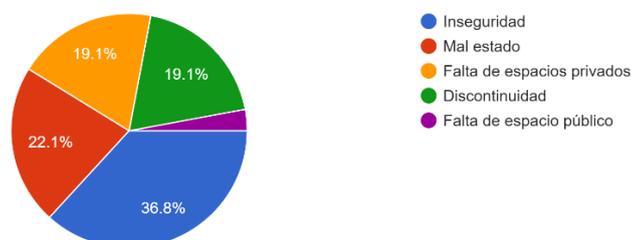
68 respuestas



La percepción de las escalinatas para los ciudadanos principalmente es regular debido a que permite la transitabilidad de los usuarios ante la necesidad de moverse.

## 3. ¿Desde su parecer cuales son las problemáticas del Equipamiento?

68 respuestas



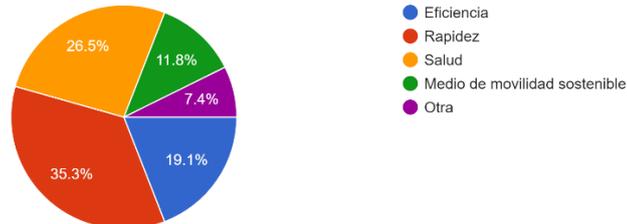
Los problemas principales en el equipamiento es la inseguridad ya que en los últimos años estos espacios han sido subutilizados. Otra problemática es la discontinuidad por la falta de conexión entre los tramos existentes especialmente en la Calle 13 de Abril .

---

#### 4. ¿Por qué piensa que es importante la movilidad mediante escalinatas?

---

68 respuestas



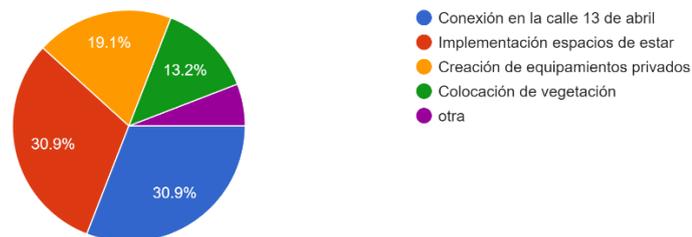
La respuesta con mayor porcentaje es por la rapidez del sistema al ser de carácter lineal, sin embargo, también es importante la eficiencia del sistema y la salud

---

#### 5. ¿Qué factor considera que hace falta para lograr un correcto funcionamiento en las escalinatas?

---

68 respuestas



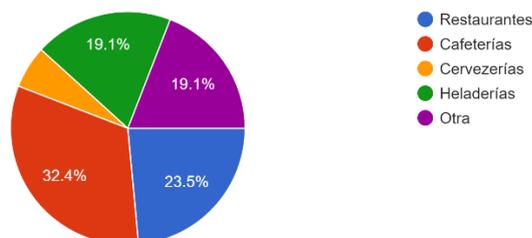
Las principales falencias en este sistema es la falta de conexión en la calle 13 de abril ya que no brinda seguridad al peatón. También hace falta sitios de estar o descanso a lo largo de las escalinatas.

---

#### 6. ¿Qué espacios privados Considera que hace falta para complementar el sistema de escalinatas?

---

68 respuestas



---

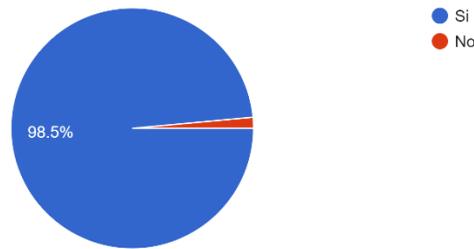
Los resultados muestran que en la zona hace falta locales comerciales con muchos enfoques sin embargo prevalece la necesidad de negocios vinculados con el área gastronómica como son: restaurantes, cafeterías, cervecerías entre otros

---

**7. ¿Considera la posibilidad de que los usuarios acepten una nueva intervención que complemente la realizada previamente?**

---

68 respuestas



El 98.5 de la población considera que es importante la intervención en las escalinatas de la Calle 13 de Abril por lo que se concluye que es un proyecto de aceptación para la ciudadanía en general.

---

Fuente: Elaboración propia (2023).

**2.2.6.2. Análisis e interpretación de datos (Grupo de Enfoque)**

El Focus Group se usa como recurso para obtener una mejor relación con los beneficiarios del proyecto, en este caso los habitantes y usuarios de las escalinatas en la Calle Trece de Abril, mediante este método se aplica preguntas de carácter abierto a siete actores principales con el fin de obtener información mediante la participación de los habitantes.

La reunión se coordinó con los habitantes del barrio, como primer punto se parte de una breve explicación del proyecto de tesis y se obtiene un primer acercamiento con moradores que se interesan por contestar las preguntas.

## Interpretación

Tabla 8

Resultados entrevista a especialistas

---

### GRUPO DE ENFOQUE

---



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**

**Facultad de Diseño y Arquitectura**

**Carrera de Arquitectura**

---

Tema: Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

---

Miembros y dirigentes del barrio

---

#### **1. ¿Qué opina sobre el estado actual de las escalinatas?**

---

Las escalinatas se encuentran en estado regular ya que las personas las usan como medio de movilidad, pero al no estar conectadas con las escaleras mecánicas del Pasaje Pelileo su uso se dificulta, además no se complementa con el área turística por lo que no existe mantenimiento y limpieza en los trayectos.

---

#### **8. ¿Considera usted que las escalinatas hoy en día incentivan la movilidad peatonal?**

El equipamiento no incentiva su ocupación, las personas que transitan por las escalinatas lo hacen netamente por necesidad, además consideran que es una barrera para las personas de la tercera edad, finalmente plantean que haría falta más circulación de personas en horas determinadas.

---

#### **9. ¿Piensa qué sería beneficioso contar con un sistema de movilidad integral mediante escalinatas?**

---

Las principales aceptaciones por parte de la ciudadanía son completar el trayecto con escaleras mecánicas y así aumentar el uso por parte de personas de la tercera

---

---

edad, además de crear cruces seguros en la Calle Trece de Abril para brindar mayor seguridad al peatón.

---

**10. ¿Considera que la intervención en las escalinatas permitiría crear negocios complementarios por parte de los habitantes de sus alrededores?**

---

Es importante empezar con la flexibilidad por parte del municipio en otorgar los permisos de funcionamiento en los locales comerciales propuestos, además se plantea que sería importante incentivar el comercio de varios productos para así aumentar la ocupación del sitio.

---

**11. ¿Qué actividades extras considera que debería desarrollarse en las escalinatas?**

---

Hace falta espacios de estar con mobiliario urbano ya que a las personas les gusta salir a conversar en horas de la tarde, otro punto es la creación de zonas destinadas para niños ya que en el barrio existe una gran cantidad de personas menores de edad y no tienen un sitio para convivir y como último punto plantean que sería importante aprovechar los muros existentes en las escalinatas para enfocarlos hacia la parte cultural debido a que se identifican con los murales existentes en épocas pasadas.

---

**12. ¿Estaría de acuerdo con apoyar en la intervención de las escalinatas? ¿Por qué?**

---

Las personas están dispuestas a formar parte de procesos de participación en el diseño, pese a no existir una directiva estarían dispuestos a organizarse ya que consideran que el proyecto debe incluir a las personas del barrio

---

### 2.2.6.3. Análisis e interpretación de datos (Entrevistas a especialistas)

Tabla 9

Resultados entrevista a especialistas

---

| <b>ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS URBANISTAS</b>  |  |
|--|--|
|   | <b>UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO</b>     |
|  | <b>Facultad de Diseño y Arquitectura</b> |
|  | <b>Carrera de Arquitectura</b>           |
| Tema: Las relaciones entre espacio público - privado en áreas con-solidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.  |  |
| Entrevistado: Arq. Claudia Balseca   |  |
| Especialista Urbana  |  |
| <b>1. ¿Cómo trataría la relación público privada que se genera en estos espacios - en viviendas que son implantadas alrededor de escalinatas?</b>  |  |
| <p>En proyectos de tratamiento integral en escalinatas es importante analizar la relación entre viviendas ya que se da de manera directa con las escaleras, es por ello que se puede implementar espacios semipúblicos como áreas de transición las funciones como protección de la privacidad en las viviendas y a su vez generen interés en saber que sucede adentro de los locales comerciales que se pueden implementar.</p>                           |  |
| <b>13. ¿Por qué algunas intervenciones de este tipo tienen éxito/acogida y otros no?</b>   |  |
| <b>14.</b>   |  |
| <p>El éxito en proyectos de revalorización de escaleras se da desde la parte proyectual donde se involucra actores claves como son los procesos participativos con la comunidad, es por ello que al ser una serie de factores que duran largos lapsos de tiempo permite a los ciudadanos involucrarse e identificarse con las dinámicas espaciales ya así vez permiten al proyectista diseñar en base a la memoria social y requerimiento de la gente.</p> |  |

---

---

**15. ¿Cuál sería el enfoque de este proyecto al ser Ambato una ciudad comercial?**

---

Ambato pese a ser una ciudad comercial es evidente la concentración de clústeres destinados hacia una tendencia de productos como es el caso de la Av El Rey donde se comercializan productos automotrices pero no permite generar una ciudad caminable, es por ello que en este tipo de proyectos es fundamental rescatar las dinámicas económicas del sector y proponer varios enfoques dentro del comercio con productos de consumo cotidiano como puede darse desde la gastronomía o venta de productos artesanales lo cual invita a recorrer el espacio a los transeúntes.

---

**16. ¿Qué estrategias aplicaría para este tipo de proyectos?**

---

En este tipo de proyectos se debe implementar los conceptos básicos de bulevares donde se genera una economía naranja que involucra a las personas que habitan a lo largo de estos trayectos peatonales, Además es importante manejar conceptos de movilidad universal y memoria colectiva para promover el apropiamiento del espacio público

---

**17. ¿Cómo trataría las limitaciones que se dan por el uso de suelo actual de la zona?**

---

En Ambato la protección de patrimonio se convierte en una limitante por la falta de profesionales y técnicos que conozcan acerca de intervenciones arquitectónicas en estos inmuebles; sin embargo, sería importante crear normas más flexibles y generar concientización en los dueños de estas edificaciones para que se conviertan en sitios potenciales para intervenir mediante técnicas constructivas y generar espacios de calidad.

---

Nota: Respuestas a las preguntas elaboradas a especialistas urbanos. Elaboración propia

Tabla 10

Resultados entrevista a especialistas

---

| <b>ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS URBANISTAS</b>   |  |
|---|--|
|    | <b>UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO</b><br><b>Facultad de Diseño y Arquitectura</b><br><b>Carrera de Arquitectura</b> |
| Tema: Las relaciones entre espacio público - privado en áreas con-solidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.   |  |
| Entrevistado: Arq. Esteban Rubio  |  |
| Especialista Urbana   |  |
| <b>1. ¿Cómo trataría la relación público privada que se genera en estos espacios - en viviendas que son implantadas alrededor de escalinatas?</b>   |  |
| <p>Dentro de urbanismo es evidente que la multifuncionalidad tiene muchas ventajas, dentro del proyecto se debería implementar la mixticidad de usos en planta baja con fachadas permeables que permitan contar con negocios destinados a servicios y en las plantas altas contar con vivienda para tener ocupación durante todo el día.</p>  |  |
| <b>2. ¿Por qué algunas intervenciones de este tipo tienen éxito/acogida y otros no?</b>   |  |
| <p>La acogida en estos proyectos se da por la memoria social que representa a una comunidad, más allá del diseño urbano que se logre es importante establecer espacios que representen la historia y los habitantes se apropien de ellos. Los procesos participativos son importantes para estos proyectos y el manejo de sitios con elementos estratégicos que cuenten la historia del sector.</p> |  |

---

---

**3. ¿Cuál sería el enfoque de este proyecto al ser Ambato una ciudad comercial?**

---

Ambato pese a ser una ciudad comercial cuenta con barrios residenciales donde estos servicios son escasos, con respecto a las edificaciones de los alrededores de las escalinatas deberían brindar servicios en gastronomía, heladería, cervecerías para con ello mejorar la ocupación y asegurar que son productos que los transeúntes están en condiciones de comprar durante su trayecto.

---

**4. ¿Qué estrategias aplicaría para este tipo de proyectos?**

---

En este tipo de proyectos al ubicarse en laderas las intervenciones de carácter paisajista son una muy buena opción para mejorar la estética de la ladera y maquillar la falta de arquitectura que existe en determinadas construcciones, además crear espacios complementarios para mejorar la ocupación y relaciones en el vecindario y elevar la calidad del barrio.

---

**5. ¿Cómo trataría las limitaciones que se dan por el uso de suelo actual de la zona?**

---

La protección de patrimonio limita la reconstrucción de las edificaciones en muy mal estado por lo que sería importante el cambio de uso de suelo con algunas limitaciones hacia el estilo arquitectónico para que el barrio no pierda su esencia, se debe realizar una selección de materiales que vayan de acuerdo al estilo arquitectónico usado en la zona

---

Nota: Respuestas a las preguntas elaboradas a especialistas urbanos. Elaboración propia (2023).

Tabla 11

Resultados entrevista a especialistas

## ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS URBANISTAS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

Facultad de Diseño y Arquitectura

Carrera de Arquitectura

Tema: Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril.

Entrevistado: Arq. Carolina Rodas-RAMA Estudio

Especialista Urbana- Diseñadora del Proyecto Escalinatas y el Tiempo

### **1. ¿Qué estrategias usaron para seleccionar materiales que cumplieran con los requerimientos planteados en los Términos de Referencia?**

En el diseño de proyectos en espacio público es importante clasificar los materiales de alto tráfico en el caso del proyecto las escalinatas y el tiempo en la parte estructurante se usa acero corten el mismo que por su tonalidad y características tienen alta resistencia contra la intemperie y no se corroe, además si se usa vidrio es importante proponer alguno con altas especificaciones técnicas, estructurantes y que tengan una serie de capas laminadas para con ello garantizar la seguridad de los ciudadanos que ocupan el espacio público y mejorar sus niveles de confort.

### **2. ¿Qué métodos utilizan para involucrar a los ciudadanos en el proceso de diseño?**

Se enfocó en generar un diseño participativo el cual constó de una serie de talleres que se ejecutó con la ciudadanía durante dos años y medio, en base a la elaboración de esquemas o lluvia de ideas se puede abstraer las necesidades y requerimientos que tienen los habitantes involucrados y diseñar pensando en las soluciones que se les puede dar a estas personas.

---

### **3. ¿Cómo abordaron los problemas de accesibilidad en las viviendas existentes?**

---

La accesibilidad a las viviendas es un requerimiento fundamental que se plantea en los Términos de referencia; sin embargo, la planificación de estas conexiones no logra mejorar las relaciones especiales ya que por problemas políticos no se permite la creación de negocios complementarios.

---

### **4. ¿Cómo manejaron la relación entre la altura del reloj con las edificaciones del alrededor?**

---

El reloj de las escalinatas y el tiempo se ha convertido en un hito el cual hace referencia a la memoria colectiva que existe en el sector por la sirena que existía en la actualidad, es por ello que es importante abstraer ideas para generar estos elementos, con respecto a la proporción de la torre del reloj se maneja con relación a las edificaciones y las encaletaras en base al anchi y la altura se relaciona con el desnivel existente entre las escaleras y la Av. Quiz Quiz.

---

### **5. ¿Cuál es su postura sobre la intervención integral?**

---

El proyecto de las escalinatas y el tiempo por su magnitud se desarrolló en tres etapas las cuales se complementaban, pero por problemas de cambios de gobierno seccional se dieron de baja las etapas dos y tres es por ello que el tramo 1 no logra satisfacer las necesidades que se esperaba.

---

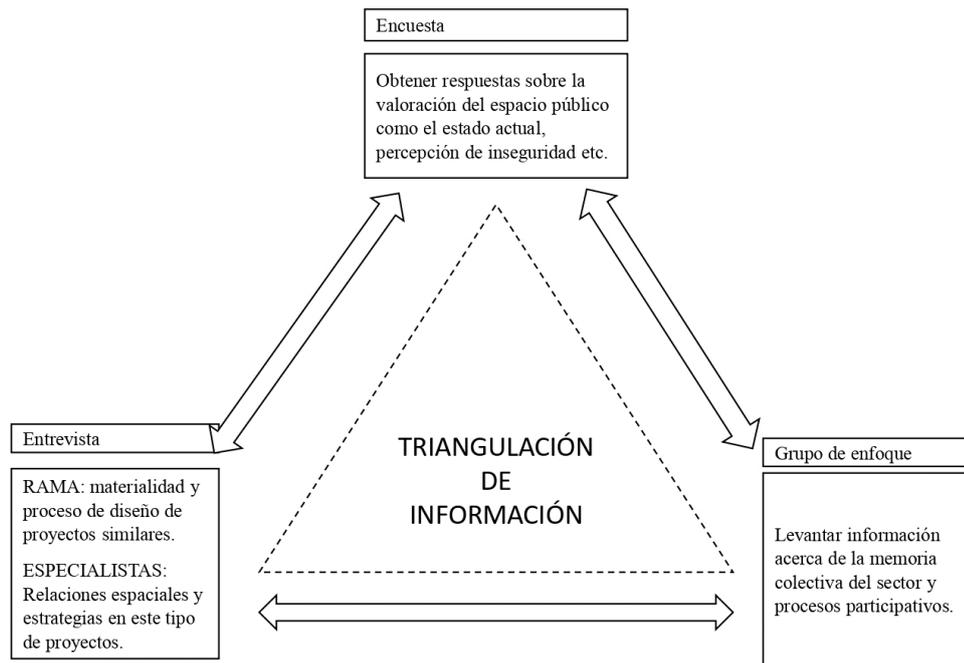
Nota: Respuestas a las preguntas elaboradas a diseñadores del proyecto “Las escalinatas y el Tiempo”. Elaboración propia (2023).

#### 2.2.6.4. Triangulación de datos

La triangulación de datos es un proceso de investigación que facilita el uso de varias metodologías y permite articular los resultados a través del cruce de fuentes, mediante este proceso se establece una interrelación con objetos de estudio (Charres et al., 2018). En este caso se realiza el cruce de información entre: encuestas de carácter cuantitativo, grupo de enfoque y entrevista a especialistas como herramientas cualitativas.

Figura 20

Triangulación de datos



Fuente: Elaboración propia (2023)

## CAP III INVESTIGACION DE CONTEXTO – DIAGNÓSTICO

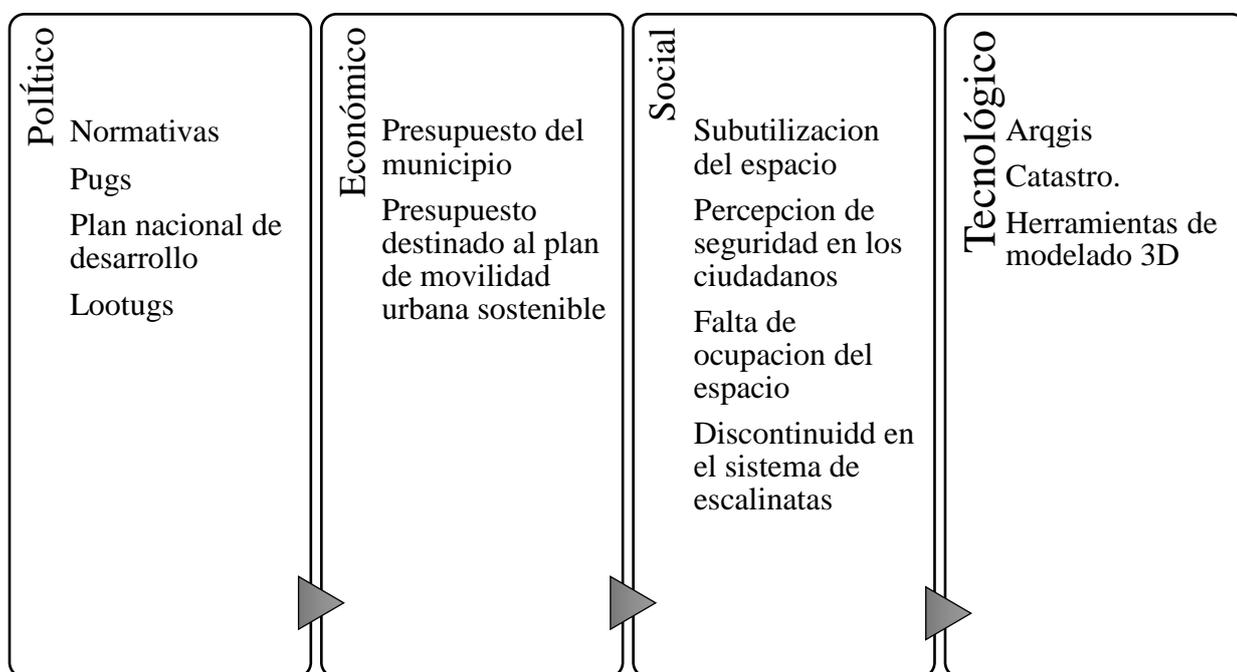
### 3.1. Análisis externo

El análisis externo permite comprender el entorno en el que se desenvuelve el proyecto y a su vez el radio de influencia que tendrá. Se emplea un análisis PEST para identificar las problemáticas y potencialidades del proyecto.

Amador-Mercado, (2022) menciona que el análisis PEST es una herramienta usada para sintetizar los aspectos externos a nivel: político, económico, social y tecnológico. factores. En la **figura 21** se establece el análisis PEST para la propuesta del tratamiento integral de las escalinatas de la calle 13 de Abril.

Figura 21

Análisis PEST



Fuente: Elaboración propia (2023)

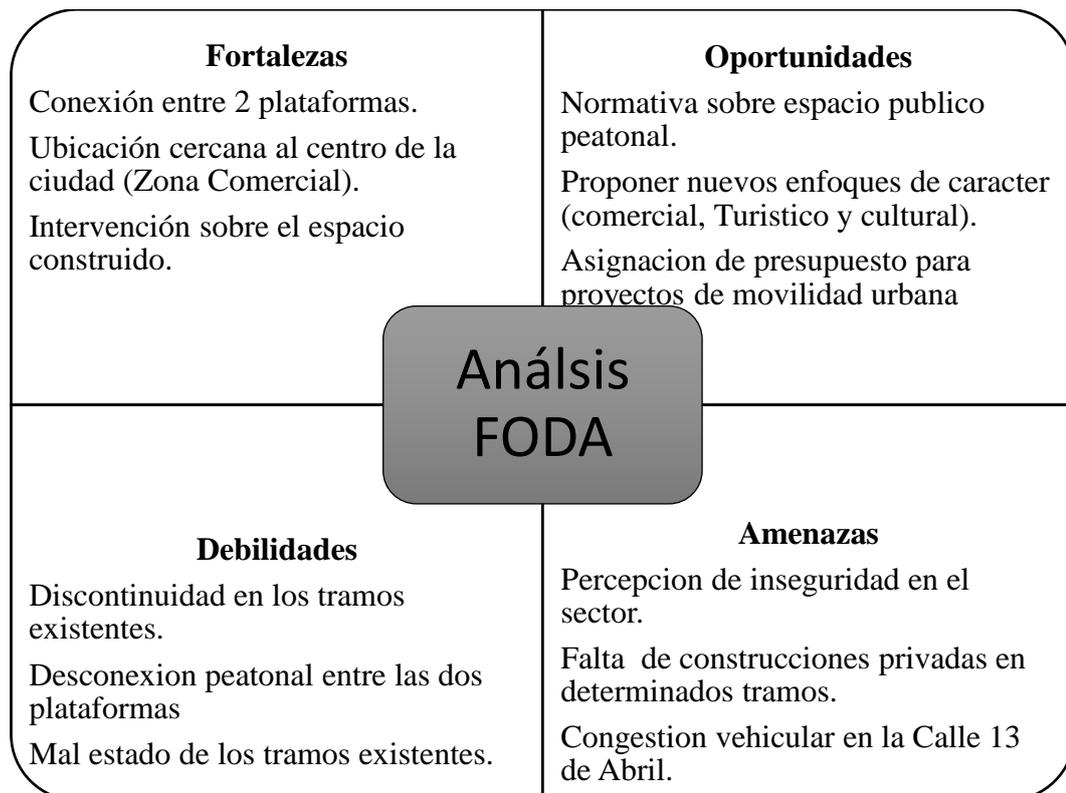
### 3.2 Análisis interno

A nivel interno se realiza un análisis, el cual consiste en realizar una evaluación de los factores fuertes y débiles que en su conjunto diagnostican la situación interna de una organización, así como su evaluación externa; es decir, las oportunidades y amenazas. También es una herramienta que puede considerarse sencilla y permite obtener una perspectiva general de una situación determinada (Humberto Ponce Talancón, 2006).

En la **figura 22** se establece el análisis FODA para la propuesta del tratamiento integral de las escalinatas de la calle 13 de Abril.

Figura 22

Análisis FODA



Fuente: Elaboración propia (2023)

### 3.3. Análisis espacial del estado actual

La tabla 10 muestra las herramientas que se utilizaron para realizar el levantamiento del estado actual a nivel macro, meso y micro, así como, también el resultado de su aplicación.

Tabla 12

Herramientas levantamiento de estado actual

| <b>Escala</b> | <b>Metodología</b>            | <b>Enfoque</b> | <b>Resultado</b>                       |
|---------------|-------------------------------|----------------|--|
| <b>Macro</b>  | Plan base                     | Cuantitativo   | Mapeos                                 |
| <b>Meso</b>   | AEUB                          | Cuantitativo   | Mapeos                                 |
|               | Análisis etnográfico          | Cualitativo    | Mapeos<br>Ocupación por rangos de edad |
|               | Lectura Urbana                | Cualitativo    | Mapeos<br>Análisis de eventos          |
|               | Análisis focos de inseguridad | Cualitativo    | Mapeos                                 |
| <b>Micro</b>  | Levantamiento Fotográfico     | Cualitativo    | Mapeos                                 |

Nota: Esta tabla muestra las metodologías usadas en el análisis de sitio. Elaboración propia (2023).

### 3.3.1 Ubicación general del proyecto.

El proyecto se desarrolla en la zona urbana consolidada de Ambato específicamente en la plataforma (P1-12-R30) correspondiente a la calle 13 de abril y su contexto histórico. En la **figura 23** se muestra la ubicación del proyecto a nivel territorial.

Figura 23

Ubicación



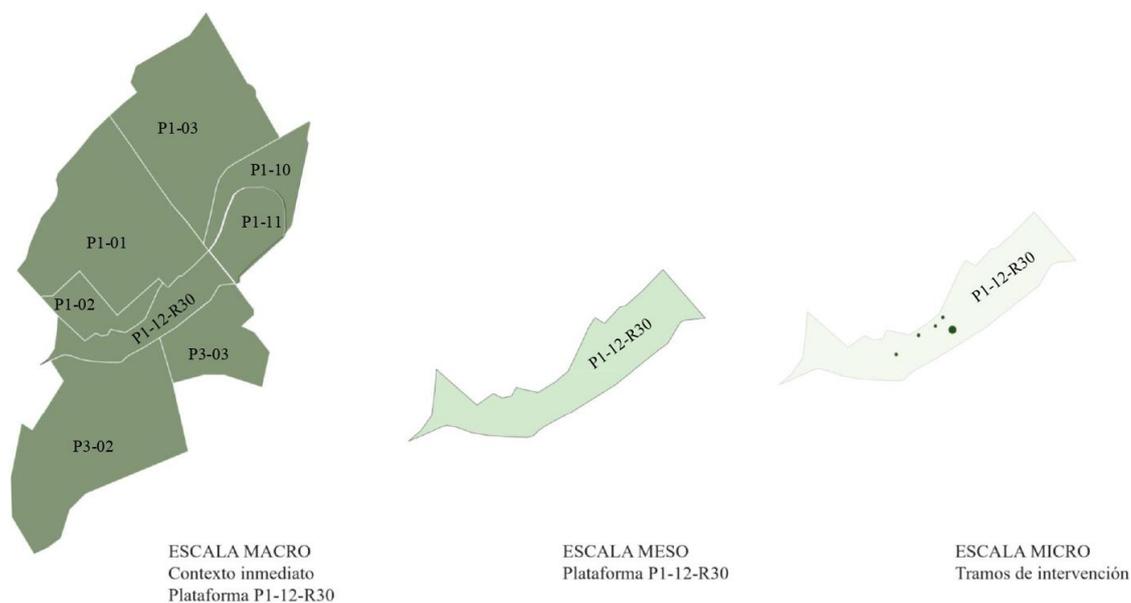
Fuente: Elaboración propia (2023).

Para la delimitación específica del proyecto se establecen tres escalas: macro, meso y micro. En la escala macro se agrupa el contexto inmediato de la calle 13 de Abril lo cual hace referencia a 8 polígonos de intervención específicos: P1-01, P1-02, P1-03, P1-10, P1-11, P1-12-R30, P3-02 Y P3-03, la escala meso abarca la plataforma (P1-12-R30) correspondiente a la calle 13 de Abril y su contexto histórico, finalmente se abarca la escala micro con los tramos de escalinatas seleccionados para la propuesta

de intervención. En la **figura 24** se representan los polígonos de intervención para cada escala.

Figura 24

Escalas de delimitación del proyecto



Fuente: Elaboración propia (2023)

### 3.3.2. Análisis macro: PIT específicos

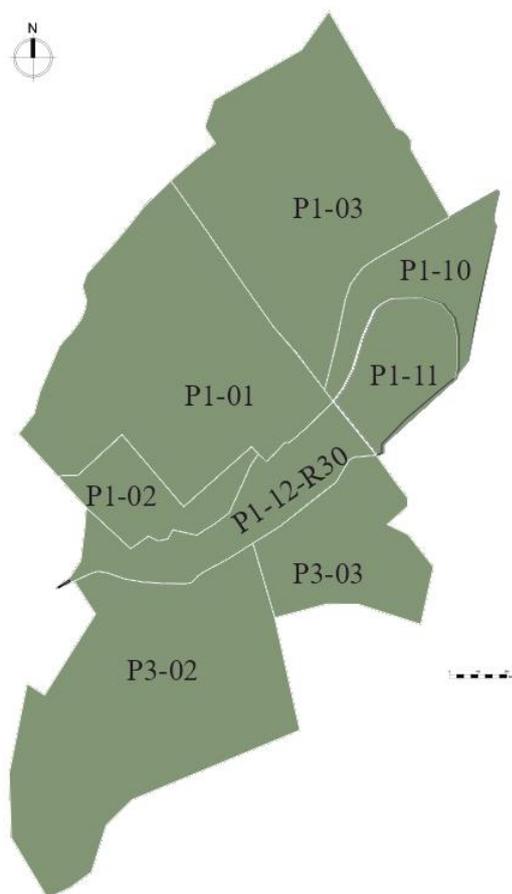
Para el análisis de la escala macro se utiliza la metodología de Plan Base la cual consiste en un documento de planificación integral, urbanística y estratégica sobre ciudades intermedias, dicho estudio se desarrolla mediante un diagnóstico de acciones prioritarias con el objetivo de dar respuestas y/o propuestas a los temas básicos, espaciales, urbanísticos y de programa o estratégicos en el desarrollo sostenible de la ciudad y su territorio (Josep Ma Llop Torné, 2014).

### 3.3.2.1. Plataformas y Polígonos de intervención

La Ordenanza vigente de Ambato divide a la ciudad en 6 plataformas, dentro de ellas existen subdivisiones las cuales hacen referencia a los PIT específicos. El establecimiento de la escala macro se abarca determinados polígonos de la plataforma 1 y 3 ya que son los sitios que se pretende conectar con el tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). En la **figura 25** se representa los PIT considerados para la escala macro.

Figura 25

Escala Macro



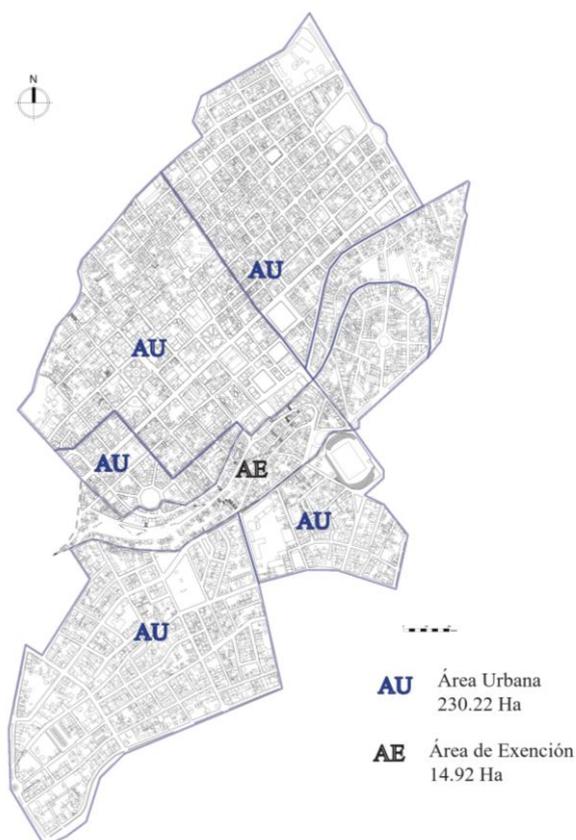
Fuente: (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021)

### 3.3.2.2. Extensión: áreas urbanas

Dentro del análisis de áreas urbanas se identifica la extensión total de la parte consolidada lo cual hace referencia a la plataforma 1 y 3 las mismas que al estar ubicadas en la zona central de la ciudad están habitadas en su mayoría, sin embargo, lo correspondiente a la plataforma P1-12-R30 pertenece a un área de extensión debido a que por su topografía y accesibilidad limitada se convierte en la zona con mayor suelo bacante en la escala macro. En la **figura 26** se muestra las áreas: urbanas, de extensión y reserva.

Figura 26

Análisis Extensión áreas urbanas



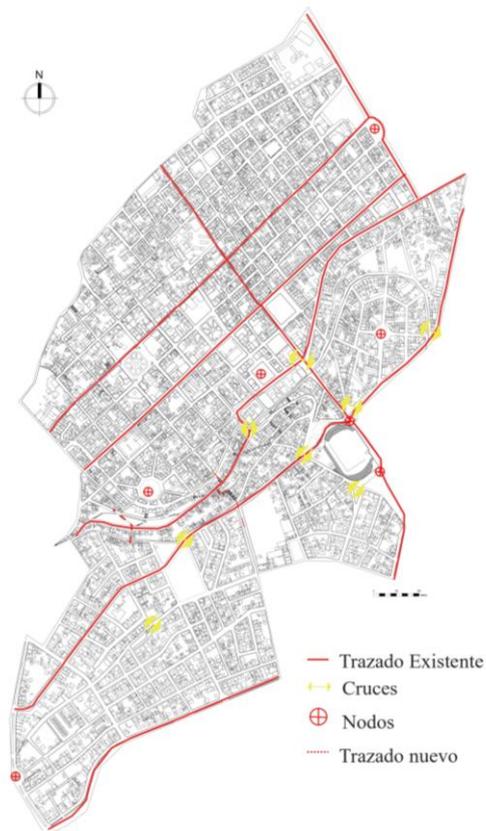
Fuente. Elaboración propia (2023).

### 3.3.2.3. Movilidad y conectividad

En el análisis de movilidad y conectividad se representa el trazado vial actual de la zona estudiada, así como también nodos y cruces claves que forman parte del sistema. Se destaca el trazado nuevo que hace referencia a la movilidad alternativa mediante escalinatas con el objetivo de menorar la distancia y el tiempo de ruta entre la conexión de las dos plataformas abarcadas. En la **figura 27** se representa las vías principales: Cevallos, Bolívar, 12 de Noviembre Bolivariana entre otras. Además, nodos y cruces existentes.

Figura 27

Análisis de movilidad y conectividad



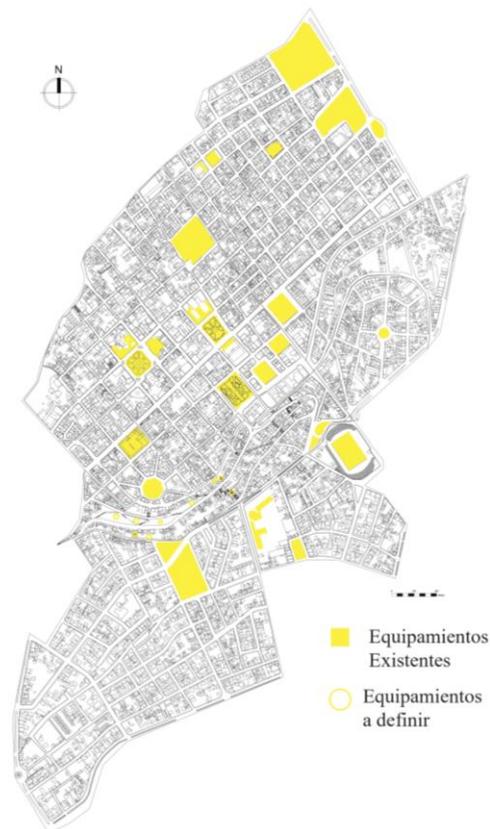
Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.2.4. Equipamientos y servicios

En lo referente a este análisis se identifica las diferentes tipologías de equipamientos existentes en el entorno estudiado, en donde se evidencia que la mayoría de estas construcciones se ubican en la plataforma uno, es decir el centro de la ciudad. Se evidencia que dentro de las zonas estudiadas se aglomera la mayoría de actividades, tanto en el ámbito público como privado, generando una afluencia de personas alta durante el día. La **figura 28** muestra los equipamientos existentes en el área de estudio los cuales corresponden a equipamientos: De servicio, educativos, religiosos, comerciales y parques.

Figura 28

Análisis de Equipamientos y Servicios.



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.2.5. Espacios libres y verdes

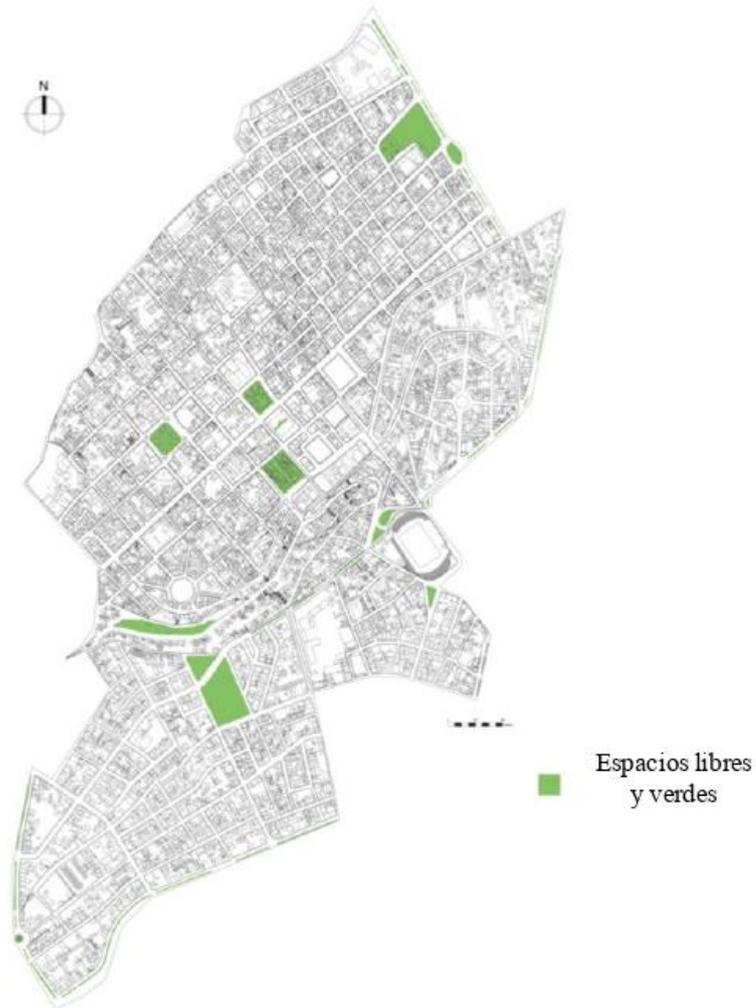
El Plan de Uso y Gestión del Suelo, (2021) cataloga como áreas verdes aquellos espacios que cuentan con: suelo permeable, vegetación y acceso público ya que de esta manera mejora las condiciones de los ecosistemas en la ciudad.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que todas las ciudades y pueblos deben tener un área mínima de 9 m<sup>2</sup> de espacios verdes por habitante (INEC, 2012). Además, sugiere que lo óptimo es 15m<sup>2</sup>, Sin embargo, en América Latina este valor es de 3,5 m<sup>2</sup> por habitante (Robles et al., 2015).

Finalmente, al analizar las áreas verdes en la escala macro se puede evidenciar que en la ciudad existe un déficit de áreas verdes. El área total de espacios verdes es de 62.048 m<sup>2</sup> mientras que la población en la escala macro es de 95.684 h esto concluye en que en la escala macro el índice de área verde por habitante es de 0.65 m<sup>2</sup>. La **figura 29** muestra las áreas catalogadas como espacios verdes en la ciudad teniendo en cuenta: Parques y parterres.

Figura 29

Análisis de espacios libres y verdes.



Nota: Elaboración propia (2023)

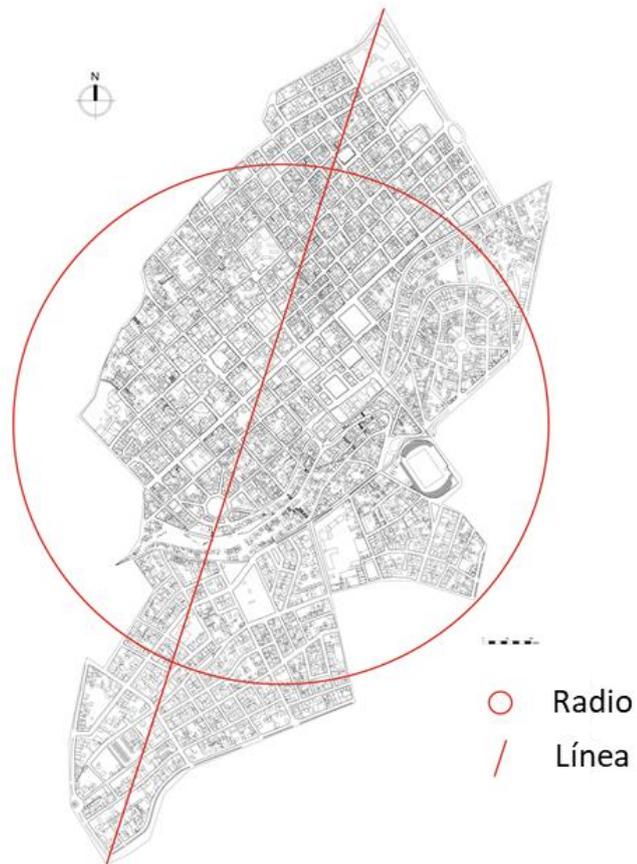
### 3.3.2.6. Radio y línea – compacidad

El Plan de Uso y Gestión del Suelo, (2021). En los PIT específicos, establece que la proyección de la población en la escala macro es de 95.684 habitantes para el año 2020. Mediante el análisis se establece que el 70 % de la población se ubica en un radio de 1550 m.

Hulot arch. studio, (2020). Plantea que el mínimo de habitantes por hectárea en una ciudad compacta es 288 Hab/Ha. Al estudiar la escala macro del proyecto se existe 88.74 Hab/Ha, lo que indica que pese a ser la parte más poblada de Ambato no cumple con los requerimientos necesarios. La **figura 30** muestra el radio donde se concentra el 70 % de la población.

Figura 30

Análisis de compacidad: radio, línea.



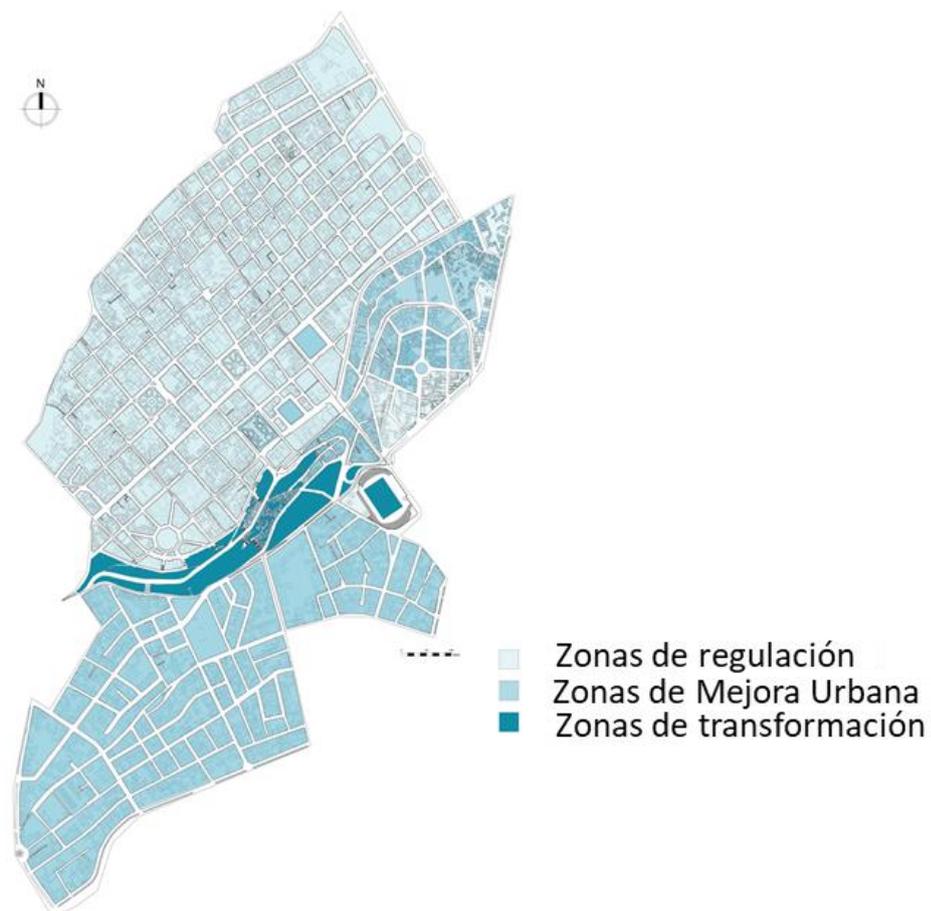
Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.2.7. Zonificación de acciones

Mediante este análisis se determina las zonas con alta necesidad de intervención como es el PIT (P1-12-R30) ya que cuenta con sitios subutilizados. La plataforma 1 de la ciudad está consolidada en su mayoría, por este motivo pertenece a una zona de regulación. Finalmente, en la plataforma 3 prevalece las zonas de mejora urbana, su uso principal es la residencia de baja densidad lo que puede cambiar con el pasar de los años (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). En la **figura 31** se muestra los sectores planteados como zonas de: regulación, mejora urbana y transformación.

Figura 31

Análisis de Zonificación de acciones



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.2.8. Riesgos.

En el análisis de riesgos se identifica las zonas que están sujetas a transformación por condiciones naturales. El contexto de la calle 13 de abril posee una topografía marcada que limita la edificabilidad en el sector, se evidencia que existen construcciones de considerable área, y muchas de ellas no cuentan con los permisos necesarios (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). La **figura 32** muestra las curvas de nivel existentes en la zona estudiada y los espacios donde existe riesgos por la topografía pronunciada.

Figura 32

Análisis de riesgos-Transformación.



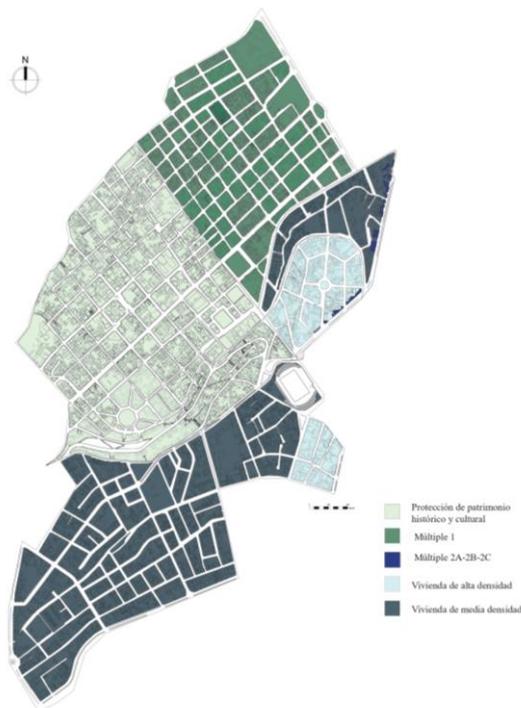
Fuente: Elaboración propia (2023)

### 3.3.2.9. Uso de suelo

En la plataforma 1 actualmente se destina una gran parte del centro de la ciudad a la protección de patrimonio histórico y cultural ya que dicho sector cuenta con edificaciones de alto valor histórico. Se evidencia que existen determinados sectores donde el uso de suelo corresponde a múltiple 1 y en su mayoría se ubican en zonas comerciales de la ciudad. En lo correspondiente a los PIT de la plataforma 3 prevalece la vivienda de media densidad. Cabe recalcar que en los conjuntos habitacionales ubicados cerca del estadio bellavista el uso de suelo corresponde a vivienda de alta densidad (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021). La **figura 33** muestra el uso de suelo asignado en cada polígono de intervención.

Figura 33

Análisis uso de suelo.



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3. Análisis meso: PIT (P1-12-R30)

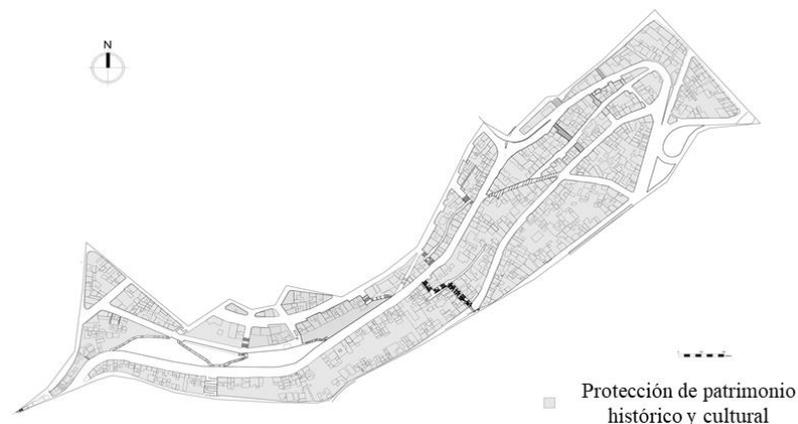
La escala meso comprende el PIT (P1-12-R30) para lo cual es importante tener un levantamiento cuantitativo basado en determinados parámetros de la metodología AEUB la cual consiste en evaluar el desempeño de la ciudad a través de la toma de decisiones para para la monitorización, evaluación de las ciudades en el tiempo. El enfoque cualitativo se abarca en análisis de: Percepción de inseguridad, procesos etnográficos y derivas urbanas para identificar la situación actual del área estudiada y la evaluación por parte de los usuarios (Coronado et al., 2008).

#### 3.3.3.1. Análisis de uso y ocupación de suelo.

El PIT (P1-12-R30) está destinado hacia la protección de patrimonio histórico y cultural, debido a la presencia de edificaciones catalogadas como patrimonio. No existe una mixticidad de usos en planta baja lo cual se convierte en una limitante para crear negocios complementarios en el desarrollo de las escalinatas. Dentro de la zona estudiada prevalece la vivienda de media densidad lo que ocasiona la falta de ocupación del sector en horas determinadas del día. La **figura 34** muestra el uso de suelo destinado a la zona estudio (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021).

Figura 34

Mapa usos de suelo



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3.1. Predial construido/ no construido.

En la figura 36 se presenta un diagrama de llenos y vacíos. Como se observa es un área consolidada que presenta suelo vacante limitado, el cual se ubica en la zona con una topografía pronunciada que limita la edificabilidad. En la **figura 35** se representa las construcciones existentes en la zona estudiada y las zonas basias como posibles sitios potenciales para intervenir (Plan de Uso y Gestión del Suelo, 2021).

Figura 35

Mapa Nolli



Fuente: Elaboración propia (2023)

### 3.3.3.3. Prediales alturas

La calle 13 de Abril y los alrededores del mercado Urbina cuentan con edificaciones de mayor altura, sin embargo, lo comprendido entre la avenida Quiz Quiz y 13 de Abril cuenta con edificaciones de 2 hasta 4 pisos. Si embargo, dentro del área estudiada prevalece la vivienda de 2 plantas. En la **figura 36** se muestra el estado actual en cuanto a las alturas de edificaciones en el polígono de intervención estudiado.

Figura 36

Mapa predial alturas



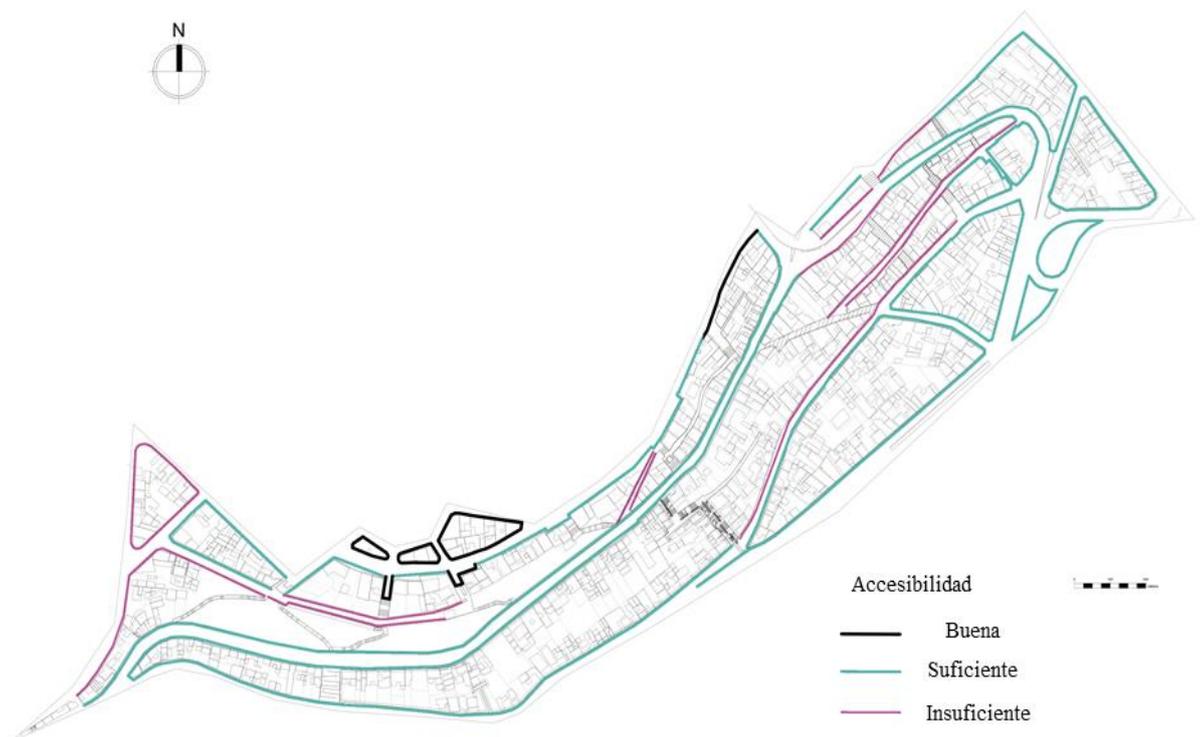
Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3.4. Reparto viario.

Las aceras existentes en el PIT estudiado se encuentran en buen estado, sin embargo, la topografía existente limita la accesibilidad en determinados tramos, además existen varios sitios donde existen otras determinantes como es la contaminación en la calle 13 de abril lo que perjudica la transitabilidad por las aceras. Finalmente, lo largo de la Avenida Quiz Quiz existe discontinuidad en los anchos ya que existen construcciones que sobresalen de la línea de fábrica. La **figura 37** muestra la ubicación de las aceras en buen estado y los tramos que se debería mejorar.

Figura 37

Mapa Reparto viario



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3.5. Espacio verde y biodiversidad.

Dentro del PIT estudiado se cataloga como áreas verdes a parques y parterres, los mismos que no son accesibles para la ciudadanía como es el caso del parque Sucre, sin embargo, se encuentra zonas donde se puede implementar espacios públicos para mejorar los índices propuestos por la organización mundial de la salud.

Actualmente existe 8.403 m<sup>2</sup> de área verde en la zona estudiada lo cual para su población de 5155 habitantes genera únicamente 1.63 m<sup>2</sup> de área verde por habitante. El INEC, (2012), sostiene que el mínimo de área verde por habitante es de 9 m<sup>2</sup> y la zona estudiada no llega a dicho indicador, esto se debe al crecimiento notorio de la ciudad y la consolidación que tiene el área estudiada, finalmente otra determinante es la falta de inversión en el espacio público al estar en una zona con topografía marcada. La **figura 38** muestra las áreas verdes existentes y su ubicación en la plataforma estudiada.

Figura 38

Mapa Áreas Verdes



Fuente: Elaboración propia (2023)

### 3.3.3.6. Análisis etnográfico

Este análisis permite comprender las ocupaciones del equipamiento clasificando por rangos de edad donde se determina que: los niños entre 9 y 13 años tienen una frecuencia de uso alta debido a que ocupan las escaleras en horas de la mañana y medio día para movilizarse a distintas instituciones educativas, seguidamente los jóvenes de entre 14 y 19 años son los que más ocupan las escaleras ya que en la parte baja de la ciudad existen un número alto de colegios, además personas entre 20 y 45 años cuenta con un uso de las escalinatas bajo ya que la mayoría ocupan otros medios de transporte para llegar a sus trabajos y finalmente personas adultas mayores ocupan las escaleras con una frecuencia de uso muy baja ya que se les complica la movilidad por escalinatas, sin embargo en el pasaje Pelileo existe más afluencia de adultos mayores al contar con un sistema de escaleras mecánicas. (Aucanshala, 2020). La **figura 39** muestra los tramos de escalinatas y la ocupación que tienen los mismos en distintos rangos de edad y tiempo.

Figura 39

#### Análisis Etnográfico



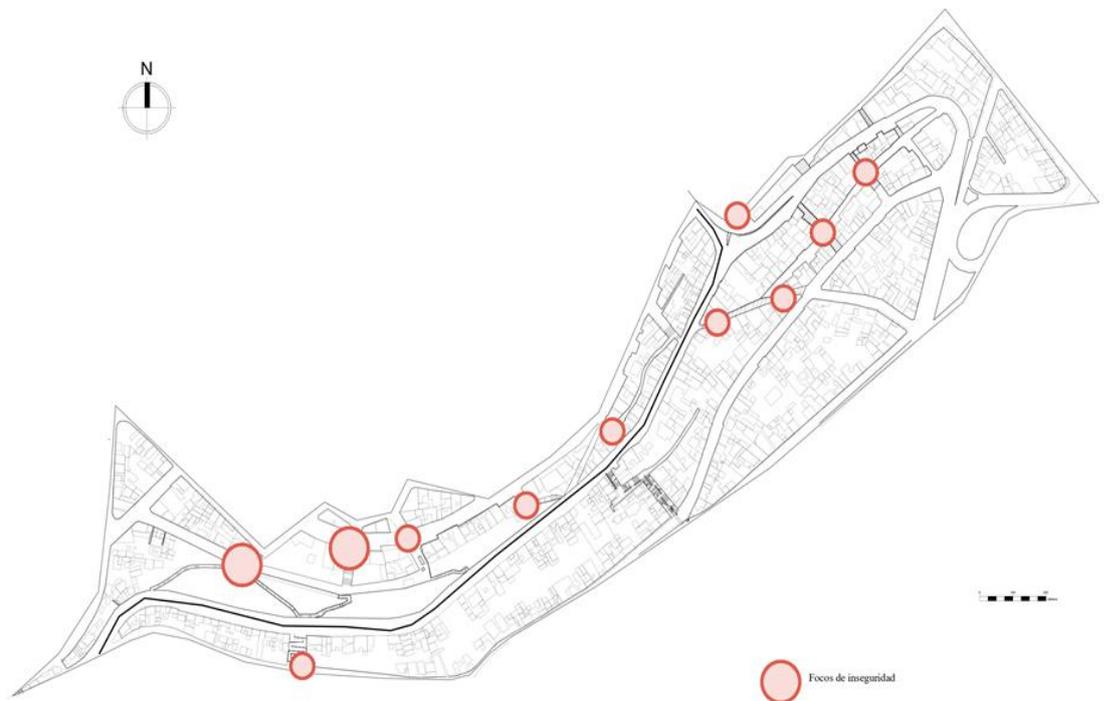
Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3.7. Análisis de focos de inseguridad

En la figura se representa los principales focos de inseguridad en el sector, es así que se evidencia la baja percepción de seguridad que tienen que cuenta la ciudadanía en determinados tramos de escalinatas donde se concentran actividades como: robos, consumo de droga, venta de droga. etc. sin embargo, la los índices más baja se da en las escalinatas que desembocan en los alrededores de la plaza Urbina.(Consultora SEID GLOBAL, 2021). La **figura 40** muestra los focos de inseguridad existentes en la zona estudiada.

Figura 40

Análisis focos de inseguridad



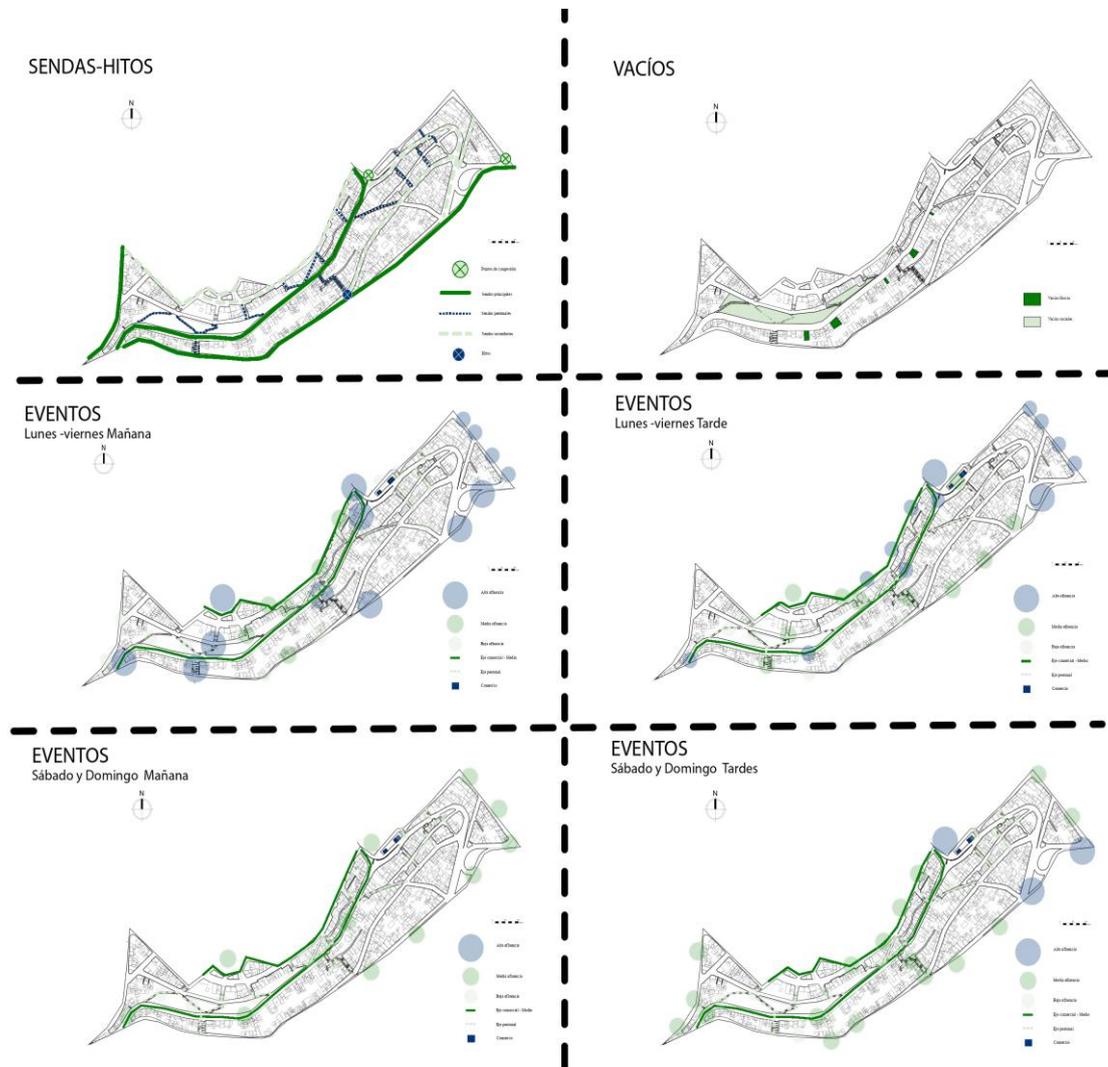
Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.3.3.8. Análisis derivas urbanas

La deriva urbana se la realiza desde varias perspectivas como son: los Sendas, hitos, vacíos y eventos. Además, se realiza la lectura del sector en diferentes horarios y días de la semana con el fin de levantar la ocupación actual el PIT estudiado. La **figura 41** muestra el análisis de sendas, vacíos y eventos identificados en distintos horarios y días de la semana.

Figura 41

#### Análisis Lectura Urbana



Fuente: Elaboración propia (2023).

Las sendas dentro del PIT estudiado se dividen en tres fundamentales como son las principales avenidas, calles secundarias las cuales se encargan de acceder a las diferentes zonas habitadas y las sendas peatonales las mismas que se generan a través de escaleras con el fin de conectar las dos plataformas de la ciudad, además en las escalinatas del pasaje Pelileo existe un hito el cual está representado a través del reloj.

Los vacíos existentes en la zona se clasifican de la siguiente manera: Vacíos físicos los cuales constan de terrenos baldíos donde la construcción se complica por la topografía existente y se ubican entre la av. Quis Quis y Trece de abril, así como también los vacíos sociales que se ubican entre la calle Trece de abril y Olmedo los mismos que están destinados áreas verdes, no obstante, por su mal estado se convierten en sitios inaccesibles para la ciudadanía.

El análisis de eventos permite identificar la ocupación del sector en determinadas horas del día donde se evidencia que los tramos existentes de escalinatas cuentan con mayor ocupación los días laborables en la mañana ya que se convierte en un medio de movilidad para acceder a diferentes equipamientos y servicios que se ubican en el centro de la ciudad, sin embargo, existen algunos tramos que se ocupan los fines de semana y el más importante es las escalinatas del Pasaje Pelileo.

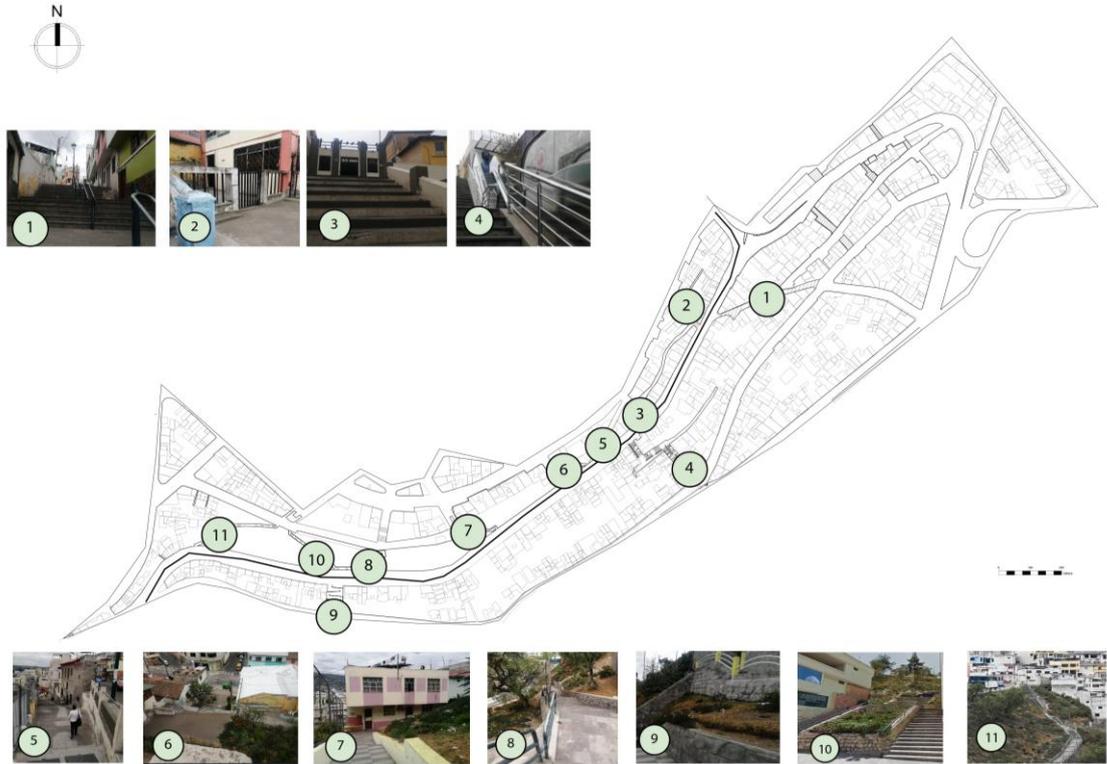
### **3.3.4. ANÁLISIS MICRO: Puntos de intervención**

#### **3.3.4.1. Estado Actual escalinatas Calle Trece de Abril.**

Levantamiento fotográfico con el objetivo de identificar las condiciones actuales de los 11 tramos de escalinatas existentes en la calle 13 de Abril, existe determinados tramos que no se han intervenido en los últimos años por lo que presentan deterioro y falta de uso por la ciudadanía. La **figura 42** muestra la ubicación de los tramos de escalinatas existentes y el levantamiento fotográfico de cada uno

Figura 42

Mapa Estado Actual.



Fuente: Elaboración propia (2023).

El tramo 1 se encuentran en estado regular, después del pasaje Pelileo es el tramo con mayor presencia de viviendas; sin embargo, existen algunas problemáticas como son: la subutilización de espacios donde la percepción de seguridad por parte de los ciudadanos es baja, construcciones en mal estado, ausencia de vegetación, iluminación deficiente en el sector, discontinuidad en la calle 13 de Abril. En lo referente al tramo dos existe deficiencias en la accesibilidad a viviendas y la parte final de las escaleras no existen caminerías en buen estado que permitan continuar con el trayecto hasta el centro de la ciudad.

Los tramos existentes de escalinatas cuentan con una materialidad uniforme la cual está construida en base a concreto; Sin embargo, existen determinados tramos que han sido rehabilitados y están en mejor estado en lo referente a materialidad de piso,

cabe recalcar que existe despreocupación en el mantenimiento de las áreas verdes generando sitios residuales en estas zonas.

El tramo número tres es el trayecto con necesidad más alta de intervención ya que hace referencia a la segunda etapa del proyecto de las escalinatas y el tiempo, sin embargo a pesar de contar con muchas problemáticas como son; la discontinuidad en la calle 13 de abril, la falta de linealidad al contar con servicios higiénicos en el centro, la falta de mobiliario urbano; se convierte en uno de los tramos más usados, esto se debe a la alta necesidad de las personas para moverse en determinadas horas del día.

El tramo cuatro perteneciente a Las escalinatas del pasaje Pelileo son las más usadas debido a ser las últimas en rehabilitarse, además el sistema de escaleras mecánico facilita la movilidad universal principalmente de los adultos mayores, finalmente se evidencia que es el tramo de escalinatas más seguro al contar con vigilancia y mobiliario urbano lo cual fomenta su ocupación.

El tramo desde el siete hasta el once cuenta con mayor topografía por lo que las áreas vacías en este sector se encuentran en mal estado, en el tramo ocho pese a las últimas intervenciones existen algunos espacios como sitios potenciales de intervenciones ya que existe memoria social y colectiva por parte de los habitantes, además en el tramo seis existe zonas comunales como casas barriales donde cuenta con espacios vacantes que se pueden usar como sitios de estar finalmente en el tramo nueve, diez y once existe murales y áreas verdes donde se puede intervenir para mejorar el paisaje urbano de la zona.

Para Concluir, el tramo tres, cinco, seis cuentan con alta necesidad de intervención en cuanto a las relaciones espaciales ya que la presencia de construcciones colindantes con las escalinatas permite la creación de sitios comerciales que fomente la transitabilidad en el sector, además de mejorar las condiciones socioeconómicas de los habitantes, finalmente cuentan con espacios públicos a escala barrial y vacíos urbanos donde se puede implementar sitios de estar e intervenciones paisajistas.

### 3.4 Resultados del diagnóstico de la situación actual.

Tabla 13

Resultados Problemáticas- estrategias.

| <b>Análisis Metodología</b> | <b>Problemática</b>   | <b>Estrategia</b>   |
|-----------------------------|---|---|
| <b>Análisis de casos</b>    | Ubicación de proyectos similares en barrios populares           | Identidad del lugar<br>Revalorización del espacio<br>Actividades cotidianas   |
| <b>Plan masa</b>            | Determinación de zonas con alta necesidad de intervención       | Identificación de posibles soluciones   |
| <b>Plan masa</b>            | Determinación de riesgos (Topografía)                           | Actuación de paisaje en zonas de ladera   |
| <b>Plan masa</b>            | Uso de suelo monofuncional en la zona                           | Proponer nuevos enfoques que mejoren la relación espacial de los trayectos de escalinatas.<br>Plantas bajas mixtas.<br>Fachadas permeables. |
| <b>Metodología AEUB</b>     | Déficit de áreas verdes   | Implementación de espacios con suelo permeable para mejorar los indicadores   |
| <b>Metodología AEUB</b>     | Mal estado en aceras<br>Discontinuidad en la calle 13 de Abril. | Mejorar las rutas peatonales<br>Conectar tramos existentes en la calle 13 de Abril.   |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   |   | Red de articulación escalinatas  |
| <b>Metodología AEUB</b>                 | vacíos urbanos  | Sitios estratégicos para intervenciones.<br>Colocación de vegetación<br>Vegetación de Paisaje urbano.  |
| <b>Análisis de focos de inseguridad</b> | Baja percepción de seguridad en los ciudadanos                                    | Tramos lineales<br>Visualizaciones libres<br>Eliminación de barreras arquitectónicas.<br>Fomentar la transitabilidad de personas durante todo el día |
| <b>Lectura urbana</b>                   | Baja ocupación en horas de la tarde<br>Bajos índices económicos en los habitantes | Potenciación de las relaciones público - Privadas<br>Economía naranja.<br>Negocios ancla   |
| <b>Levantamiento del estado actual</b>  | Tramos de escalinatas en mal estado<br>Construcciones en mal estado               | Intervención por etapas.<br>Incentivación de mejorar las construcciones patrimoniales.   |

Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.5. Estrategias de Intervención Urbana.

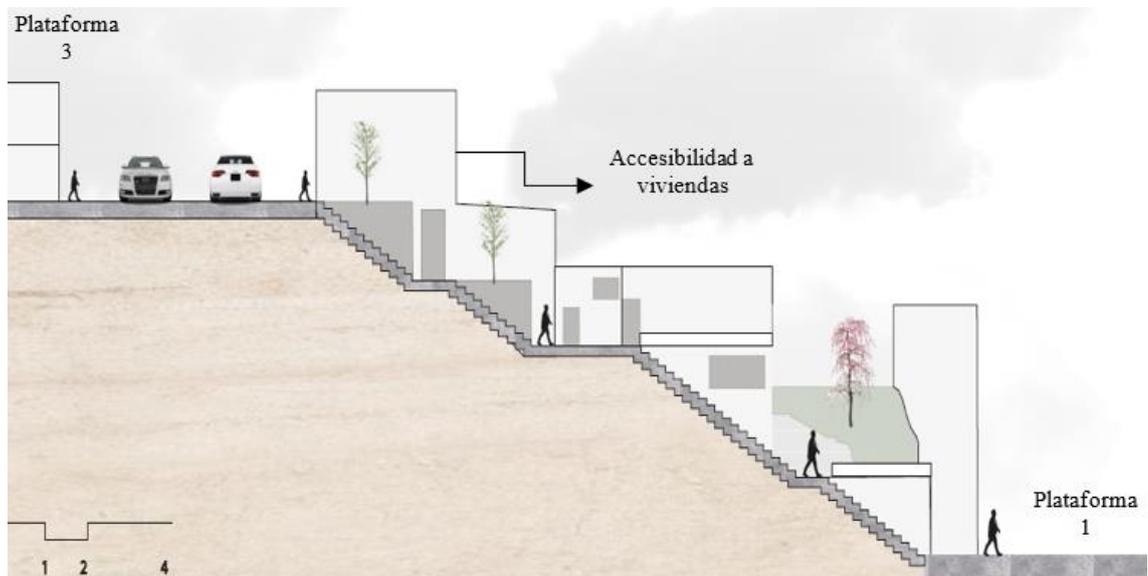
#### 3.5.1 Estrategias a escala macro.

Las estrategias dentro de la escala macro se centran en conexión entre plataformas por medio de escalinatas como un sistema directo que brinde mayor

importancia y seguridad al peatón, para así promover la movilidad sostenible y reducir el uso de vehículo en la zona centro de la ciudad, además de mejorar las relaciones espaciales con el fin de cambiar el enfoque del sector hacia una ciudad caminable. La **figura 43** muestra las estrategias de conexión dentro las dos plataformas estudiadas.

Figura 43

### Estrategias a escala Macro



Fuente: Elaboración propia (2023).

- Mejorar la conectividad peatonal mediante escalinatas entre plataforma 1 y 3 de la ciudad.
- Conectar sitios de interés. (Equipamientos, servicios) con el fin de fomentar la ocupación de las escalinatas.
- Incentivar las redes de transporte sostenible para dejar de lado el uso de vehículo privado
- Promover la mixticidad de usos de suelos para mejorar las relaciones espaciales.

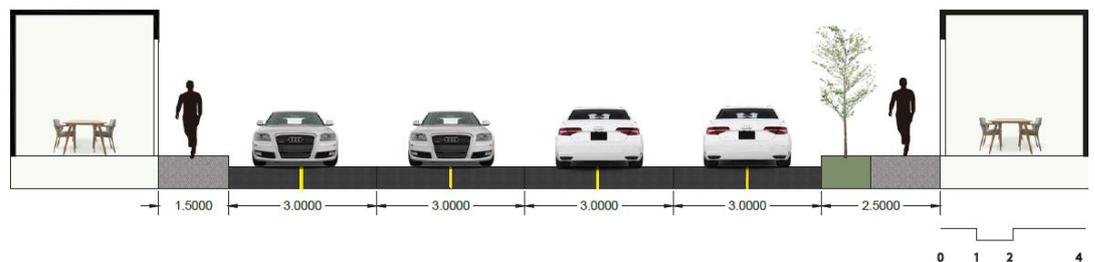
### 3.5.2 Estrategias a escala meso.

#### 3.5.2.1 Complejizar las áreas urbanas.

Consiste en solucionar problemas de interacción espacial: clase social, equipamiento y vivienda; mediante la renovación por partes de la ciudad desde la rehabilitación o reconstrucción cumpliendo objetivos de uso digno que trata operaciones difíciles que necesita un cuidado. Sin embargo, presenta varios enfoques como es: generación de plantas bajas mixtas con el fin de aumentar la ocupación, el mejoramiento del paisaje urbano abordado desde las construcciones existentes, las intervenciones en laderas con vegetación y el uso de edificios con fachadas permeables. (Blanco De La Sostenibilidad En El Planeamiento & español, 2010). La **figura 44** muestra las estrategias en la escala meso a través del corte de vías

Figura 44

Estrategias a escala Meso



Fuente: Elaboración propia (2023).

### 3.5.3. Estrategias a escala Micro.

Dentro de la escala micro se selecciona los tramos de escalinatas con alta necesidad de intervención a corto plazo, las intervenciones en esta escala se centran en la parte urbana mediante el tratamiento de las escalinatas y planificación de espacios

complementarios, finalmente estas estrategias serán replicadas en los tramos restantes con el objetivo de generar un tratamiento integral del sistema.

### **3.5.3.1 Iluminación.**

La implementación de luminarias adecuadas con el fin de tener trayectos claros en horas de la tarde y noche mejorando la percepción de seguridad por parte de los usuarios del proyecto. Además, fomentar la ocupación de las mismas en distintos rangos de tiempo.

### **3.5.3.2 Mejorar la ordenanza en usos de suelo.**

El uso de suelo ha sido una limitante para la generación de negocios en la zona estudiada. Por ello se plantean estrategias relacionadas con la readecuación de edificaciones patrimoniales para que sean utilizadas como uso mixto en la planta baja siempre y cuando se reconstruyan cumpliendo con normas de intervención en este tipo de construcciones respetando el valor arquitectónico y su estructura. Además, implementar apartados relacionados con actividades tradicionales /artesanales lo cual facilita la creación de negocios que trascienden de generación en generación como parte del legado histórico y cultural. (Plan de uso y Gestión del Suelo Cuenca, 2022).

### **3.5.3.3 Colocación de vegetación en las escalinatas.**

Colocar vegetación endémica de densidad media en los trayectos de escalinatas para mejorar el paisaje urbano y generar armonía con el entorno construido, respetando

la libre circulación en los transeúntes. Además, esta estrategia mejora los índices de áreas verdes por habitante.

#### **3.5.3.4 Generar trayectos lineales.**

Eliminar las barreras arquitectónicas ubicadas en las escalinatas como son las jardineras y servicios higiénicos con el fin de generar trayectos lineales que mejoren la percepción de seguridad en los usuarios y establezcan una circulación lógica en escaleras.

#### **3.5.3.5 Crear espacios semipúblicos.**

Las relaciones entre espacio público y privado en las escalinatas se da de manera directa, por ello la creación de espacios semipúblicos permite generar áreas de transición entre los dos jerarquizando los accesos y brindando mayor privacidad a las viviendas de su alrededor.

#### **3.5.3.6 Implementar espacios públicos de estar.**

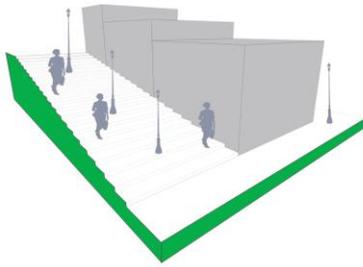
La aplicación de esta estrategia permite contar con sitios de descanso y mobiliario urbano pensando en las actividades frecuentes de los habitantes de la zona, de esta manera promover su ocupación en horas de la tarde y mejorar la calidad del espacio público.

La **figura 45** muestra de manera gráfica las estrategias planteadas dentro de la escala micro.

Figura 45

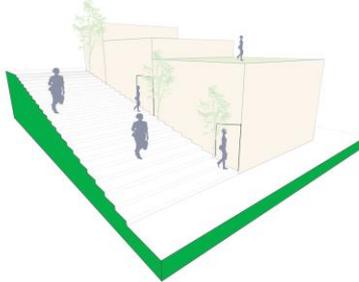
Estrategias escala micro

MEJORAR



Iluminación en los tramos de escalinatas para brindar mayor seguridad en horas de la tarde y noche

PLANTEAR



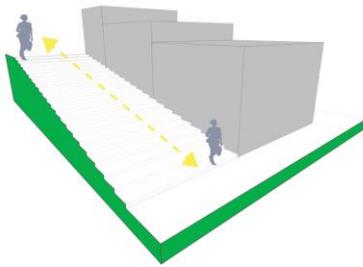
Apartados dentro uso de suelo en las edificaciones aledañas al proyecto para promover la creación de negocios y fortalecer las relaciones espaciales.  
Plantas bajas mixtas  
Actividades Tradicionales Artesanales.

COLOCAR



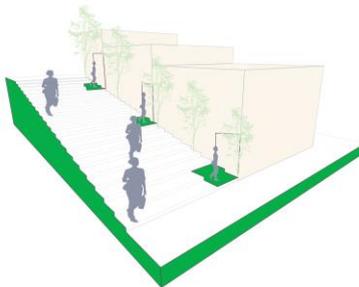
Vegetación edemica de densidad media para generar un contraste con las construcciones y ornamentar los trayectos peatonales.

GENERAR



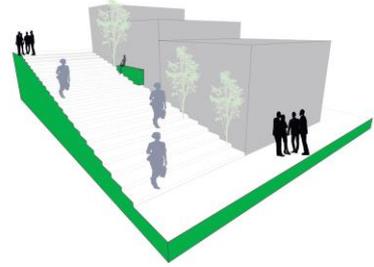
Trayectos lineales en los tramos para mejorar la percepción de seguridad y establecer circulaciones lógicas mediante escaleras.

CREAR



Espacios semipúblicos para jerarquizar los accesos de las construcciones existentes.  
Fachadas permeables- Plantas bajas mixtas

IMPLEMENTAR



Espacios públicos de estar para mejorar la ocupación en distintos rangos de tiempo.  
Mobiliario urbano

Fuente: Elaboración propia (2023).

## CAP IV DESAROLLO DE LA PROPUESTA

### 4.1. Descripción general de la propuesta

La propuesta se enfoca en la planificación del Tratamiento Integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril a partir de la información bibliográfica y análisis de campo. Los mapeos se presentarán en formato A1 horizontal, las láminas representarán el estado actual de los tramos de escalinatas, así como también las intervenciones específicas.

La primera fase del proyecto contempla el Plan Masa mediante el análisis a nivel macro y meso. En esta fase se establece las etapas de intervención en las que se divide el proyecto seleccionadas de acuerdo a su ubicación. La representación involucra mapeos y estrategias respondiendo a las problemáticas identificadas en la etapa de investigación. (Ver **anexo 2-5**).

La planificación urbana comprende las estrategias en los once tramos de escalinatas existentes y en la calle 13 de Abril, las mismas que pretenden dar respuesta al problema. Se representa a través de implantaciones, fotomontajes y esquemas donde se visualiza las estrategias de intervención.

Finalmente, la propuesta de diseño contempla tres tramos de escalinatas, cada una con las estrategias urbanas propuestas en etapas anteriores. El primer tramo se basa en el uso de escaleras mecánicas para solucionar un trayecto entre las dos plataformas con este sistema, el segundo tramo consta de la creación de espacios semipúblicos y el tercero de implementación de murales, mirador y espacio público de estar para mejorar la ocupación del mismo. Para la correcta representación del tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril se utiliza herramientas como: implantaciones, cortes, visualizaciones 3D, planos y detalles técnicos

## **4.2. Partido Urbano**

El Tratamiento Integral en espacios con alta necesidad aporta al desarrollo de la ciudad, por ello mediante análisis preliminares a través de técnicas cuantitativas y cualitativas, se diagnostica las condiciones del sector para resolver las problemáticas mediante intervenciones puntuales en los once tramos de escalinatas identificados en la calle 13 de Abril. Dando paso a la planificación urbana en base a las condiciones y necesidades de la zona

Es importante reconocer el crecimiento de la ciudad y las nuevas tendencias de movilidad que predominan en la actualidad. De esta manera surge el manifiesto relacionado con el Tratamiento Integral de las escalinatas a través de estrategias de planificación urbana que permitan generar un sistema integral, accesible y activo aportando al comercio y la calidad de vida de los habitantes.

El reconocer el valor de la movilidad mediante escaleras en ciudades latinoamericanas permite entender la importancia de estas infraestructuras como sitios de interacción y cohesión social. Por ello es importante la participación de la comunidad en la planificación urbana. Otro punto clave es la recuperación del espacio público aprovechando la infraestructura actual generando nuevas atracciones para garantizar la seguridad y duración a largo plazo.

La planificación urbana de las escalinatas en la calle 13 de Abril tiene potencial de generar impacto positivo. Por otro lado, este sistema permite la regeneración urbana de zonas degradadas con mejoras en el ámbito social, económico y cultural.

## **4. 3. Propuesta de la solución del problema líneas de acción**

El desarrollo de la propuesta según el objetivo general y la línea de investigación surge como respuesta a las problemáticas identificadas, así como también aprovecha las oportunidades de cada tramo de intervención. Las estrategias buscan dar solución

desde la perspectiva urbana reflejando los beneficios del Tratamiento Integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril tomando como elementos fundamentales la infraestructura actual y el suelo vacante de la zona.

### 4.3.1 Planificación Urbana

#### 4.3.1 Planificación Urbana

Desde la planificación urbana se plantean estrategias en cada tramo, las cuales se centran en: integrar las escalinatas a través de cruces seguros en la calle 13 de Abril , establecer circulaciones lineales eliminando los elementos que obstaculizan el tránsito libre, colocar vegetación endémica en los tramos de escalinatas para mejorar la estética del sector, intervenir en el paisaje urbano en las zonas con topografía marcada, activar la cultura del barrio a través del mural y miradores, implementar zonas de estar como sitios de encuentro y descanso ubicados en los vacíos urbanos identificados previamente. Para con ello fortalecer las relaciones público - privadas, promover la movilidad peatonal, mantener la memoria e imaginarios colectivos de la zona y garantizar la seguridad ciudadana.

Figura 46

Planificación urbana



Fuente: Elaboración propia (2023).

Las láminas A3 de composición y representación de la Planificación urbana se encuentran adjuntas dentro de los **Anexos 6-9** para un mejor desarrollo y entendimiento de la propuesta.

#### **4.3.1 Diseño Urbano**

El diseño urbano comprende la etapa 1 del proyecto la cual consta de tres tramos que complementan el proyecto "Las Escalinatas y el Tiempo". Incluye el derrocamiento de las barreras arquitectónicas existentes que obstaculizan la circulación lógica y las convierte en sitios inseguros, además se plantea la construcción de nuevas escalinatas con un sistema mecánico y usos de materiales de alto tráfico como es la piedra andesina martillada. Esta intervención está compuesta por amplios descansos, los mismo que funcionan como acceso a las edificaciones existentes, además vegetación y luminarias para mejorar la estética de los tramos.

Figura 47

Diseño urbano etapa 1



Fuente: Elaboración propia (2023).

El diseño urbano se fundamenta en la implementación de áreas complementarias brindando zonas de encuentro y descanso. La creación de sitios para desarrollar actividades basadas en las necesidades y memoria social de las personas permite que exista apropiación del espacio por parte de los habitantes brindando ambientes más dinámicos y fortaleciendo la identidad del lugar.

Las láminas 3 de composición y representación del diseño urbano se encuentran adjuntas dentro de los **Anexos 10-19** para un mejor desarrollo y entendimiento de la propuesta.

#### 4. 4. Resultados por objetivos específicos

Tabla 14

Resultados por objetivos específicos.

| <b>Objetivo Específicos</b>   | <b>Resultado</b>   |
|---|--|
| <b>Definir un marco conceptual en cuanto a las relaciones entre espacio público – privado en áreas consolidadas.</b>              | Teoría base sobre estrategias para revalorizar el espacio público y mejorar la calidad de vida en los habitantes y así cambiar el enfoque hacia una ciudad caminable   |
| <b>Establecer estrategias de diseño para intervenir el espacio público- privado en áreas consolidadas a partir de referentes.</b> | Se han estudiado y analizado diferentes proyectos de rehabilitación urbana a nivel nacional e internacional. Así extrayendo estrategias de implementación en cuanto a las relaciones espaciales y cotidianidad social que se desarrolla en este tipo de espacios |
| <b>Identificar las condiciones actuales del área de estudio a través un levantamiento de información y mapeos de la zona.</b>     | La última intervención en este tipo de infraestructura se da con el proyecto "Las Escalinatas y el Tiempo ". se pretende establecer estrategias para intervenir el resto de escalinatas y conectarlas como parte de un sistema de movilidad peatonal             |
|   |  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Planificar una propuesta de intervención integral para las escalinatas de la calle 13 de Abril, tomando en consideración las interacciones entre el espacio público y privado, con el fin de lograr una integración armoniosa en el contexto previamente intervenido.</b></p> | <p>Implementación de estrategias en base a las características determinadas en cada tramo estudiado: crear de espacios semipúblicos, implementar de zonas de estar, proponer estrategias de ocupación de suelo para incentivar la creación de negocios complementarios y fortalecer las relaciones espaciales.</p> |
|---|--|

Fuente: Elaboración propia (2023)

## **CAP V CONCLUSIONES**

### **5.1. Conclusiones**

En la etapa introductoria, se ha demostrado que las escalinatas de la calle 13 de Abril presentan una subutilización de los tramos existentes. Esto se debe a las nuevas dinámicas de la ciudad y el alto uso de transporte motorizado frente a opciones sostenibles. La falta de ocupación en horarios determinados generó el deterioro de las escalinatas y áreas verdes existentes en la zona, lo cual afecta a la calidad de vida de los habitantes y el paisaje urbano de la ciudad.

Mediante el recurso bibliográfico y el análisis de casos, se determinó el proceso para aplicar soluciones estratégicas en las escalinatas. Se establece espacio público su revalorización y generación de identidad en la zona a través de la planificación urbana. Por lo tanto se plantea trayectos lineales y sitios de interés en algunos tramos, los mismos que conforman los puntos de intervención del Plan Masa con el fin de que la ciudadanía pueda movilizarse entre las dos plataformas

Las metodologías aplicadas en el proyecto permitieron identificar las necesidades para el planteamiento de las propuestas. En el rango cuantitativo se presentan datos estadísticos y mapas que determinan el estado actual en las escalas establecidas se concluye que hay déficit de áreas verdes, mal estado en las caminerías y uso de suelo inadecuado. En el ámbito cualitativo se identificó las características y percepción de las escalinatas por parte de los actores clave como son miembros y dirigentes del Barrio, siendo catalogadas como baja percepción de seguridad, poco uso en horarios establecidos y deterioro de la infraestructura.

La información y problemáticas recolectadas determinan la factibilidad de generar el Tratamiento Integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril desde intervenciones generales como es la conexión de las dos plataformas hasta

intervenciones puntuales que se centran en: generar tramos lineales, mejorar la iluminación, crear cruces peatonales seguros, implementación de vegetación, expresión artística mediante murales, espacios públicos de estar y establecer sitios de recreación infantil.

La intervención urbana incluye la planificación de espacios necesarios en la zona, esto permite mejorar la ocupación de las escalinatas brindando mayor seguridad al peatón y creando sitios de interés para garantizar la viabilidad a largo plazo. Además, se integra las escalinatas con el entorno construido a través de la generación de espacios semipúblicos los mismos que funcionan como acceso a las construcciones existentes.

Las estrategias generales y específicas planteadas contribuyen al ámbito de la sostenibilidad, alineándose a las nuevas tendencias de movilidad entre plataformas mediante escalinatas y enfocándose en la duración a largo plazo. En el ámbito económico permite mejorar los niveles de calidad de vida a través de la creación de negocios complementarios en los trayectos peatonales, además tiene impacto en el ámbito social ya que brinda seguridad ciudadana, espacios accesibles y flexibles, dentro del ámbito cultural mediante la creación de murales relacionados con la identidad de la zona y el Cantón.

Dentro de la primera etapa del proyecto se encuentra un tramo con escalinatas mecánicas complementando el Proyecto denominado "Las escalinatas y el Tiempo", lo cual se enfoca en generar un tramo que facilite la movilidad de las personas. Por otro lado, la creación de espacios semipúblicos para jerarquizar los accesos a las viviendas existentes y promover la economía naranja en la zona; acompañados de intervención de paisaje con espacios de estar y un mirador para aprovechar las visuales que ofrece la zona.

## **5.2. Respuestas de las preguntas de investigación**

¿Cómo influyen las relaciones entre el espacio público-privado en la propuesta de Tratamiento Integral de las escalinatas de la calle 13 de Abril de Ambato?

Las plataformas estudiadas se ubican en el área consolidada de la ciudad lo que permite contar con una serie de actividades que se desarrollan dentro de la misma principalmente de carácter comercial. Por ello mejorar las relaciones espaciales mediante estrategias urbanas en las escalinatas de la calle 13 de Abril resulta de gran interés al recuperar la identidad del sector revalorizando los tramos existentes e incentivando su ocupación. Además, el tratamiento integral en las escalinatas mantiene conectada a las plataformas de la ciudad y mejora la calidad de vida urbana en los habitantes, así como también el paisaje urbano de Ambato.

Las estrategias puntuales en base a las necesidades identificadas permiten solucionar las falencias de la zona, así como también aprovechar las potencialidades del sector como es la movilidad peatonal. Esta iniciativa fomenta a largo plazo la mixticidad de usos de suelo promoviendo el concepto de ciudad caminable y brindando trayectos seguros dignos de una ciudad intermedia.

### **5.3 Recomendaciones**

Es necesario realizar un análisis económico sobre las actividades comerciales que son adecuadas para potencializar los negocios de la zona y que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes y con ello se apunte a un desarrollo económico en conjunto.

En la presente propuesta se destina espacios para representación de arte a través de murales, para ello se recomienda que sean artistas locales quienes describan la realidad e historia de la zona, y puedan hacerse conocer a largo plazo.

Se recomienda que se tome el presente proyecto como base e iniciativa para fomentar el desarrollo de las tres etapas que han sido analizadas y se pueda concluir con el diseño de la segunda y tercera fase. Para ello es indispensable aplicar técnicas de diseño participativo para que la comunidad cumpla un rol fundamental.

## REFERENCIAS

- Aguilar-Barojas, S. (2005). *Salud en Tabasco*.  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=48711206>
- Alberto Ortiz Ramírez, H. (2015). *Caminar: Objeto y Método El espacio de la ciudad caminable en Bogotá*.
- Alva Santos Antonio. (2018). *Análisis de los datos e interpretación de resultados*.  
chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://cmapspublic2.ihmc.us/rid=1177276899217\\_1477413697\\_5143/analisdatosinterpretac-1.pdf](https://cmapspublic2.ihmc.us/rid=1177276899217_1477413697_5143/analisdatosinterpretac-1.pdf)
- Amador-Mercado, C. Y. (2022). Sapiens Boletín Científico de la Escuela Preparatoria No. 1 El análisis PESTEL. En *Publicación semestral* (Vol. 4, Número 8).  
<https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/prepa1/issue/archive>
- Aucanshala, J. (2020). *Análisis preliminar barrio bellavista – Ambato*.  
[https://issuu.com/manuarias59/docs/barrio\\_bellavista](https://issuu.com/manuarias59/docs/barrio_bellavista)
- BAQ. (2020). *Rehabilitación de las escalinatas de la castillo paseo Pelileo*. Premio Panamericano | intervención en espacio público y/o colectivo Ecuador.  
<https://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-de-las-escalinatas-de-la-castillo-paseo-pelileo/>
- Blanco De La Sostenibilidad En El Planeamiento, L., & Español, U. (2010). *Libro Blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*.
- Cárdenas, F. (2014). *Las relaciones de vecindad y la regeneración urbana en Guayaquil. Caso: Cerro Santa Ana*.  
<https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4190>
- Casas, I. A. (2004). *Ciudad Y Arquitectura- Percepciones del Paisaje*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.redalyc.org/pdf/1251/125117709003.pdf>
- Charres, H., Villalaz, J., & Martínez, J. A. (2018). *Triangulación: Una herramienta adecuada para las investigaciones en las ciencias administrativas y contables*.  
<http://portal.amelica.org/ameli/>
- Cirino, A. (2019). *Sobre el cerro, a cielo abierto: historia de un barrio popular y sus escaleras eléctricas*. <https://www.archdaily.cl/cl/925471/sobre-el-cerro-a-cielo-abierto-historia-de-un-barrio-popular-y-sus-escaleras-electricas>
- Consultora SEID GLOBAL. (2021). *Plan cantonal de seguridad ciudadana y convivencia social pacífica del cantón Ambato 2021-2024*.
- Coronado, J., Echave, C., García, M., Gesell, C., López, E., Massó, J., Morató, M., Nohales, G., Ortiz, A., Palou, J., Rubio, A., Taberna, M., Salvador, G., Vidal, M., Vila, M., Yoshimura, Y., Cuchí, A., Antonio, J., Cebrián, G., & García-Jaén, J. (2008). *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*.

- De Pablos, J. C. ; P. N. ; G. Y. (1999). *La búsqueda de la calidad de vida: una aproximación interpretativa*. 225–227. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5744930>
- Delgado, E. (2012). *Estudio del impacto del plan de regeneración urbana en la calidad de vida de los habitantes del cerro Santa Ana, escalinatas “Diego Noboa y Arteta”*. [https://rraae.cedia.edu.ec/Search/Results?sort=year+asc&filter%5B%5D=author\\_facet%3A%22Murillo+Delgado%2C+Dalia+Estefania%22&lookfor=%22PROYECTO%22&type=Subject](https://rraae.cedia.edu.ec/Search/Results?sort=year+asc&filter%5B%5D=author_facet%3A%22Murillo+Delgado%2C+Dalia+Estefania%22&lookfor=%22PROYECTO%22&type=Subject)
- El Heraldo. (2019). *Labores en escalinatas del pasaje Pelileo*. <https://www.elheraldo.com.ec/%EF%BB%BFlabores-en-escalinatas-del-pasaje-pelileo/>
- Ely Marcela Acaro Ramos. (2018). *PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE*.
- Esparza, A. (2018). *El proceso de transformación de la ciudad en conflicto: la Comuna 13 de Medellín*. <https://revistaplano.cl/2020/01/21/el-proceso-de-transformacion-de-la-ciudad-en-conflicto-la-comuna-13-de-medellin/>
- Estudio RAMA. (2020). *Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio*. <https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinatas-y-el-tiempo-rama-estudio>
- Faraday, E. (2018, agosto 28). *La escalera más deslumbrante del mundo*. <https://www.inspimundo.com/2018/08/escalera-selaron/>
- GADMA. (2020a). *Ambato la nueva Historia* . <https://ambato.gob.ec/historia/>
- GADMA. (2020b). *Regeneración urbana y emprendimientos dinamizarán la economía y seguridad del pasaje Pelileo*. <https://doi.org/10.22320/07196466.2019.37.055.05>
- Gonzales, A. (2020). *Regeneración urbana en Medellín*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/180943/Infante%20%20Regeneracion%20Urbana%20en%20Medellin.pdf?sequence=2>
- Granja-Bastidas, M. B. (2019). Tiempos de habitar: La escalera como mecanismo de transformación y configuración de la vivienda. *Arquitecturas del Sur*, 37(55), 70–91. <https://doi.org/10.22320/07196466.2019.37.055.05>
- Guerrero Prado, V., & Moreno Vaca, P. R. (2022). Espacio público y comunidad. La disolución de lo rural en el sector San José de Cocotog en el borde urbano de Quito. *AXIOMA*, 1(26), 29–36. <https://doi.org/10.26621/ra.v1i26.750>
- Guillermo Tella, M. de S. (2021). *Paisaje-urbano-Sintesis*.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & del Pilar Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación, 5ta Ed.* www.FreeLibros.com

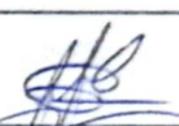
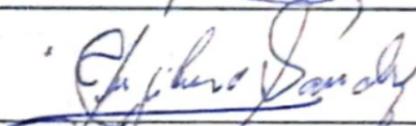
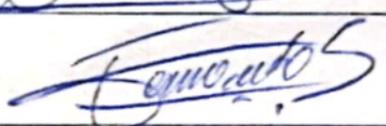
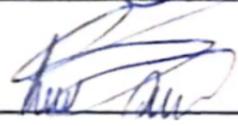
- Hidalgo Hermosilla Aldo. (2015). *Habitar infermamiliaridad*.  
<https://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/178>
- Hulot arch. studio. (2020). *La ciudad compacta sostenible (I)*.  
<https://www.hulot.es/author/arch-studiohulot-es/>
- Humberto Ponce Talancón. (2006). “Contribuciones a la Economía” septiembre 2006 una revista académica con el Número Internacional Normalizado de Publicaciones Seriadas ISSN 16968360. <http://www.eumed.net/ce/>
- Iceta Etxabe, M. (2020, mayo 20). *La construcción de ciudades en ladera. Movilidad urbana: Getaria*. <https://doi.org/10.4995/isufh2019.2019.9669>
- INEC. (2012). *Índice Verde Urbano 2012*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas\\_Ambientales/Verde\\_Urbano/Presentacion\\_Indice%20Verde%20Urbano%20-%202012.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Verde_Urbano/Presentacion_Indice%20Verde%20Urbano%20-%202012.pdf)
- Jan Gelh. (2010). *Ciudades para la gente*.  
[https://www.academia.edu/42969867/Ciudades\\_para\\_la\\_gente](https://www.academia.edu/42969867/Ciudades_para_la_gente)
- Jane Jacobs. (1961). *Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs (I)*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>
- Jaramillo, I. (2019). *Escalinatas en la Mariscal Sucre se regeneran con arte*.  
<https://quenoticias.com/comunidad/escalinatas-en-la-mariscal-sucre-se-regeneran-con-arte/>
- Jeff Speck. (2019). *Reglas transitables de la ciudad: 101 pasos para hacer mejores*.  
[https://www.youtube.com/watch?v=cDWyjDVtAM8&ab\\_channel=CChC](https://www.youtube.com/watch?v=cDWyjDVtAM8&ab_channel=CChC)
- Josep Ma Llop Torné. (2014). *Plan base Jose Maria Llop*.
- Kuri, P. R. (2014, marzo 10). *Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México*.  
[https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-25032015000100001](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-25032015000100001)
- Legislativo, D. (2008). Constitución de la república del Ecuador. En *Registro Oficial* (Vol. 449, Número 20). [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- LOOTUGS. (2016). *LOOTUGS-Registro-Oficial (2)*.
- Lopez, J. J. (2004). *Revista Bitácora Urbano Territorial*.  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74800814>
- Maria Pia Fontana, & Miguel Y. Mayorga. (2012). *Revista Bitácora Urbano Territorial*. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255016>

- Mario Messina, P., & El Arquitecto Mario Messina ha, A. (1949). *Técnica arquitectónica y urbanística de las escaleras*.
- Medina-Ruiz, M. (2020). La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del Borde Urbano. *Revista de Arquitectura*. <https://doi.org/10.14718/revarq.2020.2993>
- Moreno, C., Sennett, R., Sassen, S., & Gala Valencia, B. (2020). *La revolución de la proximidad : de la “ciudad global” a la “ciudad de los quince minutos”*.
- ODS. (2022). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/>
- ONU habitat. (2016). *Onu habitat*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/[https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban\\_regeneration.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf)
- Ortega, P. (2019). *Comuna 13 y las escaleras eléctricas que transforman vidas*.
- Oswaldo Pionce Pin, P., & Denny Augusto Cobos Lucio, I. (2017). *Aseguramiento estructural y funcional de la escalinata, calle Atahualpa entre Avilés y Ximena, ciudad Jipijapa*.
- Pallares Trujillo, M. (2013). *Tesis: Arquitectura de paisaje y arte público: simbolismo, estrategia y suceso*.
- Paquette Vassallizzz, C. (2020). Urban regeneration: A latin american overview. *Revista INVI*, 35(100), 38–61. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582020000300038>
- PDOT. (2019). *03\_PDOT\_Ambato\_2050*.
- Perahia, R. (2007). *Los problemas del mundo actual soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales-las ciudades y su espacio público*. <https://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>
- Pérez, A. (2022). *Share the publication Save the publication to a stack Like to get better recommendations The publisher does not have the license to enable download Detalles del documento Paisajes y morfologías. Informalidad en latinoamerica*. [https://www.youtube.com/watch?v=2W\\_IS5oxhWc&t=1252s&ab\\_channel=FE STIVALDEVINACHILE](https://www.youtube.com/watch?v=2W_IS5oxhWc&t=1252s&ab_channel=FE%20STIVALDEVINACHILE)
- Plan de Movilidad Cuenca. (2015). *PMEP Cuenca 2015\_tomo\_II (2)*. <https://www.cuenca.gob.ec/content/plan-de-movilidad>
- Plan de movilidad urbana sostenible-Ambato. (2022). *Plan De Movilidad Urbana Sostenible*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2022-06/Plan%20de%20Movilidad%20Urbana%20Sostenible%20de%20Ambato%20-%20Resumen%20ejecutivo.pdf>

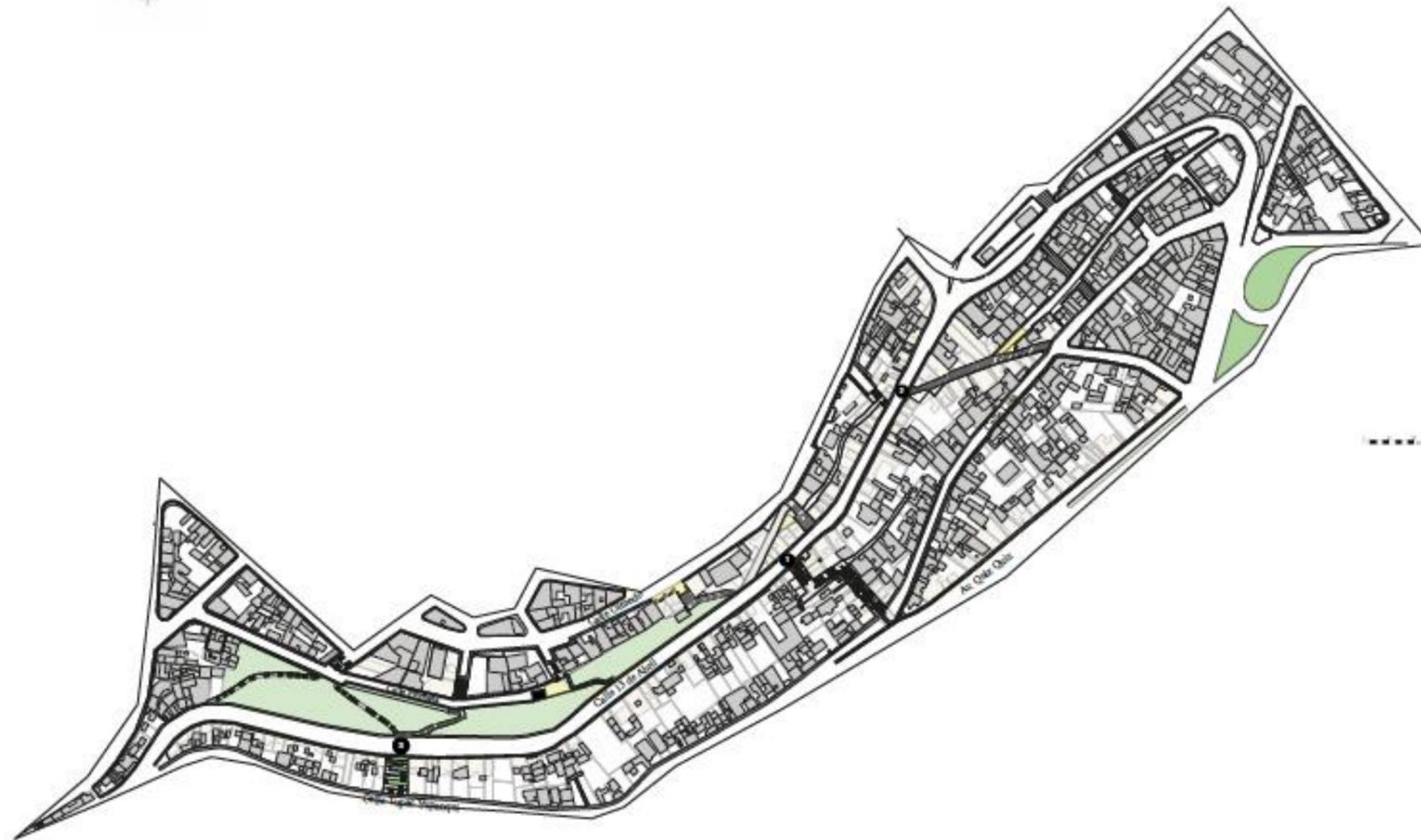
- Plan de Uso y Gestión del Suelo. (2021). *02\_Componente Urbanístico\_24\_06\_21* (3).
- Plan de uso y Gestión del Suelo Cuenca. (2022). *7.1\_Listado de usos de suelo, actividades y condiciones. (1)*. <https://www.cuenca.gob.ec/content/anexo-7usos-de-suelo>
- Plan Nacional de Desarrollo. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida*. [www.planificacion.gob.ec](http://www.planificacion.gob.ec)
- Ramírez, M. J., & Kapstein, P. (2016). Regeneración urbana integrada: proyectos de acupuntura en Medellín. *REVISTARQUIS*, 5(1). <https://doi.org/10.15517/ra.v5i1.25404>
- Republica de China. (2020). *Las escalinatas y el tiempo, obra que conecta con la gente*. <https://www.pressreader.com/>
- Restrepo, G. (2014). *Regeneración urbana en un barrio de infraviviendas en Medellín*. <https://www.construible.es/2014/01/21/regeneracion-urbana-en-un-barrio-de-infraviviendas-en-medellin>
- Robert Gutman. (1978). *The Street generation*. [https://www.redalyc.org/journal/401/40152906003/html/#redalyc\\_40152906003\\_ref11](https://www.redalyc.org/journal/401/40152906003/html/#redalyc_40152906003_ref11)
- Robles, M., Näslund-Hadley, E., Ramos, C., & Paredes, J. R. (2015). *Módulo 7 verdes de la escuela*.
- Rodríguez, R. (2008). *escalinatas cuba*.
- Schteingart Martha, I. V. . . (2016). *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México* (EL COLEGIO DE MEXICO, Ed.). [https://www.google.com.ec/books/edition/Desarrollo\\_urbano\\_ambiental\\_y\\_movilidad/dM9JDwAAQBAJ?hl=es-419&gbpv=1](https://www.google.com.ec/books/edition/Desarrollo_urbano_ambiental_y_movilidad/dM9JDwAAQBAJ?hl=es-419&gbpv=1)
- Torres, J. (2021). *SM309-Torres-Ambato barrio bellavista*.
- Torres-Pérez, M. E. (2017, mayo 18). *La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria*. <https://www.redalyc.org/journal/401/40152906003/html/>
- Unidad de Desarrollo Regional. (2019). *Ciudades caminables UNIDAD DE DESARRROLLO REGIONAL*. [https://www.vox.com/-](https://www.vox.com/)
- Upegui, L., & Politóloga, C. (2019). *Equipamientos sociales y resignificación del espacio: experiencia de la Comuna 13-San Javier en Medellín*.
- Valdivieso, M. B. (2018). *Lo público y lo privado Arte y Arquitectura*. 4, 65–79. <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/daya/article/view/137>
- Valenzuela Montalvo, E. M. (1998). *Evolución de las escaleras desde la antigüedad*.

## ANEXOS

## Anexo 1 Hoja de asistencia (grupo de enfoque)

| Registro grupo focal |  |                     |   |
|----------------------|--|---------------------|---|
| Tema                 | Las relaciones entre espacio público - privado en áreas consolidadas de Ambato. Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de abril. |                     |   |
| Fecha                | 23 OCTUBRE -2023   |                     |   |
| Nombre               | Lugar  | Cédula de identidad | Firma   |
| Novia Bermeo         | Pasaje Teresa Flor   | 1708607229          |  |
| Rodrigo Lopez        | Escalinatas Pasaje Loja  | 1802127298          |  |
| Milton Cujilema      | Floreana - Jose Mejia  | _____               |  |
| Doris Rodriguez      | Floreana Antepurca   | 1802924579          |  |
| Edgar Benalcázar     | 13 de abril  | 1102120233          |  |
| Fernando Sanchez     | Balcon de la Aleyria   | 1801571264          |  |
| Angel Herrera        | 13 de Abril  | 1804039501          |  |

INTERVENCIONES



Tratamiento integral en las escalinatas

Generar conexión entre los tramos existentes en la Calle 13 de Abril, con el fin de brindar mayor importancia al peatón y establecer cruces seguros.

Mejorar los tramos en mal estado y completar un trayecto de escaleras mecánicas para facilitar el uso a personas con movilidad reducida.

Mejorar la iluminación en los trayectos existentes.

Estrategias en uso de suelo

Establecer apartados que permita el uso mixto en plantas bajas y así promover un enfoque comercial, generando una economía naranja donde participen todos los habitantes.

Creación de espacios públicos de estar

Planificar espacios públicos de estar, enfocados en las actividades diarias que desarrollan los habitantes.

Destinar espacios con mobiliario urbano para mejorar la ocupación del mismo por parte de los habitantes en horas de la tarde.

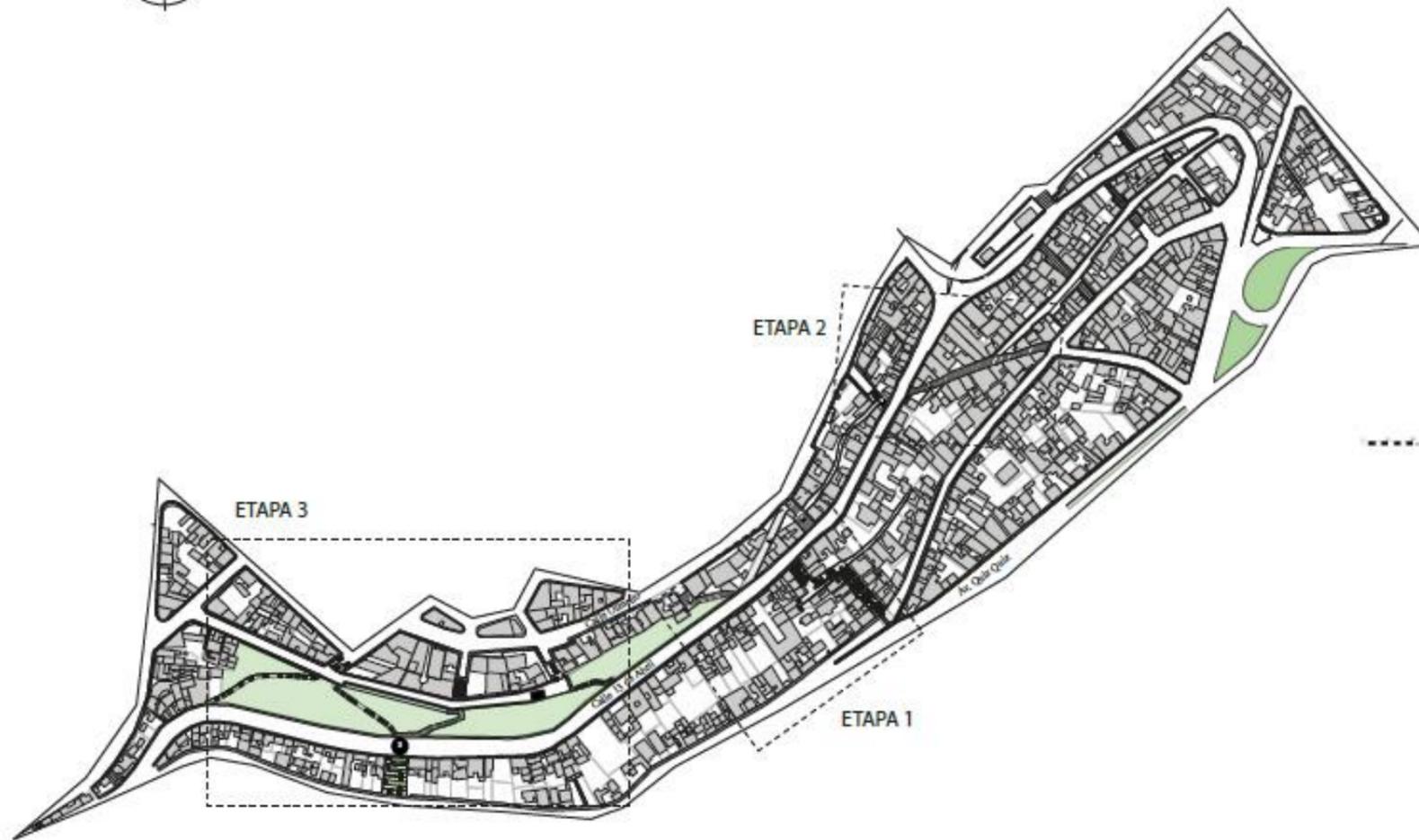
Destinar áreas de recreación infantil ya que existe un gran número de niños que no cuentan con espacios para esta actividad.

Intervención Paisajista - enfoque artístico

Aprovechar los muros existentes en algunos tramos de escalinatas para convertirlos en murales artísticos.

Aprovechar la topografía de algunas partes de las escalinatas para la colocación de vegetación endémica mejorando el paisaje urbano de la ciudad.

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <p> <b>Uso de suelo.</b></p> <p>Av Quiz Quiz.<br/>Calle 13 de Abril.<br/>Edificaciones con relación directa a las escaleras.</p> | <p> <b>Tratamiento integral en las escalinatas</b></p> <p>Etapa 1 escaleras mecánicas. Pasaje Teresa Flor<br/>Etapa 2 escalinatas Calle Loja hasta Olmedo<br/>Etapa 3 escalinatas Calle Tupac Yupanqui - Floreana y Olmedo</p> | <p> <b>Espacios públicos de estar</b></p> <p>Pasaje Teresa Flor<br/>Escalinatas entre la calle 13 de abril, Floreana y Olmedo</p> | <p> <b>Intervenciones Paisajista</b></p> <p>Escalinatas desde Tupac Yupanqui hasta 13 de abril<br/>Paisaje- desde la calle 13 de abril hasta Floreana</p> |
|---|---|--|--|



## PLAN MASA

### ETAPAS DE INTERVENCIÓN

#### ETAPA 1

##### Tramo 1

Eliminación de barreras arquitectónicas ( Servicios Higiénicos).  
Circulación lineal durante todo el tramo.  
Relación con el espacio privado (Espacios semipúblicos).  
Jardineras.  
Sistema de escaleras mecánicas.

##### Tramo 2 Pasaje Teresa flor

Mejoramiento en la camineria existente.  
Implementación de espacio público de estar en la unión con el tramo 1.  
Intervención paisajista en la unión con el tramo 1.  
Conexión con el Proyecto "Las Escalinatas y el Tiempo".

##### Tramo 3

Iluminación en el tramo de escalinatas.  
Re diseño de jardinerías existentes.  
Implementación de murales destinados al arte.  
Colocación de mobiliario urbano.

#### ETAPA 2

##### Tramo 1

Relaciones espaciales.  
Implementación de vegetación de densidad media para mejorar las visuales de las construcciones existentes.  
Uso de suelo.

##### Tramo 2

Accesibilidad a las edificaciones existentes.  
Mejoramiento de pisos.  
Mobiliario urbano.

#### ETAPA 3

##### Tramo 1

Mejoramiento de áreas verdes.  
Implementación de murales.

##### Tramo 2

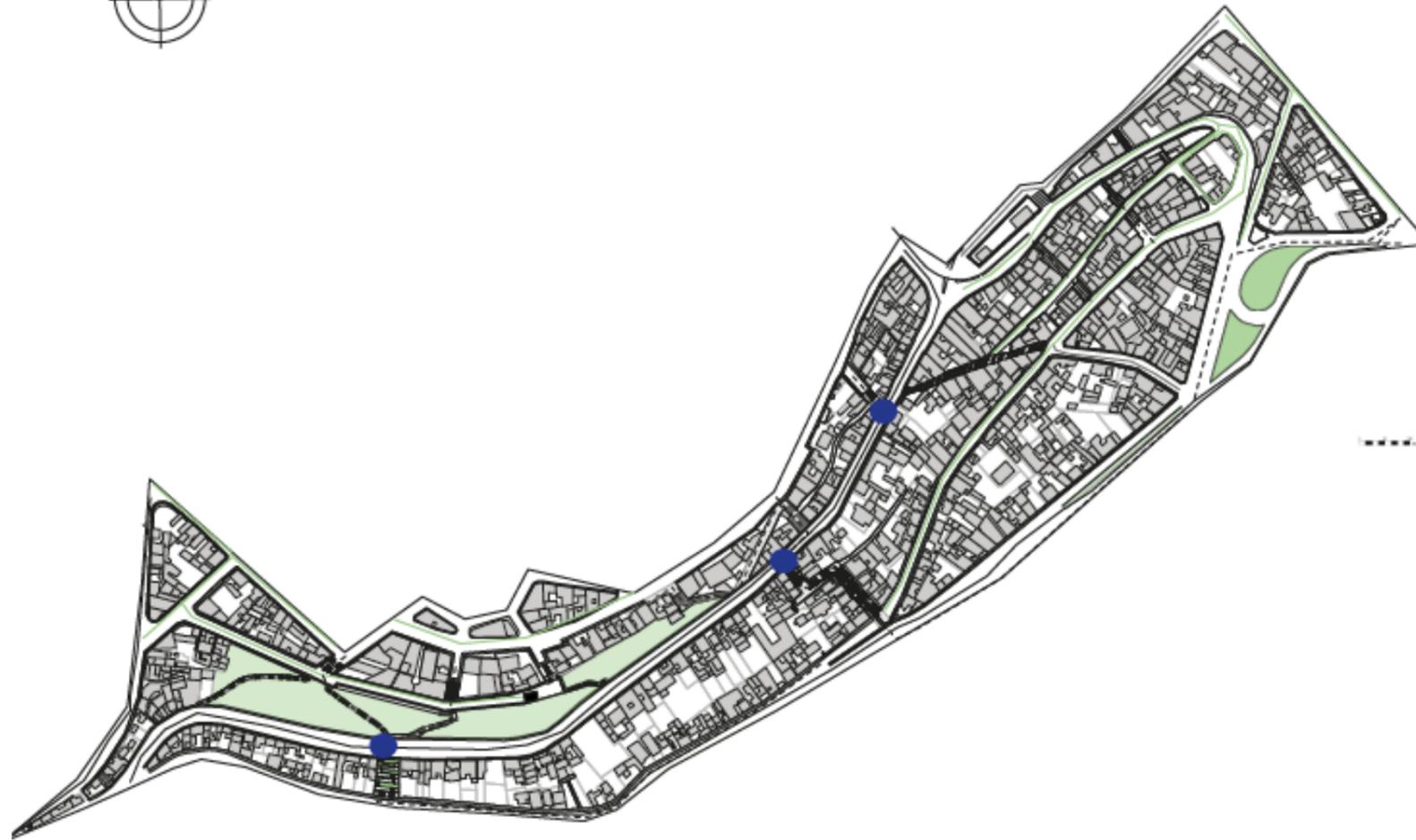
Intervenciones paisajistas.  
Implementación de zonas de recreación infantil.

#### Sustento teórico

Libro blanco de la sostenibilidad  
Complejizar las áreas urbanas solucionando problemas de interacción espacial: clase social, equipamiento, vivienda.

#### Lenguaje de patronos

Partiendo de los conceptos claves de Christopher Alexander (1977) se plantea las relaciones espaciales como generadores de espacios públicos transitables.



## PLAN MASA

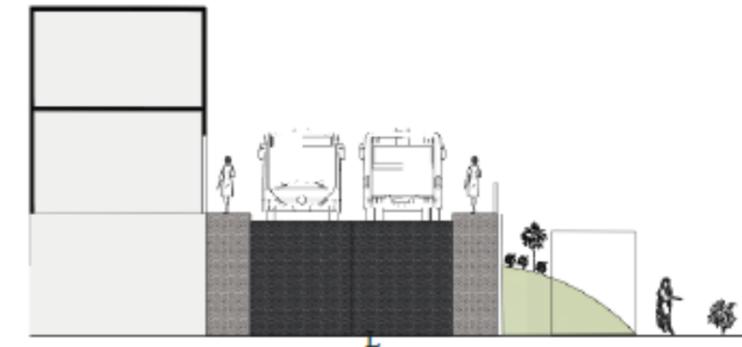
### INTERVENCIONES EN VÍAS

Corte Avenida Quiz Quiz



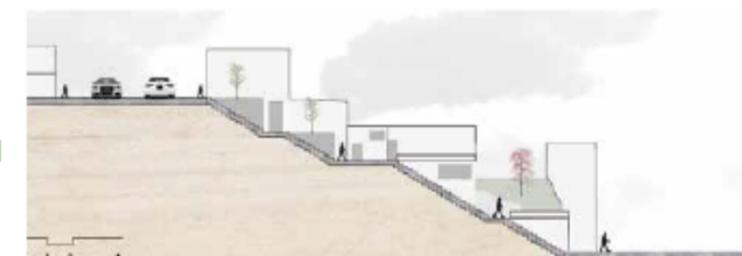
Eliminación del parterre.  
Implementación de vegetación en las caminerías.  
Conexión entre las escalinatas y el estadio Bellavista.

Corte Calle 13 de Abril



Ampliación de aceras.  
Pasamanos en la acera derecha.  
Fachadas permeables en la acera izquierda.

Corte Calle 13 de Abril - Olmedo



Tramos de escalinatas lineales.  
Relaciones con el espacio privado.  
Espacio público de estar.

#### Justificación

- Vías Principales
- Vías Secundarias
- Rutas Peatonales
- Cruces peatonales

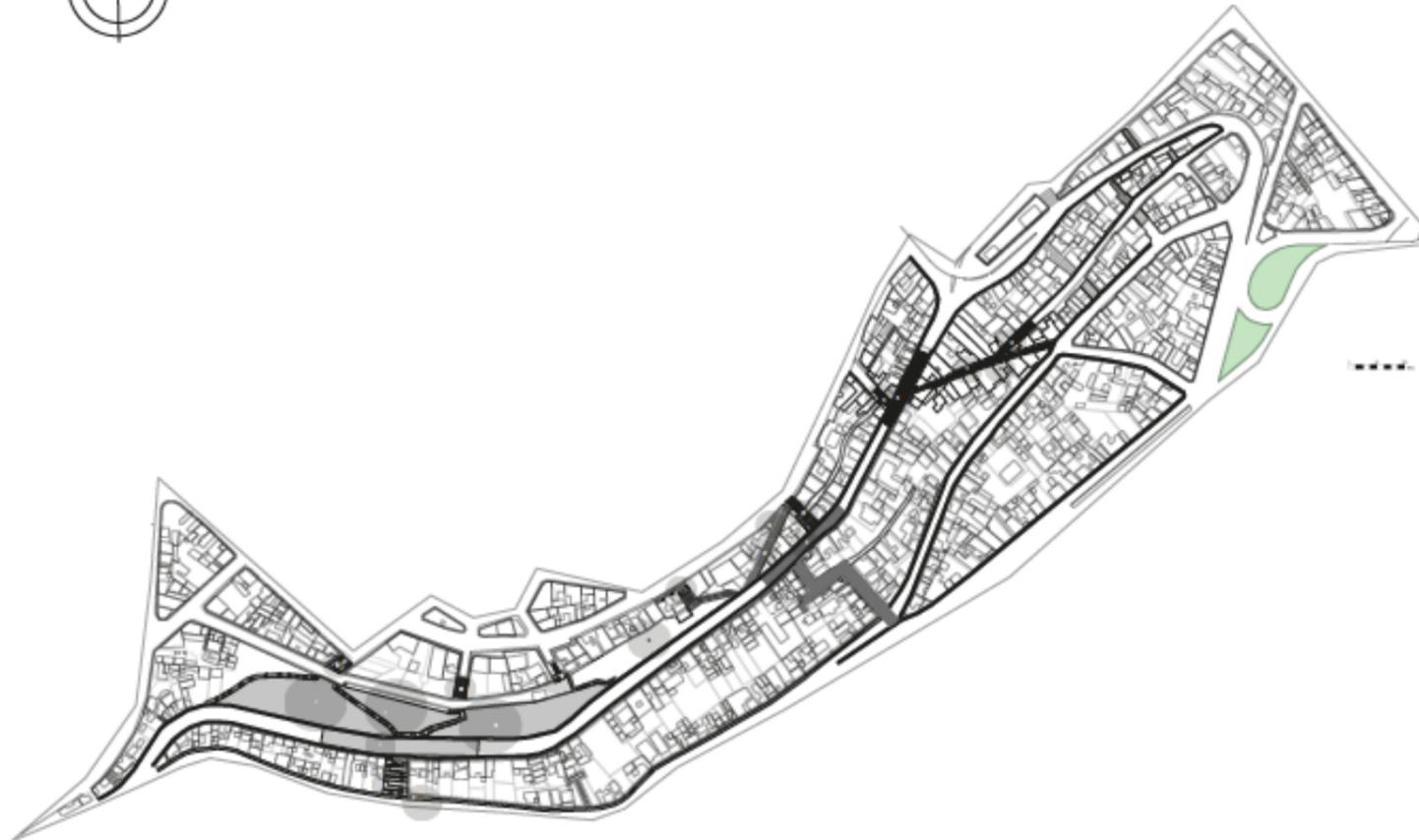
#### Intervención de Paisaje



#### Memoria



Imaginarios Colectivos mural relacionado con ilustres ambateños, arte y publicidad



## PLANIFICACIÓN URBANA

### Plano de Ubicación de Proyectos

#### ETAPA 2

- 1 Rehabilitación de las escalinatas más creación de espacios semipúblicos.
- 2 Creación de espacio público de estar más Altar.
- 3 Proponer el cambio de uso y ocupación de suelo.
- 4 Cruce peatonal en la calle 13 de Abril.
- 5 Rehabilitación de escalinatas y caminerías hacia el centro de la ciudad

#### ETAPA 3

- 1 Murales enfocados a la memoria social más mirador.
- 2 Reponteciación de áreas verdes y paisaje urbano en las escalinatas existentes.
- 3 Cruces peatonales en la calle 13 de Abril.
- 4 Intervención paisajista Mas miradores.
- 5 Intervención paisajista más miradores.
- 6 Intervención paisajista más miradores.
- 7 Creación de espacio público de estar, mobiliario urbano y mirador.
- 8 Rehabilitación de escalinatas más espacios semipúblicos.

#### ETAPA 1

1 Conexión de la calle 13 de Abril.

2 Rehabilitación de escalinatas con sistema mecánico.

3 Rehabilitación de circulación peatonal más espacios semipúblicos.

4 Intervención de paisaje en la ladera.

5 Mejoramiento de áreas verdes más mobiliario urbano.

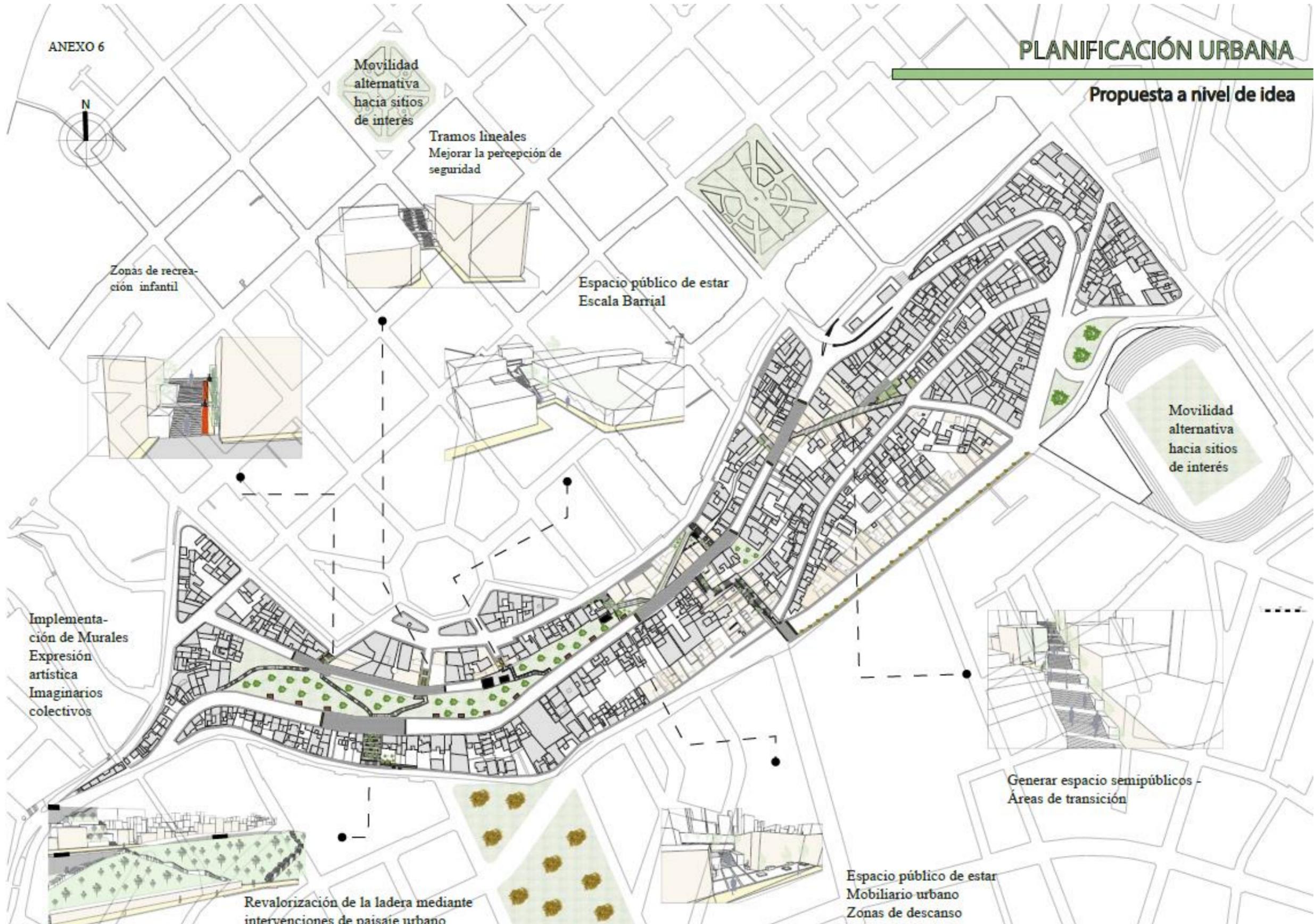
6 Intervención paisajista + mirador en la calle 13 de Abril.

9 Tratamiento en las escalinatas e implementación de juegos infantiles.

ANEXO 6

# PLANIFICACIÓN URBANA

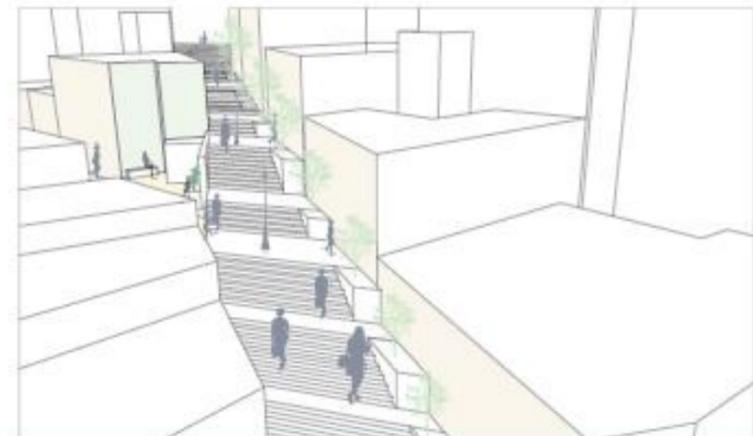
Propuesta a nivel de idea





## PLANIFICACIÓN URBANA

### ZOOM 1



### ESPACIOS

- 1 Ruta peatonal
- 2 Cruce seguro calle 13 de Abril
- 3 Plazoleta - Divino Niño
- 4 Espacio semipúblico
- 5 Jardinerías y vegetación



## PLANIFICACIÓN URBANA

### ZOOM 2



#### ESPACIOS

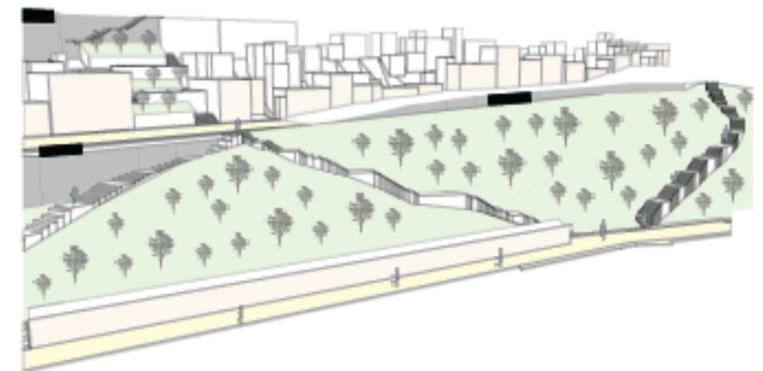
#### SIMBOLOGÍA

- ① Ruta peatonal
- ② Cruce seguro calle 13 de Abril
- ③ Espacio público de estar
- ④ Readecuación Pasaje Teresa F
- ⑤ Paisaje urbano
- ⑥ Sistema de escalinatas eléctrico
- ⑦ Jardineras



## PLANIFICACIÓN URBANA

### ZOOM 3



### ESPACIOS

- 1 Ruta peatonal
- 2 Cruce seguro calle 13 de Abril
- 3 Espacio público de estar
- 4 Paisaje urbano
- 5 Murales artísticos
- 6 Miradores
- 7 Escalinatas con zonas infantiles
- 8 Bulevar Calle Froreana

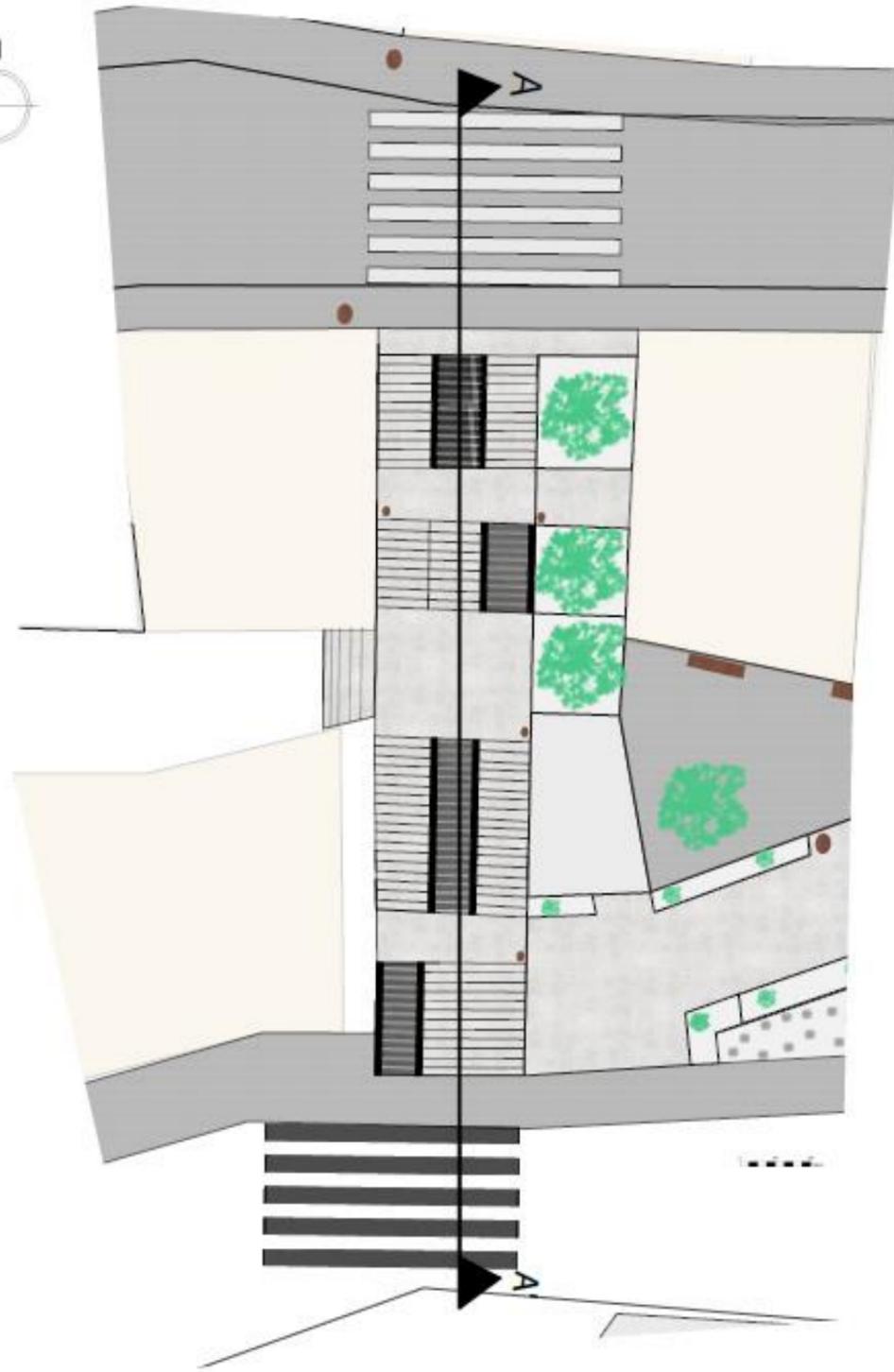


UBICACIÓN



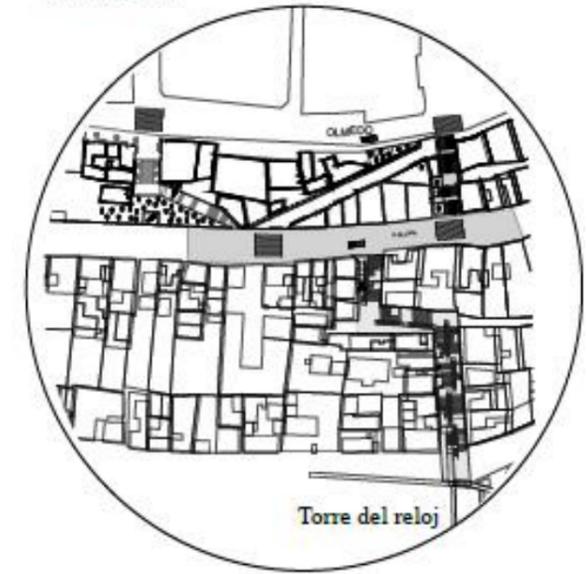
Torre del reloj

PLANTA



Zoom 1

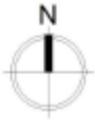
UBICACIÓN



CORTE A-A'

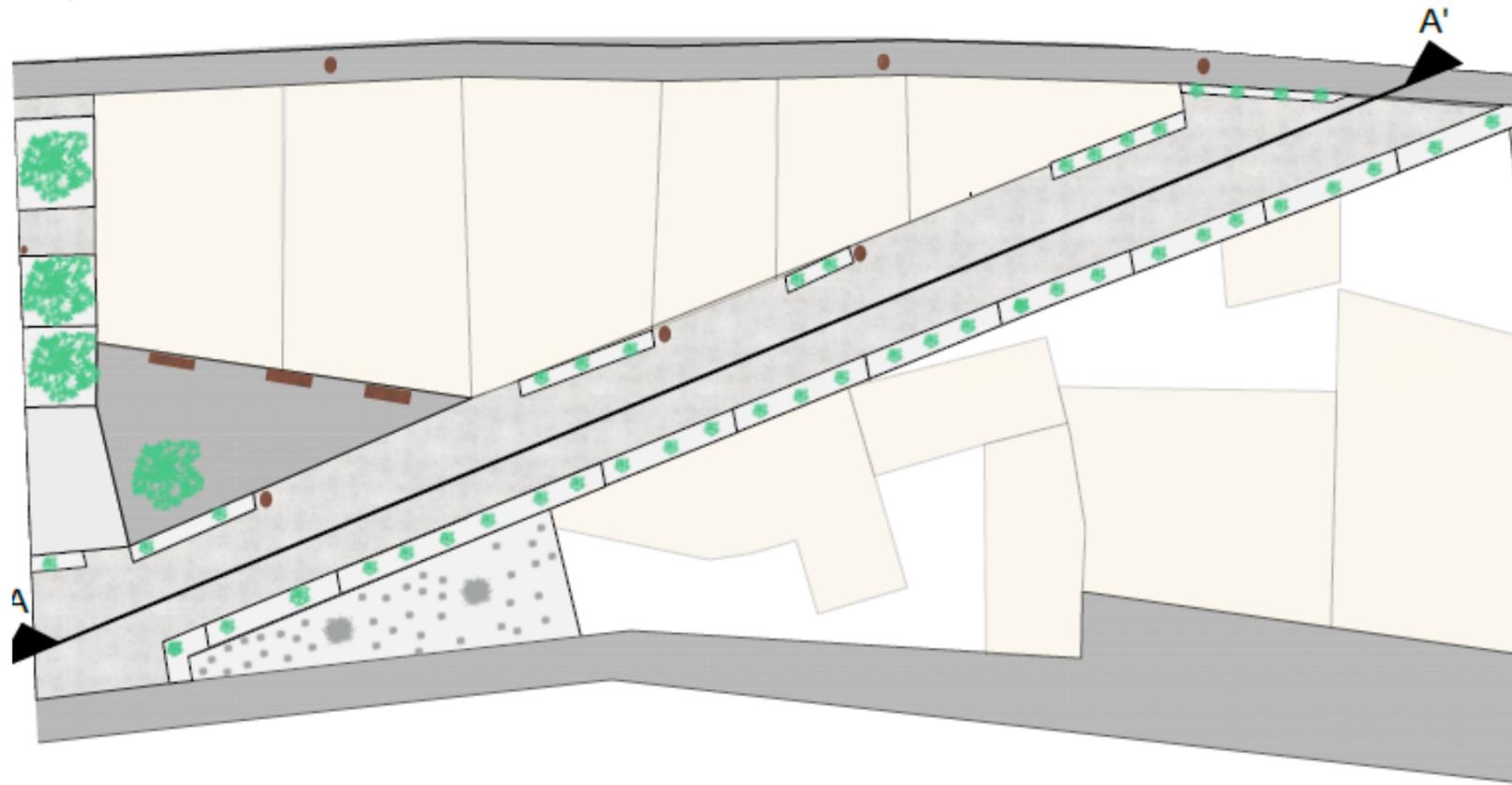


ANEXO 12



## DISEÑO URBANO

Zoom 2



PLANTA

UBICACIÓN

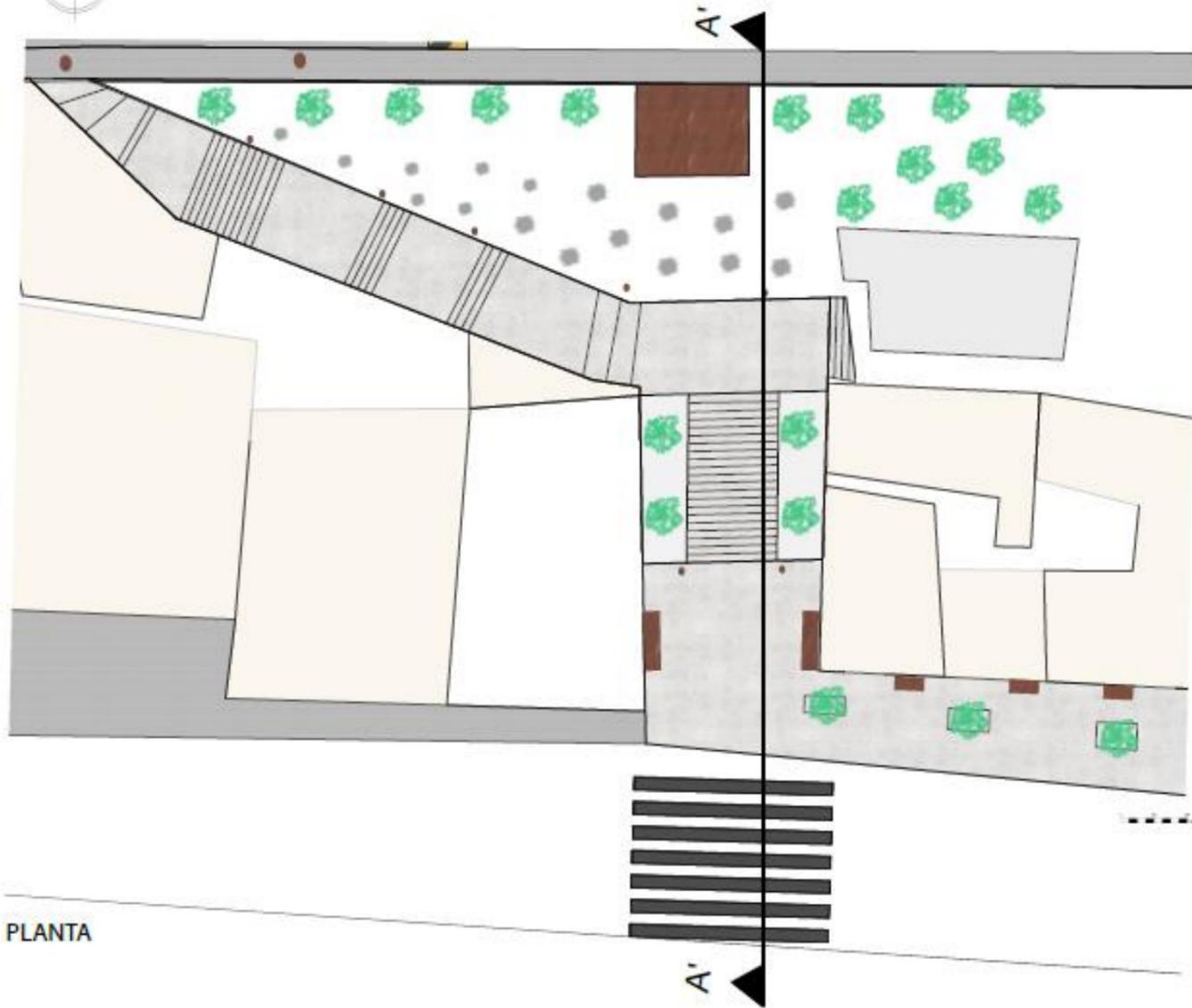


Torre del reloj

CORTE A-A'



ANEXO 13



PLANTA

CORTE A- A'



## DISEÑO URBANO

Zoom 3

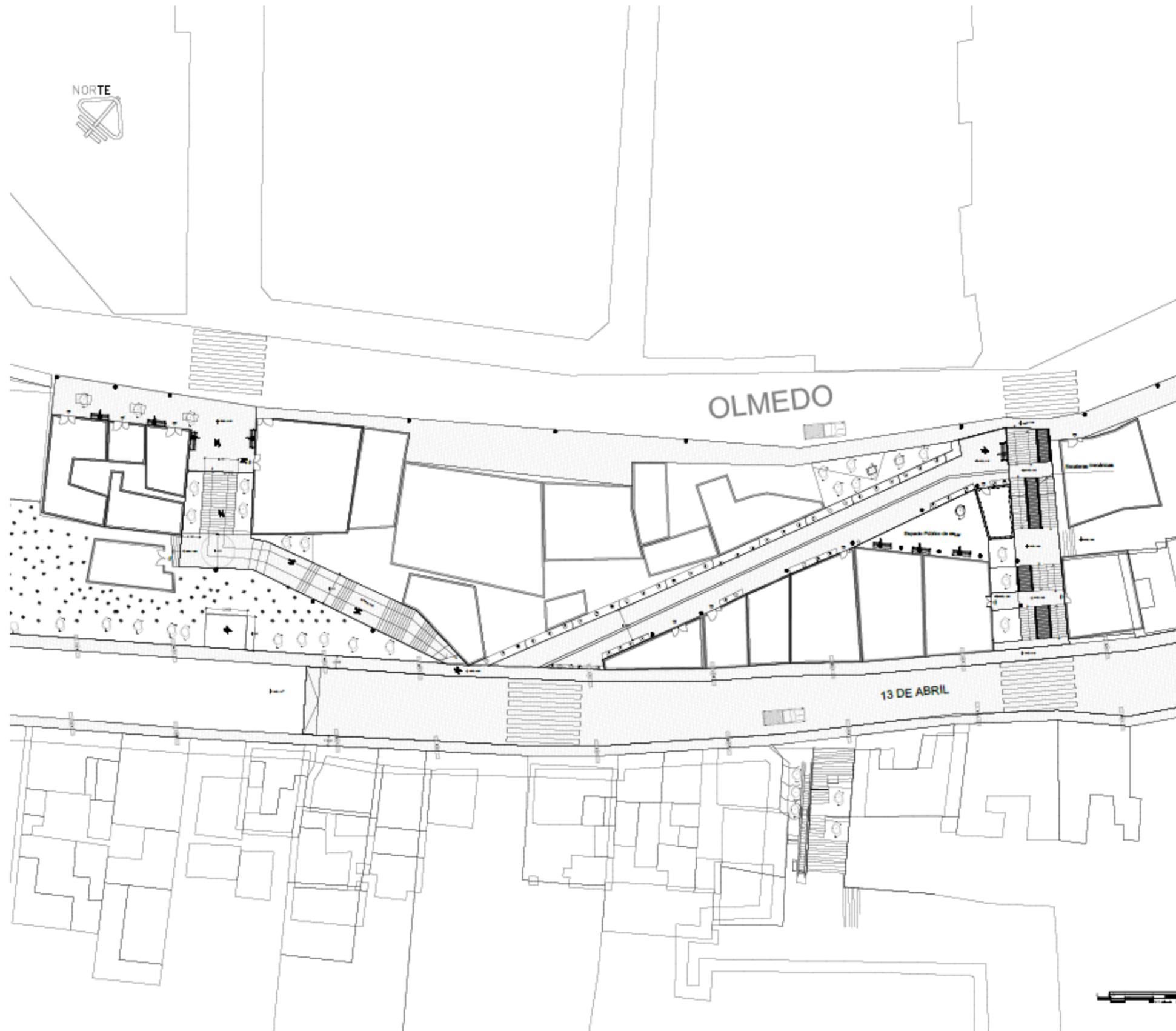
UBICACIÓN



Torre del reloj



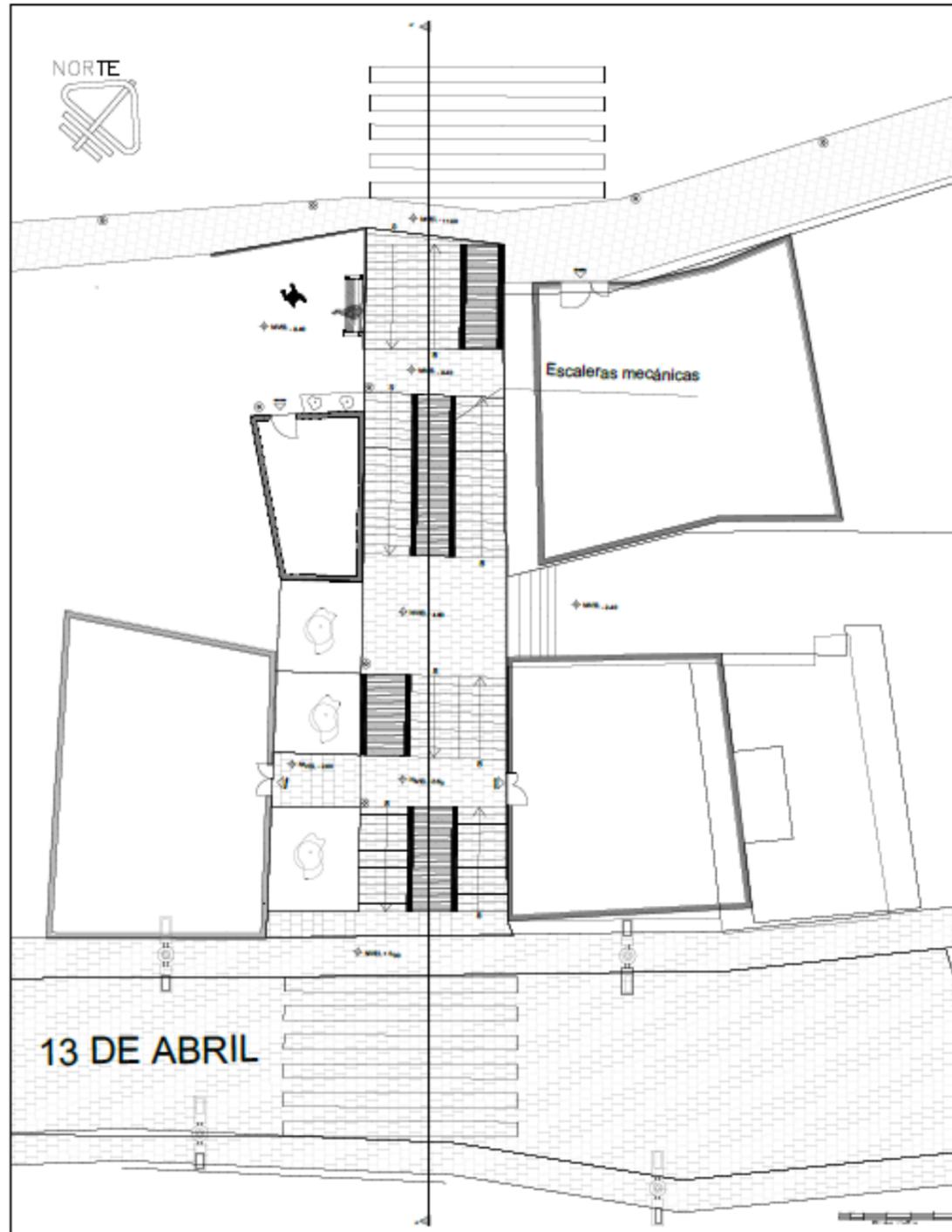




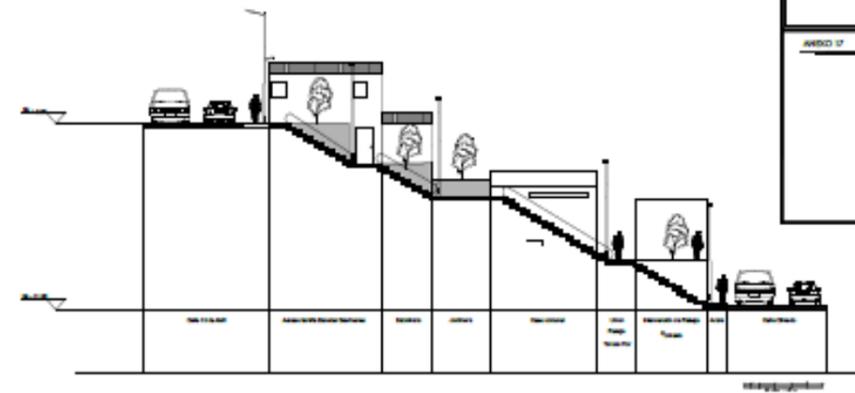
|   |   |
|---|---|
| Universidad Técnica de Ambato<br>FACULTAD DE DISEÑO Y<br>ARQUITECTURA                 |   |
| ESCALA SIN  | <b>UBICACIÓN</b><br> |
| <b>PROYECTO</b><br>Tratamiento integral en las escalinatas de<br>la calle 13 de Abril |   |
| CANTÓN: Ambato  | PLATAFORMA: P1-12-830   |
| CALLES: 13 de Abril   |   |
| - Planta General etapa 1  |   |
| <b>ELABORADOR:</b><br>Andrés Peñaherrera  |   |
| AREA:   | INDICADAS<br><b>A1/1</b>  |



**PLANTA**



**CORTE A-A'**



Universidad Técnica de Ambato  
FACULTAD DE DISEÑO Y  
ARQUITECTURA

ESCALA 5/8 UBICACIÓN



**PROYECTO**  
Tratamiento integral en las escalinatas de  
la calle 13 de Abril

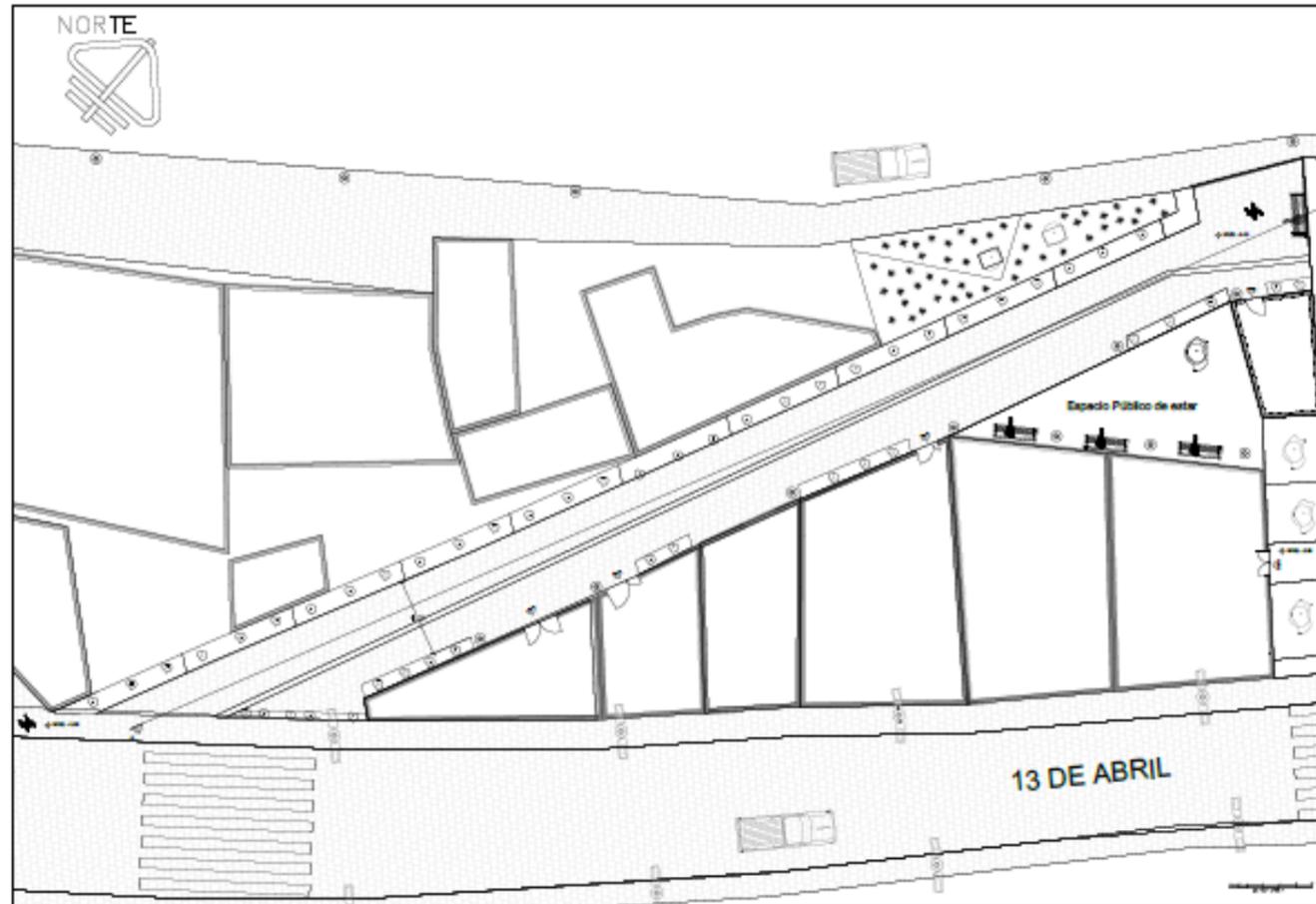
Ubicación: Cantón: Ambato Plataforma: P1-12-R30 Calles: 13 de Abril

Contenido:  
- Planta planta 1 Etapa 1  
- Corte A-A'

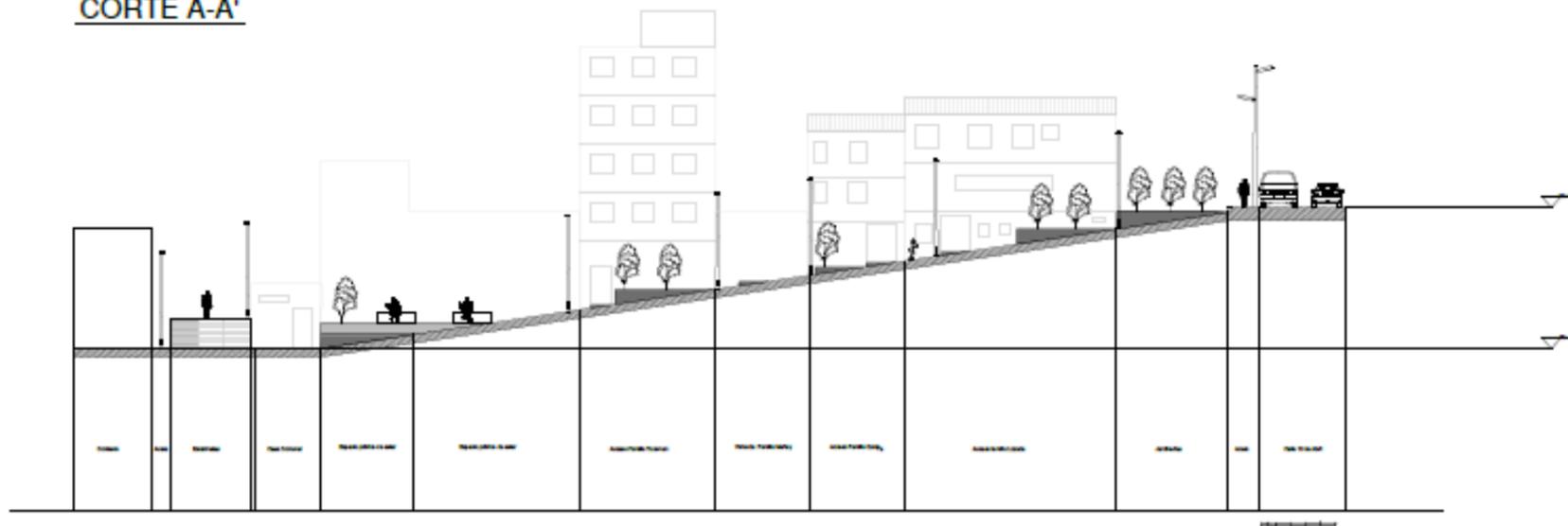
Elaborado por:  
Andrés Peñaherrera

INDICADAS  
Escala:  
A1/2

**PLANTA**



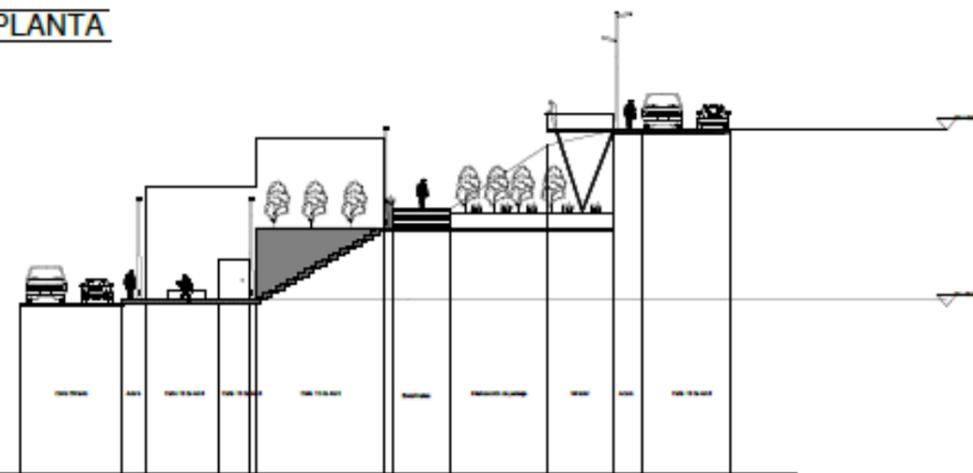
**CORTE A-A'**



|  |                          |                            |
|--|--------------------------|----------------------------|
| Universidad Técnica de Ambato<br>FACULTAD DE DISEÑO Y<br>ARQUITECTURA                  |                          |                            |
| ESCALA SIN   | UBICACIÓN LOTE           |                            |
|  |                          |                            |
| <p><b>PROYECTO</b></p> Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril |                          |                            |
| <p><b>UBICACIÓN</b></p> Cantón: Ambato    Plataforma: P1-12-830    Calles: 13 de Abril |                          |                            |
| <p><b>CONTENIDO</b></p> - Planta Tramo 2 Etapa 1<br>- Corte A-A'                       |                          |                            |
| <p><b>DISEÑADO POR:</b></p> Andres Peñaherrera   |                          |                            |
| <p><b>ÁMBITO:</b></p>  | <p><b>INDICADAS:</b></p> | <p><b>ESCALA:</b></p> A1/3 |



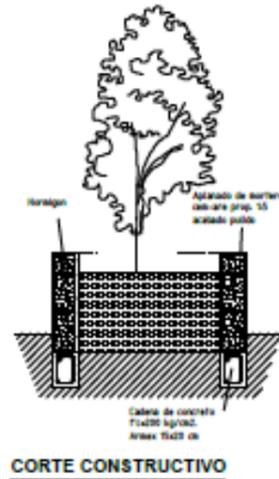
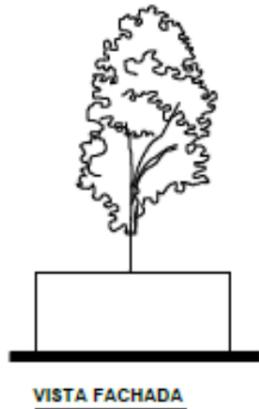
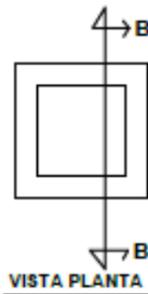
PLANTA



CORTE A-A'

|   |                     |                        |
|---|---------------------|------------------------|
| Universidad Técnica de Ambato<br>FACULTAD DE DISEÑO Y<br>ARQUITECTURA                 |                     |                        |
| ESCALA 5/8<br>UBICACIÓN<br>LOTE   |                     |                        |
| <b>PROYECTO</b><br>Tratamiento integral en las escalinatas de<br>la calle 13 de Abril |                     |                        |
| Ubicación:<br>Cantón: Ambato    Plataforma: P1-12-20    Calles: 13 de Abril           |                     |                        |
| Contenido:<br>- Planta Tramo 3 Etapa 1<br>- Corte A-A'                                |                     |                        |
| Diseñador:<br>Andrés Peñaherrera  |                     |                        |
| Año: 20   | Fecha:<br>INDICADAS | Escala:<br><b>A1/4</b> |

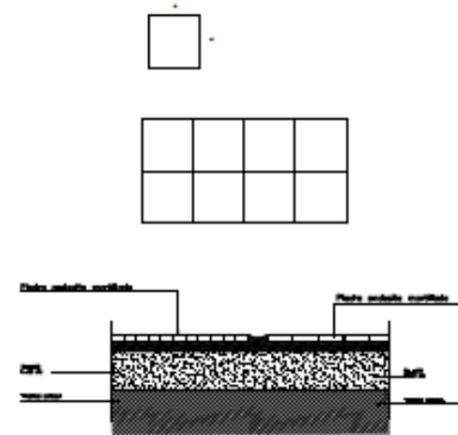
**DETALLES JARDINERA**



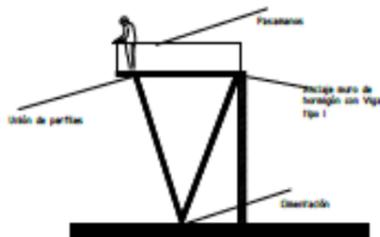
| VEGETACIÓN            |  |      |
|-----------------------|--|------|
| NOMBRE-REPRESENTACIÓN | DESCRIPCIÓN  | FOTO |
| Alamo blanco          | Arbusto de densidad media para generar volumen con las construcciones.   |      |
| Algarrobo             | Arbusto de hasta 2 metros de altura que funcionan como estructuras de decoración por su color.                 |      |
| Capulín rojo          | Arbusto de densidad intermedia con flores blancas que ayudan a generar un contraste en el espacio.             |      |
| Rapado                | Arbusto de flores coloridas de la que permite contar con vegetación de densidad y espacio siendo en la urbana. |      |
| Margarita             | Planta nativa de la ciudad ideal para generar áreas verdes de color en el espacio público.                     |      |
| Arce                  | Vegetación floral de baja altura ideal para estructuras decorativas en parques.                                |      |

Columna IPE 300

**DETALLE PISOS**



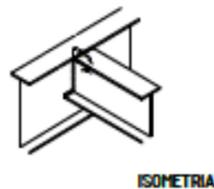
**DETALLE CONSTRUCTIVO MIRADOR**



**PERFIL USADO**  
Perfiles Tipo I acero corten



**CONEXIÓN PERFILES TIPO I**  
Perfiles Tipo I acero corten



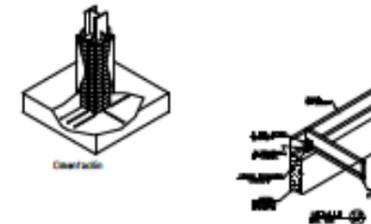
ISOMETRIA

**DETALLE CIMENTACIÓN**  
Perfiles Tipo I acero corten



ISOMETRIA

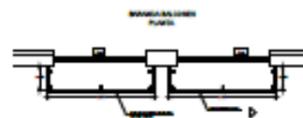
**DETALLE CONEXIÓN CON MURO DE HORMIGÓN**  
Perfiles Tipo I acero corten



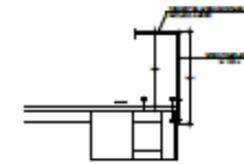
**DETALLE LUMINARIA TIPO AP**



**DETALLE PASAMANOS MIRADOR**



ALZADO

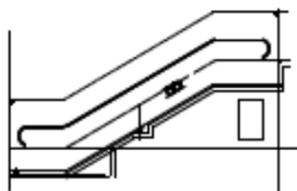


CORTE

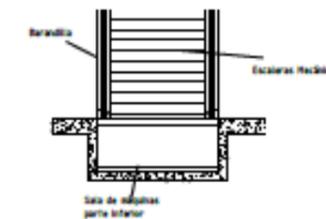
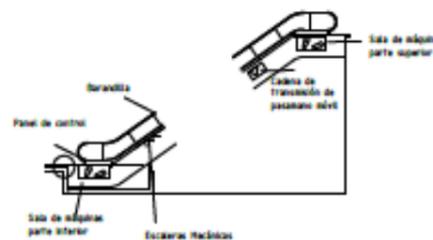
**DETALLE POSTES**



**DETALLE ESCALERAS ELÉCTRICAS**



**DETALLE ESCALERAS ELÉCTRICAS**



Universidad Técnica de Ambato  
 FACULTAD DE DISEÑO Y ARQUITECTURA

---

**UBICACIÓN**  
 LOTE  
 ESCALA 5/1

---

**PROYECTO**  
 Tratamiento integral en las escalinatas de la calle 13 de Abril

---

**UBICACIÓN**  
 Cantón: Ambato    Plataforma: P1-13-830    Calles: 13 de Abril

---

**PROYECTO**  
 - Detalles Constructivos

---

**REALIZADO POR:**  
 Andrés Peñafiel

---

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| <b>ÁMBITO DE</b> | <b>INDICADAS</b> |
|                  | A1/5             |