

Fecha de recepción: diciembre 2022

Fecha de aprobación: enero 2023

Fecha publicación: febrero 2023

Regeneración de espacios urbanos en desuso desde la perspectiva comunitaria

Eliska Fuentes Pérez ⁽¹⁾, Sandra Núñez Torres ⁽²⁾ y Julia Mena Freire ⁽³⁾

Resumen: A lo largo de la historia, la línea férrea ha sido fundamental para el desarrollo socioeconómico de la ciudad de Ambato. En los últimos años se buscó repotenciar el uso del tren con fines turísticos, sin embargo, este proyecto solamente duró hasta el año 2020, en el cual se cerró el funcionamiento del transporte férreo a nivel nacional. En ese instante, las zonas verdes contiguas a la línea férrea se convirtieron en sectores urbanos en desuso y abandono, propiciando sobre todo una gran inseguridad, relacionada con la falta de apropiación del lugar por parte de la comunidad. En este sentido, la presente investigación busca analizar la posibilidad de regeneración urbana, desde una perspectiva comunitaria con el objetivo de fomentar el desarrollo social y económico del sector Línea Férrea Batallón Cóndor del barrio San Vicente. Para la consecución de este proyecto se realizó una etnografía comunitaria y finalmente se desarrolló el planteamiento de estrategias de diseño las cuales permitan impulsar el turismo local sostenible.

Palabras clave: regeneración urbana - diseño arquitectónico - desarrollo comunitario - movilidad alternativa - turismo sostenible - línea férrea.

[Resúmenes en inglés y portugués en las páginas 40-41]

⁽¹⁾ Docente Investigador en la Facultad de Diseño y Arquitectura, Universidad Técnica de Ambato, Máster en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad Técnica de Praga y Máster Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño en la especialidad Diseño de Arquitectura Interior y Microarquitecturas en la Universidad Politécnica de Valencia. e.fuentes@uta.edu.ec

⁽²⁾ Docente Investigador en la Facultad de Diseño y Arquitectura, Universidad Técnica de Ambato, Magister en Proyectos de Diseño de la Universidad de la Azuay, cursando doctorado en Diseño en la Universidad de Palermo. sh.nunez@uta.edu.ec

⁽³⁾ Docente Investigador en la Facultad de Diseño y Arquitectura, Universidad Técnica de Ambato, Magister en Proyectos de Diseño de la Universidad de la Azuay, cursando doctorado en Diseño en la Universidad de Palermo. ja.mena@uta.edu.ec

Introducción

Actualmente en muchas ciudades del mundo llegar a tener una vida urbana atractiva y tranquila se ha transformado en una meta muy esquiva y deseada por los habitantes, así como también para los planificadores la intención de proporcionarla o al menos emularla. Esto debido a que los espacios urbanos poseen cualidades como tranquilidad y vitalidad, recursos considerados cada vez más escasos y valiosos (Gehl, 2014).

En la evolución de espacios urbanos se pueden evidenciar los cambios de la sociedad, ya que estos mismo, así como también su funcionamiento, son como un reflejo de la época y la agitada vida contemporánea. Nuestro día a día se define por una secuencia de estadías en espacios habitables efímeros y provisorios o habitáculos móviles. Por estas razones Marc Augé manifiesta que la sobremodernidad genera “no lugares”, espacios que no pueden ser definidos como lugares antropológicos, cuya existencia no se vincula a un contexto determinado y en las cuales coexisten los diversos elementos carentes de las y creación de experiencias. “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (Augé, 1992, p. 44).

La pérdida de identificación de la comunidad con los entornos que habita o alguna vez habitó incita a la propia existencia de espacios de anonimato - lugares de nadie. Estos lugares abandonados, o zonas en desuso, se producen al momento de la pérdida de alguno de los principales atractivos, así como también mediante autodestrucción por competencia comercial debido a la monotonía de los establecimientos, de tal forma que inicia un proceso de deterioro del adecuado funcionamiento de todo el organismo urbanístico. En virtud de ello Jane Jacobs enfatiza la necesidad de la diversidad en función del florecimiento de la vitalidad, además de que la variedad de usos garantiza un constante flujo humano en el lugar, puesto que la ausencia de las personas es el primer indicador de la decadencia del espacio (Jacobs, Muxí, Valdivia, & Delgado, 2013).

La presencia de la gente se vuelve trascendental en cuanto al funcionamiento y articulación de un espacio público, debido a que los usuarios tienen un rol sumamente importante y activo en la creación de la seguridad, tanto de la real, así como también de la percibida. Las ciudades latinoamericanas que son percibidas como peligrosas, no siempre corresponden de manera objetiva, con las geografías y tasas de delincuencia presentes en las mismas. Por lo tanto, podemos destacar que la violencia real no es el único factor en la construcción social de los imaginarios del miedo. De hecho, en muchos casos el temor se relaciona justamente con el abandono y deterioro del lugar (Carrión Mena & Núñez, 2006).

Asimismo, algunas teorías se fundamentan en la influencia de infracciones menores como por ejemplo la falta de iluminación, el vandalismo e incluso conductas inapropiadas, desorden, contaminación o deterioro del espacio, las cuales “si no son controladas en el marco de la comunidad, generan una cadena de respuestas sociales desfavorables, por las cuales un vecindario decente y agradable puede transformarse en pocos años y hasta en pocos meses en un atemorizante “ghetto” (Sozzo, 2000). Además, debemos tomar en cuenta que la percepción de seguridad no se limita solamente al aspecto visual, sino es una suma de experiencias multisensoriales, como por ejemplo la cromática del lugar, que juega un papel importante, se relaciona con sonidos, temperatura incluso con olores (Carrión Mena & Núñez, 2006)

Por lo tanto, para una ciudad o espacio urbano vital y su permanencia, es determinante no solamente un diseño llamativo y visualmente atractivo, sino también la aplicación de principios simples y lógicos como priorizar la escala humana, prevenir al delito y facilitar una movilidad segura (Gehl, 2014). Es decir, que la intervención urbana no es solamente un proceso físico y material, sino que las relaciones y vínculos sociales dotan de significados y características el espacio.

Finalmente, el proceso de recuperación tanto física como también socioeconómica de las zonas de la ciudad que se encuentran en abandono o en desuso se denomina regeneración urbana. La necesidad de este nuevo término emerge en Gran Bretaña durante la segunda mitad del siglo XX en referencia a las revitalizaciones de zonas industriales y portuarios. Esta noción, muy propia del campo de urbanismo se puede definir ante todo de manera empírica, como una estrategia de acción anclada a política pública y sus intervenciones urbanas en búsqueda de una resignificación del espacio. Hoy día la regeneración urbana es principal tendencia del urbanismo contemporáneo en desarrollo de proyectos de gran escala e impacto. Esto implica una nueva connotación intraurbana, puesto que mediante una estrategia de reciclaje de espacio se evita una expansión periférica de la urbe, con el objetivo de construir una ciudad de futuro sostenible, más diversa, compacta y con límites definidos (Vassalli, 2020). Por lo tanto, las intervenciones en los espacios abandonados y en desuso brindan una oportunidad para los barrios en su alrededor activando la demanda vecinal.

En el contexto latinoamericano, a pesar de lo oportuno que podría parecer, la regeneración urbana no siempre se vislumbra como una transformación integral, es decir, con una visión urbanística, en vista de que los proyectos se vinculan generalmente a construcción habitacional o incluso un desarrollo inmobiliario (Vassalli, 2020). Esta acupuntura de re densificación local deja de lado las iniciativas necesarias para un proceso más consecutivo y sostenible, como por ejemplo la resignificación del espacio público. Lo cuál implica, otorgarle un nuevo sentido de uso mediante su revitalización, donde el espacio se convierte en un catalizador de diversidad socioeconómica causando densificación y repoblamiento de las zonas de un carácter más espontáneo, garantizando la persistencia y longevidad de estas intervenciones.

En este sentido, el presente estudio se centra en la reflexión sobre el espacio público en desuso aledaño a la línea férrea ubicada en el sector barrio San Vicente en la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, localizada en la región interandina del Ecuador. Así como también en la generación de estrategias y métodos que posibiliten la regeneración urbana de este sector, y por consiguiente la construcción de un nuevo sentido, que dinamice y potencialice la identidad cultural y el desarrollo sostenible de la comunidad en la cual se lleva a cabo este trabajo.

Ejes conceptuales

La línea férrea se ha constituido como la mayor obra de infraestructura a lo largo de la historia de Ecuador. La construcción de esta misma empezó a finales del siglo XIX, con

una visión de desarrollo sumamente importante puesto que surge con una connotación de impacto a nivel económico, así como también social y cultural. La finalidad de esta extraordinaria obra era la de conectar el país y al mismo tiempo acelerar el progreso y de cierta forma fomentar la seguridad ciudadana. La implementación del ferrocarril se convirtió, debido a todos los obstáculos especialmente de tipo topográficos y naturales, así como también sociales y políticos, en la construcción del tren más difícil del mundo. Así mismo la historia del tren en la ciudad de Ambato tiene una larga tradición e importancia, de hecho, la vía Alausí-Riobamba-Ambato-Latacunga-Quito, que se encontraba conectando las ciudades del centro del país ha sido construida en el año 1895 por el presidente Eloy Alfaro de manera que se enlacen estas ciudades a la red vial debido a su connotación e importancia (Durán, Gross, López, Montenegro, & Villagómez, 2010).

La vía del tren recorre toda la ciudad, desde sus periferias en el lado norte, bordeando el centro histórico, hasta el sur de la urbe, en su camino además atraviesa las zonas verdes contiguas del río Ambato, así como se muestra en la *Figura 1*. Históricamente, era el medio de transporte más cómodo para los viajeros, sin desmerecer la gran importancia que tenía para el desarrollo económico del país, debido a ser el mayor transporte de cargas y mercancías. Posteriormente, el crecimiento urbanístico de la ciudad, y el desarrollo de esta, además del cambio de hábitos socioculturales en la cotidianidad de sus habitantes, lo que ocasionó la suspensión de las actividades del transporte férreo. En el año 2010 se crea la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador, la cual reactiva el uso del tren, con una connotación principalmente turística, generando un recorrido con atractivos visuales denominado “Tren del Hielo Tramo II” (Santamaría, 2014). Sin importar la aceptación de este proyecto por parte de la comunidad, tras 10 años de su creación, se elimina la EP, cerrando el funcionamiento del transporte férreo en todo el país.



Figura 1. Esquema de ubicación de la línea férrea y relaciones urbanas en la ciudad de Ambato.

En el año 2008 la Red ferroviaria, como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado, fue declarada “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial y Simbólico” (Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2020). De hecho, toda su infraestructura es una auténtica expresión de construcciones tradicionales y materialidad vernácula, así como también aportación constructiva a las técnicas y conocimiento importado de Europa (Loyo Pasquel & Ponce Ortiz, 2019).

Desde entonces, las áreas verdes aledañas a la línea del tren se encuentran en el proceso de deterioro urbano, lo cual ocasiona el desapego por parte de los moradores y su posterior abandono (Sozzo, 2000). Además, la vía férrea forma una frontera dentro del territorio de la ciudad, debido a su propia morfología y carácter masivo y prolongado, que de manera activa afecta al desarrollo de su entorno inmediato formando un verdadero vacío urbano. Este borde físico genera al mismo momento un límite social y orienta la vida y el movimiento hacia el interior de los barrios lejos de la vía (Jacobs, Muxí, Valdivia, & Delgado, 2013). La tendencia de decaimiento de los lados de este eje urbano en muchas ocasiones ratifica al ruido y otros tipos de contaminaciones, aunque debido al desuso de la infraestructura, este no es el caso.

A pesar de esto, el lugar, así como también este patrimonio industrial, se mantienen presentes en la memoria de las personas por su aspecto histórico y simbólico. Por esta razón el estudio investiga las posibles estrategias de regeneración de este espacio para recrear sus vínculos con la comunidad y reestablecer el sentido de pertenencia e identidad cultural y a la vez, fomentar el turismo local sostenible. Estos conceptos reafirman la necesidad de producción de un espacio social, construido a partir de una secuencia y conjunto de operaciones y acciones como una obra del hombre, en su sentido paralelo a la creación - un fruto de la naturaleza. Este mismo fundamentado en la prosperidad de fuerzas productivas de su entorno (Lefebvre, Gutiérrez, & Lorea, 2013).

El presente trabajo se ha desarrollado basándose en el contexto de la ciudad para lo cual se ha tomado como punto de partida la visión de los planificadores de la ciudad en efecto, uno de los nueve objetivos estratégicos del GAD Municipalidad de Ambato es:

Promover el desarrollo urbano sostenible, mediante la transformación cultural, participación ciudadana, educación, capacitación, control mitigación, restauración de la transgresión ambiental, aplicando principios de movilidad sostenible, jerarquización de residuos, cuidado del agua, cuidado animal, cuidado ambiental, para el beneficio del cantón (GAD, 2021, p. 104).

Metodología

La investigación se encaminó hacia la comprensión y análisis de la relación entre habitante y espacio, relación que nos permitió interpretar las diversas representaciones que los habitantes tienen sobre el espacio público, y a su vez, cómo el diseño puede dar una respuesta inmediata a la realidad comunitaria.

El análisis de la relación habitante - espacio, así como también la solución a problemáticas de índole comunitario desde la aplicación del diseño, solo puede ser asimilado desde miradas teóricas y metodológicas que permitan alimentar la comprensión y la reflexión, la misma que no se trata de una relación simplemente física, sino que involucra aspectos sociales, sentimentales, históricos y económicos.

Tomando en consideración que el trabajo se centra en la búsqueda de posibilidades de intervención urbana para fomentar el desarrollo social y económico de la zona, desde una perspectiva comunitaria mediante una mirada de diseño arquitectónico, se plantea como recurso metodológico la etnografía.

La etnografía se considera un método de investigación social que estudia de manera sistemática el quehacer de los diversos grupos humanos. Este método de investigación radica en observar las prácticas culturales de los grupos sociales desde la acción participativa para de esta manera poder diferenciar entre lo que la comunidad dice y lo que hace (prácticas culturales) (Guber, 2001). El trabajo de campo desde la dimensión antropológica se concreta con la presencia activa y permanente, del investigador en el sitio donde habitan los actores del contexto sociocultural, entendiéndose que habitar implica construcción y reproducción de sentido.

Para Guerrero Arias (2010) todo trabajo de observación implica la interrelación de tres comportamientos: formas de interacción social que se desarrollan en el escenario observado, actividades de observación y registro de información observada (p. 378).

Desde esta perspectiva, las fichas etnográficas como instrumentos de recolección de información permitieron registrar con detalle cada situación y hecho relevante relacionado con todo lo observado en las visitas de campo realizadas in situ, además de los diálogos con habitantes inmersos en la concepción de uso de los espacios verdes aledaños a la línea férrea antes mencionada.

En la interpretación de información se pudo evidenciar las diversas percepciones e imaginarios de los actores involucrados en torno al espacio. En este sentido, la inseguridad, el abandono, la contaminación y delincuencia dan como resultado una falta de apropiación y construcción de sentido.

Además, se analizaron varios referentes de regeneración urbana con el fin de obtener diversos criterios, así como también reflexión conceptual y metodológica para solucionar problemáticas sociales semejantes al contexto de investigación planteado.

Finalmente, se establecieron estrategias y métodos de diseño que posibiliten el planteamiento de un espacio de calidad y a la vez, responda a la concepción de vitalidad urbana, dinamización del espacio, y desde luego, se articule con los objetivos de planificación de ciudad. De esta manera, la producción de la forma está relacionada a lo urbano, y tiene que ver con la coexistencia, es decir, en relación con el espacio hay una simultaneidad de percepciones y de hechos, pues la finalidad del diseño y la construcción de los espacios es el encuentro y la reunión de todos los elementos que constituyen la vida social (Lefebvre, Gutiérrez, & Lorea, 2013; Gehl, 2014).

En este sentido, es importante entender que “las comunidades siempre están en constante construcción; es decir, las identidades que definen una cultura, tanto individual como colectivamente, siempre están redefiniéndose, en un tiempo y unas circunstancias determinadas” (Gonzalez, 2014, p. 13) lo cual implica interpretar las diversas realidades contextualmente.

Como resultado del presente trabajo de investigación se establece la aplicación de metodologías participativas para la intervención del espacio que no solo consideren el trabajo y planificación del diseñador, sino que también involucre a actores sociales como habitantes, beneficiarios directos, organismos, para de manera colaborativa llegar a generar propuestas integrales en espacios físicos que permitirán el desarrollo de la vida comunitaria, el diseño participativo considera a las comunidades como sujetos y no como objetos de la investigación. En este sentido, se espera lograr como resultado de la aplicación metodológica la apropiación del espacio considerando que es un proceso dialéctico en que se vinculan los individuos y los espacios, en un contexto social y cultural. La producción social del hábitat, desde una mirada participativa y sostenible, refiere a un sistema que admita a los a las organizaciones sociales desarrollar entornos edificados según sus condiciones de vida y necesidades, entendiéndose que ellos controlaran las decisiones y acciones esenciales, a través de participación individual y colectiva (Guzmán Ramírez & Guzmán Salas, 2020). La participación permite un cambio en la dinámica de producción social del espacio. En este sentido, su significado está ligado a la colaboración de individuos para lograr objetivos comunes. Es una forma de integrar a la planificación y el diseño las diversas maneras en que la comunidad concibe la realidad, define sus necesidades y deseos y por último aporta a la solución. Los procesos participativos comprenden diversas perspectivas y aportes para la solución de problemas comunitarios (Romero & Mesías, 2004). Por lo tanto, la inclinación por el uso del diseño participativo surge de la idea de que los modos de habitar son parte de un proceso social, de tal manera que, los sujetos mediante su participación en el proceso de concepción morfológica dan cuenta de sus necesidades en torno al uso del espacio. Desde esta inferencia, esta metodología propia de la práctica del diseño contemporáneo admite un continuo diálogo y coparticipación para la resolución del problema planteado, considerando la inter y transdisciplina en el desarrollo de la propuesta.

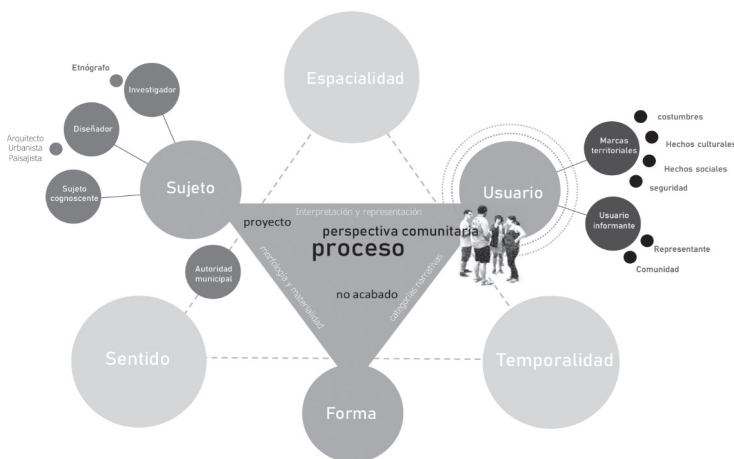


Figura 2. Esquema metodológico - proceso y actores.

El esquema metodológico representado en la *Figura 2* muestra la articulación de criterios antropológicos para definir la construcción social del espacio en un contexto determinado, el cuál considere la espacialidad y la temporalidad como factores determinantes para la concreción de criterios de diseño. Estos criterios, además permiten situar las prácticas y dinámicas socioculturales en escenarios específicos para la determinación de los procesos de significación, los cuales admiten hacer sentido y, por ende, motivan a proponer formas relevantes que simbolizen los imaginarios y las representaciones de la comunidad de modo que, espontáneamente se identifiquen las necesidades como discernimientos culturales. De esta manera con la aplicación metodológica se plantean estrategias de intervención urbana que sean apropiadas, en tanto estas permitan el desarrollo de la cotidianidad de los habitantes y de este modo, la apropiación en el proceso de producción y reproducción proporcione un sentido al habitar el espacio. Entendiéndose que los usos del diseño pueden llegar a sesgarse dependiendo del contexto donde se desarrollan los actos, relaciones y designaciones del espacio (Juez, 2002).

Resultados

Los resultados del estudio se plantearon en función de la etnografía comunitaria, representada mediante una narrativa visual en la *Figura 3*, construida a partir de la contribución activa de los potenciales beneficiarios, ya que este recurso metodológico ha permitido llegar al cumplimiento del objetivo de fortalecer el desarrollo social y económico de la zona mediante una respuesta arquitectónica.



Figura 3. Narrativa visual de etnografía comunitaria.

Bajo esta premisa, y la idea de concebir una solución vital y sostenible se establecieron varias estrategias de diseño, entre las cuales se encuentra la preservación de recursos naturales y culturales de la zona, recuperación de la memoria histórica, movilidad alternativa, proceso participativo, inclusión social, integración de perspectiva de género, todas estas como parte de la estrategia fundamental; activación desarrollo socioeconómico a través del turismo local y sostenible.

Por consiguiente, se propusieron formas de aplicación de las estrategias planteadas, buscando un funcionamiento articulado e integral con miras a un futuro proyecto arquitectónico (Figura 4). Se emplean áreas verdes con vegetación endémica, así como también uso de materiales vernáculos y técnicas tradicionales para el mobiliario urbano, para promover el uso de recursos naturales y culturales. Se sugirió diseñar puntos identitarios como unas zonas de encuentro social con énfasis al patrimonio cultural inmaterial (expresión artística y artesanal, personajes ilustres, hitos históricos) para la preservación cultural y recuperación de la memoria histórica de la ciudad.

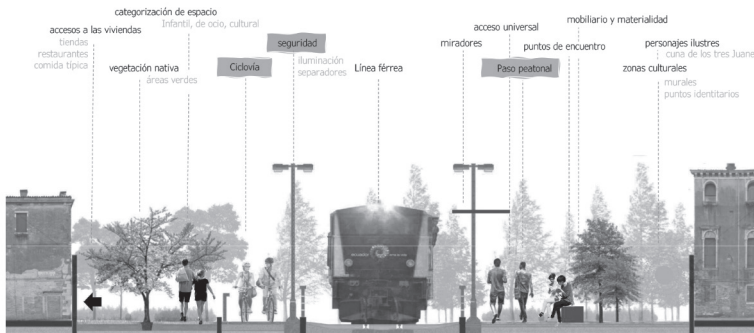


Figura 4. Posibles aplicaciones de estrategias de diseño propuestas.

La movilidad alternativa se manifiesta por medio de una ciclovía y pasos peatonales seguros, contiguos a la vía férrea, alejados del transporte automotriz que hoy en día domina el tráfico en las calles de la ciudad. Además, se determinaron retiros de seguridad a partir de los carriles de la antigua línea, en función de la protección del patrimonio histórico e industrial y la viabilidad de la propuesta en caso de reactivación de los ferrocarriles en un futuro. En este sentido, la morfología de este espacio va en beneficio de la propuesta planteada, ya que la propia linealidad de la línea férrea permitió crear una visión de un parque lineal de recreación, así como también espacio para movilidad alternativa con un impacto mucho más global y al alcance de los habitantes de una gran parte de la ciudad, así como

se presentó en la *Figura 1: Esquema de ubicación de la línea férrea y relaciones urbanas en la ciudad de Ambato*.

Se enfatizó en la accesibilidad universal, además de que se eliminaron zonas de posible peligro de construcción de imaginarios de miedo, a través de implementación de iluminación artificial, espacios despejados, retiros de seguridad, barandillas, rampas y otros, para una propuesta, que permita habitar el espacio de manera segura, equitativa y democrática. Finalmente se programaron espacios para diferentes grupos etarios, implementando zonas de ocio, juegos infantiles, miradores y áreas de deporte, así como también espacios para pequeños negocios, en función de la reactivación de las relaciones sociales, comerciales y culturales. De esta manera se pretendió establecer permanente flujo de personas y una gran diversidad y vitalidad urbana en el sector. Así como también, el estudio planteado se desarrolló de conformidad con la planificación municipal de manera que guarde pertinencia con el Plan de Ordenamiento Territorial Ambato 2050¹ y Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) 2032².

Conclusiones

Para concluir es preciso mencionar que, si no entendemos la profundidad y la complejidad que encierra la relación entre los habitantes con el espacio en el que desarrollan sus actividades diarias, y el espacio que les circunda no vamos a poder entender cuál es el papel del diseño en el mejoramiento de las condiciones de vida de la comunidad. Por esta razón se recalca la importancia de la participación de la ciudadanía a lo largo de todo el proceso investigativo así como también su presencia en los procesos de construcción.

Por otro lado, el mayor potencial de la investigación radica en su posible impacto no solamente a escala barrial, si no también a escala ciudad. Esto tomando en cuenta la morfología lineal y ubicación de la línea férrea en el cantón de Ambato, así como también la aplicabilidad de algunas de las estrategias propuestas a nivel ciudad en función de una reactivación socioeconómica de los espacios en desuso, alejados a la línea de tren por medio de iniciativas relacionadas con el turismo local sostenible.

Discusión

La presente investigación presenta como resultado un listado de estrategias de diseño, como fundamento metodológico para una propuesta arquitectónica, además de la forma de su aplicabilidad. Estas mismas son producto de una investigación in situ, centrando la investigación en la relación entre la comunidad y el espacio que habita, desde una perspectiva antropológica. Asimismo como lo menciona Romero & Mesías (2004) la aplicación del diseño participativo posibilita

La construcción colectiva entre diversos actores que directa o indirectamente se verán implicados con la solución arquitectónica y que tienen el derecho a tomar decisiones consensuadas, para alcanzar una configuración física espacial apropiada y apropiable a sus necesidades, aspiraciones y valores, que sea adecuada a los recursos y condicionantes –particulares y contextuales– necesarios y suficientes para concretar su realización (p. 57).

Puesto que existe un gran interés en una intervención urbana y resignificación de las zonas en desuso del sector Línea Férrea Batallón Cóndor del barrio San Vicente por parte de los habitantes y moradores del sector en búsqueda de mejora de seguridad ciudadana y posibilidades de crecimiento socioeconómico.

Notas

1. Documento normativo vigente de la Municipalidad del cantón Ambato.
2. Documento normativo vigente de la Municipalidad del cantón Ambato, que establece las actuaciones con respecto a la gestión y uso de suelo. Link de memoria técnica de componente estructurante: <https://acortar.link/XcdA5W>, Link de memoria técnica de componente urbanístico: <https://acortar.link/YPaNzm>

Bibliografía

- Augé, M. (1992). *Los “no lugares”: espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Carrión Mena, F., & Núñez, J. (2006). La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo. *EURE*, vol. XXXII, núm. 97, 5-16.
- Durán, S., Gross, M., López, L., Montenegro, N., & Villagómez, D. (2010). El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional. *AFESE*, 261-280.
- GAD, M. d. (2021). *Plan estratégico institucional*. Načteno z GADMATIC: <https://gadmatic.ambato.gob.ec/lotaip/2021/PlanEstrategicoInstitucional.pdf>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Gonzalez, J. F. (2014). *Estructura metodológica básica para adelantar procesos de diseño participativo en Arquitectura*. Colombia: Universidad Santo Tomás de Aquino.
- Guber, R. (2001). *La etnografía, método de campo y reflexividad*. Buenos Aires: Grupo norma .
- Guerrero Arias (2010). *Corazonar. Una antropología comprometida con la vida*. Quito: Abya- yala.
- Guzmán Ramírez, A., & Guzmán Salas, J. A. (2020). Diseño con y para la gente. Experiencia de diseño participativo en la comunidad de Trancas Dolores Hidalgo, Guanajuato, México. *Legado de Arquitectura y Diseño*.

- Instituto Nacional de Patrimonio Cultural*. (17. Noviembre 2020). Načteno z <https://www.patrimoniocultural.gob.ec/inpc-da-seguimiento-a-bienes-patrimoniales-de-ferrocarriles-del-ecuador/>
- Jacobs, J., Muxí, Z., Valdivia, B. G., & Delgado, M. (2013). *Muerte y vida de las grandes*. Madrid, España: Capitán Swing Libros.
- Juez, F. M. (2002). *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona : Gedisa.
- Lefebvre, H., Gutiérrez, E. M., & Lorea, I. M. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Loyo Pasquel, P., & Ponce Ortiz, M. (2019). SISTEMA FERROVIARIO ECUATORIANO COMO CONJUNTO HISTÓRICO. *ACTAS DEL XI CONGRESO INTERNACIONAL AR&PA 2018*. (stránky 723-737). Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo.
- Romero, G., & Mesías, R. (2004). *La participación en el diseño urbano y arquitectónico en la producción del hábitat*. México: CYTED.
- Santamaría, R. (2014). *El tren en Ambato*. Načteno z Ambato en el tiempo: <https://dajosbo-nifaz.wixsite.com/ambatoeneltiempo/el-tren-en-ambato>
- Sozzo, M. (2000). Seguridad urbana y táctica de prevención del delito. *Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal*, Vol. 6, N° Extra 10, 17-82.
- Vassalli, C. P. (Noviembre de 2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. *Regeneración urbana: un panorama latinoamericano*. Santiago de Chile, Chile: Revista INVI vol.35 no.100.

Abstract: Throughout history, the railway has been essential for the socioeconomic development of the city of Ambato. In recent years, efforts have been made to boost the use of the train for touristic purposes, however, this project only lasted until 2020, in which the operation of rail transport was closed along the whole country. At that moment, the green areas next to the railway line became urban sectors in disuse and abandonment, leading to great insecurity, related to the lack of appropriation of the place by the community. In this sense, the present investigation seeks to analyze the possibility of urban regeneration, from a community perspective with the aim of promoting the social and economic development of the Batallón Cóndor Railway Line sector of the San Vicente neighborhood. To achieve this project, a community ethnography was conducted and finally the approach of design strategies was developed which allow promotion of sustainable local tourism.

Keywords: urban regeneration - architectural design - community development - alternative mobility - sustainable tourism - railway line.

Resumo: Ao longo da história, a ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento socioeconômico da cidade de Ambato. Nos últimos anos, têm sido feitos esforços para dinamizar a utilização do comboio para fins turísticos, no entanto, este projeto só durou até 2020, altura em que foi encerrada a exploração do transporte ferroviário a nível nacional.

Nesse momento, as áreas verdes adjacentes à linha férrea tornaram-se setores urbanos em desuso e abandono, levando sobretudo a uma grande insegurança, relacionada à falta de apropriação do local pela comunidade. Nesse sentido, esta pesquisa busca analisar a possibilidade de regeneração urbana, a partir de uma perspectiva comunitária com o objetivo de promover o desenvolvimento social e econômico do setor da Linha Ferroviária Batallón Cóndor do bairro de San Vicente. Para concretizar este projeto, foi realizada uma etnografia da comunidade e por fim foi desenvolvida a abordagem de estratégias de design que permitem promover o turismo local sustentável.

Palavras chave: regeneração urbana - projeto arquitetônico - desenvolvimento comunitário - mobilidade alternativa - turismo sustentável - ferrovia.

[Las traducciones de los abstracts fueron supervisadas por el autor de cada artículo]
