

DISEÑO URBANO DE RED DE FERIAS ITINERANTES PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA DE LOS BARRIOS AMBATO

Diego Hermosa Ramos, Red DUS

Lucía Pazmiño Viteri, Red DUS

Darío Reyes Rosero, UTI

María Augusta Rojas Molina, Red DUS

Red DUS, Grupo FARO y GIZ Ecuador

Este documento de trabajo ha sido realizado en el marco de cooperación técnica de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, desde el Programa Ciudades Intermedias Sostenibles. Las ideas, opiniones y datos contenidos en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no representan una posición institucional de GIZ o BMZ.

TABLA DE CONTENIDO

Índice de figuras	ii
Índice de tablas	ii
Resumen	iii
Introducción.....	1
Aproximación conceptual.....	1
Metodología.....	2
Resultados.....	3
Propuesta de diseño urbano replicable de red de ferias itinerantes.....	5
Estrategias urbanas.....	5
Estrategias para equipamientos de ferias itinerantes	7
Propuesta	8
A nivel urbano	8
A nivel arquitectónico	10
Reflexiones finales.....	11
Recomendaciones.....	11
Anexos	14

Índice de figuras

Figura 1 3

Figura 2 3

Figura 3 5

Figura 4 5

Figura 5 6

Figura 6 6

Figura 7 6

Figura 8 7

Figura 9 7

Figura 10 8

Figura 11 9

Figura 12 9

Figura 13 10

Figura 14 10

Figura 15 10

Índice de tablas

Tabla 1 4

Resumen

El presente trabajo se enfoca en aprovechar el suelo de terrenos baldíos, zonas de protección e infraestructura vial, convirtiendo estos “vacíos urbanos” en espacios útiles y así proponer una solución a la problemática actual que, como efecto del confinamiento por la emergencia sanitaria, ha desencadenado nuevos modos de comercialización y adaptaciones para el abasto de alimentos y artículos de primera necesidad.

El comercio informal usa el espacio público generando nuevas problemáticas para la ciudad, presentando aglomeración en espacios de tránsito frecuente, siento estos las posibles causas del incremento de contagios del COVID-19.

El objetivo del proyecto es generar estrategias de diseño urbano para una red de ferias itinerantes en espacios urbanos, para la reactivación económica de la ciudad de Ambato. Los objetivos específicos están direccionados a diagnosticar el territorio, proyectar un plan piloto de red de ferias y diseñar un espacio para albergar actividades comerciales.

El proyecto en sus fases de investigación y análisis, configura una metodología fundamentada en la revisión bibliográfica y levantamiento de información de campo en la zona de estudio. Mediante mapificaciones, fichas de observación, aplicación de encuestas a diversos actores sociales y análisis de la situación actual de espacios públicos donde se localizan actividades de comercio informal. La siguiente fase se enfoca en la definición de estrategias a nivel urbano y de equipamientos, mismas que se aplican a la zona de estudio para verificar su aplicación y replicabilidad en la ciudad de Ambato.

Palabras clave: red, ferias, itinerantes, no-lugar, estrategias

Introducción

Examinar territorios con el objetivo de identificar espacios que no tienen la suficiente importancia en el aprovechamiento del suelo, y usarlos para el desarrollo de actividades comerciales que permitan el relacionamiento de los pobladores del sector y la reactivación económica de los barrios; se presenta conveniente el diseño de una red de ferias itinerantes para la reactivación económica de los barrios de Ambato, en este momento en que la movilidad y los aforos se han visto afectados y se ha creado esta ventana de oportunidad para modificar los hábitos de abastecimiento de productos de primera necesidad y los viajes que por este motivo se producen.

Los objetivos planteados para el proyecto de investigación son:

OG: Generar estrategias de diseño urbano para una red de ferias itinerantes en espacios urbanos, para la reactivación económica de la ciudad de Ambato.

OE1: Diagnosticar el territorio urbano de la zona de estudio ligada al comercio informal.

OE2: Proyectar un plan piloto de una red de ferias itinerantes en la zona de estudio.

OE3: Diseñar un espacio ferial multifuncional como prototipo replicable.

Los alcances planteados como resultado del proyecto de investigación son: definir las características de los espacios (vacíos urbanos) para el diseño, a escala urbana de una red de ferias itinerantes para la reactivación económica en el sector de La Península, la cual debe plantearse con proyección a ser replicable en los diferentes barrios de Ambato; el levantamiento del estado actual de espacios públicos de La Península en donde se desarrollan actividades comerciales informales; la definición de un plan piloto de una red de ferias itinerantes en la zona de estudio y el diseño de un espacio ferial multifuncional hacen que los alcances del proyecto sean reales con el levantamiento de información de campo y su diagnóstico, a pesar de que las limitaciones para ponderar toda la información ha tenido su grado de dificultad en cuanto a la colaboración de los diversos pobladores y comerciantes.

Para el desarrollo del proyecto se plantea la siguiente hipótesis: ¿es factible recuperar “vacíos urbanos” para el aprovechamiento del ser humano a través de la implantación de una red de ferias itinerantes, que sea replicable en la ciudad de Ambato? La cual nos orienta en la definición de actividades para el levantamiento de información en campo, su análisis, interpretación y la consecución de los diferentes planteamientos definidos a partir de la definición de estrategias de diseño y delimitación para la regulación y mejora de los nuevos modos de comercialización, abastecimiento de alimentos y movilidad.

La política de la administración pública refiere como objetivo el fortalecimiento y desarrollo sustentable de la productividad, promoviendo actividades del sector comercial. Con los planteamientos definidos en la propuesta se promueven actividades comerciales, otorgando espacios planificados y diseñados en los diferentes “momentos” estos sitios dan garantía de confortabilidad para los usuarios, con la incorporación de mobiliario y zonas para el deleite y disfrute dentro de nuestra micro centralidad urbana. La generación de esta micro centralidad se enfoca en definir espacios de movilización alterna promoviendo que los recorridos sean caminables y que los vecinos no tengan la necesidad de salir del barrio para su abastecimiento y recreación activa.

Aproximación conceptual

Se parte desde la visión del territorio como una unidad compuesta por llenos y vacíos, un diálogo entre espacios llenos, en los que se da un uso, donde se desarrolla una actividad con la participación protagónica del ser humano, y espacios vacíos en los que, si bien se dan actividades en las que las personas participan, estas no tienen un protagonismo, ni crean en

estos una identidad cultural; en un territorio como “La Península” podemos hacer esa clasificación así: llenos urbanos que corresponden a los predios que contienen una construcción que acoge alguna actividad humana (vivienda en su mayoría), y vacíos que son aquellos predios en los que no existe un aprovechamiento del suelo para el desarrollo de vida de los pobladores.

Con el concepto de Derecho a la Ciudad, (Lefebvre, 1968) realiza una propuesta política para recuperar el protagonismo del hombre en la ciudad que el mismo ha construido; en este sentido, se pretende formular un escenario de reorganización del área de estudio que permita a sus habitantes contar con espacios que garanticen el desarrollo de un nivel de vida adecuado y que permitan la mejora continua de las condiciones de existencia; con esta premisa se reconocerá el área de estudio con el objetivo de clasificar el territorio, reconociendo, por un lado, sus características para el desarrollo de actividades que aprovechen el suelo y promuevan el desarrollo del sector, así como el potencial que pudiesen tener predios en que actualmente se encuentran vacíos, que forman parte de la infraestructura vial, o de áreas de protección de cualquier tipo.

En este trabajo, en la definición de vacíos, se incluirá el concepto acuñado por (Marc Augé, 1993), de “No-lugar” en la que se entiende que estos son los lugares que no tienen la suficiente trascendencia para considerarlos como tales; se planteará una estrategia para convertir estos vacíos (no-lugares) en espacios útiles, adaptados a un escenario pos-emergencia sanitaria, con suficiente importancia para relacionar a los habitantes del sector.

Esta propuesta se enmarca en la reflexión de Freire (2008) en la que manifiesta que “las ciudades están llenas de vacíos”; estos vacíos determinan la forma en la que la gente percibe la ciudad y su desarrollo, y que representan espacios que constituyen oportunidades de uso temporal que, comúnmente, se desaprovechan. Se estima pertinente aplicar el triple proceso propuesto por (Borja, 2008) es decir, en el ámbito cultural genera una red de apoyo al productor, en el aspecto social la organización de los comerciantes que necesitan la reactivación económica, y en el aspecto institucional llegar a una formalización de esta dinámica de comercialización para el desarrollo y legitimación de los derechos ciudadanos en la formulación de la Red de Ferias.

Metodología

La investigación inició con el análisis teórico para lo cual se realiza un estudio bibliográfico indagando conceptos, teorías y experiencias previas relacionados con las ferias itinerantes, el aprovechamiento de espacios residuales en las ciudades y movilidad sostenible, a continuación se evidencia la problemática y pertinencia de la investigación empleando encuestas a moradores de la zona de estudio y a comerciantes informales para estudiar sus dinámicas de compra y venta de productos, además de los problemas que tienen en el proceso (ver anexo 1), para exponer la problemática a nivel urbano se realiza trabajo de campo en el cual se evidencian los espacios que ocupan los vendedores informales, además se levantaron mapeos y fichas de observación de la situación actual de la red vial (ver anexo 2). Para determinar los predios que formarían parte de la red de ferias itinerantes se analizan los predios de propiedad municipal, los que no registran propietario y lotes baldíos sin cerramiento, de los cuales se descarta los predios de difícil acceso y se ponderan los demás como se puede ver en la tabla 1. Concluida la fase de levantamiento del estado actual y diagnóstico del sector se procede a definir estrategias replicables para implementar la red de ferias itinerantes, dentro de lo cual se diferencian estrategias a nivel urbano y estrategias a nivel de equipamientos a implantar en los predios disponibles, para comprobar la viabilidad de las estrategias, estas se aplican en el sector de estudio correspondiente a la Península de la ciudad de Ambato, a escala urbana se diseña el circuito de movilidad sostenible que integraría los equipamientos de la red y se proyecta un equipamiento de feria itinerante el cual es seleccionado en base a la ponderación realizada en la fase de diagnóstico. Al final se reflexiona sobre la factibilidad que tiene el implantar la red de ferias

itinerantes en la ciudad de Ambato y recomendaciones para la aplicabilidad de las estrategias que definió el estudio.

Resultados

Para analizar la problemática se realizaron encuestas y fichas de observación. En base a los resultados obtenidos a través de las encuestas se ha evidenciado que: 1) se han detectado tres modalidades de comercialización: ocupación de espacio público 50%, ocupación de espacios privados 33.3% y entrega a domicilio 16.7% (ver figura 1), dinámicas que ya se desarrollaban previamente, pero que se han vuelto permanentes o más frecuentes a partir de la pandemia del COVID-19; 2) el 100% de los comerciantes se abastecen de productos en el mercado Mayorista de la ciudad y el 83.3% los trasladan a la Península en transporte de alquiler; 3) el 70% de los consumidores encuestados se abastecen de productos de primera necesidad en supermercados, de los cuales el 60% se moviliza en automóviles particulares y el 15% ocupan transporte público como se puede ver en la figura 2, generando excesiva movilización para abastecerse de estos productos.

Figura 1

Resultado de encuesta a comerciantes en relación a dinámicas de comercialización

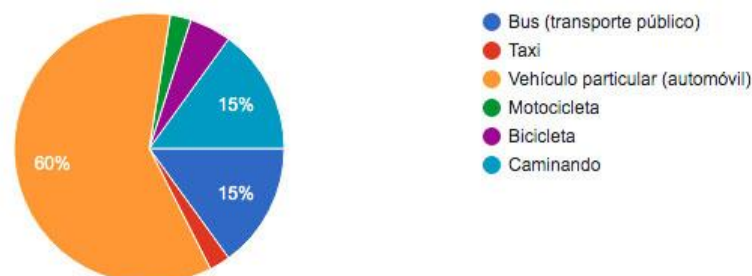
¿Cuál es la dinámica de comercialización bajo la cual vende sus productos?



Figura 2

Resultado de encuesta a comerciantes con relación a dinámicas de movilización

Seleccione el medio de movilización que emplea con mayor frecuencia para realizar sus compras:



En la zona de estudio, mediante fichas de observación y mapificaciones, se evidencia la existencia de la problemática generalizada en la ciudad que consiste en dar prioridad al vehículo en el uso y dotación de infraestructura pública, descuidando las necesidades de los peatones y de sistemas de movilidad alternativa. También se detectaron diferentes anchos de aceras, tramos que no presentan esta infraestructura, además de barreras arquitectónicas que dificultan la circulación inclusiva.

Para determinar la factibilidad del proyecto en la zona de estudio, como parte de la metodología de implementación del diseño urbano de red de ferias itinerantes, se consultó mediante encuestas, tanto a pobladores como a comerciantes, si estarían de acuerdo con la implementación del proyecto y dispuestos a participar en el mismo, resultando en un 87.5% de aceptación por parte de la población para que se implemente el proyecto, además el 77.5% de los encuestados están interesados en suministrarse en esta red y en comercios locales del sector. En cuanto a los comerciantes, el 66.7% estarían dispuestos a participar en la red de ferias itinerantes, el hecho de que el 83.3% vendan a diario sus productos permitirá que los espacios propuestos tengan uso permanente.

Para el diagnóstico urbano se realizaron mapificaciones y secciones de vías detectando que existe baja circulación interna en la península por la falta de infraestructura recreativa y comercial, que obliga a sus habitantes a viajar a otras zonas de la ciudad, por otro lado, esta baja circulación vehicular permite la propuesta de carriles de uso compartido entre vehículos, bicicletas y otros transportes alternativos además, se diferenciaron las vías colectoras, locales y el eje del poliducto (ver anexo 03) el cual presenta gran potencial para formar parte del circuito de movilidad sostenible de la red de ferias itinerantes. Para la implantación de los equipamientos de ferias itinerantes se registraron los predios que podían ser empleados para este fin, entre ellos, los lotes propiedad del GAD Municipalidad de Ambato, propiedades de dueños desconocidos y terrenos baldíos sin cerramiento, de los cuales se descartó a los predios de difícil accesibilidad y se ponderó los restantes para determinar la factibilidad de los mismos para formar parte del proyecto (ver tabla 1). La ponderación se realizó en base a los siguientes parámetros: 1) área del terreno en relación a si tiene espacio suficiente para la implementación del proyecto; 2) la forma, asignado una calificación más alta a los que tienen una configuración más regular; 3) el grado de vinculación al circuito que conectaría la red de ferias; 4) la distancia con otros equipamientos recreativos y de comercio, en este caso los que están a mayor distancia tienen mayor puntaje ya que el fin es proveer de infraestructura pública a las zonas con menor cobertura.

Tabla 1

Matriz de ponderación de predios para equipamientos de ferias itinerantes

Predio	Criterios de evaluación 1-3				
	Área	Forma	Vinculación a Circuito	Distancia de equipamientos	Total
P1	2	3	3	1	9
P2	2	2	2	2	8
P3	2	3	2	2	9
P4	1	2	2	3	8
P5	1	1	2	2	6
P6	2	3	2	2	9
P7	3	3	3	3	12
P8	1	1	2	3	7
P9	1	1	3	3	8

Propuesta de diseño urbano replicable de red de ferias itinerantes

Para que la propuesta sea replicable se definen estrategias a nivel urbano y a nivel puntual de los equipamientos.

Estrategias urbanas

- Circuito de movilidad sostenible, que permite conectar los espacios de ferias itinerantes además de generar infraestructura pública que priorice al peatón y propicie la movilidad alternativa que invite a los moradores a recorrer su barrio.

Figura 3

Esquema de movilidad sostenible



- Implementación de infraestructura verde que genere espacios de sombra y de recreación, para generar un recorrido confortable y atractivo para los moradores.

Figura 4

Esquema de infraestructura verde



- Implantar mobiliario urbano para el circuito que garantice espacio de descanso, sombra, iluminación y recolectores de basura, que sería espacios de estancia dentro del circuito.

Figura 5

Esquema de mobiliario urbano



- Definición de espacios para circulación peatonal, movilidad alternativa y circulación vehicular, definir los tramos exclusivos y compartidos.
- El circuito debe ofrecer accesibilidad universal que permita la circulación segura de todos los actores de la sociedad, incluidas personas con discapacidad.

Figura 6

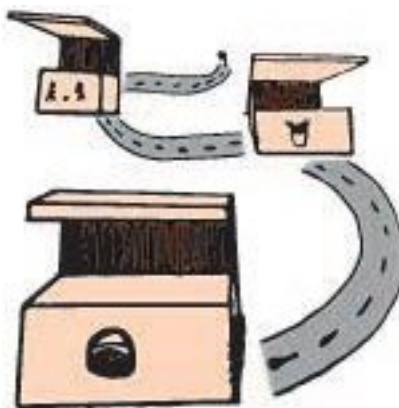
Esquema de accesibilidad inclusiva con rampas y piso podotáctil



- Marcar momentos que inviten a recorrer y generen variantes espaciales que respondan a los requerimientos de los transeúntes. Con esto se busca implementar de infraestructura diversificada que responda a las necesidades particulares de los habitantes con el fin de mantener actividad permanente en los espacios proyectados.

Figura 7

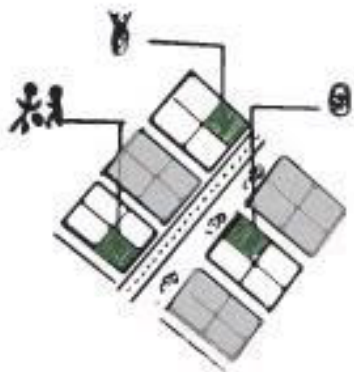
Esquema de diversificación de momentos en el recorrido



- Alternancia de actividades complementarias en predios definidos para la realización de ferias itinerantes, con el mismo fin que la estrategia anterior se deben generar usos compatibles a los espacios de comercialización temporal, de esta manera cuando no funcionan las ferias itinerantes existan actividades que mantengan el uso los espacios públicos y promuevan el recorrido del circuito.

Figura 8

Esquema de alternancia de actividades



Estrategias para equipamientos de ferias itinerantes

- Implantar las dos tipologías de espacios comerciales 1) espacios cubiertos abiertos, mediante mobiliario plegable, que permita el posicionamiento temporal de un puesto de comercialización, los que ocuparían estos espacios son los comerciantes informales actuales y los productores locales; 2) espacio de estacionamiento temporal de para uno o dos vehículos de comercio ambulante, destinado a los comerciantes que usan sus vehículos para comercializar sus productos.

Figura 9

Esquemas de espacios para comercialización temporal



- Establecer compatibilidad de usos complementarios a los espacios de comercialización para que los equipamientos presenten actividad constante, dentro de lo cual se determinan usos que sean pertinentes para el sector residencial en el cual trabajamos, definiendo así que se pueden implantar espacios para recreación pasiva (descanso, lectura, contemplación, juegos de mesa) y de recreación activa (juegos infantiles, gimnasio al aire libre, calistenia, circuitos de caminata, trote y de bicicletas) siempre y cuando se genera una circulación perimetral al área de comercialización que funcione como franja de amortiguamiento de usos, también se puede implementar equipamiento para deportes con pelota si se encuentran a una distancia mínima de 20 metros para evitar problemas por la dinámica propia del juego, que puede afectar a los usuarios del área de las ferias itinerantes.

- Al igual que a nivel urbano en los equipamientos se debe generar espacios de circulación y estancia que promuevan el uso de los mismos, además de dotar mobiliario, que provean de espacios de asiento, sombra, recreación activa o pasiva, además basureros y luminarias que faciliten la gestión y seguridad de los espacios.
- Se debe pensar los equipamientos como espacios inclusivos que dinamicen la interacción entre los diferentes actores de la sociedad.

Propuesta

Aplicando las estrategias en la zona de estudio se verificó la factibilidad de su replicabilidad e implementación en un contexto real de la ciudad de Ambato que presenta problemas de comercio informal, falta de equipamiento público y cuya población se ve obligada a trasladarse a centros de comercialización de la ciudad por la falta de oferta de productos en el sector.

A nivel urbano

A continuación se presentarán esquemas gráficos que explican la propuesta generada, en la cual se aplican las estrategias de la red.

Figura 10

Definición de circuito de movilidad sostenible, marcada con línea entrecortada roja



Figura 11

Ubicación de predios seleccionados para formar parte de los momentos de la red de ferias itinerantes.

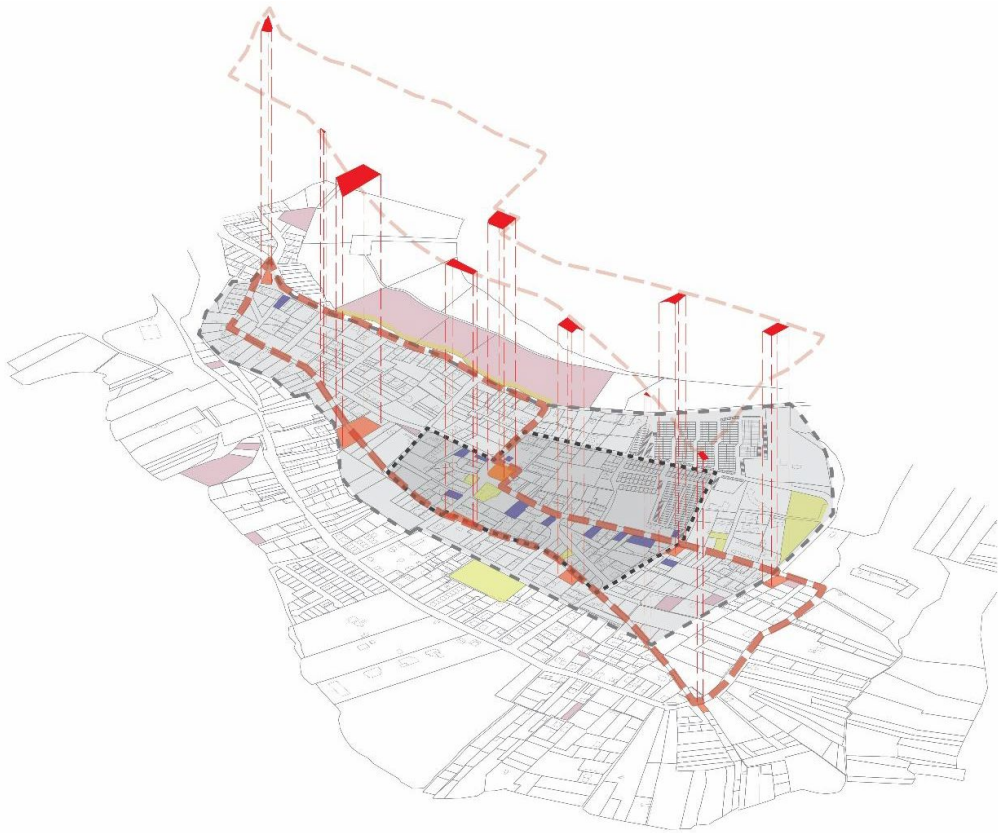


Figura 12

Planta de aplicación de las estrategias urbanas en un tramo del eje del poliducto.



Figura 13

Sección de aplicación de las estrategias urbanas en un tramo del eje del poliducto.

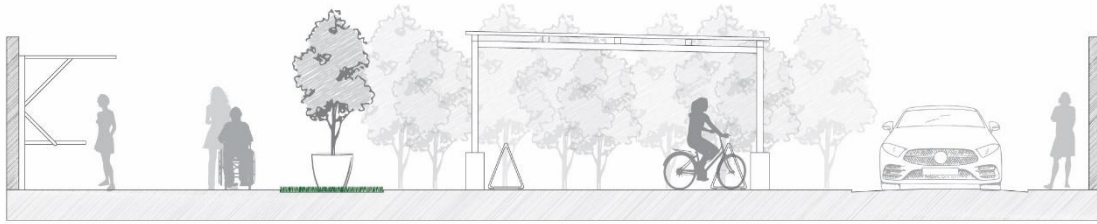


Figura 14

Perspectiva de aplicación de las estrategias urbanas en un tramo del eje del poliducto.

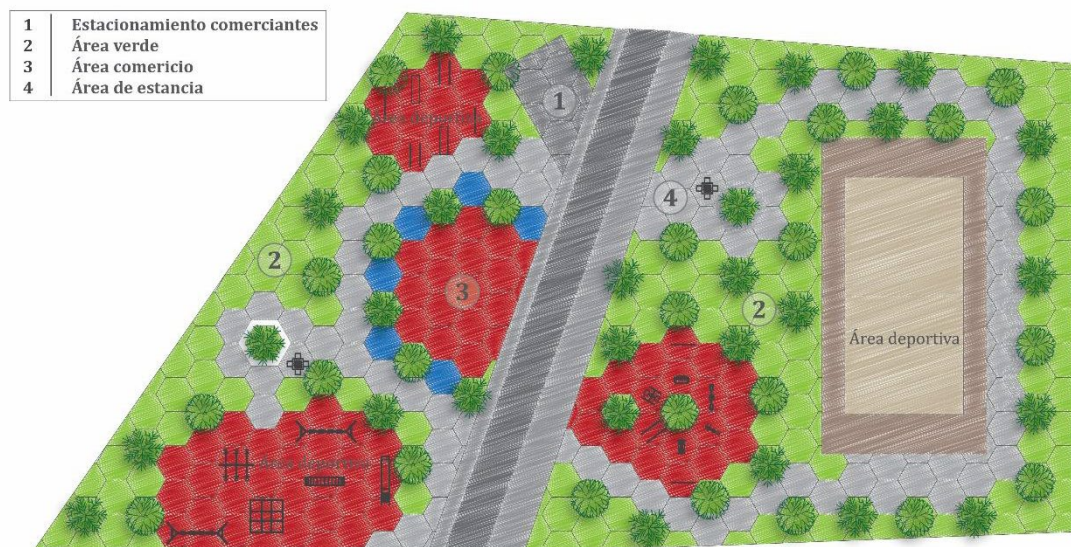


A nivel arquitectónico

En base a la ponderación realizada en la fase de diagnóstico (ver tabla 1) se interviene en el predio con mayor puntaje, siendo en el que se pueden aplicar todas las estrategias definidas y el que tendría un mayor impacto en la zona de intervención.

Figura 15

Planta de aplicación de las estrategias para equipamientos de ferias itinerantes



Como se puede apreciar en la figura 15 se implantaron los dos tipos de espacios de comercialización 1) mobiliario plegable para comercios temporales en el área de comercio y 2) parqueaderos para vehículos de comercialización, circundante a los mismos se ubicaron equipamientos de usos compatibles (juegos infantiles, calistenia y espacios de estancia) manteniendo una franja de amortiguamiento, a mayor distancia en este caso a 22 metros se ubicó una cancha deportiva de voleibol de manera que no interfiera con las otras actividades, de esta manera dotamos al barrio de zonas de comercialización para las ferias itinerantes y contribuimos a cubrir los requerimientos de equipamientos para recreación activa y pasiva de la comunidad.

Reflexiones finales

Una vez realizado el levantamiento de datos, formulación de propuesta se puede inferir que el barrio La Península, al igual que el resto de la ciudad de Ambato, es un lugar que tiene grandes oportunidades para resignificar los espacios vacíos que están desaprovechados, existe gran cantidad de espacio disponible que aún se pueden planificar.

El confinamiento a causa de la emergencia sanitaria ha generado el cambio de paradigma en cuanto al abastecimiento de primer orden, entendiendo que no es seguro ni eficiente el salir de nuestra zona inmediata de residencia para lograr un abastecimiento eficaz y principalmente minimizando el impacto de la movilidad, reduciendo está a una movilidad sostenible y de bajo impacto. Con esto la política pública de productos de primera necesidad debería tener un tratamiento especial, en el tema de diversificar el uso del suelo, para poder acercar a los productores con el consumidor final.

La creación de una estrategia pública que permita la adaptación de este tipo de comercio, que aporte en sentido cultural y de apoyo al productor, que comercialice su producto de manera directa; en el aspecto social, de organización y legalización de su implementación de manera pacífica y ordenada; de aspecto político institucional para formalizar esta modalidad de negocio, que sea una instancia institucionalizada, puesto que a nivel ciudad las intervenciones de carácter comercial de alimentos son muy aisladas, no se trata de saturar el mercado, sino de abordar de una manera más amplia el uso del suelo, diversificando el comercio y generando micro-centralidades activas.

La reactivación económica y potencialización de actividades comerciales con sus diversas adaptaciones debe ser considerada como una oportunidad para el desarrollo de éstas en bien de los pobladores, entendiendo esta oportunidad como posibilitante ante el déficit de empleo estable en medio de la crisis económica que el país afronta.

La generación de un circuito de movilidad caminable entre los planteamientos hace énfasis y es motivo de reflexión en cuanto a la sugerencia y promoción de actividad física y mejora de las condiciones de salud para los moradores de La Península.

Recomendaciones

Después del extenso análisis, recorrido y estudio del tema se recomienda la elaboración de una ponderación y levantamiento de información de campo, puesto que cada barrio tiene características y se configura de manera distinta, el carácter de replicabilidad se refiere a que deben cumplir con los espacios y modalidades establecidos pero adaptados a su realidad.

Al momento del levantamiento de datos respecto a las diversas dinámicas de comercialización, se recomienda realizar entrevistas y conversar con los comerciantes y partícipes, mediante esta técnica se puede obtener información valiosa respecto a su interés en la participación de este tipo de ferias itinerantes locales en el barrio.

Se recomienda generar bases de datos de productores directos presentes en el barrio, posibles emprendimientos, dicha información puede dar una idea del dinamismo que se

pueda generar en la feria itinerante del barrio de una manera más organizada y generación de una vida en comunidad. La reactivación económica es un tema que debe ser resuelto entre varias áreas del conocimiento y el dar esta diversidad de usos a los espacios “no lugares” en barrios de la ciudad de manera organizada es un aporte para dinamizar a la ciudad evitando aglomeraciones.

Para el desarrollo de este tipo de proyectos se recomienda mayor cantidad de tiempo, y la flexibilidad de las actividades planteadas para la consecución del proyecto, ya que en el desarrollo de este, se encuentran problemáticas más profundas que con su análisis se va extendiendo la investigación.

Bibliografía

- Freire, J. (11 de Junio de 2008). Obtenido de Juan Freire Blog: <https://juanfreire.com/vacos-urbanos-p/>
- Harvey, D. (05 de Octubre de 2008). Obtenido de sinpermiso: <https://www.sinpermiso.info/textos/el-derecho-a-la-ciudad>
- Mathivet, C. (Septiembre de 2009). Obtenido de diálogos, propuestas, historias para una ciudadanía mundial: <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>
- Stanchieri, M. (2013). *La trampa urbanística de los vacíos urbanos: casos etnográficos en Barcelona*. Obtenido de Acta Académica: <https://cdsa.aacademica.org/000-038/88>
- Universidad de Granada. Instituto de la Paz y los Conflictos. (2012). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. *Revista de paz y conflictos*, 184-196.