


Equipamiento urbano y centralidad urbana: El caso de la terminal terrestre sur de Ambato, Ecuador

Urban equipment and urban centrality: The case of the southern bus station of Ambato, Ecuador

Juan Lascano-Acosta 

Adrián Reyna-García 

Maestría en Arquitectura, mención en Proyectos Arquitectónicos y Urbanos, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Portoviejo, Ecuador.

aereyna@sangregorio.edu.ec

RESUMEN

El desarrollo urbano sostenible es clave en la planificación de las ciudades latinoamericanas. Los equipamientos urbanos son esenciales en la conformación de centralidades urbanas y en el desarrollo ordenado de las ciudades. Este artículo explora la relación entre el equipamiento urbano del Terminal Terrestre Sur de Ambato en Ecuador y su influencia en la conformación de una centralidad urbana en el sur de la ciudad. Se analiza críticamente el proyecto arquitectónico de la terminal, evaluando el uso del equipamiento, los cambios normativos y su relación con otros terminales en la ciudad. Además, se investiga el impacto del equipamiento urbano del Terminal Terrestre en el desarrollo urbano de la parroquia Huachi Grande en Ambato, considerando cambios en el uso de suelo, densidad poblacional y desarrollo de infraestructuras. Los hallazgos del estudio ofrecen pautas para una planificación arquitectónica más efectiva, promoviendo el desarrollo funcional y ordenado de la zona sur de Ambato.

ABSTRACT

Sustainable urban development is crucial in the planning of Latin American cities. Urban infrastructure is essential for shaping urban centralities and ensuring ordered city development. This article explores the relationship between the urban infrastructure of Ambato's Southern Bus Station in Ecuador and its influence on the formation of an urban centrality in the southern part of the city. The bus station's architectural project is critically analyzed, evaluating the use of the equipment, regulatory changes, and its connection to other bus stations in the city. Additionally, the impact of the bus station's urban infrastructure on the urban development of Ambato's Huachi Grande parish is investigated, considering changes in land use, population density, and infrastructure development. The study's findings offer guidelines for more effective architectural planning, promoting the functional and ordered development of southern Ambato.

PALABRAS CLAVE: Arquitectura, ciudad, espacio público, movilidad urbana, transporte urbano.

KEYWORDS: Architecture, city, public space, public transport, urban mobility.

FECHA DE RECEPCIÓN: 11/06/25 | **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 05/07/25

INTRODUCCIÓN

Históricamente se han desarrollado las centralidades urbanas en Latinoamérica, iniciando desde la colonización y consigo las ciudades coloniales, las cuales constaban de una plaza central y en su alrededor se ubicaban los edificios administrativos y religiosos, siendo equipamientos urbanos especializados y formando así una cohesión social cultural y económica (Deler, 2007). Las ciudades que nacieron en la época colonial guardan una cuadrícula inicial, pero en el desarrollo perimetral se denota la falta de planificación, se caracteriza por asentamientos humanos sin un orden.

Villavicencio (2021) nos dice que "Hoy en día varias ciudades latinoamericanas presentan una expansión urbana desequilibrada en la que se exhiben áreas con inequidad entre sus aspectos sociales y económicos, planteando así la necesidad de identificar los factores que lo han provocado". Una planificación urbana deficiente conduce a un desarrollo caótico, con edificaciones sin permiso, cambios de uso de suelo no zonificados y vialidades disfuncionales que provocan congestión. Las centralidades urbanas son dinámicas y se han recompuesto a lo largo del crecimiento de las ciudades latinoamericanas en el siglo XX, llevando a urbanistas a planificar nuevos espacios de centralidad para abordar diversas problemáticas (Beuf, 2012).

La incorporación de nuevas actividades e infraestructura, como los grandes centros comerciales, genera problemas en las centralidades existentes. Si bien estos centros pueden dar lugar a nuevas centralidades, al ser desarrollados por el sector privado, a menudo ignoran la visión de los planificadores urbanos, impactando negativamente el modo de vida de los ciudadanos y pudiendo estimular o estrangular el tejido urbano (Samada, 2022; Villavicencio, 2021 y Cuenya, 2011).

Todo proyecto urbano o rural sin una evaluación de impacto altera la geografía urbana, la rentabilidad del suelo, y los aspectos funcionales, físicos y espaciales, además de los mecanismos de gestión pública (Cuenya, 2011). La movilidad es fundamental en los proyectos arquitectónicos, fomentando el redescubrimiento de la ciudad a través de la integración de peatones, bicicletas y transporte público sostenible en un mismo espacio, lo que resulta de la planificación conjunta del transporte y la planificación urbana (Velásquez, 2015). La implementación de equipamientos urbanos especializados y la adaptación de su entorno inmediato, aunque sirven como puntos de convergencia social y económica, han incrementado la densidad poblacional y el flujo peatonal y vehicular, contribuyendo al caos urbano que afecta a la población, la ciudad y su vialidad.

Ecuador no es indiferente a las centralidades y a sus problemáticas, tenemos ejemplos de ciudades coloniales, pero en su desarrollo inmediato o zonas rurales que rodean a estas ciudades se muestra que los asentamientos solo se crean por la necesidad de vivir, sin tomar en cuenta sistemas viales ni infraestructura necesaria para la vida diaria. En el caso de la ciudad de Manta, Villavicencio (2021) analizó la incidencia de las principales centralidades urbanas en su crecimiento, destacando cómo estos equipamientos han contribuido a la estructuración y desarrollo de la ciudad. En la ciudad de Portoviejo, Mora (2021) identificó nuevas centralidades en la zona urbana, centrándose en el caso específico de la Centralidad ECU 911 y su impacto en el entorno urbano. Estos estudios resaltan la importancia de los equipamientos urbanos en la configuración de las ciudades y su influencia en la dinámica urbana.

También podemos tomar de referencia a la ciudad de Quito, en la cual el desarrollo de centralidades urbanas se convirtió en un elemento clave para coordinar y guiar diversas estrategias sectoriales que están orientadas a mejorar la movilidad y el transporte público, optimizar el uso del espacio público, elevar la calidad de vida en los barrios periféricos, controlar la expansión urbana y fomentar el crecimiento económico de la ciudad, convirtiéndose en elementos fundamentales para mejorar la calidad de vida de los habitantes (Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, innovar.uio, 2009). En el caso de la ciudad de Ambato ubicada en la provincia de Tungurahua – Ecuador y su Terminal Terrestre Sur (Ver Figura 1), se ve reflejada la influencia de esta infraestructura en el desarrollo urbano de la parroquia de Huachi

Grande y se vuelve un aspecto fundamental a considerar como parte de la dinámica urbana.

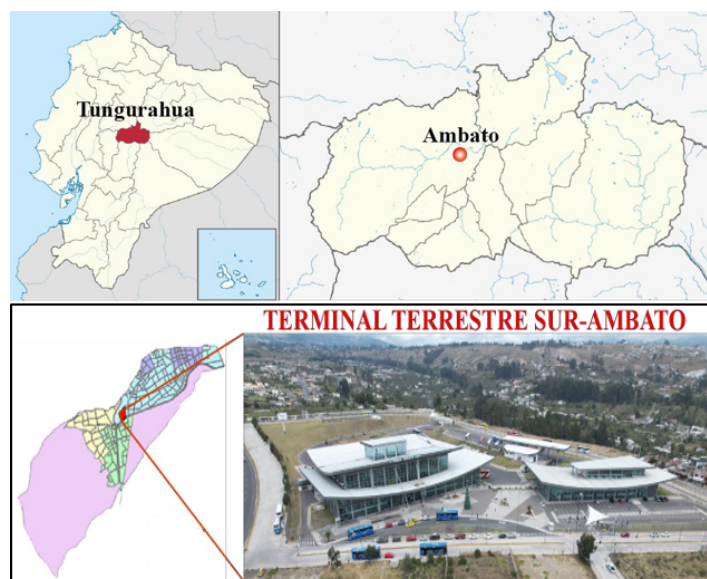


Figura 1. Localización del área de estudio.

Fuente: Elaborada por los autores

Ambato se está desarrollando en su zona Sur y se ha aplicado infraestructura urbana y equipamiento que consigo ha llevado a problemáticas que deben ser estudiadas. Actualmente se puede evidenciar que en la parroquia de Huachi Grande (zona sur de Ambato) han realizado obras para la dotación de alcantarillado, abastecimiento de agua potable, instalación de redes eléctricas y telefónicas, alumbrado público, mejoramiento del acceso vial, etc. Estos hechos han contribuido al crecimiento de la parroquia principalmente por la construcción del Paso Lateral Ambato (La Hora, 2002).

En este contexto, el presente estudio se enfoca en analizar la relación entre el equipamiento urbano del Terminal Terrestre Sur de Ambato en Ecuador y su influencia en la conformación de una centralidad urbana. Con esto se intenta comprender el impacto que genera en el desarrollo de la pieza urbana de la ciudad de Ambato, con el fin de generar premisas que aporten a un mejor entendimiento de la planificación arquitectónica en la zona.

METODOLOGÍA

La metodología bajo la cual se dirigió esta investigación es de tipo bibliográfica descriptiva y de campo. Para el análisis del Terminal terrestre y la generación de centralidad urbana en base a este equipamiento urbano se ha contemplado la interrogante: ¿Cómo se forma una centralidad urbana alrededor de un equipamiento urbano y que consecuencias trae consigo? Para conseguir información que responda a esta formulación se han utilizado mapas de la parroquia donde se ubica el equipamiento, los planos arquitectónicos del terminal y variables como el cambio de normativas en el sector con cada uno de los planes de ordenamiento territorial, el cambio de usos de suelos, cambios en la mancha urbana y comparación con el terminal existente.

Para este estudio, se recopiló información de fuentes diversas como libros, artículos científicos, comunicados de prensa y documentos municipales. La información de campo se obtuvo mediante fichas de observación, visitas, entrevistas y encuestas a sujetos específicos. Se analizaron mapas de la parroquia para comprender la ubicación del equipamiento, las centralidades existentes, vías de acceso e infraestructura urbana. Los planos arquitectónicos del terminal detallaron sus funciones, áreas, circulación y zonificaciones. Se estudiaron los cambios normativos desde la construcción hasta el funcionamiento del terminal, determinando su influencia en el entorno, incluyendo alteraciones en el uso

del suelo, densidad poblacional, Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) y Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS). Mapas y planes de ordenamiento territorial mostraron el impacto en la mancha urbana. Finalmente, la comparación con el terminal existente reveló las relaciones y roles de ambas infraestructuras. Para el análisis del funcionamiento, ubicación, alcance y categorización del terminal se utilizó la matriz de valoración de infraestructura y equipamiento de terminales terrestres de ciudades intermedias del Ecuador elaborado por Suárez y Vanegas (2021), esta matriz de valoración se ajusta a la dimensión pues Ambato es denominada una ciudad intermedia, con esta matriz valoraremos 4 puntos importantes para el análisis de un terminal:

- **Ciudad:** analizará la ubicación, conectividad urbana y área del > terreno donde se ha implantado el equipamiento urbano.
- **División urbana:** evaluará la conexión universal, el tejido > urbano y los sistemas naturales que rodean el terminal.
- **Construcción:** calificará los materiales constructivos, todas sus > características físicas, mantenimiento y duración.
- **Requerimientos funcionales:** categorizará el terminal según el > número de pasajeros y sus frecuencias diarias, evaluará si cumple > aspectos funcionales, seguridad, accesos, circulación, información > para una estadía placentera.

DESARROLLO

Contextualización del Proyecto Arquitectónico

En febrero de 2021, el Terminal Terrestre Sur de Ambato abrió sus puertas en Huachi Grande, una inversión municipal de 13 millones de dólares en 12.000 metros cuadrados. Esta moderna infraestructura, construida por el consorcio Atlas Ambato (con Pladeco S.A. al 95% de participación, 2017), cuenta con tres edificios, estructura vial y áreas verdes. Diseñado para manejar una demanda de 30.000 usuarios diarios, dispone de 21 espacios para buses en embarque, 10 en espera y 42 en estacionamiento permanente, con andenes independientes para facilitar el flujo (GAD Municipal de Ambato, 2023). El edificio de encomiendas ofrece 31 oficinas y 15 habitaciones para 28 conductores, además de estacionamiento para vehículos livianos. El edificio principal alberga 19 locales comerciales y 44 boleterías en la planta baja, y en la planta alta, 10 locales de comida con un patio de comidas para más de 300 personas, junto con el área administrativa.

Lamentablemente, el uso del terminal se ha visto afectado por intereses políticos y privados, resultando en una baja utilización. El terminal terrestre norte existente no respeta la ordenanza que establece una distribución del 60% de frecuencias para el sur y 40% para Ingahurco (La Hora, 2021). Esto ha provocado que solo el 85% de los 71 locales comerciales del nuevo terminal estén ocupados, con tres renuncias de arrendamiento debido a la competencia desleal del terminal obsoleto (Los Andes, 2021).

Ambato, una ciudad intermedia de 551.698 habitantes, ha sufrido terremotos que afectaron su trazado urbano. A lo largo del tiempo, se han implementado proyectos para mejorar la planificación, como la construcción del Paso Lateral de Ambato, un hito en su transformación vial y económica (La Hora, 2002). La relación entre equipamiento urbano y centralidad es crucial, y el impacto del Terminal Terrestre Sur en la configuración de una nueva centralidad en el sur de la ciudad es innegable, aunque su potencial aún no se ha materializado por completo. La construcción de la terminal ha generado cambios significativos en el entorno urbano, incluyendo un aumento en la densidad poblacional y un incremento en el flujo peatonal y vehicular (Ver Figura 2).



Figura 2. Vialidad entorno al Terminal Terrestre Sur de Ambato.

Fuente: Google Earth 2024

La Plaza central de Huachi Grande, rodeada de equipamientos religiosos, administrativos, de seguridad y comerciales, ha sido la centralidad original y motor de desarrollo urbano. No obstante, la parroquia mantiene un carácter mayormente agrícola. La construcción del nuevo terminal terrestre en terrenos agrícolas forzó un cambio normativo para favorecer su desarrollo, creando una nueva centralidad con el consecuente aumento de construcciones y vías secundarias. Esta implantación evidencia la necesidad de un análisis que brinde a los ciudadanos herramientas para un desarrollo urbano, social y económico ordenado. Sin embargo, la Terminal Terrestre Sur no ha estado exenta de conflictos; comerciantes han cerrado locales en protesta, evidenciando tensiones en su gestión (Los Andes, 2021). En Ambato, este terminal, junto a proyectos como el Paso Lateral, ha impulsado la expansión urbana hacia el sur (La Hora, 2021).

Comparación de normativas

El terminal terrestre sur de Ambato fue inaugurado en el año 2021 estando vigente el Plan de Ordenamiento Territorial POT-2020 el cual establecía a Huachi Grande como una parroquia urbana-rural y asignaba un uso de suelo con respecto a la plaza central de Huachi Grande como punto central; donde se implantó el terminal era denominada una zona de uso de suelo destinada a viviendas de baja densidad con una altura máxima de 9 m o 3 pisos y un COS de 45% y en marzo del 2022 entró en vigencia el nuevo PUGS 2033 que estableció cambios significativos alrededor del terminal terrestre sur aumentando el número de pisos permitidos para construir a 4 pisos o 12 m de altura y un COS del 55%, así también se cambió el uso de suelo asignándole un uso de suelo destinado a equipamientos, donde es permitido la implantación de edificaciones destinadas al comercio como hotelería, salud, oficinas, supermercados y más servicios a los ciudadanos, aumentando la densidad poblacional permitida. Se puede denotar que la marcha urbana de la parroquia no se vio ampliada, pero si hubo cambios en la ya existente permitiendo el aumento de la densidad poblacional, el COS y el número de pisos o altura.

Descripción del proyecto y análisis funcional

El terminal terrestre sur ubicado en Ambato en la parroquia de Huachi Grande, comprende de 1.2 has de terreno en el cual se implantan 3 edificaciones, el edificio principal es para uso y embarque de pasajeros, el segundo edificio está destinado al envío y recibimiento de encomiendas y la tercera edificación destinada al control y mantenimiento de los buses (Ver Fig. 3). El edificio principal en su planta baja posee un hall de ingreso de triple altura el cual conecta con la isla de información y las 32 boleterías donde los pasajeros pueden adquirir sus tickets de viaje, cuenta también con varios locales comerciales, baños para hombres y mujeres, sala de espera y el control de embarque (Ver Figura 4).

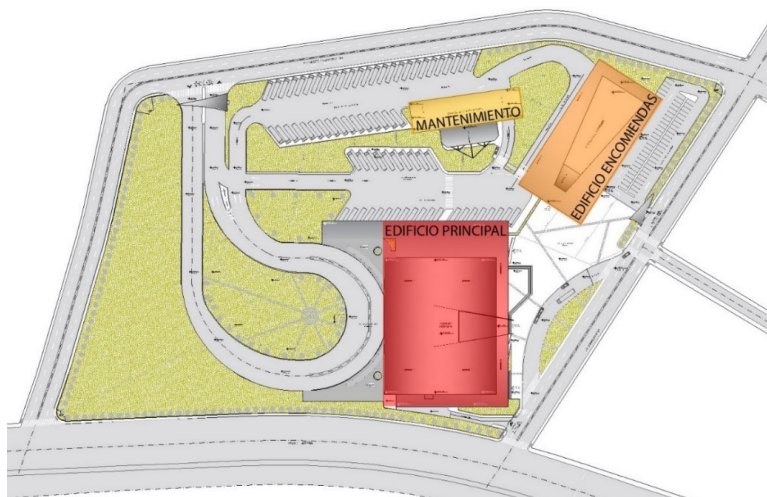


Figura 3. Implantación de los bloques del terminal terrestre sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

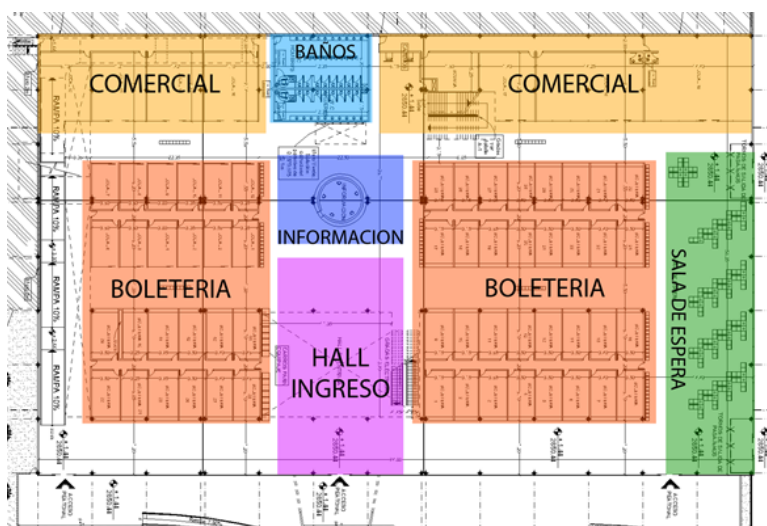


Figura 4. Zonificación de planta baja, edificio principal del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

En la planta alta del edificio se ubica el área administrativa con la oficina de gerencia, secretaria, contabilidad y archivo, sala de conferencias y capacitaciones, sala de espera, un punto de control médico, sala de monitoreo y data center, baños de hombres y mujeres, islas para ventas, isla de información, locales comerciales para la venta de alimentos y un patio de comidas (Ver Figura 5).

En la planta baja de la segunda edificación se ubican 31 oficinas para la entrega y envío de encomienda, bodega, recepción y baños de hombres y mujeres, y en su planta alta cuenta con una cocina-bar con alacena, comedor, sala de estar, baños para hombres y mujeres, 11 dormitorios con capacidad para 27 camas, baño y closet para cada dormitorio (Ver Figura 6 y Figura 7).

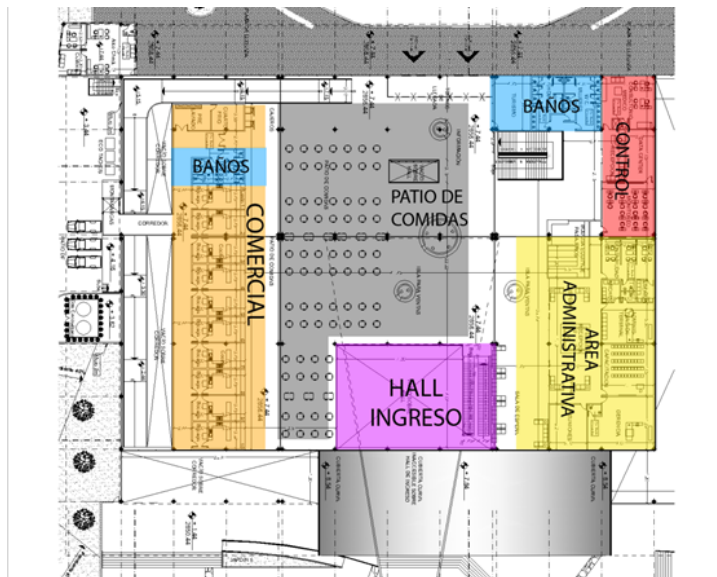


Figura 5. Zonificación de planta alta, edificio principal del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores



Figura 6. Zonificación de planta baja, segundo edificio del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

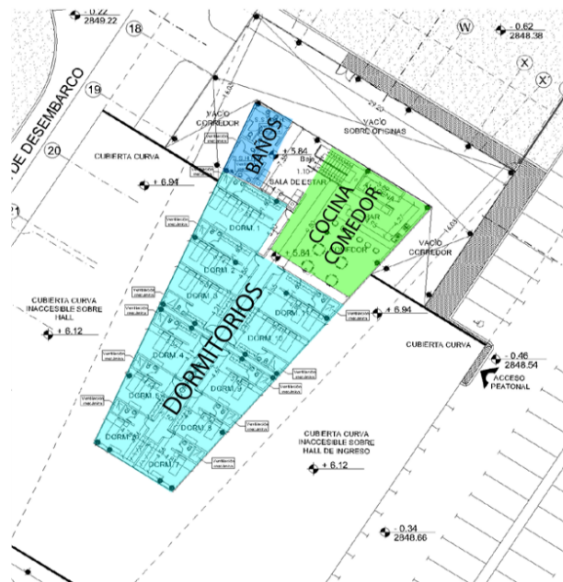


Figura 7. Zonificación de planta alta, segundo edificio del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

En el edificio principal las zonas se conectan mediante circulaciones horizontales comprendidas de pasillos amplios para alto tránsito y la conexión de los pisos mediante escaleras eléctricas, escaleras, y una rampa con 10% de inclinación y una longitud de 49 metros. En el edificio secundario las oficinas de encomiendas se conectan mediante circulación horizontal comprendida de corredores y entre pisos mediante una circulación vertical única de escaleras (Ver Figura 8 y Figura 9).

Con la aplicación de la matriz valorativa de Suárez y Vanegas (2021) sobre la infraestructura y equipamiento de Terminales Terrestres de ciudades intermedias del Ecuador, se dio como resultado que el terminal terrestre en la categoría Ciudad al estar ubicado en la periferia en una parroquia urbano - rural, tener acceso por vías secundarias y terciarias, y estar en la jerarquía T5 por tener un área de terreno superior a 34.673 m², nos da como resultado un 15% a favor de su planificación, en la categoría de Divisiones urbanas tenemos un 23.40% debido al lugar donde se emplaza, vegetación, accesibilidad y movilidad, en la categoría construcción tenemos un 24.76% debido a su sistema, materiales y detalles constructivos y en la categoría de requerimientos funcionales tenemos un 16.85% el cual valora las áreas del terminal terrestre, sumando un total de 80.01% dando como resultado un eficiente diseño, implantación y desarrollo del proyecto, así como su funcionalidad y desempeño.

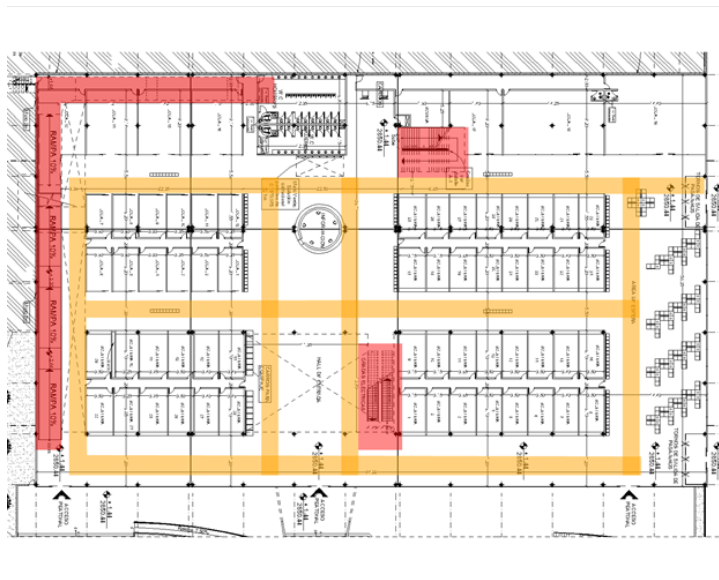


Figura 8. Circulación planta baja, edificio principal del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

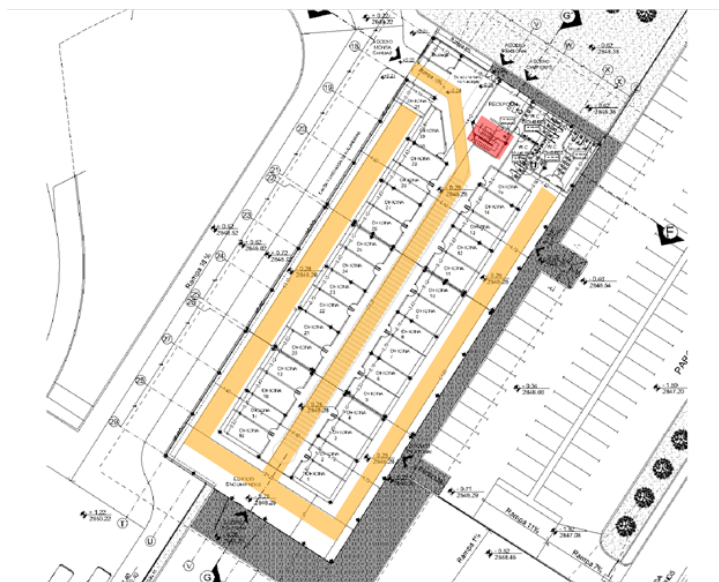


Figura 9. Circulación planta baja, segundo edificio del terminal sur de Ambato.

Fuente: Elaborada por los autores

Entrevistas

La de Huachi Grande en Ambato, Ecuador, ha experimentado una transformación significativa en la última década, impulsada por el crecimiento del comercio y la expansión urbana alrededor de su plaza central y, más recientemente, la Terminal Terrestre Sur. Entrevistas con autoridades, representantes municipales y residentes de larga data revelan que este crecimiento ha traído consecuencias tanto positivas como negativas.

Impacto del Crecimiento Poblacional y la Terminal Terrestre: Con más de 16,000 habitantes, el crecimiento poblacional ha impulsado la construcción de viviendas, comercios e industrias, atrayendo incluso a extranjeros. Los ciudadanos valoran la cercanía a servicios, la mejora en la calidad de vida, el incremento económico y del valor de las propiedades, y la apertura de nuevas vías que optimizan la movilidad. Sin embargo, persisten desafíos significativos. La infraestructura urbana es obsoleta: los

sistemas de agua potable, alcantarillado y drenaje pluvial son insuficientes, causando cortes e inundaciones. La agricultura local se ve afectada por el cambio de uso del suelo y preocupa el aumento de la inseguridad.

La Terminal Terrestre Sur ha concentrado el desarrollo constructivo a su alrededor, pero la infraestructura vial es insuficiente. Se percibe que esta nueva centralidad fue priorizada ineficientemente, descuidando la infraestructura existente cerca de la plaza central. A pesar de ello, usuarios de la terminal elogian sus servicios modernos y rápidos, reconociendo su potencial de crecimiento. No obstante, su operación se limita al 30-40% debido a intereses políticos y privados, lo que se refleja en locales vacíos por la baja afluencia.

Desafíos Presupuestarios y Burocracia: Las autoridades del GAD parroquial de Huachi Grande, con solo diez meses en el cargo (a marzo de 2024), indican que los recursos son extremadamente limitados (\$170,000 para el año) frente a las necesidades de una población tan grande. Este presupuesto solo alcanzará para reemplazar tuberías de agua potable obsoletas, lo que significa que proyectos esenciales como vialidad, alcantarillado y áreas verdes se aplazarán indefinidamente, obstaculizando el desarrollo de la parroquia. La burocracia agrava la situación, dificultando la ejecución de obras.

A pesar de las limitaciones, se prevé la construcción de la "bahía de Ambato" con inversión privada. Además, representantes del GAD Ambato han iniciado un proceso de socialización para una reforma de ordenanzas en Huachi Grande, con el objetivo de aumentar el presupuesto parroquial y trabajar conjuntamente para el desarrollo integral de la terminal terrestre.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En el estudio realizado por Franco y Zabala (2012) se resalta la importancia de los equipamientos urbanos en la estructuración de la ciudad indicando que el desarrollo de nuevos e importantes equipamientos, sumado al mejoramiento de infraestructuras existentes, permite disminuir una "deuda social" acumulada y que aun así quedan muchos retos en el camino hacia el fortalecimiento de los procesos de inclusión social y para lograr el funcionamiento óptimo de estos espacios en su relación con el entorno, así también lo señalan Franco-Muñoz y Carrillo-Arredondo (2022).

En el caso de la ciudad de Puebla, México, Rasgado (2015) enfatiza que uno de los principios de planeación y diseño urbano que han fundamentado buenas prácticas para el correcto funcionamiento de las centralidades radica en utilizar las áreas verdes situadas en camellones, espacios remanentes y zonas de donación de grandes proyectos inmobiliarios, con el fin de conectar los diferentes modos de transporte y las centralidades de menor jerarquía como subcentros urbanos y/o centros de barrios y lamentablemente estas estrategias no se ven reflejadas en la ciudad de Ambato.

Actualmente se han realizado estudios acerca de la evolución urbana en el Ecuador, los que han aportado conocimientos sobre el desarrollo económico, social y cultural de las ciudades del país, razón por la que urbanistas se han ocupado del estudio de todos los factores geográficos, sociales, políticos y económicos que han dado forma a la ciudad (Samada, 2018).

Este estudio confirma la estrecha relación entre el Terminal Terrestre Sur de Ambato y la conformación de una centralidad urbana. La implementación del terminal ha provocado cambios significativos: un aumento de la densidad poblacional, nuevas construcciones, alteraciones en el uso del suelo e incluso el desplazamiento de la centralidad existente en Huachi Grande. Estos resultados concuerdan con la literatura sobre el impacto de los equipamientos urbanos en el desarrollo de las ciudades. La investigación se alinea con estudios previos, como el de Villavicencio (2021) en Manta, que analizó cómo las principales centralidades urbanas contribuyen al crecimiento y estructuración de la ciudad. A pesar de las diferencias contextuales, ambos estudios subrayan la relevancia de los equipamientos urbanos en la configuración y dinámica urbana.

En síntesis, los hallazgos son válidos y consistentes con la literatura existente, abriendo nuevas vías para investigar la gestión y el impacto de estos equipamientos en la calidad de vida ciudadana. La comparación con estudios similares refuerza su importancia en la configuración urbana y destaca la necesidad de estas investigaciones para una planificación arquitectónica y urbana eficiente.

CONCLUSIONES

La planificación urbana deficiente genera crecimiento caótico, afectando la calidad de vida y funcionalidad de las ciudades. La implementación de equipamientos urbanos como la Terminal Terrestre Sur de Ambato impacta significativamente el desarrollo, alterando la densidad poblacional, el flujo y la configuración de centralidades urbanas.

Es crucial una planificación urbana integral que aborde movilidad, uso de suelo, infraestructura y equipamientos para evitar problemas como congestión y falta de servicios. Los cambios normativos requieren adaptación y socialización con los habitantes. La gestión eficiente de equipamientos como la Terminal Terrestre Sur es clave para superar desafíos como la baja utilización y asegurar su contribución al desarrollo.

Para mejorar la planificación en el sur de Ambato, es imperativo atender las carencias de infraestructura debido al aumento de la demanda por la Terminal. La planificación arquitectónica de terminales debe priorizar funcionalidad y accesibilidad, involucrando a la comunidad. Finalmente, integrar principios de sostenibilidad (eficiencia energética, gestión de residuos, movilidad sostenible) y mejorar la conectividad con transporte público, ciclovías y caminos peatonales son esenciales para un desarrollo ordenado y funcional.

BIBLIOGRAFÍA

- Beuf, A. (mayo, 2012). Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX [Presentación de paper]. XII Coloquio Internacional de Geocrítica, independencias y construcción de estados nacionales: poder, territorialización y socialización, siglos XIX-XX, Bogotá, Colombia. <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-A-Beuf.pdf>
- Cuenya, B. (2011). Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. *Cadernos Metrópole*, 13(25), pp. 185-212. <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5987>
- Deler, J. (2007). Ecuador, del espacio al estado nacional (Segunda). Corporación Editora Nacional.
- Diario La Hora. (2002). Paso lateral de Ambato propende a la expansión urbana. [En línea]. Disponible en: <https://www.lahora.com.ec/secciones/paso-lateral-de-ambato-propende-a-la-expansi-n-urbana/>
- Diario La Hora. (2021). Comerciantes de la Terminal Sur cierran locales como protesta. [En línea]. Disponible en: <https://www.lahora.com.ec/tungurahua/comerciantes-de-la-terminal-sur-cierran-locales-como-protesta/>
- Diario Los Andes. (2021). Nuevo terminal terrestre de Ambato con frecuencias para todo el país. [En línea]. Disponible en: <https://www.diariolosandes.com.ec/nuevo-terminal-terrestre-de-ambato-con-frecuencias-para-todo-el-pais/>
- Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, innovar.uio. (2009). Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito. Una estrategia de desarrollo urbano para el DMQ. Ediciones TRAMA.
- Franco-Muñoz, R., & Carrillo-Arredondo, A. A. (2022). La estructura del equipamiento urbano en los desarrollos habitacionales. *Labor E Engenho*, 16(00), e022011. <https://doi.org/10.20396/labore.v16i00.8670476>
- Franco, Á., y Zabala, S. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de

ciudad y ciudadanía. DEARQ, 11 (1), pp.10-21. <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/dearq/article/view/3169>

GAD Municipal de Ambato. (2023). GAD Municipalidad de Ambato entrega la terminal terrestre más moderna del país. <https://ambato.gob.ec/municipalidad-ahorro-900-mil-dolares-en-terminal-terrestre-mas-moderna-del-pais/#:~:text=La%20Terminal%20Terrestre%20Sur%20es,Banco%20de%20Desarrollo%20del%20Ecuador>.

Mora, P. (2021). Nuevas centralidades en la zona urbana del cantón Portoviejo. Caso: Centralidad ECU 911. [Tesis de maestría]. Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Pladeco. (2017). Terminal terrestre de Ambato – Descripción del proyecto. <https://www.pladeco.com/projects/terminal-terrestre-ambato>

Rasgados, Y. (2015). Movilidad de las nuevas centralidades. Zona Metropolitana de Puebla. Revista Rúbricas, (4), pp. 16-21. <https://repositorio.iberopuebla.mx/handle/20.500.11777/704>

Samada, Y. (2018). Pérdida de las funciones de centralidad en la ciudad de Manta del Ecuador. Mikarimin. Revista Científica Multidisciplinaria, 4(1), pp. 137-146. <http://45.238.216.13/ojs/index.php/mikarimin/article/view/1249/467>

Samada, Y. (2022). Concepción de las centralidades urbanas en la ciudad de Manta, Ecuador: piezas claves en el desarrollo urbano. Revista Científica Multidisciplinaria, 8(3), pp. 117-132. <https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/mikarimin/article/view/2883/2240>

Suarez, C. Vanegas, A. (2021). Matriz de valoración de infraestructura y equipamiento de Terminales terrestres de ciudades intermedias del Ecuador: ciudad de estudio Quevedo. Arquitecto, (17), pp.103–112. <https://doi.org/10.30972/arq.0174990>

Velásquez, C. (2015). Espacio Público y Movilidad Urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). [Tesis doctoral]. Universidad de Barcelona.

Villavicencio, W. (2021). Incidencia en las principales centralidades urbanas en el crecimiento de la ciudad de Manta. [Tesis de maestría]. Universidad San Gregorio de Portoviejo.