

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI**



**FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO**

**TEMA:**

**“PROYECTO DE RECUPERACION URBANA-TURISTICA DEL MALECON  
Y PLAYA SAN LORENZO DEL CANTON SALINAS.”**

**ELABORADO POR:**

**NATASHA ESTEFANIA VERA MUÑOZ**

**DIRECTOR:**

**ARQ. JUAN SOLANO MACHUCA**

**ASESORES:**

**ARQ. JORGE PAZ ZAMBRANO**

**ING. JUAN CARLOS QUIÑÓNEZ**

**ING. GUSTAVO VERA BARREIRO**

**MANTA- MANABI - ECUADOR**

**NOVIEMBRE-2014**

## **CERTIFICACION DEL TUTOR**

Yo, **ARQ. JUAN SOLANO MACHUCA**, en mi calidad de director del proyecto de titulación denominado, **“PROYECTO DE RECUPERACION URBANA-TURISTICA DEL MALECON Y PLAYA SAN LORENZO DEL CANTON SALINAS”** realizado por **VERA MUÑOZ NATASHA ESTEFANIA**, certifico que:

El presente trabajo final del egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí cumple con los exigencias determinados por la universidad y la Facultad por lo tanto considero aceptado para su manifestación y revisión por parte del tribunal designado para el efecto.

---

Arq. Juan Solano M.  
**DIRECTOR DEL PROYECTO**

## DECLARACION DE AUTORIA

Yo, **Natasha Estefanía Vera Muñoz**, portadora de C.I. 131284664-3 egresada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, DECLARO que:

El contenido del presente trabajo de titulación es producto de mi esfuerzo, constancia, dedicación y aporte personal de análisis de teorías y citas en el mismo, por lo cual pongo en manifiesto que ante cualquier notificación de plagio o falta de fuente original, asumo la responsabilidad que la ley señala para el efecto.

---

Egda. Natasha Vera Muñoz

C.I. 131284664-3

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo lo dedico a todas las personas que a lo largo de mi carrera, han estado presentes y me han alentado a seguir adelante, en especial a mis padres Gustavo y Mónica, mis abuelos Eloy y Georgina, mi hermana Paola, a mi esposo Jorge, y con mucho amor a Gustavo Eduardo, mi hijo.

**NATASHA VERA**

## **AGRADECIMIENTO**

Gratifico a Dios por ser mi guía, por darme la vida y una familia maravillosa.

A mis Padres, a mis abuelos y a mi esposo, por haberme dado ánimos para seguir adelante hacia mi meta.

Agradezco a mis maestros, líderes de la enseñanza, y a quienes admiro como profesionales, a mis compañeros y compañeras con quienes he compartido amenos momentos y he aprendido mucho de ellos a lo largo de la carrera.

A todos ellos GRACIAS!

**NATASHA VERA**

## Contenido

CERTIFICACION DEL TUTOR .....	ii
DECLARACION DE AUTORIA .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
8. RESUMEN .....	ix
9. ANTECEDENTES: .....	x
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: .....	xi
10.1. MARCO CONTEXTUAL DEL PROBLEMA .....	xi
CONTEXTO MACRO .....	xii
CONTEXTO MESO .....	xiii
CONTEXTO MICRO.....	xiii
10.1.1.- SITUACION ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA .....	xiv
10.1.2. JUSTIFICACION DEL PROBLEMA .....	xv
10.1.2.1 JUSTIFICACION SOCIAL .....	xv
10.1.2.2 JUSTIFICACION URBANA-ARQUITECTONICA-AMBIENTAL.....	xv
10.1.2.3 JUSTIFICACION ACADEMICA.....	xvi
10.2. FORMULACION DEL PROBLEMA.....	xvi
10.2.1. DEFINICION DEL PROBLEMA .....	xvi
10.2.1.2 Problema Central .....	xviii
10.2.1.2.1 Sub problemas.....	xviii
10.2.3 Formulación de pregunta clave.....	xviii
10.3. Definición del Objeto de Estudio.....	xviii
10.4. Campo de Acción de la Investigación.....	xix
10.5.- OBJETIVOS.....	xix
10.6.1 Variable independiente.- Recuperación del Malecón y la Playa.....	xix
10.6.2Variable dependiente.- Sobreocupación del espacio publico.....	xix
10.7 Operacionalización de las Variables.....	xx
10.8.1.- Formulación de Hipótesis .....	xxi
10.8.1.1 – Hipótesis general.....	xxi

10.9 Tareas científicas desarrolladas .....	xxi
10.10.- Diseño de la Investigación.....	xxii
10.10.1. Fases del Estudio. Métodos teóricos, empíricos y técnicas utilizadas .....	xxii
10.10.2.- Población y muestra.....	xxiii
10.10.3 Resultados esperados. ....	xxiv
10.10.4 Novedad científica.....	xxiv
MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION.....	xxv
11.1 MARCO ANTROPOLOGICO .....	xxv
11.2. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL. ....	26
11.2.1 EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES Y LA URBANIZACIÓN .....	26
11.2.2 MODELO DE CIUDADES .....	28
11.2.3 LA CIUDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO.....	30
11.2.3.1 Espacios Públicos Flexibles.....	32
11.2.4 ORDENAMIENTO URBANO Y OCUPACION DEL SUELO.....	38
11.2.5 USOS DE SUELO Y DENSIDAD .....	40
11.2.6. LA CIUDAD Y SU EXPANSION HACIA EL FRENTE MARÍTIMO. (Texido, Alberto Arq.)....	43
11.2. 7 PAISAJE URBANO .....	44
11.2.8 RECURSO COSTERO .....	47
11.2.9 PLAYAS URBANAS.....	48
11.2.9.1. TURISMO Y AMBIENTE .....	51
11.2 MARCO CONCEPTUAL .....	52
11.4 MARCO DE REPERTORIO.- .....	68
12. DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACION .....	71
12.1. DELIMITACION ESPACIAL.....	71
12.1.2 Área Específica de Planificación y de Influencia Inmediata .....	72
12.2. DELIMITACION TEMPORAL DEL AREA DE ESTUDIO.....	73
12.3. INFORMACION BASICA.....	77
12.3 ASPECTOS SOCIO-ECONOMICOS.....	80
12..1 CARACTERIZACION SOCIO-ECONOMICA DE LA POBLACION.-.....	80
12.3.2. POBLACION RESIDENTE Y POBLACION FLOTANTE DEL SECTOR DE ESTUDIO .....	80
12.4. TABULACION DE LA INFORMACION .....	81
12.4.1 DISTRIBUCION GEOGRAFICA: .....	81
12.4.2. DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR EDADES.- .....	82

12.4.3. LUGAR DE PROCEDENCIA Y TIEMPO DE RESIDENCIA.-.....	83
12.4.4 CONDICIONES DE VIDA DE LA POBLACION.- .....	84
12.4.4.6 PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR.- .....	87
12.4.5 ASPECTOS FISICOS-AMBIENTALES.....	88
12.4.5.1 TOPOGRAFIA .....	88
12.4.5.1.1 TOPOGRAFIA DEL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL AREA DE ESTUDIO. (Ver PLANO #1) .....	88
12.4.5.2 ZONAS DE RIESGO DEL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL AREA DE ESTUDIO.- (Ver Plano #2) .....	88
12.4.5.2.1 RIESGO EN CASO DE INUNDACION (Ver Plano # 3).....	89
12.4.5.3 USO DE SUELO EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) SECTOR DE ESTUDIO.- .....	90
12.4.5.8 DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS BASICOS (ver planos 9 y 10).....	98
12.4.6.1 ANALISIS DE LAS VIAS.- .....	100
12.4.6.2 CLASIFICACION DE VIAS EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P): .....	101
TIPOS DE RODADURA Y EL ESTADO DE SUS VIAS EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL SECTOR DE ESTUDIO. (Ver Plano #11) .....	102
12.7 Comprobación de hipótesis.....	112
13.1.2 Aspectos formales .....	113
13.1.3 Aspectos Técnicos .....	115
13.1.4 Aspectos Ambientales .....	115
13.3 Planes, programas, estrategias, proyectos y acciones .....	116
13.4 Lógica de implantación de la propuesta.....	117
13.5. Capacidad de la propuesta .....	117
13.6 REQUERIMIENTOS NORMATIVOS .....	118
13.7 PRE FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA.....	124
13.7.1 Viabilidad técnica .....	124
13.7.2 Viabilidad económica.....	124
13.7.3. Viabilidad ambiental.....	124
14. CONCLUSIONES .....	125
15. RECOMENDACIONES .....	126
BIBLIOGRAFIA.....	127



## 8. RESUMEN

Esta investigación busca solucionar el déficit de espacio público y la sobreocupación del suelo urbano. La playa y el malecón, como espacios públicos se encuentran amurallados por edificios de gran altura que obstaculizan el paisaje; se ha reducido el ancho de playa, dificultando la estadía de los visitantes, quienes de una u otra forma toman posesión del malecón en épocas de feriados.

**El objeto de estudio** es la fundamentación evidenciada de la recuperación urbana y turística de un malecón en base a estudios de diseño definitivo y de impacto ambiental para el recobro del ancho de playa, concluyendo en un dragado hidráulico, el cual sería el más factible y sustentable.

El presente análisis se demostró en el campo investigativo del **Urbanismo**, el mismo que conlleva a planificar el ordenamiento y la estructuración del espacio urbano, el cual logra un valor social y económico, y son hechos para la complacencia a las necesidades de las personas, suscitando ideas nuevas, nuevos conocimientos.

**El objetivo es** diseñar espacios públicos frente al mar, áreas de esparcimiento, cultura y deporte para todas las edades, espacios que satisfagan las necesidades de quienes habitan y visitan Salinas.

**La novedad científica** de este diseño se realizara en base a un estudio de Dragado Hidráulico y geo estructuras, método jamás visto en nuestro medio el cual permitirá ganar el espacio perdido de playa para la proyección de espacios de esparcimiento al aire libre (malecón), objetivo que se espera determinar en este análisis.

**Palabras claves:** Sobreocupación del suelo, Dragado Hidráulico, Espacios públicos, Playa, Malecón.

## **9. ANTECEDENTES:**

Salinas se inicia como balneario exclusivo a inicios del siglo XX, siendo las fuentes petrolíferas peninsulares del ferrocarril Guayaquil-Quito en 1908, con el que se nutrió este importante medio de transporte y comunicación, induciendo incluso a construir en años posteriores el ferrocarril Guayaquil-Salinas que por mucho tiempo constituyó un valioso aporte al turismo y progreso peninsular.

A partir de los años 40s, con el asentamiento de la base militar norteamericana en Chipipe, la construcción del Yacht Club y en los 70s la construcción masiva de edificios en altura, se impulsó el asentamiento de capitales y por ende el crecimiento acelerado de la ciudad.

Las potencialidades de este lugar posiblemente se hayan gestado en el pasado y es importante emplear ese impulso para luego proyectar el futuro; además de relevar los sitios, hechos y procesos de importancia histórica como una manera de expandir las actividades del Cantón. (Ab. Paul Borbor, 2012)

A pesar de que Salinas es considerado uno de los mejores Balnearios de la costa azul del país, su desarrollo turístico y urbano se ha dado de forma desordenada paralelamente al flujo de visitantes, la oferta turística se incrementó, sin embargo una gran cantidad de ellas no reflejan la esencial cultura turística de atención al cliente

Los productos turísticos que ofrece Salinas son diversos, pero lastimosamente el turismo de sol y playa se ha resumido a los sectores del Malecón principal de Salinas y Chipipe, dejando un poco de lado al turismo deportivo y de aventura.

Existen además campeonatos deportivos internacionales frecuentes, como los Challengers de Tennis, la pesca deportiva, campeonatos de, voleibol y fútbol playa, etc., que sin embargo de tener características internacionales no se engloban dentro de una propuesta única de desarrollo turístico, siendo muchas veces campeonatos elitistas a los que muy poco público tiene

acceso. Todos estos factores, han permitido que la ciudad de Salinas siga creciendo en forma desregulada, a lo que se debe dar soluciones, cuyos problemas radican en el gran flujo de visitantes en temporada alta, quienes se enfrascan en un solo sitio, saturándolo haciendo de este un lugar caótico, monótono y pesado. Consideremos que en los últimos seis años en la ciudad se han construido más de 20 edificios, a esto sumemos el Aeropuerto Ulpiano Páez, por lo que debemos estar atentos a la gran demanda de turística que se avecina en los próximos años y pensar de que la ciudad mientras aun no este regulada y zonificada, el problema será consecuente.

## **10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:**

### **10.1. MARCO CONTEXTUAL DEL PROBLEMA**

Esta investigación tiene lugar en el Sector “San Lorenzo” del Cantón Salinas, siendo este el punto de mayor afluencia de visitantes nacionales y extranjeros, donde se desarrolla gran parte de las actividades turísticas, comerciales, de recreación y esparcimiento, las cuales son importantes para el desarrollo económico del Cantón, de la provincia y del País. En lo referente a áreas recreativas no se le ha dado mucha importancia a los parques, ya que al encontrarse algo alejados del malecón,



el visitante no los frecuenta masivamente, por lo que permanecen abandonados. Denotando así la desvinculación de los ciudadanos con los espacios públicos existentes y de estos entre sí.

La falta de señalización en las vías, invasión de espacios públicos para generar comercio y/o zonas de parqueo, generación de ruidos, y demás crean conflictos, contaminando y generando un desorden en el sitio.

Este sector, es un espacio público categorizado como zona turística y de recreación, en donde se concentran sus actividades, aprovechando así el recurso natural de la Playa.

## CONTEXTO MACRO

Santa Elena es la provincia más occidental del Ecuador continental. Ubicada al sur de Manabí y al oeste de Guayas y tiene algunas de las playas más cotizadas del país<sup>1</sup>.

*“Una superficie de 3,762.8 kilómetros cuadrados (1.46 por ciento del total nacional).*



*Con una población residente de 308.000 habitantes (2 por ciento del total nacional) y una población flotante superior a 200,000 personas en época alta de turismo que son básicamente turistas de la ciudad de Guayaquil y otros cantones de la Provincia del Guayas y del país.*

*La provincia tiene tres cantones importantes: Santa Elena, Salinas y La Libertad. Aunque políticamente los tres cantones están separados, físicamente y en su convivir las tres ciudades: Salinas, Libertad y Santa Elena junto con la parroquia rural José Luis Tamayo están fusionadas formando una sola ciudad. Conurbación o aglomeración urbana en la actualidad, que en total acumula una población de 205 969 habitantes según datos oficiales del INEC, censo del 2010”.*<sup>2</sup>

Se encuentra al borde de la costa del Océano Pacífico, y su relieve, en el centro y oeste del territorio es de poca variación.

Una proporción de su población se encuentra distribuida a lo largo del perfil costero, que por un lado representa una fuente de ingreso por la actividad turística y pesquera, y por el lado urbano, los distintos cantones, experimentan una fuerte movilidad marcada por las temporadas de playa, en

<sup>1</sup> <http://ecuador.travel/es/4/18/destinos/santa-elena>

<sup>2</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Provincia\\_de\\_Santa\\_Elena](http://es.wikipedia.org/wiki/Provincia_de_Santa_Elena)

donde su población experimenta una gran concentración de turistas que ocupan a la máxima capacidad la infraestructura hotelera, de servicios y redes viales, lo que incrementa la vulnerabilidad de la población expuesta a las amenazas en caso de que se presenten eventos catastróficos.

## CONTEXTO MESO



La Ciudad Salinas se encuentra ubicada a 144 Km de la ciudad de Guayaquil, en el extremo saliente de la costa del Pacífico Sur, zona conocida como “Puntilla de Santa Elena”, estando por sus condiciones físicas, prácticamente conurbados. Tiene un área de 68.7 km<sup>2</sup>, con una población de 50.031 habitantes.

## CONTEXTO MICRO

Las playas más concurridas son Chipipe y San Lorenzo, separadas por el Yacht Club de Salinas, la Playa Chipipe es más tranquila y extensa, mientras que la Playa San Lorenzo es más concurrido pero su ancho de dimensión es estrecho. Este sector tiene como eje económico el turismo de playa, más que todo en temporada alta, el punto de concentración masiva de la población visitante y residente es el Malecón y la Playa de San Lorenzo, por lo que buscan desplazarse por la avenida principal, la cual se congestiona y este espacio se torna caótico y sobreocupado, evitando así transitar con tranquilidad.



### 10.1.1.- SITUACION ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA

Esta sucesión de problemas ha generado un caos del sector, por lo que pese a tener espacios públicos cercanos, no se los aprovecha para integrarlos y no son del todo usados entre ellos tenemos:

- La avenida Malecón es el eje principal de las actividades de orden comercial, turístico, pesquero, hotelero y deportivo, presenta el comercio informal, existiendo así el tráfico conflictivo, perdiendo su importancia como espacio público y vía de circulación.
- En la Playa se realizan diversas actividades, que en feriado obstaculizan el paso de los bañistas.
- El Parque Cívico de San Lorenzo, y el Parque San Lorenzo, los cuales se encuentra en buenas condiciones, no son muy concurridos, y la zona es solitaria, por lo que se genera inseguridad.
- El mobiliario urbano es deficiente, carece de baterías sanitarias públicas, tiene tachos de basura y asientos, pero en mal estado.



## **10.1.2. JUSTIFICACION DEL PROBLEMA**

### **10.1.2.1 JUSTIFICACION SOCIAL**

El Malecón y la Playa de San Lorenzo, se encuentran en el borde costero del Cantón Salinas-Sector San Lorenzo, el cual están ligeramente separados de los edificios en altura por la avenida Malecón, lugar donde la gente se reúne y se vuelve caótica en temporadas altas por lo que es prioritaria la intervención de este sector, para su recuperación, y conservación. Además de que el recobro del ancho de la playa y por ende del malecón, se convertiría en una estrategia para mejorar las condiciones de los residentes, quienes se beneficiarían a través del incremento de actividades económicas con la creación de nuevas fuentes de trabajo ya que generara empleo en muchos campos como en sectores comerciales, deportivos, gastronómicos, al implementar nuevos restaurantes, locales de artesanías, espacio para la práctica de deportes al aire libre, todo esto conllevaría a un crecimiento turístico y a la vez económico que convertiría a la playa de San Lorenzo un eje de desarrollo para el Cantón Salinas.

### **10.1.2.2 JUSTIFICACION URBANA-ARQUITECTONICA AMBIENTAL**

En este sector, el problema principal es que la ciudad ha ido avanzando hacia el mar, constatando una mala ocupación del suelo, al realizar desordenadamente las actividades, por lo que la Recuperación de La Playa, es imprescindible para Proyectar el Malecón, resaltándolo y convirtiéndolo en el principal espacio público de la ciudad y con connotaciones nacionales e internacionales, además de que avanzaríamos a otra fase del desarrollo político-económico-urbano. De allí la necesidad y la urgencia de realizar una revaloración funcional y estética del mismo y dar una respuesta urbanística, arquitectónica y turística a la dinámica propia de los procesos sociales que se están manifestando en el sitio.

En el ámbito ambiental, por estar consideradas y catalogadas las playas como elementos confinados, frágiles e intangibles por el Ministerio del Medio Ambiente, producto de la sobreexplotación en sus usos, debido a las

diferentes actividades realizadas en él, sus recursos naturales como la arena y el agua de mar, en donde convergen una rica y variada fauna marino-costeras; muestran signos de deterioro por las consecuencias del mal uso.

El balneario urbano de San Lorenzo, es uno de los espacios que tiene esta categorización de playa turística en el Cantón Salinas, y reúne todas estas características urbano-naturaleza, donde se vuelve imprescindible la intervención inmediata para la conservación y de un modo la recuperación físico-ambiental de este recurso playa, para beneficio de la ciudadanía que reside en la ciudad y el que la visita.

### **10.1.2.3 JUSTIFICACION ACADEMICA**

El presente trabajo de tesis busca en las distintas problemáticas de carácter urbano-arquitectónico, turístico y ambiental, que surgen en una ciudad frente al mar, asumir el propósito de desarrollar un proyecto y un estudio, que permita proveer soluciones a problemas análogos que se presenten en otras ciudades, y a la vez poder hacer un aporte académico válido y pertinente con respecto a la carrera de Arquitectura.

Como futuro profesional uno aspira con aportar con un documento teórico-gráfico basado en la realidad actual del sector, que sirva de guía a la comunidad, a profesionales, a estudiantes y a miembros gubernamentales, en post del desarrollo del Cantón, de la Provincia y del País.

## **10.2. FORMULACION DEL PROBLEMA**

### **10.2.1. DEFINICION DEL PROBLEMA**

Las playas son uno de los elementos más dinámicos del relieve terrestre y en su estudio constituyen una excelente defensa del territorio. Al mismo tiempo el valor ambiental y paisajístico de las playas es innegable. De lo anterior se deduce la fragilidad inherente de las mismas y la necesidad de evitar su inestabilidad y deterioro. (Antonio Lechuga Álvaro, 2002).



Es catalogado también como un espacio público natural, el cual ha ido perdiendo su valor y su preponderancia debido al crecimiento urbanístico de la ciudad, la erosión y el descuido de su paisaje por parte del ser humano.

Cuando existe un mal uso del suelo en la ciudad, se desarrolla un desorden en el sitio, hasta tal punto que no da cabida al espacio público necesario, y en este caso el problema radica en que el Cantón Salinas, ha ido creciendo radialmente en torno a la Playa, y se ha creado un caótico vínculo entre el espacio PLAYA-MALECON y EDIFICACIONES.

El balneario “San Lorenzo” se encuentra al pie de la avenida Malecón, ingresando por la avenida Carlos Espinoza Larrea, la cual la separa de la zona urbana, donde predominan grandes y modernas construcciones de uso habitacional y comercial, esta es el punto de ingreso al casco central del Cantón Salinas, el cual es el más conflictivo en cuanto a la circulación vehicular y peatonal en épocas de temporada alta.

Existe de igual manera una sobrecarga de actividades comerciales en este mismo tramo lo cual dificulta el tránsito y el visitante opta por buscar vías alternas de ingreso.

Es una playa angosta, con curvatura pronunciada, la cual en temporada alta, se congestiona bastante, llegando a soportar una carga turística de más de ciento cincuenta mil personas, razón por la cual es imperiosa la búsqueda de áreas alternativas de recreación playera. En este sector las playas se han reducido en su ancho considerablemente en los últimos años, debiéndose tomar medidas para su mejora, ya que su urbanización parte desde el mismo malecón y aquello se torna un obstáculo para la libre circulación de las personas, y así mismo la realización de sus actividades deportivas, comerciales, de ocio, ya que no existen los espacios urbanos correspondientes, generando así un desorden urbano.

Para establecer mejoras en lo que respecta al ancho de la playa, nos basamos en un ***Estudio de Diseño para la Recuperación de la Playa, con el cual se podrá llevar a cabo la regeneración del malecón y su área circundante de tal modo que sea un icono importante en la Provincia de Santa Elena.***

### **10.2.1.2 Problema Central**

Debido a que la Ciudad Salinas, es un importante punto turístico en el país, la demanda de turistas es intensa, y los espacios públicos PLAYA y MALECON no están zonificados ni regulados, ocasionando un desorden visual y urbano. La ciudad ya no puede seguir creciendo hacia el mar, ocasionando la pérdida del espacio libre para caminar y realizar actividades entre estos dos componentes.

#### **10.2.1.2.1 Sub problemas**

- Riesgo de pérdida del recurso natural (playa) existente en el sitio y de la belleza paisajística y urbana del sector.
- Perdida de los Espacios Públicos que se encuentran en el Sector de la Playa San Lorenzo como: calles, parques, playa.
- Invasión de espacios públicos para generar el comercio de artesanías y artistas callejeros.

### **10.2.3 Formulación de pregunta clave.**

La problemática referida, se convierte en el inicio para el presente estudio, el mismo que en su desarrollo responderá a la siguiente interrogante:

¿Qué problemas urbanos conlleva la sobreocupación del suelo en una ciudad, y como se podrán recuperar los espacios públicos urbanos perdidos e invadidos?

### **10.3. Definición del Objeto de Estudio**

Es la fundamentación evidenciada de la recuperación urbana y turística de un malecón en base a estudios de diseño definitivo y de impacto ambiental para la recuperación del ancho de playa, el mismo que nomina algunas alternativas, concluyendo en un dragado hidráulico, el cual sería el más factible y sustentable.

## **10.4. Campo de Acción de la Investigación**

El presente análisis se demostró en el campo investigativo del Urbanismo, el mismo que conlleva a planificar el ordenamiento y la estructuración del espacio urbano, espacio que logra un valor social y económico, y son hechos para la complacencia a las necesidades de las personas, suscitando ideas nuevas, nuevos conocimientos.

### **10.5.- OBJETIVOS**

#### **10.5.1.- Objetivos Generales**

- Diagnosticar las necesidades y las Problemáticas del Sector, en Usos de Suelo y en la densificación
- Determinar una solución a la problemática actual del malecón y la playa del sector San Lorenzo de la ciudad de Salinas.

#### **10.5.2.- Objetivos Específicos:**

- Considerar las teorías, referencias, normativas y técnicas relacionadas con usos de suelo y espacios públicos frente al mar, que permitan la fundamentación de la investigación.
- Indicar el estado del Malecón en la actualidad, para demostrar la realidad del mismo en el desarrollo del diagnóstico.
- Plantear una propuesta de diseño que vaya acorde a las necesidades requeridas en el diagnóstico luego de su respectivo análisis real.

## **10.6 Identificación de variables.**

**Variable independiente.-** Recuperación del Malecón y la Playa

**Variable dependiente.-** Sobreocupación del espacio publico

## 10.7 Operacionalización de las Variables.

### 10.7.1 Operacionalización de la Variable Independiente.

VARIABLES	CONCEPTO	AMBITOS	INDICADORES	INSTRUMENTO	LOGROS ESPERADOS
Recuperación del Malecón y Playa	La recuperación de la Playa se mantiene en un estudio de Dragado Hidráulico, siendo un método viable y sustentable para posteriormente plantear el malecón.	Ciudad de Salinas- Sector Salinas- Balneario San Lorenzo	-Turismo -Comercio -Deporte -Recreación -Contemplación del Paisaje	Cuestionario Entrevista estructurada Cartografía Medios de comunicación.	Mejorar la imagen y el paisaje urbano y natural de la Ciudad, y que a su vez recuperen su economía y el turismo que los identifica

**Tabla 1:** Operacionalización de Variables Independientes. **Fuente:** investigación. **Elaborado por:** Tesista.

### 10.7.2 Operacionalización de la Variable Dependiente.

VARIABLES	CONCEPTO	AMBITOS	INDICADORES	INSTRUMENTO	LOGROS ESPERADOS
Sobreocupación del Espacio público	Hablamos de sobreocupación del suelo, cuando una ciudad no cumple las normativas de uso de suelo tanto en áreas de terreno como en alturas de las edificaciones, deteriorando así el espacio público y el paisaje urbano y natural	Ciudad de Salinas Sector Salinas Balneario San Lorenzo	-Normativas no reformadas -Edificaciones de Gran Altura -Vendedores ambulantes No Organizados. -Turismo desmedido	Cuestionario Entrevista estructurada Fichas bibliográficas Cartografía Fotografías	-Lograr determinar los costos de inversión en la construcción de vivienda analizada -Identificar la capacidad de las familias para la gestión de su propia vivienda.

**Tabla 1:** Operacionalización de Variables Independientes. **Fuente:** investigación. **Elaborado por:** Tesista.

## **10.8.1.- Formulación de Hipótesis**

### **10.8.1.1 – Hipótesis general**

Basado en el espacio público PLAYA, como uno de los puntos turísticos significativos de la Ciudad, se estima que la recuperación de este espacio y su coyuntura a través de espacios públicos de calidad (malecón), potencien la regulación de la ocupación del suelo saturado. De esta manera, podríamos decir que el turismo ejerce una influencia sobre el diseño urbano, a la hora de plantear sus espacios públicos y en los procesos de recuperación urbana. De tal manera que:

***“Al recuperar el Malecón y la Playa, se lograra solucionar la sobreocupación del Espacio público”.***

## **10.9 Tareas científicas desarrolladas**

- 1) Se elaboró el marco referencial inherente al tema de investigación Urbano-Turístico el cual se realizó mediante investigación bibliográfica, ya que se estudiaron teorías y luego se consideraron plasmar en el área de estudio.
- 2) Se tomaron en cuenta las normativas y fundamentos para el diseño urbano-turístico
- 3) El diagnóstico y pronóstico de la problemática El cual se desarrollaron mediante la obtención de resultados de los estudios de campo, así como entrevistas y observaciones.
- 4) Se elaboró la propuesta como alternativa de solución en función de las necesidades determinadas en el diagnóstico tomando en cuenta criterios que de alguna u otra manera se acercaron mayormente a la obtención del bienestar esperado.

## **10.10.- Diseño de la Investigación**

### **10.10.1. Fases del Estudio. Métodos teóricos, empíricos y técnicas utilizadas**

La presente investigación se desarrolló en tres capítulos, cuya descripción y métodos utilizados en cada uno de ellos se detallan a continuación:

**Capítulo I.-** Se elaboró el marco referencial de la investigación para lo cual se empleó los métodos inductivo y deductivo, para la organización de la información recopilada.

**Capítulo II.-** Se estableció el diagnóstico referente a la problemática razonada, mediante el análisis de datos que resultaron de la observación e investigación de campo y de la aplicación de un instrumento a los habitantes y visitantes del sector para lo cual fue necesario utilizar los métodos directo y método estadístico.

**Capítulo III.-** Se trató el diseño de la propuesta como resultado de observaciones e investigaciones de los modelos propuestos para lo cual fue necesaria la utilización de los métodos inductivo y deductivo.

#### **Técnicas de investigación.**

Para desarrollar la investigación fue necesario utilizar las siguientes técnicas de investigación:

- Recolección documentada de datos
- Encuesta (entrevista y cuestionario)
- Observación de campo
- Muestreo

**Investigación Bibliográfica.-** Para investigación bibliográfica se utilizara:

- Literal
- Gráfica.
- Estadística

**Investigación De Campo.-** Para la investigación de campo se utilizó:

- Observación de campo con cartografía.
- Muestreo aleatorio simple
- Cuestionario.

## 10.10.2.- Población y muestra

A nivel nacional según el INEC se considera que el tamaño de la población es de 3.8 personas mediante promedio de viviendas.



### DATOS PARA OBTENCION DE LA MUESTRA

Nivel de confianza  $Z=95\% = -1,96$

Probabilidad de ocurrencia=  $P=50\% = 0,5$

Probabilidad de no ocurrencia  $Q=50\% = 0,5$

Población total  $N= 1705$  hab.

Error de estimación  $e=95\%= 0,95$

#### Tamaño de la muestra

$$n = \frac{(-1.96)^2 \times 0,5 \times 0,5 \times 1705}{(0,95)^2 (1705-1) + (-1.96)^2 \times 0,5 \times 0,5}$$

$$n = \frac{1670,90}{1538,82}$$

$$n = 108,5 = 109 //$$

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{e^2 (N-1) + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

Solo se reemplaza en este caso el número de la población analizada (N) y se resuelve la formula

De la aplicación de la fórmula de muestreo se desprende que serán necesarias un total de 109 encuestas. Pero considere tomar el 10% de la población actual del A.E.P que corresponde a 170 encuestas.

### **10.10.3 Resultados esperados.**

- Dar soluciones a las necesidades y las Problemáticas del Sector, en cuanto a Usos de Suelo y la densificación.
- Suprimir las problemáticas actuales del malecón y playa del sector San Lorenzo de la ciudad de Salinas.
- Dar solución urbana-arquitectónica al Malecón, cubriendo las necesidades para propios y extraños.
- Mediante el presente proyecto recuperar y mantener el paisaje natural y urbanístico existente.
- Potenciar el uso de espacios y mobiliarios flexibles.

### **10.10.4 Novedad científica.**

La elaboración del presente análisis contribuye al conocimiento de estudiantes, profesionales de arquitectura, ingeniería y otras ramas, debido a que además de ser un tema urbano- arquitectónico, puntualizar el uso y ocupación de suelos, recuperar el espacio público y el paisaje marítimo, existe una base fundamental que sustenta el proyecto para rescatar el ancho de playa por medio de un Dragado Hidráulico. (Ver concepto: Marco Conceptual).



## **MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION**

### **11.1 MARCO ANTROPOLOGICO**

Desde los inicios del sedentarismo en el ser humano, se comienza a gestar las bases de lo que hoy conocemos como espacio público, y su funcionamiento se observa a medida que las relaciones sociales, y el trabajo se intensifican.

La aparición del comercio, sería un hecho fundamental en el momento en que las ciudades comienzan a crecer en la necesidad de intercambios constantes de mercadería, y se empiezan a utilizar las calles y los espacios residuales entre las edificaciones, creando tanto espacios de circulación como de comercio, de ocio, de esparcimiento y de socialización.

Ante todos estos aspectos, y con el pasar los años, se ha intensificado el uso del espacio público para el comercio ambulante e informal, llegando a deteriorar el mismo ante la ocupación inadecuada, perdiendo así valor e importancia. Por otro lado, existe la sobreocupación del suelo urbano, el cual se manifiesta en la construcción desmesurada de edificios de gran altura, y que ocupan hasta el más mínimo espacio en los lotes.

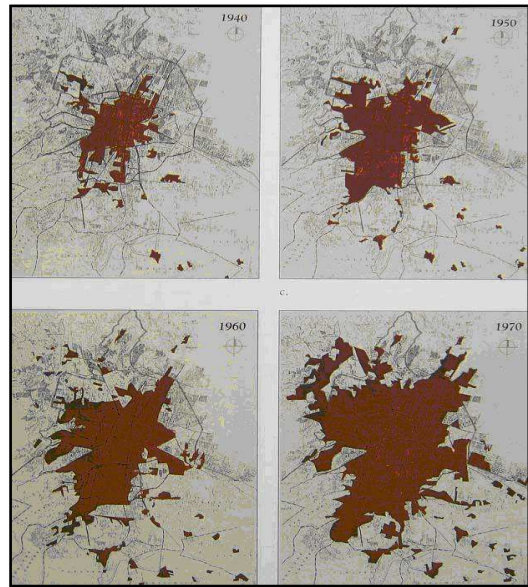
La densificación de la población es un factor determinante para diagnosticar la sobreocupación del suelo en la ciudad, de igual manera lo es para la ocupación inadecuada de los espacios públicos, puesto que si no se establecen normativas de uso de suelo y se deja crecer a la ciudad desordenadamente, la población masiva y el poco mantenimiento del mismo espacio va deteriorando el entorno urbano y el paisaje natural.

## 11.2. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL.

### 11.2.1 EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES Y LA URBANIZACIÓN

El crecimiento de las ciudades ha sido paralelo a la transformación del entorno natural, que se va llenando de construcciones y sistemas favorables para la habitación, el intercambio, la elaboración de materias primas y productos, así como para el encuentro social.

Antes de la Revolución Industrial las ciudades eran pequeñas y contaban con poca población; pero después de ella, el crecimiento de las ciudades y la urbanización se dieron de forma acelerada.<sup>3</sup>



**Figura1.** Crecimiento de la ZMCM (Zona Metropolitana de la Ciudad de México) 1940-1970  
**Fuente:** Material del Posgrado de Diseño UAM-AZC/ Osvlado Velasquez Mejia

La sustitución de la naturaleza por la ciudad descansaba en una serie de ilusiones sobre la naturaleza del hombre y de sus instituciones: la ilusión de autosuficiencia e independencia y la ilusión de la posibilidad de una continuidad física sin una renovación consciente. Bajo el manto protector de la ciudad, aparentemente tan inmutable, dichas ilusiones animaron hábitos de depredación y parasitismo que llegaron a socavar las bases de toda la social y económica, una vez asolado no sólo el paisaje circundante sino también el de regiones distantes.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> <http://brianadrian10.blogspot.es/El-crecimiento-de-las-Ciudades-y-la-Urbanizacion/01-04-2010>

<sup>4</sup> [http://www.upv.es/tur-xxi/VAR/DOC/MUM/nueva\\_mum\\_3.htm/](http://www.upv.es/tur-xxi/VAR/DOC/MUM/nueva_mum_3.htm/) Lewis Mumford/Historia Natural de la Urbanizacion-Sustitucion Urbana de la Naturaleza.

Muchos de los elementos proporcionados por la naturaleza, necesarios tanto para el equilibrio físico como mental, empezaron a escasear dentro de las ciudades (Mumford, 2013) y es ahí cuando se vive en una sociedad consumista, cuando se observa el perfil del materialismo en una sociedad que procura obtener ascenso económico a cualquier precio, cuando se percibe la falta de intervenciones ambientales y que los ecosistemas son alterados y agotados.



Figura 2: Hombre Vs. Naturaleza  
Autor: Dieguilloerto Fuente:

Es necesario buscar iniciativas técnicas que resulten sostenibles y sustentables en ambientes urbanos utilizando métodos que tengan por finalidad mejorar la distribución del espacio, conocer sus características y valor ambiental, y establecer propuestas que subsidien los parámetros de uso y ocupación del suelo de las ciudades erradicando así el desorden y la sobreocupación del territorio

Frente a esta problemática a partir del siglo XX se han formado modelos de ciudades sostenibles, donde todos los espacios son accesibles, los diferentes elementos formadores de una sociedad (infraestructura, espacio público, viviendas, equipamientos) se integran en un entorno ideal para vivir y convivir, sin complejidad de trasladarse de un lugar a otro.

## 11.2.2 MODELO DE CIUDADES

*En los modelos teóricos del urbanismo moderno se establecen dos situaciones extremas del sistema urbano y territorial: **Modelo Difuso y Modelo Compacto.***

*Estos modelos son aplicables a pueblos, ciudades pequeñas, medianas o grandes, así como a las grandes áreas metropolitanas, también bautizadas hoy en día como conurbación, metrópolis, aglomeración urbana, mega ciudad, etc.<sup>5</sup>*

### 11.2.2.1 Ciudad Compacta

- Menor consumo de suelo.
- La proximidad entre usos y funciones supone un menor consumo de materiales
- La superficie edificada /habitante es menor.
- La Tipología edificatoria tiene un menor mantenimiento.
- La mayoría de viajes se pueden realizarse a pie, bicicleta o en transporte público.
- Las demandas energéticas en bloques de apartamentos son menores.
- La calle, y la plaza constituyen los espacios de contacto y de convivencia por excelencia aportando calidad urbana. (QUIROS, 2012)

La **ciudad compacta o vertical**, va ocupando un espacio urbano integrado en el que intervienen entremezclados distintos agentes sociales, económicos y culturales, convirtiendo la ciudad en un ente ciertamente complejo, donde es posible la interacción entre sus habitantes.<sup>6</sup>

Por ello, muchos de los viajes pueden realizarse caminando o en bicicleta. Además, la ciudad compacta presenta una mayor densidad, lo que hace más eficiente el transporte público en ellas.<sup>7</sup>

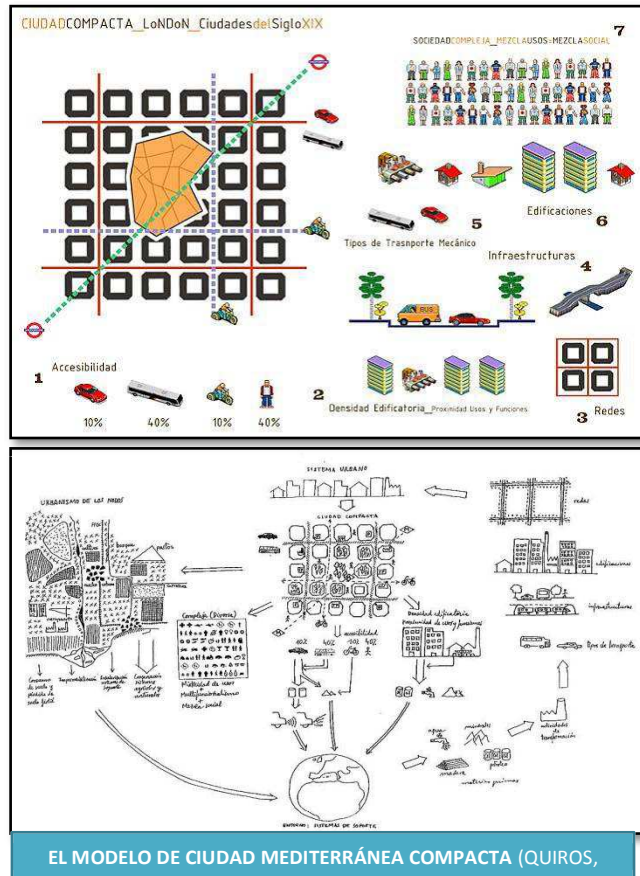
---

<sup>5</sup> [eljuegoabstracto.wordpress.com/2012/07/25/concepto-de-ciudad-compacta-y-ciudad-difusa/](http://eljuegoabstracto.wordpress.com/2012/07/25/concepto-de-ciudad-compacta-y-ciudad-difusa/)

<sup>6</sup> [http://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/parrafo 2](http://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/parrafo-2)

<sup>7</sup> [http://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/parrafo 5](http://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/parrafo-5)

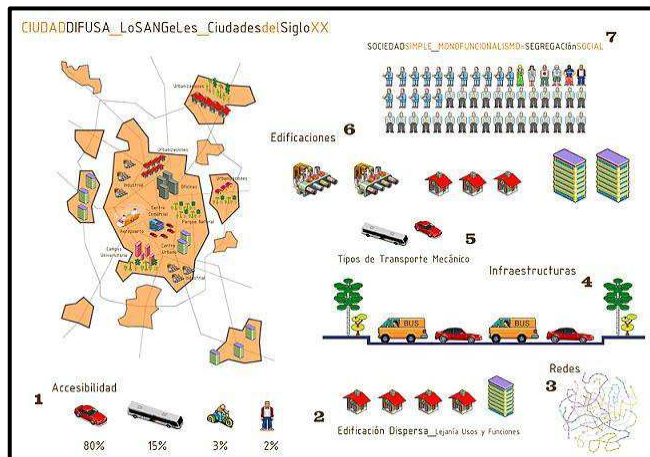
Una ciudad en crecimiento vertical es mucho más económica de mantener en comparación de una ciudad en crecimiento horizontal la cual es mucho más pragmática a nivel energético, es mucho más fácil mantener los costos para el municipio.



### 11.2.2.2. Ciudad Difusa:

- Mayor consumo de suelo
- Dispersión de la edificación y las infraestructuras.
- La superficie edificada por habitante es mayor.
- La tipología edificatoria tiene un mayor mantenimiento
- El modelo de movilidad descansa en el vehículo privado. Escasa Accesibilidad
- La dispersión de las redes.
- Se consume más energía en las tipologías edificatorias unifamiliares. Segregación Social
- Se reduce el espacio público y se sustituye por espacios privados urbanos: deportivos, de compra, de transporte, etc. (QUIROS, 2012)

La ciudad difusa u horizontal, típica de los países de tradición anglosajona, en los que existe una separación que genera segregación y no permite la interacción de la misma manera que la ciudad compacta. Suelen tener un centro que aglomera el sector comercial y cultural y una periferia que se extiende a lo largo de una gran área con suburbios residenciales y reductos de uso industrial.<sup>8</sup>



La ciudad dispersa obliga a recorrer distancias más largas y su baja densidad hace ineficientes los servicios de transporte público, que tienen que atender grandes distancias. Ante esta dificultad para prestar servicios de transporte público de calidad y el aumento del tiempo empleado en el viaje, el transporte público deja de resultar atractivo y se tiende a utilizar más el vehículo privado.

Relacionando estos dos tipos de ciudades, se puede definir como IDEAL a la CIUDAD COMPACTA, ya que genera espacios de sociabilidad, crea un territorio con cercanía a los servicios propiciando el encuentro de actividades y el desarrollo de la vida en comunidad favoreciendo así un uso más racional del suelo. Por otro lado la ciudad difusa es una alteración de la ciudad compacta ocupando el territorio de manera diseminada, segregando la población en el territorio en base a la economía.

### 11.2.3 LA CIUDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

*“La medida de éxito de la ciudad es qué tanto tiempo pasamos en el espacio público, no por necesidad, sino de manera opcional, porque nos gusta estar*

<sup>8</sup> <http://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/parrafo> 3 y 4

*allí.*” (Jan Gehl, Urbanista). Las actividades que la gente lleva a cabo en el espacio público en dos categorías:

**Actividades indispensables;** aquellas que la gente tiene que hacer, tales como ir al trabajo, a comprar comida, caminar a tomar el bus, ir a la escuela.

**Actividades opcionales;** que podemos hacer o no: Salir a caminar, sentarnos en la banca de un parque o en la terraza de un café. Para que la gente quiera salir y estar en el espacio público, es necesario que éste tenga una buena calidad, que éste invite a detenerse, sentarse, leer, jugar, conversar, contemplar. A la gente le gusta salir y estar en el espacio público, lo que depende de la calidad de éste.

Cuando hay espacio público bien diseñado y bien construido, en el que la gente se sienta bien, la gente lo usa. Y por supuesto, la gente atrae más gente y lo que hace a una ciudad **AMABLE** es antes que nada, su espacio público peatonal. En términos urbanísticos la calidad de una ciudad es realmente una función de la cantidad y la calidad de sus espacios públicos peatonales.

El espacio público peatonal es el gran elemento integrador en una ciudad. Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal: los demás son espacios privados o vehiculares.

Estamos mejor en aceras de diez metros de ancho que en aceras de tres metros, y mejor aún en una vía peatonal sin la amenaza de ser atropellados. Entre más anchos sean los andenes y más lento sea el tráfico, mayor la calidad humana de una vía.

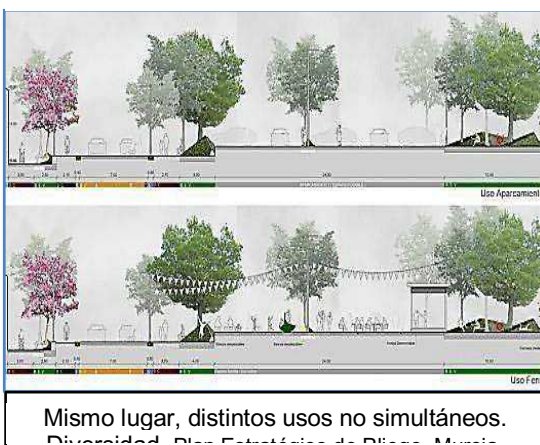
Depende de un buen espacio público, bien diseñado, y bien regulado, para que el Ser Humano se sienta cómodo y relajado. Existen ciudades totalmente caóticas, de las que uno quiere salir despavorido y encontrar armonía en otras más pequeñas, que pueden ser turísticas, de descanso

para pasar las vacaciones, aquellas son las que deberán estar más inmersas en la transformación urbana, estableciendo al espacio público de convivencia y al aire libre, en estos casos se habla de CALIDAD, mas no de cantidad, regulando la ocupación del suelo y estableciendo actividades que estén inmersas en la integración del espacio público peatonal, con un límite de ocupación, para evitar su congestión.

### 11.2.3.1 Espacios Públicos Flexibles

La diversidad urbana es una de las herramientas importantes para conseguir un **espacio público de calidad**, interpretada como un sinfín de actividades sociales y económicas que se componen en el entorno urbano, por su capacidad para desarrollar la complejidad y con ello la calidad de la ciudad.

El Índice de diversidad urbana será mayor cuantas más actividades, asociaciones, equipamientos, dotaciones... estén presentes en el ámbito estudiado. Para conseguir la diversidad necesaria en un determinado entorno, una herramienta muy valiosa es contar con **espacios públicos cambiantes**, con la suficiente capacidad de adaptación para responder a las diversas actividades que puedan surgir a lo largo del tiempo.



#### La flexibilidad como herramienta para la diversidad.

Facilitar la activación de diferentes mecanismos de intercambio de información en un espacio público, armonizando distintas actividades dentro de un mismo lugar, ya sea



simultáneamente (mixticidad de usos), o de manera diferida en el tiempo (diversidad de usos) son los que consideramos espacios flexibles. Para planificarlos se deben dar ciertas características que permitan que exista el escenario físico para las actividades proyectadas y las que con el transcurso del tiempo vayan surgiendo. “Para entender una ciudad hemos de ocuparnos abiertamente como su manifestación esencial, de las combinaciones o mezclas de usos, no de estos por separado” (Jacobs, 2011) (Cabezas, 2011)

El diseño y utilización de espacios flexibles resulta una herramienta poderosa en la regeneración y dinamización del entorno urbano, al objeto de recuperar los locales vacíos y evitar el deterioro de la vida social. (Cabezas, 2011)<sup>9</sup>

### **Espacios flexibles.**

Son actividades que se dan en un determinado lugar y lo van variando de manera temporal o permanente, caracterizando y condicionando el lugar con las actividades que se pueden desarrollar en él.



*“En esta mezcla de actividades realizadas en el exterior influyen una serie de condiciones. El entorno físico es una de ellas: un factor que influye en las actividades en diversas medidas y de diferentes maneras” (Gehl, 2006) (Cabezas, 2011)<sup>10</sup>*

<sup>9</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos> parrafo11

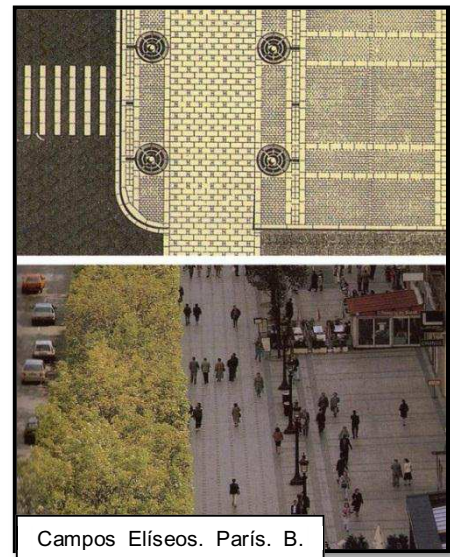
<sup>10</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos-parrafo> 14

### **Escala del espacio público:**

Para realizar una actividad es necesario contar con espacios de dimensiones adecuadas. No confundamos calidad con cantidad, el espacio debe proporcionarse según la afluencia de gente pronosticada.

*“Unas dimensiones espaciales de alrededor de 25 metros resultan perfectamente cómodas y bien proporcionadas en un contexto social; también señala que en los buenos espacios urbanos rara vez se encuentran dimensiones espaciales mayores de 110 metros.(Lynch), ya que “Si las calles son demasiado anchas y los espacios demasiado grandes, se pierde más o menos la oportunidad de poder ver, desde un sitio, el espacio y lo que está pasando.” (Gehl, 2006)” (Cabezas, 2011)*

Prever elementos arquitectónicos que permitan que el usuario pueda tener distintas percepciones dentro del mismo espacio, lo que enriquecerá considerablemente los diferentes usos que se realicen en él. (Cabezas, 2011)



**Pavimentos Flexibles.-** “Los pavimentos más indicados para potenciar esta flexibilidad son los pavimentos continuos que facilitan el tránsito y el asentamiento de determinadas actividades no permanentes como exposiciones, ferias, mercadillos, kioscos.”

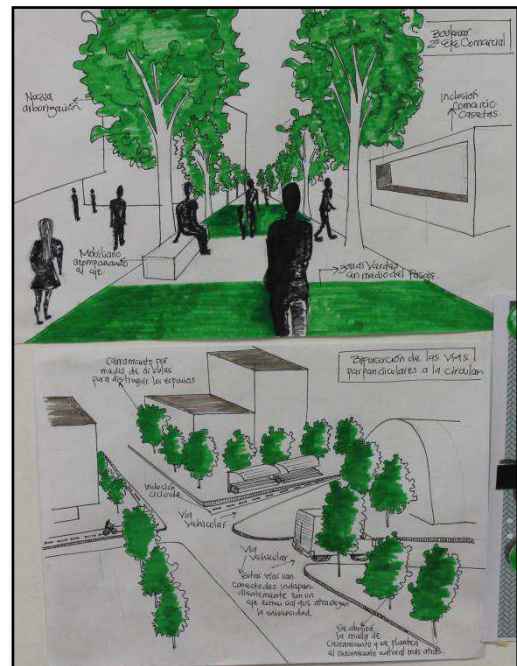


Proyecto Nicolai. Premio Rosa Barba 2008

(Cabezas, 2011)

### Mobiliario Urbano flexible:

Este tipo de mobiliario urbano debe poseer la capacidad de poderse **reubicar o desplazar** según las necesidades del usuario, bien por prever mecanismos de desplazamiento en el espacio físico o porque el tamaño y peso de las piezas posibilitan su desplazamiento por personal municipal en el caso de actividades temporales, consiguiendo distintos espacios en uno según la ubicación de los mismos.



El **mobiliario multiuso**, permite adaptarse fácilmente a distintas actividades. Así nos encontramos con elementos que cumplen diferentes requisitos de una forma creativa e innovadora, como bancos que disponen de varias funciones, asientos luminosos, elementos urbanos esculturales-luminosos, o las topografías vegetales que funcionan como áreas de juego para niños, elementos para salvar desniveles, zonas para sentarse, tumbarse, ver, o como barreras de protección frente al tráfico rodado o

elementos que proporcionan relieve al espacio urbano dando pie a que sean usados de múltiples maneras.<sup>11</sup>

### Diseño de elementos vegetales

Los elementos vegetales (salvo elementos de porte pequeño) son elementos fijos, por lo que se debe estudiar cuidadosamente su ubicación y características en previsión de los distintos usos que puedan desarrollarse, para evitar su transformación en obstáculos.

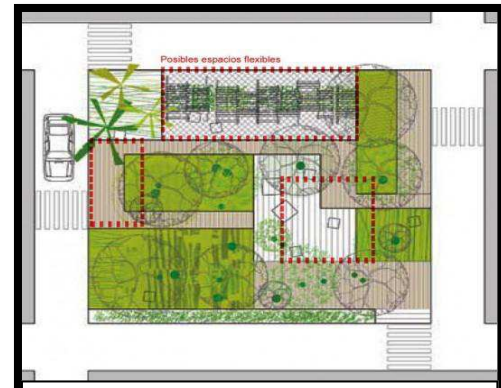
Los elementos vegetales, como elementos de protección colaboran en

el **confort térmico** de los espacios. En el caso de áreas estanciales y zonas peatonales para garantizar su uso siempre es necesario que cumplan unas mínimas condiciones de confort térmico.<sup>12</sup>

**Integración y Conectividad.-** Para dinamizar espacios y facilitar su integración en la ciudad, es importante prever focos de atracción que actúen de “**pegamento**” entre la ciudad y este tipo de espacios flexibles. “Si las actividades y las personas se agrupan, es posible que los acontecimientos individuales se estimulen mutuamente”. (Gehl, 2006).

Una vez que estos espacios flexibles son adoptados por la ciudadanía, se transforman en elementos de unión entre distintas zonas de la ciudad.<sup>13</sup>

**Peatonalización.-** El derecho a la ciudad no es tan solo el derecho a usarla sino también el derecho a identificarnos con ella, a apropiarnos aunque sea simbólicamente de sus espacios, de manera fluida, espontánea y creativa. El objetivo es fomentar recorridos peatonales amplios y al mismo tiempo favorecer un espacio público de calidad donde se pueda dar la convivencia y la interacción entre personas.



Guía de vegetación para ambientes urbanos.  
Ayuntamiento de Madrid. Disposición de arbolado recomendada para una Plaza en el Casco Antiguo (Madrid)

<sup>11</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

<sup>12</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

<sup>13</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>



Espacio peatonal de interacción ciudadana. Estado inicial – estado proyectado. Plan Estratégico de Pliego. Murcia.

Una estrategia para fomentar la peatonalización es dotar a los viales con diferentes usos aunque sea de manera esporádica, recuperando el carácter lúdico de la calle como manifestaba Lefebvre “multiplicidad de usos, multiplicidad de grupos, multiplicidad de significados”. En las siguientes figuras, se muestra como:

- Proyectando un vial de coexistencia.
- Introduciendo vegetación (arbolado de porte y pantallas vegetales) y
- Modificando el pavimento

Podemos reorganizar un vial y crear un espacio flexible, donde se mantiene la circulación rodada y esporádicamente se pueden realizar diferentes actividades.<sup>14</sup>



Sección viaria actual. Sección proyectada, día sin coches. Plan estratégico de intervención en la travesía urbana de pliego. Murcia.

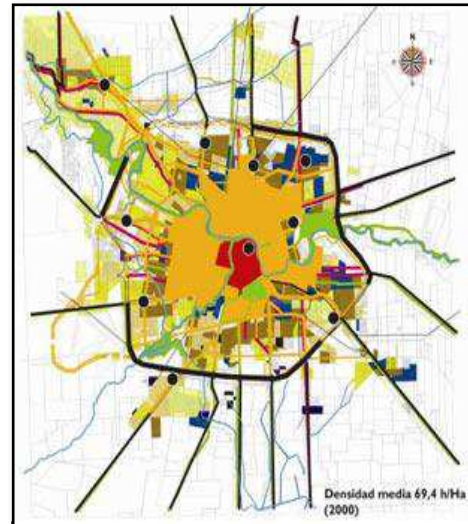
<sup>14</sup> <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

## 11.2.4 ORDENAMIENTO URBANO Y OCUPACION DEL SUELO

El ordenamiento territorial municipal y distrital, en su componente urbano, es condicionado, también, por la función urbana dominante. De este modo, el plan enfatizará unos usos o actuaciones urbanas determinadas, según se trate de una ciudad turística, industrial o comercial. Otro factor condicionante del ordenamiento urbano lo constituyen los planes de desarrollo de las instancias sectoriales, con los cuales los planes de ordenamiento deben ser armónicos.

Es necesario emplear correctamente los planes de ordenamiento urbano, en el caso de la mala ocupación del suelo en una ciudad turística y con borde costero, definimos que entorno al espacio público y natural Playa, se establecen diversos tipos de uso del suelo, siendo una constante los de uso comercial, recreativo y habitacional sin sobrepasarse los porcentajes de ocupación.

Siendo un suelo de protección, por su ubicación, su paisaje y su percepción ambiental, al establecerse un deterioro de este, podremos establecer zonas de renovación urbana, y de espacio público urbano, mejorando así la contaminación visual y el desorden urbano del sector a recuperar, evitando así la sobreocupación del suelo.



*Síntesis de la estructura urbana.  
Fuente: Diagnóstico y líneas  
estratégicas orientativas para el Plan  
Urbano Ambiental de la Ciudad de  
Córdoba, IPUCOR, Municipalidad de  
Córdoba, 2001.*

#### **11.2.4.2 Planes de Regeneración Urbana**

Los Planes de Regeneración Urbana (PRU) son planes Maestros que permiten orientar la reconstrucción armónica de las ciudades, fijando conceptos de desarrollo, planes de acción y gestiones relevantes, así como instrumentos que reconozcan y protejan su valor como conjunto. El objetivo de los PRU es generar, potenciar y/o recuperar la capacidad de los territorios afectados para conformar áreas socialmente integradas y con mejores estándares de calidad urbana.<sup>15</sup>

##### **Principales características:**

- **Visión territorial.**  
Promueven la regeneración urbana a través de la atención de los déficits urbanos y las oportunidades del territorio.
- **Incorporan la participación ciudadana a nivel local y regional.** Su ejecución considera inversión intersectorial a corto y mediano plazo.  
(Chile)

Estos Planes en conjunto van de la mano como instrumentos de regulación, orientación y de recuperación del territorio en afectación, mejorando así la condición de vida de la población existente. Se los aplica para dar solución a los problemas que la sobre ocupación del suelo ha connotado en los últimos años, estableciendo una correcta distribución del suelo urbano, incorporar la participación ciudadana, mejorar el medio ambiente, los servicios públicos y la circulación vehicular.

---

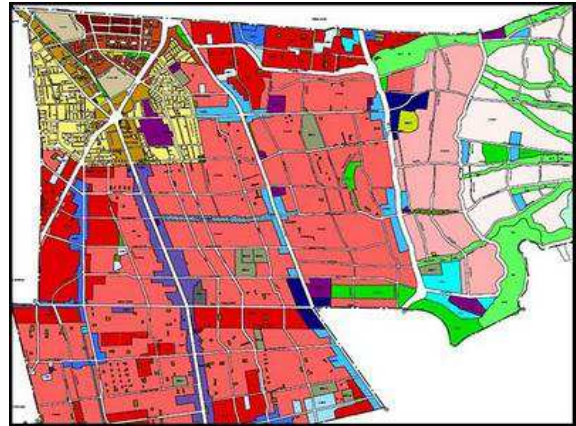
<sup>15</sup> [http://www.minvu.cl/opensite\\_20111130173953.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20111130173953.aspx)

## 11.2.5 USOS DE SUELO Y DENSIDAD

Los estudios de usos del suelo se refieren a los análisis descriptivos de la localización de actividades en un territorio, ya sea en el ámbito urbano o en el regional.

### **Propósito de un estudio de usos del suelo:**

La recopilación de datos en materia de usos del suelo y su posterior análisis descriptivo, en el nivel de una ciudad, se hace con la finalidad de:



### **1) Identificar los principales problemas de la estructura o forma de un centro urbano:**

La estructura urbana se define a partir de la distribución que ocupan en el espacio urbano las distintas actividades propias de una ciudad, así como los respectivos medios de comunicación o enlace existentes. Estas actividades, al ser clasificadas, permiten identificar los problemas que caracterizan las relaciones que existen entre ellas;

### **2) Analizar la demanda de tierras según actividad:**

Al conocer la situación existente acerca de la distribución espacial de los usos del suelo se elaboran indicadores que permiten hacer pronósticos confiables sobre la demanda de suelo urbano y de esa manera hacer las previsiones respectivas;

### **3) Proponer las alternativas de crecimiento y expansión urbana:**

Estas alternativas se diseñan considerando los usos del suelo como un factor determinante, toda vez que los mismos son una representación técnica del sistema de actividades que realizan las personas, las instituciones y las empresas.

Si la ocupación del suelo se da de manera desordenada no controlada, la cantidad de adversidades ambientales que surgirán en consecuencia será muy grande. (Suertegaray, 2000)



Son ejemplos de las mismas la pérdida de la biodiversidad en la flora y fauna, las inundaciones, la desertificación, la contaminación de las aguas, y el desmoronamiento de laderas frágiles.

Al identificarse la compatibilidad de usos y ocupaciones adecuados en un determinado ambiente, se define que

existen áreas que no pueden ser ocupadas por ser inundables o estar sujetas a otros riesgos, y las que no pueden ser deforestadas por presentar fragilidades como los declives altos.

Existen también las que poseen cualidades turísticas por sus bellos paisajes, las que no deben ser urbanizadas porque sirven para la agricultura, y las que deben ser totalmente preservadas.



Entendemos por **Densificación Habitacional** a la concentración en un espacio determinado del uso residencial. Esta puede ser medida por:

- Densidad de Población entre Área Bruta o Neta.
- Densidad de Viviendas entre Área Bruta o Neta.
- Densidad de m<sup>2</sup> de Construcción entre Área Bruta o Neta.

A continuación se mencionan ventajas y desventajas de la densificación habitacional en altura en los centros urbanos (Goldberg, 2008).

### **Ventajas**

- Dinamiza áreas centrales históricas de la ciudad.
- Rescata espacios verdes.
- Mayor seguridad.
- Normalmente termina siendo más barato que las casas tradicionales.

- Aporta al paisaje urbano; parece más moderno y ordenado.
- Potencial de uso mixto (comercial y residencial) de la primera planta.

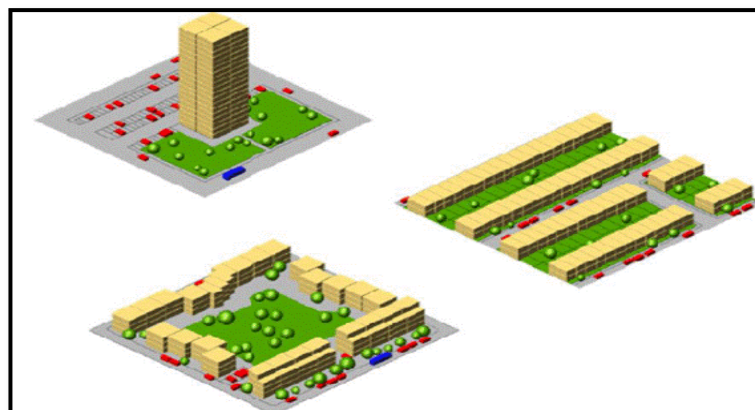
### Desventajas

- Genera sombra sobre las propiedades vecinas.
- Servicios se congestionan (Agua y Energía).
- Se dan muchas restricciones (normas de convivencia), como la bulla, mascotas, etc.
- Concentración de aguas pluviales en un sistema de alcantarillado colapsado.
- Congestionamiento vial de la zona en cuestión

A continuación conoceremos algunas de las densidades netas de vivienda por hectárea (viv/ha) en Norteamérica y los tipos de viviendas correspondientes (Lessard, 2003):

- **Densidad Baja: 30 viv/ha y menos**, correspondientes a las viviendas unifamiliares aisladas (16-22 viv/ha) o a las viviendas unifamiliares en implantación abierta (25-30 viv/ha).
- **Densidad Mediana: 30-85 viv/ha**, correspondiente a las viviendas unifamiliares contiguas (25-40 viv/ha).
- **Densidad Alta: 85-175 viv/ha.**

**Densidad muy Alta 175 viv/ha y más**, correspondientes a los grandes edificios de departamentos. (Munguía)



**Figura 4.** Las densidades de las viviendas en las zonas residenciales está directamente ligada al tipo de vivienda en cuestión.

**Fuente:** Lessard, 2003. Tres formas urbanas con el mismo número de viviendas (75) en la misma superficie, fig. 2.57

## 11.2.6. LA CIUDAD Y SU EXPANSION HACIA EL FRENTE MARÍTIMO. (Texido, Alberto Arq.)

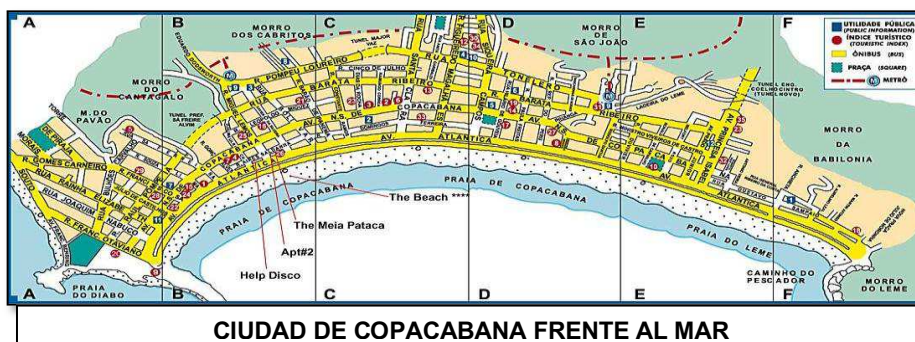
La necesidad de espacio físico crea planes de expansión del frente marítimo que se superponen al natural desarrollo urbano, generándose manzanas verticales y edificios donde se superponen bodegas subterráneas, locales comerciales en primer piso y viviendas en altura.



Viviendas en altura, manzanas verticales en Copacabana-Brasil.

Para comprender cómo se desarrolló la particular estructura urbana de la ciudad y cómo ésta se entrelazó con los espacios comerciales y turísticos, es necesario conocer la evolución formal de la ciudad en el tiempo, a través de los momentos relevantes de la infraestructura, los flujos y la forma. Utilizando los antecedentes gráficos, cartografías, relatos y estadísticas pueden recrearse los procedimientos, causas, debates y decisiones que permitieron la transformación física del borde costero, logrando una lectura de la estructura urbana en sus diversas influencias y escalas.

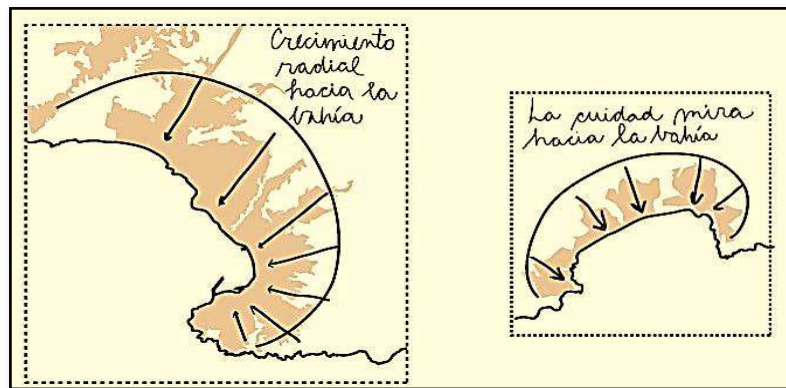
Comienza a entenderse como causa urbana, haciendo evidentes los intereses que han podido estar en conflicto ante la ampliación de la ciudad sobre el mar, priorizando sus usos. El crecimiento de frente marítimo de las ciudades se entiende más allá de su condición urbana como un resultado formal que surge desde sus propias actividades, que no solo fueron determinadas por los flujos y vías principales de la ciudad, sino también conformaron un sistema **verticalizado** (Solá Morales, 2008).



CIUDAD DE COPACABANA FRENTE AL MAR

## La extensión de la ciudad hacia el mar.

Entorno al estudio del borde costero, se llega a la premisa de que existen dos extensiones en el encuentro tierra-mar. La primera es la extensión de la ciudad al mar y la segunda la extensión del mar a la ciudad.



Llamamos **`extensión de la ciudad hacia el mar`** a todo lo que proviene de la ciudad y que se extiende al mar. Se refiere a la extensión virtual o física de la ciudad hacia su mar. Desde este punto de vista se comienza a observar el habitar en el borde costero. La ciudad **crece radialmente** entorno a su mar. Por ejemplo, desde una mirada macro, se puede decir que las ciudades del borde costero se extienden totalmente hacia la costa, adquiriendo una extensión entorno a su bahía (de forma radial). Evidenciándose así una relación entre la forma que adquiere la ciudad y la forma del mar que la contiene.

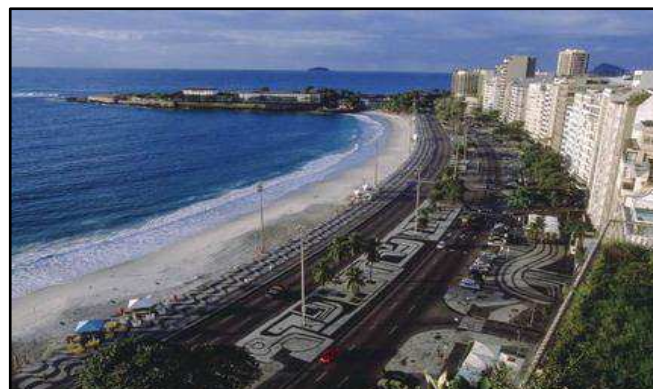
La ciudad al expandirse al frente marítimo, al borde costero, este va perdiendo su espacio natural, y por ende el Paisaje a cielo abierto. Los edificios en altura, que podemos ver en muchas ciudades frente al mar, son los que obstaculizan la entrada a un recurso y paisaje natural tan importante, además de que el espacio público-peatonal se va degenerando, estableciendo una sobreocupación del suelo en el sector.

### 11.2. 7 PAISAJE URBANO

Con el paisaje urbano densificado y el campo desaparecido de su marco, el espacio abierto de las ciudades se ha limitado prácticamente a las calles, las

normativas de urbanización se limitan a la designación de áreas libres sin definir su uso ni diseño. Frente a esta situación, resultan de vital importancia arquitectónica, urbanística y paisajista, los espacios a cielo abierto dedicados a actividades comunitarias y recreativas, partiendo del concepto recreación como un acto de re-novarse, de re-hacerse. Las áreas abiertas proveen imágenes múltiples que refuerzan esa realidad de la pérdida de contacto con la naturaleza revitalizando el modo de vida del ser humano.

Las áreas residuales subutilizadas en la expansión urbana, las zonas que quedaron capturadas por el crecimiento o los predios periféricos desatendidos ante el empuje urbano, son rescatables como ordenadores y adquieren sentido y significado como límites y bordes al incorporarse a la ciudad y recibir una inyección de vida urbana.



Playa de Copacabana-Rio de Janeiro- Brasil.



Fronte Marítimo de Tel Aviv-Oriente medio.

El paisaje urbano se encuentra definido incluso numéricamente por el número de habitantes que en el mora. Para poder calificar de paisaje urbano una determinada entidad geográfica, en España es necesaria la presencia de al menos 10.000 vecinos. Además, como ya se ha citado, es necesario que el sector servicios sea el prioritario en la actividad económica. (Wikipedia, URBANISMO.COM, 2009)

Es de vital importancia que no se debilite el paisaje urbano abierto, que se represente su uso y se defina su diseño, dedicar los espacios a cielo abierto para las actividades comunitarias, que no se limite solo a las calles y al pavimento.

El paisaje debe regenerarse y transformarse de tal manera que se vaya integrando a la ciudad, y la ciudad a él, estableciendo un vínculo armónico entre las dos partes, respetando usos de suelo, acorde a las actividades a realizar.

No interesan las apariencias del paisaje, o sus características formales, es decir **“lo que son”**, sino los paisajes como proceso o actividad: es decir, **“como funcionan” y “lo que hacen”**. Se sugiere un cambio en el modo de ver el paisaje, y el modo de uso donde no es simplemente un reflejo o producto cultural, sino más bien un **agente para el enriquecimiento de la cultura**.

Como paisaje urbano en ciudades frente al mar, podemos hablar del borde costero, este se va deteriorando a partir de que la urbe va creciendo y por ende si no se toman medidas ante el uso del suelo del lugar, se va sobreocupando este espacio natural.

Decimos que el borde costero es el encuentro Tierra-Mar y entre estos dos puntos en ciudades turísticas se da un mal uso del suelo con la intervención del comercio informal, ya que además de la densidad poblacional existente, temporalmente llega la población flotante, siendo estos los turistas mas los residentes quienes en temporada alta exceden el número de ocupantes del espacio urbano.

Este paisaje debe tener una función específica, y un modo de uso especial ya que en un área urbana, la playa y su borde costero, son el agente enriquecedor de la economía de la ciudad.

### 11.2.8 RECURSO COSTERO

Es un concepto utilizado en el entorno económico haciendo referencia a los factores de producción, donde se mencionan a los recursos: **naturales, humanos y financieros**, en alusión a los procesos de planificación.

Se consideran como recursos costeros a los: suelos, bosques húmedos, manglares, aguas litorales, los estuarios y las aguas interiores, minerales e hidrocarburos y los recursos biológicos del mar. La Región de América Latina y el Caribe está dotada de un patrimonio costero-marítimo singular y valioso. La capacidad de satisfacer las necesidades humanas es lo que transforma los atributos de la naturaleza en recursos, convirtiendo estos en algo subjetivo, relativo, funcional y a la vez, dinámico en el tiempo, por cuanto depende del: conocimiento, la capacidad tecnológica y de los objetivos individuales y sociales para lograr convertirlos en los elementos que son requeridos por la sociedad.

El atractivo de la costa como lugar de ocio y de descanso, origino el turismo, dado que la costa ha sido siempre un atractivo del ambiente recreacional, ya desde la época romana en la que solamente el rico podía disfrutar, se puso énfasis en acondicionar estas zonas para su deleite (ciudad de Baiae siglo IV a, de C.).

En los espacios litorales, la playa, la calidad del agua, el clima y el sol, son los principales factores de atracción turística, siendo por lo tanto la parte esencial en el éxito del área receptora que quiera mantener su ventaja competitiva.

Este espacio singular, de forma directa e indirecta, se convierte en una fuente enorme de ingresos económicos para el sector, por lo que se hace imprescindible buscar su ordenación y eficiencia. Es un bien económico

escaso, complejo e irreproducible, un elemento natural, un espacio de equilibrio ecológico y ambiental, frágil en sí mismo.

La buena gestión de este recurso condiciona la marcha del negocio turístico, su calidad y permanencia en el tiempo. Esta enorme capacidad de atracción del recurso playa junto con la ineludible necesidad de planificación a causa de su uso masivo estimula el estudio del potencial turístico.

Para controlar la sobreocupación del recurso costero, es necesario establecer una reestructuración, densificación y renovación urbana para equilibrar la sobreocupación, mejoras de la accesibilidad, la infraestructura y los espacios públicos. En los sectores residenciales reducir los conflictos causados por las actividades molestas y el tránsito pesado.

### **11.2.9 PLAYAS URBANAS**

Se encuentra dentro de los límites territoriales de zonas urbanas como ciudades o cabeceras cantonales con más de 10.000 habitantes. La presencia del ser humano hace sin duda que el espacio natural de la playa cambie profundamente.

Esto no sólo tiene que ver con la contaminación, sino también con la erosión y la alteración que se puede generar al haber grandes cantidades de personas en movimiento. Como consecuencia de esto, muchas zonas de playa han cambiado completamente su estructura natural y se han vuelto poco aptas para la presencia humana.

Se hace indispensable buscar su ordenación y eficiencia, ya que es un bien económico escaso, complejo e irreproducible, es un elemento natural, un espacio de equilibrio ecológico y ambiental, frágil en sí mismo. Al ser un elemento natural frágil, el turismo de playa puede ser masivo e intensivo provocando problemas sociales y ambientales como:

1. Sobre utilización y deterioro del atractivo



2. Contaminación de las playas por desechos sólidos y líquidos.
3. Conflictos por uso de áreas entre pescadores y servidores turísticos
4. Encarecimiento del costo de la vida (terrenos, víveres, platos preparados) por la percepción de que los turistas tienen mayor capacidad de gasto, entre otros.

Estos problemas y conflictos se agravan si las autoridades competentes y actores clave no organizan y ordenan las actividades.

El ordenamiento y certificación son herramientas que facilitan el aprovechamiento sustentable de las playas. El Programa **Bandera Azul** es la iniciativa más destacada y reconocida a nivel mundial, exige el cumplimiento de niveles sanitario-ambientales, la existencia de sanitarios adecuados y sin vertidos, así como servicio de salvamento, socorrismo y primeros auxilios en la playa.

El Programa de Manejo de Recursos Costeros conjuntamente con el Ministerio de Turismo elaboraron el documento Normas Técnicas para Certificación de Playas Turísticas en la Faja Costera, con la finalidad de mejorar la calidad de los destinos de sol y playa en el país.



El principal objetivo de esta Norma es impulsar un proceso destinado a la implementación de Normas Técnicas para la certificación de playas que se ajusten a especificidades de cada sitio. Para esto se planteó definir a las playas en tres tipos (i.e., playa urbana, playa rural y playa deshabitada) las cuales se ajustan a la realidad de las playas del Ecuador.

En las playas que se encuentran situadas en núcleos de población importantes, se espera de ellas comportamiento diferente que en las playas no urbanas; el uso lúdico y de ocio de la playa es uno de los factores primordiales prácticamente durante todo el año, predominado esta función, si cabe, sobre la de defensa de costas. Las transformaciones cíclicas naturales de la playa, en ocasiones, llevan al alarmismo social; en ocasiones por desconocimiento y en ocasiones porque pueden darse situaciones extremas y límites dentro de su comportamiento normal en la función de defensa de la playa. Lo cierto es que el uso continuado de una zona de ocio como son las playas en ciudades, hace que la sociedad demande de ellas una cierta estabilidad que la naturaleza en ocasiones le niega. La gestión de estas playas urbanas se encamina a dos fines básicos:

1. Concienciación de la dinámica de las playas a la población
2. Mantenimiento de un espacio lo más apto posible para el desarrollo de actividades lúdicas sociales, necesarias para el bienestar y salud de la población

Pero la gestión eficaz de estas playas urbanas debe ir también encaminada a permitir a la playa que ejerza las funciones a las que está destinada; es muy común el uso de franjas amplias de playa seca para destinarlas a edificaciones, paseos marítimos etc.. Pero cuando llegan los estados extremos de movimiento natural de la playa y alcanzan estas edificaciones el mar produce daños en ellas porque están situadas en zona activa de playa. Además la pantalla que producen esas edificaciones y paseos perturban por reflexiones el natural y libre movimiento de sedimentos, alterando el sistema, de tal forma que en ocasiones se rompe el ciclo natural de la playa; retardándose y, a veces, perdiéndose el perfil que corresponde al estado de bonanza anterior de la playa.

Durante las últimas dos décadas, las playas urbanas se han convertido en un tema de interés para el urbanismo, ampliando de manera explícita la agenda política de las municipalidades en el contexto de un planteamiento de estrategias de revalorización del espacio público. No hay lugar en el que

se realicen tantas actividades por metro cuadrado, No hay lugar en que la inclusión de las personas de todo tipo sea tan completa. No hay espacio público más rico

### **11.2.9.1. TURISMO Y AMBIENTE**

Es el turismo más primario, es el que más se aproxima a su definición tradicional, es el más genuino de todos. Por lo tanto, entendemos como turismo de descanso y esparcimiento el que practica la persona que desea solazarse, evadirse, escapar, sin otras pretensiones que no sean la holganza y el "relax". En esta clase de turismo el hombre realiza su deseo de cambiar de ambiente, de huir o aislarse de las preocupaciones cotidianas.

Es el turismo que practica el hombre de negocios cuando, al mismo tiempo que a desarrollar sus actividades mercantiles o profesionales, aprovecha la oportunidad para disfrutar de las circunstancias que le rodean, el paisaje, la cultura, las diversiones, el sol, la playa etc.

Las repercusiones ambientales del turismo tienen dificultades conceptuales y metodológicas similares a aquellas relacionadas a la dimensión holística del medioambiente. La investigación sobre las repercusiones del turismo es tópicamente desigual y particularmente escasa acerca de la calidad del suelo, del aire y del agua. La mayoría de los estudios se refiere a los efectos que ejerce el turismo en un componente ambiental particular. América Latina carece de estudios regionales sobre su situación y faltan evaluaciones previas del impacto de los proyectos.

**El turismo puede afectar las áreas naturales como las construidas y habitadas.** De lo poco que se ha investigado sobre esto último se reconoce que en ocasiones el turismo genera:

- **Contaminación arquitectónica:** a menudo se ha fracasado al querer integrar la infraestructura de sitios o de lugares turísticos con las características del ambiente natural, provocándose así "choques" entre el medioambiente construido y el propio de la zona.

- **Urbanización y postura:** la urbanización responde a los diferentes paisajes, ya se trate de ambientes costeros (lineal), a lo largo de valles y rutas escénicas, en áreas de tierra interior. En ocasiones esto no se respeta, las áreas permanecen mucho tiempo deshabitadas, etc.
- **Sobrecarga de infraestructura:** se manifiesta cuando la intensidad de las visitas supera la capacidad de la infraestructura prevista. Esto a su vez trae aparejado contaminación y posibles consecuencias en la salud.
- **Segregación de residentes locales:** la separación espacial de las áreas turísticas del resto del centro turístico o en los alrededores del campo conlleva, en ocasiones, a una segregación social.
- **Congestionamiento de tráfico:** esto ha surgido como una de las consecuencias más significativas del desarrollo de centros turísticos. El incremento del congestionamiento de tráfico, sobrecarga de tráfico. Problemáticas asociadas al acceso y número de los estacionamientos.<sup>16</sup>

## 11.2 MARCO CONCEPTUAL

**11.2.1. ESPACIOS ABIERTOS URBANOS.-** *“Los espacios abiertos urbanos son aquellos espacios al aire libre que se encuentran entre los edificios y permiten la comunicación, tránsito e interacción social de los habitantes dentro de la ciudad, éstos pueden ser de carácter público, semi-público y privado siendo delimitados por el paramento de los edificios y/o barreras físicas naturales (mar, ríos, relieves topográficos, etc.) que los colindan”.*<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> <http://www.todacultura.com/turismo/>

<sup>17</sup> <http://prezi.com/16zsmcz7jnly/espacios-abiertos-urbanos/>

Es en estos espacios que los habitantes realizan actividades importantes en su vida cotidiana, como actividades sociales, recreativas, culturales, comerciales, etc. derramando de manera pública los hechos históricos, presentes y futuros que marcarán la vida de la ciudad. (Franco, 2011)

**11.2.1.1. BARRIOS.**-*“El término barrio se utiliza tradicionalmente para hacer referencia a una sección de la ciudad más o menos definida, que presenta algunas características distintivas sobre las demás. El barrio varía completamente en términos de tamaño, de cantidad de población, de límites o de número de espacios significativos y es por esto que mientras algunos barrios sólo incluyen un par de cuadras, hay otros que hasta casi llegan a alcanzar la dimensión de una ciudad pequeña. Uno de los principales conflictos que se plantea a la hora de delimitar un barrio es que las fronteras entre uno y otro no son nunca formales si no que se basan más bien en cuestiones culturales, de tradiciones y del folklore urbano. Por esto, en muchas ocasiones la división entre un barrio y otro no queda del todo clara ni siquiera para los propios habitantes de la ciudad.”*<sup>18</sup>

**11.2.1.2. PLAZAS.**- *“La plaza se presenta como el espacio primordial de encuentro y esparcimiento entre los habitantes dentro de la ciudad, es un espacio para estar y reunirse en donde se vierte una gran carga de simbolismos y elementos de identificación entre los habitantes y la ciudad, lo que permite el desarrollo de una gama amplia de actividades y usos. Ésta puede definirse espacialmente como la resultante de los paramentos, calles y/o barreras físicas naturales en torno a un espacio al aire libre delimitado, cuyas dimensiones y forma pueden ser muy variadas entre una plaza y otra, lo que sin duda representa una gran complejidad para su análisis”.*<sup>19</sup>

**11.2.1.3. PARQUES.**- *“El parque es un espacio diseñado y planeado para la recreación y esparcimiento de los habitantes dentro de la ciudad, junto con la calle y la plaza forma parte fundamental dentro de la estructura urbana,*

---

<sup>18</sup> Desde Definicion ABC: <http://www.definicionabc.com/general/barrio.php#ixzz2rF3fCc1Z>

<sup>19</sup> <http://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

*presentándose éste como el espacio abierto que logra mitigar la congestión ambiental y visual producida por los edificios y los automóviles”.*<sup>20</sup>

**11.2.1.4. HITOS.-** Se refiere a aquellos puntos fijos en la trama urbana que son significativos bien por su presencia material, bien por su significado simbólico. Esos hitos deben cumplir con una o con las dos condiciones previamente expuestas: ser físicamente destacados y tener una carga simbólica importante.<sup>21</sup>

**11.2.1.5. MOBILIARIO URBANO.-** Es el conjunto de objetos y piezas, o como su nombre lo dice muebles, instalados en la vía pública para varios propósitos. Abarca toda la serie de objetos que forman parte del paisaje de una ciudad y están instalados en el espacio público, y todos tienen un mismo propósito, servir. Superpuestos o bien adosados en los elementos de urbanización o de edificación.

En este conjunto entran (por mencionar algunos): Bancas, Marquesinas, Papeleras, Barrera de tráfico, Bolardos, Paradas de autobús.

**11.2.1.6. MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.-** Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta.  
(del Caz, 2005)

*“Las políticas de movilidad sostenible llevadas a cabo por las administraciones públicas se centran en reducir la congestión de las vías al mismo tiempo que se reduce el consumo de combustibles fósiles contaminantes, por lo que a menudo impulsan el uso de vehículos de*

---

<sup>20</sup> <http://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

<sup>21</sup> <http://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/Plazas-Parques-Hitos.>

*propulsión alternativa a través de ayudas a la compra, que gestionan las comunidades autónomas”.*<sup>22</sup>

**11.2.1.7. LAS VIAS.-** *“La vía es un camino por el cual se transita, ya sea a pie o en vehículos. Se trata de un espacio urbano lineal que permite la circulación de personas y de automóviles, permitiendo además el acceso a edificios que aparecen dispuestos a ambos lados de la mencionada vía. Normalmente, por debajo de las vías se encuentra tendida la infraestructura de servicios urbanos, tal es el caso de la red de telefónica, red eléctrica y el agua potable. Resulta ser bastante frecuente que se emplee el término vía como sinónimo de las palabras, pasaje, rúa, calle, avenida, sendero, paseo, entre otras, de todos modos, cabe destacar, que cada una de ellas ostenta un significado mucho más específico, tal es el caso de pasaje que se trata de una calle muy pequeña y angosta, sobre la cual no suele transitar demasiado tránsito como consecuencia de la mencionada estrechez”.*<sup>23</sup>

**11.2.1.8. LA CALLE.-** Es el espacio abierto urbano que permite el tránsito y comunicación de los habitantes de un punto a otro dentro de la ciudad, aquel espacio lineal no necesariamente recto que se encuentra entre dos paramentos y/o barreras físicas naturales, mismos que la delimitan. Por lo general las calles cuentan con áreas definidas para el tránsito peatonal y vehicular, identificados por banquetas o aceras y arroyo vial respectivamente, incluyendo en algunos casos camellones.<sup>24</sup>

**11.2.1.9. EL TRANSPORTE PÚBLICO.-** *“Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes, bicicletas públicas y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el Estado vigente. Resulta importante señalar que esta clase de transporte no tiene como propósito la*

---

<sup>22</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Movilidad\\_sostenible](http://es.wikipedia.org/wiki/Movilidad_sostenible)

<sup>23</sup> Desde Definicion ABC: <http://www.definicionabc.com/general/via.php#ixzz2rF2zFrlL>

<sup>24</sup> <http://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

*generación de ganancias, sino que debe cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad.”<sup>25</sup>*

**11.2.2. USO DEL SUELO.-** El suelo, parte de nuestro planeta no cubierto por las aguas, representa solo el 30 % de la superficie total, y el aprovechamiento de su superficie, subsuelo y espacio aéreo, por la acción humana sobre el mismo, es lo que se conoce como uso del suelo.

*“: Es el soporte de las construcciones humanas, dando lugar a los espacios urbanos, que pueden ser aprovechados para uso residencial o industrial. Algunos espacios de suelo, han sido especialmente preservados para albergar a especies con el fin de protegerlas de la acción destructiva humana, surgiendo los espacios protegidos y parques nacionales. Otros quedaron fuera del patrimonio de los particulares siendo de dominio público, como parques, plazas, edificios de residencia de autoridades, o con valor histórico. Para el transporte de mercaderías y personas el suelo es usado para la construcción de carreteras y vías férreas.”<sup>26</sup>*

**11.2.2.1 ESPACIOS SOBRE OCUPADOS.-**Se entiende por espacio sobre ocupado aquel donde de forma clara se supera el número de residentes recomendado por la cedula de habitabilidad. Generalmente generan problemáticas como son:

- Ruidos
- Actividades irregulares
- Insalubridad
- Uso inadecuado de espacios comunes en los inmuebles y de los espacios públicos o de la vía pública.
- Manipulación de instalaciones-servicios.

---

<sup>25</sup> Definición de transporte - Qué es, Significado y Concepto <http://definicion.de/transporte/#ixzz2rEzp5elR>

<sup>26</sup> Lee todo en: Concepto de uso del suelo - Definición en DeConceptos.com <http://deconceptos.com/ciencias-naturales/uso-del-suelo/#ixzz2rF1Fpwwc>



### 11.2.3

### BORDE

### COSTERO.-

El área geográfica que se extiende desde el borde de la plataforma continental hasta el límite interior de los cantones que tienen frente al mar o estuarios, incluyendo la totalidad de las islas continentales, depositarias y oceánicas. Franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, la playa, las bahías, golfos, estrechos, y canales interiores, y el mar territorial, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supe vigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina. (DOCUMENTO USO DEL BORDE COSTERO).<sup>27</sup>

**11.2.4. RECURSO COSTEROS.-** *“Son aquellos bienes materiales y servicios constituidos por las aguas territoriales , los esteros, la plataforma continental submarina, los litorales, las bahías, islas, cayos, cabos, estuarios, manglares, arrecifes, vegetación submarina, lugares de observación de bellezas escénicas, y los recursos bióticos y abióticos dentro de dichas aguas y ecosistemas asociados. Son recursos naturales renovables y no renovables propios de la zona costera, incluyendo elementos como el paisaje y recursos culturales asociados. (1 Rymer, Humblet, Ndaba, MPA-ESP, & Universidad de Columbia: Nueva York)”<sup>28</sup>*

**11.2.5. MALECON.-** Es una estructura costera que tiene por finalidad principal proteger la costa o un puerto de la acción de las olas del mar o del clima. Son calculados, normalmente, para una determinada altura de ola con un periodo de retorno especificado. (Wikipedia, Wikipedia, 2013). Es una vía normalmente peatonal (aunque también las usan para patines y bicicletas) que recorre una zona costera o contiguo a una playa. Su diseño está asociado al paisajismo, esto es que debe incluir elementos que realcen la belleza escénica y no la perturben. Por esto se construyen con áreas verdes y demás ornamentos para lograr un sitio de esparcimiento para la comunidad.

---

<sup>27</sup>[http://simce.ambiente.gob.ec/sites/default/files/documentos/belen/Pol%C3%ADtica\\_costera\\_de\\_Ecuador.pdf](http://simce.ambiente.gob.ec/sites/default/files/documentos/belen/Pol%C3%ADtica_costera_de_Ecuador.pdf)

<sup>28</sup><http://www.diccionariomedioambiente.org/diccionariomedioambiente/es/definicionVer.asp?id=679>

**11.2.6. DRAGADO HIDRAULICO.-** Es la operación de limpieza de los sedimentos en cursos de agua, lagos, bahías, accesos a puertos para aumentar la profundidad de un canal navegable o de un río con el fin de aumentar la capacidad de transporte de agua, evitando así las inundaciones aguas arriba. Asimismo, se pretende con ello aumentar el calado de estas zonas para facilitar el tráfico marítimo por ellas sin perjuicio para los buques, evitando el riesgo de encallamiento. En función del material del fondo que requiere ser dragado, se utilizan diferentes tipos de draga. Las operaciones de dragado tienen potencialmente un impacto ambiental significativo, que debe ser oportuna y convenientemente evaluado a fin de tomar en consideración las posibles medidas de mitigación de las mismas. (Wikipedia, Wikipedia)

#### **11.2.6.1 DRAGA AUTOPROPULSADA Y DE SUCCION EN MARCHA.**

**DRAGA VAN BEEN.-** *“La draga de succión en marcha va succionando mientras se mueve a 3 nudos por la zona de dragado, el tubo a diferencia de las otras dragas de succión mira a popa. Pueden transportar entre 750 y 10.000 metros cúbicos y se hacen con bombas sumergidas para disminuir la longitud de la tubería de aspiración. Los materiales que succionan se limitan a arenas, si contienen algo de limo el rendimiento baja mucho. Generalmente producen peores rendimientos que las estacionarias porque éstas generan un escalón que facilita la disgregación del material”.* Wikipedia, 2011

**11.2.6.2 GEOESTRUCTURAS.-***“Tubos hechos con telas sintéticas que se llenan con material dragado del mismo sitio. La tela sintética provee altas propiedades mecánicas e hidráulicas. El diámetro y la longitud de cada estructura están determinados por el tipo de proyecto, por lo que su realización está en línea con el diseño específico de cada aplicación”.*<sup>29]</sup>

---

<sup>29</sup> <http://www.geosoftpavco.com/Geoestructuras.html>

### **11.3. MARCO JURIDICO Y/O NORMATIVO**

*Constantemente, mediante mecanismos legales o jurídicos referimos a las Leyes, Normativas y Ordenanzas con las cuales el Estado ampara al ciudadano, en su hábitat y al Medio Ambiente.*

*La Constitución vigente de la Republica tiene innovaciones importantes, sobre todo el de la protección física que se le da a los ciudadanos y ciudadanas, aun mas a los niños/niñas, ancianos y personas discapacitadas y actualmente se ha convertido en un tema latente e importante, reconocer los derechos de la Naturaleza, para lograr recuperar el medio ambiente en el País.*

#### **11.3.1 CONSTITUCION DE LA REPUBLICA**

##### **Sección segunda**

##### **Ambiente sano**

*Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumak kawsay. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.*

##### **Sección cuarta**

##### **Cultura y ciencia**

*Art. 23.- 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.*

**Art. 24.-** *Las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre.*

**Art. 25.-** *Las personas tienen derecho a gozar de los beneficios y aplicaciones del progreso científico y de los saberes ancestrales.*

## **Capítulo séptimo**

### **Derechos de la naturaleza**

**Art. 71.-** *La naturaleza o Pachamama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.*

*Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda.*

*El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema.*

**Art. 72.-** *La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados.*

*En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.*

**Art. 73.-** *El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales.*

*Se prohíbe la introducción de organismos y material orgánico e inorgánico que puedan alterar de manera definitiva el patrimonio genético nacional.*

**Art. 74.-** *Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.*

*Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado.*

#### **Capítulo cuarto** **Régimen de competencias**

**Art. 264.-** *Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley:*

**1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.**

*2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.*

*3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.*

*4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.*

*5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas tasas y contribuciones especiales de mejoras.*

*6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*

**7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.**

**8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.**

9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.

10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.

11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.

12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.

## **Sección sexta**

### **Cultura física y tiempo libre**

**Art. 381.-** El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial; auspiciará la preparación y participación de los deportistas en competencias nacionales e internacionales, que incluyen los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos; y fomentará la participación de las personas con discapacidad.

El Estado garantizará los recursos y la infraestructura necesaria para estas actividades. Los recursos se sujetarán al control estatal, rendición de cuentas y deberán distribuirse de forma equitativa.

**Art. 382.-** *Se reconoce la autonomía de las organizaciones deportivas y de la administración de los escenarios deportivos y demás instalaciones destinadas a la práctica del deporte, de acuerdo con la ley.*

**Art. 383.-** *Se garantiza el derecho de las personas y las colectividades al tiempo libre, la ampliación de las condiciones físicas, sociales y ambientales para su disfrute, y la promoción de actividades para el esparcimiento, descanso y desarrollo de la personalidad.*

## **Capítulo segundo**

### **Biodiversidad y recursos naturales**

#### **Sección primera**

##### **Naturaleza y ambiente**

**Art. 395.-** *La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:*

- 1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.*
- 2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.*
- 3. El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.*
- 4. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, éstas se aplicarán en el sentido más favorable a la protección de la naturaleza.*

**Art. 396.-** *El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.*

*La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas.*

*Cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente.*

*Las acciones legales para perseguir y sancionar por daños ambientales serán imprescriptibles.*

**Art. 397.-***En caso de daños ambientales el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas. Además de la sanción correspondiente, el Estado repetirá contra el operador de la actividad que produjera el daño las obligaciones que conlleve la reparación integral, en las condiciones y con los procedimientos que la ley establezca. La responsabilidad también recaerá sobre las servidoras o servidores responsables de realizar el control ambiental. Para garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el Estado se compromete a:*

*1. Permitir a cualquier persona natural o jurídica, colectividad o grupo humano, ejercer las acciones legales y acudir a los órganos judiciales y administrativos, sin perjuicio de su interés directo, para obtener de ellos la tutela efectiva en materia ambiental, incluyendo la posibilidad de solicitar medidas cautelares que permitan cesar la amenaza o el daño ambiental*



*materia de litigio. La carga de la prueba sobre la inexistencia de daño potencial o real recaerá sobre el gestor de la actividad o el demandado.*

*2. Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.*

*3. Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente.*

*4. Asegurar la intangibilidad de las áreas naturales protegidas, de tal forma que se garantice la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de las funciones ecológicas de los ecosistemas. El manejo y administración de las áreas naturales protegidas estará a cargo del Estado.”*

### **11.3.2 CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION. (COOTAD).**

#### **Capítulo III**

#### **Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal**

#### **Sección Primera**

#### **Naturaleza Jurídica, Sede y Funciones**

**Artículo 53.- Naturaleza jurídica.-** Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera.

*Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.*

*La sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la cabecera cantonal prevista en la ley de creación del cantón.*

**Artículo 54.- Funciones.-** Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:

a) *Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;*

b) *Diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;*

**c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales;**

**d) Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal;**

**e) Elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas;**

*f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad;*

**g) Regular, controlar y promover el desarrollo de la actividad turística cantonal, en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados, promoviendo especialmente la creación y funcionamiento de organizaciones asociativas y empresas comunitarias de turismo;**

*h) Promover los procesos de desarrollo económico local en su jurisdicción, poniendo una atención especial en el sector de la economía social y solidaria, para lo cual coordinará con los otros niveles de gobierno;*

**k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales;**

*l) Prestar servicios que satisfagan necesidades colectivas respecto de los que no exista una explícita reserva legal a favor de otros niveles de gobierno, así como la elaboración, manejo y expendio de víveres; servicios de faenamiento, plazas de mercado y cementerios;*

***m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización;***

*n) Crear y coordinar los consejos de seguridad ciudadana municipal, con la participación de la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, los cuales formularán y ejecutarán políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana;*

***o) Regular y controlar las construcciones en la circunscripción cantonal, con especial atención a las normas de control y prevención de riesgos y desastres;***

*p) Regular, fomentar, autorizar y controlar el ejercicio de actividades económicas, empresariales o profesionales, que se desarrollen en locales ubicados en la circunscripción territorial cantonal con el objeto de precautelar los derechos de la colectividad;*

***q) Promover y patrocinar las culturas, las artes, actividades deportivas y recreativas en beneficio de la colectividad del cantón;***

*r) Crear las condiciones materiales para la aplicación de políticas integrales y participativas en torno a la regulación del manejo responsable de la fauna urbana; y,*

*s) Las demás establecidas en la ley.*

## 11.4 MARCO DE REPERTORIO.-

Se tomaran modelos de proyectos que guarden ciertas analogías a este proyecto.

### 11.4.1 PROYECTO: MALECÓN ESCENICO DE LA PLAYA “EL MURCIELAGO”-MANTA-MANABI-ECUADOR.

La ciudad de Manta, posee 226.477 habitantes de acuerdo con el último censo de población y vivienda realizado en el 2010. Manta es la octava ciudad más poblada del País

El Malecón Escénico es una obra ejecutada por Autoridad Portuaria en 1997. La inauguración se realiza en 1998, para la ejecución del malecón escénico se invirtieron S/. 3.000 millones. Está construida sobre una superficie de 25.742 m<sup>2</sup>, tiene 20 locales, las áreas verdes están constituidas por 300 palmeras y un promedio de 300 personas trabajaron en la construcción de la obra.

Actualmente la infraestructura turística es de primer orden, su funcionamiento constituye una agresiva competencia a otras playas.<sup>30</sup>

En el 2011, con el propósito de mejorar la prestación de servicios en el malecón, Autoridad Portuaria ha contratado 4 obras distintas por un monto de \$52,439 dólares. Estas obras comprenden la construcción de la

garita, sistema electrónico para el peaje, acceso al parqueadero y las



---

<sup>30</sup> <http://www.manta360.com/verguia.php?id=136&gid=53>

adecuaciones del área administrativa. Las obras de acceso servirán para evitar el congestionamiento vehicular en temporadas altas. Estas fueron entregadas para la fecha de inicios de los Juegos Sudamericanos de Playa 2011.

### **Extensión**

Esta playa cuenta con aproximadamente 1.700 metros de playa.

### **Clima**

El clima subtropical seco, con temperatura que oscilan entre los 26° C. en invierno y 24° C. en verano.<sup>31</sup>



### **11.4.2. Playa de Tonsupa, Esmeraldas**

Tonsupa está ubicada a 26 Km al suroeste de la provincia de Esmeraldas en Ecuador, cuenta con una completa infraestructura para complacer a los más exigentes turistas. Su clima privilegiado durante todo el año, fluctúa entre los 28° y 36° grados centígrados.

<sup>31</sup> <http://www.viajandox.com/manabi/malecon-escenico-manta.htm>

Este hermoso balneario se creó en el año de 1995, siendo uno de las de mayor desarrollo urbano y turístico en la actualidad.

La Playa de Tonsupa tiene aproximadamente 4 kilómetros de extensión, es el lugar exclusivo para el relax brindando una variedad de servicios turísticos. .

También cuenta un malecón repleto de bares típicos y con el mejor coctel ería del país, la proyección residencial se destaca con la presencia de altos edificios y lujosos complejos residenciales, que dan a esta parroquia un ambiente metropolitano.<sup>32</sup>

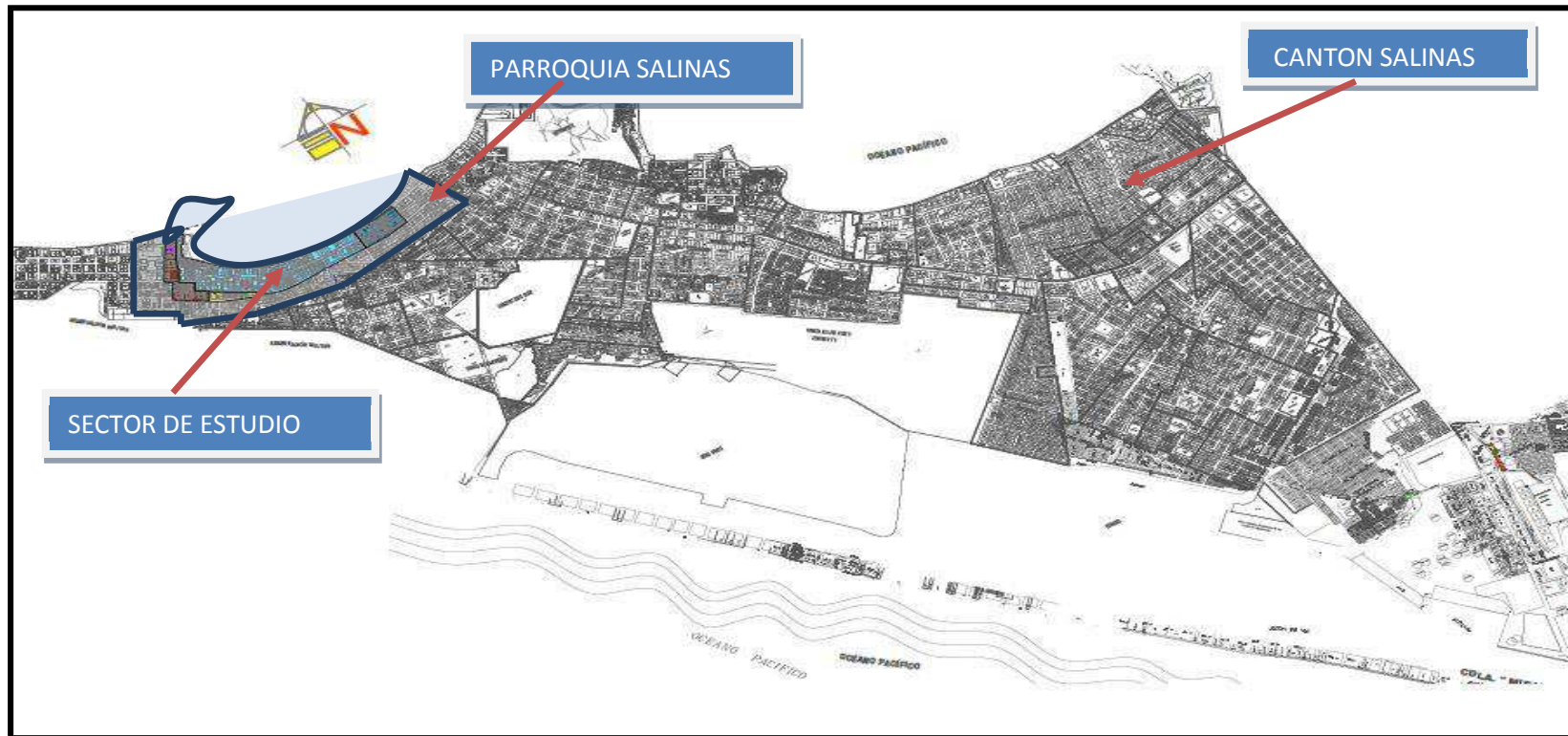


---

<sup>32</sup> <http://www.ecostravel.com/ecuador/hoteles/esmeraldas/playa-tonsupa.php>

## 12. DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACION

### 12.1. DELIMITACION ESPACIAL



PLANO # 1: DELIMITACION ESPACIAL DEL SECTOR DE ESTUDIO  
Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Salinas- Editado por Tesista.

## 12.1.2 Área Específica de Planificación y de Influencia Inmediata

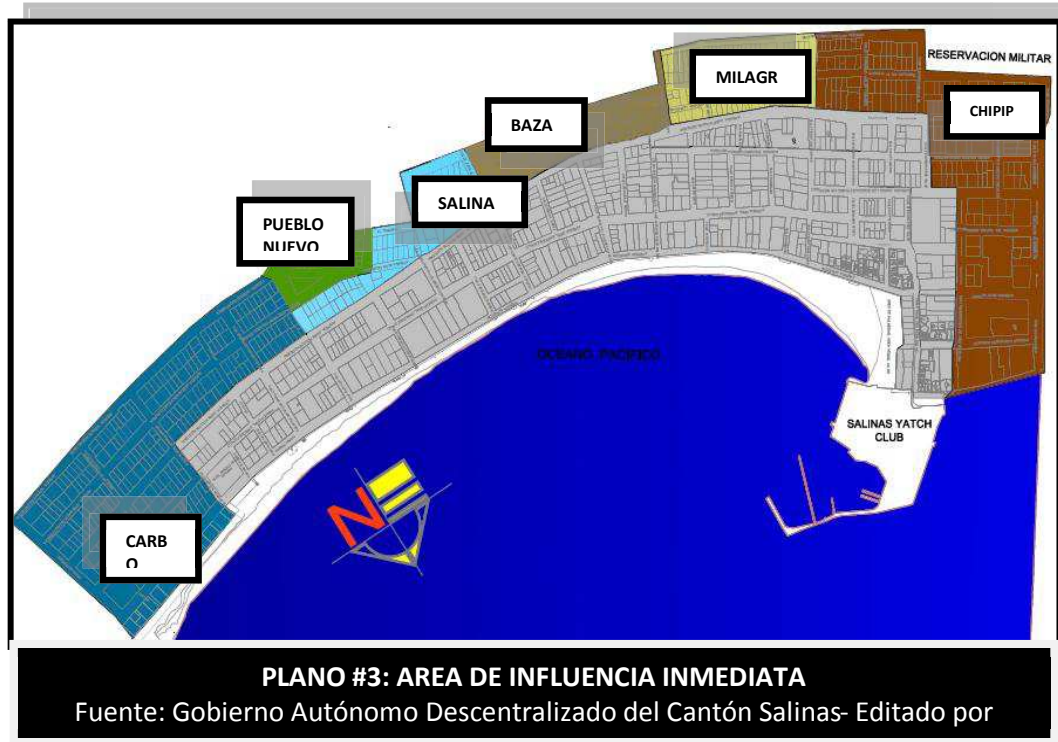
Para la intervención específica del proyecto en el sector San Lorenzo, se definen dos áreas de planificación por límites naturales y antrópicos:

- El **Área Específica de Planificación (A.E.P)** comprende, Los barrios Carbo Viteri, Salinas y Estero de Salinas, Bazán y parte del Sector Chipipe y su entorno inmediato, a lo largo de las avenidas: Malecón; distancia comprendida entre el Hotel Barceló Colon Miramar y el Yacht Club, la Av. Enríquez Gallo (Segunda Avenida) y Av. Jaime Roldos Aguilera. (Tercera avenida).(Ver Plano#2)



El **Area de Influencia Inmediata (A.I.I)** comprende parte de los Barrios: Carbo Viteri, Pueblo Nuevo, Salinas, Bazán, Milagro y el Sector Chipipe, Al Este colinda con el Barrio San Lorenzo y al Noroeste: con el Sector Chipipe, el Yacht Club y la Reservación Militar.





## 12.2. DELIMITACION TEMPORAL DEL AREA DE ESTUDIO.

La Ciudad de Salinas en su proceso de ocupación, expansión y crecimiento está condicionado al perfil costero lo que le da su carácter de ciudad lineal, esto responde a factores artificiales que tienen que ver con el uso de suelo y sus incompatibilidades que evitan que la ciudad pueda ocupar terrenos hacia los únicos flancos posibles que son al Sureste y al Noroeste.

Se halla emplazado sobre una topografía irregular hacia el Noroeste con desniveles ligeramente pronunciados (lomas), sobre un borde costero marítimo que limita su crecimiento

El sector San Lorenzo desde sus primeros asentamientos al igual que el resto de la ciudad se ha visto condicionado en su crecimiento urbano por la naturaleza y por las edificaciones en altura levantadas por el hombre. A pesar de estas limitaciones naturales, se siguió la trama urbana del resto de la ciudad, de trazado regular de tipo ortogonal, cuenta además con todos los servicios urbanos básicos, cabe recalcar que es un sector de aproximadamente 54 años de consolidación urbana.

Todos sabemos que la historia de Salinas, no es la historia de sus torres ni de su modernidad urbana que se inició en los años sesenta del siglo XX y que hoy constituyen parte de los iconos y de la hermosa visualización socio espacial de la ciudad-balneario. Su pasado está más allá de ese Diciembre de 1937, cuando se constituyó en una entidad geopolítica-administrativa: **El Cantón Salinas**. Incluso debemos comprender que su pretérito también está más atrás del periodo 1920-37, cuando se expresó el primer despegue urbano y turístico de la Ciudad y de la incidencia de la economía petrolera peninsular.<sup>33</sup>



Malecón de Salinas (1958)

**Fuente:** Gabriel Iván Ceballos

A todo lo largo de los sesenta se dio un ascenso del desarrollo turístico y urbano. La socio economía productiva y comercial de Salinas se vio favorecida por los efectos expansivos del boom bananero. En efecto, los beneficios de las divisas bananeras circularon en la Cuenca del Guayas, Guayaquil y la Costa. Esto favoreció la actividad turística. La economía del transporte se modernizó. La presencia de un creciente uso de carros y buses, el mejoramiento de las carreteras favorecieron el traslado del turista, estimulando esta actividad por la demanda de la población y de una clase media que aumenta.

---

<sup>33</sup> Willington Paredes Ramirez, /Historia Social de Salinas// Archivo Historico del Guayas.2004  
Capitulo 4/pag. 83/Parrafo 6

Además, la difusión y masificación de la cultura de la distracción y las condiciones económicas favorables constituyen elementos que contribuyeron a la necesidad de adquirir una vivienda para invernar en Salinas. Los programas que llevan adelante compañías constructoras, desde Guayaquil, tanto para viviendas de cemento, mixtas, como para villas de madera que crea la empresa moderna Pailón, estimulan el surgimiento de nuevas ciudadelas y el mejoramiento socio urbano de la ciudad.<sup>34</sup>



La afluencia turística de Guayaquil hacia Salinas en la temporada vacacional ya comenzaba a generar saturación. Y se comenzaba a buscar espacios playeros alternativos y con vínculos cercanos a Salinas. Punta Carnero aparece como alternativa.

Los turistas y vacacionantes de recursos económicos medios y altos se comienzan a trasladar de las playas de Chipipe, San Lorenzo, Salinas y La Libertad hacia Punta Carnero. En 1963 el Ing. Ramón Fernández (el constructor de Salinas de los cincuenta) abrió una carretera que enlazo Salinas con Punta Carnero.



En Salinas se evidencia un incremento y expansión de su topografía urbana. Aumentaban sus barrios y ciudadelas. Crece el número de organizaciones barriales tanto en Salinas, Muey y Anconcito.

El espacio socio urbano sufre grandes cambios. Comienzan a proliferar las villas pequeñas y medias y surge el sistema de propiedad horizontal que estimula las edificaciones colectivas.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Willington Paredes Ramirez, /Historia Social de Salinas/ Archivo Historico del Guayas.2004. Pag.35

A lo largo del Malecón comienzan a construirse edificios de más de 4 pisos y las tradicionales villas comienzan a ser reemplazadas por los que a fines de los sesenta (y luego de los setenta) serán los edificios altos y torres del sector. Aparecen las propiedades horizontales que dan otra fisonomía socio urbana al espacio y al paisaje de la ciudad.

En 1966, se construye el edificio “Siesta 44”. En 1966-67 es construido y vendido el edificio “Las Dunas”. Y en 1967 se inicia la construcción de la “Torre Blanca”, edificación de 10 pisos altos.

Esta nueva situación y los cambios que trajo consigo demandaban la necesidad de crear una instancia, especie de instituto, que favorezca el desarrollo de la península. Su necesidad tenía que ver con asumir una adecuada planificación de las tareas y acciones que esos cambios requerían. Una importante revista de Guayaquil decía:

“En el Malecón de Salinas se han construido en los últimos meses infinidad de hermosas villas, destacando por su funcionalismo y belleza...Creemos que es



Salinas 1964 foto tomada desde La Polar

necesario actuar prontamente, si queremos capitalizar el fenómeno turístico internacional que se vislumbra para los años futuros-...vigente a la fecha- se decretó la exoneración de impuestos para nuevas industrias e inversiones que se llevase a cabo en la provincia del Azuay.

La medida se ha reflejado en un incremento extraordinario de la agricultura, la industria y el comercio azuayos. Por qué no se toma una decisión semejante respecto de la Península de Santa Elena, dentro de un plan estudiado realísticamente por especialistas?”.(Vistazo N129, febrero, 1968).

Es a mediados de los sesenta cuando se dan claras evidencias de un nuevo despegue socioeconómico, urbano y turístico de Salinas (el primero data de

---

<sup>35</sup> Willington Paredes Ramirez, /Historia Social de Salinas/ Archivo Historico del Guayas.2004 Pag 51

1920-1935). La ciudad-balneario busca aprovechar de manera positiva los beneficios expansivos del Boom bananero de la costa.<sup>36</sup>



Hoy Salinas es una realidad socio urbana, una comunidad progresiva, una ciudad-balneario, y un proyecto social ciudadano, pero su historia futura siempre estará vinculada al pasado de los hombres y mujeres que la construyeron a lo largo del tiempo.



### **12.3. INFORMACION BASICA.**

Este análisis es llevado a cabo en la Parroquia Salinas, específicamente, en el Sector San Lorenzo.

Salinas, ubicado en el accidente geográfico más saliente de la zona costera del Ecuador, la punta de Santa Elena, es el principal balneario de la provincia de Sta. Elena y del país. Límites:

---

<sup>36</sup> Willington Paredes Ramirez, /Historia Social de Salinas/ Archivo Historico del Guayas.2004

Al norte: Océano Pacífico	Cabecera Cantonal: 2706.84 Has
Al sur: Océano Pacífico	Parroquias Rurales
Al este: La Libertad y Santa Elena	José Luis Tamayo: 3676.02 Has
Al oeste: Océano Pacífico	Anconcito: 973.84 Has

### **Extensión**

Total: 7356,7 Has

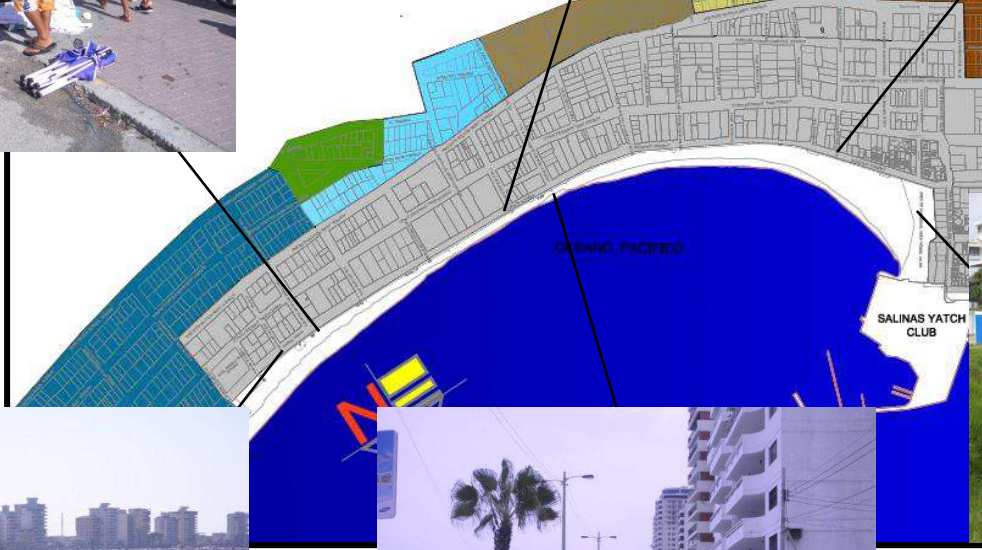
## **CLIMA**

El clima de Salinas es de tipo árido desértico debido a que un tramo de la corriente de Humboldt pasa por la península. Su promedio anual de precipitación es entre 125 a 150 mm, es así una de las ciudades ecuatorianas más secas. Tiene dos temporadas, la lluviosa y la seca. La lluviosa se manifiesta entre los meses de enero hasta abril y la seca en los meses restantes. Durante la temporada lluviosa la precipitación que se registra es casi el 90 % de toda la pluviosidad que cae anualmente. Aquí las temperaturas oscilan entre los 21 y 33° C.

La natación es agradable durante todo el año. De hecho, la temperatura del agua varía de 22 ° C a 25 ° C con un período de enero a mayo, donde la temperatura media del agua es de 24 ° C y el resto del año de 22,5 ° C<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> <http://www.salinas.gob.ec/index.php/salinas/geo>



## **12.3 ASPECTOS SOCIO-ECONOMICOS**

### **12.3.1 CARACTERIZACION SOCIO-ECONOMICA DE LA POBLACION.-**

La caracterización socio-económica de la población se la realizó mediante los siguientes aspectos:

**Demográficos.-** en donde se determina la población total existente, la composición familiar, la estructura por edad, distribución geográfica, lugar de procedencia y tiempo de residencia de la población.

**Condiciones de vida.-** Las mismas que se analizan a través de los niveles de ingresos económicos, ocupación laboral, y niveles de instrucción.

**Organización social.-** en la que se identificaran el grado de organización y de participación de la población en las actividades comunitarias.

### **12.3.2. POBLACION RESIDENTE Y POBLACION FLOTANTE DEL SECTOR DE ESTUDIO.- (VER ANEXO #1)**

La cantidad de población sobre un territorio permite comprobar el grado de consolidación y densificación del mismo y la importancia que este pueda tener en relación con otras áreas de la ciudad, La población del sector de San Lorenzo (el sector del barrio y del balneario) está conformado por 1705 habitantes, con un promedio de 4 personas por familia, en temporada alta.

Cabe recalcar que el A.E.P, es un sector turístico donde la población que más prolifera es la flotante, muchos tienen viviendas y departamentos, llegando a vacacionar, mientras que otros solo llegan por el día. Por lo tanto, la base para el cálculo de la población total y flotante del A.E.P, se ha realizado de acuerdo al uso y la ocupación del suelo existente, proliferando así la densificación del sector.



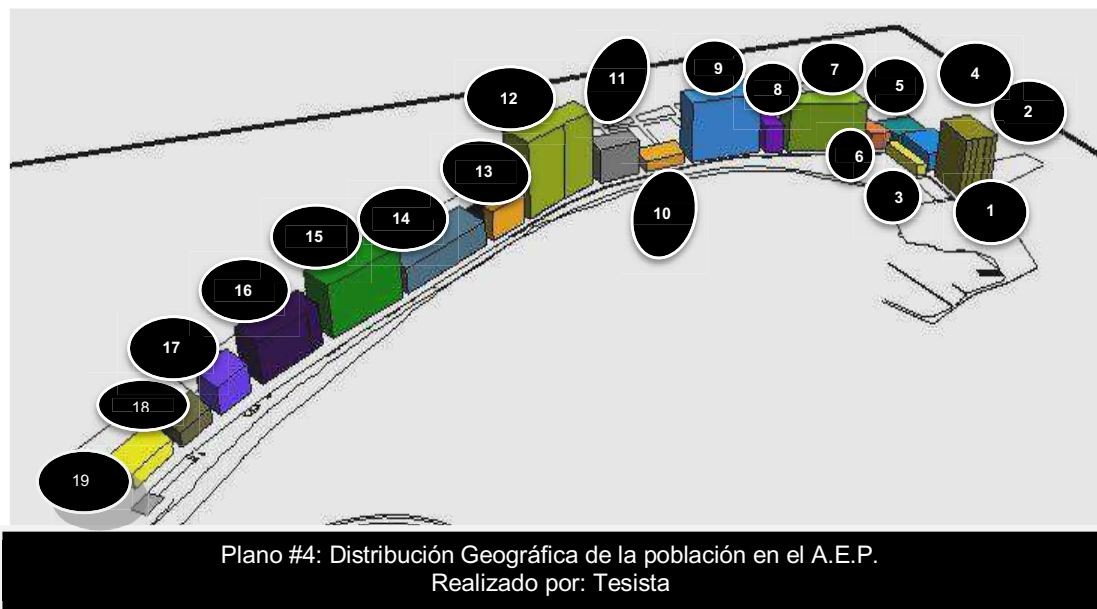
Dos de las 19 manzanas, la 8 y la 11 concentran el 13% y el 11% de la población respectivamente, lo que sumado asciende a 24%, lo cual es significativo para solo dos manzanas, lo que nos muestra de este simple análisis numérico de habitantes una heterogénea distribución de la población en el A.E.P. Pero este análisis, sin tomar en cuenta el área que ocupan distorsiona la relación fundamental en estudios urbanos-hombre-territorio, ya que los predios y/o manzanas no tienen las dimensiones homogéneas.

## 12.4. TABULACION DE LA INFORMACION

### 12.4.1 DISTRIBUCION GEOGRAFICA:

Los estudios sobre la distribución geográfica de la población proporcionan las directrices necesarias, para la elaboración de un plan, sobre como ubicar en una zona de estudio las diferentes utilizaciones del suelo.

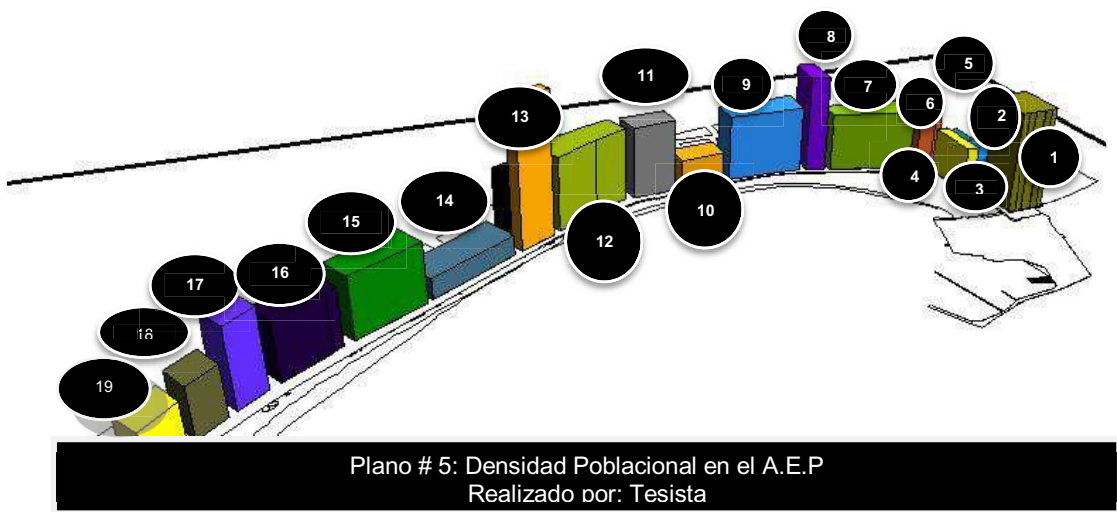
En primera instancia se obtuvo la distribución de la población por manzanas, como resultado de la sumatoria de los habitantes presentes en sus domicilios, obteniéndose los siguientes resultados:



En este gráfico se expresa la distribución de la Población por Manzanas en el AEP, y podemos notar claramente que en las manzanas 8 y 11 existe una

sobreocupación del suelo, seguido por las manzanas 1, 6,15 y 16 que van excediendo el límite de ocupación en el sector.

Los resultados nos muestran altas y bajas densidades para un área urbana como lo es el sector en estudio; en efecto manzanas como 1, 5,6,7,8,10,11,12,13,15,17 con 1831, 1000,1122,1846,1238, 1348,2608,1260, 1054 y 1295 hab/ha, respectivamente presentan densidades que superan las establecidas en códigos urbanos para áreas residenciales, así como también otras manzanas como la **2,3,4,9,14,1 y 19** presentan densidades inferiores a las mínimas para áreas urbanas residenciales, con lo que se puede concluir que hay una desigual pero densa distribución de la población en el A.E.P, es decir que existe una sobreocupación del suelo en el sitio. (Ver cuad, ANEXO #2)



#### 12.4.2. DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR EDADES.-

Los datos sobre la composición poblacional por edades son importantes, porque ayudan a cuantificar el espacio necesario requerido para zonas deportivas, recreativas, de contemplación y otros servicios comunitarios para todos los estratos de la población, como niños, jóvenes adultos y ancianos. (Ver cuadro, Anexo #3).

De acuerdo a los resultados obtenidos, el 30% de la población son jóvenes, potenciales usuarios de actividades deportistas, espacios para recreación, ocio y esparcimiento, a este se suman el 29% los adultos, que pueden compartir estos espacios y a los que se sumarían espacios de recreación pasiva y desarrollo cultural, compartiendo este segmento con un 14% del grupo restante de adultos, incluyendo de igual manera a los adultos mayores, agregando espacios de contemplación del paisaje y de relajación.

Los niños de 0-6 de 6-12 años, la mayoría se suman a la actividad en familia con sus padres, por el mismo sentido de dependencia. Como característica según la edad, la población del área específica de estudio es joven, que demanda importante equipamiento para la recreación, el deporte, la cultura, así como también espacios para la participación y recreación pasiva.

#### **12.4.3. LUGAR DE PROCEDENCIA Y TIEMPO DE RESIDENCIA.-**

Este aspecto se lo ha estudiado para conocer el grado de estabilidad residencial de la población A.E.P para estimar la movilidad al momento de planificar para un estrato estable o flotante, en este caso se estima que la mayoría de la población no es estable ya que solo llegan a vacacionar en fines de semana o en feriados.

Un 45%, cifra muy representativa, corresponde a quienes tienen procedencia de otras provincias y del extranjero, ya que al pasar de los años se han ido asentando en el sector, un significativo 32% son habitantes del sector, de estos un 23% provienen de distintas partes de la Península.

Lo que indica que Salinas en general es un destino turístico, buscado por los turistas más nacionales que extranjeros para vacacionar. (ver cuadro, ANEXO #4)

En cuanto al tiempo de residencia, los resultados nos muestran que el 45% de los habitantes residen menos de 5 años en el sector, ya que muchos trabajan por temporadas, teniendo residencia en el sector, de estos un 39% de 10 a 20 años, lo que en indicaría un nivel de flotabilidad de la población

importante, ya que mayoría son personas que residen en el sector por cuestiones laborales, se dedican al comercio o al turismo. El rango de menos de 5 años de residencia, detalla a quienes trabajan por temporadas o solo fines de semana pero tienen vivienda o departamento en el sector. Y de 10 a 20 años, son residentes que han vivido e impulsado el desarrollo del sector y por ende de la ciudad. Además de que mayoría de la población es joven. (ver cuadro, ANEXO #5)

#### **12.4.4 CONDICIONES DE VIDA DE LA POBLACION.-**

##### **12.4.4.1. INGRESOS ECONOMICOS.-**

Para el análisis de los ingresos económicos de las familias del A.E.P, se partió clasificándolos en rangos que van de 0 a \$200, \$200-\$400, \$400 a \$800, más de \$800

Por nivel de ingresos, se destaca la población que gana el sueldo básico entre \$200 y 400 dólares, seguido por un 26% que ganan menos de \$200 que especifica a vendedores ambulantes jóvenes, seguido por un 18% que ganan de \$400-\$800, sueldo que se puede ganar diariamente en alquiler de habitaciones de hotel por día, y un 12% que ganan más de \$800 de igual manera pero en hoteles más lujosos. (Ver Cuadro, Anexo #6)

##### **12.4.4.2 TAMAÑO DE LA FAMILIA**

Determinar las condiciones de vida que tienen las familias en el área investigada, el número de miembros que las conforman a través de las actividades que estos realizan, se vincula más con los niveles de ingreso económico, niveles de educación, actividades con las que dinamizan la vida del sector y de la manera como se articulan a la vida urbana de la ciudad misma. (Ver cuadro, Anexo#7)

Este cuadro nos permite resaltar el tamaño de algunas familias que alcanzan los 4 a 6 miembros con un 46%, de 2 a 4 con un 27% e incluso hasta más de 6 con un 19%, ya que existen viviendas colectivas de 3 pisos. Con respecto a los hoteles u hostales y edificios de apartamentos, este tipo

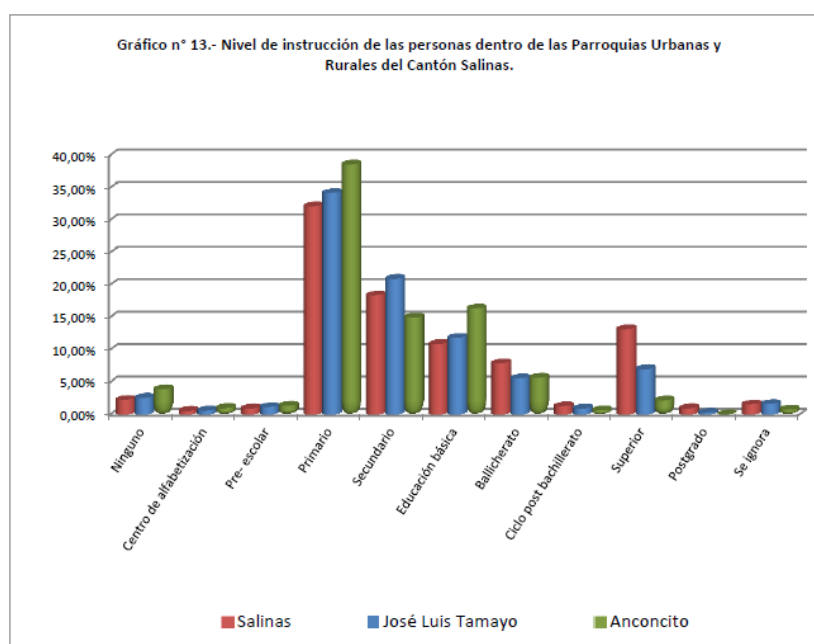
de residentes son de 6 a más personas, ya que los visitantes vienen a ser la población flotante.

### 12.4.4.3. OCUPACION DE LA POBLACION

La ocupación de la población es un indicador vital al momento de tratar de definir las condiciones de vida de los habitantes de un estrato de vida cualquiera, por que se refiere al sustento económico que es el motor de diario convivir y de las posibilidades para proyectarse a futuro. Para el efecto se tabularon todas las actividades, agrupadas en las actividades que siguen: Comerciantes, Artesanos y afines, Hoteleros, Empleados. (ver Cuadro, Anexo # 8)

### 12.4.4.4 Niveles de Instrucción

En términos de establecer un déficit, es un tema considerado fundamental para el progreso y desarrollo de la sociedad, saber si la población está capacitada para colaborar con el progreso de su ciudad.



Fuente: INEC- CPV-2010

Elaborado: Equipo técnico GAD Municipal de Salinas

Los resultados muestran que un 76% de la población residente en el A.E.P, han realizado el nivel básico, el 33% tiene un nivel Universitario y un 22% un nivel secundario de educación, por lo tanto, se considera que muchos están estudiando en el básico y otros la Universidad (Ver cuadro, Anexo #9)

#### **12.4.4.5. ORGANIZACIONES SOCIALES EXISTENTES EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL SECTOR DE ESTUDIO.-**

Se identifican dos tipos de asociaciones: Sociales y Gremiales (Asociaciones), y se analiza en ellas el grado de participación de sus habitantes.

##### **CENTRO SOCIAL SALINAS,**

Fundado el 6 de Febrero de 1938, formado por habitantes del Barrio Salinas, establecen reuniones para contribuir en las mejoras del sector.



Existen 2 asociaciones Gremiales:

**Asociación de Comerciantes Minoristas Playa, Mar y Sol**, reúnen a vendedores ambulantes, en total son 200 los afiliados a este gremio los cuales se dividen en:



- 9 coqueros
- 22 artesanos
- 46 varias ventas
- (dulces, cigarrillos, gafas, etc.)
- 40 Bebidas de moderación (colas y agua)
- 70 parasoleros

**Asociación SATUMAR (Salinas, Turismo y Mar)**, Actualmente son 60 socios, ellos reúnen a quienes alquilan embarcaciones de paseo como son: botes, lanchas, motos acuáticas, bananas, bicicletas acuáticas.

Según lo encuestado a los residentes del A.E.P del sector de estudio, las organizaciones gremiales con un 48%, son las más asistidas, seguido por las organizaciones sociales con un 42%, y un 10% que no asisten a ninguna organización pero realizan a actividades independientes. Por lo que se concluye que el comercio prepondera en el sector, ya que estas organizaciones gremiales están formadas por artesanos y comerciantes minoristas, seguido por las sociales, referente al Centro Social Salinas en la que actúan como Comité Pro-Mejoras del sector. (Ver cuadro, Anexo #10)

#### **12.4.4.5,1 ACTIVIDADES EN LAS QUE PARTICIPA.-**

De las respuestas obtenidas sobre la participación en actividades en las que participa la comunidad, los resultados denotan que existe mayor actividad de mingas con un **80%**, realizado por los artesanos todos los días se agrupan de 30 personas, y en temporada alta colabora toda la asociación, seguido por las clases de natación con un **18%** , Ferias de artesanos y artistas locales **35%**, lo que nos indica que hace falta organización en el área deportiva y de recreación, con espacios para capacitar al residente y al visitante , ya que siendo una ciudad turística y frente al mar, necesita estar activo en este tipo de actividades. (Ver cuadro, Anexo #11)

#### **12.4.4.6 PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR.-**

La consulta ciudadana es lo más importante para el desarrollo de los proyectos a realizarse, ya que ellos serán los usuarios de dichos espacios y podrán dar soluciones a los problemas y carencias existentes en el A.E.P, dando los siguientes resultados.

Implementar parques y áreas verdes de recreación 87%, sigue siendo prioritario para la población ya que no existen espacios de este tipo más usado por los infantes, a seguir las ciclo vías, con un 40%, un 35% apostaron por áreas para eventos al aire libre. (Ver Cuadro, Anexo #12)

## **12.4.5 ASPECTOS FISICOS-AMBIENTALES**

### **12.4.5.1 TOPOGRAFIA**

El área específica de planificación constituye una extensa planicie, no existen accidentes orográficos de consideración, encontrando pequeñas elevaciones como el sector Chipipe, que en relación al sector san Lorenzo, está relativamente elevado.

Por ser faja costera debería tener un clima húmedo tropical, pero el influjo del mar, del que se halla casi rodeado y los vientos de la corriente fría de Humboldt, modifican notoriamente su clima temperatura, que está muy lejos de ser ecuatorial, con temperaturas que oscilan en torno a los 24 grados, aumentando desde la orilla del mar hacia el interior.

#### **12.4.5.1.1 TOPOGRAFIA DEL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL AREA DE ESTUDIO. (Ver PLANO #1)**

El paisaje donde se halla el A.E.P permite observar la corta distancia entre las grandes edificaciones y la playa:

#### **12.4.5.2 ZONAS DE RIESGO DEL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL AREA DE ESTUDIO.- (Ver Plano #2)**

Por el análisis de la topografía del sector, se pueden definir dos zonas de riesgos: Riesgo de inundación y Riesgo por Tsunamis



### 12.4.5.2.1 RIESGO EN CASO DE INUNDACION (Ver Plano # 3)

El A.E.P, sector San Lorenzo tiene el riesgo de inundación por la subida del nivel del mar, eventos ya vistos en temporadas de fuertes oleajes (mes de Marzo), por los pocos metros de playa que separan la línea costera con las edificaciones ubicadas frente al mar, las cuales no han sufrido daños por los aguajes.



Foto: DIARIO EXTRA (23/03/11) Fuerte Oleaje con olas de 2,5 a 2 metros



Foto: Diario los Andes (5 de marzo del

En estas últimas fotografías, además de que hubo aguaje, se presentaron intensas lluvias, las que inundaron hasta 50cms de agua, la avenida Malecón, por falta de canales de evacuación de aguas lluvias y las dos cuabras siguientes.<sup>38</sup> (Calendarios de aguajes, Ver Anexos)

El problema se agrava en caso de Tsunamis, ocasionarían la pérdida del 80% de la infraestructura y edificaciones de todo el sector de estudio.

<sup>38</sup> <http://www.andes.info.ec/es/regionales/PeninsulaSantaElena/EmbatidaporelInvierno>.

### **12.4.5.3 USO DE SUELO EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) SECTOR DE ESTUDIO.-**

Se analizarán descriptivamente la localización de actividades en el A.E.P. Este análisis resultará primordial ya que se debe considerar el impacto que los proyectos de grandes edificios y centros comerciales pueden causar al entorno urbano que sirve de contexto y, además, influencia al sitio en el que se erigirá la obra.

El diagnóstico de Uso de Suelo consta de:

Ubicación de unidades de uso de suelo existentes en el A.E.P (Plano #4)

#### **CLASIFICACION DEL USO DEL SUELO EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION.- (Ver Plano #4)**

Para la clasificación de los usos existentes en el AEP, esta se le debe concebir como la clasificación de sistemas de actividades urbanas.

El sistema está compuesto por los siguientes ámbitos de actividades:

**Producción:** “Engloba todas aquellas actividades, espacialmente expresadas que contribuyen en forma directa a la formación de bienes o la gestión y organización del proceso productivo”

**Consumo:** Elemento que expresa a nivel de la unidad urbana “el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo”. Dentro de esta reproducción hay que diferenciar la reproducción simple (vivienda con equipamiento mínimo, espacios verdes, equipamiento escolar, equipamiento socio cultural) en la que tienen incidencia los sistemas económico, político-jurídico e ideológico).

**Intercambio:** se la podría entender como las transferencias entre elementos e instancias de la estructura social, transferencias que se constituirán en subelementos (producción-consumo, comercio-distribución).

**Gestión:** El elemento gestión articula el sistema urbano con la instancia política y regula las relaciones entre el conjunto de elementos.

**Grupos Especiales:** aquellos que no pertenecen a los ámbitos anteriores, entre los que se pueden citar: lotes vacantes, edificaciones en construcción, edificaciones sin uso, etc.

### **ANÁLISIS ESPACIAL.-**

Del censo de usos de suelo, realizado en el AEP, se obtuvieron los siguientes resultados (Ver Cuadro, Anexo # 13)

**Producción:** Dentro de este ámbito son pocas las unidades de uso de suelo presentes en el AEP, tan solo, 19 comercios menores, 6 bares/discoteca, 4 parqueaderos.

#### **Consumo:**

**Vivienda.-** Es uno de los usos más significativos en el AEP, con 42 unidades que representan el 22% del total y se concentran en las manzanas 1,2,3,4,5,6,8,11,12,13,16,17,18.

**Edificios de Apartamentos:** Además de las viviendas, este grupo viene a ser el más numeroso y significativo, son en total 53, ocupando un 27% del total.

**Las manzanas ocupadas por este grupo son:** 1,2,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13, 15,16,17,18

**Hoteles y Hostales:** Existen 14 hoteles, ocupando las manzanas: 1, 2, 7,8, 11,14,19. Mientras que los hostales son 2: y ocupan las manzanas: 7 y 8

**Intercambio:** 8 minimarkets barriales constituyen el intercambio en el AEP, lo que le asigna un 4% del total de unidades de uso, siendo irrelevante su presencia en las actividades del sector.

**Gestión.-** Existen 6 unidades de gestión, 2 entidades bancarias y 4 más en las cuales se incluyen el Instituto Nacional de Pesca, 1 museo, y la Capitanía del Puerto.

**Grupos Especiales:** Dentro de este conjunto, existen 11 lotes vacíos, cuyo porcentaje es un 6% del total de equipamientos en el AEP.

En conclusión, el AEP es un sector donde predominan los Edificios de Apartamentos y las viviendas (entre villas y viviendas de 2 pisos), los hoteles y hostales quedan en tercer lugar, es por esto que el sector es turístico y de descanso frente al mar, y por otro lado se encuentra sobreocupado por esta tipología de edificios de gran altura, obstaculizando la vista hacia el mar de quienes residen en las manzanas de atrás.

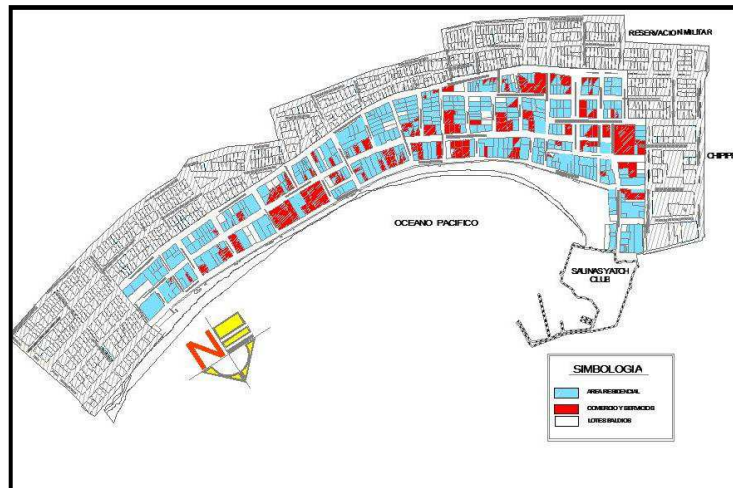


#### **12.4.5.4 AREAS HOMOGENEAS.- (ver plano #5)**

Luego del análisis de usos de suelo tanto del número y tipo, se hace necesario identificar, si es posible, definir áreas de uso homogéneo de acuerdo a la ubicación de las unidades y a los grupos que pertenecen. El análisis se lo realiza tomando en cuenta los usos que se localizan al interior de cada manzana y la repetición de estos en todo el conjunto de manzanas en el AEP, para así poder tener una idea general de las tendencias de estas a través de los usos de suelo.

“Para el estudio detallado de los suelos urbanos y urbanizables, se divide cada clase y categoría de suelo en zonas, atendiendo a su tratamiento

homogéneo en el planeamiento vigente. Constituyen áreas de referencia para la propuesta de nuevos aprovechamientos urbanísticos y para la estimación de necesidades de suelo para espacios libres y equipamientos. Dentro de cada zona se mantiene el mismo uso característico y la homogeneidad de aprovechamientos”<sup>39</sup>



Del análisis espacial se concluyó que el AEP, es un sector eminentemente residencial, y es que la vivienda, los edificios de apartamento, hoteles y demás edificaciones para uso de descanso, en comparación a otros usos en cada manzana tiene mayor relevancia y representatividad. Revisando que pasa con los otros usos, vale destacar que los lotes baldíos tienen una significativa presencia, a lo que se suma un uso de suelo no urbano, que conforman por su ubicación (Mz. 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12,13, y 15) un área homogénea en cuanto a estos usos “especiales”.

Por lo expuesto se definirían tres áreas homogéneas por sus usos relevantes:

- A1 Residencial
- A2 Comercial
- A3 Lotes Baldíos

<sup>39</sup> [www.dipalme.org/Servicios/Anexos/.../ZONAS%20HOMOGÉNEAS.pdf](http://www.dipalme.org/Servicios/Anexos/.../ZONAS%20HOMOGÉNEAS.pdf)

## **INTENSIDAD DE OCUPACION DEL USO DEL SUELO EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P).-**

El uso de suelo del A.E.P es eminentemente residencial aproximadamente en un 60% de su territorio. El crecimiento y desarrollo de los asentamientos humanos está condicionado por la forma espacial y se asienta principalmente en el perfil costero, que le da un carácter lineal a la ciudad.

Este sector está consolidado y corresponde al gran porcentaje de la planta urbana con uso residencial, las normas de aplicación de usos de suelo determinan: residencial 60% máximo, vías de 25 a 30% máximo, área cedida al Municipio para dotación de equipamientos comunitarios servicio municipales entre un 2 a 4%, para áreas verdes 10% mínimo.<sup>40</sup>

Para el estudio de intensidad de ocupación del suelo se tomó como parámetros de análisis los siguientes:

El coeficiente de ocupación del suelo C.O.S (Plano #2)

El coeficiente de utilización del suelo C.U.S (Plano #3)

La densidad poblacional (Plano #4)

### **12.4.5.5 COEFICIENTE DE OCUPACION DEL SUELO (COS). (Ver plano #6)**

Es el porcentaje de ocupación del suelo, para la edificación en planta baja, y se obtiene de la relación:

$$\text{COS} = \frac{\text{SUPERFICIE DE PLANTAS BAJA}}{\text{SUPERFICIE DEL TERRENO}} = \%$$

Para el análisis espacial se definieron tres rangos que son:

- 0 a 39% Baja Intensidad de ocupación del suelo
- 40 a 69% Mediana intensidad de ocupación del suelo
- 70 a 100% Alta intensidad de ocupación del suelo

La alta intensidad de ocupación del suelo predomina en el AEP con un porcentaje del 48%, así lo demuestran los resultados del cuadro, en donde

---

<sup>40</sup> Plan Estrategico Participativo del Cantón Salinas/GAD Salinas 2010/Pag: 95

las manzanas 13 y 19 llegan al 100% en total son 81 lotes en esta categoría. Seguido por la Mediana intensidad, cuyo rango esta entre los 25 y 58% y llegan a ser 50 lotes con un 30% y la baja densidad, cuyos porcentajes van del 13% al 50% con 37 lotes, y su porcentaje total es de 22%.

Del estudio del COS, podemos afirmar que el AEP, es un sector con un alto grado de consolidación urbana, es decir no existe espacio alguno para edificar, y a simple vista se observa una estrechez de espacio libre para transitar, atentando así al paisaje urbano-Playa y a la calidad de vida de los visitantes. (Ver Cuadro # 16, Anexo #14)

#### **12.4.5.6 COEFICIENTE DE UTILIZACION DEL SUELO (CUS) (Ver plano #7)**

Esta correlacionado con la altura de la edificación y se obtiene de la relación:

$$\text{CUS} = \frac{\text{SUPERFICIE DE PLANTAS}}{\text{SUPERFICIE DE LOTES}} = \%$$

Se estableció 3 rangos para el análisis del CUS:

**0 - 100%** Baja intensidad de utilización del suelo

**101-200%** Mediana intensidad de utilización del suelo

**201-+%** Alta intensidad de utilización del suelo

La alta intensidad de utilización del suelo es el factor predominante en el AEP, así se muestran los resultados en el cuadro anteriormente elaborado, en donde 72 manzanas se encuentran dentro de este rango, con porcentajes de hasta 100% destacándose las manzanas 3 y 19.

Los resultados del análisis del CUS, confirman que el AEP, es un sector frente al mar de Alta intensidad de utilización del suelo, ya que se ha permitido construir deliberadamente Edificios de gran altura. (Ver cuadro, Anexo #15).

El área central de Salinas tiene un claro desarrollo urbano paralelo a la playa, con edificaciones en altura, generalmente de departamentos y con un buen standard de construcción, con fachadas estudiadas hacia el mar, pero

con una enorme espalda de servicios hacia la segunda avenida, notándose este fuerte desequilibrio en el costo distinto de los departamentos frentistas y posteriores. Por lo citado, Salinas parece haberse desarrollado por una simple adición de barrios, ciudadelas y viviendas, más aún sin una estructuración de servicios y equipamiento urbano. *“La falta de herramientas de planificación que ha vivido Salinas, es otra de las razones para el deficiente crecimiento urbano, sin lineamientos generales que dirijan el desarrollo y crecimiento de la ciudad, y peor aún, sin otorgar a sus pobladores hábitats urbanos con aceptables condiciones ambientales.”<sup>41</sup>*

### **DENSIDAD POBLACIONAL**

Determinar cómo se distribuye la población en el A.E.P y se obtiene de la relación:

$$DP = \frac{\# \text{ DE PERSONAS}}{\text{AREA}} = \%$$

Donde están definidas 3 categorías:

Baja densidad poblacional	0 a 200 Hab/Ha
Mediana densidad poblacional	201 a 400 Hab /Ha
Alta densidad poblacional	401 a 600 Hab /Ha

Después del análisis de los 3 indicadores urbanos COS-CUS, DENSIDAD POBLACIONAL, de Intensidad de Ocupación del Suelo, podemos afirmar que el AEP, tiene una Alta intensidad de ocupación y uso del suelo, lo que permite intervenir en áreas poco densas para así dispersar a la población del AEP, ya que se intensifica aún más ya que su único punto de interés es el malecón y la playa. (Ver Cuadro, Anexo # 16)

---

<sup>41</sup> Plan Estratégico Participativo-Salinas



#### **12.4.5.7. USO DE LA EDIFICACION**

El sector de estudio, a lo largo de su crecimiento urbano ha ido desarrollándose junto al perfil costero, partiendo hace 50 años con villas, y en la actualidad denotamos que el suelo ha sido sobre ocupado por edificios de gran altura, de igual manera se destaca que el comercio y el turismo son la base económica en este tipo de ciudades frente al mar.

Se observa en los cuadros que la edificación predominante es la vivienda con un 35% residencial en viviendas y Edificios de apartamentos de gran altura, seguido con un 28% a edificios de apartamentos con locales comerciales en planta baja y de igual manera las viviendas de dos plantas con comercio en la planta baja.

La edificación de comercio con un 21% y los hoteles ocupan el 15%. Concluyendo que se mantiene el principio de sector residencial/comercial. (Ver Cuadro, Anexo #18)

#### **12.4.5.8 ALTURA DE LA EDIFICACION (Ver Plano #8) (Ver cuadro, Anexo # 19)**

La altura de la edificación es un indicador más para medir la intensidad de ocupación del suelo, y se lo analiza dentro de este ámbito, pero también es de utilidad al momento de determinar la morfología urbana del AEP.



**Edificaciones de gran altura frente al mar**  
Foto: Tesista

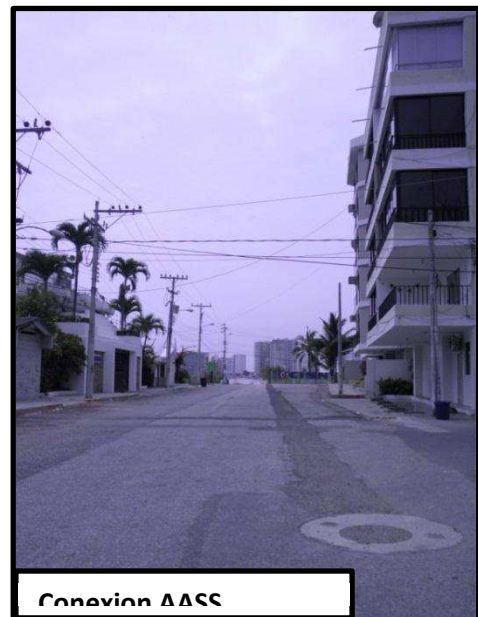
Las edificaciones que más se repiten en alturas son las de 1 a 5 pisos con un porcentaje del 46% (villas, viviendas de 2 pisos, vivienda/comercio, Edificios de apartamentos de 4 a 5 pisos ), seguida por la de 11 a 15 pisos con un 36% (edificios de apartamentos, las de 6-10 pisos con un 12% referentes a edificios de apartamentos, hoteles y hostales, y lo mínimo entre los edificios más altos de 16 a 20 pisos con un 5% y de 21 pisos a mas solo existe el 1% de estos.

Por lo tanto, la sobreocupación del suelo en el A.E.P, está dada en su mayoría por los edificios de apartamentos.

#### **12.4.5.8 DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS BASICOS (ver planos 9 y 10)**

En el AEP, la disponibilidad de servicios se resume en:

En el AEP, solo el 88% afirma disponer del servicio de alcantarillado sanitario, ya que no todas las edificaciones se encuentran conectadas a la tubería, algunas edificaciones se han conectado a un canal que sale al mar, cuyo fin de uso es para aguas lluvias. Por lo tanto las la aguas lluvias y las aguas servidas se mezclan, generando la contaminación del mar.



El 91%, de la población afirma disponer de telefonía fija y celular, un 93% en lo que respecta al agua potable, ya que 11 lotes están vacíos, otro 93% en lo que respecta a Recolección de Desechos, ya que esta actividad la realizan diariamente en el sitio.

El 100% pertenece a la energía eléctrica, ya que da cobertura a todo el sector.

En el análisis por manzanas podemos destacar que dentro del AEP, están mejor atendidas: las manzanas 6, 8 y 11 están mejor atendidas y más dotadas de servicios.

2, 10,13,16, están medianamente atendidas, y las peor atendidas son las manzanas 1,3,4,5,7,9,12,14,15,16,17,18, a excepción de la manzana 19, ya que el Hotel Barceló Colon Miramar ocupa todo el área. (Ver Cuadros, Anexo #20).

#### **12.4.6. RED VIAL.-**

La infraestructura vial es uno de los elementos definitorios en la planificación del ordenamiento territorial; se puede utilizar para delimitar porciones del territorio de diversos usos (en el sentido de entenderla como una estructura mallada), y también para integrar áreas desconectadas (en el sentido de promover la equidad en el desarrollo del territorio).<sup>42</sup>

Las vías inciden en el ordenamiento del territorio, por lo que establece articular y organizar la ciudad, a la sociedad y su entorno natural, actualmente aquella visión solamente ha quedado en la básica teoría de unir dos o más puntos en un espacio determinado, sabiendo que va más allá como un elemento total de integración al paisaje.

Para analizar la red vial se partió de:

- Comprobar la funcionalidad de la red vial, a través de secciones transversales y otros elementos que conforman las vías (aceras, capas de rodadura, tipo de edificación, actividades del sector, etc.).
- Localización de puntos conflictivos.

---

<sup>42</sup> ANDREA GROSSI GALLIZIA /ANÁLISIS Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS CRITERIOS QUE DETERMINAN LA RED VIAL ESTRUCTURANTE DE CHILE. Pag.17 y 18 (Tesis de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile).

#### 12.4.6.1 ANALISIS DE LAS VIAS.-

La red vial en el AEP, se compone de las siguientes vías principales: (**Ver plano #4**)

- **Av. Malecón:** En el A.E.P, esta avenida va desde la calle Marcial Romero Palomo hasta la calle Las Palmeras, de ahí se divide por una hilera de viviendas frente al mar y el Yatch Club.  
Se conforma de 3 carriles y un carril para ciclo vía, en épocas de feriado se un cotiza, sobrepasando su uso normal.  
Su sección es variable, podría cambiar entre los 15 y 18 mts, y en algunos tramos (mitad de vía), se encuentran secciones entre 7 y 13mts, reduciéndose bruscamente, y no amerita este tipo de secciones para el uso que se le está dando a la vía.
- **Av. Gral. Enríquez Gallo:** Desde la calle Marcial Romero Palomo, hasta la calle Eleodora Peña. Es una sola via, contraria a la Av. Malecón (Vía de Salida del Malecon). El tránsito de igual manera es desorganizado en épocas de feriado.  
Su sección varía entre los 15 y 21 mts, ya que la misma trama urbana permite la irregularizacion de la vía.
- **Av. Jaime Roldos Aguilera:** En el A.E.P, va desde la calle Marcial Romero Palomo, hasta la calle Eleodora Peña Villao. Es doble vía, de doble carril con parterre, pero no toda la avenida tiene el parterre, se interrumpe en ciertos tramos, y ello se vuelve un punto de conflicto para el tránsito.  
El ancho de la vía varía entre los 15 y 25mts. Por esta via ingresan los buses intercantonales, que sirven de igual manera como buses urbanos.
- **Av. Presidente Duran Ballén:** Desde la calle Filemón Tomalá Reyes hasta la calle Eleodora Peña Villao. Es una avenida secundaria, y su ancho de vía varía entre los 9 y los 23mts. No es muy transitada

vehicularmente ya que se encuentra cerrada entre dos calles (Fidon Tomalá Reyes y Eleodora Peña).

- **Av. María Luz Gonzales Rubio de Serrano:** Desde la calle Filemón Tomalá Reyes hasta la calle Eleodora Peña Villao. El ancho de la avenida no varía mucho, su sección esta entre 19 y 20mts. Es una sola vía de salida.
- **Av. Eduardo Aspiazu Estrada:** Desde la calle Lupercio Bazán Malavé, hasta la calle Eleodora Peña Villao. Esta avenida no se encuentra asfaltada, es de lastre compactado. El ancho varía entre los 11 y 19mts. Es una sola vía de salida
- **Calle Marcial Romero Palomo:** Desde la Avenida Malecón hasta la Av. Jaime Roldos Aguilera (A.E.P). El ancho de esta calle varía entre los 9 y 10mts, se interrumpe por una manzana y su trama sigue en el A.I.I.
- **Calle Galápagos:** Esta calle es única desde la Av. Malecón hasta la Av. Gral. Enríquez Gallo. En cuanto al ancho de vía, varia mínimamente entre 11,56 y 12,62 mts en todo el tramo. Es una calle de ingreso al malecón.

Existen otras vías, pero las ultimamente nombradas son las mas importantes.

Adicionalmente a estas vías, en el AEP, tenemos los siguientes pasajes:

**Pasaje 1:** La calle Armando Barreto que se encuentra entre la Av. malecón y la Av. Gral. Enríquez Gallo, su uso es peatonal

**Pasaje 2:** Intersecta a la calle Armando Barreto y su uso es peatonal. Estos dos callejones son peatonales, el uso es para venta de artesanías.

#### **12.4.6.2 CLASIFICACION DE VIAS EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P):**

La trama urbana en el sector es irregular, ya que ciertas vías son interrumpidas por edificaciones. De igual manera, la casi nula señalización

vial ha influido en el desconocimiento de vías alternas de descongestión, agravado por la falta de mantenimiento vial. No existe una clara estructura vial, menos aún una jerarquización que facilite la movilidad longitudinal y transversal dentro de la ciudad, restringiéndose esta inclusive a una sola vía.

### **TIPOS DE RODADURA Y EL ESTADO DE SUS VIAS EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION (A.E.P) DEL SECTOR DE ESTUDIO. (Ver Plano #11)**

El déficit de vías con capa de pavimento asfáltico es poco notoria, ya que solo en un sector, calles y avenidas se encuentran tratadas con lastre compactado. Entre ellas se encuentran: Av. Eduardo Aspiazu Estrada, Calle 24 de Mayo, Calle Rodolfo Basilio, Calle Rumiñahui, y un tramo de la Calle Eleodora Peña Villao.

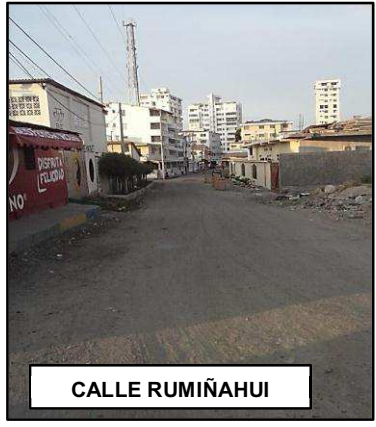




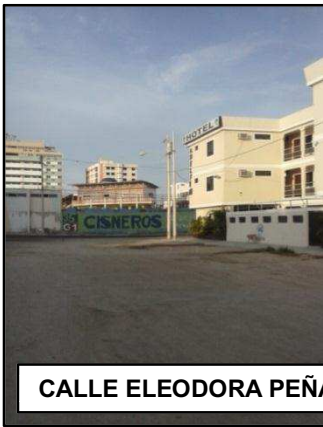
**CALLE RODOLFO**



**CALLE FIDÓN TOMALA**



**CALLE RUMIÑAHUI**



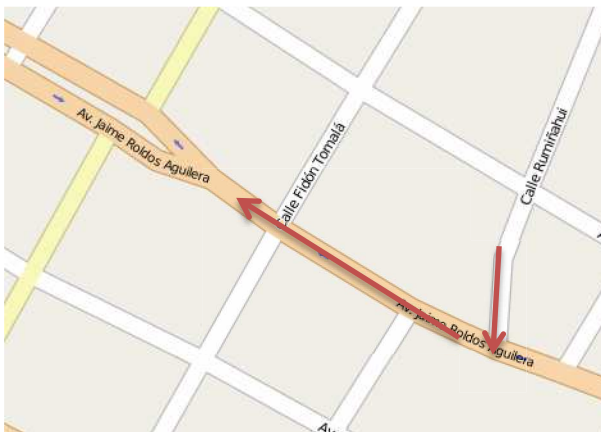
**CALLE ELEODORA PEÑA**



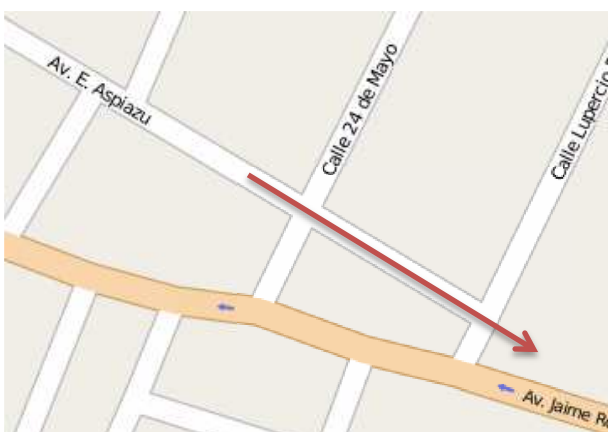
Existen 2 pasajes peatonales, cuyo tipo de rodadura de uno es pavimento asfáltico y el otro es adoquín, en estos espacios se exhiben las artesanías



#### 12.4.6.4 PUNTOS DE CONFLICTOS EN EL A.E.P DEL SECTOR DE ESTUDIO



En la Av. Jaime Roldos Aguilera encontramos que no toda la avenida tiene parterre su ancho es de 22,50 sin parterre y con parterre 25,50, por lo que si cumple con las normas para jerarquizar toda la avenida con parterre.



En la Av. Eduardo Aspiazu, así como en otras avenidas arteriales encontramos que esta vía se obstaculiza por una manzana, dado que la malla reticular no es regular y muchas veces ocasionan accidentes.



#### 12.4.7 MOBILIARIO URBANO EN EL A.E.P

Se los conoce como todos aquellos elementos (bancas, basureros, señaléticas, etc.) que se colocan en relación con el uso y con la satisfacción de necesidades derivadas de las actividades que se desarrollen en el sitio.<sup>43</sup>



Bancas deterioradas

El AEP, se caracteriza por el deterioro, el descuido y déficit de mobiliario urbano, únicamente en el malecón encontramos mayor número de elementos, pero no abastecen a todo el sector. Entre ellos tenemos:

**Bancas:** Se emplazan a lo largo del malecón, construidas de hormigón, sin respaldar, pero con el tiempo el mismo empuje del mar los ha resquebrajado, encontramos 8 bancas a lo largo del malecón y 3 sitios de descanso, 1 pileta, adicionalmente encontramos 5 marquesinas.



Marquesinas un obstáculo para el peatón

<sup>43</sup> Jan Bazant/Manual de Criterios de Diseño Urbano.Pag 343.



Lugar de contemplación, subutilizado y deteriorado



Bancas sin respaldar su uso antes de un feriado, y su sobreocupación por parte de la gente

**BASUREROS:** Ubicados en el balneario, zona de playa y malecón, cada uno se encuentra adherido y pasando un poste de alumbrado. En los barrios existe un déficit de botes de basura, por lo que los habitantes más cercanos optan por botar los desechos en los basureros del malecón.



Construidos en materiales como: hierro y plástico, son insuficientes, sin tapa, y por ende emana malos olores.



**Baterías Sanitarias:** Son 5 y se encuentran en el “área de las Palmeras”, no abastecen en temporada alta y no se les realiza el mantenimiento higiénico respectivo



**Señalética:** Se encuentran ubicadas a lo largo del malecón y en distintas calles y avenidas del sector. Está dirigida a la publicidad, guía de vehículos, guía turística y de cuidado ambiental. Aún no están las señales a sitios seguros en caso de emergencia de tsunamis, por lo que por el bien de la comunidad y de los turistas, deberían poner asunto en este tipo de avisos.



## 12. 4.8 INFRAESTRUCTURA FISICA EN EL AREA ESPECÍFICA DE PLANIFICACION DEL SECTOR DE ESTUDIO.

### Redes Eléctricas

En el AEP, está distribuida mediante posterior y cableado aéreo, encontrándose el mayor número de postes en el área más consolidada (frente a la playa) ubicándose estos en las vías. Se alimenta a través de una línea de su transmisión doble circuito de 138kv. En algunos sectores, los cables



aéreos se distribuyen en forma desordenada, formando nudos al distribuir de las acometidas a las edificaciones, de tal modo que deterioran la imagen urbana del sector.

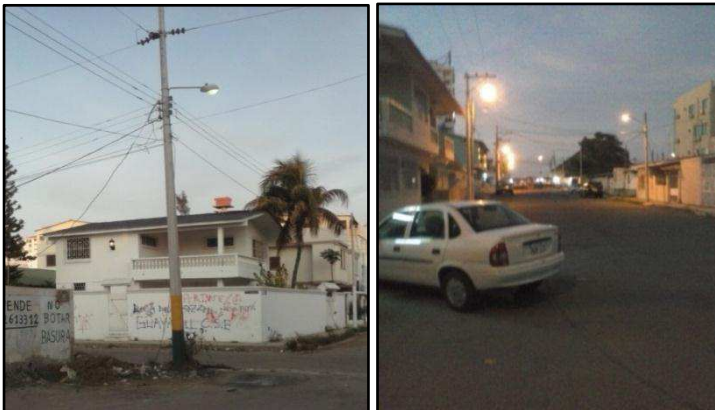
### **ALUMBRADO PÚBLICO (Ver Plano#6)**

El sistema de alumbrado público fundamentalmente está constituido por lámparas de vapor de sodio, mercurio y reflectores cuya fecha de origen es 1991 y un límite de vida útil de 8 años.

Toda el AEP, se encuentra dotada de alumbrado público, lo que indican los postes de luz con sus respectivas luminarias ubicadas en las calles, avenidas, y malecón, lo que no abastece para que se iluminen ciertos puntos de la playa.



Recorriendo la Av. Jaime Roldos Aguilera a las 18h30 se notan oscuros ciertos sectores, como las calles: Rumiñahui, Fidón Tomalá y 24 de Mayo.



En la Av. Gral. Enríquez Gallo a la altura del Hotel Barceló Colon Miramar (parte posterior), el sector es oscuro, ya que las iluminarias son escasas.

**AGUA POTABLE (Ver Plano # 9).**- La red de distribución del AA.PP, pasa por el AEP, por la Av. Malecón, y por la calle Eleodora Peña, con una tubería de 6", de ahí se distribuye a todo el sector hasta conectarse con la sub estación de bombeo en el Sector Las Milinas, las secciones de las tuberías son de 60 y 110mm.

**ALCANTARILLADO (Ver Plano # 10, Alcantarillado Sanitario).**- Hasta la llegada del proyecto de alcantarillado pluvial y sanitario de CEDEGE, el servicio ha sido más que deficiente, abasteciendo tan solo a una ínfima parte de la población, expulsando las aguas directamente al mar con las consecuencias obvias. Este proyecto contaba con el tratamiento de las lagunas de oxidación. Antes de este proyecto los edificios contaban con pozos sépticos, cuyos sistemas de percolación envían sus líquidos al subsuelo, llegando inclusive a contaminar el agua del mar.

El alcantarillado pluvial estuvo taponado por varios años y actualmente gracias al Gobierno Municipal actual conjuntamente con AGUAPEN (Empresas Aguas de la Península) han realizado mantenimientos del alcantarillado pluvial y sanitario. Sin embargo, en el área del malecón, no existen cunetas para que circulen las aguas lluvias, por lo que hay q tomar en cuenta este punto importante en el proyecto.

### **RECOLECCIÓN DE DESECHOS SOLIDOS.**

La recolección y transporte de residuos sólidos, en el AEP es efectuado por la Municipalidad, siendo la cobertura del servicio un 70%. Las rutas son diurnas y vespertinas con la finalidad de cumplir con la recolección.

El servicio de barrido de calles es diario en el sector del malecón, segunda avenida y el mercado. La comunidad y los turistas arrojan los desperdicios a las avenidas o solares baldíos, en el malecón y playa, echan sobre todo botellas, envolturas de helados, colillas de cigarrillos, papeles.

Los residuos sólidos no son clasificados para su recolección. La materia orgánica que se desecha en general es de 60-70%, sin todavía reusarla o reciclarla. La disposición final de los residuos sólidos, se la realiza en el relleno sanitario, que se encuentra en el sector La Diablica (Punta Carnero), Parroquia de Anconcito.

### **Indicadores Operativos:**

Son: 12 vehículos, con capacidad de 5-8m<sup>3</sup>, 9 recolectores fueron adquiridos en 1982-1985, y 2 recolectores y 1 volqueta en 1996.

Personal:

1 Asistente administrativa

12 choferes (obreros)

4 jefes de cuadrilla

32 aseadores

15 aseadores eventuales

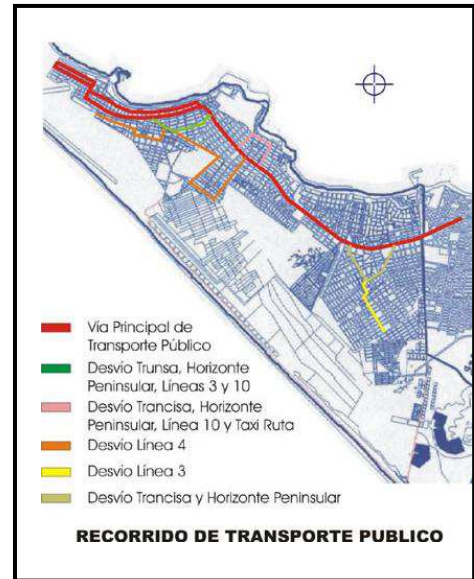
1 guardia del relleno sanitario

## TRANSPORTACIÓN PÚBLICA

En la actualidad las rutas de transporte intercantonal, no brindan un servicio adecuado a la población, esto es por saturación de cooperativas en pocas vías y por la ausencia de terminales y paradas de buses.

La falta de un sistema de parqueo también afecta al tránsito y al transporte, pues en la actualidad el parqueo se lo realiza de forma indiscriminada.

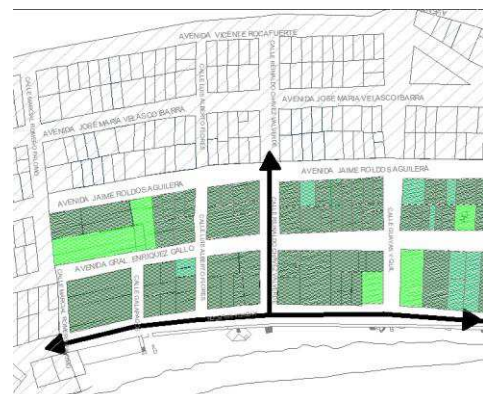
No existen buses urbanos, se da uso de los buses intercantonales, cuya ruta parte desde el Cantón La Libertad.



## 12.4.9 PAISAJE URBANO

- **MORFOLOGIA URBANA**

La organización del espacio urbano del AEP, se refleja en el plano de la ciudad donde el tejido urbano, se estructura por el eje vial de la Vía Santa Elena-Salinas, que queda definida por el inicio del malecón, que a su vez es el pie del perfil costero.



Esta estructuración del tejido se ve reforzada por otro eje vial secundario, que comunica de manera paralela con la Av. Malecón.

## MONUMENTOS Y EDIFICIOS IMPORTANTES.-

Como el único hito urbano aparece el Hotel Barceló Colon Miramar, que se emplaza ocupando en su totalidad la manzana 19, de alguna manera u otra atrae al visitante ya que es un icono referente a nivel mundial. Actualmente existe la construcción de un muelle de embarcaciones de paseo, su ejecución se da por parte de la Marina y el Salinas Yacht Club



### 12.6. Pronostico

La presente investigación nos permite determinar la morfología urbana y de esta desprende la posibilidad que ofrece el área a tratar para posibles y viables modificaciones; tales como reestructuración de la Avenida Malecón, aceras, bordillos, ciclo vía, espacios de parqueo, ampliación del malecón como espacio público; así



como también define los límites edificados de la propiedad privada y pública.

## 12.7 Comprobación de hipótesis

COMPROBACION DE HIPOTESIS GENERAL			
HIPOTESIS	INDICADOR	PARAMETRO REFERENCIAL	CONCLUSION
La Sobreocupación del suelo ha provocado la degradación del espacio público.	Frente al mar se presenta una franja de edificaciones de gran altura las cuales se han ido asentando desde hace 50 años, sin seguir reglamentación alguna, solo se han interesado en vender los inmuebles y sin percatarse de los problemas físicos y ambientales que atraería a al sector	Para que el uso de suelo perdido en las edificaciones sea recompensado, debería ser utilizado en el espacio público, se debería potenciar el mismo manteniendo un equilibrio entre el paisaje urbano y el paisaje natural, ya que es justo y necesario proyectar estos espacios para mejorar las condiciones de vida de las personas	Del análisis del sector en estudio y de los resultados adquiridos y observados de la realidad y del contexto, se concluye que en el proyecto buscamos crear espacios públicos abiertos, para rescatar las actividades al aire libre que las personas necesitan.  De igual manera el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Salinas, deberá manifestar su responsabilidad ante el cuidado y protección de la ciudad.

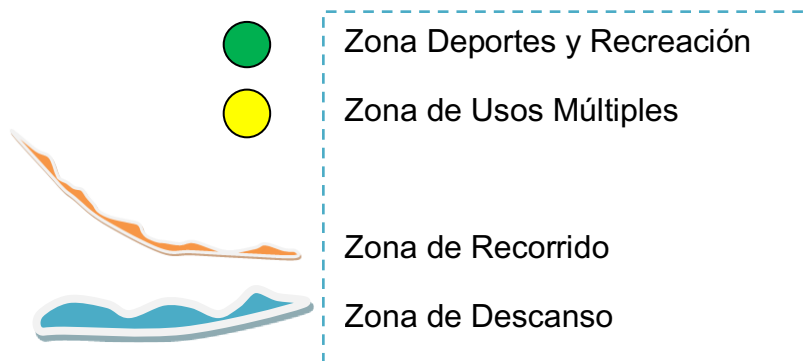
Cuadro #: Resultados de la Encuesta  
Fuente: Investigación de campo



## 13. PROPUESTA

### 13.1. Análisis del Sistema Arquitectónico Urbano

#### 13.1.1 Aspectos funcionales



#### 13.1.2 Aspectos formales

La presente propuesta está orientada a potenciar el entorno urbano del sector y el mejoramiento del espacio público, ya que al existir una sobreocupación del suelo, se ha ido deteriorando poco a poco.

La calidad del espacio público se manifiesta en la satisfacción emocional que es capaz de transmitir un espacio u objeto a simple vista del usuario, y aquel interés es más emotivo si el paisaje natural-Playa es protagonista. Si este espacio se encuentra físicamente desgastado, desordenado en sus

actividades, y a su vez sobrepoblado, no produciría interés alguno, todo se torna monótono y se pierde la atracción visual hacia el paisaje natural y hacia el entorno inmediato.

En estas áreas se desarrollan actividades cotidianas que definen la idiosincrasia de la gente e identidad del ciudadano o del visitante, aportando con alternativas de esparcimiento, para la formación de encuentros sociales proveyendo a la gente de espacios públicos donde sus hijos y ellos mismos puedan jugar, ejercitarse, reunirse, contemplar el paisaje, entre otras actividades.

Para revitalizar el sector, se necesita potenciar nuevos espacios, en su mayoría que sean flexibles, en los cuales se realicen un sinnúmero de actividades sin obstáculo alguno, considerando las necesidades de la gente, que se pueda apreciar el mar como elemento natural, el cual tiene el potencial para embellecer la ciudad.

El proyecto está dividido en 4 Zonas:

**Zona Deportiva y de Recreación:** Presenta las siguientes áreas: 1 Cancha de Fútbol Playa, 2 Canchas de Volley Ball Playa, Área de Juegos Infantiles y Gimnasios al aire libre.

**Zona de Usos Múltiples:** Es una zona abierta a todo tipo de actividades sean Eventos, ejercicios, y demás.

**Zona de Recorrido:** Se caracteriza por tener 5 miradores en forma de velero, además contiene áreas de descanso, gimnasios al aire libre, áreas de parklets (en épocas de feriado se ubicaran en el área de parqueos), ciclovía.

**Zona de Descanso y Contemplación:** En este sector tranquilo del Malecón (sin ruidos) existen bancas y atractivos para personas amantes de la lectura. Es un área de relajación.

### **13.1.3 Aspectos Técnicos**

Considerando que la implantación del proyecto es frente al mar, sabremos que el suelo es arenoso, permitiendo el paso del agua salada y por ende los materiales de construcción deben ser escogidos con cautela para evitar la corrosión.

### **13.1.4 Aspectos Ambientales**

Al momento de construir un proyecto de tipo malecón, o proyectos frente al mar, se derivan un sinnúmero de aspectos que considerar en asuntos ambientales. Entre ellos encontramos:

- La preservación de las especies naturales, como son el ecosistema marino y arborización
- El desarrollo acelerado de la ciudad es un factor que también afecta al medio ambiente y lo deteriora.
- La contaminación por desechos por parte de propios y extraños.

### 13.3 Planes, programas, estrategias, proyectos y acciones

PLANES	PROGRAMAS	ESTRATEGIAS	PROYECTOS	ACCIONES
<b>1.- Organización Social</b>	Participación ciudadana en la comunidad. Mingas de Limpieza	Gestionar un plan que promueva la motivación y la integración de la población.	-Capacitación de los habitantes para que brinden un buen servicios a propios y extraños.	Organizar y capacitar a la comunidad en cuanto a priorización de necesidades y beneficio colectivas.
<b>2.-Reordenamiento Vial</b>	Proponer un Rediseño vial de la Av Malecón  Creación de camineras y aceras amplias con espacios de parqueo  Implementar Señalización horizontal y vertical.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Análisis de Accesibilidad vial del proyecto: tanto vehicular, peatonal.</li> <li>La Avenida Malecon en Temporada baja se reestructurara como una via de entrada vehicular, y en Temporada Alta deberá ser peatonal, para el disfrute de los bañistas</li> </ul>	Complementar y mejorar el tejido vial del sector tomando en consideración al peatón, ya que el sector es más para el uso de los mismos.	- Mejoramiento del diseño para la circulación de vehículos livianos. - Adecuación e implementación de aceras y bordillos. Mejoramiento de las vías públicas
<b>3.- Mejoramiento de infraestructura básica</b>	Conceder en su totalidad de infraestructura básica en óptima condiciones al malecón.	Identificar y mejorar las condiciones en que se encuentra el malecón y dotar de canales de evacuación de aguas lluvias.	Dotación de infraestructura básica para el área del malecón	- Sistema de iluminación. Cunetas
<b>4.- Dotación de mobiliario Urbanos</b>	Expresar las necesidades que la sociedad demanda e identificar el sector con el diseño	Utilizar mobiliarios urbanos flexibles	Dotación de elementos urbanos flexibles que se tengan distintos usos y funciones.	-Implementación de bancas, jardineras, basureros, iluminarias, entre otros.
<b>5. Equipamiento</b>	Otorgar equipamiento deportivo de recreación y sanitario.	Diseño de gimnasios al aire libre, canchas de volley y futbol playa. Creación de Duchas y Baterías sanitarias	Dotación de Equipamiento recreacional y deportivo. Dotación de Equipamiento Sanitario	Implementacion de canchas de Volley, Futbol playero, juegos infantiles, gimnasios al aire libre, duchas y baterías sanitarias, kioskos, parklets (equipamientos desmontables)

### **13.4 Lógica de implantación de la propuesta**

La situación actual nos muestra un sector con carencia de espacios públicos, con un punto turístico en Salinas, la playa de San Lorenzo, la cual junto con el malecón se han ido deteriorando, la misma que ha perdido el ancho de playa con el paso del tiempo gracias a agentes naturales como humanos.

Además, la existencia de una sobreocupación de suelo urbano, por parte de las edificaciones de gran altura frente al mar, quitándoles plusvalía e importancia a quienes se edifican a sus espaldas.

Con el transcurrir del tiempo han generado una degradación de la trama urbana y desorden de los usos de suelo; en la presente propuesta se abarcara la intervención urbano-arquitectónica en el malecón y playa San Lorenzo del Sector Salinas, en el cual se recuperará el espacio público, mejorando formalmente al malecón, interviniendo de igual manera también en las calles y avenidas, mejorando aceras y bordillos, dándole importancia al peatón. De igual manera existe una carencia de equipamientos de recreación como son parques, canchas, y lugares de esparcimiento y cultura para la distracción de los habitantes y visitantes.

Por lo expuesto anteriormente la propuesta será: *“Proyecto de recuperación Urbana-Turística del Malecón y la Playa de San Lorenzo del Cantón Salinas”*

### **13.5. Capacidad de la propuesta.**

La presente propuesta está encaminada a recuperar el espacio público y proveer de espacios para la gente, dándole importancia a los equipamientos y al mobiliario flexible. Los cuales van dedicados al uso recreativo, deportivo y de contemplación, que de alguna u otra manera proporcionan la activación de componentes diferentes de intercambio de información, conformando distintas actividades en un mismo lugar.

## **13.6 REQUERIMIENTOS NORMATIVOS**

### **ORDENANZA “REGULATORIA DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y MANEJO INTEGRAL DE LAS PLAYAS DE SAN LORENZO, CHIPIPE, LA MILINA, PUERTO LUCIA, PUNTA CARNERO DEL CANTÓN SALINAS DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA”.**

#### **Art. 5 Competencias de la Unidad Reguladora y Ejecutora para el manejo integral de las playas y malecones de Salinas:**

- a) Vigilar y supervisar que se cumplan las ordenanzas y reglamentos establecidos.*
- b) Zonificar el uso de playa de todas las actividades que se realicen en las mismas.*
- c) Establecer y regular una lista de precios de los productos y servicios permitidos en las playas, socializado con los miembros de las asociaciones y vigilar su cumplimiento, debiendo solicitar la sanción correspondiente en caso de incumplimiento del mismo.*
- d) Abalizar y supervisar toda actividad que represente concentraciones humanas masivas en las playas, cumpliendo las ordenanzas ambientales vigentes y reglamentos de eventos públicos.*
- e) Controlar que las personas naturales que ejerzan actividades productivas en las playas estén regularizadas conforme disponen la Constitución del Estado, COOTAD y Ordenanzas Municipales vigentes.*
- f) Controlar que todas las actividades comerciales y recreativas en las playas tengan un horario de 08:00 a 18:00. Con excepción del área aprobada y destinada para la distracción nocturna por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas.*
- g) Garantizar el mantenimiento de las condiciones de limpieza, higiene y salubridad pública en las playas y balnearios del Cantón.*

- h) Supervisar que los integrantes de las asociaciones realicen la limpieza, la recolección, disposición final de desechos sólidos y residuos de las playas.*
- i) Elaborar una base de datos que sirva para registrar y calificar a los integrantes de las asociaciones de las playas del Cantón Salinas.*
- j) Capacitar y evaluar a los integrantes de cada asociación en diversos temas tanto turísticos, legales, de salud e higiene, previo a la autorización para laborar.*
- k) Controlar la correcta presentación de los integrantes de las asociaciones así como los comportamientos éticos y morales de cada uno de ellos.*
- l) Controlar, limitar, zonificar y autorizar los productos y actividades que se comercialicen en la playa.*
- m) Monitorear constantemente la calidad de servicios y atención a los turistas en las playas del Cantón Salinas.*
- n) Implementar la señalética necesaria para difundir las normativas y servicios Municipales que rigen en las playas del cantón Salinas.*
- o) Prohibir a todos los promotores de servicios turísticos y comerciantes en general, generar en las playas, aceras y veredas frente del malecón, realizar cualquier actividad productiva.*
- p) Elaborar semestralmente el Plan de desarrollo y manejo sostenible de las actividades productivas de las playas.*
- r) Controlar y coordinar el orden y seguridad de las playas, malecones y zonas periféricas, solicitando el apoyo a la Capitanía del Puerto, Gestión de Riesgo, Bomberos y Policía Nacional.*

##### **5. Del uso y concesión de las Playas.**

**Art. 9** *Está prohibido el depósito de cualquier tipo de combustibles o aceites en las playas del Cantón de Salinas. Además se prohíbe armar bodegas en las playas y malecones para almacenar sillas, carpas, parasoles y demás herramientas de trabajo de las distintas actividades que se realizan en estas áreas.*

**Art. 10** *Está prohibida la ubicación de parasoles y carpas a lo largo de las playas sin que estos vayan a ser utilizados tanto para los propietarios de los condominios frente al mar como para los asociados que laboran en esta actividad.*

**Art. 11** *Queda prohibido en todas las playas del cantón Salinas la realización de actividades, juegos o ejercicios que puedan molestar al resto de usuarios; exceptuando aquellas manifestaciones de carácter deportivo organizadas o autorizadas por la URE, las mismas que se efectuarán siempre en lugares debidamente señalizados y abalizados.*

**Art. 15** *Las actividades de venta sean estos fijos o ambulantes, de artesanías, adornos, bisuterías y demás accesorios en las playas, malecones y bahías del cantón se realizarán necesaria y exclusivamente en las áreas designadas para estos fines por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas.*

#### **6. Delimitación Territorial del Destino turístico de Playa.**

**Art. 16** *La Unidad Reguladora y Ejecutora debe identificar y delimitar las siguientes zonas en su ordenamiento de playa, según sea aplicable:*

**a) Zona de servicio turístico.-** *Destinada al uso comercial y de servicio, está supeditada a que el área y el espacio disponible lo permita.*

**b) Zona de sistema de enlace y articulación del espacio público.-** *Área destinada para la movilidad peatonal a través de senderos, plazoletas, jardines, parques lineales de exposiciones especialmente diseñados para ello. Se permite la construcción de suelos, siembras de especies vegetales.*

**c) Zona de transición.-** *Zona en la que solo se permiten actividades temporales deportivas y culturales. Está supeditada a que el área y espacio lo permita. Se pueden instalar mobiliarios removibles que faciliten la práctica deportiva y la realización de eventos turísticos, recreativos y culturales.*

**d) Zona de reposo.-** *Dedicada al reposo de los bañistas, exclusivamente. Dentro de ella se permite el uso de accesorios previstos en el reglamento apto para la comodidad, seguridad y el descanso de los bañistas.*



**e) Zona de bañistas.-** Dedicada exclusivamente para nado y permanencia de los bañistas dentro del mar. El destino debe delimitar y sustentar las extensiones asignadas a esta zona de manera que se garantice la seguridad de los bañistas, teniendo en cuenta las condiciones propias de cada playa tales como, profundidad, longitud, ecosistema, corrientes, entre otros. Esta zona debe estar delimitada por boyas, en coordinación con Capitanía del Puerto.

**f) Zona para deportes náuticos.-** Unidad Reguladora y Ejecutora para el manejo integral de las playas y malecones de Salinas debe definir los deportes náuticos que se pueden practicar en esta zona, teniendo en cuenta las condiciones propias de cada playa tales como, profundidad, longitud, ecosistema, corrientes, tipo de equipos de la práctica deportiva (con motor o sin motor), entre otros, de manera que se garantice la seguridad de los usuarios.

**g) Zona de embarque.-** Área destinada y señalizada en las playas de uso exclusivo para el embarque y desembarque como zona segura, en las playas en que se realicen actividades acuáticas.

## **7. Capacidad de vendedores ambulantes y sus respectivas actividades comerciales permitidas en las playas:**

**Art. 17** Basados en estudios de las playas del Cantón Salinas se estipula que la capacidad de vendedores permitidos para laborar en las playas del Cantón es la que determine el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas, teniendo en consideración a un vendedor por cada diez turistas satisfechos.

**Art. 18** Los bienes y servicios permitidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas para ser comercializados en las playas y que deberán ser vendidos en los puntos de servicio son:

- 1. Venta de frutas tropicales.**
- 2. Venta de bebidas refrescantes y de moderación.**
- 3. Venta de helados bajo estrictas normas de higiene.**
- 4. Venta de Alimentos ligeros bajo estrictas normas de higiene.**
- 5. Alquiler de Parasoles y Carpas regulados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.**

**6. Venta de Aceite de coco.**

**7. Alquiler de motos acuáticas y botes a pedal.**

**8. Paseos recreativos y actividades deportivas terrestres y acuáticas.**

**8. De las Asociaciones.**

**Art. 20** Los miembros de las asociaciones que tienen vida jurídica y patente Municipal individual otorgada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas, podrán participar de las actividades comerciales en las playas considerando el número y nombre de los asociados registrados oficialmente por el PMRC y Capitanía de Puerto hasta el 5 de Julio del 2004 y que fueron presentados al entonces Ilustre Municipio del Cantón Salinas como el grupo de vendedores permitidos en el área de playas y bahías.

**Art. 21** Queda terminantemente prohibido el ingreso de nuevos miembros, en cada una de las 17 asociaciones establecidas el 5 de Julio del 2004, así como también la autorización de nuevas asociaciones para laborar en la playa y el cambio de actividad económica, salvo la aprobación de la Unidad Reguladora y Ejecutora.

**Art. 31** No se permitirá el uso de triciclos para carga de mercadería en la playa. Se exime de este reglamento a los socios que utilicen carritos manuales que expendan granizados o helados y posean el permiso respectivo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas. No está permitido el aparcamiento de los mismos, ni de ventas varias en el malecón ni en sus transversales, únicamente en las áreas previstas por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.

**Art. 33** Los socios que se dediquen al alquiler de parasoles no podrán exceder la instalación de dos carpas y un parasol al inicio de la jornada y como máximo 4 carpas y 6 parasoles, que se colocarán cuando el turista los solicite, no se permitirán parasoles sin uso en la zona de playas y bahías.

Cada parasol o carpa deberá tener el nombre del propietario o asociado, registro y número otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado

*Municipal de Salinas, además ofrecerá una funda para la basura a disposición del usuario.*

*Se debe considerar el número por cada una de las playas:*

- **San Lorenzo:** 2 carpas y dos parasoles al inicio, 4 y 6 máximo.

**Art. 39** *Queda prohibida la realización de figuras de arena, que suponga la ocupación de espacio público, con fines lucrativo y permanente a excepción de los eventos aprobados por la Unidad Reguladora y Ejecutora.*

### **9. De la Varada de Embarcaciones.**

**Art. 41** *Queda terminantemente prohibida la varada o permanencia de embarcaciones náuticas en toda el área delimitada para el baño de los usuarios. Tampoco se permite el mantenimiento o reparación de todo tipo de embarcaciones y motores en las playas. Las embarcaciones a motor deberán obtener el informe mecánico otorgado por Capitanía del Puerto.*

### **10. De la Limpieza.**

**Art. 47** *Las asociaciones que laboran en las playas del Cantón Salinas, realizarán la limpieza de estos ecosistemas antes de iniciar y una vez culminada sus labores diarias, en un horario de 06H00 a 08H00 y de 18H00 a 19H00, con la finalidad de no obstaculizar el área para turistas, sin perjuicio de que mantengan limpio su sector asignado mientras dure su jornada de trabajo.*

### **13. De la Circulación de Vehículos y Estacionamiento en las Playas.**

**Art. 61** *Queda prohibido el estacionamiento y circulación no autorizada de vehículos en las playas. Se eximen de dicha prohibición los vehículos de limpieza, seguridad, salvamento, servicios municipales, vehículos que se dirijan al traslado de embarcaciones, los cuales deberán acceder por la zona limitada para el efecto y con la debida autorización del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal y coordinación con el Capitán del Puerto.*

## **13.7 PRE FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA**

### **13.7.1 Viabilidad técnica**

El desarrollo técnico de cada equipamiento y mobiliario del proyecto es viable, con su ubicación frente al mar basta con reconocer materiales que eviten la corrosión del mismo y su duración.

### **13.7.2 Viabilidad económica**

La ejecución del proyecto requiere del apoyo del Estado, y de entidades privadas, prioritariamente el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Salinas, quien deberá realizar los trámites pertinentes para garantizar el financiamiento del proyecto.

De igual manera conjunto al Gobierno Provincial, se llevara a cabo los trámites encaminados de dicho proyecto por el bien de la Provincia, ya que Salinas es un destino turístico de mucha demanda.

Cabe mencionar que esta propuesta de recuperación urbana del malecón y la playa puede llevarse a cabo en varias etapas, ya que la base del proyecto del malecón es el Dragado Hidráulico.

### **13.7.3. Viabilidad ambiental**

El proyecto se orientara a las normas de control del Ministerio de Medio Ambiente, la protección de los recursos naturales y a la recuperación de estos.

Fomentar actividades para preservar el medio ambiente, como mingas de limpieza y conservación de la arborización, dado el caso que en el proyecto se recuperaran y protegerán las palmeras existentes en el actual malecón, fortaleciendo así el entorno natural.

## **14. CONCLUSIONES**

Se puede constatar que existe una sobreocupación del suelo urbano, consecuencia de una débil planificación urbana, y un mal manejo de las ordenanzas, degradando así el paisaje urbano y amurallando el frente marítimo con edificios de gran altura, sobrepasando las normativas de uso de suelo, lo cual debería ser tomado en cuenta por las autoridades pertinentes.

En lo que respecta a infraestructura básica, el sector del malecón durante años en época invernal ha carecido de instalaciones de aguas lluvias, por falta de mantenimiento, por lo actualmente gracias a la administración municipal actual conjuntamente con AGUAPEN están drenando las alcantarillas pluviales y residuales, lo que es de mucha importancia para el proyecto. De igual manera también están dándole mantenimiento a las demás servicios básicos para evitar problemas ambientales en el sector.

En si el proyecto necesitara de canales para evacuar las aguas lluvias (cunetas), y así evitar que inundaciones en el sector.

En resumen la recuperación del espacio público (Malecón) y la recuperación de la playa, permitirá compensar la pérdida del espacio urbano por la sobreocupación, ganando espacios abiertos al aire libre y de contemplación al paisaje natural, aspecto importante del proyecto.

## 15. RECOMENDACIONES

- Recuperar los espacios abiertos al aire libre, respondiendo a las necesidades de las personas fomentando el deporte y la recreación.
- Proteger la calidad del medio ambiente natural, las especies naturales,
- Efectuar la propuesta de recuperación del malecón y la playa, permitirá rescatar formalmente y turísticamente el sector. Ya que la ciudad está perdiendo su fama urbana y su identidad, ya que el mismo espacio es un icono urbano de la provincia y es un punto de interés importante conocido internacionalmente.
- Proyectar la avenida malecón con ensanchamiento en las aceras para el libre tránsito peatonal, rampas para personas con discapacidad. Además modificar la avenida, ya que en muchos tramos se reduce su ancho reglamentario, estableciéndose una vía de dos carriles.
- En cuanto a la infraestructura urbana, las autoridades municipales deberían realizar el mantenimiento y la limpieza de las alcantarillas de aguas pluviales y aguas residuales.

## Bibliografía

- Municipio de Valparaíso. (2010). *Ordenanzas general de urbanismo y construcciones de la ciudad de Valparaíso, Chile*. Valparaíso.
- 1 Rymer, C., Humblet, E., Ndaba, N. I., MPA-ESP, P., & Universidad de Columbia: Nueva York, N. 2. (s.f.). *Diccionario Enciclopedico Dominicano de Medio Ambiente*. Recuperado el 14 de Enero de 2014, de <http://www.dominicanaonline.org/diccionariomedioambiente/es/definicionVer.asp?id=679>
- Ab. Paul Borbor. (20 de Julio de 2012). *GADM SALINAS*. Recuperado el 15 de Enero de 2013, de <http://www.salinas.gob.ec/index.php/2012-12-10-14-35-15/2012-12-10-14-35-59>
- Antonio Lechuga Álvaro, C. M. (2002). *El uso del espacio litoral: infraestructuras y playas*. Madrid : I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente.
- Bazant, J. (1984). *Manual de criterios de diseño urbano*. Mexico: Trillas.
- Buey, M. (11 de Septiembre de 2012). *Plataforma Arquitectura*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2013, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/2012/09/11/paseo-maritimo-playa-poniente-oab/>
- Cabezas, C. (11 de Noviembre de 2011). *Plataforma Arquitectura*. Recuperado el 2014, de Nuevo Contexto Urbano, Espacios Públicos Flexibles:10 principios básicos: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>
- Chile, M. d. (s.f.). *Ministerio de Vivienda y Urbanismo-Gobierno de Chile*. Recuperado el 27 de Diciembre de 2013, de [http://www.minvu.cl/opensite\\_20111130173953.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20111130173953.aspx)
- del Caz, R. R. (2005). *ZONAU*. Recuperado el 26 de Diciembre de 2013, de <http://zonau.com.mx/notas/1634/%C2%BFQu%C3%A9-es-la-movilidad-urbana>
- DOCUMENTO USO DEL BORDE COSTERO*. (s.f.). Obtenido de [http://www.mardechile.cl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=824&Itemid=31](http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=824&Itemid=31)
- EMAPE. (s.f.). <http://www.emape.gob.pe>. Recuperado el 13 de Enero de 2014, de <http://www.emape.gob.pe/obra/construccion-del-malecon-de-las-playas-venecia-y-barlovento/?obras>
- Franco, J. P. (12 de Diciembre de 2011). *TAJESPAL*. Recuperado el 26 de Diciembre de 2013, de Reflexiones sobre arquitectura y ciudad: <http://arqjespalfra.wordpress.com/>

- Mumford, L. (2013). *Universidad Politecnica de Valencia*.
- Munguía, H. (s.f.). *Monografias*. Recuperado el 13 de Enero de 2014, de <http://www.monografias.com/trabajos-pdf5/potencial-densificacion-habitacional-districto-2-del-municipio-managua/potencial-densificacion-habitacional-districto-2-del-municipio-managua.shtml#ixzz2qanaewfG>
- QUIROS, B. (2 de Marzo de 2012). <http://oestearquitectos.blogspot.com/2012/03/modelo-de-ciudad-sostenible-ciudad.html>. Obtenido de OESTE ARQUITECTOS.
- SITIOPE. (s.f.). [www.sitiope.com](http://www.sitiope.com). Recuperado el 13 de Enero de 2014, de [http://www.sitiope.com/noticias-peru/nacionales/costa-verde-de-villa-el-salvador-estara-lista-en-diciembre\\_17006.html#994](http://www.sitiope.com/noticias-peru/nacionales/costa-verde-de-villa-el-salvador-estara-lista-en-diciembre_17006.html#994)
- Suertegaray. (2000).
- Texido, Alberto Arq. (s.f.). *LA CIUDAD Y SU EXPANSION HACIA EL FRENTE MARITIMO*. Universidad de Chile, Chile.
- Wikipedia. (22 de Diciembre de 2009). *URBANISMO.COM*. Recuperado el 2013, de <http://www.urbanismo.com/el-paisaje-urbano/>
- Wikipedia. (5 de Agosto de 2013). *Wikipedia*. Recuperado el 13 de Enero de 2014, de <http://es.wikipedia.org/wiki/Rompeolas>
- Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia*. Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Dragado>