



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD

PROYECTO INTEGRADOR

TEMA:

INFORMALIDAD URBANA: PROPUESTA MÁSTER PLAN DEL BORDE
COSTERO DE LA CIUDAD DE PEDERNALES.

AUTOR(A):

TOLEDO VERA JOSSELIN ELIZABETH (CI:1722874706)

TUTOR(A):

ARQ. JANNETH CEDEÑO, MG.

MANTA-ECUADOR

2025 (2)

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría de la estudiante TOLEDO VERA JOSSELIN ELIZABETH, legalmente matriculada en la carrera de arquitectura, período académico 2025-2026 (2),

cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es “ INFORMALIDAD

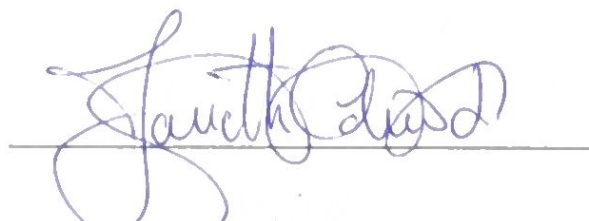
URBANA: PROPUESTA MASTER PLAN DEL BORDE COSTERO DEL MALECÓN DE PEDERNALES”

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 19 de enero de 2026.

Lo certifico,



Arq. Janneth Cedeño Villavicencio, Mg

CI. 1308584760

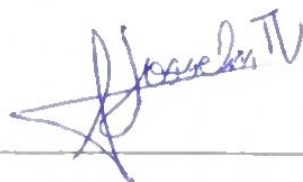
TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Toledo Vera Josselin Elizabeth con CC: 1722874706 damos constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema "Informalidad urbana: propuesta Máster plan del borde costero de la ciudad de Pedernales", el cual fue dirigido por el tutor: Arq. Janneth Cedeño, Mg

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencias a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a 20 días del mes de enero del dos mil veintiséis.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Josselin TV', is written over a horizontal line.

Toledo Vera Josselin Elizabeth

C.I. 1722874706

AUTOR

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la
Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Integración
Curricular, cuyo tema es "INFORMALIDAD URBANA: PROPUESTA MÁSTER PLAN
DEL BORDE COSTERO DEL MALECÓN DE PEDERNALES" internos de la modalidad
en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de
Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los
méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa
correspondiente.

Certifico lo anterior para los fines pertinentes, a salvo disposición de Ley en contrario. En la
ciudad de Manta, a los 26 días del mes de febrero de dos mil veinte y seis.



Arq. Quimiza Chilan Abel, Mg.

C.C. 1305965590

Tribunal 1



Arq. Avila Avila Ricardo, Mg.

C.C. 1304431636

Tribunal 2

Dedicatoria

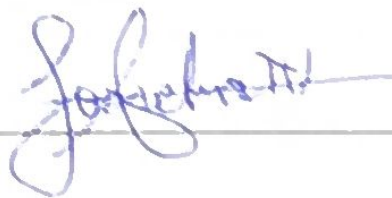
Dedico esta tesis a dos mujeres maravillosas que hoy no están aquí, pero fueron el impulso más grande que tuve durante este proceso.

A Vale, mi hermana, que siempre supo que lo lograría y a Nilda, mi abuela, que era la mujer más resiliente que he conocido.

A mis padres que son los pilares de mi vida.

A mi hermano Alejandro, que es la razón por la que me esfuerzo para hacer las cosas bien.

A mí, que a pesar de todo tuve la determinación para lograrlo.



Toledo Vera Josselin Elizabeth

C.I. 1722874706

AUTOR

Agradecimientos

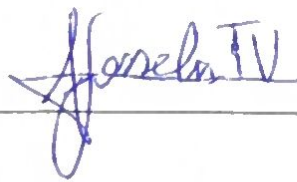
Agradezco a mi familia, que siempre fue indispensable en todos estos años de aprendizaje.

A Valentina, por ser mi compañera y amiga durante la carrera y por hacerme parte de su familia.

A Juan que muchas veces fue la única persona alentándome cuando yo sentía que no podía.

A la Arquitecta Janneth por haberme guiado siempre con la mejor predisposición y compartiendo su sabiduría conmigo.

A Joan que ha sido una de las personas que siempre creyó en mí.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Josselin IV", is positioned above a horizontal line.

Toledo Vera Josselin Elizabeth

C.I. 1722874706

AUTOR

Índice

Resumen	11
Abstrac	12
1. Introducción.....	13
2. Planteamiento del problema	14
2.1. Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio	14
2.1.1. Problema Central	14
2.1.2. Subproblemas	15
2.1.3. Formulación de pregunta clave	15
2.2. Marco Contextual	16
2.3. Definición del objeto de estudio	18
2.3.1. Delimitación espacial	18
2.3.2. Delimitación temporal	19
2.3.3. Campo de acción del objeto de estudio	19
2.4. Objetivos	20
2.4.1. Objetivo general	20
2.4.2. Objetivos Específicos	20
2.5 Justificación	21
2.5.1. Social	21
2.5.2. Urbana	22

2.5.3. Ambiental	23
2.5.4. Institucional	23
3. Identificación y Operacionalización de Variables	24
3.1. Variable independiente	24
3.2. Variable dependiente	25
4. Capítulo 1.- Marco referencial del trabajo de titulación	27
4.1. Marco antropológico	27
4.2. Marco teórico	29
4.2.1. Tipos de Informalidad	30
4.2.1.1. Informalidad habitacional por emergencia	30
4.2.1.2. Informalidad laboral urbana	32
4.2.1.3. Informalidad en servicios urbanos	36
4.2.1.4. Informalidad en el uso del suelo y urbanización	38
4.3. Marco conceptual	40
4.4. Marco jurídico	44
4.5. Marco referencial	48
4.5.1. Puerto López, Ecuador	48
4.5.2. Malecón de San Mateo, Manta, Ecuador	51
5. Capítulo 2.- Diagnóstico del proyecto integrador.	54
5.5. Datos generales	54
5.5.1. Ubicación y límites	54

5.5.2. Aspectos biofísicos ambientales	55
5.5.3. Aspectos socioculturales	56
5.5.4. Aspectos económicos-productivos	57
5.5.5. Aspectos territoriales	59
5.5.5.1. Morfología urbana	59
5.5.5.2. Llenos y vacíos	61
5.5.5.3. Tejido urbano	63
5.5.6. Sistemas públicos de soporte	64
5.5.6.1. Servicios básicos	65
5.5.6.2. Infraestructura vial y transporte público	65
5.5.6.3. Conectividad	66
5.5.6.4. Servicios públicos y equipamiento	67
5.5.6.5. Áreas verdes	68
5.5.7. Resultados de encuestas	69
6. Capítulo 3.- Propuesta	74
7. Nivel de complejidad	74
7.5.1. Descripción y conceptualización de la propuesta urbana	74
7.5.2. Imagen conceptual de la propuesta.	75
7.5.3. Objetivo de la propuesta.	78
8. ZONIFICACION URBANA	83

8.5. Criterios y consideraciones de la propuesta:	83
8.5.1. Criterios Funcionales	84
8.5.2. Criterios Formales	85
8.5.3. Criterios Ambientales	85
8.6. Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.	86
8.7. Análisis de viabilidad	87
8.7.1. Inventario de recursos urbanos:	87
8.7.2. Condiciones sociales y culturales:	88
8.7.3. Condiciones legales y normativas:	89
8.7.4. Sistemas de accesibilidad:	90
8.7.5. Análisis de Sistemas públicos de soporte:	91
8.7.6. Mapa de riesgo:	92
8.7.7. Estudio de topografía:	93
8.7.8. Análisis de Viabilidad Económica	94
8.7.9. Análisis de la Viabilidad Ambiental	95
8.7.10. Estudio de Viabilidad Legal y Administrativa	96
8.7.11. Condiciones legales de propiedad:	97
8.8. Presupuesto referencial.	99
8.9. Cronograma de obra referencial	105
9. Conclusiones	106

10. Recomendaciones	108
11. Referencias bibliográficas	109

Resumen

La tesis propone un Máster Plan para la regeneración urbana del borde costero de Pedernales, Ecuador, con el objetivo de abordar la informalidad urbana y mejorar la calidad de vida de los residentes y la experiencia de los turistas a través de la formalización del comercio, la optimización de la movilidad y la recuperación del paisaje tras el terremoto de 2016.

La informalidad urbana es un fenómeno común en muchas ciudades latinoamericanas, especialmente en zonas costeras donde la actividad turística y comercial se concentra de forma espontánea y sobre todo en temporadas altas.

El objetivo principal es desarrollar un Máster Plan de regeneración urbana, inclinado hacia el turismo sostenible, que permita reorganizar el malecón mediante la formalización de actividades comerciales y la mejora de la infraestructura urbana, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes y la experiencia de los visitantes, también busca promover la inclusión dentro de un marco regulado, la identidad cultural local y el desarrollo económico y social de forma sostenible.

La viabilidad del proyecto se basa en criterios funcionales, formales y ambientales orientados a resolver las problemáticas encontradas en el diagnóstico urbano.

Se recomienda implementar el Máster Plan del malecón de Pedernales de manera progresiva y por etapas, priorizando procesos de socialización y participación ciudadana con comerciantes informales, residentes y actores institucionales, con el fin de asegurar una transición ordenada y consensuada.

Palabras clave: Informalidad urbana, segregación urbana, dualidad socioeconómica, tejido urbano, planificación vial.

Abstrac

The thesis proposes a Master Plan for the urban regeneration of the coastal edge of Pedernales, Ecuador, with the aim of addressing urban informality and improving the quality of life for residents and the experience of tourists through the formalization of commerce, the optimization of mobility, and the recovery of the landscape after the 2016 earthquake.

Urban informality is a common phenomenon in many Latin American cities, especially in coastal areas where tourism and commercial activities develop spontaneously, particularly during peak seasons.

The main objective is to develop an Urban Regeneration Master Plan, focused on sustainable tourism, that allows the reorganization of the boardwalk through the formalization of commercial activities and the improvement of urban infrastructure, in order to enhance the quality of life for residents and the experience of visitors. It also seeks to promote inclusion within a regulated framework, local cultural identity, and sustainable economic and social development.

The feasibility of the project is based on functional, formal, and environmental criteria aimed at addressing the issues identified in the urban diagnosis.

It is recommended to implement the Pedernales boardwalk Master Plan progressively and in stages, prioritizing processes of socialization and citizen participation with informal traders, residents, and institutional stakeholders, in order to ensure an orderly and consensual transition.

Keywords: Urban informality, urban segregation, socioeconomic duality, urban fabric, road planning.

1. Introducción

La informalidad urbana es un fenómeno común en muchas ciudades latinoamericanas, especialmente en aquellas que se ubican zonas costeras donde la actividad turística y comercial se concentra de forma espontánea.

En la ciudad de Pedernales, situada en la costa ecuatoriana, esta problemática se manifiesta de manera evidente en su malecón, un espacio público de alto valor paisajístico, social y turístico, que actualmente enfrenta una creciente desorganización visual lo cual se presentó a raíz del terremoto del 16 de abril del 2016, causando una saturación de actividades informales y ausencia de planificación urbana adecuada, ya que en este acontecimiento natural se perdieron muchas de las edificaciones que eran significativas para la ciudad, y como consecuencia de todos los problemas sociales, la población se asentó de manera informal justificando así su desesperación por reactivar la economía local.

La proliferación descontrolada de negocios ambulantes y estructuras improvisadas ha generado un entorno caótico que no solo deteriora la imagen urbana de la ciudad, sino que también limita su potencial turístico. Esta situación se agrava durante la temporada alta, cuando el incremento del flujo de visitantes satura las vías de acceso, muchas de las cuales son unidireccionales, y pone en evidencia la insuficiencia de espacios de estacionamiento. El resultado es un sistema urbano que colapsa bajo la presión del turismo, afectando tanto la experiencia de los visitantes como la calidad de vida de los residentes.

Ante esta problemática, el objetivo de esta tesis es desarrollar un Máster Plan para el borde costero de Pedernales, con un enfoque orientado al turismo sostenible. Este plan propone la reconfiguración integral del malecón mediante la implementación de puestos formalizados, estratégicamente ubicados y diseñados en armonía con el entorno.

Esta intervención busca ordenar el paisaje urbano, mejorar la experiencia turística y promover la inclusión de los actores informales dentro de un marco regulado que respete la identidad cultural local y fomente el desarrollo económico y social de forma sostenible.

2. Planteamiento del problema

Pedernales es una ciudad turística de Manabí la cual fue gravemente afectada por el terremoto del 16 de abril que dejó pérdidas humanas y económicas además de una gran pérdida social y cultural.

Esto desencadenó la desorganización de la ciudad, porque desaparecieron muchas edificaciones y debido a que no existía la infraestructura adecuada comenzaron a vender de manera informal provocando la contaminación visual y empeorando la informalidad de la ciudad.

A pesar de ser una ciudad turística, no se le ha tomado la importancia requerida, provocando desorganización especialmente en la zona del malecón, lugar que debería tener el mayor atractivo turístico. Por lo que se hace imperante proponer un diseño para mejorar el paisaje urbano y a su vez la calidad de vida de los habitantes.

2.1. Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio

2.1.1. Problema Central

Desorganización del malecón de Pedernales como consecuencia de la informalidad urbana, causada luego del terremoto del 16 de abril de 2016 que según el Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional, devastó el 70-80 % de la infraestructura urbana de Pedernales, epicentro del sismo más destructivo en la costa ecuatoriana, la alta vulnerabilidad y falla de la reconstrucción formal son unas de las importantes problemáticas de sitio, se han identificado asentamientos informales en terrenos no adecuados, lo cual incrementa el riesgo

físico de la población y que no se tomen en cuenta las normativas de suelos costeros que poco han sido aplicadas.

Si bien existen instrumentos como el Plan de Ordenamiento Costero (POEMC) y la Gestión Integrada de Áreas Litorales (GIAL), su implementación suele ser débil o no vinculada directamente a procesos locales participativos. Bovarnick, A., Alpizar, F., & Schnell, C. (2010). *Planificación de la gestión integrada de zonas costeras en América Latina y el Caribe*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

2.1.2. Subproblemas

- Crecimiento descontrolado de comerciantes informales en el malecón, lo cual ha provocado una ocupación inadecuada del espacio público y ha generado contaminación visual.
- Inexistencia de planificación urbana luego del terremoto de 2016, lo que ha frustrado la reorganización adecuada del borde costero de la ciudad.
- Ausencia de infraestructura adecuada para el comercio formal, lo que orilla a los vendedores a trabajar de manera improvisada y sin regulación.
- Colapso en la circulación vehicular durante temporadas turísticas altas, debido a la no existencia de planificación vial, vías unidireccionales y escasez de zonas de estacionamiento.
- Pérdida del atractivo turístico del malecón, de ser un espacio ordenado y atractivo, se ha transformado en una zona caótica que afecta la experiencia y la del visitante.

2.1.3. Formulación de pregunta clave

¿Cómo puede un Máster Plan urbano contribuir a la reorganización del malecón, mediante la formalización del comercio, la restauración del paisaje urbano y la optimización

de la movilidad, en función de un turismo sostenible y una mejor calidad de vida para los habitantes?

2.2. Marco Contextual

Pedernales, se ubica en la costa ecuatoriana, aparece como cabecera cantonal del cantón Pedernales y destaca por su ubicación junto al océano Pacífico.

Aunque no se encuentra una fuente secundaria que detalle explícitamente la construcción inicial del malecón, se puede identificar la necesidad del desarrollo urbano en la zona, vinculada al turismo, la pesca y comercio, que son actividades económicas clave del cantón.

Conforme creció como destino turístico, el malecón se constituyó como una avenida o espacio lineal del borde costero importante para la ciudad.

Este desarrollo estaría alineado con procesos de urbanización costera en Ecuador, donde paseos marítimos o malecones funcionan como lugares de flujo, reactivación turística y convergencia entre ciudad y mar.

El 16 de abril de 2016, un terremoto de magnitud 7,8 golpeó la zona costera de Manabí, con epicentro en Pedernales, provocando destrucciones extensas.

Este desastre natural generó grandes daños a la infraestructura de la ciudad, y a partir de ahí la necesidad de reconstrucción o rehabilitación de muchos espacios públicos, en específico del malecón, pero dado su carácter costero que también se vio afectado.

Tras el terremoto y en el marco de la recuperación urbana, el municipio de Pedernales impulsó la reconstrucción del malecón. Por ejemplo, se encuentra un anuncio de la municipalidad que señala: «El malecón es una de las prioridades ...»

En octubre de 2016 inició la fase inicial de recuperación y reactivación de la ciudad, aproximadamente un 60 % del comercio alrededor de zonas céntricas y costeras comenzó a activarse pese al daño urbano causado por el sismo.

Comerciantes y pobladores retomaron actividades económicas informales en espacios públicos, incluido el malecón, como paso inicial para recuperar la vida urbana cotidiana. Extra. (2016, 15 de octubre). *Seis meses de reconstrucción, desespero y nostalgia*. Extra.

En el 2022 se presentaron avances en la reconstrucción, pero de inmediato se dieron trabas y obstáculos, investigaciones reportan que muchas obras en Pedernales aún estaban pendientes o inconclusas, como viviendas y servicios, reflejando desafíos también en infraestructura pública alrededor de espacios urbanos claves como el malecón. Primicias. (2022, 15 de abril). *Investigaciones y reconstrucción siguen pendientes a seis años del terremoto*. Primicias.

En 2025 el GAD de Pedernales lanzó un video anunciando “La reconstrucción del malecón será una obra emblemática del 2026 que no solo embellecerá si no que fortalecerá al cantón.”

Esta renovación se encuentra con conflictos actualmente porque no han cumplido con los derechos humanos de los comerciantes y tampoco existió una socialización previa del proyecto.

La reconstrucción implica considerar la vulnerabilidad costera, la erosión, los sismos y otros riesgos que se pueden ir presentando, debe equilibrar la infraestructura con la naturaleza costera, la pesca y el paisaje marino.

Su localización frente al mar lo hace punto clave para la movilidad, paseo, comercio, gastronomía y eventos típicos de la ciudad.

2.3. Definición del objeto de estudio

2.3.1. Delimitación espacial

El lugar de intervención se encuentra en Pedernales, Manabí, Ecuador. Esta pequeña pero hermosa ciudad también se la denomina “el Génesis del Ecuador”, ya que es el primer punto en la mitad del mundo.

El Malecón inicia desde la calle García Moreno y termina en la calle Maximino Puertas, ambas vías principales, este malecón tiene 787.78 m lineales y se encuentra frente a la Playa de Pedernales.

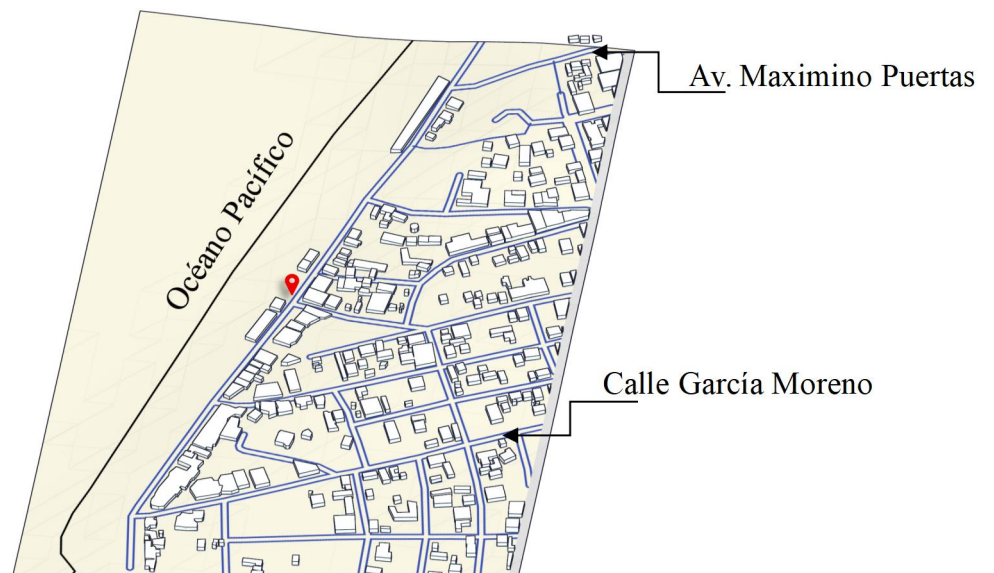


Ilustración 1 Ubicación del área de intervención/ Fuente: CadMapper/Autor:

Elaborado por el tesista

2.3.2. Delimitación temporal

La informalidad es un problema que nace luego de que el terremoto acabara con gran parte de los comercios, generando que muchos negocios se quedaran sin un lugar sólido donde trabajar. De ahí nacieron los vendedores ambulantes, los puestos de lona en medio de la calle, los quioscos de invasiones en espacios públicos, y el colapso en las zonas comerciales más visitadas de la ciudad. Es por esto por lo que se inicia un plan de regeneración en el malecón, zona turística de la ciudad, para contrarrestar todo el impacto que se ha estado presentando a lo largo de los años.



*Ilustración 2 Antes del terremoto-actualidad/ Fuente: 1. Expedia;2. Booking/ Autor:
Elaborada por Municipalidad de Pedernales*

2.3.3. Campo de acción del objeto de estudio

La modalidad de titulación que se utilizara para la siguiente investigación es la de TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR, que está enmarcada en la línea de PROYECTOS ARQUITECTONICOS URBANOS de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

2.4. Objetivos

2.4.1 Objetivo general

Realizar un diagnóstico del malecón de Pedernales, para determinar las problemáticas, las necesidades y los conflictos de usos de suelo existentes. Para poder fortalecer las condiciones urbanas del sitio de estudio y recuperar la identidad del cantón.

2.4.2. Objetivos Específicos

- Identificar los principales factores sociales, económicos y urbanos que han favorecido al incremento de la informalidad en el borde costero tras el terremoto del 2016.
- Analizar la dualidad entre lo formal e informal en el malecón, considerando la convivencia entre actores regulados y no regulados en el espacio urbano.
- Establecer criterios de diseño urbano sostenibles que integren a los comerciantes informales dentro de una propuesta formalizada, ordenada y culturalmente pertinente.
- Proponer una reorganización espacial del malecón mediante la creación de infraestructura adecuada, la redefinición de las circulaciones vehiculares y peatonales, y la inclusión de equipamientos que promuevan un desarrollo turístico equilibrado.
- Fomentar el desarrollo económico local mediante un plan que permita la inclusión social, la legalización progresiva del comercio informal y la valorización del paisaje costero como recurso estratégico.

2.5 Justificación

Este proyecto nace de la necesidad de erradicar el trabajo informal en el borde costero de la ciudad de Pedernales, generar lugares de comercios seguros y confortables, disminuyendo la inseguridad y la necesidad que se llega a presentar en la calle.

Responde ante la ausencia de un plan urbano formal y resiliente en el borde costero, que integre participación ciudadana post-terremoto y detenga la expansión de negocios informales sin derechos formales.

Aportará, resiliencia urbana sostenible, con medidas ambientales, de riesgo y reguladoras del borde costero, con protocolos de adaptación sobre el crecimiento desordenado, además de inclusión social que brindará herramientas de participación a los ciudadanos (talleres, comités barriales).

Restablecerá el sector económico de la ciudad, que principalmente subsiste del turismo y hotelería, mitigando un poco la necesidad de trabajar de manera informal.

2.5.1. Social

Los habitantes tienen derecho a usar espacios públicos que se encuentren ordenados, limpios, accesibles y seguros. Los vendedores informales crean situaciones donde se obstaculiza el paso peatonal y vehicular, hay desorden al momento de parquear y el espacio público pierde funcionalidad. Un plan que ordene y regule permite que el malecón sea un espacio más acogedor para todos: caminantes, familias, visitantes, etc.

Muchos vendedores informales ejercen su jornada de trabajo así por necesidad, pero lo hacen sin derechos ni garantías, sin acceso a protección social, servicios

municipales, etc. Con la formalización, tendrían acceso a permisos adecuados, que les permitan acceder a beneficios, protección, mejoras en sus condiciones de trabajo.

Un malecón con infraestructura adecuada, estacionamientos, zonas libres y bien definidas para ventas o actividades culturales, es más atractivo para turistas y visitantes, lo que puede generar beneficios económicos locales (viajes, restaurantes, servicios).

2.5.2. Urbana

Esta intervención urbanística se necesita para mejorar la calidad del entorno urbano mediante soluciones sostenibles que permitan:

- Recuperar la imagen y funcionalidad del malecón.
- Ordenar el crecimiento descontrolado y reducir la contaminación visual.
- Integrar a los comerciantes informales dentro de un marco formal, planificado y regulado.
- Mejorar la movilidad urbana y la accesibilidad en temporadas de alta afluencia turística.
- Fomentar la identidad cultural local, fortaleciendo el tejido social y económico de la ciudad.

Contribuye a una transformación urbana sostenible e inclusiva, que busca responder a la problemática post-terremoto mediante estrategias de planificación que promuevan un desarrollo turístico equilibrado y una mejor calidad de vida para los habitantes.

2.5.3. Ambiental

Pedernales constituye de un ecosistema marino y terrestre frágil que cumple funciones ambientales, como la protección contra la erosión marina, la regulación térmica y el hábitat de especies (aves y peces). Sin embargo, la expansión urbana sin control y el uso inadecuado del suelo han generado pérdida de cobertura vegetal y presión sobre los recursos naturales. Por ello, el Master Plan busca integrar criterios de sostenibilidad ambiental mediante la recuperación de áreas degradadas, la implementación de zonas verdes, la gestión de residuos y el ordenamiento del espacio público.

De esta manera, busca reordenar la dinámica urbana y frenar la informalidad, sino también promover una relación entre el desarrollo humano y el entorno natural. Que permitirá establecer un modelo de planificación costera sostenible, que garantice la conservación del ecosistema marino-terrestre y el aprovechamiento responsable de los recursos naturales. Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2023). *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático del Ecuador. Quito, Ecuador.*

2.5.4. Institucional

Este es el aporte institucional de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí para la sociedad, generando un proyecto que no solo es importante para Pedernales si no que puede servir de ejemplo para otras ciudades que estén pasando por el mismo déficit.

3. Identificación y Operacionalización de Variables

3.1. Variable independiente

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
Crecimiento informal del comercio en el perfil costero	Irregularidad de comercios informales y no regularizados dentro del malecón que dañan la estética del sitio.	Trabajo informal	Negocios informales que generan desorden territorial	¿Qué cantidad de comercios informales existe?	Observación directa	Determinar el % de comercio informal existente en la zona comercial
		Paisaje urbano	Deterioro del paisaje urbano.	¿Es visible el deterioro de paisaje urbano?		

3.2. Variable dependiente

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
Contaminación visual	Al existir sobrepoblación de comercio y alto flujo de turistas, crean un paisaje abstracto y embotellado	Flujo peatonal en zonas de comercio informal	Concentración de personas que no tienen planificación territorial unida al sector comercial	¿Qué % de construcciones informales hay?	Observación directa	Contar la cantidad de estructuras informales e improvisadas encontramos en el malecón
				¿Existen infraestructuras improvisadas?		

Colapso vehicular	La falta de estacionamientos genera que muchos visitantes parqueen sus vehículos en doble fila, sin respetar las regularizaciones	Dotación de paqueos	Cantidad de estacionamientos limitados	¿Hay suficientes estacionamientos en el malecón de Pedernales?	Observación directa	Identificar la cantidad de parqueos existentes en borde costero y verificar si cumple con las normativas
--------------------------	---	---------------------	--	--	---------------------	--

4. Capítulo 1.- Marco referencial del trabajo de titulación

4.1. Marco antropológico

En la actualidad, los vendedores informales que se han establecido en el malecón de Pedernales desempeñan un papel crucial dentro de la dinámica urbana y económica local. Su comportamiento se caracteriza por la autogestión, apropiación del espacio público, adaptación progresiva de estructuras improvisadas (carpas, quioscos o mobiliario móvil) y una fuerte dependencia del flujo turístico. Estas actividades, aunque son indispensables para su sustento diario, no cuentan con respaldo legal, normativas técnicas, lo que termina en vulnerabilidad social, económica y espacial.

La deficiencia en la planificación urbana formal ha permitido que estos comerciantes construyan su propio orden: seleccionan estratégicamente zonas de alto tránsito, negocian entre sí los espacios y establecen rutinas cumplan con la demanda temporal del turismo. Sin embargo, este comportamiento contribuye a la saturación vial, contaminación visual, inseguridad peatonal y declive del paisaje costero.

Se espera generar un impacto positivo en la vida de estos comerciantes, orientado hacia la inclusión social, acceso a infraestructura digna y reconocimiento institucional.



Ilustración 3 sobrepoblación de puestos informales en el borde costero/ Fuente: Malecón de Pedernales/ Autor: imagen elaborada por el tesista

Proyección del desarrollo humano y reacciones esperadas:

Personas que están de acuerdo con la propuesta: Una parte de los vendedores informales podrían recibir el Máster Plan como una oportunidad para mejorar sus condiciones de trabajo, acceder a espacios formalizados, legalizar su actividad e incrementar su visibilidad ante el turista.

Además, la formalización podría abrirle puertas al acceso a microcréditos, capacitaciones, servicios básicos y seguridad jurídica.

Personas en desacuerdo o con resistencia a la propuesta: no se descarta que exista un grupo que rechace o dude, principalmente por temor a perder su espacio de trabajo, por la falta de confianza en las autoridades, o la inseguridad que implica salir del sistema informal al formal (con sus costos e implicaciones). Algunos comerciantes podrían sentir que no serán considerados en la redistribución de espacios o que serán desplazados por operadores turísticos más grandes o formales.

Este conflicto de posturas es la muestra de la necesidad de un enfoque participativo e inclusivo, donde los vendedores informales no sean tratados como un problema a erradicar, sino como actores urbanos legítimos que deben ser reconocidos, escuchados y acompañados en su proceso de transición hacia un entorno más ordenado, justo y sostenible. *Elaboración propia 2025*

4.2. Marco teórico

El concepto de "informalidad urbana" se refiere a prácticas, actividades y asentamientos que, aunque son vitales para la dinámica de las ciudades, operan fuera del marco legal y regulatorio establecido por el Estado. Este fenómeno es especialmente prevalente en América Latina, donde la urbanización acelerada y la falta de políticas públicas efectivas han dado lugar a una amplia gama de expresiones informales en los ámbitos económico, social, político y cultural. *Artículo Librari_Urbanización_problematicas (2020)*

Hernando de Soto en 1989 dijo, “la informalidad urbana” es una consecuencia directa de la exclusión de los pobres del sistema legal y del acceso formal a la propiedad.

En *El otro sendero*, De Soto argumenta que las reglas burocráticas y la falta de títulos legales obligan a millones a construir y vivir informalmente. *De Soto, H. (1989). El otro sendero: La revolución informal*. Editorial El Barranco.

Si bien es cierto que el factor económico influye, muchas personas optan por hacer comercio de manera informal por ahorrar el gasto que conlleva tener un local y no por tener una economía baja.

La informalidad urbana surge como una respuesta a la incapacidad del Estado para satisfacer las crecientes demandas de vivienda y empleo en contextos de urbanización acelerada. Este fenómeno se manifiesta en actividades económicas no reguladas y en asentamientos habitacionales que se desarrollan sin planificación oficial, sin acceso a servicios básicos y sin seguridad jurídica en la tenencia de la tierra.

Este fenómeno no se limita únicamente a barrios o asentamientos populares, sino que también afecta espacios públicos como paseos, malecones y boulevards, donde los ciudadanos desarrollan usos no previstos por el diseño formal. Hernández, J., & otros. (2016).

In-formalised urban space design: Rethinking the relationship between formal and informal.

City, Territory and Architecture, 3(1). <https://doi.org/10.1186/s40410-016-0046-9> En

malecones, la presencia de actividades espontáneas como puestos artesanales, encuentro social o usos temporales de la pasarela puede ser interpretada como prácticas de Everyday Urbanism que le dan significado social al espacio más allá de su diseño formal. Crawford, M., Chase, J., & Kaliski, J. (Eds.). (1999). *Everyday Urbanism*. The Regents of the University of Michigan.

4.2.1. Tipos de Informalidad

4.2.1.1. Informalidad habitacional por emergencia

La informalidad habitacional por emergencias se refiere a la ocupación, construcción o habilitación de viviendas que no cumplen la normativa urbanística, constructiva y legal existente, como respuesta inmediata a desastres naturales. Este tipo de informalidad surge como mecanismo de supervivencia, más que como una decisión planificada, y suele consolidarse en el tiempo ante la ausencia de soluciones habitacionales formales. ONU-Hábitat. (2015). *Asentamientos humanos y vivienda adecuada. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos*.

La informalidad habitacional presenta las siguientes características:

- Construcción espontánea y acelerada, generalmente posterior a desastres como terremotos.
- Uso de materiales precarios o reutilizados, que no siguen con los criterios técnicos de seguridad estructural.
- Ausencia de servicios básicos formales, como agua potable, alcantarillado, electricidad y recolección de residuos.

- Falta de tenencia legal del suelo, lo que impide el acceso a programas de mejoramiento o financiamiento habitacional. CEPAL. (2017). *Desarrollo urbano sostenible y resiliencia en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Estas características se presentan en su mayoría en el lugar de intervención, la vulnerabilidad física y social de la población afectada es visible.

Las principales causas se relacionan con factores estructurales y coyunturales:

- Desastres naturales que destruyen viviendas formales y obligan a la población a reubicarse de manera inmediata.
- Limitada capacidad institucional del Estado para responder de forma rápida y eficiente a la demanda habitacional post-desastre.
- Pobreza y desigualdad social, que restringen el acceso a soluciones habitacionales formales.
- Desplazamiento forzado hacia otras ciudades, tanto por eventos naturales como por crisis económicas o sociales. UNDRR. (2019). *Global assessment report on disaster risk reduction*. United Nations Office for Disaster Risk Reduction.

Estas causas suelen actuar de manera simultánea, ya que están relacionadas entre sí, generando procesos de ocupación informal difíciles de revertir.

Los efectos de la informalidad por emergencia impactan de forma directa en el territorio y en la calidad de condiciones laborales de la población:

- Incremento de la vulnerabilidad ante futuros desastres, al asentarse en zonas no aptas.
- Problemas de salud pública, asociados al hacinamiento y a la carencia de servicios básicos.

- Fragmentación urbana y social, que refuerza la segregación y la exclusión.
- Sobrecarga de la infraestructura urbana existente, dificultando la planificación y gestión del suelo. ONU-Hábitat. (2020). *World cities report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

A largo plazo, se forman asentamientos informales que requieren altos costos de regularización o reubicación.

En Pedernales luego de la tragedia del 16 de abril del 2016 incrementaron el número de ocupaciones informales en zonas rurales o periféricas de la ciudad, así como también en el centro y en el borde costero, donde se presentan varios casos de informalidad urbana.

4.2.1.2. Informalidad laboral urbana

La informalidad laboral urbana es un fenómeno estructural que se presenta en la mayoría de las ciudades de América Latina. Se refiere a aquellas actividades comerciales que se realizan sin cumplir con la normativa legal, laboral o de seguridad social, y que generalmente se desarrollan en espacios urbanos como calles, plazas, mercados, malecones y zonas turísticas.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el empleo informal comprende “todas aquellas actividades económicas que, en la legislación o en la práctica, no están cubiertas o están insuficientemente cubiertas por sistemas formales”. Organización Internacional del Trabajo. (2013). *La medición de la informalidad*. OIT.

Las características se presentan en una serie de rasgos comunes que permiten identificar la informalidad laboral claramente dentro del contexto urbano:

- Ausencia de regulación legal

Entre estas encontramos contratos laborales, licencias municipales o registros tributarios.

➤ Inseguridad laboral

Ya que no existen garantías de estabilidad, salario mínimo, ni protección frente a despidos o cualquier incidente de robo.

- Falta de acceso a seguridad social, incluyendo seguro de salud, pensiones y riesgos laborales.
- Bajos niveles de ingresos, generalmente asociados a actividades de subsistencia.
- Uso intensivo del espacio público, como aceras, plazas o malecones, generando conflictos con el ordenamiento urbano.

Estas características resaltan que la informalidad es una forma de comerciar deficiente, pero al mismo tiempo una estrategia de supervivencia para la población menos privilegiada (CEPAL, 2021). CEPAL. (2021). *Panorama laboral de América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

La informalidad laboral urbana tiene un origen multicausal, vinculado a factores estructurales:

➤ Crecimiento urbano acelerado y desordenada.

La migración de ciudad a ciudad y la expansión urbana sin planificación generan un excedente de mano de obra en las ciudades.

➤ Bajos niveles educativos y de capacitación.

La falta de formación técnica o profesional limita el acceso a empleos formales bien remunerados.

- Altos costos y barreras para la formalización.

Trámites complejos, impuestos elevados y falta de apoyo institucional frenan la formalización de pequeños negocios.

- Desigualdad social y pobreza urbana.

La informalidad surge como una estrategia de subsistencia frente a la exclusión económica y social. Banco Mundial. (2019). *Informalidad: causas y consecuencias*. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

Los efectos de la informalidad laboral impactan de forma directa a la población en situaciones como:

- Reproducción de ciclos de pobreza y desigualdad.

Esto resulta en un sin fin de situaciones que se repiten diariamente y se heredan entre familiares.

- Vulnerabilidad frente a crisis económicas, sanitarias o desastres naturales.

Al no estar regularizados, se enfrentan a necesidades sanitarias, a derrumbes por falta de estructuras en condiciones y crisis financieras por falta de ingresos.

- Competencia desleal con el comercio formal.

Los comerciantes informales causan una competencia con los que están formalizados, ya que los costos de mantenimiento y de personal de atención no existen en la formalidad,

generando ganancias netas. Los comerciantes que están regularizados además tienen costos más altos en sus productos, a comparación de los negocios no regularizados.

➤ Ocupación desordenada del espacio público.

Cuando no se cumplen las regularizaciones necesarias siempre existe riesgo de ser desalojados, o removidos de sus asentamientos o puestos de trabajos.

➤ Deterioro de la imagen urbana.

La contaminación visual, el colapso peatonal y uso del espacio urbano inadecuado, a la larga deterioran la imagen urbana y hace que se pierda la verdadera identidad de la ciudad.

➤ Dificultad para aplicar planes de ordenamiento territorial.

Al negarse a ser removidos de sus puestos de trabajo, se retrasa el proceso de ordenamiento del uso del suelo y crea conflictos entre los comerciantes y el GAD municipal.

A pesar de estos efectos negativos, algunos estudios reconocen que la informalidad cumple una función económica transitoria al absorber mano de obra excluida del mercado formal. De Soto, H. (2000). *El misterio del capital*. Editorial Diana.

La informalidad laboral urbana es un fenómeno persistente que refleja desigualdades estructurales en las ciudades, genera efectos negativos en la economía, en el espacio urbano y la cohesión social. Abordarla requiere políticas que direccionen a la generación de empleo formal, simplificación de procesos de regularización, capacitación laboral y una planificación urbana inclusiva.

4.2.1.3. Informalidad en servicios urbanos

La informalidad en los servicios urbanos se refiere a la provisión, acceso o uso de servicios básicos como agua potable, alcantarillado, electricidad y recolección de residuos que están fuera del marco legal, normativo o institucional establecido por los gobiernos locales. ONU-Hábitat. (2020). *World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

Las principales características de la informalidad de servicios son:

- Ausencia de regulación y control institucional.

Los servicios suelen ser autogestionados por la comunidad, sin cumplir normas técnicas o de seguridad. CEPAL. (2019). *Planificación urbana y desigualdad en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

- Manifestación territorialmente desigual.

La desigualdad se concentra en zonas de expansión urbana no planificada, áreas marginales y sectores costeros, donde el Estado no ha logrado una cobertura efectiva de servicios básicos. Borja, J., & Castells, M. (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus.

Entre las principales causas se encuentran:

- Crecimiento urbano acelerado y no planificado

Esto sucede cuando se supera la capacidad de los municipios para dotar de infraestructura y servicios básicos a la población. Este fenómeno es común en ciudades intermedias y en aquellas con alta migración interna. CEPAL. (2019). *Planificación urbana y desigualdad en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

➤ La pobreza y exclusión social

Constituyen un factor determinante, ya que amplios sectores de la población, sobretodo en zonas rurales o que no cuentan con una buena planificación no pueden acceder a servicios formales debido a los costos de conexión, tarifas elevadas o requisitos legales como la tenencia regular del suelo. ONU-Hábitat. (2020). *World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

Efectos de la informalidad en los servicios urbanos:

➤ Salud pública

Debido al consumo de agua no tratada, la ausencia de sistemas de saneamiento adecuados y la acumulación de residuos sólidos, se han incrementado la incidencia de enfermedades infecciosas. OMS. (2017). *Guías sobre saneamiento y salud*. Organización Mundial de la Salud.

➤ Ambito ambiental

El uso no adecuado del suelo provoca la degradación de ecosistemas urbanos, contaminación del suelo, de las costas y afectación del paisaje urbano, especialmente en zonas costeras. ONU-Hábitat. (2018). *Ciudades y comunidades sostenibles: Informe mundial sobre asentamientos humanos*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

➤ Ámbito social y económico

La informalidad incrementa la desigualdad urbana y la segregación socioespacial, limitando las oportunidades de desarrollo, inversión y mejora de la calidad de vida de los

habitantes involucrados. Borja, J., & Castells, M. (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus.

4.2.1.4. Informalidad en el uso del suelo y urbanización

La informalidad en el uso del suelo y la urbanización es un fenómeno que se manifiesta cuando la ocupación, subdivisión, edificación o uso del suelo no se realiza al margen de la normativa legal y de la planificación urbana vigente, sin cumplir con los requisitos técnicos, legales o administrativos establecidos por las autoridades competentes.

ONU-Hábitat. (2015). *Habitat III Issue Papers: Informal settlements*. United Nations Human Settlements Programme.

Este proceso se vincula a dinámicas de crecimiento urbano acelerado, desigualdad socioeconómica y limitaciones en el acceso formal de infraestructuras y al suelo urbanizado.

Las características que más predominan son:

➤ Ocupación irregular del suelo

Ya sea público o privado, cuando el ocupante está sin títulos de propiedad legalmente registrados continua con el ciclo de informalidad.

➤ Autoconstrucción progresiva

Con la continuación de construcciones improvisadas y sin licencias, además de la falta de estudios técnicos y cumplimiento de normas de seguridad se han cometido varios errores que al pasar el tiempo se convierten en riesgos significativo para la integridad del comerciante y de los usuarios.

➤ Localización en zonas destinadas al uso público.

No es adecuado realizar actividades informales como lo es el comercio no regulado, en suelo que está destinado para área de recreación o de uso urbano.

Las causas de la informalidad urbana son de carácter estructural y multidimensional:

- Pobreza y desigualdad socioeconómica.

Los hogares con ingresos limitados no pueden acceder a suelo urbanizado ni cumplir con los costos asociados a la legalidad, ya que muchos de ellos no cuentan con los ingresos suficientes, ni las condiciones necesarias para poder costear los trámites. De Soto, H. (2000). El misterio del capital: Por qué el capitalismo triunfa en Occidente y fracasa en el resto del mundo. Editorial Sudamericana.

- Débil control y gestión del territorio.

La falta de fiscalización, planificación actualizada y aplicación efectiva de la normativa urbana facilita la expansión informal.

- Rigidez normativa y burocracia.

Normas urbanísticas poco flexibles y procesos administrativos complejos pueden excluir a amplios sectores de la población del acceso formal al suelo.

La informalidad en el uso del suelo produce impactos negativos a nivel social y urbano:

- Deterioro de la calidad de vida

Debido a la precariedad de la infraestructura y la falta de servicios básicos, causa problemas de salud por afectación solar, exposición a lluvias y a la salubridad de la costa.

➤ Fragmentación y segregación socioespacial

Profundizando la desigualdad dentro de la ciudad, donde se nota que no hay organización dentro de los espacios urbanos, ni igualdad de oportunidades de trabajo.

La informalidad en el uso del suelo y la urbanización es un fenómeno que expone las fallas estructurales en los sistemas de planificación, acceso a la vivienda y gestión urbana.

4.3. Marco conceptual

Informalidad Urbana:

La informalidad urbana se entiende como territorios organizados por “sistemas de normas” que operan fuera del marco institucional formal y con niveles bajos de productividad, pero dotados de su propia lógica social y espacial. Fiori, J. (s. f.). *Concepto de informalidad urbana como sistema de normas*

La informalidad urbana incluye prácticas socioespaciales y económicas al margen de la regulación estatal, pero que coexisten e interactúan con el sistema formal; la calle como escenario de circulación y comercio es clave en su reproducción. Ojeda Ledesma, L. (2020). *Informalidad urbana y movilidad: prácticas sociales en movimiento. Nuevos términos clave...*

La informalidad de los comerciantes del malecón de Pedernales no es una muestra de desorden, sino una respuesta legítima a la falta de oportunidades laborales y a la ausencia de espacios adecuados para el comercio formal. Estos vendedores generan su propio sistema, horarios, delimitación de puestos y relaciones sociales con los clientes. Reconocer estas dinámicas desde el urbanismo participativo permite entender que el problema no es la informalidad en sí, sino la falta de integración institucional y de infraestructura digna.

Segregación urbana:

Define la segregación urbana como una “tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y fuerte disparidad entre ellas”, enfatizando que es un fenómeno jerárquico y dinámico. Castells, M. (1974). *Título de la obra*. Editorial.

Bourdieu argumenta que, en una sociedad jerárquica, el espacio urbano refleja y naturaliza esas jerarquías sociales, haciendo que la segregación se vuelva cotidiana y aparentemente natural. Bourdieu, P. (2002). *Título de la obra*. Editorial. (citado en *Segregación residencial socioeconómica en Latinoamérica*)

Los comerciantes informales del malecón reflejan un fenómeno de segregación funcional y espacial: están presentes en una zona turística, pero sin acceso a servicios básicos, ni respaldo legal o protección frente a condiciones climáticas o económicas. Su permanencia en la calle obedece a la exclusión de los modelos de desarrollo urbano formal, lo que los mantiene vulnerables y estigmatizados. Para revertir esta segregación, es clave incluirlos en el diseño de espacios públicos con enfoque inclusivo y equitativo.

Dualidad socioeconómica:

La dualidad socioeconómica describe la división entre un centro industrial dominante y una periferia subordinada, generando desigualdades estructurales entre clases y regiones. Prebisch, R., & Furtado, C. (s. f.). *Teoría centro-periferia y dualidad socioeconómica*

Propone intervenir zonas segregadas mediante “urbanismo social” para romper la dualidad entre ciudad formal e informal, integrando infraestructura, participación comunitaria y gestión cultural. Echeverri, A. (2008). *Urbanismo social: Integración de marginalidad y segregación mediante participación comunitaria* (p. 12).

En el malecón de Pedernales coexisten dos realidades: la ciudad turística pensada para el visitante (con parques, iluminación, y equipamientos) y la ciudad vivida por los comerciantes informales, que subsisten en condiciones precarias. Esta dualidad expresa una brecha estructural entre quienes acceden a oportunidades económicas estables y quienes dependen del comercio ambulante para sobrevivir. La solución no está en reprimir la informalidad, sino en diseñar políticas públicas que integren ambos mundos desde la justicia económica, la inclusión y la infraestructura participativa.

Tejido urbano:

Jacobs defendía la autoorganización de la ciudad mediante redes locales informales; el tejido urbano emerge del uso colectivo mixto, la diversidad de funciones, y los "ojos en la calle" que generan seguridad y cohesión. Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

El urbanismo social no solo aborda segregación, sino que busca reconstruir el tejido urbano y social mediante obras físicas y participación comunitaria con sentido cultural. Echeverri, A. (2008). *Urbanismo social: Integración de marginalidad y segregación mediante participación comunitaria* (p. 12).

Los comerciantes informales son parte activa del tejido urbano local: dinamizan la economía, generan flujos peatonales y crean relaciones de confianza con la comunidad. Sin embargo, al no ser reconocidos en el diseño urbano oficial, este tejido permanece débil y fragmentado. Fortalecerlo implica crear espacios de diálogo y diseño, donde sus necesidades y saberes sean parte del proceso urbano. Solo así se podrá construir un malecón vivo, ordenado, inclusivo y resiliente.

Planificación vial:

El modelo de “ciudad orientada al automóvil” subordinó todos los modos de transporte al coche, priorizando vías rápidas y segregando peatones, cambiando radicalmente el espacio urbano. Reichow, H. B. (1959). *Die autogerechte Stadt*. Ein Weg aus dem Verkehrs- Chaos.

Hénard propuso vías radiales y circunvalaciones integradas en el tejido urbano, respetando monumentos y mejorando iluminación y recreo, como parte de una planificación vial complementaria al bienestar urbano. Hénard, E. (siglo XX). *Propuesta de planificación vial radial en París*.

En Pedernales, el malecón ha sido construido más como infraestructura turística que como un espacio multifuncional que articule el comercio local y la movilidad peatonal. Esta falta de planificación integral genera conflictos entre peatones, vehículos, comerciantes y visitantes. Para mejorar la funcionalidad y convivencia en el malecón, se requiere una planificación vial que considere a los comerciantes informales como actores legítimos, incorporando zonas seguras de carga y descarga, circulación peatonal fluida, y equipamiento modular adecuado.

4.4. Marco jurídico

Constitución de la República del Ecuador (2008)

Artículo 329: Reconoce y protege el trabajo autónomo y por cuenta propia en espacios públicos permitidos por la ley. Prohíbe la confiscación de productos, materiales o herramientas de trabajo de estos trabajadores. Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Art. 329)*.

Artículo 304 numeral 6, Art. 335, 336 y 337: El Estado debe garantizar mercados competitivos, proteger a pequeños productores, evitar prácticas monopólicas, y promover comercio justo, infraestructura y transparencia. Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Art. 304(6); Arts. 335–337)*.

Artículo 33: Reconoce el trabajo como un derecho y deber social y económico, fuente de realización personal, obligando al Estado a garantizar dignidad, justa remuneración y libertad de elección laboral. Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Art. 33)*.

Artículos 325 (inc. 1 y 2), 326 (n. 5) y 329 (3er párrafo): Reconocen y protegen expresamente el trabajo autónomo o por cuenta propia realizado en espacios públicos, prohíben la confiscación de sus herramientas o productos y garantizan capacitación para estos trabajadores. Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Arts. 325–326; Art. 329, párrafo tercero)*.

Título II – Capítulo VI; Artículo 68.2: Garantiza el derecho a una vida digna, acceso al trabajo, empleo, saneamiento, seguridad social y otros servicios esenciales.

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Título II, Capítulo VI, Art. 68.2).*

Estos artículos respaldan el derecho al trabajo informal y el reconocimiento de los comerciantes autónomos, como es el caso de los comerciantes informales del malecón de Pedernales.

Otras normas y proyectos en proceso

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) faculta a los GADs para regular uso del espacio público mediante ordenanzas; sin embargo, el principio de confianza legítima impide desalojos bruscos sin procesos participativos. Código Orgánico de Organización Territorial, *Autonomía y Descentralización (COOTAD)* (Registro Oficial Supl. 303, 19-oct-2010).

La Ley de Defensa del Trabajador Autónomo y del Comerciante Minorista (2012–2022), regula permisos, obligaciones tributarias y protección del comercio minorista, brindando seguridad jurídica al comerciante informal. (Registro Oficial Supl. 211-3 S, 16-dic-2022). *Ley de Defensa y Desarrollo del Trabajador Autónomo y del Comerciante Minorista*

Las ordenanzas municipales (ej. Quito: N.º 0280 y N.º 332) establecen permisos de comercio autónomo, regulación del uso del espacio público y sanciones proporcionales, reconociendo los derechos de los vendedores informales como actores económicos legítimos. Ordenanza Metropolitana No. 0280 (7-sep-2012): *Desarrollo integral y regulación de las actividades de comercio autónomo en el Distrito Metropolitano de Quito.*

La ordenanza municipal que sanciona el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y su Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) del Cantón Pedernales (2020-2032 / actualizado 2025) constituye el instrumento jurídico técnico que regula cómo debe *ordenarse, usarse y gestionarse el suelo cantonal*, incluido el uso de suelos públicos como paseos marítimos, áreas de recreación, espacio público costero y zonas de equipamiento social. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pedernales. (2025). *Ordenanza que sanciona la actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Gestión del Suelo del cantón Pedernales 2020–2032*. GAD Municipal de Pedernales.

Esto significa que todas las determinaciones sobre cómo se puede usar, construir, recuperar, conservar o transformar espacios urbanos como el malecón deberían aparecer dentro del PUGS en la parte de *norma o componentes urbanísticos específicos*, tales como:

- Clasificación del suelo urbano y costero
- Usos permitidos y prohibidos (comercial, recreativo, equipamiento)
- Restricciones por riesgo natural y sismicidad
- Cargas urbanísticas y requerimientos de bienes y espacios públicos
- Programación de inversiones y servicios urbanos

Según la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS), los planes de uso y gestión del suelo tienen carácter vinculante y de obligatorio cumplimiento para toda persona natural o jurídica, pública o privada, y para la administración municipal, lo que incluye la regulación de lugares públicos como el malecón.

Así, cualquier uso, construcción o intervención en el malecón debe cumplir con lo determinado en el PUGS del cantón (clasificación de suelo, normas urbanísticas y potenciales

restricciones del riesgo), aun cuando el texto específico de esas regulaciones no esté disponible en línea.

La LOOTUGS y sus instrumentos derivados (PDOT y PUGS) no detallan en el texto de la ley el malecón como infraestructura específica, sin embargo, la ley establece que los instrumentos de ordenamiento territorial deben contemplar:

- Articulación espacial de usos urbanos y rurales
- Protección del interés público, el espacio público y el acceso ciudadano
- Asignación equitativa de cargas y beneficios
- Gestión sostenible del suelo y equipamiento urbano.

Esto implica que los malecones y frentes costeros deben ser considerados en los procesos de planificación territorial del cantón, en especial cuando constituyen espacios públicos importantes para uso colectivo, turismo, comercio y movilidad, como es el caso de Pedernales. Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)*. Registro Oficial del Ecuador.

La propuesta es un Máster Plan para formalizar y reorganizar el comercio informal en el malecón de Pedernales. Esta intervención se alinea con las garantías constitucionales del derecho al trabajo autónomo (Art. 329) y los principios de justicia económica, libre comercio y protección a la microempresa (Arts. 335–337). De igual manera, el proyecto promueve la participación ciudadana y reconocimiento formal de los vendedores, en correspondencia con las nuevas iniciativas legislativas (Ley de defensa del comerciante autónomo) y las competencias locales para aplicar ordenanzas reguladoras.

Plan Nacional de Desarrollo Ecuador 2030: Esta tesis refuerza los planes de inclusión económica y empleo formal, dialogando directamente con políticas de economía popular y solidaria, microcrédito y fortalecimiento del emprendimiento local.

Matriz productiva: La incorporación a la formalidad de vendedores informales puede diversificar las vías comerciales, activar economías urbanas locales y promover la sociedad entre microempresarios, fortaleciendo pequeños emprendedores.

4.5. Marco referencial

4.5.1. Puerto López, Ecuador

El Malecón Julio Izurieta en Puerto López es una intervención urbana de aproximadamente 2,4 kilómetros diseñado para ser un atractivo público costero, turístico y recreativo para habitantes y visitantes. Se inauguró el 22 de noviembre de 2016, su objetivo es fortalecer el desarrollo del turismo local y potenciar actividades económicas relacionadas con la pesca, el comercio y los servicios turísticos en el cantón. Turismo.gob.ec. (2016, 22 noviembre). *Boletín de prensa: Malecón turístico de Puerto López fue inaugurado*.

<https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/11/221116-BP-373-Malec%C3%B3n-puerto-L%C3%B3pez.pdf>

La obra incluye espacios peatonales, ciclovías, plazas, áreas verdes, iluminación, infraestructura inclusiva, servicios básicos y además de espacios para comerciantes y artesanos. Gobernación de Manabí. (s. f.). *Puerto López cuenta con un renovado malecón*.

<https://gobernacionmanabi.gob.ec/puerto-lopez-cuenta-con-un-renovado-malecon/>

El proyecto se complementa con el muelle turístico, que ha funcionado como punto de partida de actividades turísticas, el avistamiento de ballenas jorobadas, visitas a las islas

aledañas, etc. Gobernación de Manabí. (s. f.). *Puerto López cuenta con un renovado malecón*.

<https://gobernacionmanabi.gob.ec/puerto-lopez-cuenta-con-un-renovado-malecon/>

Puerto López ha consolidado su rol como destino turístico estratégico en la costa ecuatoriana, gracias a sus recursos naturales (ballenas, playa Los Frailes, Parque Nacional Machalilla) y al uso público del malecón como espacio de encuentro, recreación y acceso a servicios turísticos. Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. (2017, 20 de junio).

Ballenas atraen el turismo a Puerto López. Repositorio AME.

<https://repositorio.ame.gob.ec/handle/123456789/XXXX>

El muelle ha sido un componente fundamental para la economía turística de Puerto López, permitiendo que operen tours hacia zonas naturales y ecológicas. En investigaciones se ha observado que la actividad turística vinculada al muelle presenta altos niveles de ocupación, incluso después de eventos adversos, como el terremoto de 2016, mostrando cierta resiliencia económica en la temporada alta y aumentando progresivamente el número de visitantes después de la crisis. Fabián, Q. H. V. (2018). *Impacto del terremoto en el muelle turístico de Puerto López* [Trabajo de titulación, Universidad de Cuenca]. Repositorio institucional DSpace. <https://dspace-test.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/XXXX>



Ilustración 4 Malecón de Puerto López/ Fuente: Expedia/ Autor: Municipio de Puerto

López

Aspectos positivos del proyecto:

- Mejora en infraestructura pública y accesibilidad turística.

La extensión del malecón y la creación de espacios integrados de servicios ha favorecido la circulación peatonal, actividades recreativas y los servicios turísticos.

Gobernación de Manabí. (s. f.). *Puerto López cuenta con un renovado malecón*.

Gobierno Provincial de Manabí.

- Aumento de la actividad turística.

Puerto López ha experimentado un crecimiento sostenido de visitantes, especialmente durante la temporada de avistamiento de ballenas, contribuyendo a la economía local. Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. (2020, 14 de agosto).

Puerto López le apuesta a la reactivación económica. Repositorio AME.

<https://repositorio.ame.gob.ec/handle/123456789/XXXX>

- Incorporación de servicios inclusivos.

Infraestructura para personas con discapacidad, espacios verdes y servicios sanitarios han mejorado la experiencia urbana y turística. Gobernación de Manabí. (s. f.). *Puerto López cuenta con un renovado malecón*. Gobierno Provincial de Manabí.

El malecón y el muelle de Puerto López se puede considerar un proyecto exitoso si nos referimos a la infraestructura, turismo y revitalización urbana, aunque con retos asociados a su sostenibilidad y equidad socioeconómica.

Este proyecto se relaciona al de Pedernales ya que Ambos se enmarcan en territorios costeros donde el turismo y la relación ciudad-mar son claves para el desarrollo urbano y económico.

El proyecto de Pedernales, aunque nace de una necesidad distinta enfrenta retos similares de integración urbano-turística, lo que lleva a analizar cómo experiencias exitosas

en otras ciudades costeras que pueden guiar procesos de planificación, socialización y sostenibilidad en Pedernales.

4.5.2. Malecón de San Mateo, Manta, Ecuador

La parroquia de San Mateo se encuentra en el cantón de Manta, provincia de Manabí. Para potenciar el turismo y ordenar el frente costero, se propuso el proyecto de un malecón que armonice equipamiento público, estacionamiento y servicios. El área del proyecto abarca aproximadamente 2,4 hectáreas, con inclusión de cinco frentes costeros, quioscos, restaurantes, zonas verdes, parqueaderos, baterías sanitarias, duchas públicas y plataformas adoquinadas. Municipio de Manta – Dirección de Estudios y Proyectos. (2024, mayo).

Respuestas a preguntas desarrolladas por la Asamblea de Participación Ciudadana.

Documento interno.



Ilustración 5 Malecón de San Mateo/ Fuente: Render creado por diseño 3D/ Autor: INATEC

Este proyecto entra en un contexto de recuperación, equipamiento turístico-urbano y servicio para la comunidad local y visitantes.

El objetivo principal es diseñar la regeneración y complementar el equipamiento del malecón de San Mateo, para poder brindar un espacio público de calidad, impulsar el turismo,

mejorar el acceso y los servicios básicos, y consolidar un frente costero ordenado, accesible e integrado al entorno urbano.

Objetivos específicos:

- Dotar al frente costero de infraestructura de circulación peatonal, mobiliario urbano, áreas verdes y zonas de esparcimiento.
- Instalar servicios complementarios: restaurantes, quioscos, baterías sanitarias, duchas públicas y parqueaderos.
- Mejorar la plataforma costera (adoquinado, muros de contención, enrocado de hormigón) para garantizar durabilidad frente a la agresión salina y acción del mar.

Promover la inclusión universal mediante accesos adaptados y eliminación de barreras arquitectónicas. (Por ejemplo, una caminera de 150 m de largo y 2,20 m de ancho en playa El Murciélago de Manta se instaló para facilitar acceso a personas con discapacidad, lo que da contexto a la política de accesibilidad en la zona costera). Redacción Ciudadanía. (2017, 10 noviembre). *Manta pone el ejemplo en el país con rampas y camineras inclusivas*. El Telégrafo. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/507/1/manta-pone-el-ejemplo-en-el-pais-con-rampas-y-camineras-inclusivas>

El proyecto se emplaza sobre el frente costero de dicha parroquia, conectando con la zona de playa-turismo. Según la descripción del portal de turismo de la municipalidad de Manta, el malecón de San Mateo es “un nuevo espacio turístico ... con amplia área de parqueo, restaurantes con oferta gastronómica”. Municipio de Manta – Movilidad de Manta. (s. f.). *Malecón de San Mateo*. <https://movilidadmanta.gob.ec/turismo-id/65>

El proyecto cuenta con:

- 13 nuevos restaurantes.

- 14 nuevos quioscos.
- 200 estacionamientos.
- 2 baterías sanitarias completas.
- Zona de duchas públicas.
- Plaza, superficies adoquinadas y zonas con arena.
- Áreas verdes.
- Construcción de muros de contención de hormigón armado y enrocado de hormigón.
- Soterramiento eléctrico en la plataforma adoquinada, tuberías de agua potable y sanitario

Beneficiarios directos:

- Habitantes de la parroquia San Mateo y zonas costeras adyacentes del cantón Manta, que contarán con un espacio público equipado para esparcimiento, recreación y turismo.
- Comerciantes que trabajen en el malecón, que ayudan a dinamizar la economía local.
- Visitantes y turistas que buscan destinos de playa bien equipados, seguros y accesibles.

El proyecto del malecón de San Mateo representa significativamente a la transformación del frente costero de la parroquia, aumentando el turismo, mejorando el equipamiento público, garantizando servicios gastronómicos y accesibilidad.

Para el éxito del proyecto será clave una convergencia entre el municipio, la comunidad, los comerciantes y los visitantes, un plan de mantenimiento y seguridad y una campaña de promoción que posicione el malecón de San Mateo como destino de primera dentro de Manabí.

¿Por qué estas tipologías aplican a Pedernales?

- Con 787,78 m, ubicado entre dos calles principales, el Malecón tiene espacio suficiente para instalar quioscos lineales o un pabellón central, manteniendo el tránsito peatonal y la estética costera.
- Ambas tipologías promueven la participación ciudadana y la recuperación del Malecón como espacio público turístico-celebratorio, no solo como pasaje comercial.
- Además, responden a los principios constitucionales ecuatorianos del derecho al trabajo autónomo, dignidad, comercio justo y regulación inclusiva del espacio público en zonas costeras informales.

5. Capítulo 2.- Diagnóstico del proyecto integrador.

5.5. Datos generales

5.5.1. Ubicación y límites

El lugar de intervención se encuentra en la ciudad de Pedernales, parroquia Pedernales ubicado en las costas de la ciudad, con una longitud de 787.78m iniciando en la calle García Moreno y terminando en la calle Maximino Puertas.

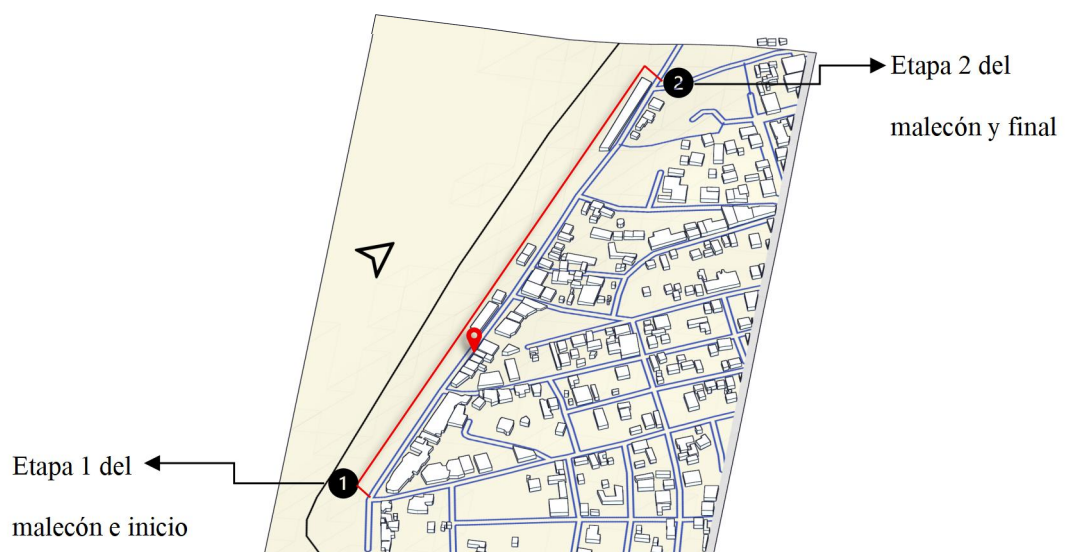


Ilustración 6 mapa de Pedernales, imagen elaborada por el tesista

5.5.2. Aspectos biofísicos ambientales

➤ Geomorfología costera y sedimentos

La costa de Pedernales tiene zonas con erosión, por lo que en algunas partes se deposita arena o desechos que provienen del mar y del río que desemboca en la costa y en otras donde el agua del mar se apropia de terrenos.

Hay canales de marea pequeños paralelos a la playa que influyen en la distribución de sedimentos.

➤ Clima, hidrología y dinámica oceánica

Los vientos, las olas, mareas y corrientes marinas juegan un papel importante en la dinámica costera (erosión, transporte de sedimentos, forma del borde costero).

En épocas lluviosas hay aumento del caudal de ríos, riachuelos y arroyos que desembocan al mar, lo que puede aportar sedimentos que afectan a la estética y orden de la playa.

➤ Riesgos ambientales

Erosión costera, que amenaza las playas y la infraestructura de malecón, edificaciones cercanas.

Impacto de mareas altas que podrían inundar o afectar la zona, especialmente si el malecón no tiene rompeolas o muros de contención adecuados.

Potencial contaminación por residuos sólidos, especialmente con el uso turístico y confluencia de actividades humanas cerca de la costa.

➤ **Interacción humano-ambiente**

El malecón funciona como espacio recreativo, turístico, con restaurantes y locales comerciales. Esto conlleva generación de residuos y acumulación excesiva de personas en un espacio reducido.

5.5.3. Aspectos socioculturales

➤ **Identidad cultural y turismo**

El malecón funciona como espacio de representación cultural (festivales, música, artesanía, gastronomía), lo que refuerza la identidad local. Ejemplos: festivales, mercados artesanales, ferias gastronómicas, etc. Pedernales.gob.ec. (s.f.). *Portal oficial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pedernales.*

➤ **Economía local y empleo**

Emprendedores locales, vendedores de artesanías, los restaurantes ubicados en el borde costero se benefician económicamente del flujo de turistas. Esto incentiva a los habitantes de la ciudad a conservar tradiciones gastronómicas y artísticas. Pedernales.gob.ec. (s.f.). *Portal oficial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pedernales.*

A su vez esto perjudica ya que gran parte de los comerciantes se apropian de paso peatonal o de estacionamiento para llevar a cabo su jornada laboral diaria.

➤ **Rescate y preservación cultural**

Festividades como el “Mes del Turismo y Rescate de la Cultura Ancestral” muestran una conciencia de preservar tradiciones, platos típicos, artesanías, saberes ancestrales. El malecón es un espacio clave para estas actividades. AME. (s.f.). *Mes del Turismo y Rescate de la Cultura Ancestral.* Asociación de Municipalidades Ecuatorianas.

<https://www.ame.gob.ec>

Todos los años en agosto durante los sábados y domingos se celebran festivales y esto atrae a muchos turistas, que colapsan la zona costera de la ciudad y se vuelve casi imposible la circulación dentro del malecón.

➤ **Espacio público y cohesión social**

El malecón actúa como plaza de recreación, encuentro: un lugar donde se encuentran locales y turistas. Esto puede fortalecer los vínculos comunitarios y aumentar el sentido de pertenencia de los habitantes.

Hay también desafíos en términos de manejo del espacio: mantenimiento, seguridad, infraestructura que permita usos múltiples.

➤ **Modernización vs Tradición**

Con el desarrollo del malecón (ampliaciones, infraestructura digna, mejoras del espacio) puede haber presión para modernizar: turismo masivo, construcción, estética urbana más armoniosa. Esto puede chocar con tradiciones locales, con la autenticidad cultural.

Noticiario Barahona. (s.f.). *Modernización y tradiciones locales en Pedernales*.

La juventud puede adaptarse a estilos un poco más actuales o nuevas formas de entretenimiento; esto es normal, pero requiere de equilibrio para no perder elementos culturales valiosos.

5.5.4. Aspectos económicos-productivos

➤ **Turismo: actividad clave para el desarrollo local**

Pedernales tiene características naturales atractivas: playas, ríos, paisajes costeros, lo que justifica estrategias para potenciar el turismo y el desarrollo turístico endógeno. Aguilar Cano, C. A., Vences Centeno, M. R., & Mogro Rada, F. A. (s.f.). *Análisis de los aspectos teóricos del turismo como factor de desarrollo local, en el cantón Pedernales - Manabí*. Dominio de las Ciencias.

El malecón funciona como punto de atracción para turistas nacionales e internacionales, lo que favorece al comercio local, restaurantes y servicios relacionados. Especialmente en temporadas altas y festividades se observan aumentos de visitantes que se distribuyen a lo largo del malecón en los distintos hostales y hoteles cercanos. El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*.

<https://www.elcomercio.com>

➤ **Reactivación económica tras desastres naturales**

Luego del terremoto de abril, una parte de la economía de Pedernales empezó a recuperarse, en particular el comercio local, microempresas y turismo, aunque no totalmente. El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*.

<https://www.elcomercio.com>

Restaurantes y locales en el malecón han sido espacios prioritarios para abrir negocios provisionales o reconstruidos rápidamente, con permisos flexibles, para reactivar la economía local.

➤ **Infraestructura y servicios básicos como condicionantes productivos**

Se han planificado obras de alcantarillado (pluvial y sanitario) en el malecón como parte de un convenio municipal y Estatal (USD 3 millones) para mejorar servicios básicos, lo que impacta positivamente en salud y turismo. El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*. <https://www.elcomercio.com>

5.5.5. Aspectos territoriales

5.5.5.1. Morfología urbana

Pedernales como otras ciudades de Ecuador tiene expansión sin planificación, lo que causa un sin número de problemáticas dentro de esta ciudad, que resulta en irregularidades en redes de vías, servicios públicos, drenaje.

Tras el terremoto del 16 de abril, surgieron proyectos de reconstrucción que implican revisar la estructura urbana, la densidad poblacional, la ubicación de viviendas susceptibles a riesgos, etc.

Actualmente el malecón se distribuye de forma lineal, pero con muchas anormalidades dentro de él con la presencia de puestos ambulantes, negocios en medio de las veredas y otros que utilizan espacio destinado para estacionamiento, creando concentración de personas en puntos que no tienen el espacio o la capacidad necesaria.

No hay un punto en específico que identifique al pueblo dentro del malecón, o lugares donde las familias se puedan sentar a interactuar cómodamente y sin ninguna preocupación.

La cantidad de turistas y visitantes demanda infraestructura, acceso vial, equipamientos públicos, servicios hoteleros. Esto puede generar tensión con los usos residenciales, el costo de suelo, densidad, etc.

Residuos sólidos y escombros provenientes de zonas ribereñas o arrastrados por el mar representan desafíos territoriales en cuanto a limpieza, mantenimiento, salud pública y estética del espacio público (malecón y playas adyacentes). Prefectura de Manabí. (s.f). *Programas de limpieza costera y mantenimiento territorial en Pedernales.*
<https://www.manabi.gob.ec>

En algunas zonas del malecón, el acceso de los habitantes depende de trayectos inestables (cuando sube la marea, deben usar canoas o caminar trayectos largos) para llegar al centro de la ciudad. Esto muestra una fragmentación territorial en cuanto a accesibilidad. La Hora. (s.f.). *Reportajes y notas sobre el malecón de Pedernales y su infraestructura*.



Ilustración 7 Vías deterioradas en la calle del malecón, imagen elaborada por el tesista

Se realizan actividades de limpieza intermareal y mantenimiento territorial del espacio público, lo que indica una preocupación institucional por el manejo del territorio costero y su integración al tejido urbano. Prefectura de Manabí. (s.f.). *Programas de limpieza costera y mantenimiento territorial en Pedernales*. <https://www.manabi.gob.ec>



Ilustración 8 vista aérea del malecón, Fuente: blogs turísticos, Autor: municipio de Pedernales

5.5.5.2. Llenos y vacíos

El malecón de Pedernales presenta una configuración urbana donde se alternan espacios llenos, correspondientes a edificaciones, restaurantes frente al malecón, el sector hotelero locales comerciales, y espacios vacíos, que comprenden zonas abiertas, área de playa, espacios recreativos con canchas de vóleybol improvisadas en la arena y tramos sin ocupación. Los llenos se concentran principalmente en los sectores con mayor actividad turística y comercial, mientras que los vacíos actúan como puntos de respiro visual que permiten la circulación peatonal, la ventilación natural y la integración con el paisaje costero.

Sin embargo, la inexistencia de planificación integral ha generado una distribución irregular entre llenos y vacíos. Esto se relaciona con los procesos de reconstrucción posteriores al terremoto y el crecimiento informal que caracteriza parte del borde costero. Por ello, un análisis morfológico adecuado de los llenos y vacíos permite identificar oportunidades para mejorar la conectividad visual, el confort ambiental y la calidad espacial del malecón. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Plan de reconstrucción y desarrollo urbano sostenible para las zonas afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016*. MIDUVI. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>

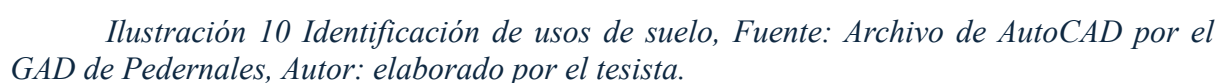


Ilustración 9 Lotes vacíos y ocupados del malecón de Pedernales, Fuente: archivo de AutoCAD por el Gad de Pedernales, Autor: elaborado por el tesista.

El área ocupada por los lotes rojos (vacíos) respecto al total de los lotes ocupados dentro de la zona urbanizada del mapa. Corresponde a un 27% que indica una alta disponibilidad de suelo para renovación, densificación o nuevos proyectos urbanos. También puede reflejar:

- baja consolidación urbana,
- oportunidades para regularidad de uso,
- potencial para reordenar el frente costero.

El tejido urbano de Pedernales, ubicado en la provincia de Manabí, se caracteriza por una trama irregular resultado de los procesos de crecimiento espontáneo y reconstrucción posteriores al terremoto de 2016. En el borde costero, este tejido se estructura principalmente a partir del malecón, que actúa como eje articulador entre la playa, la actividad turística y el tejido residencial interior. Las manzanas cercanas al frente marítimo presentan una alta mezcla de usos, con edificaciones destinadas a comercio, gastronomía, hospedaje y recreación, mientras que hacia el interior predominan viviendas de baja densidad y construcciones de autogestión. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Plan de reconstrucción y desarrollo urbano sostenible para las zonas afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016*. MIDUVI. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>



El área ocupada por los lotes azules es del 28.7% (hotelería, comercio, gastronomía) y los lotes morados un total de 43.3% (vivienda) respecto al total de los lotes ocupados dentro de la zona urbanizada del mapa. Corresponde a un 73% que indica la cantidad de suelo ocupado.

5.5.6. Sistemas públicos de soporte

El sistema público de soporte está formado por el aspecto funcional del espacio urbano, garantizando el desempeño correcto de las actividades económicas, turísticas y sociales del malecón de Pedernales. Evaluar sus servicios básicos, infraestructura vial, conectividad, equipamientos y áreas verdes permite comprender la resiliencia y sostenibilidad que muestra antes desafíos ambientales y sociales.



Ilustración III Identificación de lotes ocupados, Fuente: Archivo de AutoCAD por el GAD de Pedernales, Autor: elaborado por el tesista.

El área ocupada es del 28.7%, se dividen en tres partes los lotes azules (hotelería) 9.7%, los lotes amarillos (gastronomía) 5.9% y los lotes morados (comercio) 13.1% y el 43.3% de lotes verdes (vivienda) que representan la distribución total de los lotes ocupados dentro de la zona urbanizada del mapa.

5.5.6.1. Servicios básicos

El malecón cuenta con servicios de agua potable, alcantarillado sanitario, energía eléctrica y recolección de residuos sólidos. No obstante, informes municipales señalan que la red de agua presenta variaciones de presión y cortes en temporada alta debido a la sobrecarga turística. GAD Municipal de Pedernales. (2024). Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

El sistema de alcantarillado fue rehabilitado luego del terremoto de 2016, pero actualmente requiere de mantenimiento continuo a causa de la salinidad. La gestión de residuos se realiza por medio de la recolección diaria, aunque la escasez de puntos de recolección municipal limita las prácticas de reciclaje.

La dotación de servicios básicos en el malecón debe ser prioritario en el diseño urbano, ya que de su eficiencia depende la salud pública, la calidad ambiental y la percepción turística del destino.

5.5.6.2. Infraestructura vial y transporte público

El borde costero es el corredor principal de la playa de Pedernales y articula la movilidad vehicular y peatonal del área turística. Se conecta con la avenida principal que enlaza con la terminal terrestre y la red vial provincial. Ministerio de Transporte y Obras

Públicas. (2023). Informe de conectividad vial de la provincia de Manabí. Dirección de Infraestructura Regional Costa.

Durante los fines de semana y temporadas altas, se presentan congestiones vehiculares debido al estacionamiento informal y a la ocupación de veredas por comerciantes ambulantes.

Se requiere un plan de movilidad que distribuya el espacio público, delimitando zonas peatonales y estacionamientos. Esto permitirá reducir el conflicto entre usuarios y fomentar modos de transporte sostenibles, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2022). *Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador 2022–2030*. MTOP.

5.5.6.3. Conectividad

La conectividad física y digital del malecón influye directamente en su competitividad turística. Cuenta con acceso vehicular desde las principales avenidas urbanas y una red de transporte público local. GAD Municipal de Pedernales. (2024). *Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales*. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

La conectividad implica integrar señalización, puntos de información turística y zonas con internet gratuito. Estas estrategias fortalecen la accesibilidad y la interacción de visitantes con el entorno urbano y natural, promoviendo una imagen moderna y activa del cantón.



Ilustración 12 Mapa Vial de Pedernales, Fuente: archivo de AutoCAD por el GAD de Pedernales, Autor: elaborado por el tesista.

5.5.6.4. Servicios públicos y equipamiento

El malecón concentra equipamientos destinados al ocio y al comercio, como las famosas “caipiriñas” (restaurantes hechos con materiales típicos de las zonas), restaurantes y áreas de descanso. De acuerdo con el Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales. GAD Municipal de Pedernales. (2024). *Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales*. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

El nuevo plan de reconstrucción incluye la habilitación de plazas, miradores y espacios culturales. Sin embargo, la presencia de ventas informales y estructuras provisionales reduce la calidad visual y funcional del espacio.

La tesis debe considerar la reintegración y formalización del comercio local, incorporando módulos y equipamientos, iluminación suficiente y seguridad.

Un diseño integral del espacio público reforzará la identidad del malecón como punto emblemático y seguro para la convivencia urbana.

5.5.6.5. Áreas verdes

Las áreas verdes son componentes esenciales del equilibrio ambiental del borde costero. Actualmente, el malecón cuenta con jardineras, palmeras y tramos con vegetación que generan sombra natural. Sin embargo, el mantenimiento es limitado y las especies no siempre resisten a la salinidad ni a la exposición solar. Según la Dirección de Gestión Ambiental del GAD, se proyecta un plan de arborización costera con especies nativas y resistentes al viento marino. Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2023). *Programa de arborización costera y gestión ambiental para zonas turísticas de Manabí*. MAATE.

Integrar áreas verdes favorecen a la mitigación del calor y el drenaje pluvial, además de promover la recreación pasiva. Es necesario implementar zonas cubiertas y paisajismo funcional, con vegetación, senderos y mobiliario que se integren correctamente con el ambiente.

En el caso de la propuesta la normativa sugiere que por 1Km² el porcentaje de área verde sería de 20 y 30% para amortiguar la sensación térmica.

5.5.7. Resultados de encuestas

Pregunta 1: ¿Usted es residente de Pedernales?

Sí: 207 personas 76%

No: 63 personas 24%



La mayoría de los encuestados 76% ha respondido que son residentes de pedernales, mientras que el 24% son turistas o visitantes. Generando una ampliación de necesidades no solo de habitantes fijos sino también de turistas o visitantes temporales, que son parte fundamental del turismo en Pedernales.

Pregunta 2: ¿Con que frecuencia visita el malecón?

Diariamente: 43 personas

Semanalmente: 69 personas

Ocasionalmente: 75 personas

Solo en temporadas altas: 83 personas



Los resultados reflejan que la mayoría de los encuestados no acude al malecón de manera frecuente. Un grupo de 43 personas (16%) lo visita diariamente, 69 personas (25%) lo hacen semanalmente, 75 (28%) de manera ocasional y 83 (31%) únicamente en temporadas altas. Esto evidencia que el malecón no funciona como un espacio de uso constante, sino más bien como un lugar de visita o estacional.

Estos datos sugieren la necesidad de fortalecer la oferta de actividades, servicios y condiciones urbanas que motiven al uso continuo del espacio.

Pregunta 3: ¿Qué tipo de espacios considera que hacen falta?

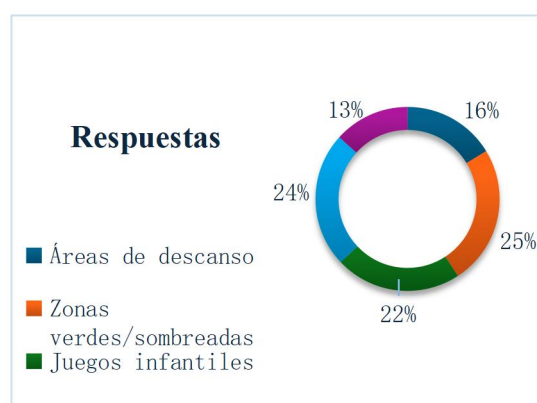
Plazas o áreas de descanso: 92 personas

Zonas verdes y sombreadas: 138 personas

Juegos infantiles: 125 personas

Espacios deportivos: 134 personas

Áreas culturales o de eventos: 75 personas



Los resultados muestran la demanda por espacios más confortables, recreativos y que generen integración social en el malecón. 138 personas (24%) han preferido zonas verdes y sombreadas y 134 personas (23%) los espacios deportivos destacando como las necesidades más urgentes, 125 personas (21%) prefirieron los juegos infantiles, evidenciando el interés de la comunidad por actividades familiares y saludables. 92 personas (16%) consideran necesarias plazas o áreas de descanso que serían lugares para la permanencia y contemplación, 75 personas (13%) señalaron la falta de espacios culturales o de eventos, Creando oportunidad para diversificar las actividades del malecón. Estos resultados reflejan la necesidad de un diseño urbano más completo, inclusivo y multifuncional, que responda a distintos grupos y dinámicas sociales.

Pregunta 4: ¿El malecón cuenta con suficientes baterías sanitarias y duchas?

Sí: 6 personas

No: 264 personas



Solo 6 personas (2%) consideran que estos servicios son adecuados, mientras que una abrumadora mayoría de 264 personas (98%) indica que no son suficientes. Esto señala una

necesidad urgente de infraestructura sanitaria del lugar, ya que la falta de estos equipamientos afecta directamente la comodidad, la higiene y la permanencia de los visitantes. Contar con servicios básicos en cantidad y condiciones adecuadas es fundamental para elevar la calidad del espacio público y garantizar una experiencia satisfactoria para residentes y turistas.

Pregunta 5: ¿Cree que el malecón cuenta con iluminación suficiente?

Sí: 50 personas

No: 220 personas



Los resultados muestran deficiencia en la iluminación del malecón. 50 personas (19%) consideran que la iluminación es suficiente, 220 (81%) opinan que no lo es, revelando una preocupación generalizada por la seguridad y la visibilidad en horas nocturnas. Esto limita el uso del espacio durante la noche, reduciendo su potencial como área pública activa. El sistema de alumbrado es una necesidad prioritaria para garantizar un entorno más seguro, funcional y atractivo para la comunidad.

Pregunta 6: ¿En qué momento del día se siente inseguro dentro del malecón?

Por la mañana-tarde: 12 personas

Por la tarde-noche: 162 personas

Todo el día: 104 personas



Los resultados reflejan que la inseguridad en el malecón es una preocupación significativa y generalizada. 162 personas (58%) señalan inseguridad especialmente en la

tarde-noche, momento en el que la visibilidad disminuye y las actividades bajan, lo que coincide con la percepción de iluminación insuficiente. 104 personas (38%) afirman sentirse inseguras durante todo el día, lo que evidencia problemas más profundos relacionados con vigilancia, mantenimiento y control del espacio público. Solo 12 personas (4%) indican inseguridad en la mañana-tarde, mostrando que este es el periodo más seguro. Existe la necesidad de implementar mejoras en iluminación, seguridad, presencia policial o comunitaria y activación del espacio para reducir la percepción de riesgo.

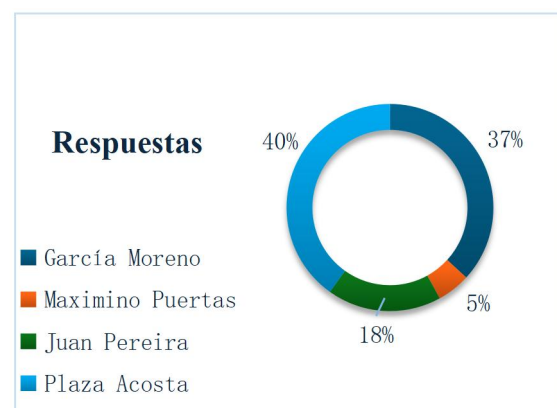
Pregunta 7: ¿Por cuál de las entradas del malecón se le ha dificultado más el ingreso en temporadas altas?

Calle García Moreno: 99 personas

Calle Maximino Puertas: 14 personas

Calle Juan Pereira: 48 personas

Pl. Acosta: 108 personas



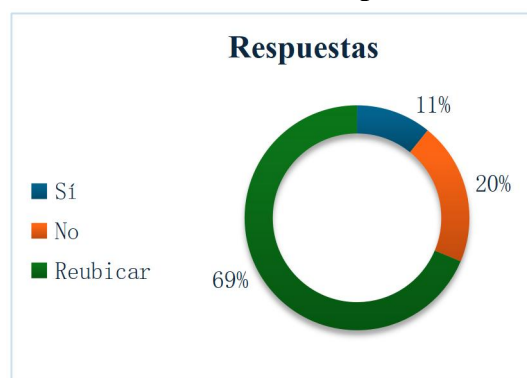
Los resultados evidencian que el acceso al malecón presenta dificultades importantes durante las temporadas altas, especialmente en dos puntos críticos: la entrada por Pl. Acosta, señalada por 108 personas (40%) y la Calle García Moreno mencionada por 99 personas (37%). Estas dos vías tienen problemas de ingreso, saturación vehicular, insuficiente capacidad para recibir el flujo elevado de visitantes. Los datos indican la necesidad de mejorar la gestión del tránsito y considerar plazas de estacionamiento suficientes para garantizar una circulación más fluida y segura durante los periodos de alta demanda.

Pregunta 8: ¿Considera adecuada la ubicación actual de las Caipiriñas?

Sí: 29 personas

No: 55 personas

Hay que reubicar: 184 personas



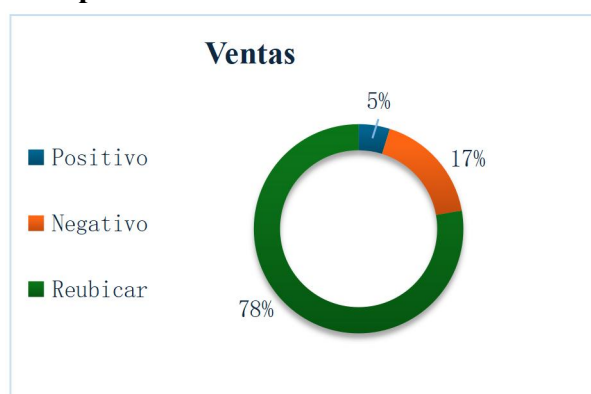
Los resultados muestran que la mayoría de los encuestados considera inadecuada la ubicación actual de las caipiriñas en el malecón. Solo 29 personas (11%) creen que su ubicación es apropiada, mientras que 55 (20%) opinan que no lo es y una cifra significativamente mayor, 184 personas (69%) vio conveniente que deben ser reubicadas. Esto evidencia la necesidad de reorganizar estas caipiriñas, debido a problemas de circulación, mala ocupación del espacio, desorden visual o interferencia con actividades peatonales y turísticas.

Pregunta 9: ¿Cómo calificaría el impacto del comercio informal en la imagen del malecón?

Positivo: 13 personas

Neutro: 47 personas

Negativo: 210 personas



Solo 13 personas (5%) consideran que su influencia es positiva y 47 (17%) como neutra, 210 personas (78%) afirman que el comercio informal afecta negativamente al entorno. Queda en evidencia la presencia desordenada de vendedores informales afecta la estética, la movilidad y la organización del espacio público, afectando la experiencia de residentes y visitantes.

6. Capítulo 3.- Propuesta

7. Nivel de complejidad

7.5.1. Descripción y conceptualización de la propuesta urbana

El máster plan para el Malecón de Pedernales busca transformar el borde costero actual y convertirlo en un espacio ordenado, funcional y atractivo, que promueva el turismo sostenible, la movilidad segura y la integración social.

Actualmente, el malecón presenta problemas de informalidad urbana, con presencia de comerciantes ambulantes, no hay áreas de descanso y recreación, deficiencia en la regulación de estacionamiento y congestión vial. Así mismo, existe ausencia de equipamientos públicos adecuados para la comodidad de los ciudadanos y la atención turística.

La propuesta plantea un modelo urbano integral y sostenible, basado en tres ejes conceptuales:

- Orden y funcionalidad: reubicación y diseño de módulos comerciales formales con criterios de uniformidad estética y regulación de usos del suelo.
- Movilidad y conectividad: incorporación de un sistema jerarquizado de circulación vehicular, ciclovías y áreas peatonales con accesibilidad.
- Espacio público y paisaje: implementación de zonas verdes, mobiliario urbano, miradores, zonas de descanso y áreas recreativas que correspondan al estilo costero de la zona.

El diseño general responde al concepto de “Malecón Vivo”, un espacio que combina actividades recreativas, turísticas y comerciales dentro de un entorno paisajístico controlado, priorizando al peatón y la vista al mar. Representando la continuidad y el ritmo del mar, el proyecto tendrá secciones de módulos distribuidos en una plaza con zigzags por todo el borde costero.

7.5.2. Imagen conceptual de la propuesta.

Componentes principales del proyecto:

- Boulevard peatonal: eje principal de recorrido alineado al borde de la playa, con mobiliario urbano, luminarias con paneles solares y calles de pavimento y veredas de adoquín.



Ilustración 13 Proyección de Boulevard, Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

- Zona comercial formalizada: módulos uniformes para gastronomía y artesanías, diseñados con materiales locales como madera, caña y techos de paja toquilla.



Ilustración 14 Proyección de modulo comercial, referente a la materialidad, Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

- Plazas temáticas: espacios públicos para actividades culturales, deportivas y eventos.



Ilustración 15 Proyección de parque infantil, con materiales locales , Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

- Sistema de estacionamientos regulados: zonas con señalética, control de acceso y tiempo limitado.



Ilustración 16 Proyección de estacionamientos, con señalética , Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

- Red de movilidad sostenible: ciclovías conectadas con los accesos principales de la ciudad y con las normativas necesarias de seguridad.



Ilustración 17 Proyección de ciclovía, adecuado recorrido , Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

- Reforestación costera: áreas verdes con especies nativas resistentes a salinidad, generando sombra y confort térmico.



Ilustración 18 Proyección de areas verdes costeras, con palmeras, Fuente: Google asistente Gemini, Elaborado: elaboración del tesista

7.5.3. Objetivo de la propuesta.

Reordenar y revitalizar el malecón de Pedernales mediante una intervención urbana integral que fomente la formalización del comercio, la movilidad sostenible y la mejora de la imagen paisajística, garantizando un espacio seguro, accesible y atractivo tanto para residentes como turistas.

Objetivos específicos:

- Reducir los niveles de informalidad mediante la reubicación planificada de comerciantes informales.
- Implementar una red vial y peatonal que mejore la circulación y reduzca la congestión vehicular.
- Crear áreas de equipamiento y recreación que impulsen el turismo y el bienestar ciudadano.
- Mejorar la estética del malecón con las principales características de identidad local.

8. Capacidad de la propuesta urbana

8.5. Programa Urbano

ZONA	SUBZONA	USO	MOBILIARIO	ÁREA
Zona funcional	Boulevard	Espacio de circulación peatonal amplia. Área de estancia, paisaje, mobiliario urbano. Conexión entre zonas recreativas y comerciales.	Bancas de madera, luminarias, pérgolas, bebederos, jardineras, etc.	(5.500 m2) Los malecones requieren ancho mínimo de 6 a 10 m en circulación. Los espacios públicos recreativos deben garantizar amplitud, accesibilidad y materiales adecuados (MIDUVI, 2018).
	Ciclovía bidireccional	Movilidad sostenible. Conexión con rutas urbanas existentes. Delimitación segura con separadores.	Separadores verdes, postes reflectivos, señalización, racks para bicicletas.	(2.363 m2) Para el malecón de 787.78 m lineales, la ciclovía debe tener 3m. Ancho mínimo de 2.40 m para ciclovías unidireccionales y 3 m bidireccionales (MIDUVI, 2019).

	Módulos comerciales	Venta de alimentos, artesanías, servicios turísticos. Reubicación de comerciantes informales. La OMS recomienda garantizar 5 m libres de paso peatonal.	Módulos de madera y caña, equipo de servicio gastronómico. 24 módulos	(640m2) Ordenanzas de uso del espacio público recomiendan módulos de 9–12 m² por unidad para comercio temporal (Municipio de Quito, 2018).
Zona recreativa	Módulos flexibles	Espacios adaptables para ferias y exposiciones. Funcionamiento temporal o según temporada turística.	Estructuras desmontables, tomas eléctricas, bancas. 24 puestos	(100 m2) 4 m² por puesto. Manual de Ferias y Eventos Públicos (MINTUR) exige espacios abiertos, desmontables y seguros.

	Juegos infantiles	Espacio recreativo para niños. Equipamiento lúdico, con cubierta y áreas cómodas.	Juegos integrales, pisos de caucho, mallas de protección, bancas.	(600m2) La norma EN 1176 recomienda superficies mínimas y zonas de impacto libre.
	Gimnasio	Área deportiva con máquinas de ejercicio. Promueve actividad física y bienestar comunitario.	Máquinas de acero, barras, bebederos.	(300m2) Los gimnasios urbanos requieren entre 150 y 400 m². MIDUVI (2018) pide integrar equipamientos deportivos dentro de circuitos de movilidad activa.
	Canchas multiuso	Espacio deportivo para fútbol y vóley. Uso comunitario y turístico. Integración de gradas y luminarias.	Arcos, tableros, graderíos pequeños, iluminación LED.	(800m2) La cancha multiuso mide 32 x 18 m = 576m Reglamento de Escenarios Deportivos del Ministerio del Deporte establece áreas mínimas de seguridad.

Zona ambiental	Jardines	Áreas verdes con especies nativas resistentes a la salinidad.	Jardineras, sistemas de riego, piedras decorativas, áreas de sombra.	(236.36 m2) al 30% Malecones costeros deben incorporar mínimo 20–30 % de áreas verdes para mitigación térmica (ONU-Hábitat).
	Miradores	Puntos de contemplación del mar y del atardecer.	Barandas inoxidables, pérgolas, bancas.	(500m2) Requieren 50–150 m ² por plataforma, incluyendo rampas. INEN 2247 sobre accesibilidad universal en miradores.
Zona de servicio	Estacionamiento	Área para vehículos y motocicletas. Regulación de acceso y tránsito vehicular. Zona de carga y descarga controlada.	Señalética, pavimento con señalética, iluminación.	Cantidad de plazas: $787.87 \div 6.0 = 131$ Área por plaza $6.0\text{m} \times 2.3\text{m} = 13.8\text{m}^2$ Área total $131 \times 13.8 = (1807.8\text{m}^2)$

	Servicios higiénicos.	Baños públicos distribuidos estratégicamente, con duchas y vestidores.	Baterías sanitarias, duchas, entre 5 y 4 módulos	(200m2) Requieren 40 m ² por batería completa, más duchas y accesibilidad. INEN 2 280 servicios higiénicos públicos.
	Punto de recolección de residuos	Manejo de desechos ordenado para turistas y comerciantes.	Contenedores diferenciados, se requieren 3–6 centros.	(80m2) Se recomienda 6m ² por centro de reciclaje. Norma sanitaria ARCSA para manejo de desechos.

8. ZONIFICACION URBANA

8.5. Criterios y consideraciones de la propuesta:

La propuesta de máster plan del malecón de Pedernales está fundamentada en criterios funcionales, formales y ambientales orientados a resolver las problemáticas encontradas en el diagnóstico urbano: déficit de estacionamientos, proliferación de comercio informal, carencia de equipamientos públicos, y la necesidad de recuperar la identidad del cantón. Estos criterios permiten establecer una planeación y rediseño del espacio público, asegurando el uso e incorporando un diseño arquitectónico coherente en el territorio y una integración ambiental adecuada.

8.5.1. Criterios Funcionales

Los criterios funcionales consideran el comportamiento del espacio público y la manera en que los usuarios interactúan con él. En el malecón de Pedernales, estos criterios responden a la necesidad de mobiliario, mejora de la movilidad y reubicación de comerciantes informales.

- Se plantea una zonificación que separe el área de circulación peatonal y ciclovías, áreas recreativas, área de comercio y zonas de descanso.
- Se proponen estacionamientos ubicados estratégicamente para evitar la congestión en el borde costero. Además, se plantea un sistema de circulación unidireccional que optimice el flujo vehicular, en concordancia con la normativa de movilidad urbana sostenible.
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2020). *Movilidad urbana sostenible en ciudades ecuatorianas*.
- Se plantea la reubicación de comerciantes en módulos contruidos con materiales locales como caña, madera y paja toquilla, siguiendo criterios de accesibilidad, ventilación y seguridad, además de la prohibición de venta informal.
- La propuesta incluye un boulevard costero, rampas y mobiliario accesible, conforme a la Norma Técnica Ecuatoriana. NTE INEN 2247. (2017). *Accesibilidad al medio físico*.
- Se integra mobiliario resistente a la intemperie y que se adapte al entorno natural, iluminación, zonas de descanso, duchas, puntos de reciclaje y estaciones de abastecimiento para los módulos comerciales.

8.5.2. Criterios Formales

Los criterios formales establecen el lenguaje arquitectónico y estético del proyecto, permitiendo mantener coherencia visual y reforzar la identidad de Pedernales como destino costero.

- La propuesta incorpora materiales tradicionales como caña guadúa, madera y paja toquilla, promoviendo una estética costera cálida y orgánica. Estos materiales, además de ser parte del patrimonio local, cumplen funciones bioclimáticas. Mendoza, A., & López, J. (2020). *Arquitectura costera y bioclimática en zonas tropicales*. Editorial Académica.
- Se unifica el mobiliario urbano con una paleta basada en tonos naturales (arena, madera, tierra), reduciendo la contaminación visual y generando armonía en la percepción.
- El diseño favorece la continuidad visual hacia el océano y la playa, evitando barreras físicas y priorizando estructuras permeables y ventiladas.
- Las proporciones del boulevard, mobiliario y zonas comerciales se ajustan al confort del usuario y mantienen una relación adecuada entre el entorno construido y el paisaje costero, también implementar miradores para no perder la increíble vista que nos brinda el borde costero.

8.5.3. Criterios Ambientales

Se prioriza el uso de materiales renovables como caña guadúa y madera certificada, reduciendo la huella ambiental del proyecto.

- También consideramos la plantación de especies nativas resistentes a la salinidad, como palmeras, almendros y mangle bajo, contribuyendo a la regulación térmica y a la biodiversidad.
- Se incorporan estrategias bioclimáticas como sombra natural, pérgolas, superficies permeables y orientación adecuada del mobiliario para comodidad y uso del usuario.

- El malecón contará con puntos de separación de desechos, promoviendo prácticas de economía circular entre turistas y comerciantes.
- La intervención respeta las zonas de protección siguiendo parámetros del Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Uso del Suelo en Áreas. Ministerio de Ambiente del Ecuador (MAE). (2019). *Reglamento de uso y protección de áreas costeras*.

8.6. Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.

- Según el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI, 2018, la planificación de espacios costeros debe priorizar la accesibilidad, la sostenibilidad y el diseño bioclimático. Asimismo, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2021) señala la importancia de que los gobiernos locales garanticen espacios públicos ordenados, seguros y funcionales para la ciudadanía.
- Los criterios ambientales garantizan una intervención respetuosa con el ecosistema costero y coherente con los principios de sostenibilidad ambiental establecidos por el Ministerio del Ambiente (MAE, 2019). Ministerio de Ambiente del Ecuador (MAE). (2019). *Reglamento de uso y protección de áreas costeras*.
- La organización del espacio responde al principio de jerarquización espacial propuesto en el Reglamento General de Urbanismo y Construcciones. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI). (2018). *Reglamento General de Urbanismo y Construcciones*.

8.7. Análisis de viabilidad

8.7.1. Inventario de recursos urbanos:

Electricidad: CNEL EP tiene agencias en Pedernales, en los últimos años se han agregado agencias para la atención y se han programado obras para Manabí que incluyen subestaciones regionales que impactan la disponibilidad energética en el cantón. Esto indica servicio eléctrico formal con cobertura por la corporación nacional, aunque con necesidad de modernización post-2016. CNEL EP, *comunicación sobre agencias y servicios en Pedernales (presencia local y reaperturas)*. [CNELEP+1](#)

Agua potable y alcantarillado: El diagnóstico y las líneas de acción del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Pedernales incluyen tratamiento y redes de agua y saneamiento dentro de sus proyectos; el PDOT es la referencia municipal para identificar capacidades actuales y brechas, contiene la evaluación estratégica de servicios básicos (agua/alcantarillado) para el cantón. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Transporte y vías: El Ministerio de Transporte (MTO) ha incluido a Pedernales en proyectos de reconstrucción y rehabilitación de vías tras el terremoto de 2016; existen iniciativas provinciales y nacionales para mejorar la conectividad (reconstrucción de obras y empuje a la infraestructura costera). Esto sugiere que las principales vías costeras y de acceso han recibido intervenciones importantes. MTO. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costeras)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Telecomunicaciones y servicios complementarios: La documentación municipal sugiere la reactivación de servicios públicos, pero la disponibilidad y calidad exacta de

internet y televisión depende de operadores privados y no siempre se detalla en los resúmenes municipales (revisar planes de inversión del PDOT para detalle). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

La infraestructura urbana que encontramos en el área del malecón de Pedernales presenta una cobertura básica funcional en servicios como electricidad, agua potable y red vial, sin embargo, su capacidad resulta limitada frente al crecimiento urbano y al aumento de la actividad turística. Esto evidencia la necesidad de modernizar y reforzar dichas infraestructuras para garantizar un desarrollo sostenible y resiliente del frente costero.

8.7.2. Condiciones sociales y culturales:

Población y estructura demográfica: Los registros censales de INEC muestran una población que combina áreas rurales y urbanas. Manabí y sus cantones presentan una población joven en promedio y crecimiento demográfico que influye en la demanda de vivienda y servicios. Para cifras y distribución específica del cantón Pedernales conviene consultar el fascículo cantonal del INEC (CPV 2022 / fascículos históricos). Resultados censales y fascículos provinciales y cantonales del INEC, *Censo 2022 (información poblacional)*. [Censo Ecuador+1](#)

Necesidades sociales clave: con base en diagnósticos municipales (PDOT) y los antecedentes del terremoto 2016 las prioridades locales incluyen vivienda segura, rehabilitación de espacios públicos como el malecón, generación de empleo local vinculado al turismo y servicios sociales. La cultura local está muy vinculada a la pesca y al turismo costero, por lo que cualquier desarrollo en el malecón debe integrar actividades económicas y tradiciones pesqueras y comunitarias. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT)

del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

La población del área de influencia del malecón mantiene una fuerte identidad cultural ligada a la actividad pesquera y al turismo costero, lo que define sus necesidades sociales y económicas. Cualquier intervención urbana debe responder a estas características, priorizando espacios públicos inclusivos que fortalezcan la cohesión social, promuevan el empleo local y respeten las tradiciones culturales de la comunidad.

8.7.3. Condiciones legales y normativas:

Instrumentos de planeamiento: El PDOT de Pedernales (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2020–2032 / versiones municipales 2021–2023) es la norma municipal de referencia para zonificación, usos del suelo y criterios de desarrollo. Allí se encuentran las determinaciones sobre la consolidación de la franja costera, áreas de riesgo, y lineamientos para proyectos públicos y privados. Cualquier intervención en el malecón debe ceñirse a ese plan y a la normativa nacional aplicable (ordenanzas municipales y reglamentos de construcción). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Restricciones ambientales y de riesgo: Dada la ubicación costera y experiencia de eventos sísmicos y marinos, hay menciones en los diagnósticos sobre zonas de riesgo litoral, manejo de talud costero y necesidad de estudios ambientales y de riesgo (EIA/estudios costeros) antes de obras mayores. Por tanto, restricciones ambientales y gestión de riesgo son requisitos formales y técnicos para considerar. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*).

[Gobierno de Pedernales+1](#)

El desarrollo del malecón de Pedernales está condicionado por el marco normativo establecido en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y las regulaciones nacionales vigentes. Estas normativas buscan ordenar el uso del suelo, mitigar riesgos naturales y proteger el entorno costero, por lo que su cumplimiento es fundamental para asegurar la viabilidad legal y ambiental de cualquier proyecto urbano.

8.7.4. Sistemas de accesibilidad:

Conectividad local y regional: El malecón se conecta a la trama urbana de Pedernales y a la vía costera que comunica con otros centros turísticos y con la red provincial de Manabí. Los proyectos MTOP para reconstrucción han intervenido tramos de la red vial provincial, lo que ha afectado la accesibilidad en años recientes. Para evaluar tiempos de traslado, capacidad de calles y transporte público hay que revisar el inventario vial del PDOT y la ejecución de las obras MTOP. MTOP. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costeñas)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Transporte público: La disponibilidad de transporte público formal dentro del cantón y conexión interprovincial suele ser atendida por operadores locales y rutas regionales; el PDOT y la administración municipal documentan nodos y paraderos clave. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales *(documentos y diagnósticos municipales)*. [Gobierno de Pedernales+1](#)

El malecón cuenta con una conectividad aceptable hacia el centro urbano y la red vial costera; no obstante, la accesibilidad presenta deficiencias de capacidad vial, transporte público y movilidad peatonal. Se requiere mejorar la infraestructura de acceso y la conectividad interna para facilitar el desplazamiento seguro y eficiente de residentes y turistas.

8.7.5. Análisis de Sistemas públicos de soporte:

Estado general y brechas:

Electricidad: presencia de CNEL con agencia local y proyectos de fortalecimiento regional; sin embargo, la demanda turística y el crecimiento urbano implican necesidad de inversiones en subestaciones y redes secundarias para resiliencia y capacidad. CNEL EP — *comunicación sobre agencias y servicios en Pedernales (presencia local y reaperturas).*

[CNELEP+1](#)

Vías y movilidad: proyectos de reconstrucción posteriores al terremoto muestran que las vías han requerido intervención; la conectividad suele mejorarse por MTOP y proyectos provinciales, pero se recomienda evaluar capacidad actual para eventos masivos (temporada alta). MTOP. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costañas)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Agua y saneamiento: el PDOT identifica brechas en agua potable y saneamiento, especialmente cuando la población y el turismo aumentan la demanda. Es probable que se requieran ampliaciones de red, plantas de tratamiento o mejoras en sistema de drenaje pluvial para proteger el malecón. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

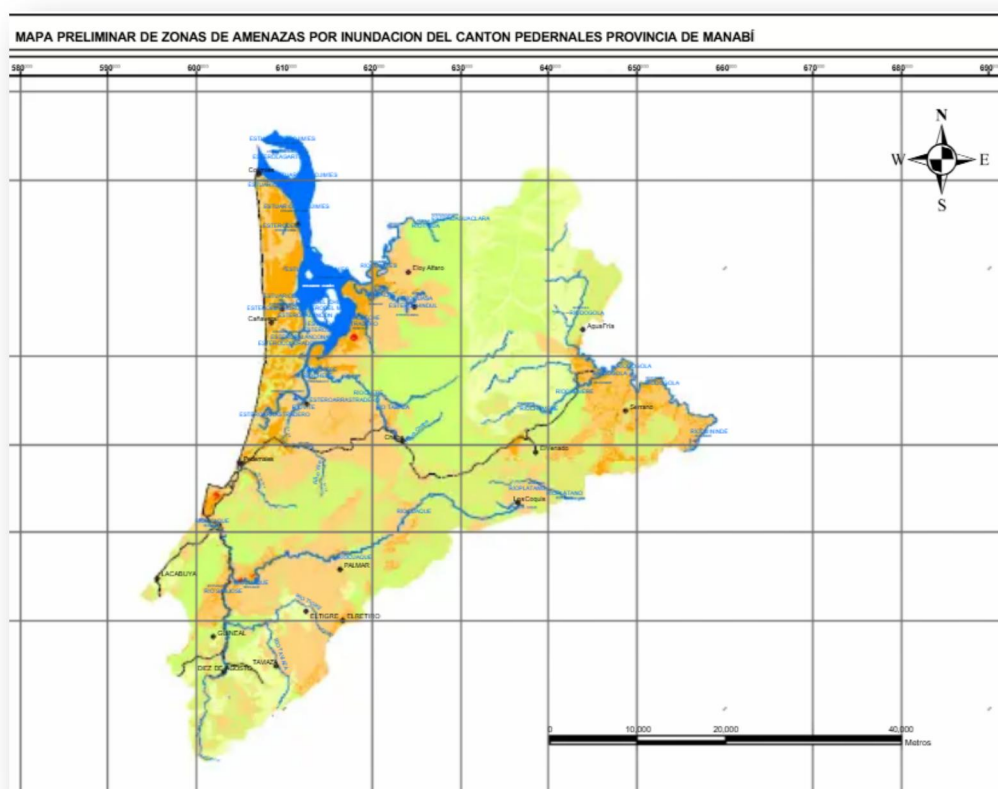
Antes de un proyecto de mejora del malecón se deben realizar:

1. Auditoría de capacidad de redes agua/alcantarillado y electricidad
2. Estudio de movilidad y aforos (temporal y pico turístico)
3. Estudio ambiental y de riesgo litoral (erosión, oleaje, sismos)

4. Revisión normativa del PDOT sobre usos y servidumbres costeras para asegurar cumplimiento legal. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Los sistemas públicos de soporte existentes permiten el funcionamiento básico del área, pero no garantizan una respuesta adecuada ante una mayor demanda futura. Es necesario planificar ampliaciones y mejoras en las redes de agua, saneamiento, electricidad y vialidad, con un enfoque de resiliencia urbana, especialmente considerando la condición costera y el historial de eventos naturales del cantón.

8.7.6. Mapa de riesgo:



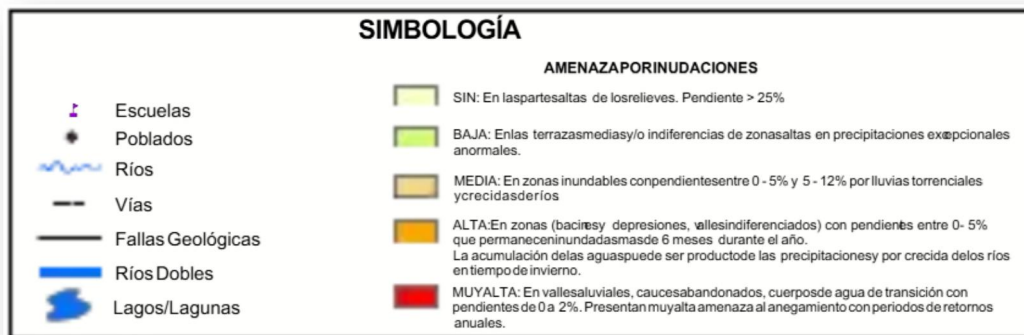


Ilustración 19 Mapa de riesgo del cantón Pedernales, Fuente: Cartografía Básica IGM

1:50000, Elaborado: GADM Pedernales - PDOT 2015

8.7.7. Estudio de topografía:

El relieve del sitio de intervención está determinado primordialmente por la Reserva Ecológica Mache - Chindul. El punto de mayor altitud con 864 m.s.n.m. es el Cerro Pata de Pájaro y el relieve más bajo se encuentra en la zona suroeste, en la que se encuentra ubicada la cabecera cantonal.

La variación de las cotas del cantón está entre los 0 y 864 msnm, predominan las altitudes comprendidas entre los 50 msnm y 250 m.s.n.m. La parroquia Cojimíes, al norte del cantón, tiene altitud entre 2 y 71 m.s.n.m. Las parroquias de 10 de agosto y Atahualpa, ubicadas al este, presentan cambios en su orografía, la cual fluctúa entre los 20 y 360 m.s.n.m. con elevaciones hasta los 864 metros de altura, como es el caso del cerro Pata de Pájaro.

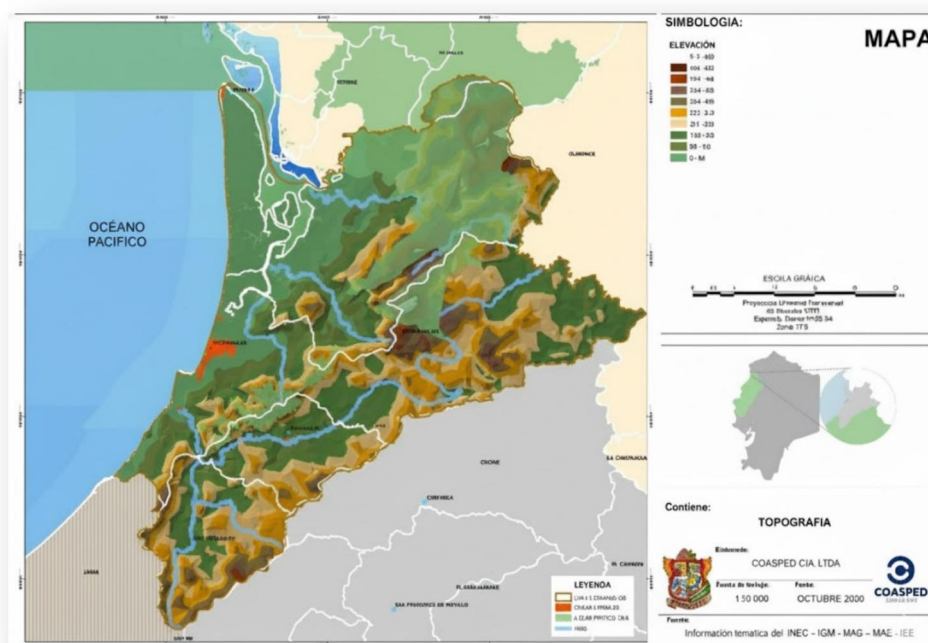


Ilustración 20 Mapa topográfico del cantón Pedernales, Fuente: Cartografía Básica IGM 1:50000, Elaborado: GADM Pedernales - PDOT 2015

8.7.8. Análisis de Viabilidad Económica

Estimación referencial de costos de infraestructura básica:

La ejecución o mejora de infraestructura básica en el malecón de Pedernales representa una inversión estratégica orientada a la reactivación turística, económica y social del cantón. De manera referencial, los principales rubros de inversión incluyen:

- Red de agua potable y alcantarillado sanitario: renovación y ampliación de redes, cámaras de inspección, conexiones domiciliarias y sistemas de drenaje pluvial, especialmente necesarios por la condición costera y la vulnerabilidad a inundaciones.
- Infraestructura eléctrica y alumbrado público: soterramiento de redes, luminarias LED, sistemas de iluminación ornamental y refuerzo de capacidad para actividades comerciales y recreativas.

- Pavimentación y espacio público: adoquinado o pavimento rígido, mobiliario urbano, ciclovías, áreas verdes, señalización y accesibilidad universal.
- Equipamiento turístico y recreativo: miradores, pérgolas, áreas comerciales reguladas y espacios culturales.

Según experiencias de proyectos similares en la costa ecuatoriana, la inversión por kilómetro lineal de malecón puede oscilar entre USD 1,2 y 3 millones, dependiendo del nivel de intervención y calidad de acabados, lo que resulta viable si se ejecuta por fases y con financiamiento mixto.

Competencias y alianzas estratégicas

- Sector público: GAD Municipal de Pedernales (competencia directa), apoyo del GAD Provincial de Manabí, MTOP y ministerios sectoriales (Turismo, Ambiente).
- Sector privado: inversión hotelera, restaurantera y comercio turístico mediante concesiones, alianzas público-privadas (APP) y patrocinio urbano.
- Cooperación y financiamiento externo: organismos multilaterales (BID, CAF) y programas de reconstrucción y resiliencia post-terremoto.

El proyecto del malecón es económicamente viable si se estructura bajo un modelo de inversión progresiva y alianzas público-privadas, ya que genera retorno indirecto mediante empleo, turismo, valorización del suelo y dinamización comercial.

8.7.9. Análisis de la Viabilidad Ambiental

Efectos potenciales en el entorno natural:

La intervención del malecón puede generar impactos ambientales tanto temporales como permanentes.

Flora y fauna: posible afectación a especies costeras y vegetación nativa si no se controla el desbroce o relleno del borde litoral.

Calidad del agua: riesgo de contaminación marina durante la fase constructiva si no se manejan adecuadamente residuos, escombros y aguas servidas.

Suelo y dinámica costera: alteración de procesos de erosión y sedimentación si no se consideran estudios oceanográficos y geotécnicos.

Calidad del aire y ruido: impactos temporales durante la construcción por maquinaria y transporte.

Permisos y sostenibilidad ambiental

El proyecto requerirá:

Registro Ambiental o Licencia Ambiental, según la magnitud de la obra, emitida por el Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE).

Plan de Manejo Ambiental, que contemple mitigación, compensación, reforestación con especies nativas y control de impactos.

Cumplimiento de normativa ambiental costera y de gestión de riesgos.

La intervención es ambientalmente viable siempre que se realicen estudios previos y se apliquen medidas de manejo ambiental que garanticen la protección del ecosistema costero y la sostenibilidad a largo plazo del malecón.

8.7.10. Estudio de Viabilidad Legal y Administrativa

Revisión de normativas y permisos, como los PDOT, PUGS, Uso y

Ocupación del Suelo:

Normativas y permisos aplicables

El desarrollo del malecón debe cumplir con los siguientes instrumentos legales:

- PDOT del cantón Pedernales: define el modelo territorial, áreas de riesgo y lineamientos de desarrollo urbano.
- PUGS (Plan de Uso y Gestión del Suelo): establece zonificación, usos permitidos, alturas, ocupación y densidad.

- Ordenanzas municipales: regulan construcción, ocupación del espacio público y actividades económicas.
- Normativa nacional: Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y reglamentos técnicos de construcción.
- Permisos requeridos
- Certificado de uso de suelo.
- Aprobación de anteproyecto y proyecto definitivo.
- Permisos ambientales.
- Autorizaciones de entidades sectoriales (MTOP, MAATE, Capitanía de Puerto si aplica).

El proyecto es legal y administrativamente viable, siempre que se articule con los instrumentos de planificación vigentes y se gestione oportunamente la totalidad de permisos requeridos por las entidades competentes.

8.7.11. Condiciones legales de propiedad:

Situación jurídica del terreno

En el Ecuador, el borde costero y las playas son bienes de dominio público, inalienables e imprescriptibles, administrados por el Estado. En el caso del malecón:

- El suelo suele pertenecer al dominio público municipal o estatal, destinado a uso público.
- No se permite la privatización del borde costero, pero sí concesiones o autorizaciones temporales para actividades turísticas o comerciales reguladas.
- Es necesario verificar catastros municipales, escrituras y delimitaciones oficiales para evitar superposición de derechos.
- Riesgos y conflictos potenciales
- Ocupaciones informales o usos no regulados.
- Conflictos por concesiones previas o actividades económicas existentes.
- Restricciones por zonas de riesgo o protección ambiental.

La intervención en el malecón es jurídicamente viable al tratarse de un bien público, no obstante, se requiere una revisión catastral y legal exhaustiva para garantizar que no existan conflictos de uso, ocupación o tenencia que comprometan el desarrollo del proyecto.

8.8. Presupuesto referencial.

PRESUPUESTO DE CONSTRUCCION					
OBRA	MALECÓN VIVO				
PROPIETARIO	JOSSELIN TOLEDO				
PROPONENTE					
UBICACIÓN	PEDERNALES				
FECHA	Jul-05				
CODIGO	R U B R O	U.	CANTIDAD	PREC. UNIT.	TOTAL
1.-	OBRAS PRELIMINARES:				20.200,00
	REPLANTEO Y NIVELACION.	M2	10.100,00	2,00	20.200,00
2.-	MOVIMIENTO DE TIERRA:				40.000,00

	EXCAVACION GENERAL CON MAQUINARIA	M3	2.000,00	5,80	11.600,00
	DESALOJO DE MATERIAL EXCABADO CON MAQUINARIA	M3	2.000,00	3,50	7.000,00
	RELLENO COMPACTADO /MEJORAMIENTO DE SUELO	M3	1.500,00	11,20	16.800,00
	RELLENO CON PIEDRA BOLA	M3	200,00	23,00	4.600,00
3.-	PAVIMENTOS Y CIRCULACIONES				168.410,00
	ADOQUINADO DE HORMIGON	M2	7.655,00	22,00	168.410,00
4.-	ÁREAS VERDES				3.450,00
	AREAS VERDES	M2	230,00	15,00	3.450,00
5.-	CONSTRUCCION DE COMEDORES				252.608,00

	ESTRUCTURA DE MADERA	M2	1.228,00	90,00	110.520,00
	LOSA INTERMEDIA DE MADERA	M2	564,00	50,00	28.200,00
	CUBIERTA LIVIANA DE ZINC CON ESTRUCTURA	M2	564,00	38,00	21.432,00
	PAREDES DE CAÑA TALADA	ML	1.632,00	28,00	45.696,00
	PUERTAS DE MADERA (PRINCIPALES E INTERIORES)	U	168,00	195,00	32.760,00
	ACABADOS FUNCIONALES Y PROTECCION DE MADERA	GBL	1,00	14.000,00	14.000,00
6.-	INSTALACIONES SANITARIAS - COMEDORES				62.960,00
	RED DE AGUA POTABLE (TUBERIAS Y ACCESORIOS)	GBL	1,00	18.000,00	18.000,00
	RED DE DESAGUE SANITARIO	GBL	1,00	20.000,00	20.000,00

	APARATOS SANITARIOS (INODOROS Y LAVAMANOS)	U	48,00	350,00	16.800,00
	EQUIPAMIENTOS DE COCINA	U	24,00	340,00	8.160,00
7.-	INSTALACIONES ELECTRICAS - COMEDORES				42.000,00
	CANALIZACION Y CABLEADO	GBL	1,00	18.000,00	18.000,00
	LUMINARIAS INTERIORES	U	96,00	120,00	11.520,00
	TOMACORRIENTES Y PUNTOS ELECTRICOS	U	144,00	65,00	9.360,00
	TABLEROS ELECTRICOS Y PROTECCIONES	GBL	1,00	3.120,00	3.120,00
8.-	BAÑO GENERAL				22.410,00
	ESTRUCTURA DE HORMIGON ARMADO	U	6,00	480,00	2.880,00
	VIGAS Y CADENAS DE AMARRE	GBL	1,00	2.150,00	2.150,00
	LOSA DE CUBIERTA DE HORMIGON ARMADO	M2	37,00	85,00	3.145,00

	MAMPOSTERIA DE LADRILLO	M2	105,00	25,00	2.625,00
	ENLUCIDO EXTERIOR E INTERIOR	M2	210,00	9,00	1.890,00
	INSTALACION SANITARIA COMPLETA	GBL	1,00	2.000,00	2.000,00
	INSTALACION ELECTRICA E ILUMINACION	GBL	1,00	1.800,00	1.800,00
	INODOROS	U	6,00	280,00	1.680,00
	LAVAMANOS	U	4,00	220,00	880,00
	PERGOLAS DE MADERA	ML	120,00	28,00	3.360,00
9.-	CANCHA MULTIUSOS				29.930,00
	LOSA DE HORMIGON SIMPLE $f'c=210 \text{ kg/cm}^2$	M2	420,00	45,00	18.900,00
	PINTURA Y DEMARCACION DEPORTIVA	M2	420,00	4,50	1.890,00
	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO Y CERRAMIENTO	GBL	1,00	9.140,00	9.140,00

10.-	MOBILIARIO URBANO				18.720,00
	BANCAS DE HORMIGON Y MADERA	U	52,00	360,00	18.720,00
11.-	ILUMINACION PUBLICA				26.000,00
	ILUMINACION PUBLICA LED	U	20,00	1.300,00	26.000,00
12.-	CICLOVIA				21.280,00
	ACABADO FRATASADO Y JUNTAS DE DILATACION	M2	1.000,00	18,00	18.000,00
	SEÑALIZACION HORIZONTAL	M2	1.000,00	1,20	1.200,00
	SEPARADORES PLASTICOS DE SEGURIDAD VIAL	U	260,00	8,00	2.080,00
	TOTAL				707.968,00

8.9. Cronograma de obra referencial

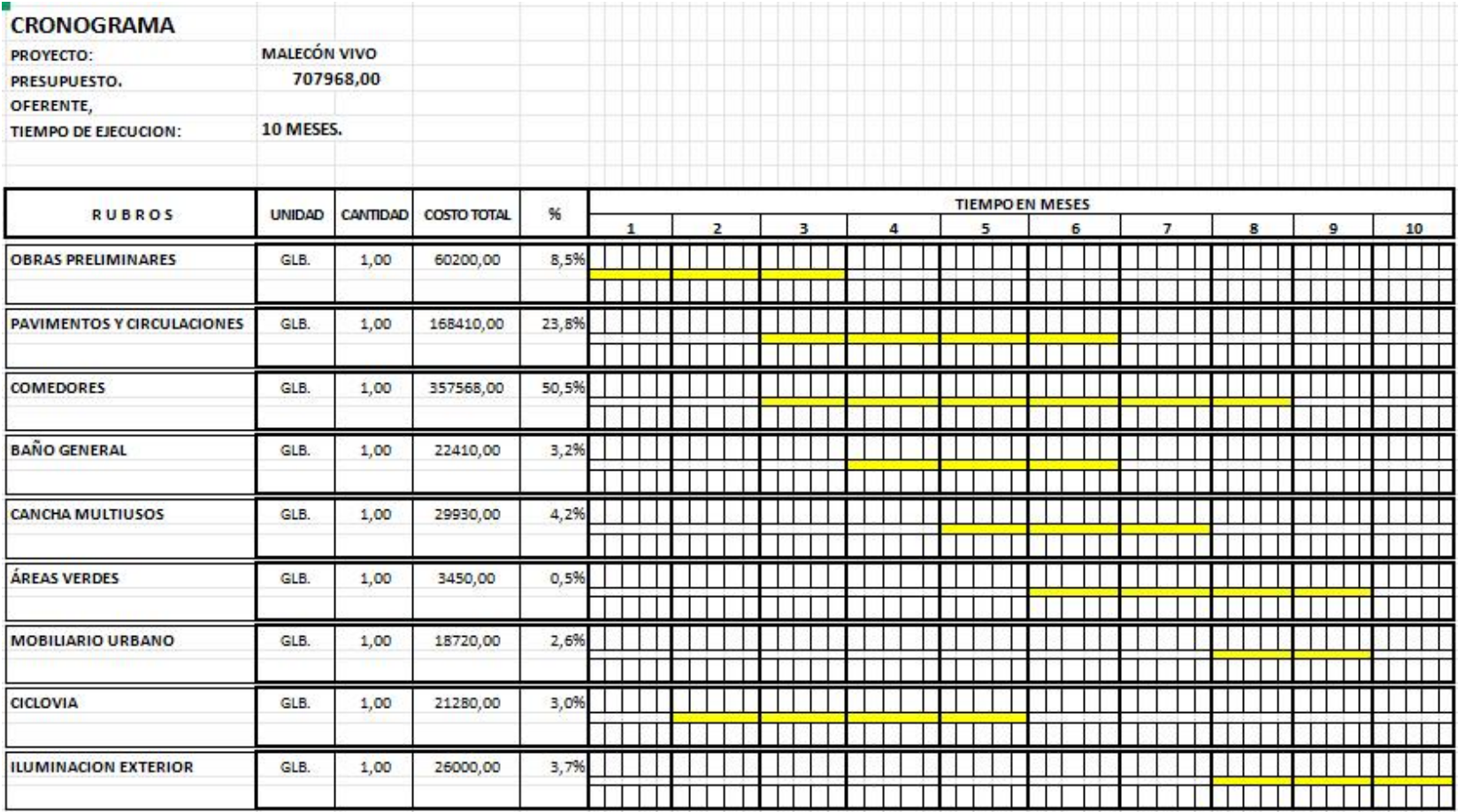


Ilustración 21 Cronograma de obra referencial para el Proyecto Malecón Vivo

9. Conclusiones

La realización de esta investigación permitió analizar de manera integral la problemática urbana, social, económica y ambiental del malecón de la ciudad de Pedernales, exponiendo la informalidad comercial y el deterioro del espacio público que responden a procesos de reconstrucción incompletos y a la ausencia de una planificación urbana articulada posterior al terremoto de 2016.

Determinamos que la presencia de comercio informal en el malecón forma parte de la subsistencia económica para un sector significativo de la población, pero al mismo tiempo genera conflictos de uso del suelo, saturación del espacio público, contaminación visual y afectaciones a la movilidad peatonal y vehicular. Esta situación influye negativamente en la imagen urbana y en la experiencia turística, limitando el potencial del borde costero como espacio público.

El análisis de viabilidad económica y de infraestructura demuestra que el malecón cuenta con servicios básicos operativos, estos resultan insuficientes frente a la presión turística actual y futura. La falta de estacionamientos, la jerarquización vial y la ocupación informal del espacio público, evidencian la necesidad de una intervención integral que priorice la funcionalidad urbana y la seguridad.

Desde el punto de vista social, se determina que la erradicación del comercio informal no constituye una solución viable ni sostenible. Por el contrario, la investigación confirma que la formalización progresiva e inclusiva, mediante infraestructura adecuada y procesos participativos, puede fortalecer la economía local, mejorar las condiciones laborales de los comerciantes y reducir los conflictos urbanos.

El malecón de Pedernales se consolida como un eje estratégico de articulación urbana, económica, turística y cultural, con un alto potencial para convertirse en un espacio público

emblemático. Sin embargo, la carencia de áreas de estancia, equipamientos recreativos y una imagen urbana coherente limita su rol como catalizador del desarrollo local.

La propuesta del Máster Plan “Malecón Vivo” se presenta como una alternativa técnicamente viable y socialmente pertinente, al plantear un ordenamiento funcional del espacio, la recuperación del paisaje costero y la integración del comercio informal bajo criterios de sostenibilidad, identidad cultural y movilidad sostenible.

Finalmente, se concluye que la sostenibilidad ambiental y la gestión del riesgo costero son elementos determinantes para la viabilidad del proyecto, considerando la ubicación del malecón en una zona expuesta a amenazas naturales como la erosión costera y los eventos sísmicos. La incorporación de criterios bioclimáticos, vegetación nativa y materiales locales resulta indispensable para garantizar un desarrollo urbano resiliente.

10. Recomendaciones

Se recomienda implementar el Máster Plan del malecón de Pedernales de manera progresiva y por etapas, priorizando procesos de socialización y participación ciudadana con comerciantes informales, residentes y actores institucionales, con el fin de asegurar una transición ordenada y consensuada.

Se sugiere formalizar el comercio informal mediante la dotación de módulos comerciales regulados, diseñados con materiales locales y criterios bioclimáticos, que respeten la identidad cultural del lugar y garanticen condiciones dignas de trabajo. Este proceso debe complementarse con programas de capacitación, regularización legal y acceso a financiamiento para los comerciantes.

Es recomendable desarrollar un plan integral de movilidad para el borde costero que contemple la jerarquización de flujos vehiculares, peatonales y ciclistas, incorporando ciclovías, zonas peatonales amplias y áreas de estacionamiento regulado, con el objetivo de reducir la congestión y mejorar la accesibilidad.

Asimismo, se recomienda fortalecer y modernizar los sistemas de infraestructura básica, mediante estudios técnicos que evalúen la capacidad de las redes de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y drenaje pluvial, garantizando su correcto funcionamiento frente al crecimiento turístico y urbano.

Se debe priorizar la recuperación del paisaje urbano y la imagen del malecón a través de un lenguaje arquitectónico unificado, mobiliario urbano coherente y la incorporación de áreas verdes, miradores y espacios de estancia que promuevan la permanencia y apropiación del espacio público.

Desde el enfoque ambiental, se recomienda integrar estrategias de resiliencia costera, tales como el uso de superficies permeables, reforestación con especies nativas y diseño urbano adaptado a las condiciones climáticas y riesgos naturales del entorno litoral.

Finalmente, se sugiere articular la propuesta con los instrumentos de planificación territorial vigentes, como el PDOT y el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero, y establecer un modelo de gestión y mantenimiento compartido entre el GAD Municipal y los actores locales, que garantice la sostenibilidad a largo plazo del malecón.

11. Referencias bibliográficas

Bovarnick, A., Alpizar, F., & Schnell, C. (2010). *Planificación de la gestión integrada de zonas costeras en América Latina y el Caribe*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Alcaldía Ciudadana de Pedernales. (s. f.). *Pedernales se prepara para una transformación histórica: la reconstrucción del malecón será una obra emblemática que no solo...* Facebook. <https://www.facebook.com/>

Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2023). *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático del Ecuador*. Quito, Ecuador.

Artículo Librari_Urbanización_problematicas (2020)

De Soto, H. (1989). *El otro sendero: La revolución informal*. Editorial El Barranco.

CEPAL. (2017). *Desarrollo urbano sostenible y resiliencia en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

UNDRR. (2019). *Global assessment report on disaster risk reduction*. United Nations Office for Disaster Risk Reduction.

ONU-Hábitat. (2020). *World cities report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

Organización Internacional del Trabajo. (2013). *La medición de la informalidad*. OIT.

(CEPAL, 2021). CEPAL. (2021). *Panorama laboral de América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Banco Mundial. (2019). *Informalidad: causas y consecuencias*. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

De Soto, H. (2000). *El misterio del capital*. Editorial Diana.

ONU-Hábitat. (2020). *World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

CEPAL. (2019). *Planificación urbana y desigualdad en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Borja, J., & Castells, M. (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus.

CEPAL. (2019). *Planificación urbana y desigualdad en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

ONU-Hábitat. (2020). *World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

OMS. (2017). *Guías sobre saneamiento y salud*. Organización Mundial de la Salud.

ONU-Hábitat. (2018). *Ciudades y comunidades sostenibles: Informe mundial sobre asentamientos humanos*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

Borja, J., & Castells, M. (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus.

ONU-Hábitat. (2015). *Habitat III Issue Papers: Informal settlements*. United Nations Human Settlements Programme.

De Soto, H. (2000). *El misterio del capital: Por qué el capitalismo triunfa en Occidente y fracasa en el resto del mundo*. Editorial Sudamericana.

Fiori, J. (s. f.). *Concepto de informalidad urbana como sistema de normas...*

Ojeda Ledesma, L. (2020). *Informalidad urbana y movilidad: prácticas sociales en movimiento. Nuevos términos clave...*

Castells, M. (1974). *Título de la obra*. Editorial.

Bourdieu, P. (2002). *Título de la obra*. Editorial. (citado en *Segregación residencial socioeconómica en Latinoamérica*)

Prebisch, R., & Furtado, C. (s. f.). *Teoría centro-periferia y dualidad socioeconómica*

Echeverri, A. (2008). *Urbanismo social: Integración de marginalidad y segregación mediante participación comunitaria (p. 12)*.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

Echeverri, A. (2008). *Urbanismo social: Integración de marginalidad y segregación mediante participación comunitaria (p. 12)*.

Reichow, H. B. (1959). *Die autogerechte Stadt*. Ein Weg aus dem Verkehrs- Chaos.

Hénard, E. (siglo XX). *Propuesta de planificación vial radial en París*.

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial 449, Art. 329)*.

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador* (Registro Oficial 449, Art. 304(6); Arts. 335–337).

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador* (Registro Oficial 449, Art. 33).

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador* (Registro Oficial 449, Arts. 325–326; Art. 329, párrafo tercero).

Constitución de la República del Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador* (Registro Oficial 449, Título II, Capítulo VI, Art. 68.2).

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) (Registro Oficial Supl. 303, 19-oct-2010).

(Registro Oficial Supl. 211-3 S, 16-dic-2022). *Ley de Defensa y Desarrollo del Trabajador Autónomo y del Comerciante Minorista*

Ordenanza Metropolitana No. 0280 (7-sep-2012): *Desarrollo integral y regulación de las actividades de comercio autónomo en el Distrito Metropolitano de Quito*.

Municipio de Manta – Dirección de Estudios y Proyectos. (2024, mayo). *Respuestas a preguntas desarrolladas por la Asamblea de Participación Ciudadana*. Documento interno.

Redacción Ciudadanía. (2017, 10 noviembre). *Manta pone el ejemplo en el país con rampas y camineras inclusivas*. El Telégrafo.

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/507/1/manta-pone-el-ejemplo-en-el-pais-con-rampas-y-camineras-inclusivas>

Municipio de Manta – Movilidad de Manta. (s. f.). *Malecón de San Mateo*.
<https://movilidadmanta.gob.ec/turismo-id/65>

Pedernales.gob.ec. (s.f.). *Portal oficial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pedernales*

Pedernales.gob.ec. (s.f.). *Portal oficial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pedernales*

AME. (s.f.). *Mes del Turismo y Rescate de la Cultura Ancestral*. Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. <https://www.ame.gob.ec>

Noticiario Barahona. (s.f.). *Modernización y tradiciones locales en Pedernales*.

Aguilar Cano, C. A., Vences Centeno, M. R., & Mogro Rada, F. A. (s.f.). *Análisis de los aspectos teóricos del turismo como factor de desarrollo local, en el cantón Pedernales - Manabí*. Dominio de las Ciencias.

El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*. <https://www.elcomercio.com>

El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*. <https://www.elcomercio.com>

El Comercio. (s.f.). *Noticias sobre Pedernales y su desarrollo económico y turístico*. <https://www.elcomercio.com>

Prefectura de Manabí. (s.f.). *Programas de limpieza costera y mantenimiento territorial en Pedernales*. <https://www.manabi.gob.ec>

La Hora. (s.f.). *Reportajes y notas sobre el malecón de Pedernales y su infraestructura*.

Prefectura de Manabí. (s.f.). *Programas de limpieza costera y mantenimiento territorial en Pedernales*. <https://www.manabi.gob.ec>

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Plan de reconstrucción y desarrollo urbano sostenible para las zonas afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016*. MIDUVI. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Plan de reconstrucción y desarrollo urbano sostenible para las zonas afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016*. MIDUVI. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>

GAD Municipal de Pedernales. (2024). Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). Informe de conectividad vial de la provincia de Manabí. Dirección de Infraestructura Regional Costa.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2022). *Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador 2022–2030*. MTOP.

GAD Municipal de Pedernales. (2024). *Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales*. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

GAD Municipal de Pedernales. (2024). *Plan de reconstrucción y revitalización del malecón de Pedernales*. Gobierno Autónomo Descentralizado de Pedernales.

Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2023). *Programa de arborización costera y gestión ambiental para zonas turísticas de Manabí*. MAATE.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2020). *Movilidad urbana sostenible en ciudades ecuatorianas*.

NTE INEN 2247. (2017). *Accesibilidad al medio físico*.

Mendoza, A., & López, J. (2020). *Arquitectura costera y bioclimática en zonas tropicales*. Editorial Académica.

Ministerio de Ambiente del Ecuador (MAE). (2019). *Reglamento de uso y protección de áreas costeras*.

Ministerio de Ambiente del Ecuador (MAE). (2019). *Reglamento de uso y protección de áreas costeras*.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI). (2018). *Reglamento General de Urbanismo y Construcciones*.

CNEL EP, *comunicación sobre agencias y servicios en Pedernales (presencia local y reaperturas)*. [CNELEP+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

MTOP. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costeñas)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Resultados censales y fascículos provinciales y cantonales del INEC, *Censo 2022 (información poblacional)*. [Censo Ecuador+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

TOP. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costeanas)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

CNEL EP — *comunicación sobre agencias y servicios en Pedernales (presencia local y reaperturas)*. [CNELEP+1](#)

MTOP. *proyectos de reconstrucción de obras en Manabí (post-terremoto, obras viales y costeanas)* [Min. Infraestructura y Transporte+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Municipal de Pedernales (*documentos y diagnósticos municipales*). [Gobierno de Pedernales+1](#)

Primicias. (2022, 15 de abril). *Investigaciones y reconstrucción siguen pendientes a seis años del terremoto*. Primicias.

Extra. (2016, 15 de octubre). *Seis meses de reconstrucción, desespero y nostalgia*. Extra.

Hernández, J., & otros. (2016). *In-formalised urban space design: Rethinking the relationship between formal and informal*. *City, Territory and Architecture*, 3(1).

<https://doi.org/10.1186/s40410-016-0046-9>

Crawford, M., Chase, J., & Kaliski, J. (Eds.). (1999). *Everyday Urbanism*. The Regents of the University of Michigan.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)*. Registro Oficial del Ecuador.

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pedernales. (2025). *Ordenanza que sanciona la actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Gestión del Suelo del cantón Pedernales 2020–2032*. GAD Municipal de Pedernales.

Turismo.gob.ec. (2016, 22 noviembre). *Boletín de prensa: Malecón turístico de Puerto López fue inaugurado*. <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/11/221116-BP-373-Malec%C3%B3n-puerto-L%C3%B3pez.pdf>

Gobernación de Manabí. (s. f.). *Puerto López cuenta con un renovado malecón*. <https://gobernacionmanabi.gob.ec/puerto-lopez-cuenta-con-un-renovado-malecon/>

Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. (2017, 20 de junio). *Ballenas atraen el turismo a Puerto López*. Repositorio AME. <https://repositorio.ame.gob.ec/handle/123456789/XXXX>

Fabián, Q. H. V. (2018). *Impacto del terremoto en el muelle turístico de Puerto López* [Trabajo de titulación, Universidad de Cuenca]. Repositorio institucional DSpace. <https://dspace-test.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/XXXX>

Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. (2020, 14 de agosto). *Puerto López le apuesta a la reactivación económica*. Repositorio AME.

<https://repositorio.ame.gob.ec/handle/123456789/XXXX>