



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

TESIS: DESARROLLO DESIGUAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA: ANÁLISIS MORFOLÓGICO DE URBANIZACIONES PRIVADAS DEL PERFIL COSTERO, MANTA - MONTECRISTI Y JARAMIJÓ.

AUTORES:

GRACIA MEDRANDA MADELINE YULETSY

LOOR CARRIÓN IVETTE CRISTHINA.

TUTOR(A):

ARQ. TATIANA GABRIELA CEDEÑO DELGADO, MG.

MANTA – ECUADOR

2025 - 2026

	NOMBRE DEL DOCUMENTO:	CÓDIGO: PAT-04-F-004
	CERTIFICADO DE TUTOR(A).	
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1 Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutora 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 **GRACIA MEDRANDA MADELINE YULETSY** legalmente matriculada en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es **"DESARROLLO DESIGUAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA: ANÁLISIS MORFOLÓGICO DE URBANIZACIONES PRIVADAS DEL PERFIL COSTERO, MANTA - MONTECRISTI Y JARAMIJÓ."**

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, 21 de julio de 2026.

Lo certifico,



Arq. Tatiana Cedeño Delgado, Mg.
Docente Tutora

Nota 1: Este documento debe ser realizado únicamente por el/la docente tutor/a y será receptado sin enmendaduras y con firma física original.

Nota 2: Este es un formato que se llenará por cada estudiante (de forma individual) y será otorgado cuando el informe de similitud sea favorable y además las fases de la Unidad de Integración Curricular estén aprobadas.

	NOMBRE DEL DOCUMENTO:	CÓDIGO: PAT-04-F-004
	CERTIFICADO DE TUTOR(A).	
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1 Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutora 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 **LOOR CARRIÓN IVETTE CRISTHINA** legalmente matriculada en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es **“DESARROLLO DESIGUAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA: ANÁLISIS MORFOLÓGICO DE URBANIZACIONES PRIVADAS DEL PERFIL COSTERO, MANTA - MONTECRISTI Y JARAMIJÓ.”**.

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, 21 de julio de 2026.

Lo certifico,



Validar únicamente en FirmaEE.
Firmado electrónicamente por:
**TATIANA GABRIELA
CEDENO DELGADO**

Arq. Tatiana Cedeño Delgado, Mg.
Docente Tutora

Nota 1: Este documento debe ser realizado únicamente por el/la docente tutor/a y será receptado sin enmendaduras y con firma física original.

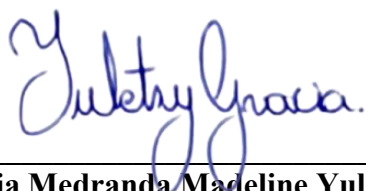
Nota 2: Este es un formato que se llenará por cada estudiante (de forma individual) y será otorgado cuando el informe de similitud sea favorable y además las fases de la Unidad de Integración Curricular estén aprobadas.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, GRACIA MEDRANDA MADELINE YUELSY con CC: 135095731-0, y LOOR CARRION IVETTE CRISTHINA con CC:131578924-6, damos constancia de ser los autores “DESARROLLO DESIGUAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA: ANÁLISIS MORFOLÓGICO DE URBANIZACIONES PRIVADAS DEL PERFIL COSTERO, MANTA, MONTECRISTI Y JARAMIJÓ”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, Mg.

Dejamos constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia 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 los veinte días del mes de julio del dos mil veinte y seis.



Gracia Medranda Madeline Yuletsy
C.I. 135095731-0



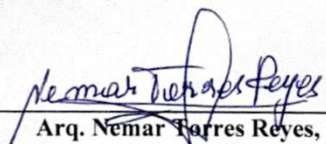
Loor Carrion Ivette Cristhina
C.I. 131578924-6

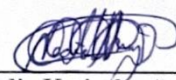
CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto Integrador, cuyo tema es "DESARROLLO DESIGUAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA: ANÁLISIS MORFOLÓGICO DE URBANIZACIONES PRIVADAS DEL PERFIL COSTERO, MANTA, MONTECRISTI Y JARAMIJÓ" 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.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los veinte días del mes de julio de dos mil veinte y seis.


Arq. Nemar Torres Reyes, Mg.
C.I. 130632923-4
Tribunal 1


Arq. Nadia Katiúska Aveiga Villacís, Mg.
C.I. 1307938330
Tribunal 2

DEDICATORIA

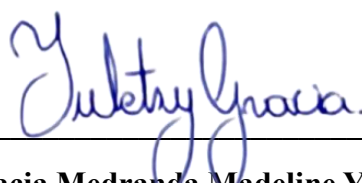
Dedico este trabajo, en primer lugar, a Dios, por ser mi guía, por sostenerme en los momentos más difíciles y bendecirme con la oportunidad de alcanzar una de las metas más importantes de mi vida.

A mí Madeline Yuletsy Gracia Medranda, porque este logro es el resultado de años de esfuerzo, sacrificio, disciplina y perseverancia. Por no rendirme ante las dificultades, por levantarme después de cada obstáculo y por creer en mis capacidades incluso cuando el camino parecía incierto. Hoy puedo decir con orgullo que cada desvelo, cada desafío y cada paso dado valieron la pena para convertir este sueño en una realidad.

A Jonathan Zambrano, por estar siempre a mi lado, por su apoyo incondicional, su confianza y sus palabras de aliento en los momentos en que más las necesité.

A mis padres, Paola Medranda y José Gracia, por su amor, sacrificio, esfuerzo y apoyo incondicional. Gracias por enseñarme el valor del trabajo, la responsabilidad y la perseverancia, por impulsarme siempre a luchar por mis sueños. Hoy culmino una meta que lleva impreso el esfuerzo de ustedes. Gracias por ser mi pilar, mi respaldo y la razón por la que nunca dejé de creer en mí y en este sueño que hoy es posible.

Finalmente, a mis hermanos, Nathaly y José Andrés, por su cariño y compañía. Con el deseo de que este logro les recuerde que, con dedicación, esfuerzo y constancia, no existen metas imposibles. Espero que este sea un ejemplo que los motive a perseguir sus propios sueños con valentía y determinación, confiando siempre en sus capacidades para construir el futuro que anhelan.



Arq. Gracia Medranda Madeline Yuletsy

C.I. 135095731-0

Autora

DEDICATORIA

Dedico este logro, en primer lugar, a mi hijo Eithan Zavala Loor, quien es mi mayor inspiración y la fuerza que me impulsó a seguir adelante. Gracias por acompañarme, incluso en las largas noches de estudio acompañándome sin saberlo, por ser el motivo que me recordó cada día por qué valía la pena no rendirme. Todo este esfuerzo también es para ti.

A mi esposo Jonathan Zavala, por su amor, paciencia y apoyo incondicional. Gracias por creer en mí, por sostenerme en los momentos más difíciles y por brindarme el respaldo necesario para que pudiera culminar mis estudios.

A mis padres y hermanos Jessica Carrión, Cristhian Loor, Leonardo Loor y Valentina Loor por sus palabras de aliento, por motivarme a continuar cuando sentía que ya no podía continuar y por confiar siempre en que alcanzaría esta meta. Su apoyo fue fundamental para no perder de vista el objetivo. Su confianza en mí me dio fuerzas para terminar esta etapa.

Y, finalmente, me la dedico a mi Ivette Cristhina Loor Carrión, por no rendirme, por enfrentar cada obstáculo con valentía y perseverancia, y por demostrarme que el esfuerzo, la disciplina y los sacrificios tienen su recompensa. Culminar esta etapa representa mucho más que obtener un título; es el reflejo de años de dedicación, aprendizaje y crecimiento personal. Me siento orgullosa de no haber abandonado este sueño y de demostrarme que, es posible superar cualquier obstáculo.

Con gratitud y orgullo, celebro este sueño hecho realidad.

A handwritten signature in blue ink that reads "Ivette Loor C." with a horizontal line underneath.

Arq. Loor Carrión Ivette Cristhina

C.I. 131578924-6

Autora

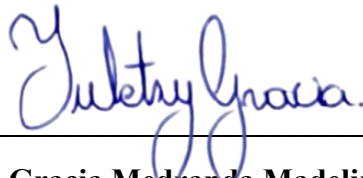
AGRADECIMIENTO

Dejo constancia de mi agradecimiento a Dios por brindarme la oportunidad, perseverancia, fortaleza y la sabiduría para culminar esta importante etapa.

A mi tutora de tesis, Arq. Tatiana Cedeño Delgado, por su orientación, dedicación y valiosos conocimientos, que fueron fundamentales para el desarrollo de esta investigación.

A la Universidad, por la formación académica recibida y a los docentes que contribuyeron a mi crecimiento profesional. También, agradezco a todas las personas que colaboraron con esta investigación, brindando su tiempo, información y apoyo para hacer posible su realización.

A mi compañera de tesis, por su compromiso, esfuerzo y trabajo en equipo durante todo este proceso, y a mi familia, por su amor, confianza y apoyo incondicional, siendo el principal impulso para alcanzar esta meta.

A handwritten signature in blue ink, reading "Yuletsy Gracia". The signature is fluid and cursive, with the first name "Yuletsy" and the last name "Gracia" clearly visible.

Arq. Gracia Medranda Madeline Yuletsy

C.I. 135095731-0

Autora

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a la universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, que me abrió las puertas y me permitió crecer tanto en lo académico como personal durante estos cinco años de formación. Gracias a cada docente que supieron compartirme sus conocimientos, experiencias y enseñanzas, contribuyendo con mi desarrollo como futura profesional.

A mi tutora de tesis Arq. Tatiana Cedeño Delgado, gracias por su guía, paciencia y compromiso durante el desarrollo de la investigación. Agradezco por compartir sus conocimientos y sus valiosas observaciones.

A mi compañera de tesis, gracias por recorrer este camino a mi lado. Compartimos desafíos, aprendizajes, momentos de incertidumbre y también muchas satisfacciones. Tu apoyo y compromiso hicieron que este proceso fuera más llevadero y enriquecedor.

Con profunda gratitud, culmino esta etapa con la satisfacción de haber alcanzado uno de los objetivos más importantes.



Arq. Loor Carrión Ivette Cristhina

C.I. 131578924-6

Autora

Índice

Resumen.	18
ABSTRACT:	19
1. Introducción.	20
2. Problemática.....	22
2.1. Marco contextual.....	23
2.2. Formulación del problema.	24
2.2.1. Problema central y subproblema asociados al objeto de estudio.....	24
2.3. Objeto de estudio.....	24
2.3.1. Definición de objeto de estudio.....	24
2.3.2. Delimitación espacial.	24
2.3.2. Delimitación temporal.....	26
2.4. Campo de acción de la investigación.	26
2.5. Objetivos.....	26
2.5.1. Objetivo general.	26
2.5.2. Objetivos específicos.	26
2.6. Justificación.....	26
2.6.1. Social.	26
2.6.2. Urbana.	27
2.6.3. Académica.....	27
2.7. Tareas científicas desarrolladas.....	27
2.7.1. Tc1: Marco teórico	27
2.7.2. Tc2: Diseño metodológico.	27
2.7.3 Tc3: Diagnóstico y resultados.	28
3. Capítulo I. Marco teórico referencial y legal.	28
3.1. Marco antropológico.....	28
3.2. Marco teórico.	29
3.2.1. Teoría del desarrollo desigual.....	29
3.2.2. Teoría de la urbanización planetaria.	31
3.2.3. Teoría del derecho a la ciudad.....	33
3.3. Marco conceptual.....	35
3.3.1. Morfología urbana.	35
3.3.3. Planificación y ordenamiento.....	39
3.3.4. Plusvalía de la costa.	39

3.4. Marco normativo.....	41
3.4.1. La Constitución de la República del Ecuador (2008).	41
3.4.2. La Nueva Agenda Urbana (NAU, 2016) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS, 2015).	42
3.4.3. Plan nacional de desarrollo 2025- 2029.....	43
3.4.4. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS, 2016).....	45
3.4.5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010).....	46
3.4.6. Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Manta, Montecristi y Jaramijó.	47
3.5. Modelo de repertorio.	48
3.5.1. Repertorio nacional. Jama. Ecuador.....	48
3.5.2. Repertorio internacional. Miami, Estados Unidos.....	50
3.5.3. Cuadro comparativo.	51
4. Capítulo II. Diseño Metodológico.	52
4.1. Diagnóstico del área de estudio.	53
4.2. Recolección de información espacial y documental.	53
4.3. Análisis morfológico y estructural del tejido urbano.....	53
4.4. Comparación territorial entre los tres cantones.	53
4.5. Interpretación crítica y elaboración de conclusiones integradoras.	54
4.6. Métodos.....	54
4.7. Técnica e instrumentos.	55
4.8. Selección de actores clave.	55
4.9. Contenido de entrevista semiestructurada.....	56
4.10. Habitantes de urbanizaciones privadas.....	57
4.11. Arquitectos.....	58
4.12. Tamaño de la población y muestra.....	59
4.13. Población de las tres ciudades, y la muestra.	60
4.14. Encuesta.....	60
4.15. Fuentes.....	62
5. Capítulo III. Diagnóstico y resultados de la investigación.	63
5.1. Elaboración del diagnóstico.....	63
5.1.1. Aspecto general.....	63
5.1.2. Aspecto demográfico.	63
5.1.2.1. Población urbana.	64
5.1.2.2. Población.....	65

5.1.2.3. Orientación sexual.....	66
5.1.2.4. Urbana / Rural.	67
5.1.3. Aspectos culturales.	68
5.1.3.1. Autoidentificación étnica.	69
5.1.3.2. Aspecto de viviendas.....	70
5.1.4 Servicios públicos de soporte.....	73
5.1.4.1. Déficit cualitativo / cualitativo.....	73
5.1.4.2. Servicio higiénico.....	74
5.1.4.3. Servicio de agua.....	75
5.1.4.4. Eliminación de basura.	76
5.1.4.5. Servicio Energético.....	77
5.1.4.6. Basura.	78
5.1.4.7. Tecnología.	79
5.1.4.8. Infraestructura vial.....	79
5.1.4.9. Uso actual del suelo.	83
5.1.4.10. Equipamiento y espacio público.....	85
5.1.4.11. Morfología urbana.	85
A. Planos.....	86
B. Amanzanamiento.....	92
C. Llenos y vacíos.....	99
D. Alzado.....	107
E. Área verde.....	117
F. Equipamiento	121
5.2. Resultados de la investigación.....	124
5.2.1. Características morfológicas y patrones de crecimiento.	124
5.2.2 Resultados de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Manta, Montecristi y Jaramijó.	127
5.2.3. Percepción de profesionales de arquitectura.	133
5.2.4. Percepción de habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.	135
5.2.5. Resultados de la percepción de los procesos de fragmentación.....	137
5.3. Lineamientos.	143
6. Conclusiones.....	146
7.Recomendaciones.....	147
8. Referencias Bibliográficas.	148
9. Anexos.....	151

9.1 Instrumento de encuesta aplicado a habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.	151
9.2 Instrumento de entrevista aplicado a funcionarios de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) de Manta, Montecristi y Jaramijó.	152
9.4 Instrumento de entrevista dirigido a arquitectos.	153
9.5 Preguntas para la población en general.	154
9.6. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Manta.	156
9.7. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Montecristi.	163
9.8. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Jaramijó.	169
Respuestas de arquitectos.	173
Arq. Jaime Meza.	173
9.9. Respuestas de Arquitecto de la carrera de Arquitectura.	180
9.10. Anexo fotográfico vista aérea.	183

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cuadro comparativo entre modelos de repertorio: Jama (Ecuador) y Miami (Estados Unidos).	51
Tabla 2 Pasos para seguir la metodología.	53
Tabla 3 Tipos de investigación, objetivos y métodos aplicados al estudio.	54
Tabla 4 Técnicas e instrumentos aplicados al análisis morfológico y territorial del perfil costero Manta–Montecristi–Jaramijó.	55
Tabla 5 Actores claves para entrevistas de los GADS Manta, Montecristi, Jaramijó.	56
Tabla 6 Secciones temáticas y preguntas para funcionarios de los GADS Manta, Montecristi y Jaramijó.	56
Tabla 7 Preguntas para habitantes de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.	58
Tabla 8 Instrumento de entrevista dirigido a arquitectos.	59
Tabla 9 Parámetros estadísticos utilizados para el cálculo del tamaño de la muestra.	60
Tabla 10 Distribución proporcional de la muestra por ciudad.	60
Tabla 11 Instrumento de encuesta dirigido a la población general.	61
Tabla 12 Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Manta.	86
Tabla 13 Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Jaramijó.	86
Tabla 14 Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Montecristi.	86
Tabla 15 Síntesis de la entrevista realizada a la Arq. Sara Delgado, jefa de Planificación Territorial del GAD Municipal de Manta	127
Tabla 16 Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Eriko Bernal, jefe de Planificación Territorial del GAD Municipal de Montecristi.	129
Tabla 17 Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Ricardo del Valle, jefe de Planificación Urbana del GAD Municipal de Jaramijó	131
Tabla 18 Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Abel Quimis, PhD., Docente de la Carrera de Arquitectura de la ULEAM.	133
Tabla 19 <i>Resultados de la encuesta aplicada a habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero.</i>	136

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Área de estudio en el perfil costero Manta, Montecristi y Jaramijó</i>	25
Figura 2 Jama Campay, Manabí Ecuador.	48
Figura 3 Miami, EE.UU.	50
Figura 4 Pirámide poblacional urbana del cantón Manta, Montecristi y Jaramijó (Censo de Población y Vivienda 2022).	65
Figura 5 Distribución de la población por sexo y grupo etario en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	65
Figura 6 Distribución de la autoidentificación étnica en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	66
Figura 7	67
Figura 8 Distribución de la autoidentificación étnica en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	69

Figura 9 Distribución de los materiales predominante en las fachadas de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.....	70
Figura 10 Distribución de los materiales predominante en los techos de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.....	71
Figura 11 Distribución de los materiales predominante en los pisos de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.....	72
Figura 12 Distribución del déficit habitacional de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	73
Figura 13 Distribución de los servicios higiénicos en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	74
Figura 14	75
Figura 15 Distribución de la eliminación de desechos en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	76
Figura 16 Distribución la fuente de energía en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	77
Figura 17 Distribución del servicio satelital en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	78
Figura 18 Distribución del servicio satelital en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.	79
Figura 19 Red de infraestructura vial del cantón Manta, 2022.....	80
Figura 20 <i>Red de infraestructura vial del cantón Jaramijó, 2022</i>	81
Figura 21 Red de infraestructura vial del cantón Montecristi, 2022.....	82
Figura 22 Mapa de uso general del suelo del cantón Manta, 2024.	83
Figura 23 Mapa de uso general del suelo del cantón Jaramijó, 2024.	84
Figura 24 Mapa de uso general del suelo del cantón Montecristi, 2024.....	85
Figura 25 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta	87
Figura 26 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta.	88
Figura 27 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi.	89
Figura 28 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi	90
Figura 29 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Jaramijó.....	91
Figura 30 Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Jaramijó.....	92
Figura 31 Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Portal del Sol y Pedro Balda. Manta. 93	
Figura 32 Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Ciudad del Mar, Marina Blue, Altos de Manta Beach, Manta Beach, Álamos y Porto, Manta.....	94
Figura 33 Análisis del amanzanamiento de la urbanización Playa Alta.	95
Figura 34 Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Terrazas del Mar 1 y 2, Portón del Mar, San José Beach y Mirador San José, Montecristi.	96
Figura 35 Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Ciudad Mangle 1 y 2.....	97
Figura 36 Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Punta Arrecife y Punta Blanca.	98
Figura 37 Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Portal del Sol y Pedro Balda, Manta....	99
Figura 38 Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Ciudad del Mar y Marina Blue.....	100
Figura 39 Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Altos de Manta Beach, Alamos, Porto Manta, Manta Beach.	101

Figura 40 Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Playa Alta.....	102
Figura 41 Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones urbanización Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Bach.	103
Figura 42 Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Rach Spondylus.	104
Figura 43 Análisis de llenos y vacíos de la urbanización de rach spondylus, Montecristi.	105
Figura 44 Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Mirador San José.	106
Figura 45 Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Punta Marina, Ocean Breeze, Marina Bay y Punta Arrecife.	107
Figura 46 Vista comparativa de la urbanización Pedro Balda.	108
Figura 47 Fotografía aérea de la urbanización Pedro Balda.	108
Figura 48 Vista comparativa de las urbanizaciones Marina Blue y Ciudad del Mar	109
Figura 49 Fotografía aérea de las urbanizaciones Marina Blue y Ciudad del Mar.	109
Figura 50 Vista comparativa de las urbanizaciones Altos de Manta Beach, Alamos, Porto Manta y Manta Beach.	110
Figura 51 Fotografía aérea de las urbanizaciones, Alamos y Porto Manta	110
Figura 52 Fotografía aérea de las urbanizaciones Altos de Manta Beach y Manta Beach.	110
Figura 53 Vista comparativa de la urbanización Playa Alta.	111
Figura 54 Fotografía de la urbanización Playa Alata.	111
Figura 55 Vista comparativa de la urbanización Mirador San José	112
Figura 56 Fotografía de la Urbanización Mirador San José.	112
Figura 57 Vista comparativa de las urbanizaciones Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach.	113
Figura 58 Fotografía de la Urbanización Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach	113
Figura 59 Vista comparativa de la urbanización Rach Spondylus.....	114
Figura 60 Fotografía de la Urbanización Rancho Spondylus.	114
Figura 61 Vista comparativa de la urbanización ciudad mangle I y ciudad mangle II.....	115
Figura 62 Fotografías aéreas urbanización ciudad mangle I y ciudad mangle II.	115
Figura 63 Vista comparativa de las urbanizaciones Punta Blanca, Punta Arrecife, Ocean Breeze, Punta Marina y Marina Bay.	116
Figura 64 Fotografía aérea de la urbanización Punta Arrecife.	116
Figura 65 Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones en Manta	117
Figura 66 Distribución de áreas verdes en la Urbanización Playa Alta	118
Figura 67 Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones.	119
Figura 68 Distribución de áreas verdes en la Urbanización Ciudad Mangle 1 y 2	120
Figura 69 Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones en Jaramijó.	121
Figura 70 Equipamiento en el cantón Manta.....	122
Figura 71 Equipamiento en el cantón Jaramijó.	123
Figura 72 Distribución de los encuestados según el cantón de residencia.	137
Figura 73 Percepción del crecimiento urbano en los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó. ...	138
Figura 74 Percepción sobre el crecimiento de las urbanizaciones privadas por cantón.	138
Figura 75 Percepción sobre la contribución de las urbanizaciones privadas al desarrollo urbano. ...	139
Figura 76 Percepción sobre la diferencia en la calidad de servicios entre urbanizaciones privadas y barrios tradicionales.	140
Figura 77 Percepción sobre la segregación social generada por las urbanizaciones privadas.	140
Figura 78 Nivel de integración de las urbanizaciones privadas con el resto de la ciudad.....	141
Figura 79 Aspecto que más caracteriza a las urbanizaciones privadas.	142
Figura 80 Percepción sobre la influencia de las urbanizaciones privadas en el valor del suelo urbano.	142

Figura 81 Percepción general del desarrollo urbano en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.	143
---	-----

Resumen.

El estudio analiza cómo el crecimiento de urbanizaciones privadas en la franja costera manabita ha influido en la configuración territorial, la segregación espacial y la pérdida de continuidad urbana. El análisis parte de una problemática actual: la ocupación del borde costero bajo lógicas inmobiliarias que priorizan la rentabilidad privada sobre la integración urbana, generando sectores con alta inversión, servicios y accesos controlados, frente a otros espacios con menor infraestructura y mayores limitaciones urbanas. El objetivo principal fue examinar el desarrollo desigual y la fragmentación urbana mediante un análisis morfológico de urbanizaciones privadas ubicadas en Manta, Montecristi y Jaramijó. Para ello, se consideraron variables como la estructura vial, los cerramientos, la accesibilidad, la relación con el entorno, la ocupación del suelo, la conectividad y la presencia de espacios públicos. La metodología tuvo un enfoque mixto, descriptivo y exploratorio, apoyado en revisión documental, cartografía, fotografías aéreas, observación directa, encuestas y entrevistas a actores vinculados con la planificación urbana. Los resultados evidencian que estas urbanizaciones han contribuido a la formación de un modelo urbano disperso, cerrado y desigual. Se identifican barreras físicas, accesos restringidos, concentración de servicios internos y baja integración con el tejido urbano existente. Esto afecta la continuidad espacial, limita el acceso equitativo al borde costero y refuerza diferencias entre áreas exclusivas y barrios tradicionales. En conclusión, la investigación demuestra que la forma urbana no es neutra, ya que refleja procesos sociales, económicos y territoriales. El estudio aporta criterios para orientar una planificación costera más inclusiva, conectada y sostenible.

Palabras clave: desarrollo desigual, morfología urbana, urbanizaciones privadas, borde costero, planificación territorial.

ABSTRACT:

The study analyzes how the growth of private residential developments along the Manabí coast has influenced territorial configuration, spatial segregation, and the loss of urban continuity. The analysis a current issue: the occupation of the coastal fringe driven by real estate logics that prioritize private profitability over urban integration, creating areas characterized by high investment, amenities, and controlled access, in contrast to spaces with poorer infrastructure and greater urban constraints. The primary objective was to examine uneven development and urban fragmentation through a morphological analysis of private developments in Manta, Montecristi, and Jaramijo. To this end, variables such as road networks, perimeter enclosures, accessibility, the relationship with the surroundings, land use, connectivity, and the presence of public spaces were considered. The methodology employed a mixed, descriptive, and exploratory approach, supported by a review of documents, mapping, aerial photography, direct observation, surveys, and interviews with stakeholders involved in urban planning. The results demonstrate that these developments have contributed to the emergence of a dispersed, gated, and unequal urban model. Physical barriers, restricted access points, a concentration of internal amenities, and poor integration with the existing urban fabric were identified. These factors compromise spatial continuity, limit equitable access to the coastline, and reinforce disparities between exclusive areas and traditional neighborhoods. In conclusion, the research shows that urban form is not neutral, as it reflects social, economic, and territorial processes. The study provides criteria to guide coastal planning toward a more inclusive, connected, and sustainable model.

Keywords: uneven development, urban morphology, private residential developments, coastal fringe, spatial planning.

1. Introducción.

Durante las últimas décadas, las ciudades de América Latina han experimentado un crecimiento urbano acelerado que ha transformado significativamente su configuración territorial. Este proceso no siempre ha ocurrido de manera planificada, sino que, en numerosos casos, ha dado lugar a patrones de expansión discontinuos y socialmente diferenciados. Como resultado, han surgido ciudades fragmentadas, donde sectores con elevados niveles de inversión, infraestructura y servicios coexisten con áreas que presentan limitaciones en equipamientos, accesibilidad y planificación. Dentro de este escenario, las urbanizaciones privadas cerradas se han consolidado como uno de los elementos que mayor incidencia han tenido en la transformación del espacio urbano, especialmente en zonas costeras que poseen un importante valor ambiental, paisajístico y económico.

En la provincia de Manabí, los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó representan un claro ejemplo de estas dinámicas territoriales. Su perfil costero ha impulsado el desarrollo de actividades turísticas, residenciales, comerciales e inmobiliarias que han favorecido la implantación de urbanizaciones privadas frente al mar. La expansión de estos conjuntos residenciales ha modificado progresivamente la estructura urbana existente, alterando la relación entre los espacios públicos y privados y generando nuevas formas de ocupación del territorio. Estas transformaciones también repercuten en aspectos como la conectividad, la accesibilidad y la distribución de servicios urbanos, favoreciendo determinados sectores mientras otros continúan presentando condiciones menos favorables.

En este contexto, el desarrollo desigual y la fragmentación urbana constituyen temas de creciente interés dentro de la planificación territorial. El reto actual consiste en promover ciudades más integradas, inclusivas y sostenibles, capaces de responder a las necesidades de la población sin profundizar las diferencias espaciales existentes. Analizar las urbanizaciones privadas ubicadas en el perfil costero resulta pertinente debido a que estos espacios concentran un elevado valor ecológico, social y paisajístico, además de encontrarse sometidos a una fuerte presión inmobiliaria. En muchos casos, su crecimiento responde principalmente a intereses del mercado, situación que puede generar discontinuidades en el tejido urbano, barreras físicas y una menor integración con el resto de la ciudad.

Bajo esta perspectiva, la presente investigación, titulada "Desarrollo desigual y fragmentación urbana: Análisis morfológico de urbanizaciones privadas del perfil costero, Manta, Montecristi y Jaramijó", tiene como finalidad analizar, desde un enfoque morfológico,

la manera en que la implantación y configuración espacial de estas urbanizaciones influye en la fragmentación del tejido urbano y en la consolidación de procesos de desigualdad territorial. Para ello se examinan aspectos relacionados con la forma urbana, la estructura vial, las tipologías de ocupación, la relación con el entorno inmediato y el grado de integración con la ciudad consolidada. El análisis de estos componentes permitirá comprender cómo dichos desarrollos condicionan la continuidad urbana, la accesibilidad y la distribución de espacios y servicios.

La relevancia de esta investigación radica en que aborda un fenómeno que habitualmente ha sido estudiado desde enfoques sociales, económicos o inmobiliarios, incorporando una visión territorial sustentada en el análisis morfológico. Desde esta perspectiva, la forma urbana deja de entenderse únicamente como un elemento físico y pasa a convertirse en una expresión de los procesos de integración o exclusión que se producen dentro de la ciudad. En consecuencia, los resultados obtenidos aportan información útil para la planificación urbana y el ordenamiento territorial, especialmente en áreas costeras donde la presión por el desarrollo inmobiliario continúa incrementándose.

Para facilitar la comprensión del estudio, el documento se organiza en tres capítulos que responden al desarrollo metodológico de la investigación. El Capítulo I, correspondiente al marco teórico, referencial y legal, reúne los conceptos y fundamentos que sustentan el trabajo. En esta sección se analizan los principales enfoques relacionados con el desarrollo urbano desigual, la fragmentación urbana y la morfología de la ciudad, complementados con antecedentes investigativos y la normativa vigente sobre planificación territorial, uso del suelo y ocupación de zonas costeras.

El Capítulo II expone el diseño metodológico empleado para desarrollar la investigación. En este apartado se describen el enfoque adoptado, los métodos y técnicas utilizados, así como los instrumentos aplicados para la recopilación y procesamiento de la información. Incluso, se justifican los criterios de selección de las urbanizaciones privadas analizadas en los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó y se detallan las variables consideradas durante el análisis, entre ellas la estructura vial, la implantación urbana, la relación con el entorno y el nivel de integración espacial.

Por último, el Capítulo III que este expone el diagnóstico y los resultados obtenidos a partir del análisis morfológico de las urbanizaciones seleccionadas. En esta sección se identifican los principales patrones de fragmentación urbana, discontinuidad espacial y

desigualdad territorial asociados a este modelo de ocupación, así como sus efectos sobre la estructura urbana del perfil costero. Partiendo de estos hallazgos, la investigación aporta elementos técnicos que pueden servir de apoyo para la formulación de políticas públicas, estrategias de planificación y criterios de intervención orientados a fortalecer un desarrollo urbano más equilibrado, articulado y sostenible en la costa manabita.

2. Problemática.

Según los estudios existentes en las últimas décadas, el proceso de urbanización se ha acelerado a nivel mundial, alcanzando actualmente más del 56% de habitantes en áreas urbanas, y se espera que esa proporción aumente hasta alrededor del 68 % para el año 2050. (ONU-Hábitat, 2020) Sin embargo, se ha caracterizado por la consolidación de patrones de desarrollo desiguales y fenómenos de fragmentación urbana, donde las élites económicas impulsan urbanizaciones privadas, mientras amplios sectores sociales quedan excluidos de los asentamientos con servicios básicos. (ONU-Hábitat., 2020)

América Latina, se considera la región más urbanizada de los países en desarrollo, más del 81 % de su población reside en áreas urbanas, dando lugar a la formación de áreas de desarrollo no controlado, donde la falta de planificación urbana ha profundizado las desigualdades y la exclusión social (CEPAL,2018).

El proceso de urbanización en Ecuador se ha acelerado notablemente en las últimas tres décadas. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC,2022) el 64% de la población nacional reside actualmente en zonas urbanas. Sin embargo, este crecimiento no es uniforme, esto impone serias limitaciones a la hora de integrar eficientemente los servicios básicos y urbanos, compromete el acceso equitativo y debilita la cohesión social.

En la línea costera de Manabí, especialmente en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, el desarrollo urbano muestra una tendencia significativa a la fragmentación y la desigualdad territorial. Este fenómeno, lejos de integrarse de manera armónica con el entorno urbano, los sectores consolidados y los asentamientos populares, ha creado un modelo exclusivo donde el acceso al área costera y los beneficios del desarrollo dependen de las capacidades económicas de la población. (Pacheco, 2015)

En Manta, el 40,84% del borde costero está comprometido por actividades urbanísticas, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (GAD,2022) esta dinámica responde a la lógica del mercado, que privilegia a evaluar el interés público en bienes raíces, restringe el

acceso de los ciudadanos a las instalaciones costeras y promueve el uso intensivo de la tierra para residenciales y turistas.

En Montecristi, el crecimiento de urbanizaciones turísticas y residenciales exclusivas ha modificado de manera significativa el paisaje, consolidando un modelo urbano que tiende a la segregación social y espacial en torno a la ciudad, lo que restringe progresivamente el acceso de la ciudadanía a las playas, a los bienes naturales y a la infraestructura pública. De esta manera, el crecimiento urbano del cantón reproduce desigualdades estructurales y desplaza prácticas productivas tradicionales, privilegiando un modelo económico basado en la especulación (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Montecristi, 2024).

Por otra parte, según el "Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Jaramijó 2023-2027". Este proceso está influenciado por el aumento del valor del suelo, la presión del uso del suelo debido a la proximidad con la ciudad de Manta y su infraestructura aeroportuaria, portuaria y logística, y el desplazamiento de la población local de pescadores. Esto amenaza la continuidad de prácticas productivas ancestrales, como la pesca artesanal, que es una fuente crucial de ingresos para muchas familias del cantón.

La urbanización en la banda costera Manta, Montecristi y Jaramijó, está regida por la lógica del mercado inmobiliario, que prioriza la rentabilidad privada sobre el interés público. Como consecuencia, la expansión de la urbanización privada en áreas costeras clave ha consolidado un modelo urbano profundamente fragmentado.

2.1. Marco contextual.

El estudio se sitúa en el perfil costero de la provincia de Manabí, Ecuador específicamente en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, estos tres territorios se encuentran interconectados tanto física como funcionalmente, consolidando un eje urbano que conecta con el océano Pacífico y funciona como un polo económico y turístico de las provincias.

Manta, que se reconoce como la ciudad portuaria más relevante de Ecuador, ha desarrollado su crecimiento urbano en gran medida hacia la costa, donde han proliferado urbanizaciones privadas de carácter residencial y vacacional, dirigidas a sectores medios y altos de la población. (Sainz Guerra, J. L., & Camino Solórzano, A. M., 2014).

Montecristi, reconocido por su importancia histórica y cultural, ha experimentado un crecimiento urbano impulsado por Manta. A lo largo de su costa, se han desarrollado iniciativas

inmobiliarias que tratan de capitalizar oportunidades de las vistas y la calma del área, lo que ha creado un contraste con las zonas típicas de viviendas económicas y ruralidad que aún existen en el cantón. (GAD, Montecristi, 2024).

Aunque Jaramijó tiene una población y un tamaño más reducido, conserva una estrecha relación con la pesca; sin embargo, ha empezado a experimentar presiones urbanísticas como consecuencia del crecimiento de Montecristi y Manta. Su costa está cambiando debido a la aparición de urbanizaciones y asentamientos que demuestran que el modelo de ocupación privada de la zona marítima se está extendiendo. Un ejemplo de ello es la urbanización Punta Arrecife, ubicada en la vía Jaramijó-Manta, que refleja el creciente interés inmobiliario por el borde costero de este cantón (Pioneros Corp, s.f.).

2.2. Formulación del problema.

El crecimiento de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó ha generado un desarrollo urbano desigual y fragmentado, provocando segregación espacial, cambios en la morfología urbana, limitaciones en la cohesión social y territorial.

2.2.1. Problema central y subproblema asociados al objeto de estudio.

La fragmentación urbana del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.

- Segregación espacial.
- Restricciones del espacio público.
- Transformación a la morfología urbana.
- La proliferación de muros, cerramientos y accesos restringidos.
- La concentración de inversiones públicas y privadas en áreas exclusivas.

2.3. Objeto de estudio.

2.3.1. Definición de objeto de estudio.

Analizar la morfología de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, identificando cómo este fenómeno ha generado un desarrollo urbano desigual y fragmentado, con consecuencias en la segregación espacial, la morfología urbana y la cohesión social y territorial.

2.3.2. Delimitación espacial.

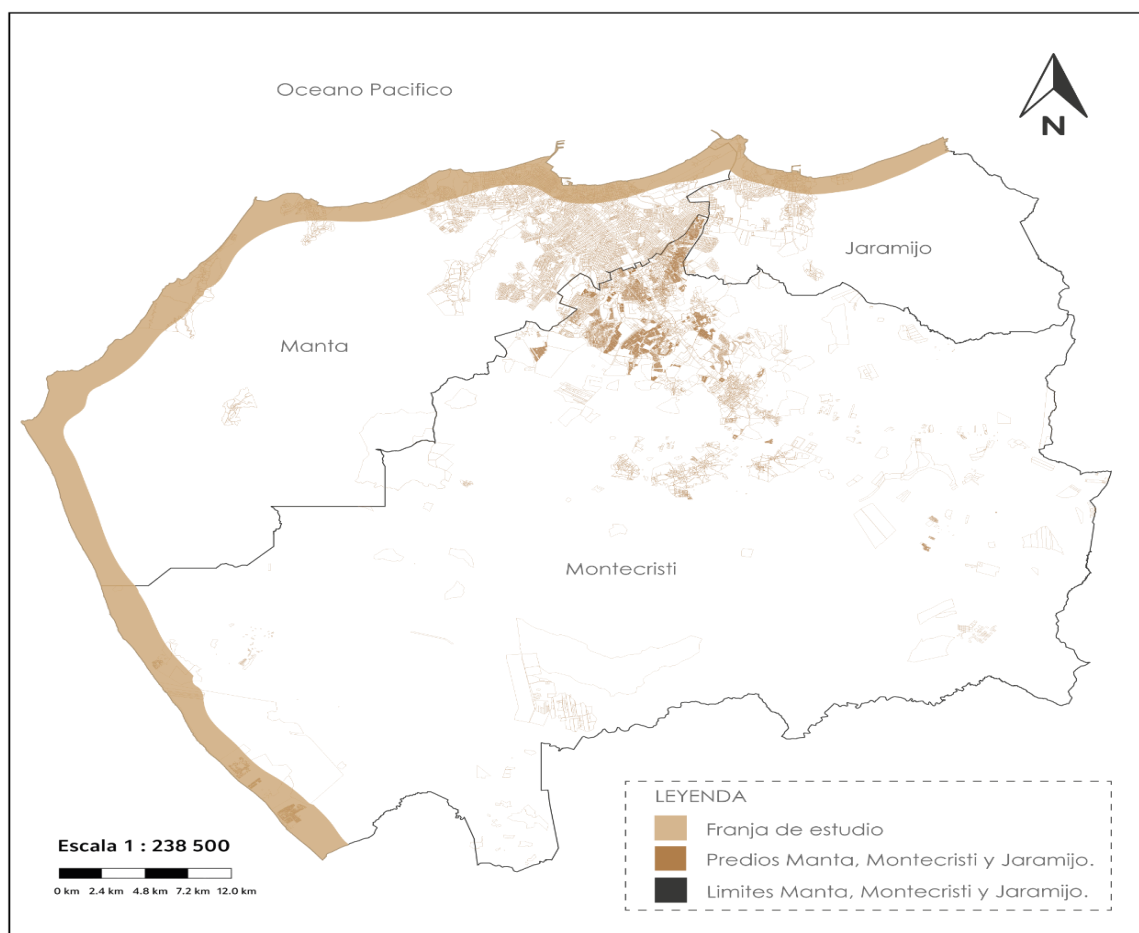
El presente estudio se desarrolla en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, un continuo urbano que ha crecido aceleradamente mediante urbanizaciones privadas. Se centra en las zonas periurbanas y de expansión residencial, donde se observa fragmentación

espacial y segregación socioeconómica. Esta delimitación permite analizar comparativamente los patrones de ocupación y uso del suelo, así como la transformación morfológica del territorio costero manabita.

El cantón Manta cuenta con una superficie de 290,08 km², consolidándose como el principal núcleo urbano del perfil costero y centro articulador de servicios, comercio e infraestructura portuaria. Por su parte, Montecristi, con una extensión de 705,03 km², presenta una estructura territorial más amplia que combina zonas rurales, áreas de expansión industrial y nuevos desarrollos residenciales vinculados al crecimiento de Manta. Finalmente, el cantón Jaramijó, con 98,53 km², constituye un espacio estratégico de conexión entre ambos territorios, con una tendencia creciente hacia la urbanización costera y proyectos inmobiliarios de carácter privado.

Figura 1

Área de estudio en el perfil costero Manta, Montecristi y Jaramijó



Nota: Elaboración propia a partir de datos del PDOT de Manta, Montecristi y Jaramijó (2022).

2.3.2. Delimitación temporal.

El estudio se centra en el periodo comprendido entre 2015 y 2025, abarcando los últimos diez años de desarrollo urbano en los cantones costeros de Manta, Montecristi y Jaramijó. Este intervalo de tiempo permite analizar de manera detallada la expansión de urbanizaciones privadas, los cambios en la morfología urbana.

2.4. Campo de acción de la investigación.

Este proyecto se rige al campo de investigación 2: Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura, aborda cómo la fragmentación urbana costera influye en la distribución desigual del territorio y dificulta una planificación sostenible e inclusiva.

2.5. Objetivos.

2.5.1. Objetivo general.

Analizar el desarrollo desigual y la fragmentación urbana en las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, mediante un estudio morfológico que identifique sus características físicas y dinámicas socioespaciales, con el fin de comprender su incidencia en la configuración territorial y en los procesos de segregación urbana.

2.5.2. Objetivos específicos.

- Identificar las características morfológicas y patrones de crecimiento de las urbanizaciones privadas ubicadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, a partir del análisis de planos, fotografías aéreas y observación directa del territorio.
- Interpretar las relaciones socioespaciales y las dinámicas de ocupación del suelo que evidencian procesos de fragmentación y desigualdad urbana dentro de las áreas estudiadas.
- Sintetizar la incidencia de las urbanizaciones privadas en la estructura urbana y en el acceso equitativo a los espacios públicos y recursos costeros, con el propósito de aportar criterios para una planificación territorial más inclusiva y sostenible.

2.6. Justificación.

2.6.1. Social.

Analizar facilita la formulación de políticas, estrategias de planificación urbana inclusivas y sostenibles, que promuevan la integración social, la preservación de ecosistemas sensibles y la identidad cultural local.

2.6.2. Urbana.

El análisis morfológico de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó ofrece una comprensión profunda de cómo el crecimiento urbano desordenado y la fragmentación del espacio afectan la estructura y funcionalidad de la ciudad. Este estudio identifica los patrones de ocupación, uso del suelo y conectividad, que son fundamentales para una planificación urbana eficiente y sostenible.

2.6.3. Académica.

La investigación sobre el desarrollo desigual y la fragmentación urbana en las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó constituye un aporte académico relevante, ya que permite comprender los procesos de organización y segregación del espacio urbano. Así mismo, promueve la interdisciplinariedad al integrar conocimientos de sociología urbana, arquitectura, planificación territorial y medio ambiente, enriqueciendo la formación académica y profesional de quienes estudian los impactos sociales y ambientales de la urbanización.

2.7. Tareas científicas desarrolladas.

2.7.1. Tc1: Marco teórico

Este proceso implica la revisión y sistematización de literatura académica vinculada con la morfología urbana, los procesos de urbanización desigual, la segregación socioespacial y la expansión de urbanizaciones privadas en contextos costeros. Así mismo, se incorporaron estudios nacionales e internacionales que abordan las transformaciones urbanas generadas por el crecimiento descontrolado y la privatización del suelo, y esto permite establecer un marco conceptual sólido y contextualizado. Este sirve como base para interpretar las dinámicas del territorio manabita y comprender cómo la configuración física y las relaciones sociales dentro de las urbanizaciones privadas reflejan y profundizan la desigualdad en la estructura urbana costera.

2.7.2. Tc2: Diseño metodológico.

Se adopta un enfoque mixto, combinando técnicas cuantitativas y cualitativas, orientadas al análisis morfológico y socioespacial de las urbanizaciones privadas. El estudio acumula información cartográfica, catastros municipales, fotografías aéreas y observación directa del territorio, con el fin de identificar patrones de crecimiento, densidad, accesibilidad y relación con el entorno. La metodología incluye la delimitación del área de estudio dentro del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, el establecimiento de variables morfológicas y socioespaciales, así como el uso de herramientas de análisis espacial y representación gráfica.

2.7.3 Tc3: Diagnóstico y resultados.

A partir del estudio morfológico, se identifica patrones de fragmentación urbana asociados a la proliferación de urbanizaciones privadas que presentan una marcada separación respecto al tejido urbano consolidado. El diagnóstico evidencia un desarrollo desigual caracterizado por diferencias en la dotación de infraestructura, el acceso a servicios y la integración con el espacio público costero. Los resultados muestran que la expansión privada ha contribuido a la segmentación del territorio y al debilitamiento de la continuidad urbana entre Manta, Montecristi y Jaramijó, generando un modelo de crecimiento disperso y excluyente.

3. Capítulo I. Marco teórico referencial y legal.

3.1. Marco antropológico.

Según La gran historia de Manta de Arias (2023) la relación de las poblaciones del perfil costero de Manabí con el mar constituye un eje esencial de su identidad cultural y económica. Desde tiempos precolombinos, el territorio que hoy conforman los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó ha desarrollado una estrecha conexión con las actividades pesqueras, primero como práctica artesanal de subsistencia y, más tarde, como un sistema industrial articulado al mercado global.

Sin embargo, a lo largo del siglo XX, el modelo artesanal fue transformándose hacia un sistema industrial pesquero, especialmente en Manta, que se consolidó como el principal puerto pesquero del Ecuador. Entre las décadas de 1920 y 1970, se establecieron las primeras plantas procesadoras de atún y fábricas de enlatado, lo que marcó el inicio de una nueva etapa económica caracterizada por la incorporación de capitales extranjeros, embarcaciones de gran escala y tecnología moderna (Lozano, 2021). La expansión de la industria atunera redefinió por completo el paisaje costero, aparecieron astilleros, muelles industriales, bodegas, fábricas y viviendas para trabajadores vinculados al sector. Según la Asamblea Nacional (2014), en Manta se concentra actualmente el 75 % de la flota atunera ecuatoriana y cerca del 74 % de la pesca blanca, consolidando al cantón como el núcleo industrial pesquero del país.

El crecimiento de la industria generó un núcleo productivo entre Manta, Montecristi y Jaramijó, donde se asentaron numerosas empacadoras y plantas de procesamiento. En Montecristi, por ejemplo, surgieron pequeñas y medianas empresas dedicadas a la elaboración de productos derivados del pescado, aprovechando la cercanía con el puerto mantense (Soledispa-Lucas, 2022).

La modernización trajo consigo oportunidades laborales, crecimiento urbano y acceso a infraestructura, pero también acentuó desigualdades. La expansión del capital pesquero modificó la morfología de las ciudades costeras, introduciendo nuevas tipologías de vivienda, zonas portuarias especializadas y un tejido urbano más complejo y fragmentado.

En Manta, la expansión del capital pesquero impulsó la creación de zonas portuarias especializadas y barrios obreros, mientras que en Jaramijó la población artesanal enfrentó limitaciones en servicios y vivienda. Montecristi, al convertirse en un punto de articulación entre la producción y la comercialización, experimentó un proceso de urbanización acelerada vinculado a la industria y al transporte.

3.2. Marco teórico.

3.2.1. Teoría del desarrollo desigual.

El concepto de desarrollo desigual se sustenta en los aportes de la geografía crítica y de la economía política urbana, disciplinas que explican cómo las dinámicas económicas y sociales influyen en la organización del territorio. Entre los autores más representativos se encuentra David Smith, quien en su obra *Third World Cities in Global Perspective: The Political Economy of Uneven Urbanisation* sostiene que el crecimiento urbano en los países del Sur Global no se produce de manera homogénea ni beneficia por igual a toda la población. Por el contrario, este proceso está condicionado por relaciones de dependencia, la globalización y la acumulación de capital, factores que favorecen un desarrollo espacial diferenciado y acentúan las desigualdades entre distintos sectores de la ciudad (Smith, 1996).

Según Smith, sostiene que la urbanización en las ciudades del denominado "Tercer Mundo" se caracteriza por un crecimiento acelerado que no reduce las desigualdades territoriales, sino que, con frecuencia, las profundiza. Como consecuencia, dentro de una misma ciudad coexisten sectores ampliamente favorecidos por la inversión y el desarrollo urbano con otros que continúan presentando limitaciones en infraestructura, equipamientos y acceso a servicios. Para el autor, esta configuración responde a la acción del mercado inmobiliario y a la concentración de la inversión privada, factores que orientan el desarrollo hacia determinadas áreas y generan una distribución desigual de la renta y de las oportunidades urbanas.

En el marco del perfil costero manabita, esta teoría permite explicar por qué se producen urbanizaciones privadas de alto nivel que se localizan en zonas costeras privilegiadas, mientras que otras zonas quedan con menor inversión, servicios insuficientes y menor valor de suelo.

En otras palabras, el proceso de urbanización residencial costera no se distribuye homogéneamente, sino que, se concentra en sectores con alto rendimiento de inversión y atractivos económicos, generando una ciudad compuesta por espacios de alta plusvalía junto a espacios periféricos.

Smith, 1984 describe este fenómeno como una manifestación del “salto espacial”, en el cual el capital busca continuamente nuevos espacios para reinvertirse y mantener su rentabilidad. En Manta, este salto se materializa en la expansión de proyectos residenciales de mediana y alta gama como urbanizaciones en Los Gavilanes, Barbasquillo o San Mateo que transforman suelos rurales en enclaves residenciales exclusivos. Mientras tanto, los barrios tradicionales como Tarqui, Cuba o Los Esteros muestran dinámicas de estancamiento o incluso degradación, reflejando un patrón de desarrollo desigual intraurbano.

La valorización del suelo costero en Manta y sus alrededores responde a una estrategia de capitalización del paisaje y del atractivo turístico, donde el valor de cambio prevalece sobre el valor de uso del territorio (Harvey, 2006) Así, los espacios con potencial de consumo visual o ambiental como las franjas cercanas a las playas de Barbasquillo o San Mateo son objeto de inversión, mientras que los sectores interiores, carentes de este atractivo, quedan rezagados en los procesos de urbanización (Smith, 1996).

El turismo costero y la actividad portuaria e industrial de Manta han reforzado esta diferenciación. La presencia del puerto, las inversiones en infraestructura logística y el crecimiento del sector pesquero e inmobiliario han impulsado una economía; y por otro, territorios marginales con economías locales basadas en la pesca artesanal y servicios informales. Esta dualidad refuerza lo que Smith denomina “producción de la desigualdad espacial como motor del desarrollo capitalista”.

En Montecristi y Jaramijó, los efectos de este proceso son complementarios. Montecristi, con su tradición artesanal y su papel histórico como centro cultural, ha experimentado una expansión urbana difusa impulsada por la revalorización de suelo en su conexión con Manta. En cambio, Jaramijó, pese a su proximidad funcional con Manta, mantiene una economía pesquera tradicional y un bajo nivel de inversión en infraestructura urbana, lo que evidencia una dependencia estructural y una asimetría territorial típica del desarrollo desigual (Ramírez, 2020).

Se deduce, que el espacio urbano se convierte en un campo de disputa entre el valor de uso y el valor de cambio, donde las decisiones de inversión y planificación reproducen

jerarquías sociales y económicas. En palabras de Smith, “el desarrollo desigual no es una falla del capitalismo, sino su forma geográfica de existir”. Esta afirmación sintetiza la lógica que subyace a las transformaciones urbanas observadas en el litoral manabita, una expansión que fragmenta jerarquiza y segrega el territorio en función del capital.

3.2.2. Teoría de la urbanización planetaria.

Se plantea que la urbanización no es un fenómeno limitado a las ciudades formales o a los centros urbanos tradicionales, sino que es un proceso global, difuso y expansivo que abarca tanto lo urbano como lo rural, lo formal e informal. Autores como Henri Lefebvre y más recientemente Neil Brenner y Christian Schmid argumentan que vivimos en una era de “urbanización planetaria” en la cual el urbano se ha convertido en categoría predominante de la organización social y territorial (Huang, 2024).

Según Lefebvre, “la sociedad está completamente urbanizada” (1968), lo que implica que el proceso urbano ya no se limita a los márgenes de las ciudades, sino que se expande a través de redes de infraestructura global, circulación de capital, migraciones, serialización del entorno construido y la transformación del territorio a escala planetaria.

También aporta al análisis, destacando que el espacio urbano es un producto social, y su transformación está determinada por las interacciones entre el capital, el poder político y la sociedad civil (Lefebvre, 1970). Por ello, la urbanización planetaria no solo cambia la morfología de las ciudades, sino que también redefine relaciones sociales y económicas.

La teoría de la urbanización planetaria plantea que la urbanización ha dejado de ser un proceso restringido a los límites físicos de las ciudades tradicionales para convertirse en una condición global y difusa que abarca tanto los espacios urbanos como los rurales, los formales e informales. En tal sentido, lo urbano se constituye como la categoría predominante de organización social y territorial en la actualidad (Brenner, N., & Schmid, C., 2012). Autores como Henri Lefebvre, precursor de esta perspectiva, argumentaban que la sociedad moderna está “altamente urbanizada” (Lefebvre, H., 1968) lo que significa que la lógica urbana se ha expandido a todas las dimensiones de la vida social y económica, reconfigurando el territorio y las relaciones entre los distintos espacios.

En Manta, proyectos como Marina Bay o urbanizaciones frente al mar muestran cómo la urbanización planetaria se materializa en la ciudad: los desarrollos replican modelos globales de vivienda costera de alto valor, con control de accesos, áreas verdes internas y servicios privados. La expansión urbana no sigue un patrón uniforme, sino que se concentra en zonas de

mayor atractivo económico y paisajístico, dejando otras áreas menos desarrolladas. Esto evidencia la fragmentación urbana característica de la urbanización planetaria.

Si bien históricamente Montecristi ha sido reconocido por su industria artesanal del sombrero de paja toquilla, la zona costera del cantón ha experimentado un crecimiento urbano reciente ligado a la urbanización planetaria. La cercanía a Manta, con su puerto de relevancia internacional, y la conectividad vial a través de la carretera costera, ha convertido a Montecristi en un lugar estratégico para desarrollos residenciales y turísticos de alta gama.

Neil Brenner y Christian Schmid (2015) retomaron las ideas de Lefebvre para sostener que la urbanización contemporánea se caracteriza por la disolución de los límites entre lo urbano y lo rural, ya que la producción capitalista del espacio transforma de manera continua todos los territorios, independientemente de su morfología original. Así, los paisajes rurales, costeros o naturales son absorbidos por las dinámicas urbanas, convirtiéndose en nodos del sistema urbano global.

Desde esta perspectiva, Neil Brenner y Christian Schmid incorpora tres elementos fundamentales. En primer lugar, la dilución de la dicotomía urbano-rural, donde el campo deja de ser un espacio “fuera” de la ciudad y pasa a formar parte de una red urbana extendida, afectada por la infraestructura, el mercado inmobiliario y la globalización económica. En segundo lugar, la interconexión global de los procesos urbanos, que se manifiesta en los flujos de inversión, transporte, energía y comunicación que vinculan territorios distantes dentro de un mismo sistema urbano globalizado. Finalmente, se destaca la transformación morfológica y funcional del espacio, evidenciada en la proliferación de nuevas formas de asentamiento como urbanizaciones cerradas, corredores industriales, áreas logísticas y zonas residenciales exclusivas, las cuales reflejan la reorganización del territorio bajo las lógicas del capital global más que del crecimiento urbano tradicional.

Aplicando este enfoque al caso de los cantones costeros de Manta, Montecristi y Jaramijó, se puede afirmar que los procesos recientes de urbanización en la franja litoral responden directamente a esta lógica de urbanización planetaria. Las urbanizaciones privadas que emergen en la costa manabita no son simples proyectos residenciales locales, sino expresiones de una dinámica más amplia en la que convergen intereses globales, nacionales y regionales. Estas urbanizaciones se insertan en un contexto de valorización del suelo costero, impulsado por el turismo, la inversión extranjera y la infraestructura portuaria, elementos que conectan al territorio con circuitos económicos internacionales.

En pocas palabras, la teoría de la urbanización planetaria permite comprender que el fenómeno urbano en los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó no puede analizarse únicamente desde la perspectiva del crecimiento local, sino como parte de un proceso global de reorganización del espacio. La expansión de urbanizaciones privadas en la costa manabita constituye una manifestación visible de cómo la lógica del capital global penetra en los territorios locales, transformando su morfología, su funcionalidad y sus relaciones sociales. Este enfoque teórico resulta fundamental para interpretar la configuración territorial actual del perfil costero manabita y para comprender las formas contemporáneas de fragmentación urbana que caracterizan su desarrollo desigual.

3.2.3. Teoría del derecho a la ciudad.

El concepto de derecho a la ciudad fue introducido por Henri Lefebvre en 1968 como una propuesta crítica frente a los procesos de urbanización que, bajo las lógicas del capital, fragmentan y excluyen a grandes sectores de la población del acceso equitativo al espacio urbano. Para Lefebvre, el derecho a la ciudad implica dos dimensiones inseparables: por un lado, el derecho de uso de la ciudad, que abarca el acceso a la vivienda, los servicios, las infraestructuras y la participación ciudadana y, por otro, el derecho a cambiar la ciudad, es decir, la capacidad de los habitantes para intervenir en la producción, la forma y la función de los espacios urbanos (Instituto Transnacional de Ecología Social., 2021; Lefebvre, H., 1968).

La teoría del derecho a la ciudad se consolidó posteriormente como una herramienta analítica y política para reivindicar la justicia espacial y la equidad urbana (Harvey, D., 2008) David Harvey retoma el concepto lefebvriano para argumentar que el derecho a la ciudad no es simplemente el derecho individual a acceder al entorno urbano, sino el derecho colectivo a transformarlo de acuerdo con las necesidades de quienes lo habitan. En este sentido, la teoría cuestiona la creciente mercantilización del suelo urbano, la privatización de los espacios comunes y la subordinación de la planificación territorial a los intereses del mercado inmobiliario. La ciudad, bajo estas lógicas, deja de ser un espacio de encuentro y convivencia para convertirse en un producto de consumo, disponible solo para quienes poseen los recursos económicos suficientes para adquirirlo.

La teoría, por consiguiente, la mercantilización del espacio urbano, la segregación residencial, la privatización de zonas comunes y la transformación de la ciudad en un bien de consumo. Cuando la producción del espacio se guía exclusivamente por el valor de cambio y no por el valor de uso, la ciudad pierde su esencia como espacio de convivencia y se convierte en una estructura segmentada, donde el acceso a los beneficios urbanos está mediado por la

capacidad económica. Esto afecta directamente la justicia espacial, entendida como la distribución equitativa de los recursos urbanos y las oportunidades de vida (Soja, 2010). En este contexto, el derecho a la ciudad se propone como una alternativa crítica frente a la lógica neoliberal del urbanismo contemporáneo, reivindicando la ciudad como un espacio democrático, participativo y socialmente inclusivo.

En el caso de los cantones costeros de Manta, Montecristi y Jaramijó, el enfoque del derecho a la ciudad permite analizar cómo los procesos recientes de urbanización privada en el litoral han generado dinámicas de exclusión y fragmentación. Las urbanizaciones privadas costeras, al ocupar grandes extensiones de la franja litoral, restringen el acceso público al mar y privatizan áreas que históricamente han sido de uso colectivo. Cuando un conjunto habitacional exclusivo controla los accesos a la playa, los servicios de marina o los espacios de recreación, se vulnera el derecho de la población general a disfrutar y habitar la ciudad en igualdad de condiciones (Borja, 2017). De esta manera, el litoral que debería funcionar como un bien común, un espacio de integración y encuentro social se convierte en un enclave de consumo reservado a grupos con alto poder adquisitivo.

Este fenómeno se traduce en que ciertos ciudadanos habitantes de urbanizaciones privadas, inversionistas y residentes extranjeros tienen acceso privilegiado a los beneficios del desarrollo urbano como vistas al mar, infraestructuras de lujo, seguridad privada y servicios de alta calidad, mientras que, otros habitantes de barrios tradicionales, comunidades pesqueras o zonas periurbanas quedan excluidos de esos beneficios y experimentan un acceso limitado a los servicios básicos, a la movilidad y a los espacios públicos. Esta desigualdad territorial evidencia una forma de fragmentación urbana estructural, donde los derechos de unos se ejercen sobre la restricción de los derechos de otros.

Desde la perspectiva morfológica, las urbanizaciones privadas costeras de Manta y Montecristi consolidan patrones de segregación espacial: muros perimetrales, accesos restringidos, infraestructura independiente y poca conexión con el tejido urbano existente. Esta configuración refuerza la idea de una ciudad fragmentada, en la que coexisten espacios de alta plusvalía y zonas populares con limitaciones en servicios e infraestructura. En términos de (Lefebvre, H., 1974), esto representa la producción desigual del espacio urbano, donde el capital define la morfología y la funcionalidad de la ciudad, desplazando a las comunidades locales hacia áreas periféricas o de menor valor.

Así mismo, el derecho a la ciudad plantea la necesidad de que los habitantes puedan participar activamente en las decisiones sobre el territorio. En el caso de Manta, Montecristi y Jaramijó, los procesos de planificación urbana y aprobación de proyectos privados frecuentemente se realizan sin una participación efectiva de la ciudadanía, lo que reduce la capacidad colectiva de incidir en la configuración del espacio urbano. En consecuencia, la producción del territorio responde más a intereses privados que a necesidades sociales, reproduciendo desigualdades y exclusión espacial.

3.3. Marco conceptual.

A lo largo del trabajo, los conceptos incluidos en este apartado, morfología urbana, fragmentación urbana, plusvalía a la costa, planificación y ordenamiento serán entendidos de forma interdependiente. Es decir, no como categorías aisladas, sino como componentes de un mismo proceso territorial; la construcción social del espacio urbano en un contexto costero que experimenta transformaciones aceleradas. En este aspecto, el marco conceptual no solo cumple la función de definir, sino también la de orientar el análisis empírico, proporcionando los instrumentos teóricos para interpretar las evidencias morfológicas y espaciales observadas en el territorio.

3.3.1. Morfología urbana.

La morfología urbana se entiende como el estudio sistemático de la forma de los asentamientos humanos su tejido físico, su estructura espacial y los procesos de cambio que los generan (Sadeghi, G., & Li, B., 2019) En palabras simples, se focaliza en la configuración del espacio construido: calles, manzanas , parcelas, edificaciones, y los vacíos urbanos, así como las relaciones entre estos elementos. (Oliveira, Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities., 2016)

Esta permite comprender cómo la forma de la ciudad refleja y condiciona las relaciones sociales, así como los procesos de crecimiento, transformación y segregación que ocurren en su interior. En este sentido, (Sadeghi, 2019) sostienen que la morfología urbana ofrece un marco analítico que integra las dimensiones físicas y sociales del espacio urbano, permitiendo interpretar las estructuras espaciales como productos históricos y dinámicos. De igual modo, Boeing (2020) destaca que el estudio de la morfología urbana busca describir las configuraciones espaciales de los asentamientos humanos y entender los procesos que las originan, considerando que la ciudad no es una entidad estática, sino un organismo vivo en constante evolución.

Para la presente investigación, la morfología urbana se concibe como la expresión física de la ciudad, resultado de la organización de la red vial, las manzanas, los lotes, las edificaciones y los espacios abiertos. Estos componentes permiten comprender cómo los procesos de ocupación y producción del suelo han configurado el territorio a lo largo del tiempo. A partir de esta perspectiva, el análisis se centra en las urbanizaciones privadas ubicadas en el perfil costero de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, con el propósito de comparar su estructura física e identificar patrones morfológicos, diferencias territoriales y los procesos de fragmentación que se generan en su relación con el tejido urbano circundante.

El estudio morfológico no se limita a describir formas, sino que permite interpretar los procesos sociales y económicos que las generan. En este sentido, Scheer y Meneguetti (2022) afirman que la morfología urbana ofrece una base epistemológica para comprender las transformaciones territoriales, facilitando la formulación de estrategias de planificación y diseño urbano más contextualizadas.

Para operacionalizar el concepto, es necesario considerar una serie de elementos constitutivos del espacio urbano:

- La red vial, encargada de organizar la movilidad y estructurar el territorio urbano, puede presentar configuraciones regulares, como la cuadrícula, o trazados irregulares de carácter orgánico, según las condiciones de desarrollo de la ciudad.
- Las manzanas, cuya forma, dimensiones y proporciones influyen directamente en la configuración del tejido urbano y en la escala espacial de cada sector.
- Los lotes, considerados la unidad básica de propiedad del suelo, establecen la relación entre el espacio público y el espacio privado, además de condicionar la ocupación y el aprovechamiento del terreno.
- Las edificaciones, definidas por aspectos como su tipología, altura, densidad y forma de implantación, constituyen elementos fundamentales en la conformación del paisaje urbano.
- Los espacios públicos y los vacíos urbanos, que favorecen la interacción social, la conectividad y la continuidad del tejido urbano, desempeñando un papel importante en la calidad y funcionalidad de la ciudad.

A partir de estos elementos, pueden derivarse variables morfológicas de análisis tales como la densidad, la conectividad, la regularidad del patrón urbano, la escala y jerarquía de los espacios, y la relación del tejido urbano con su entorno (Oliveira & Wurm, 2017). Estas

variables constituyen una base para evaluar la estructura espacial desde una perspectiva comparativa, permitiendo identificar las diferencias existentes entre los casos de estudio y comprender cómo se manifiestan los procesos de fragmentación territorial y desarrollo desigual en cada uno de ellos.

En el perfil costero de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, el análisis morfológico adquiere especial importancia porque permite interpretar las formas de crecimiento urbano asociadas al desarrollo de urbanizaciones privadas. En la mayoría de los casos, estos conjuntos residenciales presentan trazados internos cerrados, accesos controlados y una limitada articulación con la estructura urbana circundante, condiciones que favorecen la aparición de discontinuidades espaciales y reducen la continuidad del tejido urbano. Desde esta perspectiva, el estudio de la morfología urbana permite comprender cómo las dinámicas del mercado inmobiliario y la valorización del suelo costero inciden en la configuración física del territorio, dando lugar a patrones de urbanización cada vez más diferenciados y segmentados.

El estudio de la forma urbana permite, además, vincular lo físico con lo social. La disposición del espacio, las jerarquías viales o la organización interna de las urbanizaciones privadas no son decisiones neutras, sino expresiones materiales de la distribución del poder, la riqueza y las oportunidades. Según Sadeghi y Li (2019), las morfologías cerradas y de baja conectividad tienden a reproducir dinámicas de exclusión espacial, mientras que las tramas abiertas y diversificadas favorecen la integración social y funcional. Desde esta perspectiva, el análisis morfológico es también una herramienta crítica para reflexionar sobre el derecho a la ciudad y la equidad territorial.

A partir de lo expuesto, la morfología urbana constituye una herramienta de análisis que facilita la interpretación de la relación existente entre la forma física de la ciudad, las funciones que desarrolla y los procesos que han dado origen a su configuración. Su aplicación en el estudio de las urbanizaciones privadas del perfil costero de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó permitirá comparar sus características espaciales e identificar cómo el diseño urbano, la estructura vial y los niveles de conectividad reflejan distintas formas de ocupación del territorio. De esta manera, el análisis morfológico trasciende la descripción de los elementos físicos de la ciudad y aporta una comprensión más amplia sobre los procesos de producción, transformación y apropiación del espacio, aspectos que influyen directamente en las dinámicas de desarrollo desigual presentes en la costa manabita.

3.3.2. Fragmentación urbana.

La fragmentación urbana es uno de los fenómenos más representativos de las transformaciones contemporáneas de las ciudades, particularmente en América Latina, donde los procesos de crecimiento desigual, expansión periférica y privatización del suelo han configurado territorios urbanos cada vez más discontinuos, segregados y desarticulados. El término hace referencia tanto a un proceso como a un resultado: un proceso mediante el cual el espacio urbano se divide progresivamente en unidades o fragmentos relativamente autónomos, y un resultado que se expresa en la pérdida de cohesión e integración territorial.

Desde una perspectiva teórica, la fragmentación urbana se entiende como la ruptura de la estructura espacial, funcional y social de la ciudad, que deja de comportarse como un sistema articulado y pasa a conformarse como un mosaico de espacios con diferentes grados de accesibilidad, servicios, densidad y estatus socioeconómico (Landman, 2011) Estos fragmentos pueden ser barrios cerrados, urbanizaciones privadas, zonas industriales, áreas informales o conjuntos de vivienda pública que, aunque coexisten en el mismo territorio, mantienen escasa relación entre sí, generando discontinuidades tanto físicas como sociales.

En palabras de Cusinato (2014), la fragmentación urbana representa la ruptura final de un proceso de exclusión socioespacial progresiva dentro del tejido urbano, a través del cual el espacio se divide en partes bajo diferentes lógicas e instituciones de control. Esto significa que la ciudad contemporánea tiende a organizarse en múltiples micro territorios regulados por distintos actores (públicos, privados o comunitarios), cada uno con sus propias normas de acceso, infraestructuras y grados de visibilidad o exclusión.

La fragmentación urbana se refleja en la discontinuidad del tejido urbano, con calles interrumpidas, barreras físicas y escasos espacios públicos, generando “islas urbanas” poco integradas (Mela, 2014). Esto produce desigualdad espacial, ya que urbanizaciones privadas costeras concentran inversión y servicios, mientras zonas cercanas carecen de ellos. Además, múltiples actores gestionan el territorio de forma descoordinada, contribuyendo a una gobernanza urbana dispersa.

En el contexto del perfil costero Manta, Montecristi y Jaramijó, la fragmentación urbana se presenta como un fenómeno de creciente relevancia. La expansión de urbanizaciones privadas de carácter costero ha introducido nuevas dinámicas espaciales, donde el acceso restringido, la apropiación del paisaje natural y la desconexión del tejido urbano tradicional consolidan formas de segregación morfológica y socioespacial.

3.3.3. Planificación y ordenamiento.

La planificación urbana es un proceso multidimensional que busca organizar el crecimiento y desarrollo de las ciudades de manera ordenada, eficiente y sostenible, considerando tanto las necesidades actuales como las futuras de la población. Implica la definición de estrategias, políticas y programas orientados a la distribución del suelo, la infraestructura, los servicios y los espacios públicos, de manera que se promueva la cohesión social, la accesibilidad, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de los habitantes (Pacione, 2013; Healey, 2006).

El ordenamiento urbano, como herramienta dentro de la planificación, se refiere a la regulación formal del uso del suelo y la estructura urbana a través de normas, instrumentos legales y planes estratégicos que buscan evitar la expansión desordenada de la ciudad, prevenir la ocupación indebida de áreas ambientalmente sensibles, y promover un desarrollo urbano equilibrado. Esta función normativa es clave para garantizar la integración del espacio urbano y la equidad en el acceso a recursos y servicios. (Campbell, S., & Fainstein, S., 2012).

La planificación y el ordenamiento urbano constituyen elementos fundamentales en esta investigación, ya que permiten comprender cómo las decisiones sobre el uso del suelo, la gestión del territorio y la distribución de infraestructuras han influido en la configuración del espacio urbano y en la aparición de procesos de desarrollo desigual y fragmentación. En el contexto del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, la planificación urbana adquiere relevancia al evidenciar cómo la expansión de urbanizaciones privadas, muchas veces desvinculadas de una visión integral del territorio, ha generado una ciudad cada vez más segmentada, con contrastes marcados entre espacios consolidados, zonas informales y áreas exclusivas de acceso restringido.

El análisis identifica las limitaciones y vacíos en la aplicación de políticas urbanas, así como los efectos de la falta de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y los actores privados en la gestión del territorio. De esta manera, estos conceptos se emplearán como marco interpretativo para examinar cómo las decisiones urbanísticas han contribuido a la desigualdad espacial y a la fragmentación morfológica del litoral.

3.3.4. Plusvalía de la costa.

La plusvalía es el incremento del valor de la tierra o de la propiedad ligado a factores exógenos como inversiones públicas, cambios normativos, mejoras en infraestructura o valorización por amenidades y que no deriva directamente del esfuerzo productivo del

propietario (Alonso, 1964). Cuando este fenómeno se produce en zonas costeras hablamos de plusvalía de la costa el aumento del valor del suelo y de los inmuebles en la franja costera como resultado de la combinación de ventajas naturales (playas, clima, vistas), procesos de demanda por la localización, inversiones en infraestructura turística o urbana, y dinámicas del mercado inmobiliario orientadas a la valorización del frente costero.

En el caso de la provincia de Manabí, especialmente en los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, la plusvalía se manifiesta como resultado del auge turístico, las inversiones privadas en vivienda y la infraestructura complementaria destinada a atraer capital inmobiliario. Este proceso no solo incrementa el valor del suelo, sino que transforma profundamente la morfología urbana costera, impulsando la proliferación de urbanizaciones privadas de alto estándar que se instalan en las áreas con mayor potencial paisajístico y accesibilidad al mar. Según la Secretaría Nacional de Planificación (SENPLADES, 2020) los proyectos residenciales en zonas costeras de Manta presentan incrementos de valor del suelo hasta de un 200 % en menos de una década, reflejando una clara dinámica de especulación y concentración de capital en el borde marítimo.

La plusvalía de la costa, sin embargo, no es un proceso neutral ni equitativo. Siguiendo a David Harvey (2008), el espacio urbano actúa como un medio de acumulación de capital, en el cual los beneficios derivados de la valorización del suelo son apropiados por actores privados, mientras que las externalidades negativas como la exclusión territorial o la pérdida de acceso al espacio público costero recaen sobre los sectores populares. En este sentido, la plusvalía se convierte en una manifestación concreta del desarrollo urbano desigual, al beneficiar a grupos sociales con capacidad de inversión, mientras expulsa o margina a la población de menores recursos hacia zonas periféricas o de menor valor.

En el contexto de Manta, Montecristi y Jaramijó, la plusvalía costera actúa como motor de expansión urbana selectiva, impulsando el desarrollo de proyectos que responden más a intereses privados que a una planificación integral. El borde costero se convierte en un espacio privilegiado donde la rentabilidad del suelo guía la producción del espacio urbano, desplazando a actividades tradicionales como la pesca o el comercio local. De acuerdo con la CEPAL (2022), la concentración de inversiones en sectores costeros de alta plusvalía genera brechas territoriales que repercuten en la cohesión social y en el acceso equitativo a los beneficios del desarrollo urbano.

El análisis de la valorización del suelo y de su relación con la localización de las urbanizaciones privadas permite comprender cómo el capital inmobiliario influye en la producción de espacios urbanos cada vez más exclusivos y fragmentados. Desde esta perspectiva, la plusvalía trasciende su dimensión económica y se manifiesta como un proceso socioespacial que modifica tanto la configuración física como el significado del territorio. En la costa manabita, estas dinámicas han favorecido la consolidación de procesos de segregación residencial y una creciente privatización del paisaje marítimo, transformando la forma en que la población accede y se relaciona con estos espacios.

3.4. Marco normativo.

La presente base legal reúne el conjunto de leyes, políticas y regulaciones que orientan el desarrollo urbano en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, particularmente en lo referente al crecimiento residencial privado sobre el perfil costero. Este apartado permite fundamentar jurídicamente el análisis de la fragmentación urbana y las dinámicas de desigualdad territorial derivadas de la proliferación de urbanizaciones privadas. Para ello, se consideran normativas nacionales de ordenamiento territorial, planificación urbana y uso del suelo, así como ordenanzas municipales y lineamientos de desarrollo local.

3.4.1. La Constitución de la República del Ecuador (2008).

Como punto de partida, el Artículo 3, numeral 5, de la Constitución de la República del Ecuador establece como uno de los deberes primordiales del Estado promover un desarrollo equilibrado y equitativo en todo el territorio nacional (CRE, 2008). Este principio constituye un referente para analizar las dinámicas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, donde la concentración de urbanizaciones privadas en sectores de alta valorización inmobiliaria puede favorecer escenarios de desigualdad territorial al limitar el acceso equitativo a infraestructura, equipamientos y redes de conectividad urbana.

Por otra parte, el Artículo 30 reconoce el derecho de toda persona a un hábitat seguro y a una vivienda digna (CRE, 2008). Este derecho supone la existencia de asentamientos que promuevan la integración social, el acceso a espacios públicos y una adecuada articulación con la estructura urbana. Sin embargo, la consolidación de urbanizaciones cerradas en el borde costero ha dado lugar a espacios con accesos restringidos y baja permeabilidad urbana, condiciones que pueden fortalecer procesos de segregación socioespacial.

De igual manera, el Artículo 31 señala que el desarrollo de los asentamientos humanos debe garantizar condiciones adecuadas de habitabilidad y mantener una relación armónica con

el entorno urbano y ambiental (CRE, 2008). Desde esta perspectiva, los proyectos residenciales que incorporan barreras físicas o funcionales pueden afectar la continuidad del tejido urbano y reducir la integración entre los distintos sectores de la ciudad.

En materia de planificación territorial, los artículos 238 y 241 atribuyen a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la competencia para planificar el desarrollo local y gestionar el uso del suelo dentro de sus respectivas jurisdicciones (CRE, 2008). En consecuencia, la expansión de urbanizaciones privadas en el perfil costero responde también a decisiones de planificación y gestión pública, las cuales inciden directamente en el modelo de ocupación del territorio y en la forma en que se distribuyen los beneficios y las oportunidades urbanas.

A demás, el Artículo 95 garantiza el derecho de la ciudadanía a participar en los procesos de toma de decisiones de interés público (CRE, 2008). No obstante, la planificación de proyectos inmobiliarios de gran escala suele desarrollarse con niveles limitados de participación social, situación que puede generar diferencias entre los objetivos de la planificación institucional y las necesidades de las comunidades que habitan el territorio.

Concluyendo con los artículos 14 y 275 establecen principios orientados a la protección del ambiente y al impulso de un modelo de desarrollo sostenible basado en el uso responsable del territorio (CRE, 2008). En este sentido, la ocupación intensiva del borde costero con fines residenciales privados plantea desafíos para la conservación de ecosistemas frágiles y para la preservación de espacios de uso colectivo, aspectos que deben ser considerados dentro de las estrategias de planificación territorial.

3.4.2. La Nueva Agenda Urbana (NAU, 2016) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS, 2015).

La NAU, adoptada en la Conferencia Hábitat III en Quito en el año 2016, constituye un instrumento internacional que orienta las políticas urbanas hacia el desarrollo sostenible, la inclusión socioespacial y la gestión integrada del territorio. La NAU plantea la necesidad de promover ciudades que garanticen equidad territorial, acceso democrático al espacio urbano y fortalecimiento de la planificación integral del suelo. En este sentido, la agenda destaca la importancia de evitar procesos de expansión urbana no planificada que generen fragmentación y segregación, enfatizando que “las ciudades deben asegurar el acceso equitativo a los bienes y beneficios urbanos”. (ONU-Habítat., 2016).

Este lineamiento es directamente relevante para el análisis del desarrollo desigual del perfil costero en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, donde el crecimiento de

urbanizaciones privadas tiende a concentrarse en sectores de mayor valor paisajístico y estratégico, reproduciendo desigualdades espaciales en el acceso a servicios, espacios públicos y oportunidades urbanas. La NAU sostiene la necesidad de promover tejidos urbanos compactos, conectados y socialmente integrados, evitando que los modelos de urbanización cerrada limiten la continuidad territorial. (ONU-Habitat., 2016).

Por su parte, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados por las Naciones Unidas en 2015, refuerzan estos principios dentro de la Agenda 2030. De manera particular, el ODS 11: “Ciudades y comunidades sostenibles”, establece como meta “lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles” (Naciones Unidas, 2015, ODS 11) (Naciones Unidas, 2015). Este objetivo implica promover políticas que garanticen acceso equitativo al suelo urbano, infraestructura adecuada y movilidad integrada, así como el fortalecimiento de procesos participativos en la planificación.

La proliferación de urbanizaciones privadas en áreas costeras de alto valor, si no se articula con políticas de integración urbana, puede contravenir este objetivo al reproducir segmentaciones territoriales y limitar el acceso a áreas de valor ambiental y recreativo. El ODS 10, referente a la reducción de desigualdades, también resulta pertinente, al señalar la necesidad de “garantizar la igualdad de oportunidades y reducir desigualdades territoriales” (Naciones Unidas, 2015, ODS 10).

Además, la interacción entre la NAU y los ODS plantea una orientación hacia modelos de planificación territorial inclusiva, donde la toma de decisiones urbanas debe considerar no solo la rentabilidad económica del suelo, sino también la cohesión social, la justicia espacial y la sostenibilidad ambiental del territorio costero. Esto implica repensar el rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados GAD en la regulación del uso del suelo y la gestión de proyectos residenciales privados, reforzando el compromiso con ciudades que favorezcan la integración y el acceso equitativo al territorio urbano.

3.4.3. Plan nacional de desarrollo 2025- 2029.

Este constituye el instrumento rector de la planificación estratégica del Estado ecuatoriano, orientando las políticas, programas y proyectos públicos hacia objetivos de desarrollo sostenible, equidad social y fortalecimiento territorial. En relación con el análisis de la expansión de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, este plan incorpora lineamientos que buscan garantizar una distribución equilibrada de

oportunidades y recursos en el territorio, promoviendo la cohesión social y la integración urbana.

El plan destaca la necesidad de avanzar hacia ciudades más accesibles, resilientes e inclusivas, estableciendo como prioridad la reducción de desigualdades territoriales y la promoción de un desarrollo urbano con criterios de sostenibilidad ambiental y justicia espacial. En este sentido, uno de los lineamientos estratégicos señala la importancia de “fortalecer la planificación y gestión integrada del territorio, priorizando la sostenibilidad, el uso responsable del suelo y la accesibilidad equitativa a los servicios urbanos” (Secretaría Nacional de Planificación, 2025, p. 42). Este mandato es fundamental para comprender los efectos diferenciados de la urbanización privada en zonas costeras, donde el acceso al espacio urbano puede volverse restringido o selectivo.

En el contexto del análisis del desarrollo desigual y la fragmentación urbana en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, este documento adquiere especial relevancia al reconocer la necesidad de reducir brechas territoriales y promover ciudades inclusivas. (Secretaría Nacional de Planificación, 2025).

El plan se estructura en cinco ejes estratégicos, que establecen la visión del desarrollo nacional:

1. Desarrollo social y bienestar humano
2. Economía productiva, inclusiva y sostenible
3. Seguridad integral y convivencia social
4. Sostenibilidad ambiental y gestión del territorio
5. Institucionalidad democrática y gobernanza efectiva

Así mismo, el Eje 1: Desarrollo social y bienestar humano establece que el acceso al hábitat y a la ciudad debe garantizar condiciones de equidad social y territorial, lo cual se vincula directamente con el derecho a un entorno urbano inclusivo, donde la vivienda no solo sea digna, sino también integrada al tejido urbano. (Secretaría Nacional de Planificación, 2025, p. 18).

Por otro lado, el Eje 2: Economía productiva, inclusiva y sostenible refiere la importancia de articular la actividad inmobiliaria con el bienestar colectivo, de manera que el

desarrollo urbano no responda únicamente a la lógica de rentabilidad del suelo, sino a la construcción de territorios socialmente integrados y ambientalmente responsables.

De estos, el Eje 4: Sostenibilidad ambiental y gestión del territorio es el más directamente relacionado con el fenómeno de la fragmentación urbana del litoral costero, pues plantea la necesidad de “fortalecer la planificación y gestión integrada del territorio, priorizando el uso responsable del suelo, la protección de ecosistemas y la accesibilidad equitativa a los bienes urbanos” (Secretaría Nacional de Planificación, 2025, p. 55). Este eje subraya que el ordenamiento territorial debe promover ciudades conectadas, compactas y cohesionadas, evitando patrones de expansión urbana dispersa.

En este sentido, la proliferación de urbanizaciones privadas en el perfil costero puede interpretarse como un proceso que, si no es regulado mediante una planificación territorial sólida y participativa, tiende a profundizar desigualdades y a promover configuraciones urbanas fragmentadas, donde el acceso al territorio se vuelve selectivo y segmentado.

3.4.4. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS, 2016).

El proceso de urbanización en Ecuador se encuentra regulado por LOOTUGS, la cual establece los principios y normas que orientan la planificación del territorio, el desarrollo urbano y la gestión del suelo. Esta ley es fundamental para comprender las dinámicas de expansión de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, ya que define cómo deben organizarse los asentamientos humanos, el acceso al suelo, la distribución de equipamientos y la regulación del crecimiento urbano.

La LOOTUGS promueve el uso equilibrado y sostenible del territorio, priorizando la función social y ambiental del suelo sobre intereses especulativos. En su Art. 4, la ley señala que “el territorio debe planificarse para garantizar el bienestar común, el equilibrio territorial y la gestión responsable del suelo” (Asamblea Nacional, 2016). Este enfoque se contrapone al crecimiento fragmentado característico de muchas urbanizaciones privadas, donde se desarrollan enclaves cerrados con servicios internos, generando segmentación espacial y desigualdad en el acceso a bienes urbanos colectivos.

Por lo tanto, la ley dispone que los gobiernos autónomos descentralizados GAD deben formular y actualizar sus Planes de Ordenamiento Territorial PDOT considerando criterios de integración urbana, conectividad y acceso equitativo a infraestructura y espacio público (Art. 31). Esto es especialmente relevante para el caso de Manta, Montecristi y Jaramijó, donde la

expansión inmobiliaria costera ha producido procesos de fragmentación morfológica, creando zonas privilegiadas frente al mar mientras sectores interiores carecen de servicios urbanos de calidad.

3.4.5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010).

Este código define las competencias y responsabilidades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), entre ellos los gobiernos municipales, los cuales desempeñan un papel central en la planificación y gestión del desarrollo urbano.

En el Art. 54, el COOTAD establece que los GAD municipales tienen la competencia exclusiva de “planificar, regular y controlar el uso, ocupación y control del suelo en el cantón” (Asamblea Nacional, 2010). Esto significa que la forma en que el territorio urbano se expande se densifica o se fragmenta depende en gran parte de las decisiones y estrategias de planificación implementadas por los municipios.

En el caso de Manta, Montecristi y Jaramijó, esta competencia es especialmente relevante debido al crecimiento acelerado de urbanizaciones privadas en la franja costera. La concentración de proyectos inmobiliarios en zonas estratégicas, muchas veces orientados al mercado residencial de clase media y alta y vinculados a la valorización paisajística, ha contribuido a procesos de fragmentación urbana, donde el tejido construido se desarrolla en piezas aisladas, sin integración adecuada al resto de la ciudad.

Por otra parte, el Art. 55 del COOTAD establece que el GAD municipal debe “garantizar la provisión equitativa de servicios públicos y la generación de espacios públicos de calidad para la comunidad” (Asamblea Nacional, 2010). Sin embargo, en los territorios estudiados, la expansión de urbanizaciones cerradas ha mostrado una tendencia a construir equipamientos internos de uso exclusivo, lo que refuerza dinámicas de exclusión y reduce la accesibilidad a bienes urbanos colectivos.

Por lo tanto, el COOTAD no solo define la estructura administrativa, sino también el deber de los municipios de orientar el desarrollo urbano hacia modelos inclusivos, integrados y equitativos. Cuando la planificación municipal no logra acompañar o regular adecuadamente el crecimiento privado, se generan ciudades fragmentadas, donde el acceso a servicios, infraestructuras y espacio público se distribuye de manera desigual.

3.4.6. Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Manta, Montecristi y Jaramijó.

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) es el principal instrumento mediante el cual los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) planifican el desarrollo integral de sus territorios. A través de estos planes, cada cantón define la organización del espacio urbano y rural, las áreas de expansión, los lineamientos de uso del suelo, la distribución de equipamientos, y las estrategias para garantizar el acceso equitativo a servicios públicos. En consecuencia, los PDOT permiten comprender cómo se estructura la ciudad y cuál es la visión de crecimiento que orienta su transformación.

En el caso de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, la revisión de sus PDOT es fundamental para analizar la expansión de urbanizaciones privadas en el perfil costero y los efectos que este fenómeno genera sobre la morfología urbana y la distribución desigual del territorio. Si bien los tres municipios reconocen la necesidad de fortalecer una ciudad integrada y conectada, la dinámica inmobiliaria costera ha avanzado con mayor rapidez que los procesos de planificación, lo que ha contribuido a la fragmentación del tejido urbano, especialmente en zonas de alto valor paisajístico donde se consolida vivienda cerrada y exclusiva.

El PDOT del cantón Manta define la ciudad como un centro regional de comercio, turismo y servicios portuarios. Sin embargo, el documento reconoce que el crecimiento urbano reciente se ha dado de manera dispersa y hacia la franja costera, especialmente en zonas como Barbasquillo, San Mateo y Santa Marianita (GAD Manta, 2015). En estas áreas, la implantación de urbanizaciones privadas cerradas ha generado una revalorización del suelo, provocando contrastes marcados en el acceso a servicios urbanos entre las zonas costeras y los barrios periféricos. El PDOT plantea la necesidad de consolidar una ciudad compacta e integrada, evitando la creación de enclaves residenciales desconectados de la estructura urbana general.

El PDOT del cantón Montecristi destaca su rol como territorio articulador entre zonas rurales y el área metropolitana de Manta. No obstante, el plan reconoce la proliferación de urbanizaciones privadas aisladas en sectores cercanos a la vía costanera y en suelo aún no consolidado (GAD Montecristi, 2016). Estas urbanizaciones tienden a formar “islas urbanas”, es decir, desarrollos cerrados sin conexión eficiente con equipamientos públicos, transporte ni servicios básicos, lo que contribuye a la fragmentación morfológica del territorio.

El PDOT de Jaramijó señala un crecimiento urbano influenciado por la proximidad a Manta y por la valorización de la costa como espacio residencial (GAD Jaramijó, 2017). En el cantón se han implantado urbanizaciones privadas de baja densidad que, aunque dinamizan el mercado habitacional, tienden a desarrollar equipamientos internos de uso exclusivo, reduciendo el acceso comunitario a servicios y espacio público. Esto refuerza un modelo urbano fragmentado y segregado, donde los beneficios urbanos se concentran en sectores privados.

3.5. Modelo de repertorio.

3.5.1. Repertorio nacional. Jama. Ecuador.

Figura 2

Jama Campay, Manabí Ecuador.



Jama Campay es un desarrollo costero ubicado en el cantón Jama, en la provincia de Manabí, que ha cobrado relevancia en los estudios urbanos contemporáneos debido a su relación con el turismo inmobiliario, la inversión privada y la transformación del territorio costero. Este proyecto refleja dinámicas similares a las descritas por Sassen (2014), donde la globalización impulsa la creación de enclaves exclusivos orientados a mercados específicos, generando fragmentación territorial.

El proyecto se configura como una urbanización privada frente al mar que integra residencias, villas, hotel boutique y servicios turísticos, consolidándose como un modelo de desarrollo basado en el turismo residencial. Según información del propio proyecto, Jama Campay contempla la construcción de aproximadamente 250 unidades habitacionales en un entorno de baja densidad, con acceso directo a la playa y equipamientos exclusivos (Jama

Campay, s.f.; Jama Campay, 2024). Este tipo de configuración responde a una lógica de urbanización cerrada, donde el espacio se organiza en función del confort, la seguridad y la experiencia del usuario.

Al igual que en otros destinos turísticos internacionales, el litoral en Jama Campay presenta una tendencia hacia la privatización del borde costero. La presencia de urbanizaciones privadas con acceso controlado, club house, piscinas y servicios exclusivos limita la continuidad del espacio público y refuerza procesos de segmentación espacial (Plusvalía, 2024). Esta situación puede relacionarse con lo planteado por Florida (2005), quien señala que las ciudades orientadas al turismo tienden a priorizar la inversión privada sobre la integración urbana.

A demás, Jama Campay se inserta dentro de una estrategia regional más amplia en el norte de Manabí, donde el turismo ha sido promovido como eje de desarrollo económico. Iniciativas como la comunidad MANPANOR buscan articular el crecimiento territorial mediante la participación del sector público y privado, consolidando al turismo como motor de transformación social y productiva (Revista CLAVE, 2024). Sin embargo, este modelo también puede generar contrastes entre áreas altamente desarrolladas y comunidades locales con menores niveles de infraestructura.

La fragmentación urbana no se limita únicamente a la configuración física del territorio, expresada mediante urbanizaciones cerradas y desarrollos de baja densidad. Sus efectos también se reflejan en las dimensiones social y económica, donde las diferencias en el acceso a servicios, la calidad de la vivienda y las oportunidades de desarrollo evidencian una creciente desigualdad territorial entre los habitantes de estos conjuntos residenciales y la población del entorno. Este caso adquiere especial relevancia para el estudio del urbanismo en Ecuador, ya que permite analizar cómo la presión turística, la inversión inmobiliaria y la valorización del suelo costero inciden en la conformación de espacios urbanos fragmentados. Aunque estas dinámicas se desarrollan en una escala diferente, presentan características comparables con los procesos observados en ciudades como Miami, donde el crecimiento inmobiliario ha contribuido a reforzar la segregación y la diferenciación socioespacial.

3.5.2. Repertorio internacional. Miami, Estados Unidos.

Figura 3
Miami, EE.UU



Miami es una de las ciudades costeras más estudiadas a nivel global debido a su relación entre mercado inmobiliario, turismo, desigualdad urbana y vulnerabilidad climática. En esta ciudad, la concentración de riqueza y la privatización del espacio costero producen un escenario de fragmentación territorial similar al planteado por Sassen (2014), quien explica que las economías globalizadas tienden a generar enclaves exclusivos desconectados del resto de la ciudad.

La estructura de Miami se articula entre islas, penínsulas y zonas continentales donde el capital inmobiliario ha impulsado proyectos de gran escala. Sectores como Brickell, Miami Beach, Fisher Island o Key Biscayne representan enclaves residenciales orientados al lujo con altos niveles de infraestructura, seguridad y accesibilidad. Según Davis (2022), estos espacios funcionan como “ciudades dentro de la ciudad”, consolidando una segregación espacial basada en el poder adquisitivo y en el acceso privilegiado al borde marítimo.

El litoral de Miami está marcado por una fuerte mercantilización del espacio costero, en donde la accesibilidad pública es limitada debido a la presencia de condominios, marinas y hoteles que fragmentan la continuidad del espacio urbano. Esta segmentación coincide con la idea de Florida (2005) acerca de cómo las ciudades orientadas al turismo y la economía creativa priorizan inversión privada sobre cohesión urbana.

La fragmentación de Miami no solo es física por su geografía insular y la presencia de autopistas que funcionan como barreras, sino también social. Las diferencias en ingresos,

estándares de infraestructura, calidad ambiental y acceso a servicios generan un mosaico urbano desigual, reforzado por políticas públicas que históricamente privilegiaron el crecimiento económico sobre la equidad territorial (Davis, 2022).

Este caso es relevante para estudios comparativos con ciudades costeras de Ecuador porque muestra cómo la presión turística, la especulación inmobiliaria y la vulnerabilidad ambiental pueden converger para crear patrones de fragmentación similares, aun cuando la escala urbana sea distinta.

3.5.3. Cuadro comparativo.

Tabla 1

Cuadro comparativo entre modelos de repertorio: Jama (Ecuador) y Miami (Estados Unidos).

Criterio	Modelo Nacional (Jama, Ecuador)	Modelo Internacional (Miami, EE. UU.)
Enfoque territorial	Ciudad pequeña de la costa ecuatoriana con dinámica rural-urbana.	Metrópoli consolidada con fuerte expansión suburbana.
Patrones de crecimiento	Crecimiento disperso, baja infraestructura y planificación limitada.	Expansión metropolitana, su urbanización y procesos de renovación urbana.
Fragmentación urbana	Alta fragmentación: asentamientos informales y contrastes funcionales.	Segregación residencial marcada y zonificación rígida.
Factores económicos	Economía basada en pesca, agricultura y turismo emergente.	Economía global diversificada en finanzas, turismo y servicios.
Gobernanza	Gobiernos locales con capacidad institucional limitada.	Institucionalidad compleja con políticas metropolitanas fuertes.

Nota. La tabla compara dimensiones clave del desarrollo desigual y la fragmentación urbana entre una localidad costera ecuatoriana (Jama) y una ciudad metropolitana internacional (Miami).

4. Capítulo II. Diseño Metodológico.

La investigación adopta el enfoque de estudio de caso, dado que se centra en el análisis detallado y contextualizado de urbanizaciones privadas localizadas en el perfil costero de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó. Este enfoque permite comprender el fenómeno del desarrollo desigual y la fragmentación urbana dentro de su realidad territorial, observando cómo las configuraciones morfológicas, las formas de ocupación del suelo y las condiciones de accesibilidad influyen en la estructura espacial costera. El análisis de caso resulta pertinente porque posibilita examinar el fenómeno urbano en profundidad, considerando sus particularidades, la relación entre los conjuntos cerrados y su entorno, y las dinámicas socioespaciales que emergen de su implantación.

La investigación es de carácter descriptivo y exploratorio, ya que describe la morfología de las urbanizaciones privadas y explora su incidencia en la fragmentación urbana del borde costero. Además, adquiere un componente explicativo en la medida en que busca establecer relaciones entre las características físicas de los conjuntos cerrados y los procesos de desarrollo desigual entre cantones y sectores urbanos.

La unidad de análisis está constituida por cada urbanización privada seleccionada a lo largo del perfil costero, mientras que, la población corresponde a todas las urbanizaciones cerradas existentes en la franja litoral de los tres cantones. La muestra se define mediante un muestreo intencional, considerando criterios como localización en el borde costero, presencia de cerramientos y accesos controlados, representatividad del fenómeno y magnitud morfológica.

Para el análisis se emplean variables relacionadas con la morfología urbana, la fragmentación y el desarrollo desigual. Las variables morfológicas incluyen superficie ocupada, densidad residencial, parcelación interna y estructura vial. Las variables asociadas a la fragmentación urbana comprenden el aislamiento físico, la conectividad, la permeabilidad del entorno y la continuidad o ruptura de la trama urbana. Finalmente, las variables de desarrollo desigual consideran la infraestructura interna y externa, la calidad del espacio circundante y las relaciones socioespaciales entre los conjuntos cerrados y los barrios colindantes.

Tabla 2

Pasos para seguir la metodología.



4.1. Diagnóstico del área de estudio.

Consiste en identificar las urbanizaciones privadas ubicadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, definiendo criterios de inclusión tales como antigüedad, extensión, ubicación en relación con la costa y nivel de accesibilidad. Este paso garantiza que las unidades de análisis sean comparables y representativas del proceso de fragmentación urbana observado en la zona.

4.2. Recolección de información espacial y documental.

Implica obtener datos primarios mediante observaciones de campo, registro fotográfico, levantamientos morfológicos y mediciones espaciales con herramientas SIG. Paralelamente, se recopilan datos secundarios provenientes de PDOT, normativa urbana, cartografía oficial y estadísticas del INEC. Esta doble vía de información permite construir una base sólida para el análisis morfológico.

4.3. Análisis morfológico y estructural del tejido urbano.

En esta etapa se estudian la trama vial, el parcelario, los límites físicos, las tipologías residenciales y la conectividad interna y externa de cada urbanización privada. Se aplican métricas morfológicas como densidad, compacidad, permeabilidad y grado de fragmentación, permitiendo identificar patrones espaciales que evidencian desigualdad y segregación urbana.

4.4. Comparación territorial entre los tres cantones.

Aquí se contrastan los indicadores obtenidos en Manta, Montecristi y Jaramijó para identificar diferencias en la configuración formal, los niveles de segregación socioespacial y la intensidad de la fragmentación urbana. Este paso permite evidenciar asimetrías territoriales derivadas de las dinámicas de desarrollo desigual de la franja costera.

4.5. Interpretación crítica y elaboración de conclusiones integradoras.

Finalmente, se analizan los resultados en relación con la teoría urbana, la normativa y el contexto socioeconómico. A partir de ello se interpretan las implicaciones territoriales del crecimiento privado cerrado en la costa y se formulan criterios o lineamientos que contribuyan a mitigar la fragmentación y orientar un desarrollo urbano más equitativo.

4.6. Métodos.

Tabla 3

Tipos de investigación, objetivos y métodos aplicados al estudio.

Tipo de investigación	Objetivo	Métodos
Descriptiva	Caracterizar la morfología urbana de las urbanizaciones privadas del perfil costero y describir patrones espaciales, tipologías y formas de crecimiento.	• Análisis cartográfico; descripción de tramas, parcelarios y tipologías residenciales. • Levantamiento visual mediante recorridos urbanos.
Cualitativa	Comprender cómo las urbanizaciones privadas influyen en la percepción de fragmentación territorial y en la accesibilidad del espacio urbano.	• Entrevistas exploratorias a actores clave. • Encuestas estructuradas. • Observación directa; análisis interpretativo del discurso.
Cuantitativa	Medir la expansión urbana, distancias entre sectores cerrados y el tejido circundante.	• Cálculos de densidad. • Análisis espacial en SIG.
Exploratoria	Identificar patrones emergentes de fragmentación y desigualdad espacial.	• Exploración inicial de cartografías históricas.
Comparativa	Contrastar las diferencias morfológicas entre urbanizaciones privadas de Manta, Montecristi y Jaramijó.	• Comparación de indicadores morfológicos. • Análisis simultáneo de tipologías.

Nota. La información se construyó a partir de criterios metodológicos propios del estudio urbano, complementados con revisión documental, análisis espacial y técnicas cualitativas y cuantitativas.

4.7. Técnica e instrumentos.

Tabla 4

Técnicas e instrumentos aplicados al análisis morfológico y territorial del perfil costero Manta–Montecristi–Jaramijó.

Tipo de investigación	Técnicas	Instrumentos
Descriptiva	• Análisis morfológico. • Análisis cartográfico. • Observación directa. • Levantamiento fotográfico.	• Fotografías, • Fichas de observación. • Planos urbanos. • Imágenes satelitales. • Croquis y notas de campo.
Cualitativa	• Entrevistas exploratorias. • Análisis interpretativo del discurso. • Observación participante.	• Guía de entrevistas semiestructuradas. • Grabadora o smartphone. • Cuaderno de campo.
Cuantitativa	• Mediciones espaciales. • Cálculo de densidades. • Análisis espacial. • Aplicación de indicadores morfológicos.	• GIS (QGIS/ArcGIS), • Herramientas de medición digital. • Base cartográfica georreferenciada. • Hojas de cálculo.
Exploratoria	• Identificación preliminar de zonas residenciales.	• Fotografías aéreas. • Archivos municipales.
Comparativa	• Matriz comparativa; • Análisis estadístico simple. • Correlación entre variables morfológicas.	• Matriz de datos, software de análisis (Excel, SPSS opcional). • Tablas comparativas.

Nota. La tabla expone las técnicas utilizadas en cada tipo de investigación, así como los instrumentos empleados para la recopilación y el análisis de información documental, espacial y cualitativa en el estudio.

4.8. Selección de actores clave.

Para comprender el ordenamiento territorial en las ciudades analizadas, es importante reconocer a los actores clave que intervienen en estos procesos. Entre ellos se encuentran las instituciones responsables de la planificación urbana, así como los profesionales vinculados al diseño y construcción en el entorno costero, quienes influyen en la transformación y desarrollo del territorio.

Tabla 5

Actores claves para entrevistas de los GADS Manta, Montecristi, Jaramijó.

Actor	Nombre	Institución	Rol
GAD	Arq., Sara Delgado.	GAD Manta.	Jefa de planificación.
GAD	Arq. Eriko Bernal.	GAD Montecristi.	Planificación territorial.
GAD	Arq. Ricardo del Valle.	GAD Jaramijó.	Planificación territorial.
Gremial.	Arq. Jaime Meza.	CAE Manabí.	Gobernanza.
Arquitecto.	Arq. Abel Quimis.	Universidad laica Eloy Alfaro de Manabí.	Docente facultad de arquitectura.

Nota. La presente tabla identifica a los actores institucionales vinculados al proceso, detallando su pertenencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y su rol dentro de la gestión territorial.

4.9. Contenido de entrevista semiestructurada.

Funcionarios del GAD.

En esta presente tabla presenta las dimensiones de consulta dirigidas a los funcionarios de los GAD de Manta, Montecristi y Jaramijó. Este instrumento busca indagar en los criterios técnicos de planificación y en la aplicación de las facultades regulatorias que el Estado otorga a los municipios, permitiendo identificar si existe una alineación entre el crecimiento inmobiliario actual y los objetivos de equidad territorial planteados en los PDOT y PUGS.

Tabla 6

Secciones temáticas y preguntas para funcionarios de los GADS Manta, Montecristi y Jaramijó.

Temáticas	Preguntas
Crecimiento urbano y expansión inmobiliaria.	• ¿Cómo evalúa el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta? • ¿Considera que la expansión de urbanizaciones privadas fortalece o debilita la integración urbana?
Planificación y regulación territorial.	• ¿Qué criterios de planificación se aplican para autorizar nuevas urbanizaciones cerradas en estas zonas? • ¿Qué políticas existen para regular la fragmentación urbana asociada a proyectos inmobiliarios privados?

	• ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen sobre la morfología urbana de estos proyectos? • ¿Cómo se articulan estas urbanizaciones con los instrumentos de planificación (PDOT y PUGS)?
Estructura urbana y fragmentación del territorio.	• ¿De qué manera las urbanizaciones privadas influyen en la continuidad del tejido urbano, según los criterios de planificación y ordenamiento territorial aplicados por el GAD municipal? • ¿Considera que estas urbanizaciones generan desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios urbanos? ¿De qué forma?
Espacio público, servicios y equidad urbana.	• ¿Cómo se gestiona la provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia de urbanizaciones cerradas?
Movilidad y conectividad.	• ¿Qué retos enfrenta el GAD en términos de conectividad y movilidad en sectores fragmentados?
Gestión institucional y marco normativo.	• ¿Cómo ejerce el GAD Municipal de Manta las competencias exclusivas establecidas en el artículo 55 del COOTAD respecto a la regulación, control y uso de las playas y riberas de los ríos dentro de su jurisdicción?

Nota. La tabla organiza un conjunto de preguntas estructuradas en ejes temáticos orientados al análisis del crecimiento de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta. Estas preguntas están diseñadas como guía para la recolección de información cualitativa mediante entrevistas a actores institucionales, permitiendo abordar aspectos relacionados con la planificación territorial, la fragmentación urbana, la equidad en el acceso a servicios, la conectividad y el marco normativo vigente.

4.10. Habitantes de urbanizaciones privadas.

Con el objetivo de analizar la dimensión social y morfológica de la fragmentación urbana en el eje costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, se diseñó un instrumento de consulta dirigido a los residentes de las urbanizaciones privadas. La Tabla presenta la estructura temática de esta consulta, la cual busca capturar las motivaciones residenciales, la percepción del confort y la relación subjetiva que el habitante establece con el resto del tejido urbano.

Tabla 7

Preguntas para habitantes de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.

Temática	Preguntas
Motivaciones residenciales y elección de vivienda.	• ¿Cuáles fueron las principales razones por las que eligió vivir en una urbanización privada dentro del perfil costero? • ¿Considera que este tipo de urbanización mejora su calidad de vida en comparación con barrios abiertos de la ciudad?
Calidad de vida, confort y percepción del entorno.	• ¿En qué medida la urbanización donde reside le brinda condiciones adecuadas para el descanso y la tranquilidad? • ¿Considera que la recepción y el control de accesos dentro de la urbanización influyen en su percepción del entorno urbano? • ¿Considera que la recepción dentro de la urbanización influye en su percepción del entorno urbano?
Integración urbana y relación con la ciudad.	• ¿Siente que existe una separación física o social entre su urbanización y el resto de la ciudad? • ¿Cree que las urbanizaciones privadas contribuyen a la separación de la ciudad? • ¿Cómo percibe la relación entre su urbanización y las comunidades vecinas?
Desarrollo urbano y dinámica territorial.	• ¿De qué forma las urbanizaciones privadas han influido en el desarrollo de la zona costera?
Movilidad y conectividad.	• ¿Cómo describiría la conectividad vial entre su urbanización y el resto de la ciudad?

Nota. La presente tabla organiza un conjunto de preguntas dirigidas a residentes de urbanizaciones privadas ubicadas en el perfil costero, con el objetivo de recopilar información cualitativa sobre sus motivaciones de residencia, percepción de calidad de vida, seguridad, integración urbana y condiciones de conectividad.

4.11. Arquitectos.

A fin de profundizar en el análisis físico y espacial de los proyectos inmobiliarios, se consultó a profesionales de la arquitectura como actores clave en la configuración del paisaje urbano. El objetivo es identificar, desde una perspectiva experta, cómo los elementos formales condicionan la permeabilidad y la continuidad del tejido urbano.

Tabla 8

Instrumento de entrevista dirigido a arquitectos.

Temática	Preguntas
Morfología urbana y configuración espacial.	• ¿Cómo influyen las urbanizaciones privadas en la morfología urbana del perfil costero? • ¿Qué características formales identifican a las urbanizaciones cerradas frente al tejido urbano tradicional? • ¿Qué patrones de diseño se repiten en urbanizaciones privadas ubicadas en zonas costeras?
Fragmentación y continuidad del tejido urbano.	• ¿Considera que estos proyectos generan discontinuidades en la trama urbana? • ¿Qué impactos tienen estos proyectos en la dinámica de crecimiento urbano horizontal?
Permeabilidad, conectividad y espacio urbano.	• ¿Cómo afectan los cerramientos perimetrales a la permeabilidad y conectividad del espacio urbano?
Segregación socioespacial y derecho a la ciudad.	• ¿Cómo evalúa el equilibrio entre seguridad privada y derecho a la ciudad? • ¿Considera que existe una relación entre diseño morfológico y segregación socioespacial?
Estrategias de diseño e integración sostenible.	• ¿Qué estrategias de diseño urbano podrían reducir la fragmentación sin afectar la seguridad? • ¿Cómo deberían integrarse estos proyectos al paisaje costero desde un enfoque sostenible y morfológico?

Nota. La presente tabla agrupa un conjunto de preguntas dirigidas a profesionales de la arquitectura, orientadas al análisis de la influencia de las urbanizaciones privadas en la morfología urbana del perfil costero.

4.12. Tamaño de la población y muestra.

El tamaño de la muestra considerado para la presente investigación corresponde a un total de 384 individuos, determinado con base en criterios estadísticos que garantizan la representatividad de la población de estudio.

$$n = \frac{N \cdot Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}{e^2(N - 1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

n = tamaño de muestra buscada.

N = tamaño de la población universo.

Z = nivel de confianza.

p = probabilidad de éxito, o proporción esperada.

q = probabilidad de fracaso.

e = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción).

Tabla 9

Parámetros estadísticos utilizados para el cálculo del tamaño de la muestra.

Parámetro	Valor
N	358.750,00
Z	1,960
p	50,00
q	0,50
e	0,50

4.13. Población de las tres ciudades, y la muestra.

La población de estudio está conformada por los habitantes de los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, con un total aproximado de 388,000 personas.

Para determinar el tamaño de la muestra, se utilizó una fórmula estadística para población finita, considerando un nivel de confianza del 95% (1.96) y un margen de error del 5%. Se empleó una proporción esperada de 0.5, obteniendo como resultado una muestra de 384 personas. La muestra fue distribuida proporcionalmente entre los cantones, garantizando representatividad en el análisis.

La muestra fue distribuida proporcionalmente entre los cantones, obteniendo 277 encuestas para Manta, 75 para Montecristi y 32 para Jaramijó, en función de su población.

Tabla 10

Distribución proporcional de la muestra por ciudad.

Manta	258.697,00	72%	277
Montecristi	71.066,00	20%	75
Jaramijó	28.397,00	8%	32
TOTAL	358.750,00	100%	384

Nota. Elaboración con datos de INEC.

4.14. Encuesta.

Como parte del proceso de triangulación de datos, se aplicó una encuesta de percepción a la población residente en el área de influencia de la microrregión. Esta sistematiza las variables

analizadas, que van desde la caracterización territorial hasta la valoración de la conectividad y el diseño urbano.

Tabla 11

Instrumento de encuesta dirigido a la población general.

Temática			Preguntas
Caracterización territorial del encuestado.			¿En qué cantón reside actualmente? a) Manta b) Montecristi c) Jaramijó d) Otro
Percepción del crecimiento urbano.			¿Cómo califica el crecimiento urbano en su cantón durante los últimos años? a) Muy ordenado b) Ordenado c) Poco ordenado d) Desordenado En general, ¿cómo percibe el desarrollo urbano en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó? a) Equitativo y planificado b) Parcialmente planificado c) Desigual d) Muy desigual
Expansión de urbanizaciones privadas.			¿Cuánto considera que las urbanizaciones privadas han aumentado en su cantón? a) Mucho b) Poco c) Nada d) No sabe
Impacto en el desarrollo urbano.			En su opinión, las urbanizaciones privadas contribuyen al desarrollo urbano del cantón de forma: a) De manera positiva b) De manera negativa c) Tanto positiva como negativa d) No influyen
Servicios urbanos y calidad de infraestructura.			¿Cree que existe diferencia en la calidad de servicios (vías, áreas verdes, seguridad) entre urbanizaciones privadas y barrios tradicionales? a) Sí, existe una diferencia muy marcada b) Sí, existe una diferencia moderada c) No existe diferencia d) No sabe
Segregación socioespacial e integración urbana.		e	¿Considera que las urbanizaciones privadas generan segregación o separación social en la ciudad? a) Totalmente de acuerdo b) De acuerdo c) En desacuerdo d) Totalmente en desacuerdo

	Desde su experiencia, las urbanizaciones privadas están bien integradas con el resto de la ciudad: a) Siempre b) A veces c) Rara vez d) Nunca
Características y percepción de las urbanizaciones privadas.	¿Qué aspecto cree que caracteriza más a las urbanizaciones privadas? a) Seguridad y control de accesos b) Diseño urbano y estética c) Exclusividad social d) Acceso a servicios básicos
Dinámica del suelo urbano.	¿Considera que el crecimiento de urbanizaciones privadas influye en el aumento del valor del suelo urbano? a) Sí, en gran medida b) Sí, en poca medida c) No influye d) No sabe

Nota. La presente tabla corresponde a un instrumento de encuesta estructurado dirigido a población general de los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, con el objetivo de analizar la percepción ciudadana sobre el crecimiento urbano y la incidencia de las urbanizaciones privadas en el perfil costero.

4.15. Fuentes.

Las fuentes corresponden a la información recopilada directamente del territorio y a los datos generados por instituciones oficiales mediante levantamientos propios. En este estudio se incluyen las observaciones de campo realizadas en las urbanizaciones privadas seleccionadas, el registro fotográfico del entorno construido, la elaboración de fichas morfológicas y los levantamientos espaciales obtenidos con herramientas SIG. A demás, se consideran las entrevistas exploratorias a técnicos municipales, planificadores urbanos y actores vinculados al desarrollo inmobiliario. Forma parte también de las fuentes primarias la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), cuyos datos censales, georreferenciados y estadísticos sobre población, vivienda y crecimiento urbano constituyen insumos directos, actualizados y esenciales para medir densidades, distribución habitacional y patrones de ocupación del territorio. En conjunto, estas fuentes permiten construir datos originales y verificar in situ la configuración del espacio urbano.

Las fuentes secundarias corresponden a documentos, estudios, bases de datos y registros previamente elaborados por instituciones oficiales, académicas y técnicas. Entre ellas se consideran los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de los cantones

Manta, Montecristi y Jaramijó; las normativas urbanísticas vigentes; cartografía catastral y oficial; fotografías aéreas e imágenes satelitales; así como artículos científicos, libros y estudios sobre fragmentación urbana, urbanizaciones cerradas y dinámicas de desigualdad territorial.

5. Capítulo III. Diagnóstico y resultados de la investigación.

5.1. Elaboración del diagnóstico.

5.1.1. Aspecto general.

El área de estudio se localiza en la provincia de Manabí, situada en la región Litoral de la República del Ecuador, a lo largo de la costa del océano Pacífico. Dentro de este contexto provincia se identifican los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, los cuales conforman un corredor urbano–costero de alta relevancia económica, portuaria y turística. Estos cantones se encuentran interconectados física y funcionalmente mediante infraestructuras viales y dinámicas productivas comunes, lo que ha favorecido procesos de expansión urbana acelerada, particularmente a lo largo del perfil costero.

El cantón Manta se consolida como el principal nodo urbano y económico de la provincia, destacándose por su puerto de importancia internacional, su actividad industrial, comercial y turística, así como por su crecimiento urbano sostenido. Por su parte, Montecristi, ubicado al suroeste de Manta, presenta una dinámica urbana influenciada por su cercanía a este centro metropolitano, evidenciando procesos de transformación territorial vinculados al desarrollo de nuevas urbanizaciones. Finalmente, Jaramijó, situado al sur de Manta, mantiene una relación funcional directa con este cantón, experimentando en los últimos años un crecimiento urbano asociado a la expansión residencial y a la ocupación del suelo costero.

La localización estratégica de estos cantones dentro del litoral manabita, sumada a su conectividad y a las presiones del mercado inmobiliario, ha generado patrones diferenciados de ocupación del territorio. Estos procesos constituyen un escenario relevante para el análisis del desarrollo desigual y la fragmentación urbana, particularmente en relación con la implantación de urbanizaciones privadas y su incidencia en la morfología urbana del perfil costero.

5.1.2. Aspecto demográfico.

El análisis demográfico constituye un insumo fundamental para comprender las dinámicas de crecimiento urbano y los procesos de ocupación del territorio en el perfil costero manabita. En este apartado se presenta indicadores poblacionales que permiten caracterizar la estructura demográfica del área de estudio y su relación con la configuración espacial urbana.

5.1.2.1. Población urbana.

El análisis de las pirámides poblacionales urbanas de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó, elaborado a partir de la información del Censo de Población y Vivienda 2022, permite reconocer diferencias en la estructura demográfica de cada territorio. Estas variaciones reflejan dinámicas económicas, sociales y territoriales particulares que influyen en el crecimiento urbano, la demanda de infraestructura y servicios, así como en la organización del tejido urbano.

En el cantón Manta, la pirámide poblacional presenta una estructura moderadamente expansiva, con una base amplia y una importante concentración de habitantes en edades productivas. Aproximadamente, la población de entre 0 y 19 años representa entre el 32 % y el 35 % del total, mientras que el grupo comprendido entre los 20 y 64 años concentra alrededor del 58 % al 60 %. Por su parte, la población de 65 años o más alcanza entre el 7 % y el 8 %. Esta distribución es consistente con el papel que desempeña Manta como principal centro urbano de la provincia, caracterizado por una mayor oferta de empleo, servicios y actividades económicas. En consecuencia, el crecimiento demográfico ejerce una presión constante sobre el suelo urbano y aumenta la demanda de vivienda, equipamientos, infraestructura vial y espacios públicos.

En Montecristi, la estructura demográfica mantiene un perfil claramente expansivo, evidenciado por una mayor proporción de población joven en comparación con los otros cantones analizados. El grupo de 0 a 19 años representa aproximadamente entre el 38 % y el 40 % de la población, mientras que la población en edad productiva se sitúa entre el 53 % y el 55 %, y los adultos mayores corresponden a un porcentaje cercano al 5 % o 6 %. Este comportamiento refleja un proceso de crecimiento demográfico asociado a la expansión urbana registrada durante los últimos años. Como resultado, el cantón enfrenta el desafío de ampliar progresivamente la cobertura de infraestructura educativa, servicios básicos, vivienda y espacios recreativos, evitando que este crecimiento derive en procesos de ocupación desordenada y en una mayor fragmentación del tejido urbano.

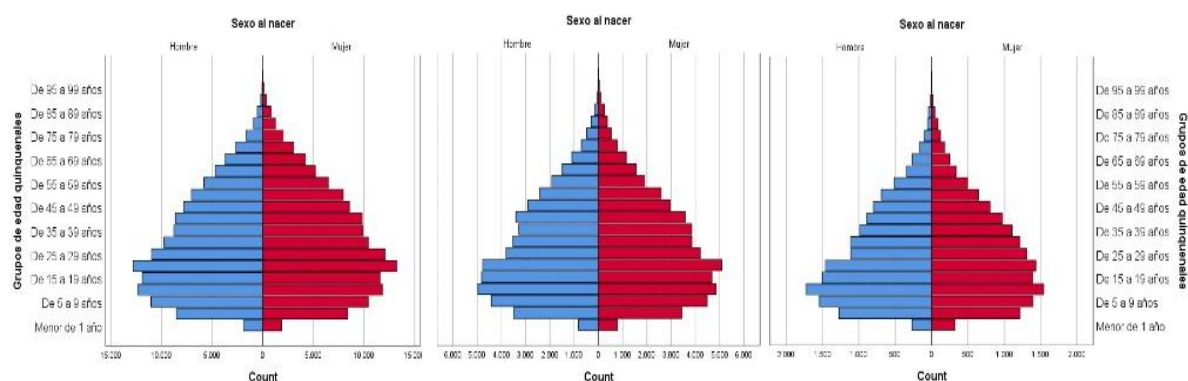
Por otro lado, Jaramijó presenta una estructura poblacional con una base relativamente más reducida y una mayor concentración de habitantes en edades intermedias. Se estima que la población joven representa entre el 28 % y el 30 %, mientras que el grupo en edad productiva alcanza entre el 60 % y el 62 %. La población adulta mayor, por su parte, oscila entre el 8 % y el 10 %, porcentaje que evidencia una transición demográfica más avanzada respecto a los otros cantones. Este comportamiento puede relacionarse con procesos migratorios hacia

ciudades con mayores oportunidades laborales, situación que repercute tanto en la dinámica económica local como en la creciente necesidad de fortalecer los servicios de salud, accesibilidad y atención dirigida a la población adulta mayor.

Al comparar los tres cantones, se observa que cada uno atraviesa una etapa distinta dentro del proceso de transición demográfica. Montecristi concentra una población predominantemente joven, condición que anticipa una expansión urbana sostenida durante los próximos años. Manta, en cambio, presenta una estructura más equilibrada, acorde con la de un centro urbano consolidado que continúa atrayendo población por su dinamismo económico. Jaramijó, por su parte, evidencia un proceso gradual de envejecimiento poblacional que plantea retos diferentes para la planificación del territorio. Estas particularidades demográficas ponen de manifiesto la necesidad de implementar políticas públicas y estrategias de ordenamiento territorial ajustadas a las condiciones específicas de cada cantón, considerando sus requerimientos de infraestructura, equipamientos y servicios urbanos.

Figura 4

Pirámide poblacional urbana del cantón Manta, Montecristi y Jaramijó (Censo de Población y Vivienda 2022).

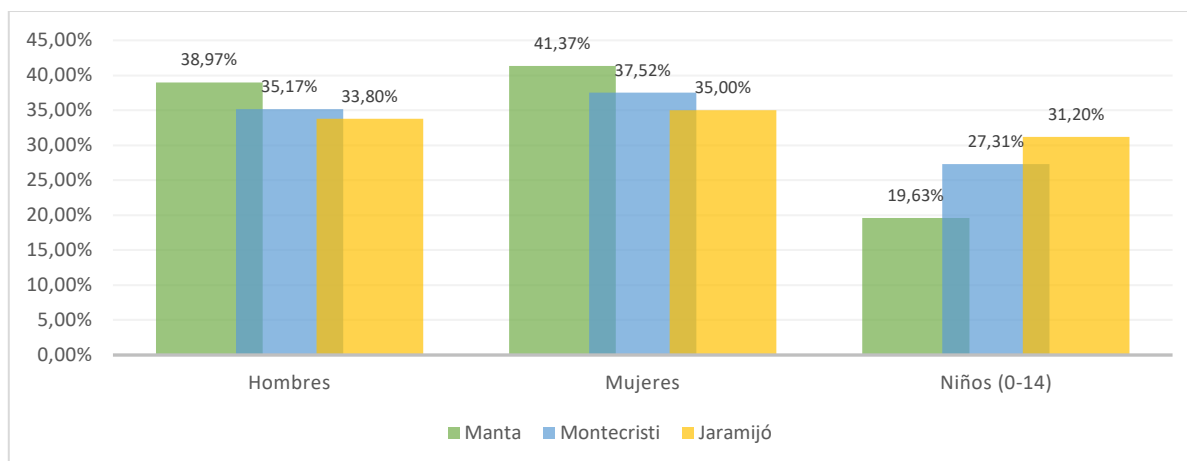


Nota: Elaboración propia con SPSS base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2022).

5.1.2.2. Población.

Figura 5

Distribución de la población por sexo y grupo etario en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



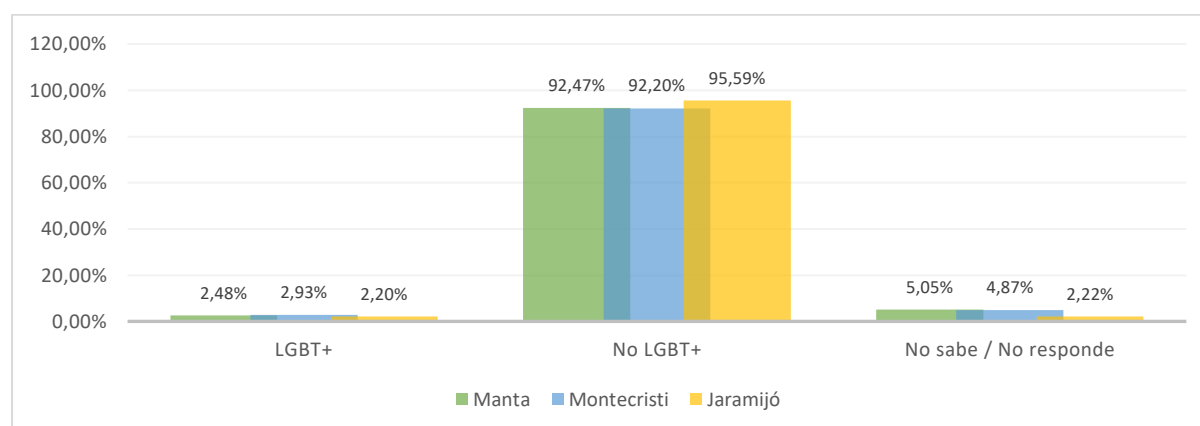
Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, de acuerdo con los datos del Censo 2022, se observa una ligera predominancia de la población femenina sobre la masculina. En términos generales, el 51,47% de la población corresponde a mujeres, mientras que el 48,53% está conformado por hombres. Esta diferencia porcentual, aunque no es muy amplia, refleja una tendencia demográfica que se repite en los tres cantones, donde la población femenina supera levemente a la masculina. Este comportamiento puede estar relacionado con factores como la esperanza de vida, los patrones migratorios y las dinámicas socioeconómicas propias de cada territorio.

5.1.2.3. Orientación sexual.

Figura 6

Distribución de la autoidentificación étnica en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

Se refleja según los datos del Censo 2022 que la mayoría de la población de los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, no se identifica como parte del grupo LGBT+. En términos generales, el 92,62% de las personas se reconoce como No LGBT+, lo que representa una clara predominancia de esta categoría en los tres territorios analizados.

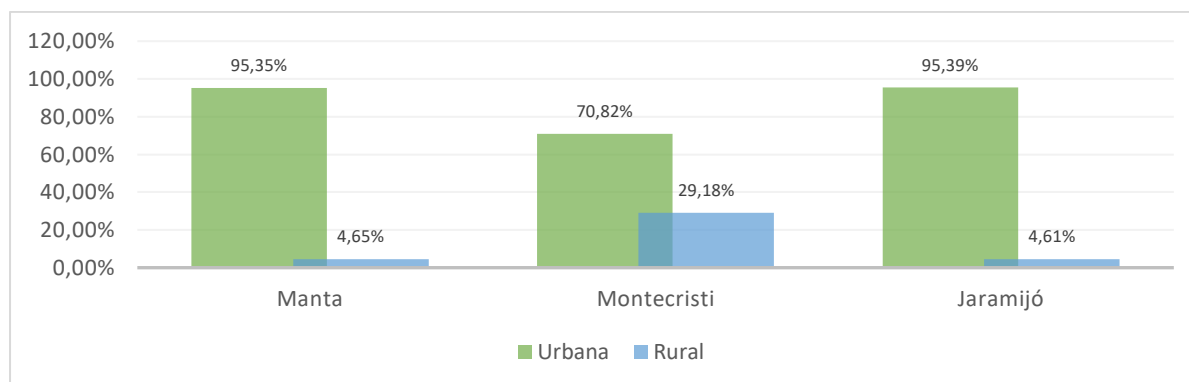
Por otra parte, apenas el 2,57% de la población total se identifica como LGBT+, lo cual refleja una proporción reducida en comparación con el resto de la población. Este porcentaje puede estar influenciado no solo por la distribución real de identidades, sino también por factores socioculturales, estigmas sociales y posibles limitaciones en la autoidentificación abierta.

A demás, un 4,81% de los habitantes manifestó que no sabe o prefirió no responder, lo que sugiere la existencia de un grupo significativo que, por razones personales, sociales o culturales, opta por no expresar su orientación o identidad.

5.1.2.4. Urbana / Rural.

Figura 7

Distribución de la zona Urbano / Rural en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, según los datos del Censo 2022, se evidencia una marcada concentración de la población en las áreas urbanas. En materia general, el 89,26% de los habitantes reside en zonas urbanas, mientras que apenas el 10,74% se ubica en áreas rurales. Esta distribución refleja un proceso de urbanización consolidado en los tres cantones, donde las actividades económicas, los servicios básicos, la infraestructura y las oportunidades laborales se concentran principalmente en los centros urbanos. La baja

proporción de población rural sugiere una menor ocupación de estos espacios, así como posibles procesos de migración interna hacia las ciudades.

5.1.3. Aspectos culturales.

Los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, ubicados en la costa ecuatoriana dentro de la provincia de Manabí, cuentan con una riqueza cultural expresada a través de sus fiestas religiosas, tradiciones artesanales y rituales comunitarios, que reflejan valores ancestrales y la identidad colectiva de sus habitantes.

Una de las manifestaciones culturales más representativas en estos cantones es la celebración de las fiestas en honor a los santos patronos San Pedro y San Pablo. Estas festividades se celebran entre junio y octubre, aunque tradicionalmente corresponden al 29 y 30 de junio, y constituyen una ocasión en la que los pescadores y sus familias agradecen por la pesca obtenida y piden protección para el nuevo ciclo productivo (INPC, 2007; Saldarriaga et al., 2017). En muchas caletas costeras, se organizan procesiones marítimas en las que las embarcaciones de pesca llevan imágenes de los apóstoles por el mar, acompañadas de plegarias, música y comidas populares, lo cual ha sido declarado Patrimonio Cultural Inmaterial del Ecuador (INPC, 2007; Saldarriaga et al., 2017).

En Manta, estas festividades se replican en varios sectores costeros, donde las comunidades pesqueras acompañan la devoción religiosa con música de banda, bailes, comidas típicas y la elección de autoridades festivas que dirigen las celebraciones (Saldarriaga et al., 2017; Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, 2024).

No obstante, las fiestas de San Pedro y San Pablo, en Manta se celebran otras tradiciones religiosas en torno a la Virgen María Auxiliadora, especialmente en la parroquia Los Esteros, donde la comunidad realiza eucaristías, procesiones y eventos festivos durante todo el mes de septiembre en honor a esta advocación mariana, con la participación de feligreses de todas las edades. (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, 2024).

El cantón Montecristi destaca por su arraigada tradición artesanal con la elaboración del sombrero de paja toquilla, declarado Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO, símbolo de identidad y orgullo local (UNESCO, 2024). A demás, este cantón alberga importantes celebraciones religiosas como la festividad en honor a la Virgen de Monserrate, con caminatas y peregrinaciones de fieles que recorren varios kilómetros hacia la Basílica Menor de la Virgen de Monserrate, especialmente en noviembre, consolidando una

tradición de fe que convoca a miles de creyentes (Datos universitarios y reportes periodísticos, 2025). Junto a estas celebraciones, los pobladores de Montecristi también participan de las fiestas de San Pedro y San Pablo con desfiles, música, banquetes y rituales comunitarios que fortalecen la cohesión social local. (Saldarriaga et al., 2017).

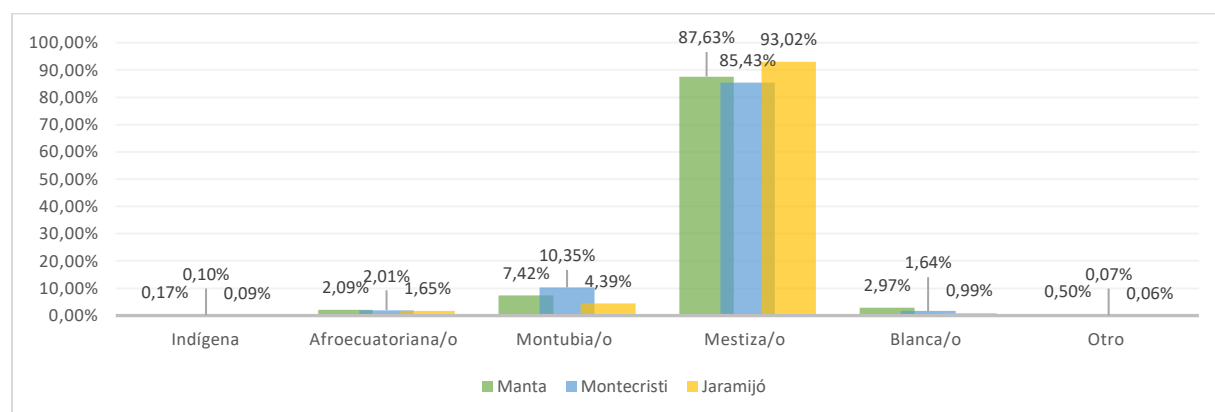
En Jaramijó, la fiesta de San Pedro y San Pablo se celebra con especial énfasis entre junio y agosto, reuniendo a toda la población pescadora en actividades festivas, procesiones y expresiones de fe que subrayan la importancia de la pesca artesanal en la vida del cantón (Saldarriaga et al., 2017). La celebración incluye también el Festival de la Chicha y Dulces Tradicionales, donde la gastronomía típica manabita, como ceviches, mariscos y bebidas ancestrales, se ofrece en un ambiente festivo que resalta la identidad cultural local. (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, 2024; ViaJandex, 2024).

En conjunto, estas festividades y tradiciones desde las celebraciones patronales y peregrinaciones marianas hasta las expresiones artesanales y festivales gastronómicos representan patrimonio vivo y dinámico de los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó. Este patrimonio no solo fortalece la identidad cultural colectiva, sino que también promueve la transmisión intergeneracional de prácticas ancestrales, la cohesión comunitaria y la valoración de las tradiciones que definen a estas localidades dentro del contexto cultural de la Costa ecuatoriana.

5.1.3.1. Autoidentificación étnica.

Figura 8

Distribución de la autoidentificación étnica en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, según los datos del Censo de Población y Vivienda 2022, se evidencia una marcada predominancia de la población mestiza, la cual representa de manera conjunta el 87,09% del total poblacional de los tres territorios analizados. Este comportamiento refleja una estructura demográfica homogénea en términos de autoidentificación étnica a nivel cantonal.

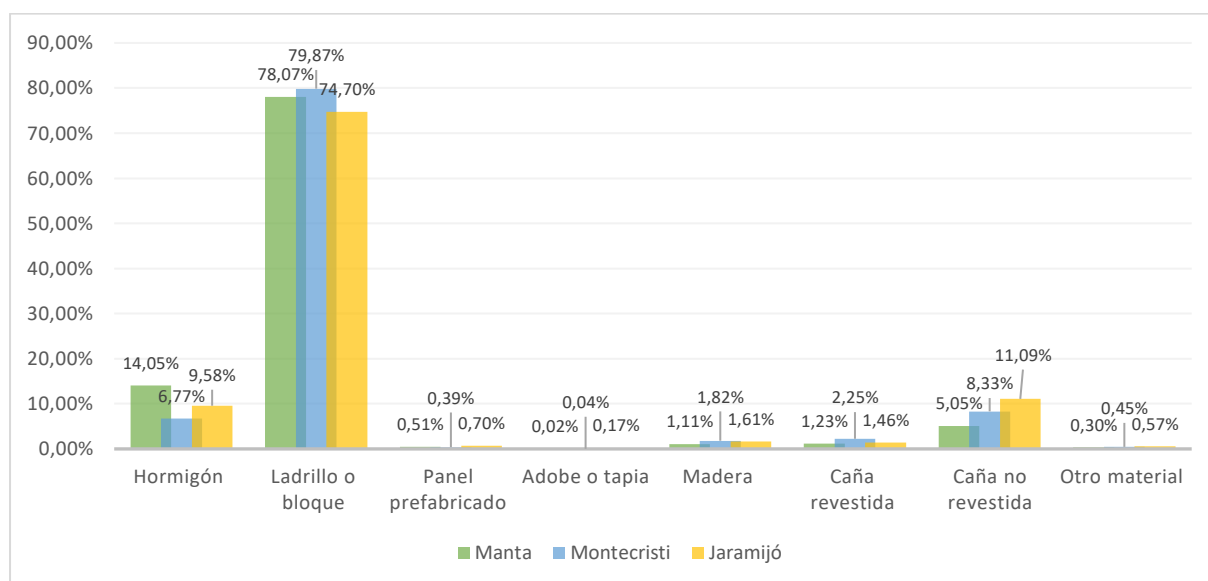
De forma general, la población que se autoidentifica como montubia constituye el 7,89%, posicionándose como el segundo grupo étnico con mayor representatividad en el conjunto de cantones, lo que guarda relación con las características socioculturales propias de la región costera del país. Por otra parte, la población afroecuatoriana alcanza el 2,03%, evidenciando una presencia minoritaria pero constante en el territorio.

A demás, la población que se autoidentifica como blanca representa el 2,48% del total, mientras que la población indígena corresponde apenas al 0,15%, lo que pone de manifiesto su limitada representatividad en estos cantones. Finalmente, el grupo categorizado como otro concentra el 0,36%, reflejando una participación marginal dentro de la estructura étnica general.

5.1.3.2. Aspecto de viviendas.

Figura 9

Distribución de los materiales predominante en las fachadas de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



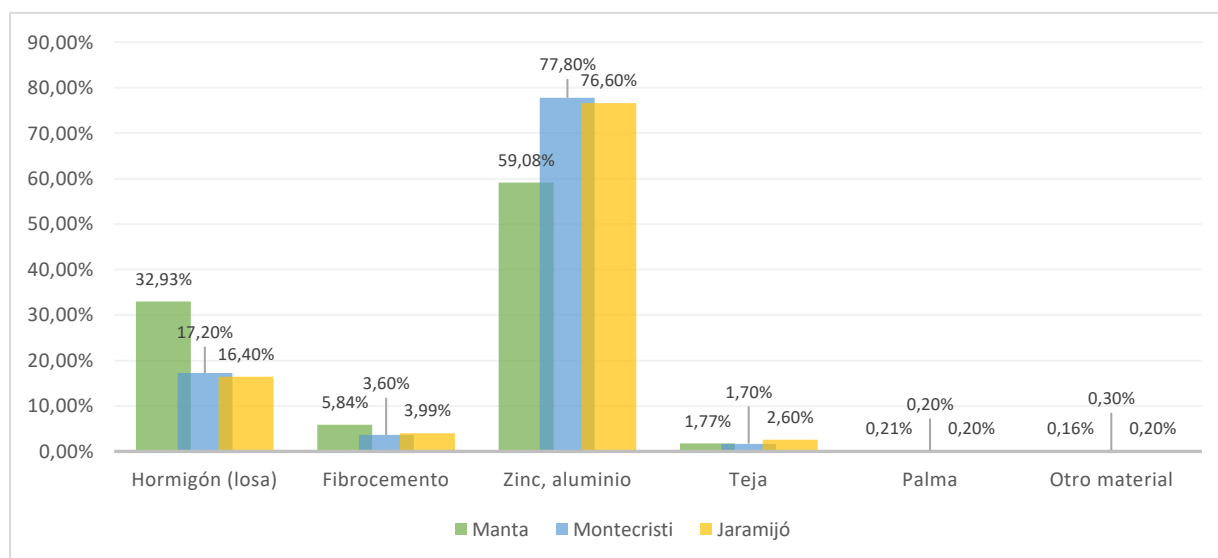
Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, según la información censal, se evidencia una clara predominancia del uso de ladrillo o bloque como material principal en las paredes de las viviendas. Quiere decir que, este material concentra aproximadamente el 76,3% del total de viviendas, lo que refleja una tendencia hacia el uso de materiales convencionales y de mayor durabilidad estructural en el territorio analizado.

De manera conjunta, el hormigón representa cerca del 11,6%, consolidándose como el segundo material más utilizado, asociado principalmente a viviendas con mejores condiciones constructivas. Sin embargo, se observa también una presencia relevante de materiales tradicionales, como la caña no revestida, que alcanza aproximadamente el 6,1%, lo cual evidencia la persistencia de construcciones vinculadas a contextos socioeconómicos específicos. Del mismo modo, la caña revestida y la madera registran porcentajes menores, con el 1,5% y 1,3% respectivamente, mientras que materiales como el panel prefabricado, el adobe o tapia y otros materiales presentan una participación marginal, en conjunto inferior al 1% del total de viviendas.

Figura 10

Distribución de los materiales predominante en los techos de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



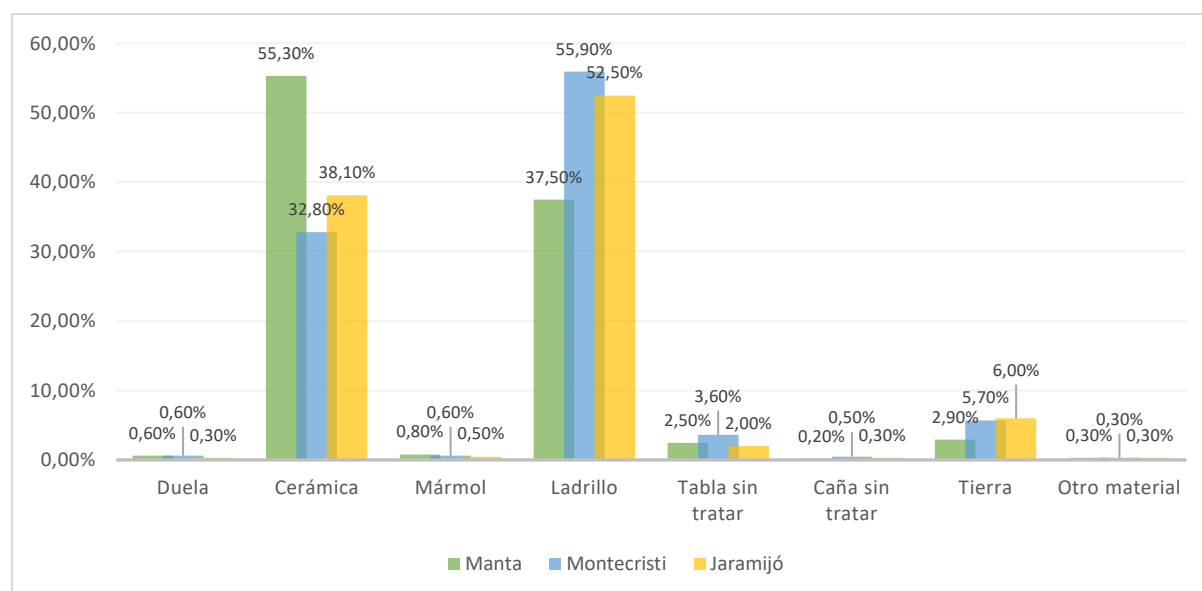
Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

Al analizar de forma conjunta los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, se evidencia un claro predominio de los techos de zinc, aluminio y materiales similares, los cuales concentran aproximadamente entre el 59% y el 77% de las viviendas, siendo este el tipo de

cobertura más representativo en los tres territorios. Por otra parte, se encuentran los techos de hormigón (losa), con porcentajes que oscilan entre el 16% y el 33%, reflejando mejores condiciones estructurales en una parte del parque habitacional, especialmente en el cantón Manta. Los techos de fibrocemento presentan una participación reducida, cercana al 4% al 6%, mientras que materiales como teja, palma y otros registran valores marginales, generalmente inferiores al 2%, lo que confirma su baja incidencia a nivel general.

Figura 11

Distribución de los materiales predominante en los pisos de las viviendas en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

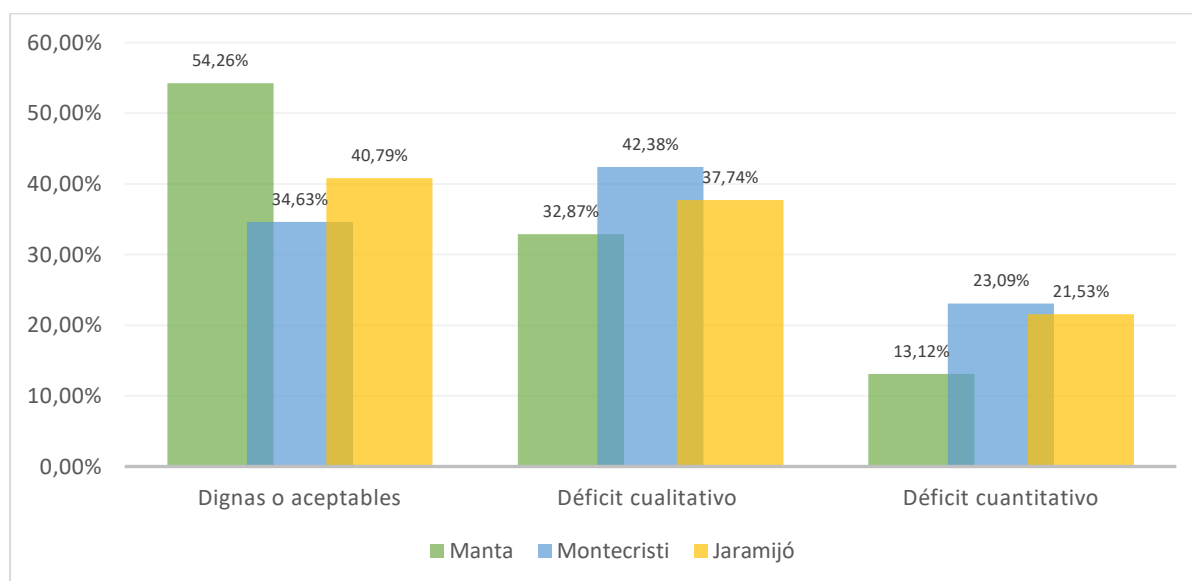
Con respecto a los materiales de pisos, el análisis conjunto de los tres cantones muestra que la cerámica y el ladrillo predominan ampliamente en las viviendas. La cerámica alcanza valores aproximados de 55,3% en Manta, 32,8% en Montecristi y 38,1% en Jaramijó, evidenciando una mayor presencia en áreas urbanas consolidadas. A su vez, el ladrillo registra porcentajes relevantes, con aproximadamente 37,5% en Manta, 55,9% en Montecristi y 52,5% en Jaramijó, lo que lo posiciona como uno de los materiales más utilizados. En contraste, los pisos de tierra representan una proporción menor, cercana al 3% al 6%, mientras que materiales como tabla sin tratar, caña sin tratar y otros no superan en conjunto el 3%, reflejando condiciones habitacionales menos favorables en un grupo reducido de viviendas.

5.1.4 Servicios públicos de soporte.

5.1.4.1. Déficit cualitativo / cualitativo.

Figura 12

Distribución del déficit habitacional de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

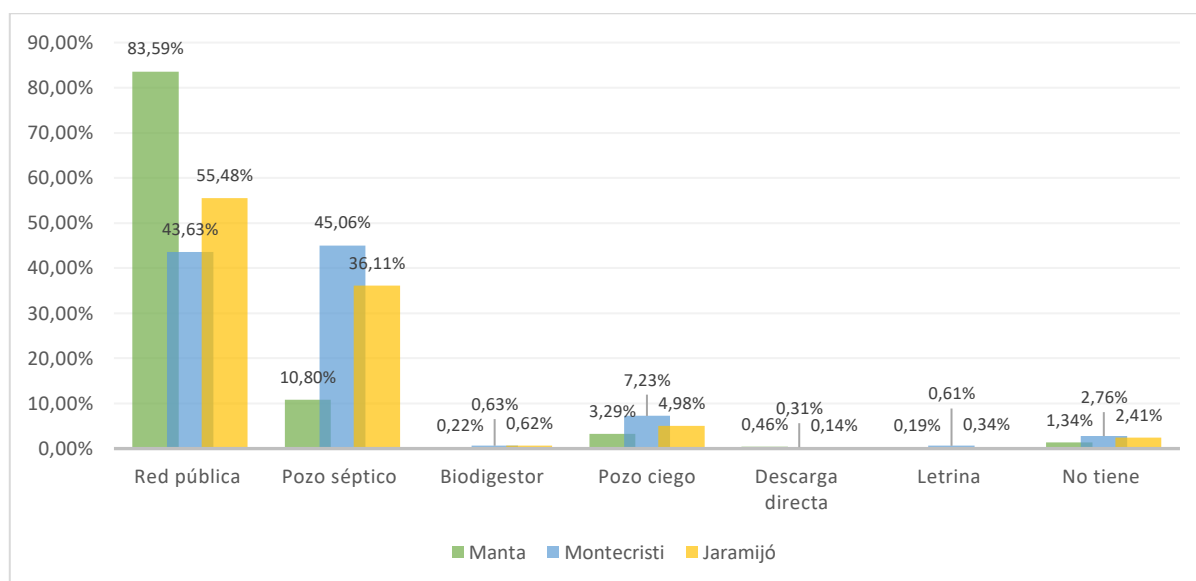
En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó se observa una situación habitacional heterogénea, marcada por la coexistencia de viviendas dignas o aceptables y distintos tipos de déficit habitacional. En líneas generales, al considerar de manera conjunta los tres cantones, aproximadamente el 43,2% de las viviendas se clasifican como dignas o aceptables, lo que evidencia que menos de la mitad del parque habitacional cumple condiciones adecuadas de habitabilidad.

Por otro lado, el déficit cualitativo constituye la principal problemática habitacional a nivel general, alcanzando cerca del 37,6%. Este tipo de déficit refleja la presencia de viviendas que, si bien existen, presentan carencias en materiales, servicios básicos y condiciones estructurales, lo que limita una adecuada calidad de vida para sus habitantes. También, el déficit cuantitativo representa aproximadamente el 19,2% del total, evidenciando una proporción significativa de hogares que requieren la construcción de nuevas viviendas para cubrir las necesidades habitacionales existentes en los tres cantones.

5.1.4.2. Servicio higiénico.

Figura 13

Distribución de los servicios higiénicos en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó se evidencia una situación similar en cuanto al acceso a fuentes de energía eléctrica para las viviendas. En términos generales, aproximadamente la mitad de las viviendas dispone de conexión a la red pública, con porcentajes cercanos al 49,5% en los tres cantones, lo que refleja una cobertura parcial del servicio eléctrico formal en el territorio analizado.

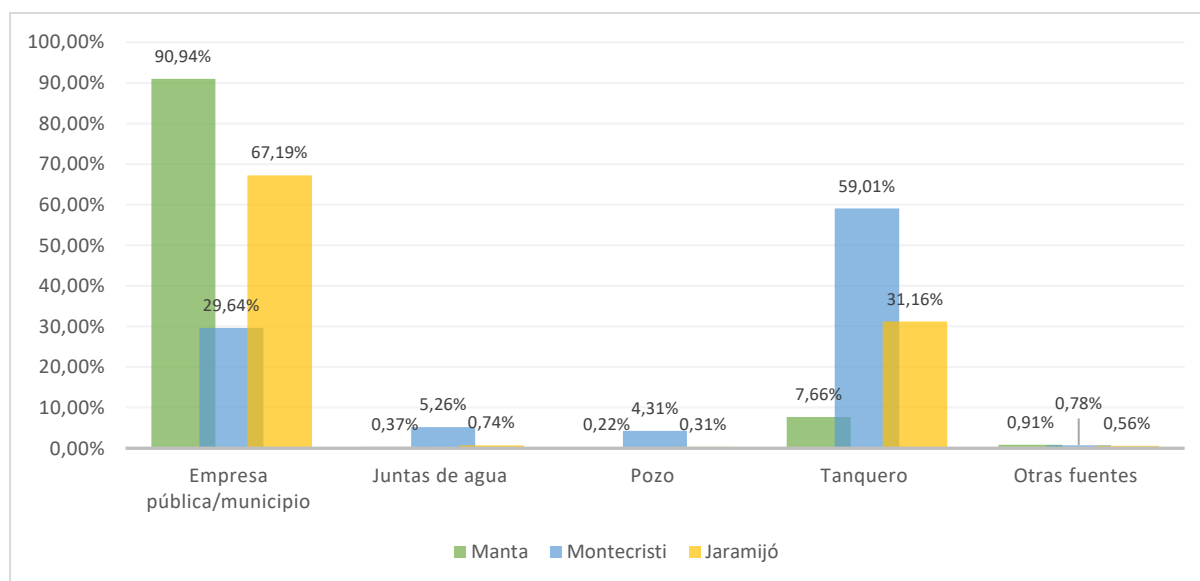
Por otro lado, se observa una proporción igualmente significativa de viviendas que no disponen de ningún tipo de fuente de energía, alcanzando valores que oscilan entre el 48,3% y el 49,0%, lo cual constituye una brecha importante en el acceso a servicios básicos esenciales. Esta situación evidencia condiciones de vulnerabilidad habitacional que afectan de manera homogénea a los tres cantones.

El uso de fuentes alternativas de energía presenta una participación marginal. La planta eléctrica registra los porcentajes más representativos dentro de este grupo, aunque no supera el 2,1%, siendo ligeramente más frecuente en el cantón Montecristi. En lo contrario, el uso de energía solar, energía eólica y otras fuentes es prácticamente inexistente, con valores inferiores al 0,1% en los tres cantones, lo que refleja un bajo aprovechamiento de energías renovables a nivel residencial.

5.1.4.3. Servicio de agua.

Figura 14

Distribución del agua subsidiada en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó se evidencia una predominancia del abastecimiento de agua a través de la empresa pública o municipal, modalidad que, se concentra aproximadamente el 66,5% del total de viviendas. Este resultado refleja una cobertura mayoritaria del sistema formal de provisión de agua en el territorio analizado. Aun así, se identifica una dependencia significativa de fuentes alternativas, especialmente del tanquero, el cual representa cerca del 29,3% del total. Este elevado porcentaje pone en evidencia limitaciones en la continuidad o cobertura del servicio público, particularmente en sectores periurbanos y rurales de los tres cantones.

Por otra parte, el abastecimiento mediante juntas de agua alcanza aproximadamente el 2,1%, mientras que el uso de pozos representa alrededor del 1,3%, lo que indica una menor pero persistente presencia de sistemas comunitarios y fuentes autónomas de agua. Y las otras fuentes de abastecimiento concentran cerca del 0,8%, evidenciando una participación marginal dentro del conjunto analizado.

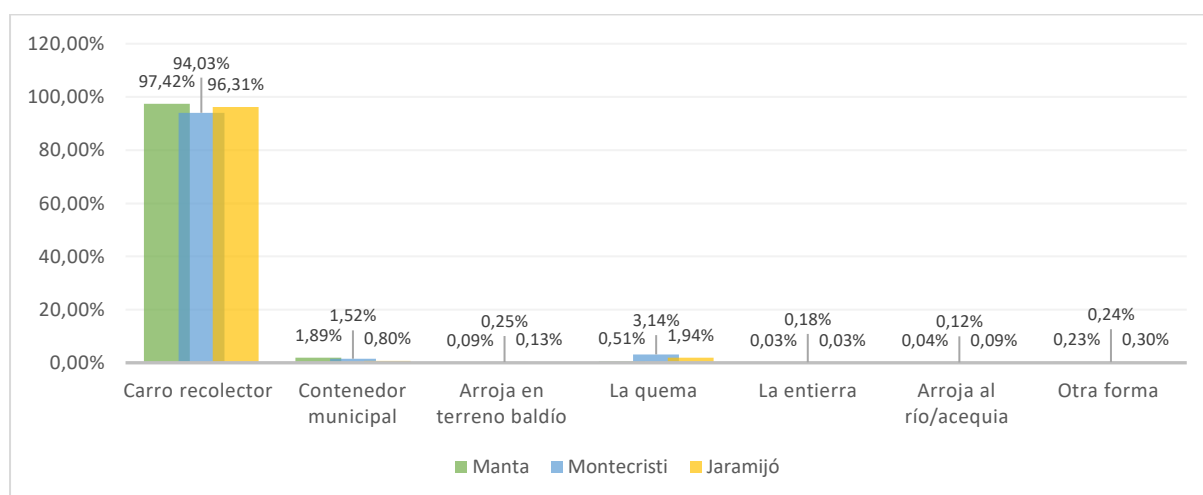
Por resultados permiten concluir que, si bien la mayoría de las viviendas en Manta, Montecristi y Jaramijó acceden al agua mediante sistemas públicos, una proporción

considerable aún depende de mecanismos alternativos, especialmente del suministro por tanquero, lo cual constituye un aspecto crítico para la planificación de políticas públicas orientadas al fortalecimiento de la infraestructura hídrica y la garantía del acceso equitativo al agua potable.

5.1.4.4. Eliminación de basura.

Figura 15

Distribución de la eliminación de desechos en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

En los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó se evidencia una clara predominancia del servicio de recolección mediante carro recolector, el cual, se concentra aproximadamente el 91 % del total de viviendas. Y este resultado refleja que la mayor parte de la población dispone de un sistema formal para la gestión de residuos sólidos, lo que constituye un indicador positivo en materia de salubridad y gestión ambiental.

En menor proporción, el uso de contenedores municipales representa alrededor del 1,8%, evidenciando una participación limitada de esta modalidad dentro del sistema de recolección. Por otro lado, prácticas inadecuadas como la quema de residuos alcanzan cerca del 2%, mientras que la disposición en terrenos baldíos representa aproximadamente el 0,2%, lo cual pone de manifiesto la persistencia de comportamientos que generan impactos negativos en el ambiente y la salud pública.

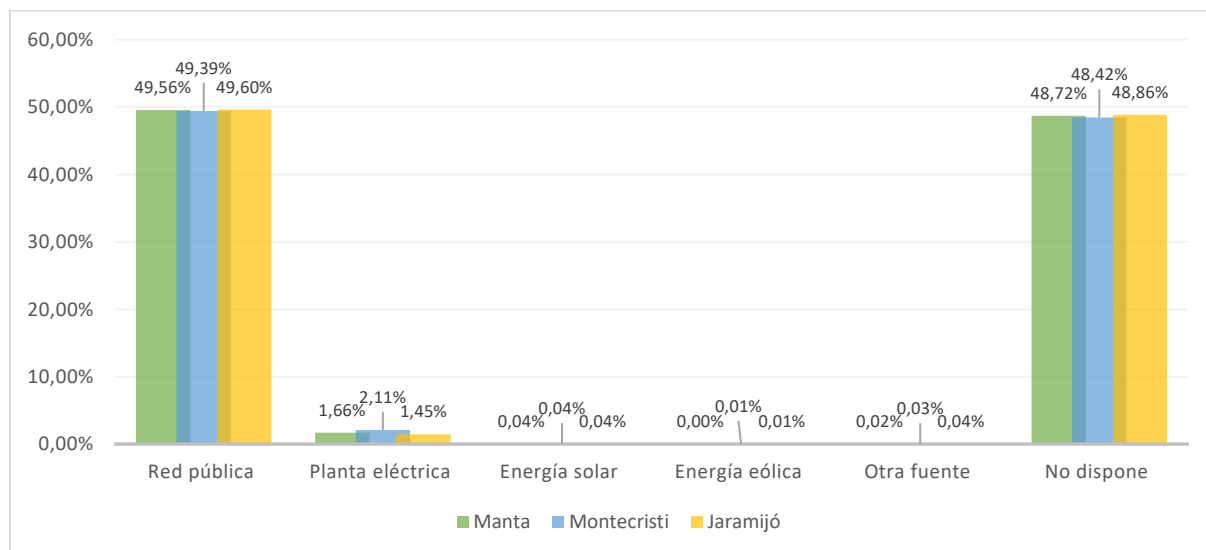
También, la eliminación de residuos mediante su entierro y la disposición en ríos, acequias, canales o quebradas presenta una participación marginal, con porcentajes inferiores

al 0,1%, lo que indica que estas prácticas, aunque reducidas, aún se encuentran presentes en los tres cantones. Por último, la categoría otras formas de eliminación concentra alrededor del 0,7%, reflejando métodos no especificados o informales de disposición de desechos.

5.1.4.5. Servicio Energético.

Figura 16

Distribución la fuente de energía en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

Al analizar los tres cantones de cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó, se evidencia que el acceso a la red pública de alcantarillado constituye la principal forma de disposición de excretas. Quiere decir que, este servicio alcanza aproximadamente el 61,0% del total, lo que refleja una cobertura mayoritaria de infraestructura sanitaria formal en el territorio analizado. Y se observa una alta dependencia de sistemas alternativos, especialmente del pozo séptico, el cual representa alrededor del 34,6% en promedio, evidenciando que una proporción significativa de viviendas no cuenta con conexión directa al sistema público de alcantarillado. Esta situación es más frecuente en zonas periurbanas y rurales de los cantones estudiados.

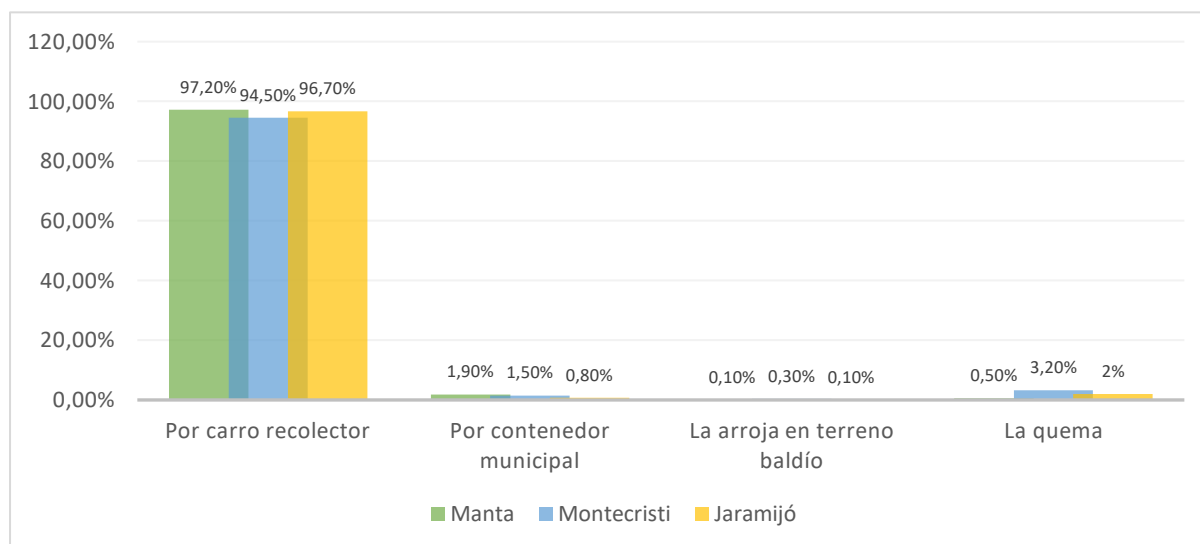
Quiere decir que, el uso de pozos ciegos alcanza cerca del 5,2%, mientras que los biodigestores presentan una participación reducida, con un promedio aproximado del 0,5%, lo que evidencia un bajo nivel de adopción de tecnologías sanitarias alternativas y sostenibles. Igualmente, prácticas inadecuadas como la descarga directa de aguas residuales a cuerpos de agua y el uso de letrinas registran porcentajes bajos, cercanos al 0,3% y 0,4%, respectivamente.

Y al rededor del 2,2% de las viviendas no dispone de ningún tipo de servicio sanitario, lo que refleja condiciones de alta vulnerabilidad y exclusión de servicios básicos.

5.1.4.6. Basura.

Figura 17

Distribución del servicio satelital en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

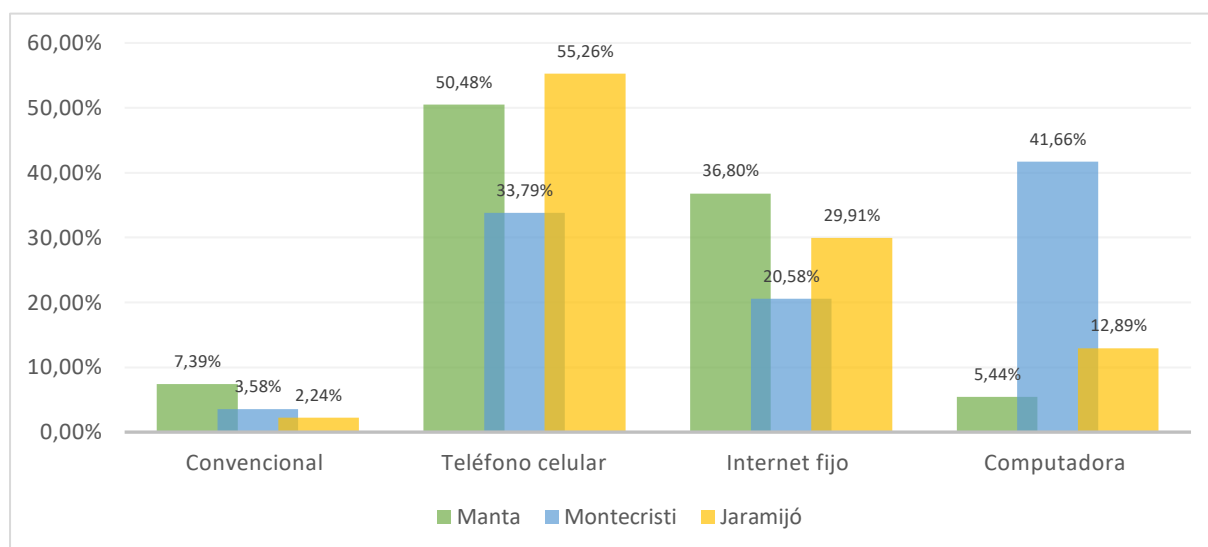
Los resultados muestran que la principal forma de eliminación de la basura en los tres cantones es mediante carro recolector, alcanzando el 97,2% de las viviendas en Manta, el 96,7% en Jaramijó y el 94,5% en Montecristi. Esto evidencia una amplia cobertura del servicio de recolección de residuos sólidos.

Sin embargo, Montecristi presenta el mayor porcentaje de viviendas que queman la basura 3,2%, seguido de Jaramijó 2,0%, mientras que en Manta esta práctica alcanza apenas el 0,5%. Así mismo, las formas inadecuadas de disposición, como arrojar los residuos en terrenos baldíos o cuerpos de agua, representan porcentajes muy bajos en los tres cantones, inferiores al 0,3%. Quiere decir que, Manta registra la mayor cobertura de recolección formal de basura, mientras que Montecristi muestra una mayor presencia de prácticas alternativas de eliminación de residuos.

5.1.4.7. Tecnología.

Figura 18

Distribución del servicio satelital en los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó según el Censo 2022.



Nota. Los datos presentados corresponden al Censo de Población y Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue procesada mediante el software estadístico SPSS.

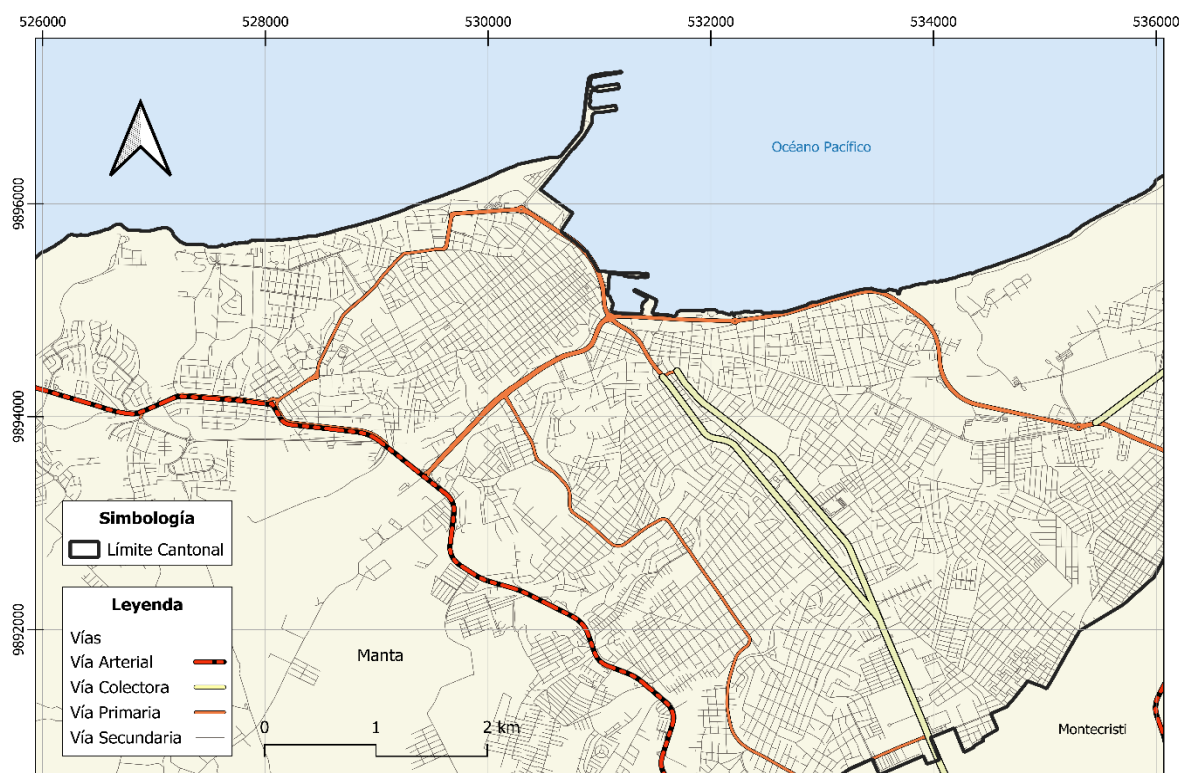
El análisis dice que los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó evidencia una clara predominancia del teléfono celular como principal medio de comunicación. En términos generales, este dispositivo alcanza un promedio aproximado del 46,5%, lo que confirma su amplia masificación y su rol central en la comunicación cotidiana de los hogares. En cuanto al acceso a Internet fijo, se registra un promedio cercano al 29,1%, lo que evidencia una cobertura moderada y la persistencia de brechas de conectividad, particularmente asociadas a factores económicos y de infraestructura tecnológica. Por otro lado, la disponibilidad de computadoras alcanza aproximadamente el 20,0% en promedio, reflejando un acceso limitado a equipamiento tecnológico en los hogares, lo cual incide directamente en las oportunidades educativas, laborales y de inclusión digital.

Por último, el uso de telefonía convencional presenta el porcentaje más bajo, con un promedio cercano al 4,4%, lo que confirma una tendencia sostenida de sustitución de este medio por tecnologías móviles, acorde con los procesos de modernización de las comunicaciones.

5.1.4.8. Infraestructura vial.

Figura 19

Red de infraestructura vial del cantón Manta, 2022.

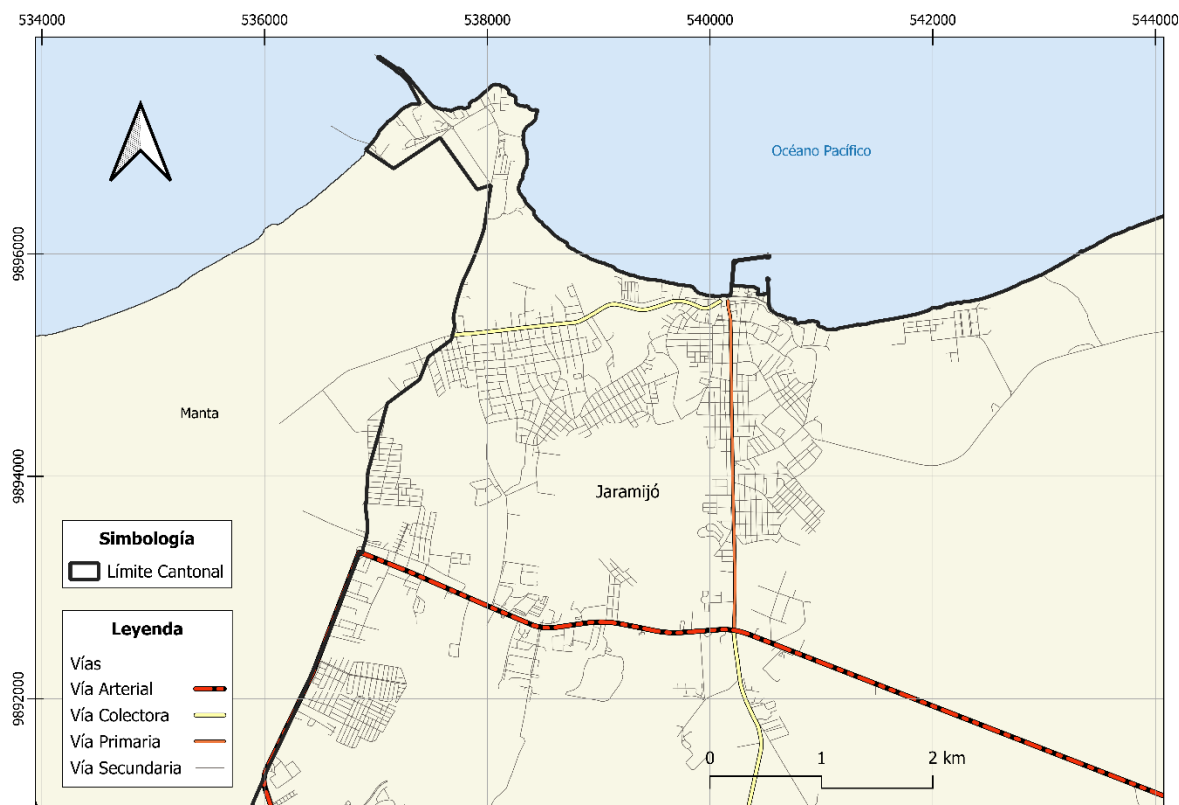


Nota. El mapa muestra la red de infraestructura vial del cantón Manta, incluyendo vías principales, secundarias y terciarias. Elaboración propia mediante el software QGIS, a partir de información cartográfica del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y fuentes geospaciales oficiales.

La red vial del cantón Manta, representada en la figura, evidencia una estructura de conectividad altamente desarrollada y jerarquizada, caracterizada por la presencia de vías arteriales, colectoras, primarias y secundarias que estructuran la movilidad urbana y la conectividad territorial. La mayor concentración de vías se localiza en las zonas urbanas consolidadas, donde convergen las principales actividades económicas, comerciales, industriales y portuarias del cantón. Y, la red vial permite la articulación funcional con los cantones de Jaramijó y Montecristi, favoreciendo la integración regional y el acceso de la población a bienes, servicios e infraestructura estratégica. Esta configuración evidencia la importancia de Manta como uno de los principales nodos de desarrollo económico y logístico de la provincia de Manabí.

Figura 20

Red de infraestructura vial del cantón Jaramijó, 2022.

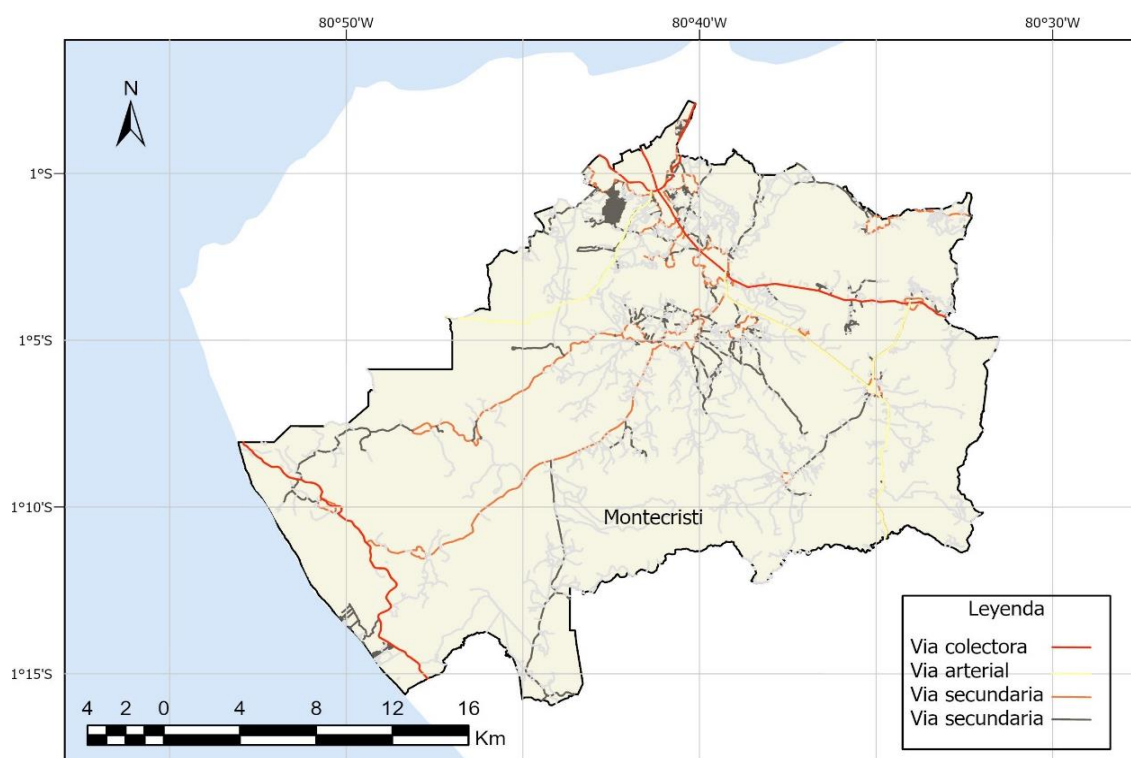


Nota. El mapa muestra la red de infraestructura vial del cantón Manta, incluyendo vías principales, secundarias y terciarias. Elaboración propia mediante el software QGIS, a partir de información cartográfica del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y fuentes geospaciales oficiales.

El cantón de Jaramijó presenta la infraestructura vial, cuya configuración se encuentra determinada por la distribución de los asentamientos urbanos y la localización de las actividades productivas vinculadas principalmente al sector pesquero. La red vial se concentra en la cabecera cantonal y en los sectores próximos al litoral, mientras que las áreas periféricas presentan una menor densidad de vías. Destaca la presencia de una vía arterial que atraviesa el territorio y constituye el principal eje de conexión con los cantones vecinos, facilitando el transporte de personas y mercancías. En términos territoriales, esta infraestructura desempeña un papel fundamental en la articulación espacial del cantón y en el fortalecimiento de sus relaciones económicas y sociales con el resto de la provincia.

Figura 21

Red de infraestructura vial del cantón Montecristi, 2022.



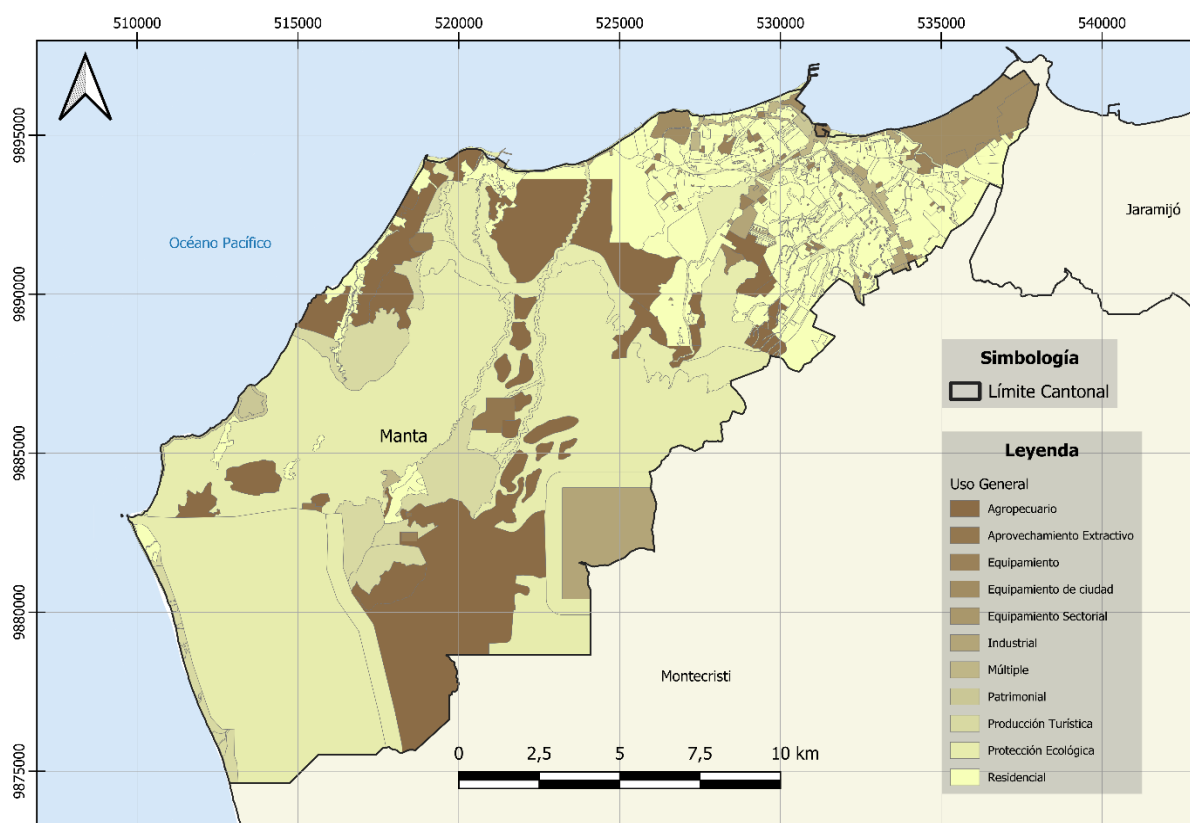
Nota. El mapa muestra la red de infraestructura vial del cantón Manta, incluyendo vías principales, secundarias y terciarias. Elaboración propia mediante el software QGIS, a partir de información cartográfica del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y fuentes geoespaciales oficiales.

El cantón Montecristi muestra la distribución de la infraestructura vial donde está conformada por vías de diferentes jerarquías que garantizan la conectividad entre las áreas urbanas, rurales y productivas del territorio. Se observa una mayor concentración de vías en la zona norte y central del cantón, donde se localizan los principales núcleos poblacionales y las actividades económicas de mayor relevancia. De igual manera, las vías arteriales y colectoras facilitan la conexión con los cantones de Manta y Portoviejo, consolidando a Montecristi como un espacio estratégico dentro de la dinámica territorial de la provincia. La estructura vial identificada constituye un elemento clave para la accesibilidad, la movilidad de la población y el desarrollo socioeconómico local.

5.1.4.9. Uso actual del suelo.

Figura 22

Mapa de uso general del suelo del cantón Manta, 2024.

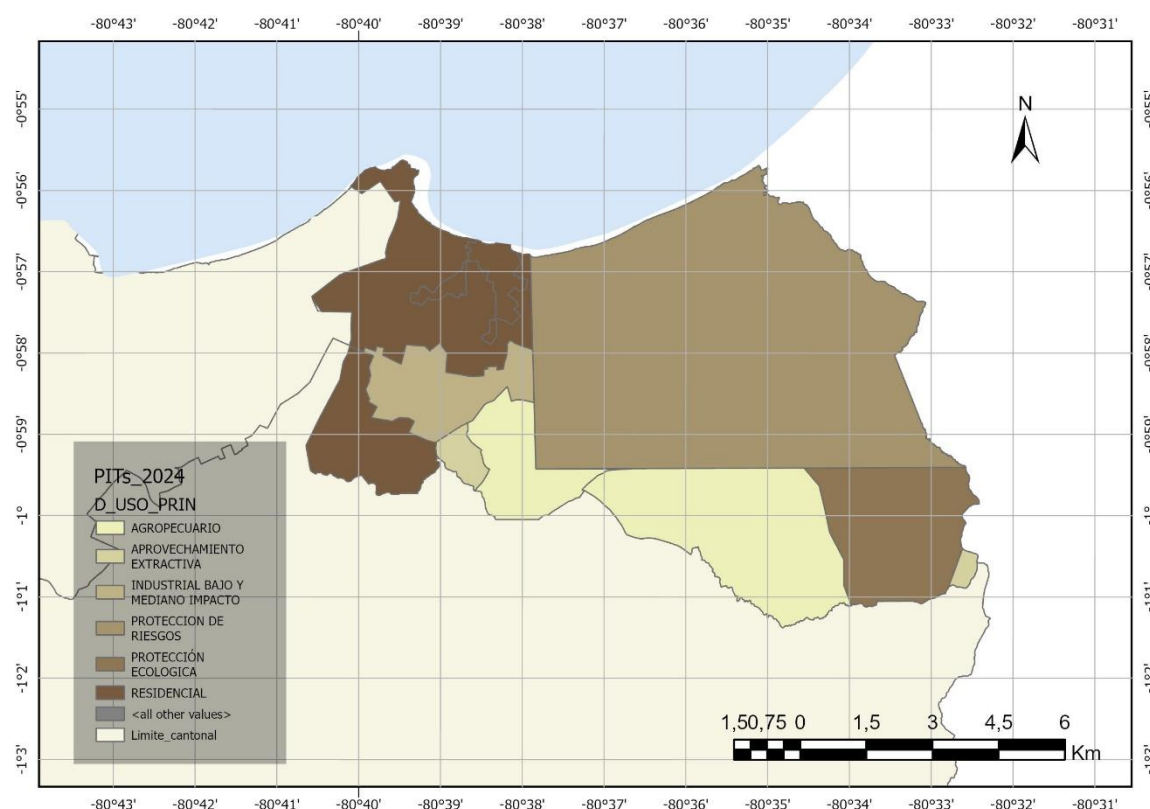


Nota. El mapa muestra la cartografía del uso de suelo del cantón Manta. Elaboración propia mediante el software ArcGIS Pro, a partir de información geoespacial oficial del GAD Municipal de Manta (2024), INEC.

El uso actual del suelo del cantón Manta se caracteriza por el predominio de áreas destinadas a actividades agropecuarias y de conservación, las cuales ocupan la mayor extensión del territorio cantonal. En menor proporción se distribuyen zonas de aprovechamiento forestal, protección ecológica y espacios con cobertura natural, configurando una matriz territorial donde predominan los usos rurales sobre los urbanos. El suelo urbanizado se concentra principalmente en la cabecera cantonal y el perfil costero, donde se localizan las actividades residenciales, comerciales, industriales, portuarias, turísticas y de equipamiento, evidenciando una ocupación intensiva del territorio asociada al crecimiento urbano y la expansión de urbanizaciones privadas.

Figura 23

Mapa de uso general del suelo del cantón Jaramijó, 2024.

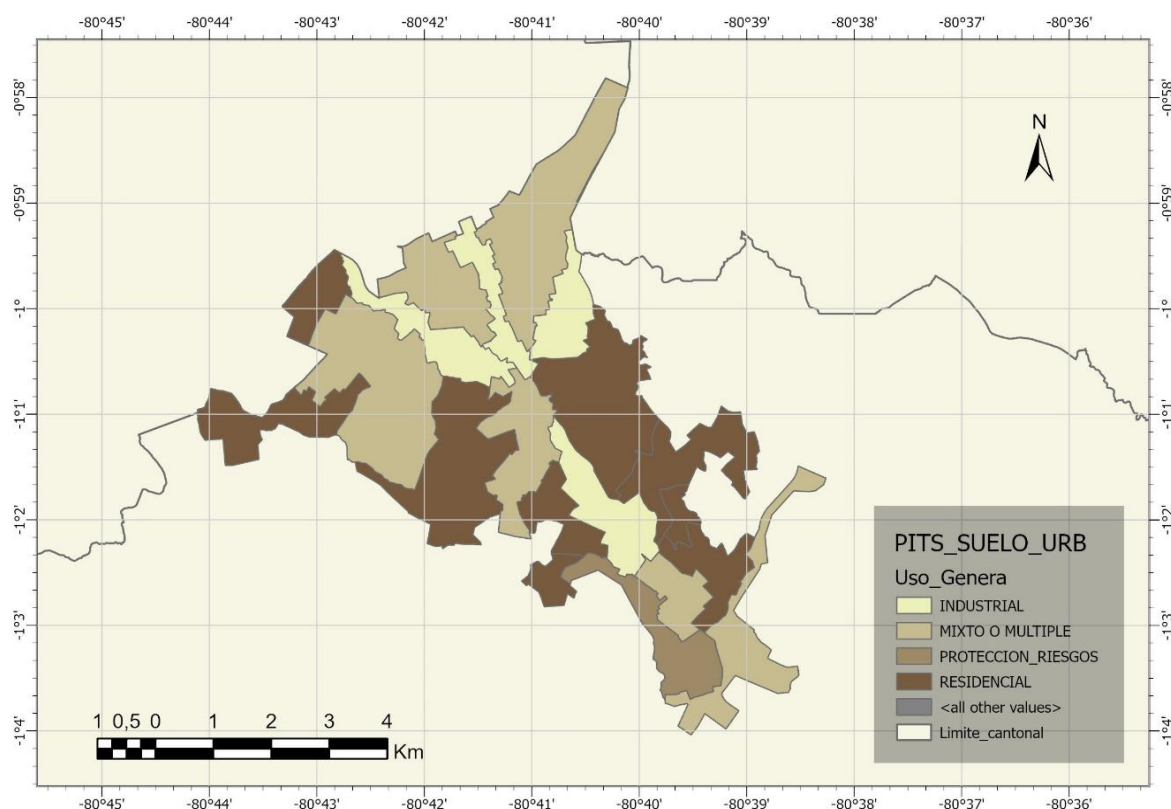


Nota. El mapa muestra la cartografía del uso de suelo del cantón Montecristi. Elaboración propia mediante el software ArcGIS Pro, a partir de información geoespacial oficial del GAD Municipal de Jaramijó (2024), INEC.

El uso del suelo del cantón Jaramijó evidencia áreas destinadas a actividades de aprovechamiento y conservación, la cual ocupan gran parte del territorio cantonal y reflejan la vocación productiva y ambiental del cantón. De esta manera, se identifican zonas de protección ecológica y espacios con cobertura natural que contribuyen a la conservación de los ecosistemas locales. A escala urbana, los usos residenciales, comerciales y de equipamiento se concentran principalmente en la cabecera cantonal y la franja costera, configurando un patrón de ocupación compacto vinculado al desarrollo portuario, pesquero y a la expansión del tejido urbano.

Figura 24

Mapa de uso general del suelo del cantón Montecristi, 2024



Nota. El mapa muestra la cartografía del uso de suelo del cantón Jaramijó. Elaboración propia mediante el software ArcGIS Pro, a partir de información geoespacial oficial del GAD Municipal de Montecristi (2024), INEC.

El uso actual del suelo del cantón Montecristi evidencia una organización territorial caracterizada por la coexistencia de áreas destinadas a actividades industriales, residenciales, de uso múltiple y zonas de protección ecológica. Esta distribución responde a la diversidad de paisajes presentes en el cantón, donde convergen sectores rurales, áreas de conservación y el perfil costero, que constituye un espacio estratégico para el desarrollo territorial. A una escala más específica, el suelo urbanizado se concentra en la cabecera cantonal y en la franja costera compartida con Manta, donde se desarrollan actividades residenciales, comerciales, industriales y turísticas, evidenciando un proceso de expansión urbana asociado a la consolidación de urbanizaciones privadas y a la dinámica metropolitana del área Montecristi.

5.1.4.10. Equipamiento y espacio público.

5.1.4.11. Morfología urbana.

Se identificaron las urbanizaciones de manta, Montecristi y Jaramijó de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 12

Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Manta.

Nombre	Nº de lotes	Tipo de suelo	Metros cuadrados
Urb. Ciudad del Mar	1200	Urbano	356,671.99 m ²
Urb. Marina blue	246	Urbano	184,172.75
Urb. Altos de Manta Beach	420	Urbano	159,565.62
Urb. Manta Beach	1100	Urbano	356,545.93
Urb. Portal del sol	210	Urbano	54,731.65
Urb. Porto Manta	39	Urbano	12,134.30
Urb. Álamos	95	Urbano	25,163.80
Urb. Playa Alta	650	Rural	282,053.60
Urb. Pedro Balda	200	Urbano	30,000
Total			1,461,039.64 m ²

Jaramijó**Tabla 13**

Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Jaramijó.

Nombre	Nº de lotes	Tipo de suelo	Metros cuadrados
Urb. Punta Arrecife	355	Urbano	80,000
Urb. Punta Blanca	144	Urbano	28,653.22
Urb. Marina Bay	116	Urbano	34,100.69
Urb. Punta Marina	180	Urbano	45,000
Urb. Ocean Breaze	6	Urbano	3,200
Total			190,953.91 m ²

*Nota. Datos obtenidos del GAD de Jaramijó.***Montecristi****Tabla 14**

Urbanizaciones de estudio en la franja costera del cantón Montecristi.

Nombre	Nº de lotes	Tipo de suelo	Metros cuadrados
Urb. Mirador San José	1652	Rural	585348,56
Urb. Ciudad Mangle I y II	299	Rural	184578,83
Urb. Portón del Mar	396	Rural	140000
Urb. Terrazas del Mar I y II	717	Rural	296720
Urb. Ranch Spondylus	966	Rural	1694303,24
Urb. San José Beach	349	Rural	166264,55
Total			3,067,215.18 m ²

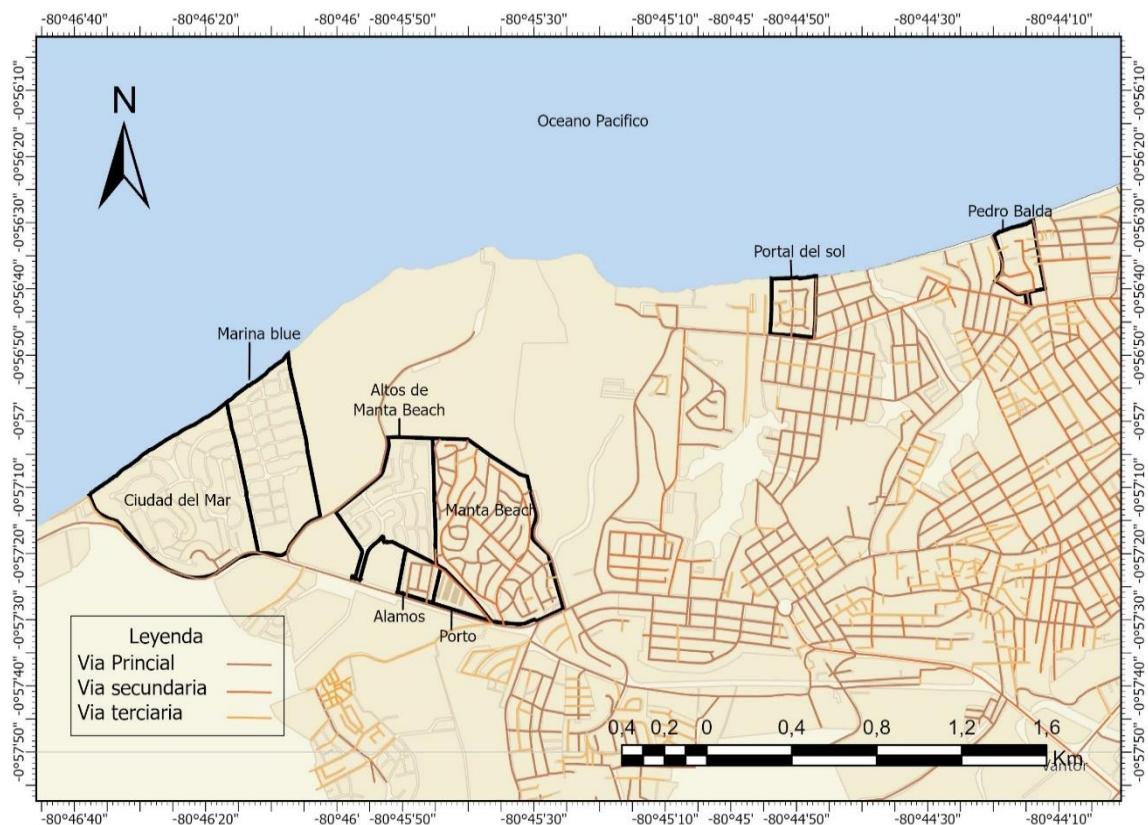
*Nota. Datos obtenidos del GAD de Montecristi.***A. Planos.****Manta.**

El sector costero de Manta presenta un relieve predominantemente plano a suavemente ondulado, característico de la plataforma litoral del cantón, donde las pendientes son reducidas

y favorecen la expansión urbana en dirección este-oeste, paralela al borde costero. Esta topografía ha permitido la consolidación de un tejido urbano continuo, condicionado por la cercanía al Mar y por la presencia de vías estructurantes que articulan la movilidad entre el centro urbano y las nuevas áreas de crecimiento. Su implantación responde principalmente a la proximidad del frente costero y a la accesibilidad proporcionada por la red vial principal, desde la cual se derivan vías secundarias que distribuyen el tránsito hacia cada conjunto habitacional.

Figura 25

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta

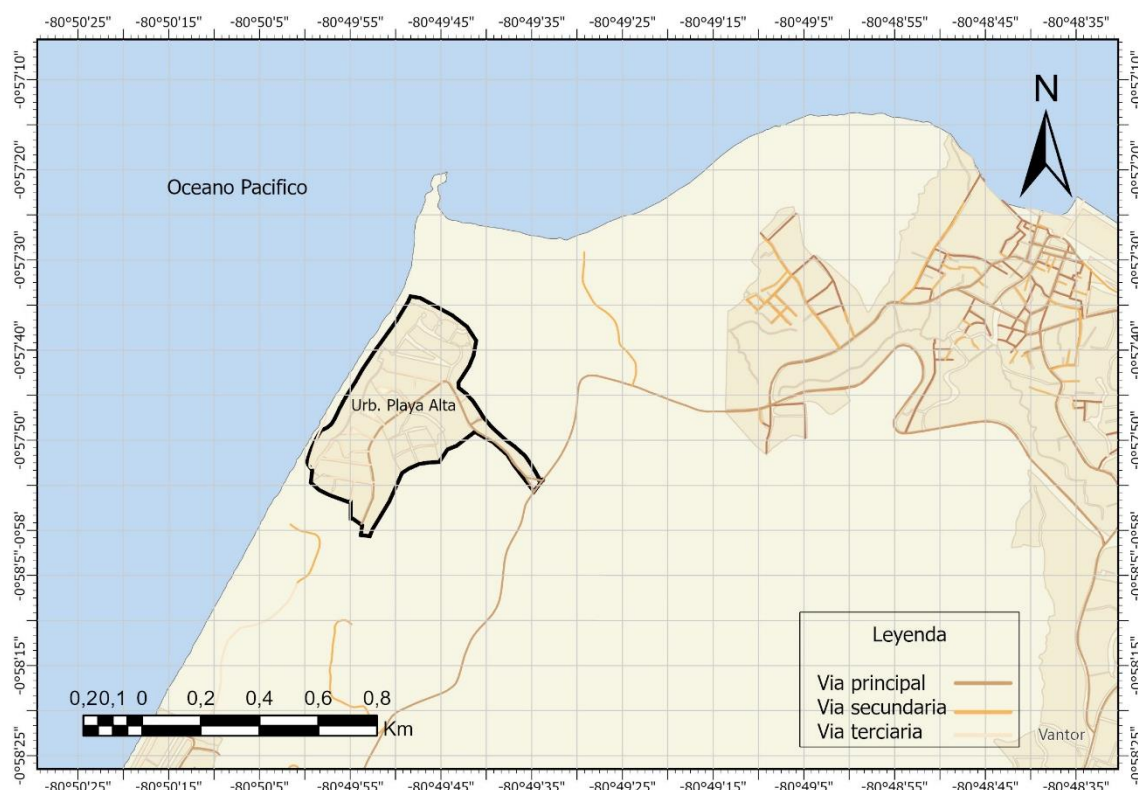


Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

En la escala local, las urbanizaciones Ciudad del Mar, Marina Blue, Altos de Manta Beach, Manta Beach, Álamos, Porto Manta, Portal del Sol y Pedro Balda presentan una organización interna que se integra a la estructura vial existente mediante accesos controlados conectados a las vías principales y secundarias del sector. Sin embargo, la configuración cerrada de estos conjuntos genera una conectividad limitada con el tejido urbano circundante, privilegiando la circulación interna sobre la continuidad de la trama vial exterior, lo que evidencia un modelo de crecimiento residencial fragmentado característico del perfil costero de Manta.

Figura 26

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta.



Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

Playa Alta se organiza mediante una trama vial interna adaptada a la forma del terreno y delimitada por un perímetro claramente definido. Su acceso se concentra en una conexión con la vía principal, mientras que la circulación interna distribuye el tránsito hacia las áreas residenciales. Esto evidencia un modelo de urbanización privada con conectividad controlada, que prioriza la funcionalidad interna y reduce la continuidad de la trama vial con el entorno inmediato, reforzando el patrón de crecimiento fragmentado característico del perfil costero de Manta.

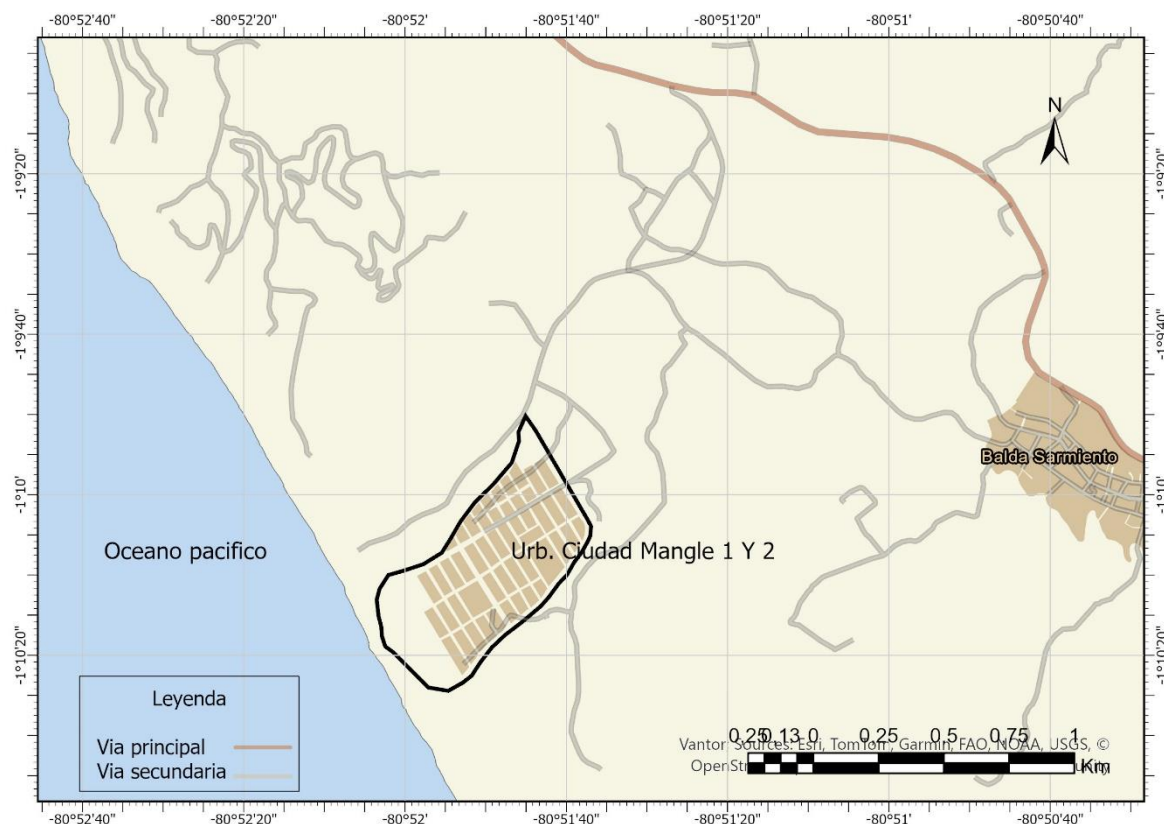
Montecristi

El perfil costero del cantón Montecristi se caracteriza por un relieve predominantemente plano con ligeras ondulaciones, condiciones que han favorecido la expansión de urbanizaciones privadas en sectores próximos al océano Pacífico. La ocupación del territorio presenta un crecimiento disperso, donde la red vial principal estructura la movilidad y orienta el desarrollo urbano, mientras que las vías secundarias permiten la conexión con los diferentes conjuntos residenciales. La disponibilidad de amplios espacios aún no consolidados evidencia un proceso

de expansión urbana en el que las urbanizaciones se implantan de manera aislada, aprovechando la accesibilidad vial y las condiciones paisajísticas del litoral.

Figura 27

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi.

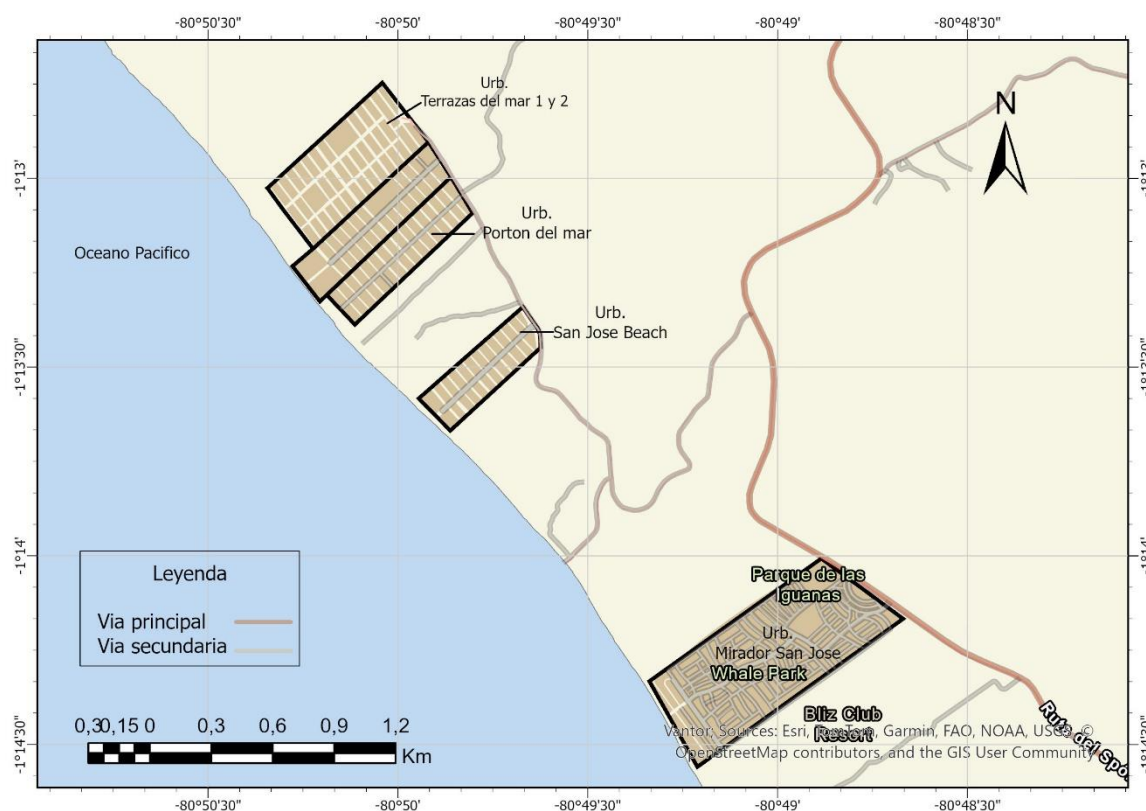


Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

La urbanización Ciudad Mangle 1 y 2 se implanta sobre un terreno de baja pendiente, adaptándose a la forma del suelo sin alterar significativamente su configuración natural. Su integración con el entorno se realiza mediante una vía principal que conecta el conjunto con la red vial del cantón, complementada por vías secundarias que facilitan el acceso a los sectores cercanos. La urbanización presenta una trama vial interna organizada y un perímetro definido, priorizando la circulación interna y limitando la continuidad de las calles con el tejido urbano circundante, característica propia de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi.

Figura 28

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi



Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

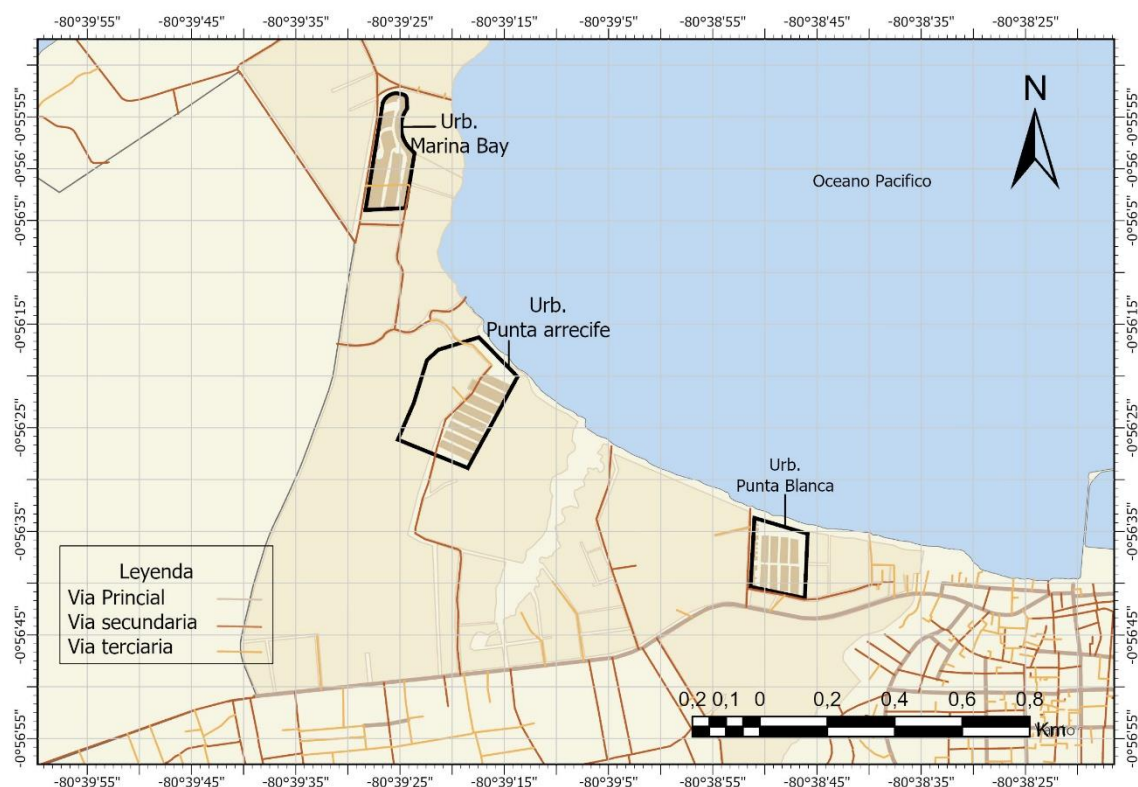
Las urbanizaciones Portal del Mar 1 y 2 y San José Beach se localizan próximas al borde costero, aprovechando la conectividad que ofrece la vía principal del sector. Su implantación responde a la disponibilidad de suelo urbanizable y a la accesibilidad proporcionada por la red vial existente. Cada conjunto residencial desarrolla una trama vial interna independiente con accesos definidos, integrándose funcionalmente al sistema vial mediante pocos puntos de conexión. Esta configuración reduce la continuidad de las calles con el entorno inmediato y evidencia un modelo de crecimiento residencial de baja permeabilidad urbana, característico de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Montecristi

Jaramijó

El perfil costero de Jaramijó se caracteriza por un relieve predominantemente plano, con ligeras variaciones topográficas que acompañan el borde litoral y facilitan la ocupación urbana. Estas condiciones han favorecido el desarrollo de urbanizaciones privadas próximas al océano Pacífico, donde la disponibilidad de suelo y la accesibilidad determinan su localización dentro del cantón.

Figura 29

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Jaramijó.

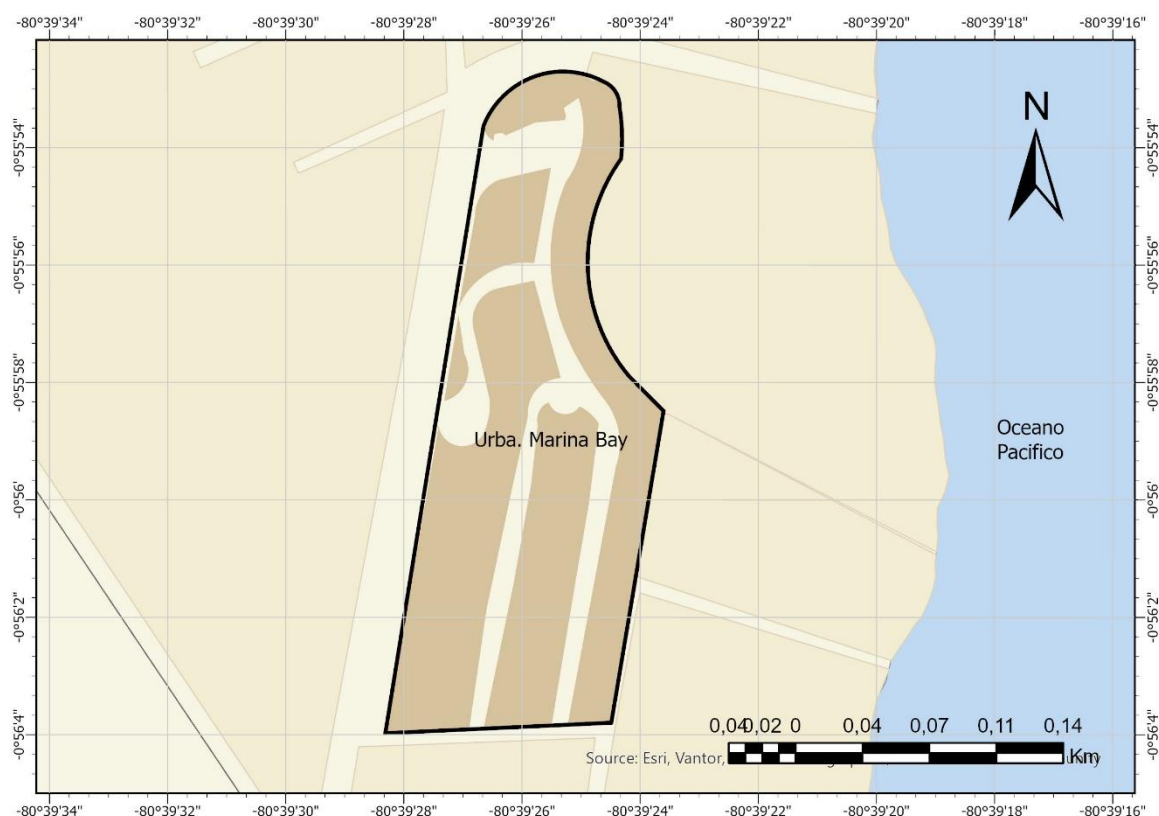


Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

Las urbanizaciones Marina Bay, Punta Arrecife y Punta Blanca se implantan sobre terrenos de baja pendiente, aprovechando las condiciones naturales del litoral. Su distribución es dispersa y responde a la estructura vial existente, estableciendo conexiones mediante vías principales y secundarias que articulan el acceso desde la red urbana de Jaramijó hacia cada conjunto residencial. La integración con el sistema vial urbano se realiza a través de pocos puntos de conexión, lo que limita la continuidad de las calles con el entorno inmediato y genera una baja permeabilidad urbana. Esta configuración evidencia un patrón de crecimiento residencial propio de las urbanizaciones privadas del perfil costero, donde predomina la funcionalidad interna sobre la conectividad con la ciudad.

Figura 30

Relación entre la forma del terreno y la estructura vial de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Jaramijó.



Nota: Elaboración propia a partir de ArcGIS Pro, 2026.

Marina Bay presenta una trama vial interna planificada y delimitada por un perímetro definido, característica propia de las urbanizaciones privadas. La existencia de un acceso controlado y la limitada cantidad de conexiones con la red vial exterior reducen la permeabilidad urbana, privilegiando la funcionalidad interna y reforzando un modelo de crecimiento residencial segregado característico del perfil costero de Jaramijó.

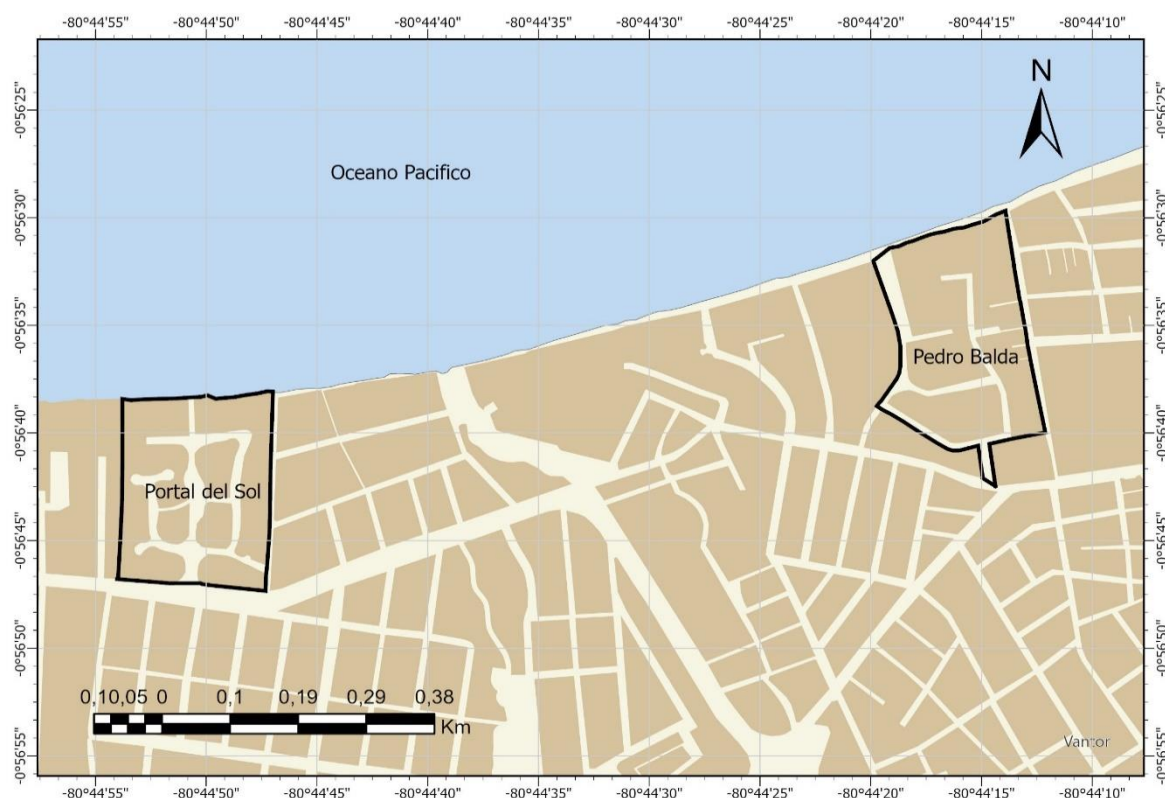
B. Amanzanamiento.

Manta

El perfil costero del cantón Manta presenta un tejido urbano caracterizado por una combinación de manzanas regulares e irregulares, resultado de la adaptación del crecimiento urbano a la línea costera y a las condiciones topográficas del territorio. En las urbanizaciones privadas predominan amanzanamientos planificados, donde la disposición de las manzanas responde a criterios de funcionalidad, aprovechamiento del suelo y jerarquización de los espacios residenciales.

Figura 31

Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Portal del Sol y Pedro Balda. Manta.

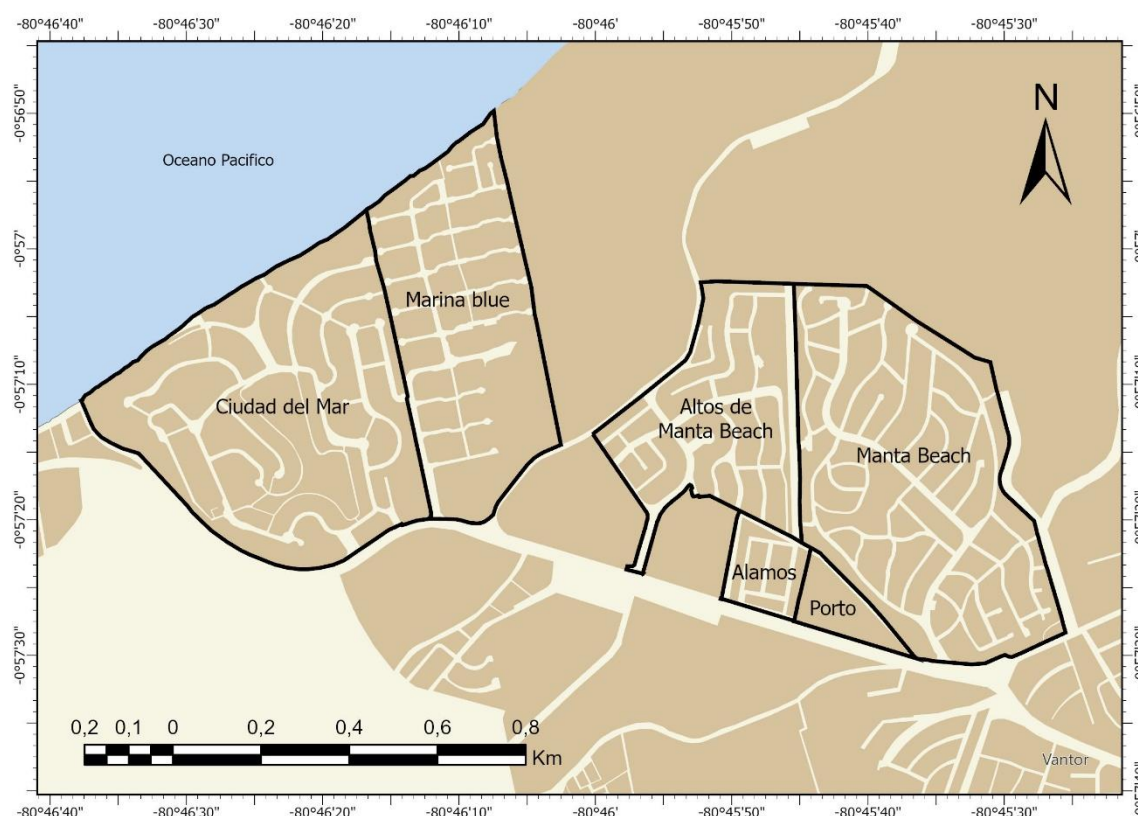


Nota. Se muestra la configuración de las manzanas de las urbanizaciones, destacando la forma de los terrenos y la organización del tejido residencial. Elaboración propia y procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

Portal del Sol se organiza mediante manzanas de geometría predominantemente rectangular y regular, con una distribución ordenada de los lotes que favorece un aprovechamiento eficiente del suelo y una estructura residencial homogénea. Por su parte, Pedro Balda desarrolla un amanzanamiento adaptado a la forma irregular del terreno, incorporando manzanas de distintas dimensiones y orientaciones que responden a la configuración del predio. En ambos casos, la planificación del tejido urbano mantiene una organización interna definida, evidenciando un diseño que optimiza la ocupación del espacio y la funcionalidad de cada conjunto residencial.

Figura 32

Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Ciudad del Mar, Marina Blue, Altos de Manta Beach, Manta Beach, Álamos y Porto, Manta.



Nota. Se muestra la configuración de las manzanas de las urbanizaciones, destacando la forma de los terrenos y la organización del tejido residencial. Elaboración propia y procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

Ciudad del Mar desarrolla una configuración de manzanas irregulares adaptadas al borde costero, combinando lotes de diferentes dimensiones con una organización planificada. Marina Blue presenta un trazado más regular, con manzanas rectangulares que permiten una distribución uniforme de los lotes. Altos de Manta Beach adopta una disposición mixta, donde las manzanas se ajustan a la geometría del predio mediante formas rectas y curvas. Manta Beach evidencia una organización más compacta, con manzanas de tamaño reducido y una distribución que optimiza el uso del suelo residencial.

La urbanización Álamos, debido a su menor extensión, concentra un número reducido de manzanas con una configuración sencilla y funcional. Finalmente, Porto presenta un amanzanamiento compacto y ordenado, donde la forma de las manzanas se adapta a los límites del terreno, manteniendo una estructura residencial planificada. En conjunto, estas urbanizaciones reflejan un modelo de diseño urbano que combina regularidad e irregularidad

según las condiciones físicas del terreno, conservando una organización interna propia de los desarrollos residenciales privados del perfil costero de Manta.

Figura 33

Análisis del amanzanamiento de la urbanización Playa Alta.



Nota. Se muestra la configuración de las manzanas de las urbanizaciones, destacando la forma de los terrenos y la organización del tejido residencial. Elaboración propia y procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

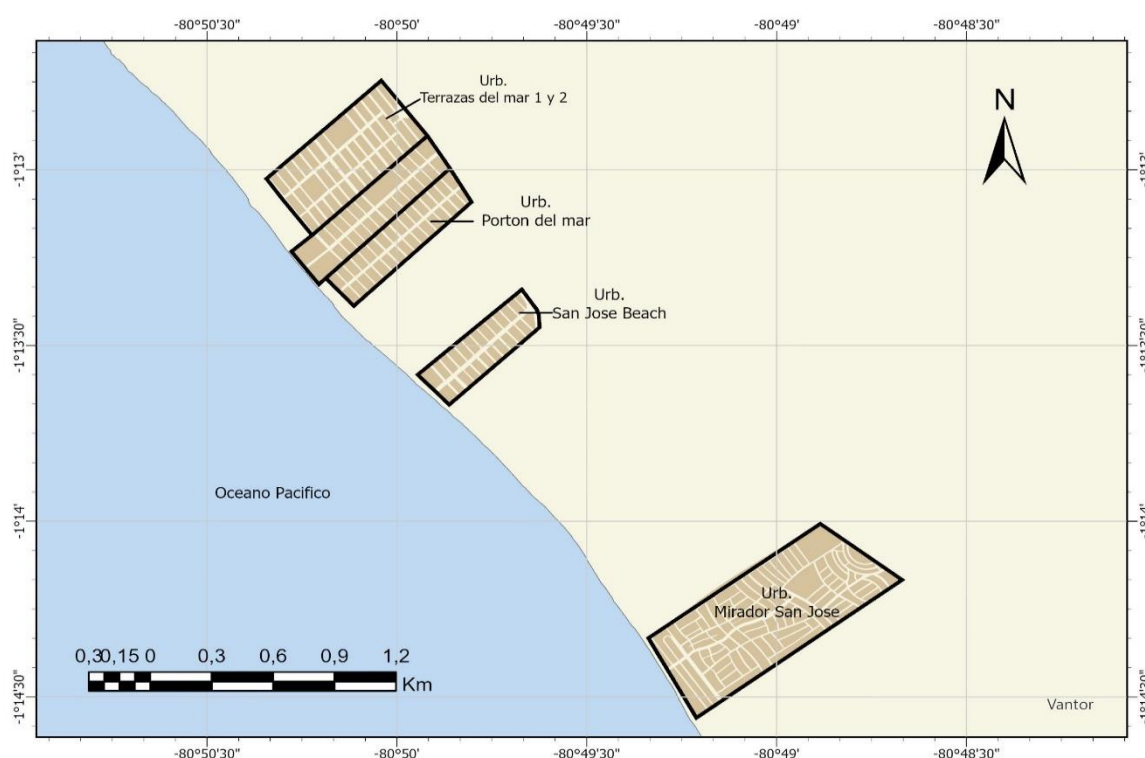
La urbanización Playa Alta presenta un amanzanamiento que responde a la geometría irregular del terreno y a su ubicación junto al perfil costero de Manta. La disposición de las manzanas combina formas rectangulares con trazados curvos que se adaptan a los límites del predio, generando una organización residencial planificada sin perder continuidad interna. Los lotes mantienen una distribución ordenada, mientras que la red vial interna estructura las manzanas de manera eficiente, favoreciendo la accesibilidad y el aprovechamiento del suelo. En conjunto, el amanzanamiento evidencia una adaptación a las condiciones físicas del terreno, manteniendo un diseño funcional característico de las urbanizaciones privadas del perfil costero.

Montecristi

Montecristi presenta un tejido urbano de baja densidad, caracterizado por urbanizaciones privadas implantadas de forma dispersa a lo largo del litoral. La configuración de los amezanamientos responde a una planificación que aprovecha la disponibilidad de suelo y las condiciones geométricas de cada predio, predominando manzanas de formas rectangulares y alargadas que optimizan el uso residencial. En los sectores próximos al borde costero, la orientación de las manzanas se adapta a la línea de costa y a la forma de los terrenos, generando una organización que combina regularidad en el trazado con adaptaciones puntuales a los límites físicos del predio. Este patrón refleja un modelo de crecimiento urbano planificado, donde la distribución de las manzanas busca maximizar el aprovechamiento del suelo y mantener una estructura residencial ordenada.

Figura 34

Análisis del amezanamiento de las urbanizaciones Terrazas del Mar 1 y 2, Portón del Mar, San José Beach y Mirador San José, Montecristi.



Nota. Se representa la configuración morfológica de las manzanas de las urbanizaciones analizadas, destacando la adaptación de su trazado a la forma de cada terreno y la organización del tejido residencial. Elaboración propia, procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

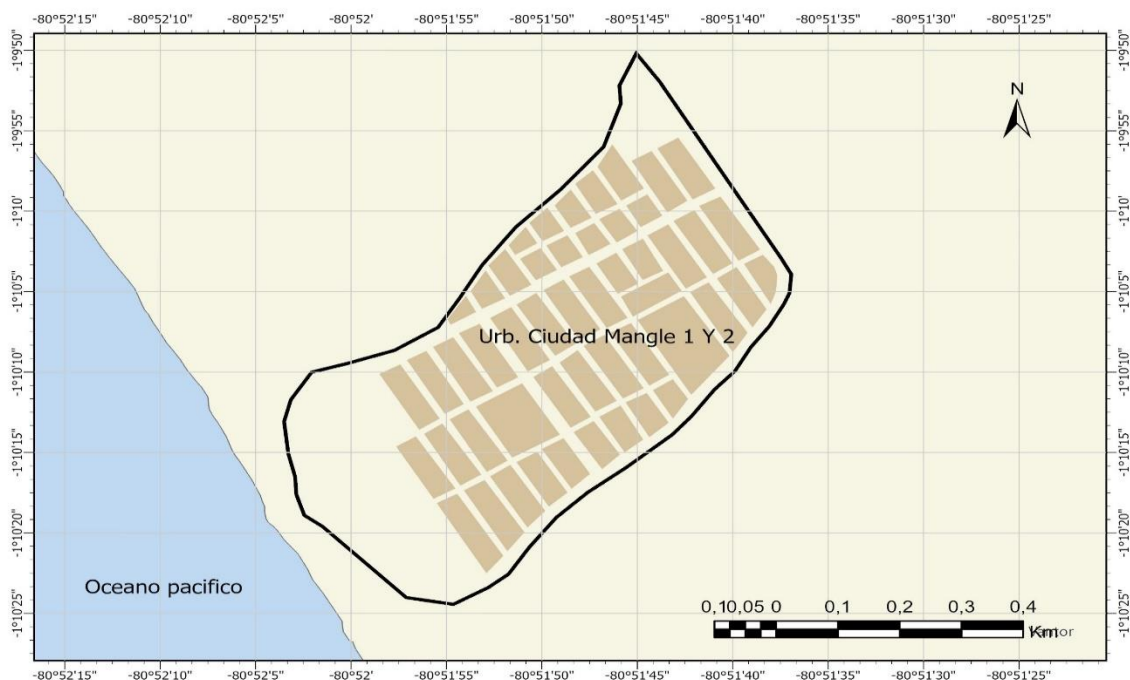
Las urbanizaciones Terrazas del Mar 1 y 2 presentan un amezanamiento de geometría predominantemente ortogonal, conformado por manzanas rectangulares y de dimensiones homogéneas que favorecen una distribución eficiente de los lotes residenciales. Portón del Mar

mantiene una configuración similar, con manzanas alargadas y paralelas que optimizan la ocupación del terreno y mantienen una organización uniforme del tejido urbano. Por su parte, San José Beach desarrolla un amanzanamiento lineal adaptado a la forma estrecha del predio, donde las manzanas se disponen de manera longitudinal siguiendo la geometría del terreno.

Finalmente, Mirador San José presenta una configuración más diversa, incorporando manzanas curvas e irregulares que responden a la forma del terreno y generan una organización interna más flexible. En conjunto, estas urbanizaciones evidencian una planificación que adapta la forma de las manzanas a las características de cada predio, manteniendo una estructura residencial funcional y ordenada, propia de los desarrollos privados del perfil costero de Montecristi.

Figura 35

Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Ciudad Mangle 1 y 2.



Nota. Se representa la configuración morfológica de las manzanas de las urbanizaciones analizadas, destacando la adaptación de su trazado a la forma de cada terreno y la organización del tejido residencial. Elaboración propia, procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

La urbanización Ciudad Mangle 1 y 2 presenta un amanzanamiento de configuración predominantemente ortogonal, caracterizado por manzanas rectangulares de dimensiones homogéneas que conforman un tejido urbano ordenado y de fácil legibilidad. La distribución de las manzanas responde a una planificación que optimiza el aprovechamiento del terreno

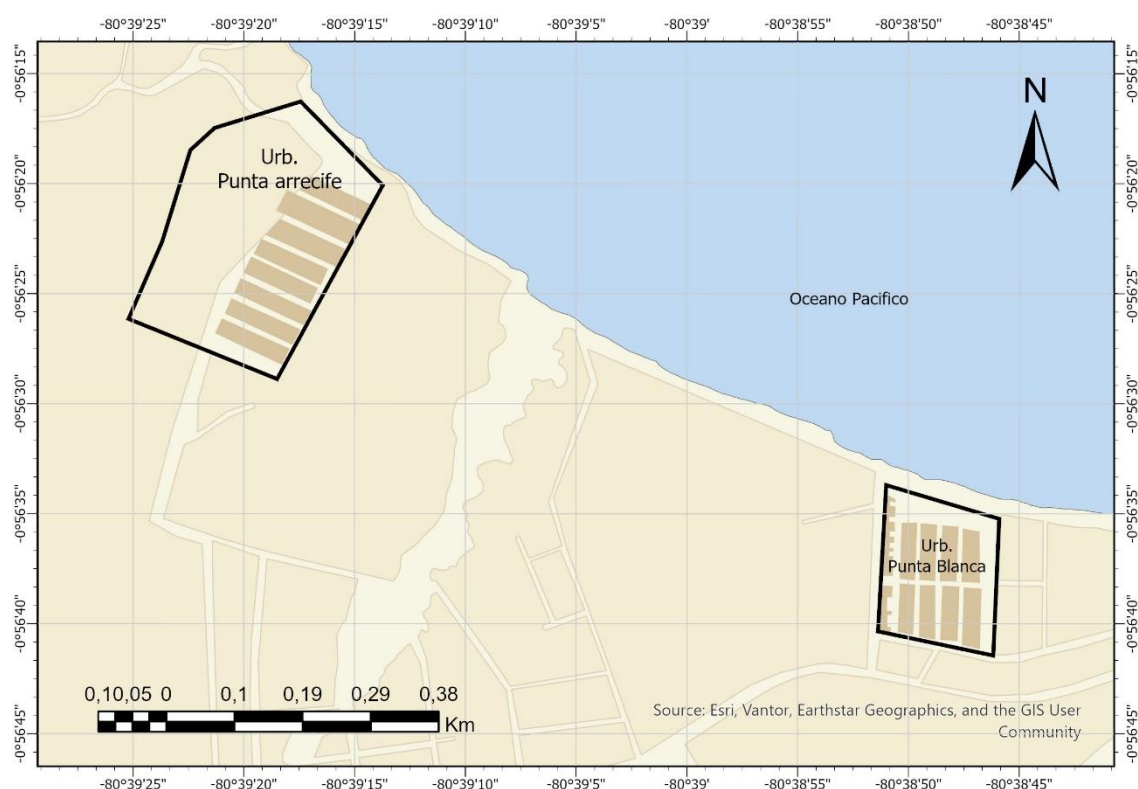
mediante una organización regular de los lotes y una estructura vial interna jerarquizada. Hacia los bordes del conjunto, el trazado incorpora ligeras adaptaciones para ajustarse a la geometría irregular del predio, sin alterar la continuidad del patrón ortogonal predominante.

Jaramijó

El perfil costero del cantón Jaramijó presenta un tejido urbano caracterizado por un amanzanamiento de baja densidad y desarrollo disperso, condicionado por la disponibilidad de suelo urbanizable y la proximidad al océano Pacífico. La configuración de las manzanas responde a una planificación orientada al uso residencial, predominando formas regulares que se adaptan a la geometría de los predios y a las características físicas del territorio.

Figura 36

Análisis del amanzanamiento de las urbanizaciones Punta Arrecife y Punta Blanca.



Nota. Se muestra la configuración de las manzanas de las urbanizaciones, destacando la forma de los terrenos y la organización del tejido residencial. Elaboración propia y procesamiento cartográfico en ArcGIS Pro (2026).

Punta Arrecife desarrolla un trazado compuesto por manzanas alargadas y de geometría predominantemente regular, organizadas de forma paralela para optimizar la ocupación del suelo dentro de un predio de forma irregular. Esta disposición genera una distribución ordenada

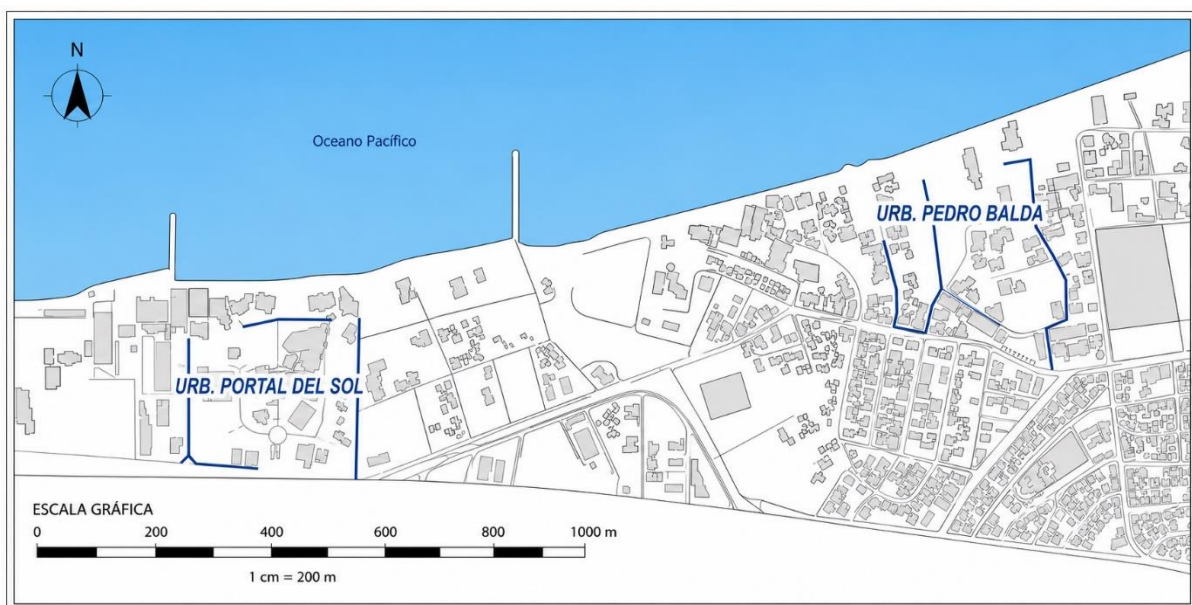
de los lotes y una estructura residencial planificada. Por su parte, Punta Blanca presenta un amanzanamiento de carácter ortogonal, conformado por manzanas rectangulares de dimensiones homogéneas que favorecen una organización uniforme del tejido urbano y un aprovechamiento eficiente del espacio disponible. En ambas urbanizaciones, la configuración de las manzanas evidencia un proceso de planificación que adapta el diseño urbano a la forma del terreno, manteniendo una estructura funcional característica de las urbanizaciones privadas del perfil costero de Jaramijó.

C. Llenos y vacíos.

Manta.

Figura 37

Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Portal del Sol y Pedro Balda, Manta.



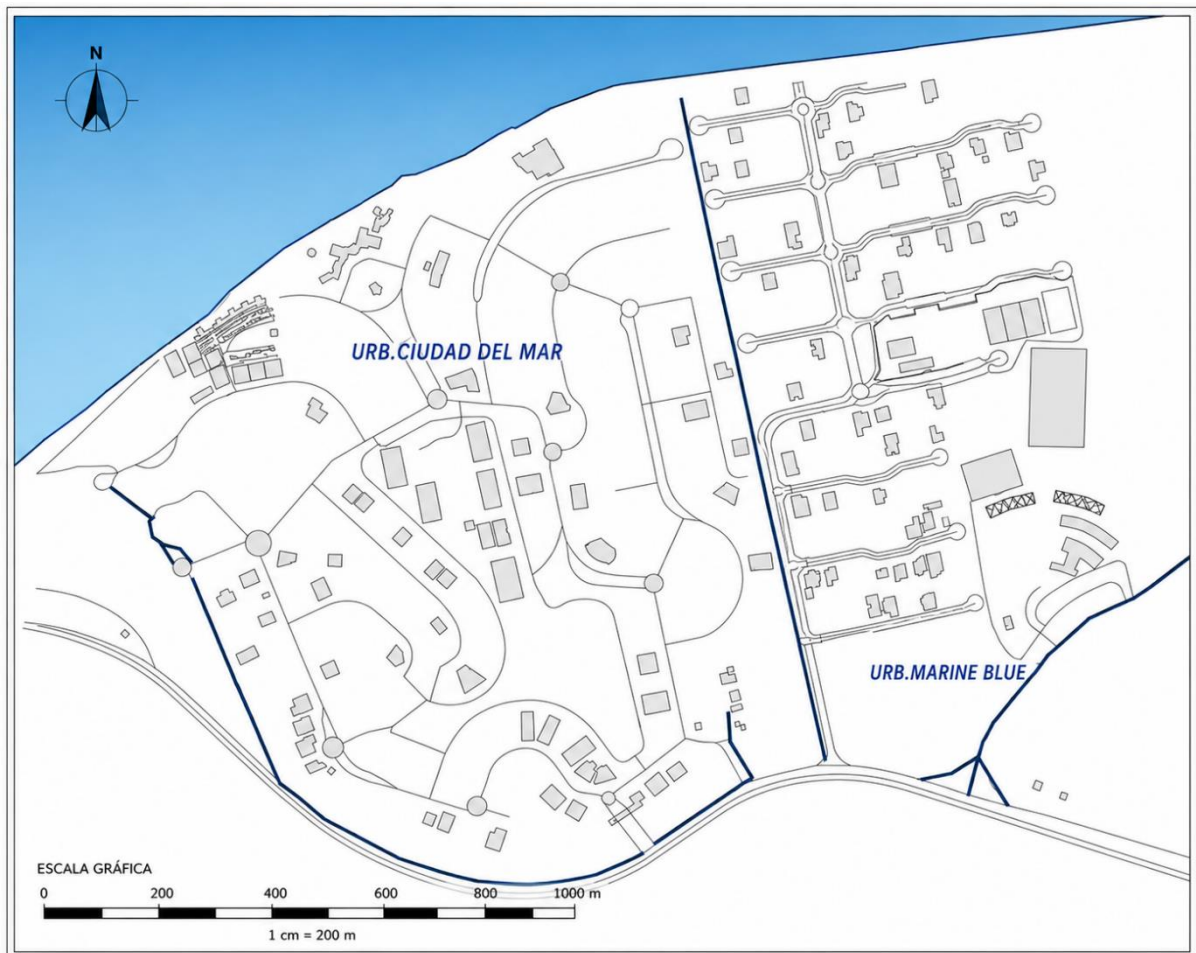
Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

Las urbanizaciones Portal del Sol y Pedro Balda presentan niveles de ocupación del suelo diferenciados, evidenciando distintos grados de consolidación urbana. Portal del Sol mantiene una baja densidad edificatoria, donde predominan los espacios libres y los vacíos urbanos entre las edificaciones, generando una ocupación dispersa que favorece la percepción de amplitud dentro del conjunto residencial. En contraste, Pedro Balda presenta una mayor concentración de edificaciones, con una distribución más continua y una reducción de los espacios vacíos, lo que refleja un tejido urbano más consolidado. No obstante, ambas

urbanizaciones conservan áreas destinadas a circulación y espacios abiertos que contribuyen al equilibrio entre las superficies construidas y los vacíos urbanos, característica propia de los desarrollos residenciales del perfil costero de Manta.

Figura 38

Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Ciudad del Mar y Marina Blue



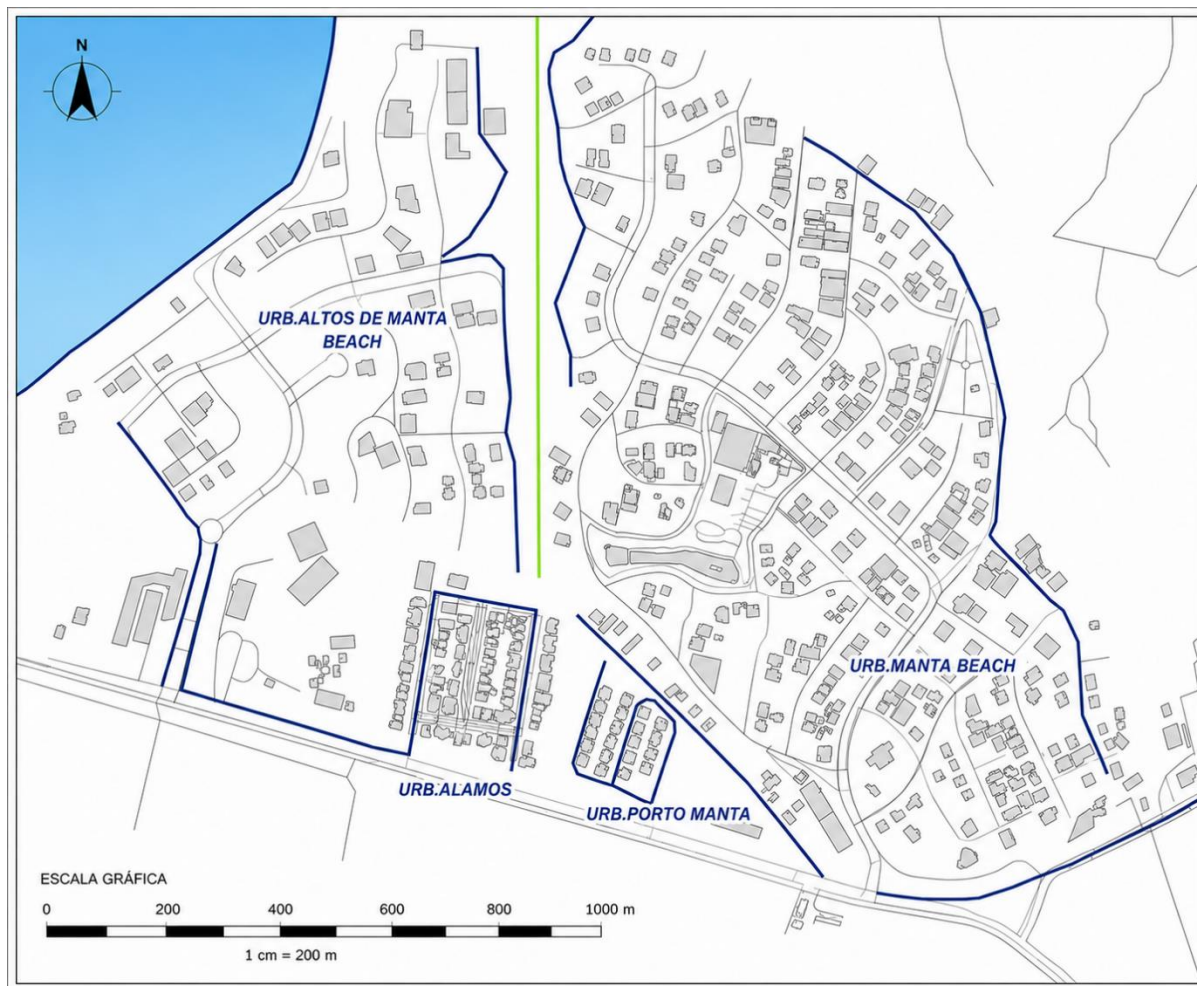
Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

Ciudad del Mar evidencia una baja densidad de ocupación, con edificaciones distribuidas de manera dispersa y amplios espacios libres que predominan sobre las superficies construidas, generando un tejido urbano abierto y de menor consolidación. En contraste, Marina Blue presenta una mayor concentración de edificaciones organizadas de forma continua, configurando un tejido residencial más compacto donde los vacíos urbanos se reducen considerablemente. La distribución de las viviendas y la continuidad de las áreas

edificadas permiten identificar un mayor grado de consolidación en comparación con Ciudad del Mar.

Figura 39

Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Altos de Manta Beach, Alamos, Porto Manta, Manta Beach.



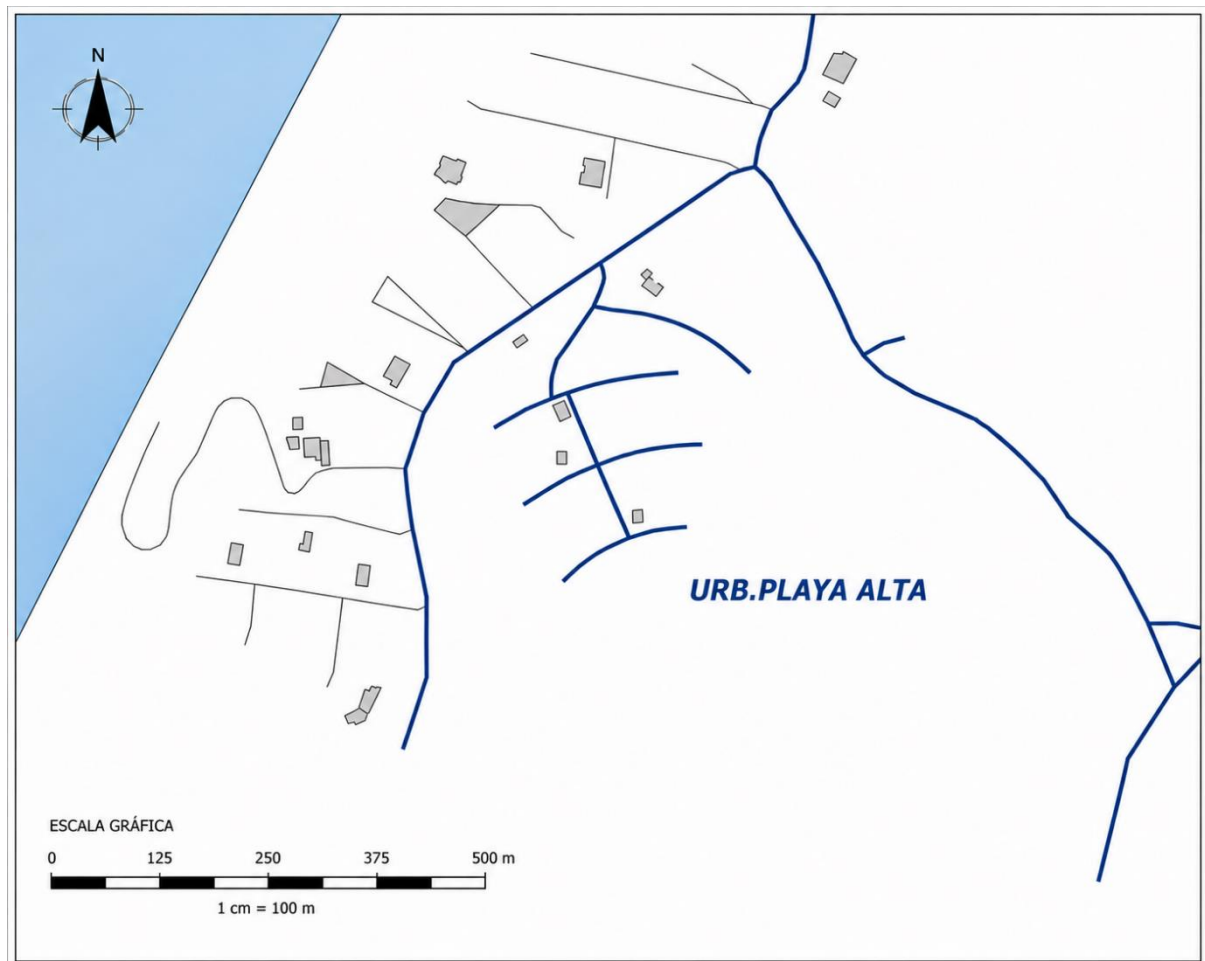
Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

La urbanización Altos de Manta Beach evidencia una baja densidad de edificación, con viviendas distribuidas de forma dispersa y amplios vacíos urbanos que favorecen una menor ocupación del terreno. En contraste, Manta Beach presenta una mayor concentración de edificaciones, configurando un tejido urbano más compacto y continuo, donde los espacios vacíos se reducen en favor del desarrollo residencial. La urbanización Álamos, debido a su menor superficie, registra una ocupación moderada con un número limitado de edificaciones y una relación equilibrada entre áreas construidas y espacios libres. Por su parte, Porto Manza

desarrolla un tejido residencial de baja densidad, compuesto por edificaciones agrupadas y rodeadas de espacios abiertos que disminuyen la intensidad de ocupación del suelo.

Figura 40

Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Playa Alta.



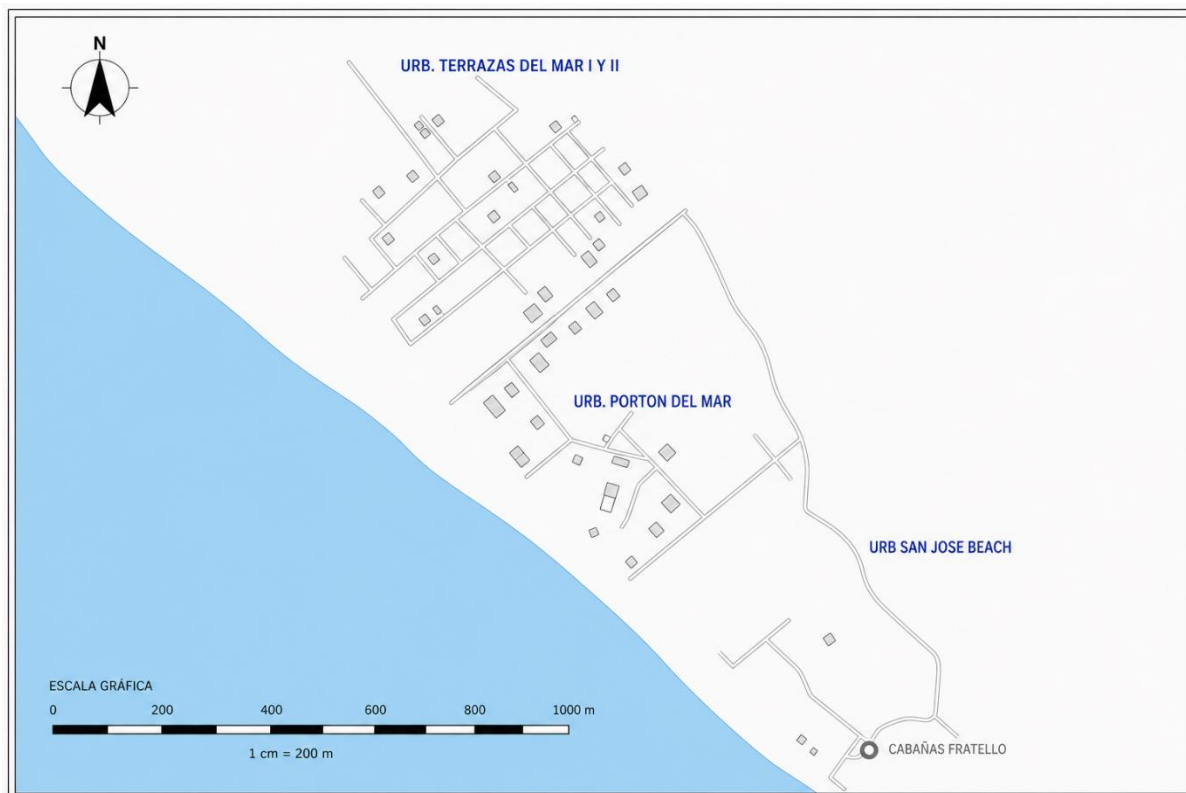
Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

La urbanización Playa Alta presenta un patrón de ocupación del suelo caracterizado por una baja densidad edificatoria, donde predominan los espacios libres sobre las superficies construidas. Las edificaciones se distribuyen de forma dispersa dentro del conjunto residencial, generando amplios vacíos urbanos que contribuyen a una menor intensidad de ocupación y a un tejido urbano poco compacto. La disposición de las viviendas responde a una planificación que privilegia áreas abiertas y una menor concentración de construcciones, favoreciendo una percepción de amplitud y una relación equilibrada entre los llenos y los vacíos.

Montecristi.

Figura 41

Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones urbanización Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Bach.

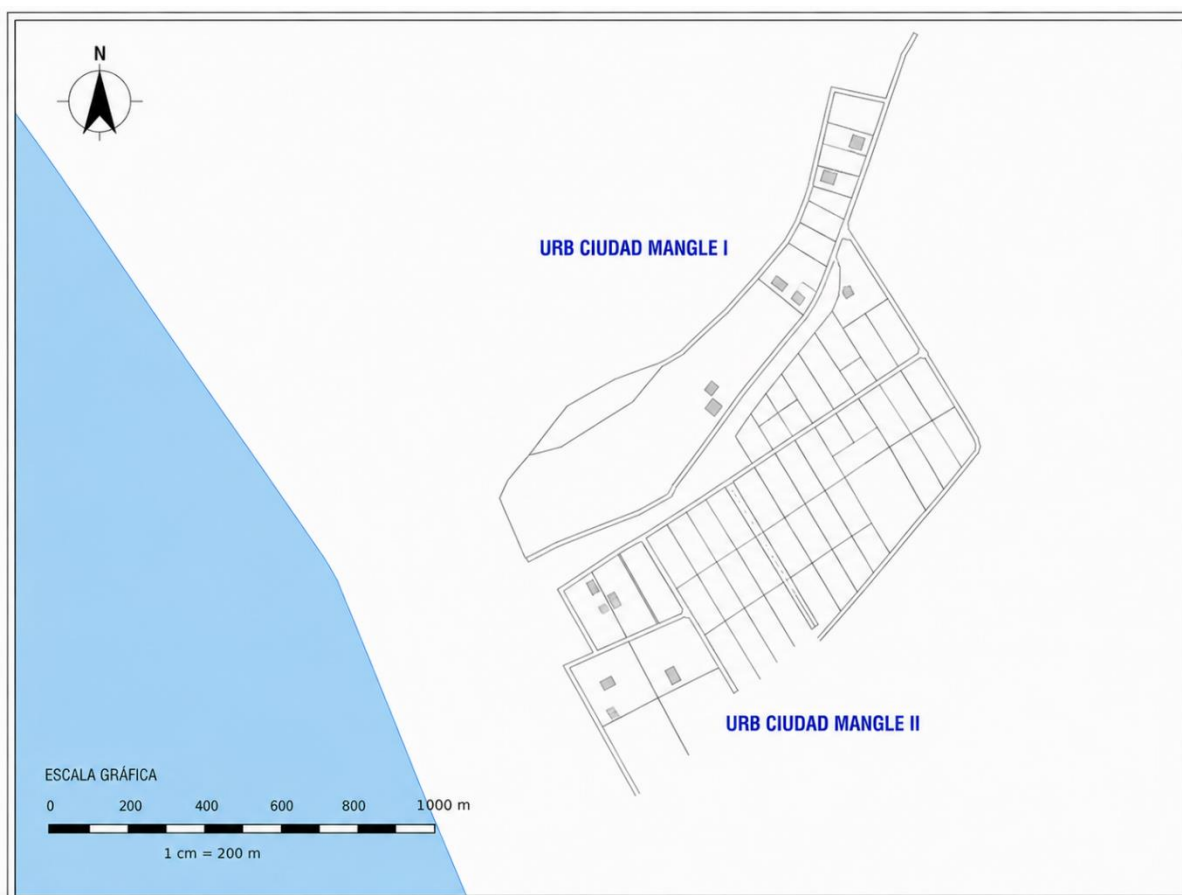


Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

Las urbanizaciones Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach presentan un patrón de ocupación caracterizado por una baja densidad edificatoria y un proceso de consolidación aún incipiente. La relación entre superficies construidas y espacios libres evidencia una predominancia de vacíos urbanos, con edificaciones dispersas que se distribuyen principalmente a lo largo de la red vial interna. En Terrazas del Mar I y II se observa una mayor definición del trazado urbano y una ocupación ligeramente superior respecto a las demás, mientras que Portón del Mar y San José Beach conservan amplias áreas disponibles para futuras edificaciones. En conjunto, estas urbanizaciones reflejan una fase inicial de desarrollo, donde la infraestructura vial precede al crecimiento residencial y la ocupación del suelo continúa en proceso de consolidación.

Figura 42

Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Rach Spondylus.

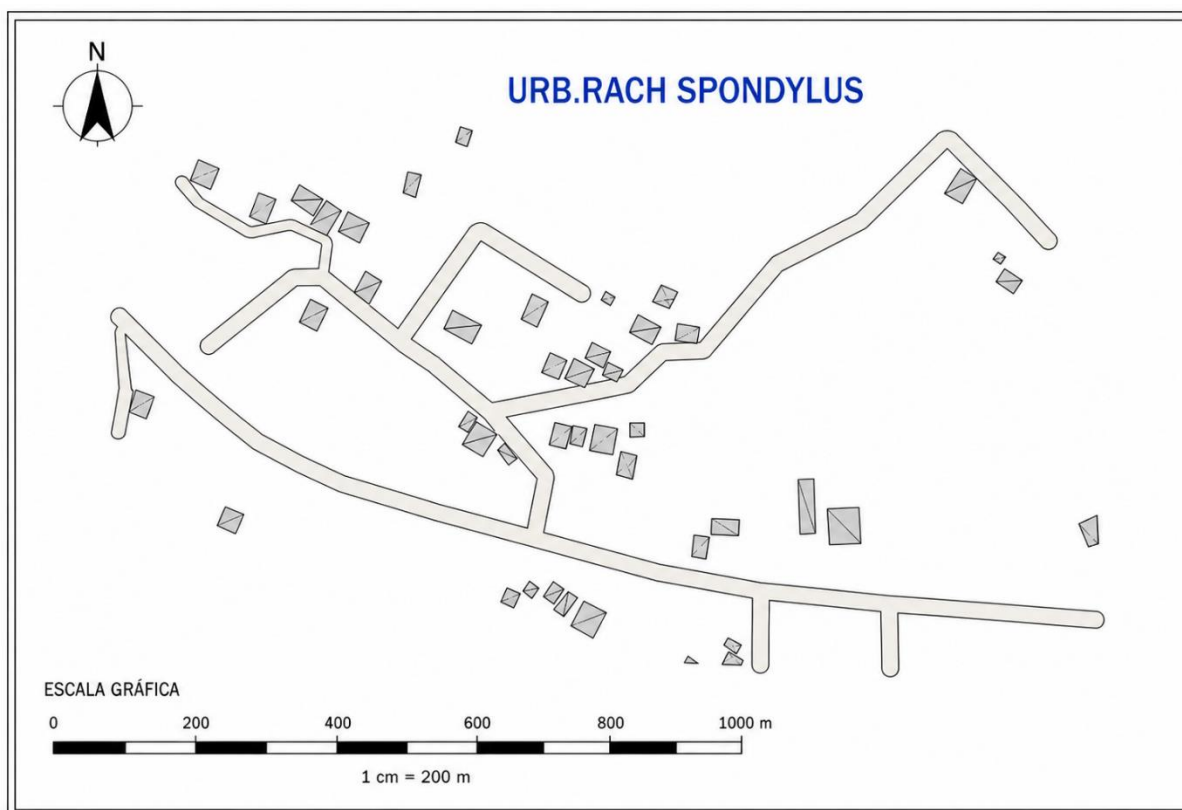


Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

Las urbanizaciones Ciudad Mangle I y Ciudad Mangle II muestran una ocupación residencial incipiente, con escasas edificaciones implantadas sobre un trazado vial previamente definido. La configuración urbana evidencia un predominio de lotes sin ocupar y amplios espacios vacantes, lo que genera una baja densidad edificatoria y una reducida continuidad del tejido urbano. Aunque la estructura parcelaria y vial se encuentra claramente establecida, el desarrollo constructivo aún es limitado, indicando que ambas urbanizaciones permanecen en un proceso gradual de consolidación y expansión residencial.

Figura 43

Análisis de llenos y vacíos de la urbanización *de rach spondylus*, Montecristi.



Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (lomos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

La urbanización Rach Spondylus presenta un tejido urbano de muy baja densidad, caracterizado por un número reducido de edificaciones distribuidas de forma aislada a lo largo de la vialidad principal y sus ramificaciones. La morfología evidencia una ocupación dispersa, donde predominan amplios espacios libres sobre las superficies edificadas, reflejando un desarrollo residencial aún limitado. Este comportamiento indica que el proceso de urbanización se encuentra en una etapa temprana, con una significativa disponibilidad de suelo para futuras construcciones y un bajo nivel de consolidación urbana.

Figura 44

Análisis de llenos y vacíos de la urbanización Mirador San José.



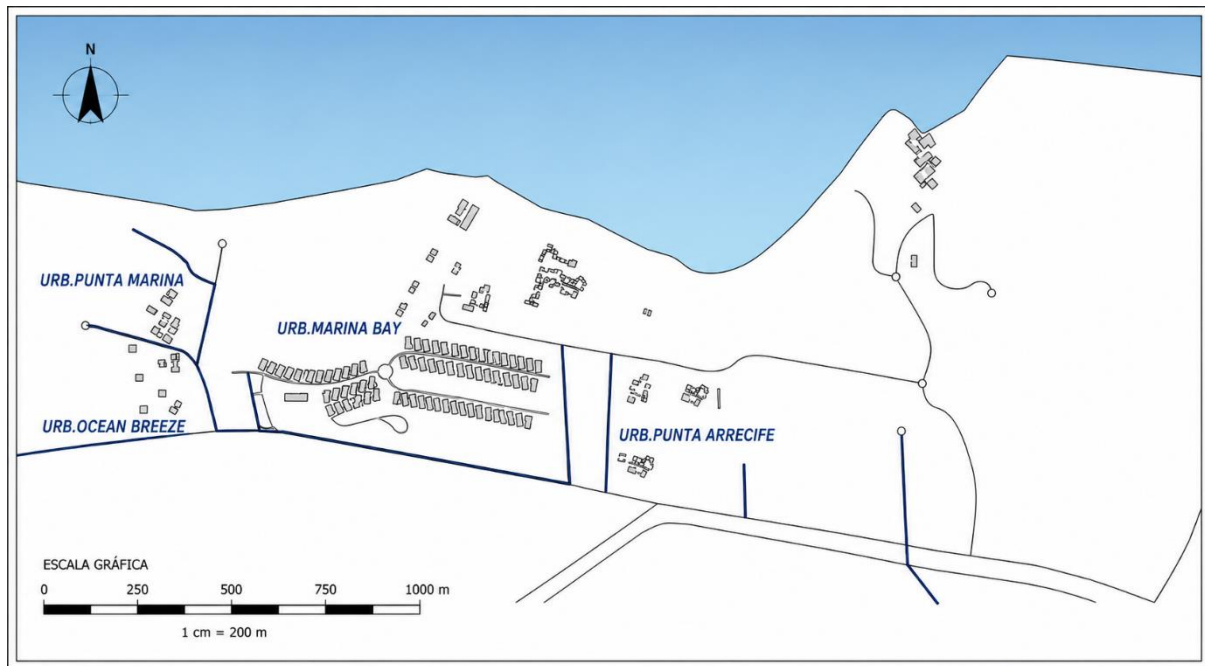
Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

La urbanización Mirador San José presenta una ocupación de baja a media densidad, con edificaciones distribuidas de manera dispersa y concentradas principalmente sobre los ejes viales principales. La presencia de numerosos lotes sin desarrollar evidencia que el proceso de consolidación urbana aún no ha concluido, manteniéndose una importante proporción de espacios vacantes dentro del conjunto residencial. No obstante, la continuidad del sistema vial y la distribución ordenada de las parcelas reflejan una planificación definida que favorece el crecimiento progresivo de la urbanización, permitiendo prever una futura intensificación de la ocupación del suelo conforme avance su desarrollo.

Jaramijó.

Figura 45

Análisis de llenos y vacíos de las urbanizaciones Punta Marina, Ocean Breeze, Marina Bay y Punta Arrecife.



Nota. Se representa la relación entre las superficies edificadas (llenos) y los espacios libres (vacíos), permitiendo identificar el grado de ocupación del suelo y la densidad edificatoria de las urbanizaciones analizadas. Elaboración propia con base en la cartografía obtenida de CadMapper.

Punta Marina evidencia una baja densidad de ocupación, con un número reducido de edificaciones y amplios espacios libres que predominan sobre las superficies construidas. De forma similar, Ocean Breeze presenta un tejido urbano poco consolidado, donde las edificaciones se distribuyen de manera dispersa, manteniendo una alta proporción de vacíos urbanos. Descubriendo que, Marina Bay registra una mayor concentración de edificaciones organizadas de manera continua, configurando un conjunto residencial más consolidado y con una menor presencia de espacios libres. Por su parte, Punta Arrecife mantiene una ocupación intermedia, con edificaciones agrupadas de forma ordenada y una distribución equilibrada entre áreas construidas y espacios abiertos.

D. Alzado.

Manta

Figura 46

Vista comparativa de la urbanización Pedro Balda.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 47

Fotografía aérea de la urbanización Pedro Balda.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

La urbanización Pedro Balda presenta un perfil urbano caracterizado por edificaciones predominantemente de uno y dos pisos, conformando un tejido residencial de baja altura. La volumetría mantiene una escala homogénea, con viviendas unifamiliares que predominan en la

mayor parte del conjunto y generan un paisaje urbano continuo sin variaciones significativas en elevación.

Figura 48

Vista comparativa de las urbanizaciones Marina Blue y Ciudad del Mar



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 49

Fotografía aérea de las urbanizaciones Marina Blue y Ciudad del Mar.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

Marina Blue se caracteriza por un predominio de edificaciones residenciales de uno y dos pisos, configurando un tejido urbano de baja altura con escasa presencia de construcciones multifamiliares. Esto genera un perfil homogéneo donde las viviendas unifamiliares mantienen la continuidad volumétrica del conjunto. En hallazgos, Ciudad del Mar presenta una mayor diversidad en las alturas edificatorias, combinando viviendas de uno y dos pisos con edificios multifamiliares de mediana y gran altura que alcanzan aproximadamente 10 pisos. La presencia de estas torres residenciales incrementa la densidad vertical y constituye un elemento dominante del paisaje urbano, convirtiéndose en un referente visual dentro del perfil costero

Figura 50

Vista comparativa de las urbanizaciones Altos de Manta Beach, Alamos, Porto Manta y Manta Beach.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 51

Fotografía aérea de las urbanizaciones, Alamos y Porto Manta



Figura 52

Fotografía aérea de las urbanizaciones Altos de Manta Beach y Manta Beach.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

Altos de Manta Beach mantiene un desarrollo residencial compuesto principalmente por viviendas unifamiliares de uno y dos pisos, generando una volumetría homogénea y una baja densidad vertical. Manta Beach evidencia un patrón similar, donde predominan edificaciones de uno y dos niveles distribuidas de forma continua, conformando un tejido urbano consolidado sin variaciones significativas en altura. En contraste, Los Álamos incorpora edificaciones multifamiliares de aproximadamente cuatro a cinco pisos, que incrementan la densidad vertical del conjunto y constituyen el elemento dominante de la urbanización. La coexistencia de viviendas de baja altura con bloques residenciales de mediana altura genera una mayor diversidad volumétrica respecto a las demás urbanizaciones.

Figura 53

Vista comparativa de la urbanización Playa Alta.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 54

Fotografía de la urbanización Playa Alata.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

La urbanización Playa Alta se distingue por una morfología de baja altura, donde predominan edificaciones residenciales de uno y dos niveles, generando un perfil urbano homogéneo y de baja densidad. La implantación de las viviendas responde a la topografía del terreno y a la proximidad del borde costero, privilegiando la orientación visual hacia el mar. Esta disposición favorece una relación directa entre la arquitectura y el paisaje, reforzando el carácter residencial y exclusivo de la urbanización.

Montecristi.

Figura 55

Vista comparativa de la urbanización Mirador San José.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 56

Fotografía de la Urbanización Mirador San José.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

Mirador San José presenta un tejido urbano de baja densidad, caracterizado por el predominio de viviendas unifamiliares de uno y dos pisos, con escasa presencia de edificaciones de mayor altura. La configuración volumétrica es uniforme y se adapta a la topografía del terreno, favoreciendo la orientación de las viviendas hacia el entorno natural y el perfil costero. El conjunto urbano mantiene una imagen residencial homogénea, donde la baja intensidad constructiva, la presencia de áreas verdes y la integración con el paisaje refuerzan su carácter de urbanización planificada y de uso predominantemente habitacional.

Figura 57

Vista comparativa de las urbanizaciones Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 58

Fotografía de la Urbanización Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

Las urbanizaciones Terrazas del Mar I y II, Portón del Mar y San José Beach presentan un tejido urbano de baja densidad, caracterizado por el predominio de viviendas unifamiliares de uno y dos pisos. Su desarrollo responde a un modelo residencial planificado, con una ocupación dispersa y una baja intensidad constructiva, evidenciando amplios lotes aún sin edificar. La configuración urbana prioriza la proximidad al borde costero y la integración con el paisaje natural, proyectando un crecimiento orientado hacia un entorno residencial de baja altura y con potencial de consolidación futura.

Figura 59

Vista comparativa de la urbanización Rach Spondylus.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 60

Fotografía de la Urbanización Rancho Spondylus.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, captadas durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

Rancho Spondylus presenta un tejido urbano de baja densidad, conformado principalmente por viviendas unifamiliares de uno y dos pisos. La urbanización exhibe una composición volumétrica homogénea, con edificaciones de baja altura distribuidas de manera ordenada sobre una trama vial planificada. Su desarrollo privilegia la integración con el entorno costero, incorporando áreas verdes y espacios abiertos que refuerzan su carácter residencial y favorecen una relación armónica con el paisaje natural.

Figura 61

Vista comparativa de la urbanización ciudad mangle I y ciudad mangle II.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 62

Fotografías aéreas urbanización ciudad mangle I y ciudad mangle II.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

La urbanización Ciudad Mangle I y II se caracteriza por una morfología urbana de baja altura, donde predominan edificaciones residenciales de uno y dos niveles. La uniformidad de sus

volúmenes y la baja intensidad constructiva generan un perfil urbano continuo y organizado. La implantación de las viviendas, junto con la presencia de espacios libres y áreas verdes, refuerza el carácter residencial del conjunto y favorece una adecuada relación entre la edificación y el espacio urbano.

Jaramijó.

Figura 63

Vista comparativa de las urbanizaciones Punta Blanca, Punta Arrecife, Ocean Breeze, Punta Marina y Marina Bay.



Nota. reconstrucción tridimensional del área de estudio elaborada mediante F4map Demo, utilizada con fines de representación y análisis de la morfología urbana.

Figura 64

Fotografía aérea de la urbanización Punta Arrecife.



Nota. fotografías aéreas de autoría propia, capturadas mediante dron durante el trabajo de campo realizado por el autor (2026).

El conjunto de urbanizaciones del perfil costero de Jaramijó evidencia una morfología urbana caracterizada por edificaciones de baja altura, predominando viviendas unifamiliares de uno y dos niveles. La uniformidad volumétrica y la reducida densidad edificatoria generan un perfil urbano continuo, en el que la disposición de las construcciones responde a la proximidad del litoral y a la búsqueda de vistas privilegiadas hacia el mar. Esta configuración

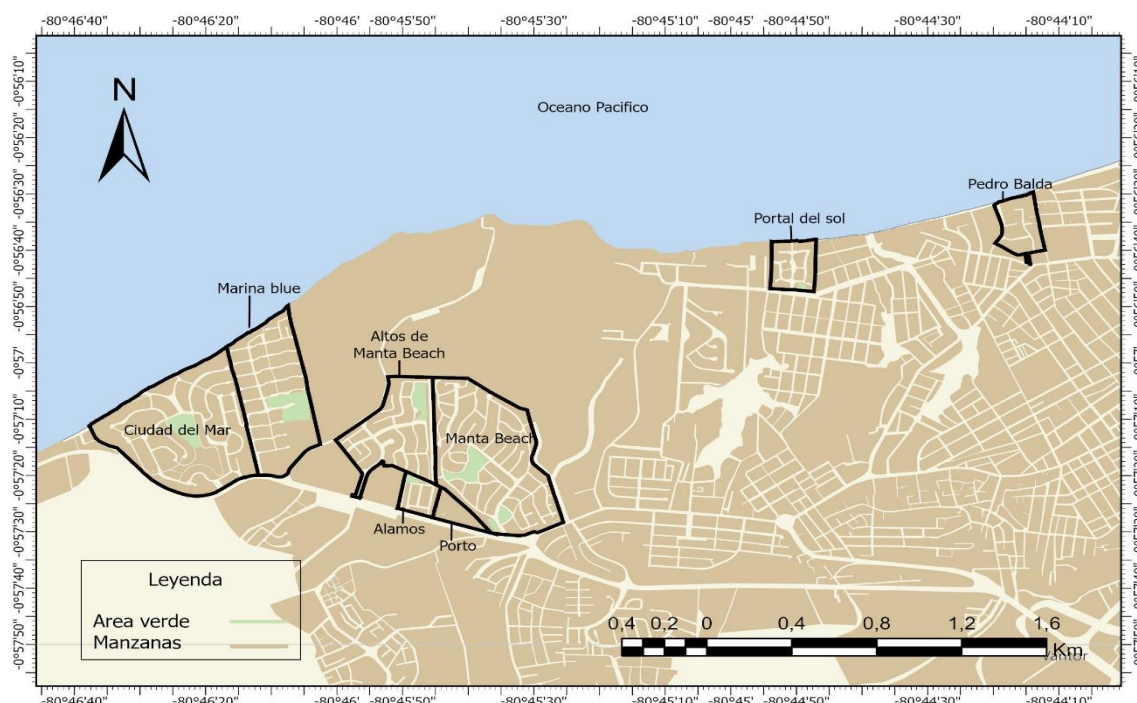
fortalece el carácter residencial del sector, promoviendo una integración equilibrada entre el desarrollo urbano y el paisaje costero.

E. Área verde

Manta.

Figura 65

Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones en Manta



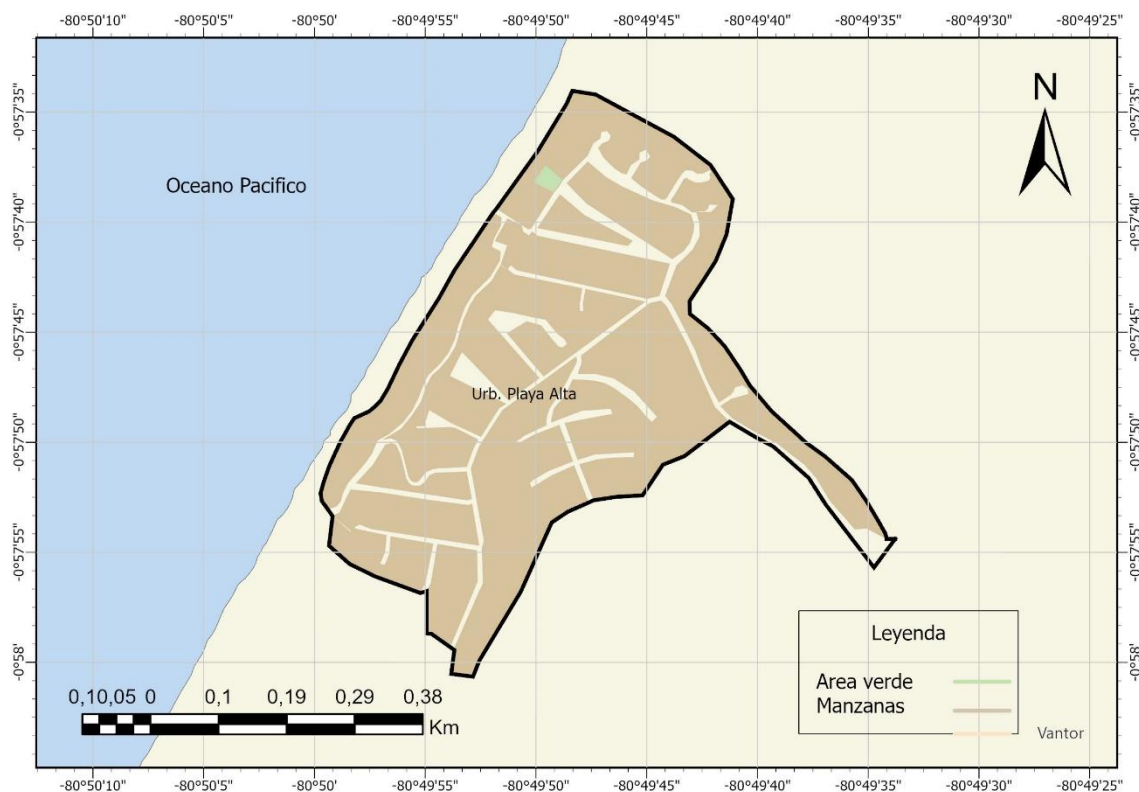
Nota. Localización y distribución de las áreas verdes dentro de las urbanizaciones del sector de estudio, identificando los espacios vegetados en relación con la trama urbana y las manzanas.

El análisis cartográfico evidencia que las áreas verdes se distribuyen de manera desigual entre las urbanizaciones del sector de estudio. Urbanizaciones como Ciudad del Mar y Manta Beach presentan una mayor cantidad de espacios verdes, lo que contribuye al mejoramiento de la calidad ambiental, el confort urbano y la disponibilidad de espacios recreativos para sus habitantes.

En contraste, urbanizaciones como Portal del Sol, Pedro Balda, Álamos y Porto cuentan con una presencia reducida de áreas verdes, predominando el uso residencial. Esta situación limita la oferta de espacios públicos y disminuye los beneficios ambientales asociados a la vegetación urbana, como la regulación térmica y la infiltración de aguas lluvias.

Figura 66

Distribución de áreas verdes en la Urbanización Playa Alta



Nota. Representación de las áreas verdes existentes en la Urbanización Playa Alta, mostrando su ubicación dentro de la estructura urbana del conjunto residencial.

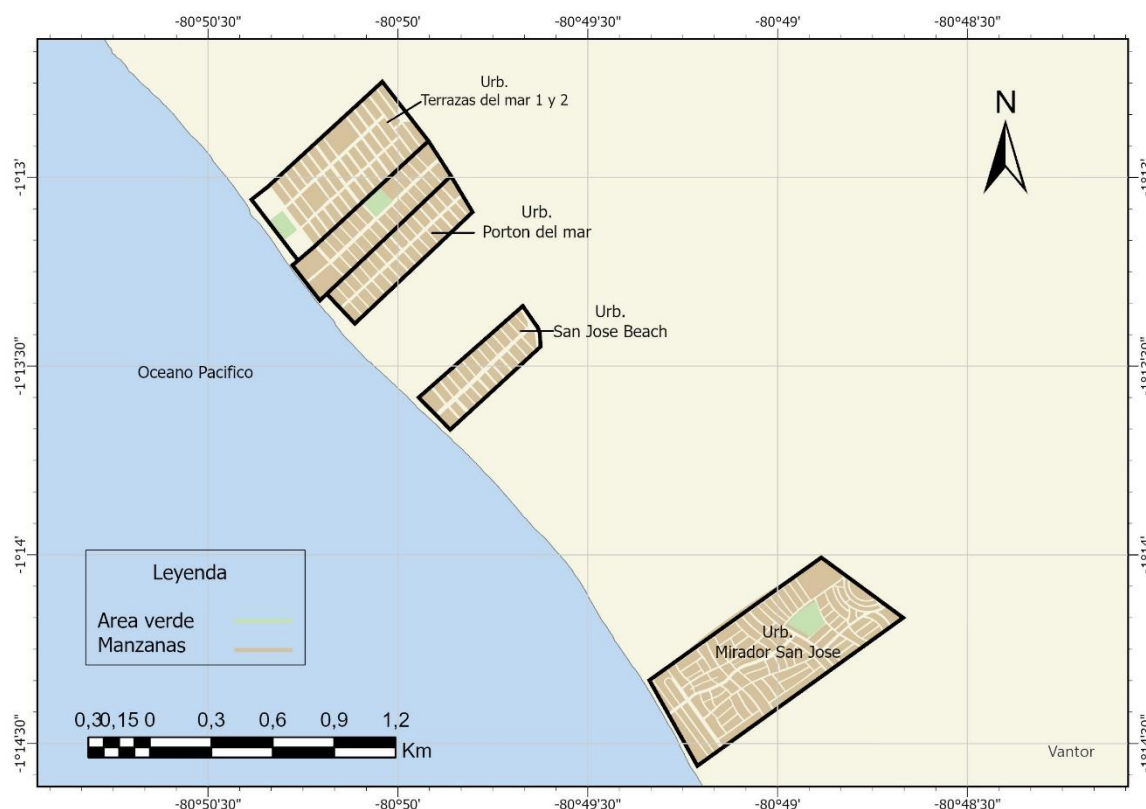
El análisis cartográfico de la Urbanización Playa Alta evidencia una presencia muy limitada de áreas verdes dentro de su perímetro. Se identifica únicamente un pequeño espacio verde ubicado en la parte norte de la urbanización, mientras que el resto del área está ocupado principalmente por uso residencial y la red vial.

La escasa disponibilidad de áreas verdes reduce las oportunidades para la recreación, el esparcimiento y la interacción social de los habitantes, además de limitar los beneficios ambientales que estos espacios proporcionan, como la regulación de la temperatura, la mejora de la calidad del aire y la infiltración de aguas lluvias.

Montecristi

Figura 67

Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones.



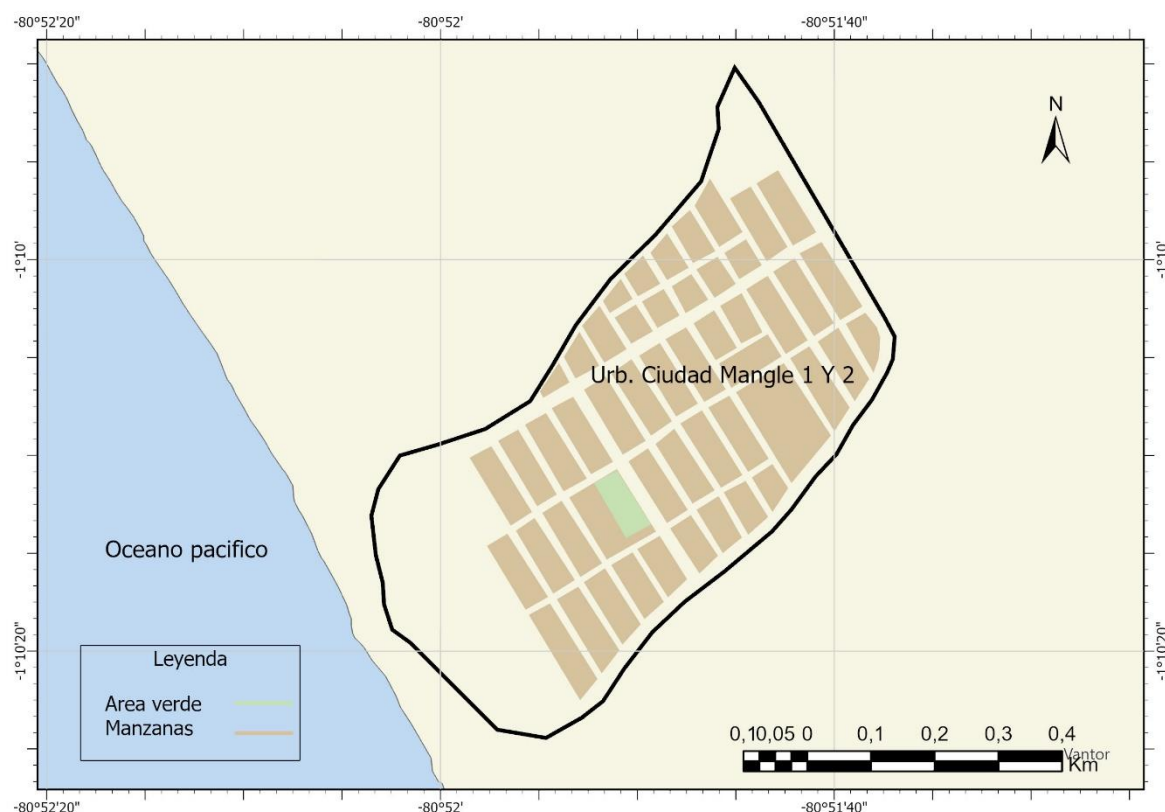
Nota. Distribución espacial de las áreas verdes en las urbanizaciones del sector San José, evidenciando la localización de los espacios vegetados respecto a las manzanas y la red vial.

El análisis cartográfico evidencia que las urbanizaciones Terrazas del Mar 1 y 2, Portón del Mar, San José Beach y Mirador San José presentan una distribución desigual de áreas verdes. Terrazas del Mar 1 y 2 concentra la mayor cantidad de espacios verdes, distribuidos en diferentes sectores de la urbanización, mientras que Mirador San José cuenta con un área verde central que funciona como espacio de integración para sus residentes. En contraste, Portón del Mar y San José Beach muestran una escasa o nula presencia de áreas verdes.

Esta distribución refleja que la incorporación de espacios vegetados no es uniforme entre las urbanizaciones, lo que puede generar diferencias en la calidad ambiental y en la disponibilidad de espacios recreativos. En conjunto, se evidencia la necesidad de fortalecer la infraestructura verde en aquellas urbanizaciones con menor cobertura vegetal, promoviendo un desarrollo urbano más equilibrado y sostenible.

Figura 68

Distribución de áreas verdes en la Urbanización Ciudad Mangle 1 y 2



Nota. Representación de la ubicación del área verde principal dentro de la Urbanización Ciudad Mangle 1 y 2, en relación con la organización de las manzanas residenciales.

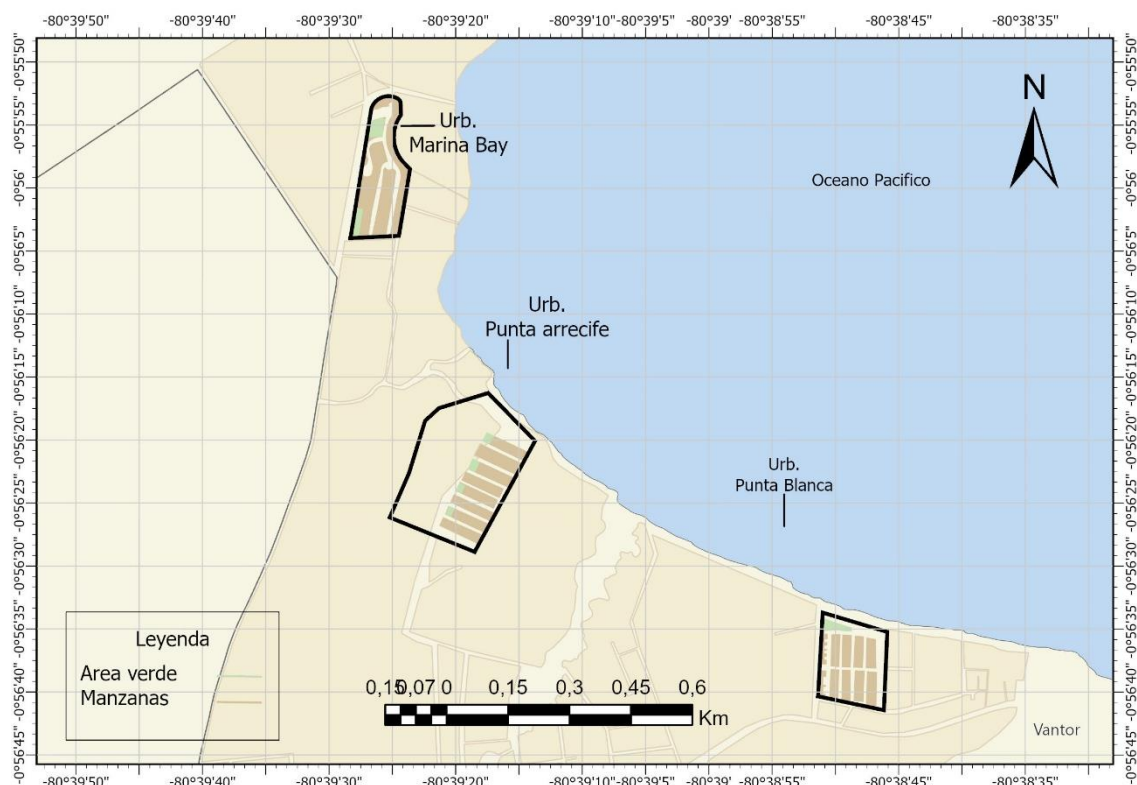
El análisis cartográfico de la Urbanización Ciudad Mangle 1 y 2 muestra una estructura urbana con predominio del uso residencial y una organización regular de las manzanas. En cuanto a la infraestructura verde, se identifica un único espacio verde de mayor tamaño ubicado en la zona central de la urbanización, lo que favorece su accesibilidad para gran parte de los residentes.

La ubicación central de esta área verde permite que funcione como un punto de encuentro y recreación para la comunidad; sin embargo, su cobertura resulta limitada en relación con la extensión total de la urbanización. La ausencia de otros espacios vegetados distribuidos en el sector evidencia una baja diversidad de áreas verdes, lo que reduce los beneficios ambientales y paisajísticos que estas aportan.

Jaramijó

Figura 69

Distribución de áreas verdes en las urbanizaciones en Jaramijó.



Nita. Mapa que muestra la ubicación de las áreas verdes en las urbanizaciones Marina Bay, Punta Arrecife y Punta Blanca, permitiendo identificar la cobertura vegetal presente en cada conjunto residencial.

El análisis cartográfico evidencia que las urbanizaciones Marina Bay, Punta Arrecife y Punta Blanca presentan una incorporación limitada de áreas verdes, con diferencias en su distribución. Punta Arrecife cuenta con una mayor presencia de espacios verdes integrados a la trama urbana, mientras que Marina Bay y Punta Blanca dispone de un área verde puntual.

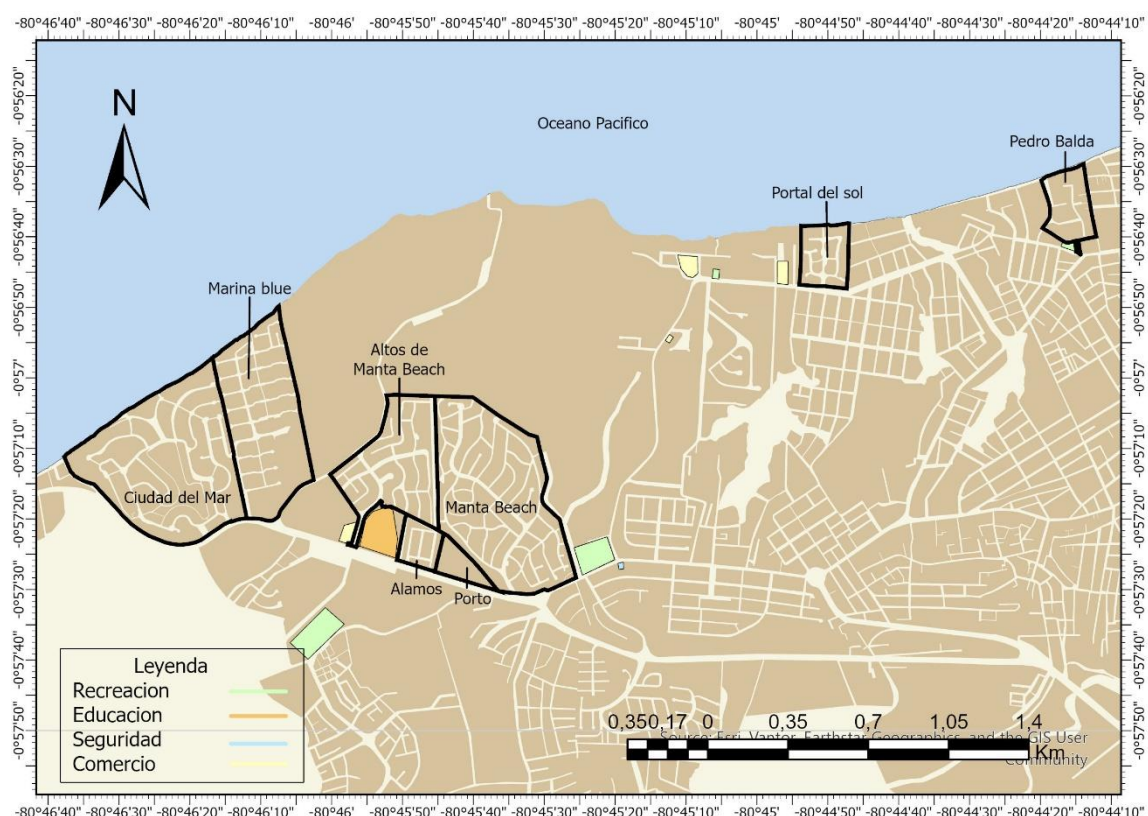
A pesar de su ubicación estratégica frente al océano Pacífico, la cobertura vegetal es reducida, lo que limita los beneficios ambientales y recreativos para los habitantes. En este contexto, se identifica la necesidad de fortalecer la planificación urbana mediante la incorporación de nuevos espacios verdes que contribuyan a mejorar la calidad del paisaje, el confort ambiental y la sostenibilidad del sector.

F. Equipamiento

Manta

Figura 70

Equipamiento en el cantón Manta.



Nota. El mapa presenta la localización de los equipamientos urbanos más relevantes del área de estudio.

El mapa muestra la ubicación de los equipamientos urbanos más representativos dentro del área de estudio, correspondientes a los ámbitos de recreación, educación, seguridad y comercio. Se observa que estos se distribuyen de manera estratégica, principalmente en las proximidades de las urbanizaciones Manta Beach, Álamos, Portal del Sol y Pedro Balda, lo que favorece el acceso de la población a servicios esenciales. Aunque el mapa no incluye la totalidad de los establecimientos existentes, evidencia que el sector cuenta con una oferta de equipamientos que acompaña el desarrollo residencial y contribuye a su funcionalidad urbana. La presencia de estos servicios fortalece la calidad de vida de los habitantes y consolida esta zona como un sector con una adecuada cobertura de infraestructura y servicios básicos.

Montecristi

La playa San José, ubicada en el cantón Montecristi, presenta una limitada dotación de equipamiento urbano, lo que restringe su funcionalidad como espacio público y destino

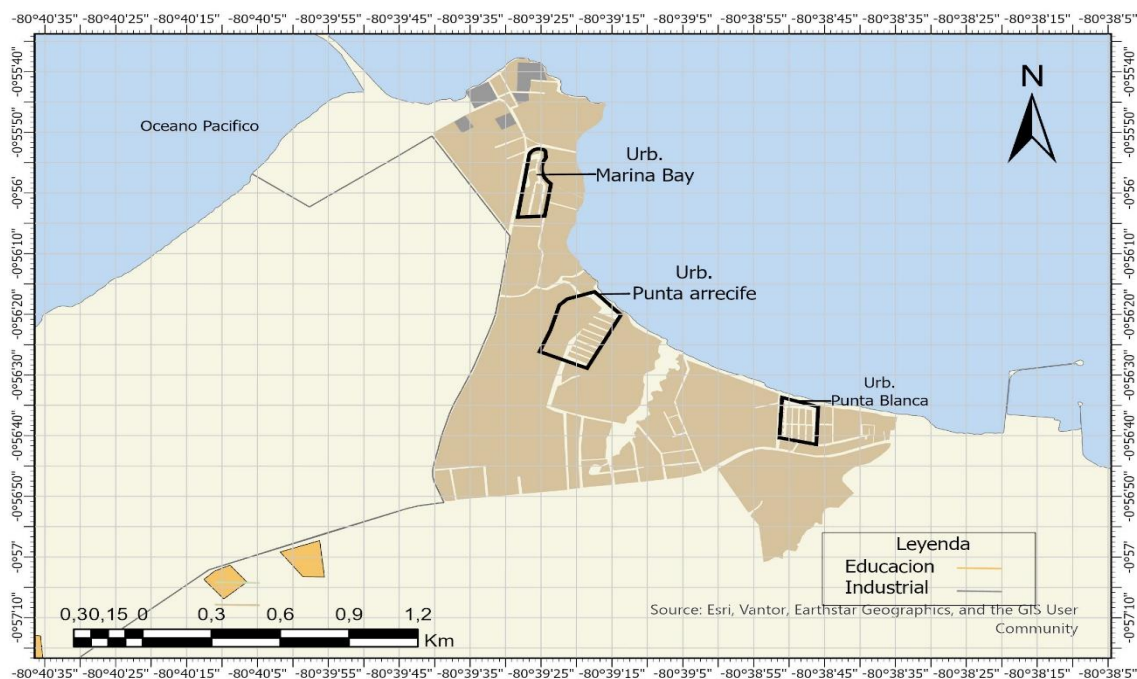
turístico. A pesar de su potencial paisajístico y de su ubicación estratégica dentro del perfil costero, el sector evidencia la ausencia de infraestructura básica que garantice una adecuada atención a residentes y visitantes. La escasez de mobiliario urbano, áreas recreativas, servicios higiénicos, estacionamientos organizados, iluminación, señalización, espacios de permanencia y equipamientos de apoyo al turismo reduce la calidad del espacio y limita el desarrollo de actividades recreativas y económicas.

Esta carencia de equipamiento influye directamente en la accesibilidad, la seguridad y el confort de los usuarios, además de disminuir las oportunidades para consolidar la playa como un espacio de integración social y de dinamización económica. En consecuencia, la falta de inversión en infraestructura urbana refleja un desarrollo desigual dentro del territorio costero, donde otros sectores concentran mayores niveles de equipamiento y servicios, mientras que la playa San José mantiene una oferta insuficiente para responder a las necesidades actuales de la población y al creciente potencial turístico del cantón

Jaramijó

Figura 71

Equipamiento en el cantón Jaramijó.



Nota. La distribución del equipamiento urbano en el área de estudio evidencia una baja cobertura de servicios, predominando únicamente los usos educativos e industriales.

El mapa evidencia que el área de estudio cuenta con una limitada oferta de equipamientos urbanos, concentrándose principalmente en establecimientos educativos y zonas industriales. El sector costero de Jaramijó, caracterizado por la concentración de urbanizaciones privadas, presenta una oferta limitada de equipamiento urbano de carácter público. Aunque la zona ha experimentado un importante crecimiento inmobiliario, impulsado principalmente por proyectos residenciales cerrados, el desarrollo de infraestructura y servicios destinados al uso colectivo no ha evolucionado al mismo ritmo. La escasez de espacios recreativos, áreas verdes, mobiliario urbano, equipamientos comunitarios, servicios comerciales de proximidad y espacios públicos de encuentro limita la integración social y reduce la funcionalidad del sector más allá del uso habitacional.

5.2. Resultados de la investigación.

5.2.1. Características morfológicas y patrones de crecimiento.

Manta.

El análisis conjunto de los planos, el amanzanamiento, la relación entre llenos y vacíos, el alzado, las áreas verdes y el equipamiento urbano evidencia que las urbanizaciones privadas del perfil costero del cantón Manta responden a un modelo de crecimiento residencial planificado, orientado principalmente hacia sectores de alta valorización territorial vinculados al borde costero. La implantación de estos conjuntos aprovecha las condiciones topográficas favorables del territorio, permitiendo el desarrollo de urbanizaciones con una estructura interna organizada y una distribución espacial definida, pero con escasa continuidad respecto a la trama urbana consolidada.

Desde el punto de vista morfológico, las urbanizaciones presentan patrones de diseño relativamente homogéneos, caracterizados por una planificación del sistema vial, un amanzanamiento ordenado y una ocupación del suelo que, en la mayoría de los casos, mantiene densidades bajas y medias, favoreciendo la presencia de espacios abiertos dentro de los conjuntos residenciales. La altura de las edificaciones mantiene un predominio de viviendas de uno y dos niveles, aunque determinados proyectos incorporan edificaciones multifamiliares que incrementan la densidad vertical y generan una mayor diversidad volumétrica en el paisaje urbano. La incorporación de áreas verdes y equipamientos no responde a un comportamiento uniforme entre las urbanizaciones analizadas. Mientras algunos desarrollos integran espacios recreativos y servicios que fortalecen la calidad ambiental y funcional del entorno residencial, otros presentan una oferta más limitada, evidenciando diferencias en los criterios de

planificación y en la dotación de infraestructura urbana. Estas variaciones reflejan distintos niveles de consolidación y de inversión dentro del mismo perfil costero.

En conjunto, la configuración espacial de las urbanizaciones privadas de Manta evidencia un proceso de urbanización basado en conjuntos cerrados, con una fuerte organización interna y una limitada interacción física y funcional con el espacio urbano circundante. Esta condición favorece la consolidación de fragmentos urbanos relativamente autónomos, donde la conectividad, la accesibilidad y la distribución de los servicios se concentran al interior de cada urbanización, reduciendo la continuidad de la estructura urbana general.

Montecristi.

El análisis morfológico de las urbanizaciones privadas del perfil costero del cantón Montecristi evidencia un proceso de urbanización caracterizado por una ocupación residencial dispersa, favorecida por la disponibilidad de suelo urbanizable y por las condiciones topográficas predominantemente planas del territorio. La implantación de estos conjuntos responde principalmente a la proximidad del borde costero y a la accesibilidad proporcionada por la red vial principal, desarrollándose mediante urbanizaciones independientes que mantienen una limitada articulación con el tejido urbano existente.

Desde la perspectiva de la estructura urbana, se identifica un patrón de planificación homogéneo, reflejado en una red vial interna jerarquizada, un amanzanamiento predominantemente ortogonal y una organización espacial orientada al aprovechamiento eficiente del suelo. No obstante, esta planificación se desarrolla de forma aislada, generando conjuntos residenciales con escasa continuidad física y funcional entre sí, lo que reduce la conectividad urbana y favorece la consolidación de fragmentos urbanos independientes.

El análisis de llenos y vacíos demuestra que la mayoría de las urbanizaciones presentan un bajo nivel de consolidación, predominando amplios espacios libres y lotes sin desarrollar sobre las superficies edificadas. Esta condición evidencia que gran parte de los proyectos urbanísticos aún se encuentran en proceso de ocupación progresiva, manteniendo densidades residenciales bajas y un importante potencial para futuras expansiones. De igual manera, el análisis del alzado confirma el predominio de edificaciones de uno y dos niveles, propias de un modelo residencial horizontal de baja intensidad, donde la verticalización es prácticamente inexistente y el paisaje urbano conserva una escala edificatoria uniforme.

En cuanto a la infraestructura verde, se observa una distribución poco equilibrada entre las urbanizaciones analizadas. Mientras algunos conjuntos incorporan áreas verdes como elementos de recreación y encuentro comunitario, otros presentan una cobertura limitada o prácticamente inexistente, evidenciando diferencias en la calidad ambiental de los desarrollos residenciales. Esta situación se complementa con una oferta restringida de equipamientos urbanos, especialmente en el sector de playa San José, donde la escasez de infraestructura recreativa, turística y de servicios limita la funcionalidad del espacio urbano y reduce las oportunidades de integración social y desarrollo económico.

Montecristi presenta una morfología urbana marcada por urbanizaciones privadas planificadas, pero con bajos niveles de consolidación y escasa integración territorial. La coexistencia de conjuntos residenciales aislados, una limitada dotación de equipamientos y una distribución desigual de áreas verdes refleja un proceso de expansión urbana que prioriza la ocupación del suelo antes que la consolidación de una estructura urbana continua. En este sentido, el desarrollo del perfil costero del cantón manifiesta rasgos claros de fragmentación urbana y desarrollo desigual, donde la planificación se concentra al interior de cada urbanización, mientras que la articulación con el espacio público, la provisión de servicios y la integración con el entorno permanecen como desafíos para el desarrollo territorial sostenible.

Jaramijó.

Jaramijó evidencia un proceso de ocupación urbana condicionado por la disponibilidad de suelo, las características topográficas del litoral y la creciente dinámica inmobiliaria orientada al uso residencial. Desde el punto de vista de la estructura urbana, las urbanizaciones presentan un modelo de planificación caracterizado por una trama vial interna organizada y un amanzanamiento predominantemente regular, adaptado a las condiciones geométricas de los predios. Esta configuración permite una distribución eficiente del suelo residencial; sin embargo, la limitada conectividad entre los conjuntos y la ciudad evidencia una baja permeabilidad urbana y una marcada fragmentación espacial, donde cada urbanización funciona como una unidad relativamente autónoma.

El análisis de la relación entre llenos y vacíos demuestra que el perfil costero de Jaramijó presenta un nivel de consolidación urbana heterogéneo. Si bien algunas urbanizaciones muestran un mayor grado de ocupación del suelo, en términos generales predominan amplios espacios vacantes y bajas densidades edificatorias, lo que evidencia que gran parte del desarrollo residencial aún se encuentra en proceso de consolidación. De igual

manera, el análisis del alzado confirma el predominio de edificaciones de uno y dos niveles, manteniendo un paisaje urbano de baja altura y escasa verticalización, propio de un modelo residencial horizontal. En cuanto a la infraestructura verde, se observa una cobertura limitada y una distribución desigual entre las urbanizaciones analizadas. Aunque algunos conjuntos incorporan áreas verdes dentro de su planificación, estas resultan insuficientes en relación con la superficie urbanizada y con las necesidades ambientales y recreativas de la población. Esta situación reduce la calidad paisajística del entorno y limita los beneficios asociados a la infraestructura verde dentro del desarrollo urbano.

Por otra parte, el análisis del equipamiento urbano evidencia una oferta reducida de servicios y espacios de uso colectivo, concentrándose principalmente en equipamientos educativos e industriales. La limitada presencia de áreas recreativas, espacios públicos, servicios comerciales y equipamientos comunitarios refleja un crecimiento inmobiliario que ha priorizado la construcción de urbanizaciones privadas por encima del fortalecimiento de la infraestructura urbana y de los servicios destinados a la población en general. En consecuencia, los resultados permiten establecer que el perfil costero de Jaramijó presenta una morfología urbana caracterizada por urbanizaciones privadas de baja densidad, con una planificación interna definida, pero con escasa integración al sistema urbano del cantón. La reducida conectividad, la baja consolidación del tejido urbano, la limitada cobertura de áreas verdes y la insuficiente dotación de equipamientos evidencian un proceso de expansión residencial que ha avanzado con mayor rapidez que la provisión de infraestructura y espacio público

5.2.2 Resultados de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Manta, Montecristi y Jaramijó.

Tabla 15

Síntesis de la entrevista realizada a la Arq. Sara Delgado, jefa de Planificación Territorial del GAD Municipal de Manta

Pregunta	Síntesis de la pregunta
Crecimiento de las urbanizaciones privadas	El crecimiento de urbanizaciones cerradas se concentró en el perfil costero de Manta, principalmente hacia el sector noroeste, impulsando un modelo residencial de clase media-alta que sustituyó el esquema tradicional de urbanizaciones abiertas e integradas a la ciudad.
Criterios para autorizar nuevas urbanizaciones	Actualmente no se aprueban urbanizaciones cerradas. La normativa vigente (COOTAD, PDOT y PUGS) exige que los nuevos desarrollos se integren a la estructura urbana.

	Algunos promotores desarrollan conjuntos habitacionales para mantener características similares a urbanizaciones privadas.
Desigualdad en infraestructura y servicios	Las urbanizaciones cerradas restringen el acceso a vías, áreas verdes y equipamientos públicos, generando desigualdad y limitando el libre tránsito, lo que contradice los principios actuales de planificación urbana.
Influencia sobre el tejido urbano	Estas urbanizaciones afectan negativamente la continuidad del tejido urbano al interrumpir la red vial, ciclovías y corredores verdes, obligando a modificar la planificación e incluso recurrir a expropiaciones para garantizar la conectividad.
Políticas para regular la fragmentación urbana	El PUGS y el régimen habilitante del suelo establecen que las urbanizaciones deben conectarse a la estructura vial y no pueden ser cerradas. Desde 2021 las aprobaciones son competencia de la Dirección de Catastro.
Gestión de espacios públicos	El COOTAD exige que el 15 % del suelo se destine a áreas verdes y equipamientos públicos de libre acceso. Los planes parciales garantizan la integración de estos espacios con la estructura urbana existente.
Retos de conectividad y movilidad	El principal reto es adaptar la planificación urbana a infraestructuras ya consolidadas que limitan la continuidad vial, la movilidad sostenible y la implementación de infraestructura verde.
Integración urbana	La expansión de urbanizaciones privadas debilita la integración urbana al generar barreras físicas, fragmentar el territorio y dificultar la continuidad de los sistemas urbanos y de movilidad.
Mecanismos de control	El municipio consolidó un sistema de Control Territorial y Comisaría Municipal que supervisa el cumplimiento de la normativa mediante inspecciones, notificaciones, sanciones y apoyo de tecnología geoespacial.
Relación con el PDOT y PUGS	El PDOT define la visión territorial y el PUGS establece la normativa para garantizar desarrollos urbanos integrados, con acceso a servicios básicos, áreas verdes y adecuada conectividad.
Regulación del uso de playas	El GAD regula el uso de playas mediante el PUGS, clasificándolas como zonas de protección donde no se permiten

edificaciones permanentes, priorizando la conservación ambiental y el acceso público.

Nota. Elaboración propia con base en la entrevista semiestructurada realizada a la Arq. Sara Delgado, jefa de Planificación Territorial del GAD Municipal de Manta (2026). La información fue sintetizada para destacar los principales aportes relacionados con el crecimiento de urbanizaciones privadas, la fragmentación urbana y los instrumentos de planificación territorial en el perfil costero de Manta

El conversatorio con la Arq. Sara Delgado permitió evidenciar que el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta ha incidido en la fragmentación del tejido urbano, afectando la continuidad de la red vial, la movilidad, el acceso a los espacios públicos y la integración entre los diferentes sectores de la ciudad. Frente a esta problemática, el GAD Municipal ha fortalecido su marco normativo mediante el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), estableciendo que los nuevos desarrollos urbanísticos deben integrarse a la estructura urbana existente, garantizar la conectividad, preservar el acceso público a las áreas verdes y cumplir con criterios de sostenibilidad y planificación territorial. Asimismo, se destacó el fortalecimiento de los mecanismos de control territorial y de seguimiento a los proyectos inmobiliarios, con el propósito de promover un crecimiento urbano más ordenado, inclusivo y coherente con la visión de ciudad establecida por el municipio. Estas aportaciones constituyen un sustento técnico relevante para la presente investigación, al confirmar que la regulación y la planificación urbana son elementos fundamentales para reducir la fragmentación urbana y favorecer un desarrollo territorial más equilibrado.

Tabla 16

Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Eriko Bernal, jefe de Planificación Territorial del GAD Municipal de Montecristi.

Preguntas	Síntesis de la respuesta
Crecimiento de las urbanizaciones privadas	El crecimiento de urbanizaciones privadas en el perfil costero ha sido impulsado por el desarrollo económico de Manta y la alta demanda de vivienda. No obstante, las urbanizaciones cerradas generan segregación urbana, limitan el acceso al espacio público y afectan la seguridad y el derecho a la ciudad.
Criterios para autorizar nuevas urbanizaciones	El GAD exige que los proyectos cumplan estándares urbanísticos, considerando áreas verdes por habitante, la permeabilidad urbana y la conexión con la red vial y los equipamientos públicos definidos en el PUGS y los planes parciales.

Desigualdad en infraestructura y servicios	Las urbanizaciones cerradas generan desigualdad al restringir el acceso a infraestructura y espacios públicos, convirtiéndose en elementos de segregación dentro del tejido urbano.
Influencia sobre el tejido urbano	Cuando no existen normas claras, las urbanizaciones afectan la continuidad urbana. En Montecristi se exige mantener abiertas las vías arteriales para garantizar la conectividad y la permeabilidad de la ciudad.
Políticas para regular la fragmentación urbana	La regulación se basa en el PUGS y otros instrumentos de gestión territorial, como el sistema vial, áreas verdes, equipamientos, banco de suelos, infraestructura hidrosanitaria y gestión ambiental, orientados a prevenir la fragmentación y proteger áreas naturales.
Gestión de espacios públicos	Se promueve que las áreas comunales y los espacios públicos se ubiquen en sectores accesibles para beneficiar tanto a los residentes como a la población del entorno, favoreciendo la integración urbana.
Retos de conectividad y movilidad	El principal desafío consiste en planificar la infraestructura vial futura frente a la resistencia de propietarios y promotores, garantizando accesos adecuados y evitando problemas de movilidad derivados del crecimiento urbano.
Integración urbana	La inversión privada no representa un problema por sí misma; el impacto depende de la tipología del proyecto. Las urbanizaciones abiertas favorecen la integración, mientras que los cerramientos fortalecen la segregación urbana.
Mecanismos de control	El control comprende tres etapas: aprobación del proyecto, verificación durante la ejecución y seguimiento posterior para garantizar el cumplimiento de las obras, áreas públicas e infraestructura establecidas en la normativa.
Relación con el PDOT y PUGS	Las urbanizaciones deben cumplir las disposiciones técnicas y normativas del PUGS, además de los procedimientos internos del municipio para asegurar un desarrollo urbano ordenado y articulado.
Regulación del uso de playas	El GAD ejerce funciones de regulación sobre el uso de playas y recursos naturales mediante el PUGS y el seguimiento a concesiones. El control y la sanción de

actividades ilegales corresponden a las entidades nacionales competentes.

Nota. Elaboración propia con base en la entrevista semiestructurada realizada al Arq. Eriko Bernal, jefe de Planificación Territorial del GAD Municipal de Montecristi (2026). La información fue sintetizada para destacar los principales criterios relacionados con el crecimiento de urbanizaciones privadas, la fragmentación urbana y la planificación territorial en el perfil costero de Montecristi.

El conversatorio con el Arq. Eriko Bernal permitió concluir que el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Montecristi ha sido impulsado por la demanda inmobiliaria y el desarrollo económico de la zona; sin embargo, desde una perspectiva urbanística, la principal problemática no radica en la inversión privada, sino en la consolidación de urbanizaciones cerradas que generan segregación espacial, limitan el acceso al espacio público y afectan la continuidad del tejido urbano. En este contexto, el GAD Municipal ha fortalecido sus instrumentos de planificación, especialmente el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), incorporando criterios que priorizan la conectividad vial, la permeabilidad urbana, el acceso público a las playas, la dotación de áreas verdes con base en estándares por habitante y la adecuada localización de equipamientos urbanos. Asimismo, se destacó la importancia de los procesos de control previo y posterior a la aprobación de los proyectos inmobiliarios para garantizar el cumplimiento de la normativa y evitar desarrollos que comprometan la integración territorial. En conjunto, estas apreciaciones evidencian que una planificación basada en criterios técnicos y en una visión integral del territorio constituye un elemento esencial para promover un crecimiento urbano ordenado, sostenible e inclusivo, reduciendo los procesos de fragmentación urbana en el perfil costero de Montecristi.

Tabla 17

Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Ricardo del Valle, jefe de Planificación Urbana del GAD Municipal de Jaramijó

Preguntas	Síntesis de la respuesta
Crecimiento de las urbanizaciones privadas	El crecimiento de urbanizaciones privadas en el perfil costero de Jaramijó se concentra principalmente en proyectos como Punta Blanca, Punta Arrecife y Marina Bay, los cuales han contribuido al desarrollo habitacional del cantón, aunque su expansión se encuentra condicionada por las características del territorio y otros usos del suelo.

Criterios para autorizar nuevas urbanizaciones	La aprobación de nuevos proyectos se fundamenta en el PDOT, el PUGS, las ordenanzas municipales y la zonificación territorial, garantizando que las urbanizaciones sean compatibles con el uso residencial establecido para estos sectores.
Desigualdad en infraestructura y servicios	Las urbanizaciones privadas evidencian desigualdades debido a que están dirigidas principalmente a un segmento de ingresos medios y altos, mientras que los sectores aledaños presentan menor consolidación urbana y limitaciones en el acceso a infraestructura y servicios.
Influencia sobre el tejido urbano	La continuidad del tejido urbano depende de la capacidad del municipio para dotar de infraestructura básica. Ante la limitada cobertura de servicios, los promotores desarrollan infraestructura propia, incrementando la plusvalía de sus proyectos y generando diferencias con el entorno urbano.
Políticas para regular la fragmentación urbana	El municipio promueve la inversión privada mediante seguridad jurídica y la aplicación de la normativa nacional y local, procurando que los proyectos cumplan las disposiciones establecidas en el COOTAD y los instrumentos de planificación territorial.
Gestión de espacios públicos	La provisión de espacios públicos resulta limitada por la disponibilidad de recursos municipales, priorizando las inversiones en los sectores urbanos consolidados antes que en las zonas de expansión.
Retos de conectividad y movilidad	El principal desafío es ampliar la infraestructura vial y los espacios públicos en sectores de expansión. Se destaca el desarrollo de urbanizaciones abiertas como un modelo que favorece una mejor conectividad urbana.
Integración urbana	La expansión de urbanizaciones cerradas tiende a debilitar la integración urbana, ya que reduce la interacción entre barrios y genera espacios físicamente aislados del resto de la ciudad.
Mecanismos de control	El control municipal se basa en la revisión del cumplimiento de la normativa urbanística referente a retiros, vías, áreas verdes y demás requisitos técnicos; sin embargo, el municipio no interviene en el diseño arquitectónico de los proyectos.

Relación con el PDOT y PUGS	Las urbanizaciones se articulan con el PDOT y el PUGS mediante la zonificación del territorio, definiendo polígonos específicos para uso residencial y procurando la compatibilidad con las actividades existentes.
Regulación del uso de playas	El PUGS incorpora lineamientos para la protección del perfil costero y reconoce riesgos asociados a la erosión de taludes. El municipio plantea estudios técnicos y medidas de mitigación para reducir la vulnerabilidad de urbanizaciones ubicadas en zonas costeras.

Nota. Elaboración propia con base en la entrevista semiestructurada realizada al Arq. Ricardo del Valle, jefe de Planificación Urbana del GAD Municipal de Jaramijó (2026). La información fue sintetizada para identificar los principales criterios relacionados con el desarrollo de urbanizaciones privadas, la fragmentación urbana y la planificación territorial en el perfil costero de Jaramijó.

El conversatorio con el Arq. Ricardo del Valle permitió identificar que el desarrollo de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Jaramijó ha contribuido al crecimiento habitacional del cantón y al fortalecimiento de la inversión inmobiliaria; sin embargo, también ha evidenciado desafíos relacionados con la integración urbana, la provisión de infraestructura y la conectividad territorial. Desde la planificación municipal, los proyectos se articulan con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), priorizando el uso residencial del suelo y el cumplimiento de la normativa vigente para su aprobación. No obstante, las limitaciones presupuestarias del GAD dificultan la dotación de espacios públicos y servicios básicos en las zonas de expansión, lo que incrementa la dependencia de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura. Asimismo, se reconoce que las urbanizaciones cerradas tienden a debilitar la integración barrial y la continuidad del tejido urbano, por lo que resulta necesario fortalecer los mecanismos de planificación y regulación para promover un crecimiento urbano más equilibrado, garantizando la sostenibilidad del perfil costero, la adecuada gestión de los riesgos naturales y una mejor articulación entre los nuevos desarrollos urbanos y la estructura territorial del cantón.

5.2.3. Percepción de profesionales de arquitectura.

Tabla 18

Síntesis de la entrevista realizada al Arq. Abel Quimis, PhD., Docente de la Carrera de Arquitectura de la ULEAM

Preguntas	Síntesis de la respuesta
-----------	--------------------------

Influencia en la morfología urbana	Las urbanizaciones privadas afectan negativamente la morfología urbana al interrumpir la retícula tradicional, generar barreras físicas y limitar la continuidad visual y funcional hacia el perfil costero y las playas.
Características formales	Se caracterizan por trazados curvos y diseños adaptados a la topografía, diferenciándose del tejido urbano tradicional por su falta de integración con la trama existente y su orientación hacia un segmento de alto poder adquisitivo.
Discontinuidad de la trama urbana	Estos proyectos generan discontinuidad al interrumpir la estructura vial y sustituir la continuidad urbana por cerramientos que fragmentan el tejido de la ciudad.
Efectos de los cerramientos perimetrales	Los cerramientos reducen la permeabilidad y la conectividad urbana al restringir el tránsito peatonal y vehicular, disminuyendo la integración entre los diferentes sectores urbanos.
Patrones de diseño urbano	El diseño responde principalmente a la topografía costera mediante calles curvas, plataformas y trazados irregulares. La morfología varía según las condiciones del terreno y el concepto urbanístico de cada proyecto.
Seguridad privada y derecho a la ciudad	No existe equilibrio entre ambos conceptos, ya que las barreras físicas restringen el derecho a la ciudad, favorecen la segregación social y limitan el acceso equitativo al espacio urbano.
Impacto en el crecimiento urbano	Las urbanizaciones privadas fomentan la expansión horizontal, mientras que el desarrollo vertical continúa siendo limitado por factores culturales y la percepción de riesgo asociada al terremoto de 2016.
Relación entre morfología y segregación socioespacial	La segregación socioespacial se intensifica debido a la concentración de inversiones, equipamientos y servicios en determinados sectores, generando desigualdades territoriales vinculadas al desarrollo inmobiliario.
Estrategias para reducir la fragmentación	Considera que no existen estrategias efectivas implementadas para disminuir la fragmentación urbana, ya que el mercado inmobiliario continúa priorizando la seguridad privada mediante urbanizaciones cerradas.

Integración al paisaje costero	Señala que las urbanizaciones privadas no deberían localizarse en primera línea de playa, ya que limitan el acceso público, interrumpen la relación visual con el paisaje costero y generan una percepción de privatización del espacio público.
--------------------------------	--

Nota. Elaboración propia con base en la entrevista semiestructurada realizada al Arq. Abel Quimis, PhD., docente de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM) (2026). La información fue sintetizada para destacar los principales criterios sobre la influencia de las urbanizaciones privadas en la morfología urbana, la fragmentación territorial y la integración del perfil costero.

Se infiere que las características de diseño de estas urbanizaciones responden principalmente a condiciones topográficas, criterios de seguridad y exclusividad, configurando espacios con escasa integración respecto al entorno urbano inmediato. Del mismo modo, las respuestas permiten identificar que este modelo de desarrollo urbano puede favorecer procesos de segregación socioespacial, al concentrar infraestructura y equipamientos en determinados sectores y generar diferencias en el acceso a los beneficios urbanos. Finalmente, se concluye que resulta necesario fortalecer los procesos de planificación urbana, promoviendo proyectos que favorezcan la continuidad del tejido urbano, la conectividad entre sectores, la preservación del paisaje costero y el acceso equitativo al espacio público. Estos elementos constituyen aspectos fundamentales para avanzar hacia un desarrollo urbano más integrado, sostenible y compatible con los principios del derecho a la ciudad.

5.2.4. Percepción de habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.

Los resultados de la encuesta evidencian que la seguridad constituye la principal razón para residir en una urbanización privada (50 %), seguida de la tranquilidad (25 %), mientras que factores como la inversión inmobiliaria (16,67 %) y el estatus social (8,33 %) presentan menor incidencia. También, el 66,67 % de los encuestados considera que este tipo de urbanización mejora significativamente su calidad de vida y el 91,67 % afirma que el control de accesos influye de manera importante en la percepción del entorno urbano. De igual forma, el 58,33 % considera que las urbanizaciones privadas han contribuido significativamente al desarrollo de la zona costera.

Por otro lado, el 75 % de los habitantes percibe la existencia de una separación física o social entre la urbanización y el resto de la ciudad, lo que evidencia características propias de un modelo urbano fragmentado. En cuanto a las condiciones de descanso, la conectividad vial

y la relación con las comunidades vecinas, las respuestas se distribuyen entre valoraciones buenas y regulares, reflejando percepciones equilibradas sobre estos aspectos. En conjunto, los resultados muestran que los residentes valoran principalmente la seguridad y la calidad de vida que ofrecen las urbanizaciones privadas, aunque reconocen la presencia de cierto grado de segregación e integración limitada con el entorno urbano.

Tabla 19

Resultados de la encuesta aplicada a habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero.

Pregunta	Respuesta	Frecuencia	Porcentaje (%)
¿Cuáles fueron las principales razones por las que eligió vivir en una urbanización privada?	Seguridad	6	50
	Tranquilidad	3	25
	Inversión inmobiliaria	2	16,67
	Estatus social	1	8,33
Total		12	100
¿Considera que este tipo de urbanización mejora su calidad de vida?	Sí, significativamente	8	66,67
	Sí, moderadamente	4	33,33
Total		12	100
¿La recepción y el control de accesos influyen en su percepción del entorno urbano?	Sí, mucho	11	91,67
	Poco	1	8,33
Total		12	100
¿Cómo han influido las urbanizaciones privadas en el desarrollo de la zona costera?	Han mejorado significativamente	7	58,33
	Han mejorado parcialmente	4	33,33
	Han afectado negativamente	1	8,33
Total		12	100
¿La urbanización brinda condiciones adecuadas para el descanso y la tranquilidad?	Alta	6	50
	Media	6	50
Total		12	100

¿Existe una separación física o social entre la urbanización y el resto de la ciudad?	Sí	9	75
	No existe	2	16,67
	No	1	8,33
Total		12	100
¿Cómo describiría la conectividad vial?	Buena	6	50
	Regular	6	50
Total		12	100
¿La recepción influye en su percepción del entorno urbano?	Sí, mucho	6	50
	Poco	6	50
Total		12	100
¿Las urbanizaciones privadas contribuyen a la separación de la ciudad?	No mucho	7	58,33
	Sí, totalmente	5	41,67
Total		12	100
¿Cómo percibe la relación con las comunidades vecinas?	Buena	6	50
	Regular	6	50
Total		12	100

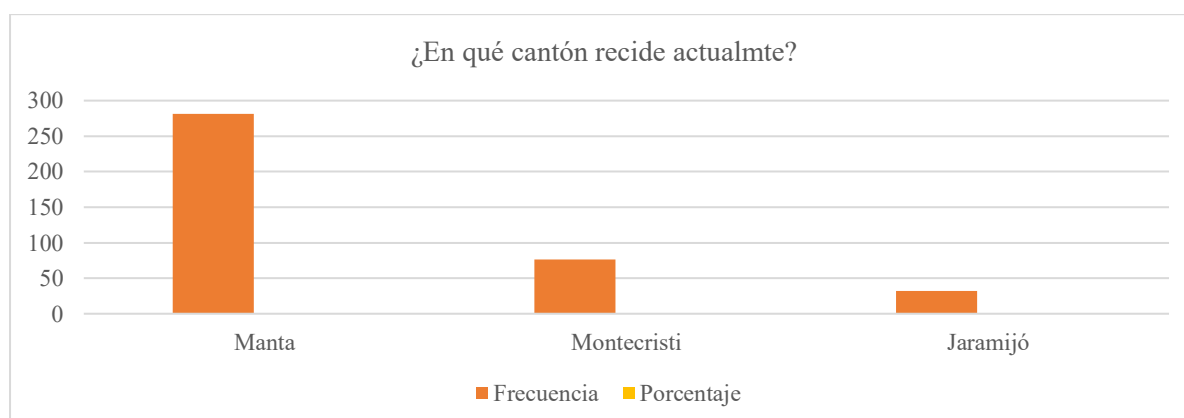
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero (2026).

5.2.5. Resultados de la percepción de los procesos de fragmentación.

Pregunta 1

Figura 72

Distribución de los encuestados según el cantón de residencia.



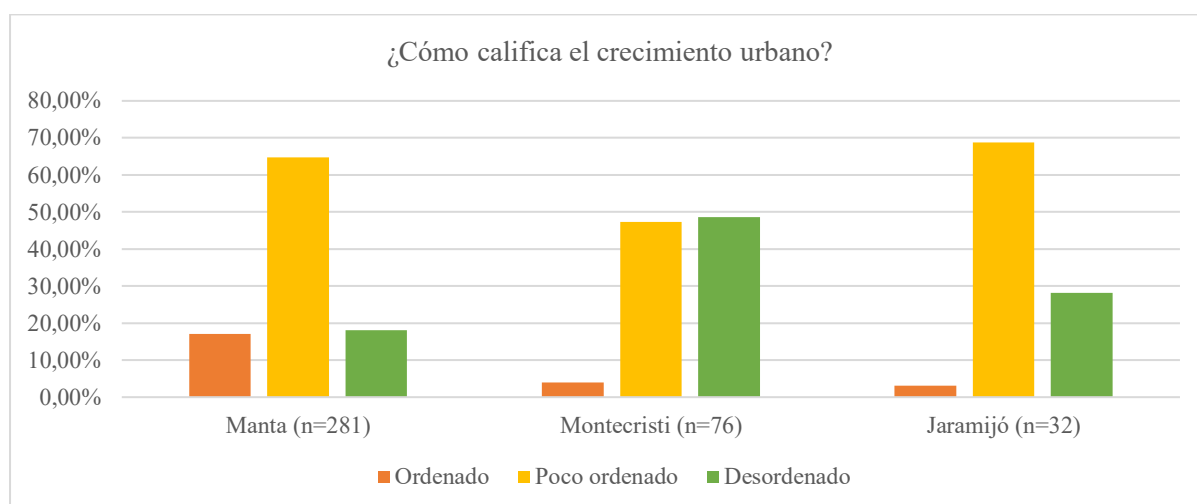
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

La mayoría de los encuestados reside en el cantón Manta, seguido de Montecristi y Jaramijó. Esta distribución permite obtener una mayor representación de la percepción ciudadana en el principal núcleo urbano del perfil costero estudiado.

Pregunta 2

Figura 73

Percepción del crecimiento urbano en los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó.



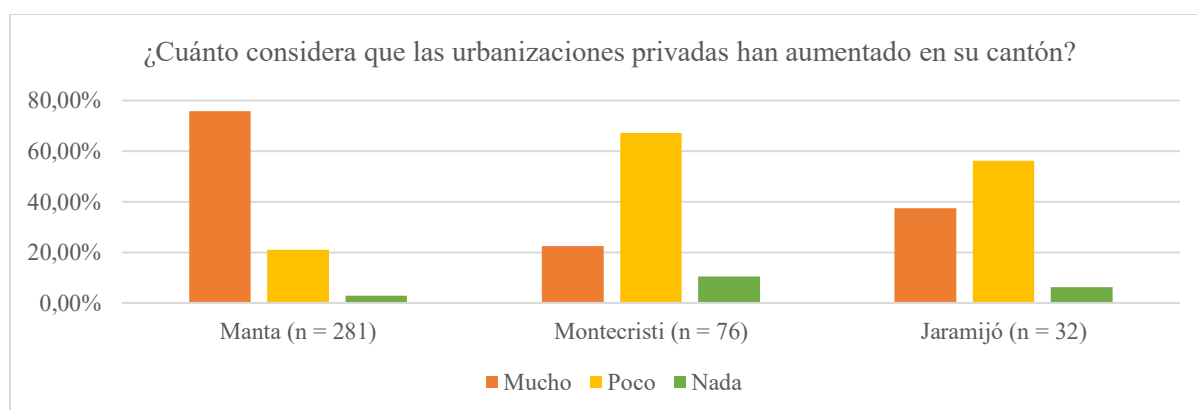
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

Los resultados evidencian que, en los tres cantones analizados, predomina la percepción de que el crecimiento urbano ha sido poco ordenado. No obstante, en Montecristi se observa un porcentaje importante de ciudadanos que lo consideran desordenado, lo que refleja una mayor preocupación por la planificación territorial. Estos resultados sugieren que la expansión urbana ha ocurrido con limitaciones en su organización y gestión.

Pregunta 3

Figura 74

Percepción sobre el crecimiento de las urbanizaciones privadas por cantón.



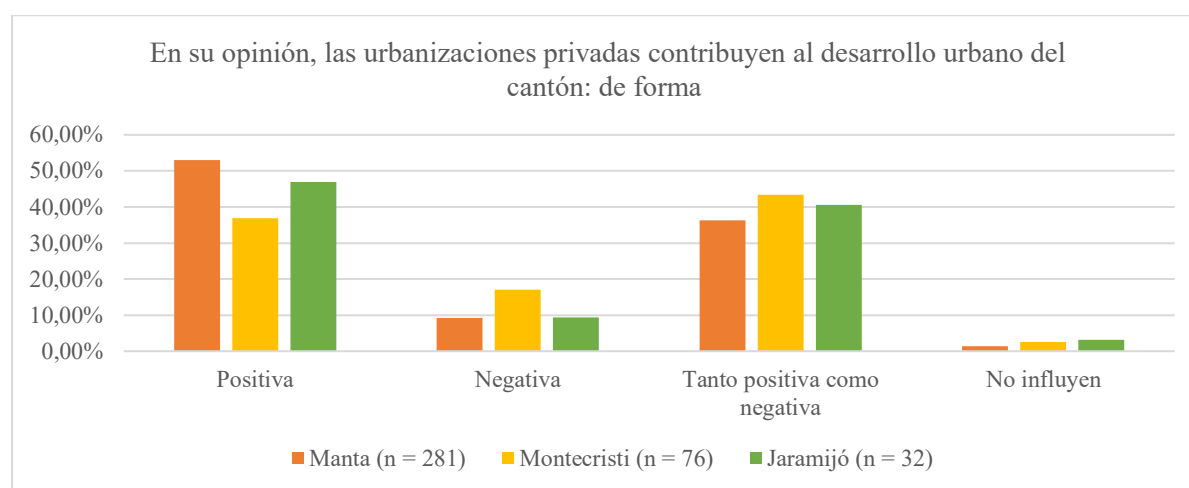
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

La mayoría de los encuestados de Manta considera que las urbanizaciones privadas han experimentado un crecimiento significativo durante los últimos años. En cambio, en Montecristi y Jaramijó predomina la percepción de que dicho crecimiento ha sido moderado. Esto evidencia que la expansión de este tipo de desarrollos urbanos ha tenido un mayor impacto en Manta en comparación con los demás cantones.

Pregunta 4

Figura 75

Percepción sobre la contribución de las urbanizaciones privadas al desarrollo urbano.



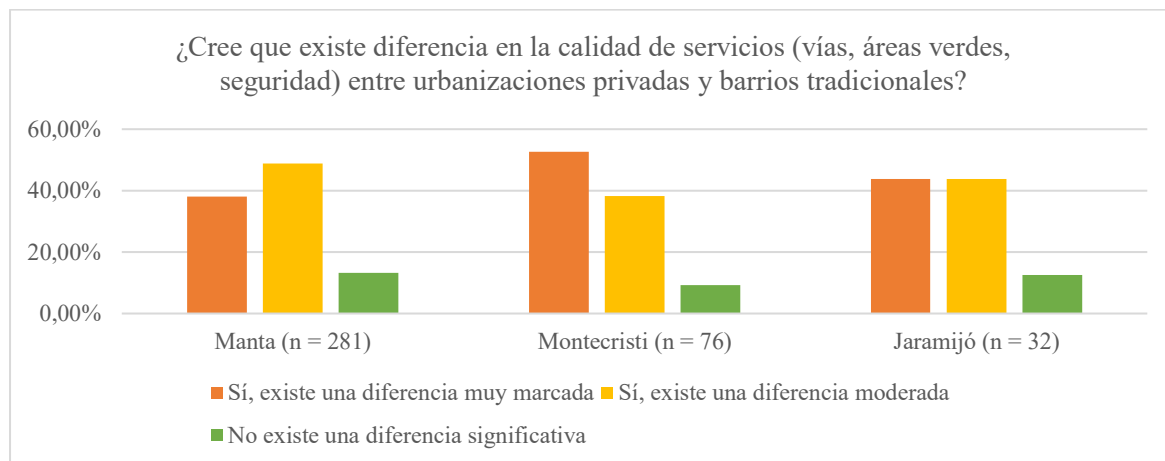
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

De acuerdo con las respuestas obtenidos demuestran que la percepción de los ciudadanos se concentra principalmente entre quienes consideran que las urbanizaciones privadas aportan de manera positiva y quienes opinan que generan tanto efectos positivos como negativos. Esto refleja que, aunque se reconoce su contribución al desarrollo urbano, también existen preocupaciones relacionadas con sus posibles impactos sobre la ciudad y la planificación territorial.

Pregunta 5

Figura 76

Percepción sobre la diferencia en la calidad de servicios entre urbanizaciones privadas y barrios tradicionales.



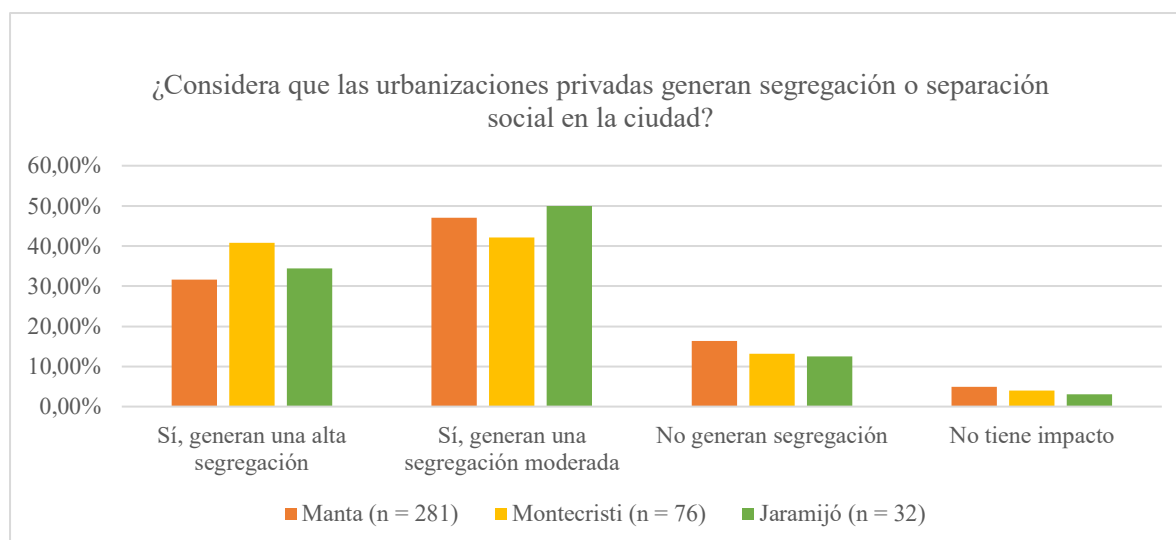
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

Los resultados obtenidos indican que sí existen diferencias en la calidad de los servicios entre las urbanizaciones privadas y los barrios tradicionales, predominando la percepción de una diferencia moderada. En el contexto del perfil costero la población identifica desigualdades en aspectos como la infraestructura vial, las áreas verdes y la seguridad, lo que puede influir en la calidad de vida de los habitantes.

Pregunta 6

Figura 77

Percepción sobre la segregación social generada por las urbanizaciones privadas.



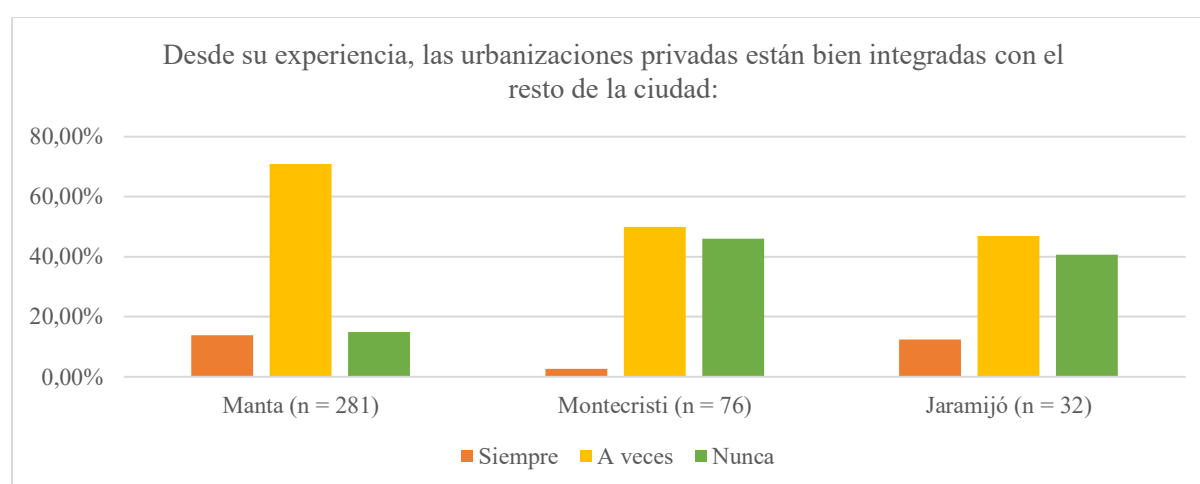
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

Los datos indican que la percepción de los participantes considera que las urbanizaciones privadas generan algún nivel de segregación o separación social dentro de la ciudad. La mayoría calificó las respuestas que señalan una segregación moderada, lo que evidencia que este tipo de desarrollos urbanos es percibido como un factor que puede incrementar las diferencias sociales y espaciales entre distintos sectores de la población.

Pregunta 7

Figura 78

Nivel de integración de las urbanizaciones privadas con el resto de la ciudad.



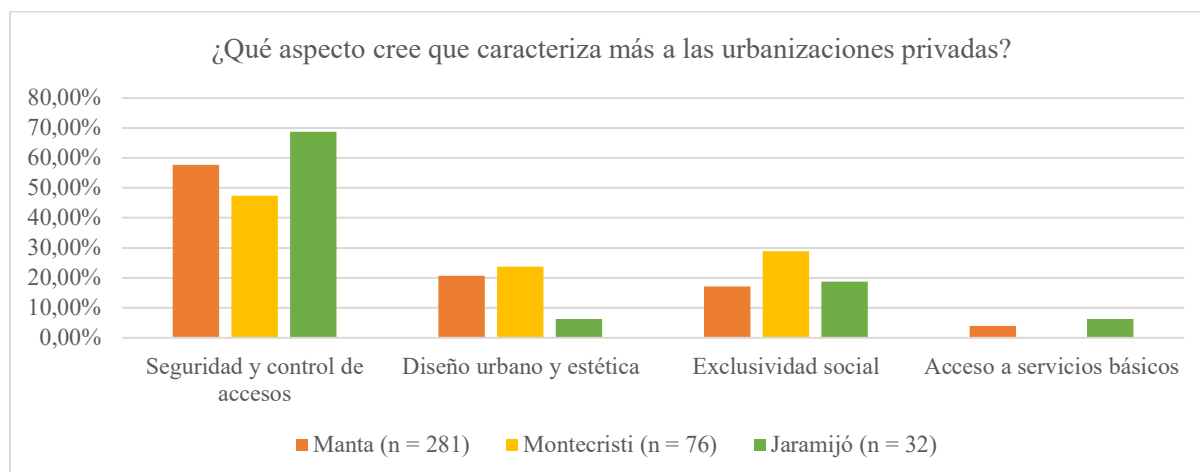
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

De acuerdo con la información recopilada demuestra que las urbanizaciones privadas solo se encuentran integradas en algunas ocasiones con el resto de la ciudad y el resto es limitada. Asimismo, un porcentaje considerable de encuestados, especialmente en Montecristi, considera que nunca existe una adecuada integración. Estos resultados reflejan la existencia de barreras físicas y funcionales que limitan la conexión entre estos conjuntos residenciales y el entorno urbano.

Pregunta 8

Figura 79

Aspecto que más caracteriza a las urbanizaciones privadas.



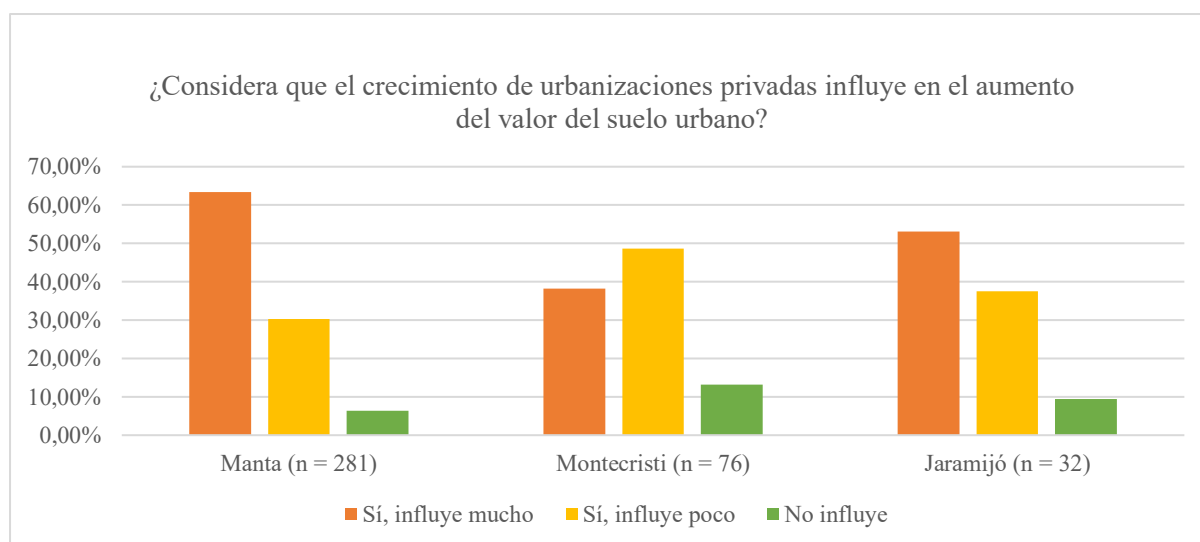
Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

A partir de los resultados obtenidos en los tres cantones, la principal característica atribuida a las urbanizaciones privadas es la seguridad y el control de accesos, superando ampliamente a otros aspectos como el diseño urbano, la exclusividad social o el acceso a servicios básicos. Esta percepción demuestra que la población asocia este tipo de desarrollos principalmente con la protección y el control del espacio residencial.

Pregunta 9

Figura 80

Percepción sobre la influencia de las urbanizaciones privadas en el valor del suelo urbano.



Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

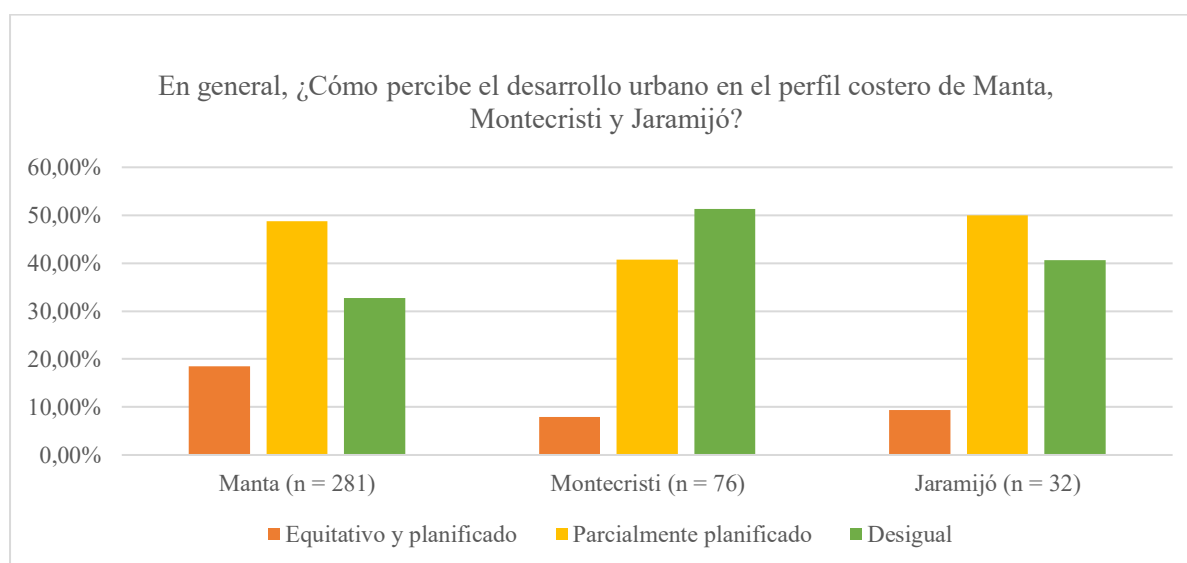
La mayoría de los encuestados considera que el crecimiento de las urbanizaciones privadas influye de manera importante en el incremento del valor del suelo urbano, especialmente en el cantón Manta. Esta percepción sugiere que la expansión de estos proyectos inmobiliarios es vista como un factor que incide directamente en la valorización del suelo y en la dinámica del mercado inmobiliario local.

Pregunta 10

Figura

81

Percepción general del desarrollo urbano en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.



Nota. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a la población de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó (2026).

De acuerdo con los resultados, en términos generales, el desarrollo urbano del perfil costero es percibido como parcialmente planificado, aunque en Montecristi predomina la percepción de un desarrollo desigual. Estos resultados muestran que la población reconoce avances en el crecimiento urbano, pero también identifica desequilibrios en la planificación y distribución del desarrollo entre los tres cantones.

5.3. Lineamientos.

Lineamientos para mitigar la fragmentación urbana en el perfil costero entre Manta, Montecristi y Jaramijó

- **Mejorar la conectividad entre los distintos sectores urbanos**

Es necesario promover la integración física entre las urbanizaciones privadas y los barrios consolidados mediante la creación de conexiones viales, recorridos peatonales y ciclovías que faciliten la movilidad cotidiana y reduzcan la segregación espacial, favoreciendo la continuidad del tejido urbano lo que contribuye a disminuir las barreras espaciales que actualmente limitan la interacción.

- **Consolidar una red continua de espacios públicos**

Los nuevos desarrollos urbanos deberían incorporar parques, plazas, malecones y corredores verdes de acceso público que conecten las urbanizaciones privadas con el resto de la ciudad y con el borde costero. La continuidad favorece la convivencia ciudadana.

- **Garantizar libre acceso al borde costero**

Es indispensable implementar mecanismos de planificación que aseguren corredores públicos permanentes hacia las playas, evitando que los proyectos privados limiten el libre acceso al borde costero.

- **Orientar la localización de nuevas urbanizaciones privadas**

Incorporar criterios de planificación territorial que condicionen la aprobación de nuevos proyectos a su integración con la estructura urbana existente, evitando desarrollos aislados o dispersos, favoreciendo un crecimiento más ordenado, compacto y coherente con la planificación

- **Promover la mezcla de usos del suelo**

La planificación urbana debe incentivar proyectos que integren vivienda, comercio, servicios, recreación y equipamientos urbanos. Una distribución más equilibrada reduciendo la dependencia del automóvil y fortaleciendo la vida urbana.

- **Equilibrar la distribución de equipamientos urbanos**

Priorizar la construcción de escuelas, centros de salud, áreas deportivas, espacios culturales y servicios comunitarios en los sectores donde predominan urbanizaciones privadas para equilibrar la distribución de los servicios urbanos.

- **Fortalecer la estructura ambiental del territorio**

La implementación de corredores ecológicos que conecten las áreas verdes existentes mediante corredores ambientales que contribuyan a la continuidad ecológica, mejoren el paisaje urbano y reduzcan las barreras físicas entre sectores.

- **Impulsar una planificación entre los tres cantones**

Considerando la continuidad territorial del perfil costero, resulta conveniente fortalecer los mecanismos de coordinación entre los gobiernos autónomos descentralizados de Manta, Montecristi y Jaramijó. Una planificación conjunta permitiría orientar el crecimiento urbano bajo criterios comunes y evitar decisiones aisladas que incrementen la fragmentación del territorio

- **Incorporar evaluaciones de impacto urbano en los nuevos proyectos**

Incorporar, como requisito para nuevos proyectos inmobiliarios, estudios que evalúen sus efectos sobre la movilidad, accesibilidad, infraestructura, paisaje urbano y cohesión territorial.

- **Incentivar modelos de desarrollo urbano inclusivo**

Es recomendable incentivar proyectos residenciales que incorporen distintos tipos de vivienda y espacios públicos compartidos, favoreciendo una mayor diversidad social y disminuyendo la segregación urbana.

- **Fortalecer la normativa urbanística**

Actualizar los PDOT, PUGS y demás instrumentos de planificación para establecer parámetros que limiten la expansión urbana fragmentada, regulen los cerramientos perimetrales y promuevan la conectividad entre urbanizaciones y la ciudad.

- **Promover la participación ciudadana**

Los procesos de planificación deben involucrar a comunidades, promotores inmobiliarios, instituciones públicas y organizaciones sociales en los procesos de planificación y gestión del territorio, buscando acuerdos que favorezcan un desarrollo urbano equilibrado.

Los lineamientos propuestos se fundamentan en los principios establecidos por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y los instrumentos de planificación territorial vigentes, como los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS). En

conjunto, estas recomendaciones buscan promover un modelo de desarrollo urbano más equilibrado para el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó. A su vez, constituyen una respuesta a los procesos de fragmentación urbana identificados durante la investigación, planteando acciones orientadas a fortalecer la conectividad, mejorar la distribución de los servicios urbanos y consolidar una mayor cohesión territorial entre los tres cantones.

6. Conclusiones.

El análisis desarrollado en esta investigación permitió comprender cómo el crecimiento de las urbanizaciones privadas ha influido en la configuración del perfil costero de los cantones Manta, Montecristi y Jaramijó. Desde una perspectiva morfológica, se constató que este modelo de ocupación del territorio ha transformado la estructura urbana, generando nuevas dinámicas espaciales que inciden tanto en la organización física de la ciudad como en la relación entre los espacios públicos y privados.

El estudio evidenció que las urbanizaciones privadas presentan características morfológicas distintas a las del tejido urbano tradicional. La presencia de cerramientos perimetrales, accesos controlados, sistemas viales internos y una implantación adaptada a la topografía costera ha dado lugar a espacios urbanos con escasa continuidad física. Como resultado, se producen interrupciones en la trama urbana que dificultan la conexión entre distintos sectores y reducen la integración con el entorno inmediato.

Además, el análisis territorial permitió identificar que este tipo de desarrollos favorece procesos de fragmentación urbana. La limitada conectividad, la baja permeabilidad del espacio y la existencia de barreras físicas restringen la continuidad del tejido urbano y afectan la movilidad entre diferentes áreas de la ciudad. A ello se suma una distribución desigual de infraestructura, equipamientos y servicios, situación que contribuye a fortalecer procesos de segregación socioespacial entre las urbanizaciones privadas y los barrios tradicionales.

La percepción de la población coincide con estos hallazgos. De acuerdo con las encuestas aplicadas, los participantes consideran que las urbanizaciones privadas ofrecen mejores condiciones de infraestructura y seguridad, además de influir en el incremento del valor del suelo urbano. Sin embargo, también manifiestan que este modelo residencial genera diferencias en el acceso a servicios, presenta una integración limitada con el resto de la ciudad y contribuye, en distintos niveles, a la segregación social y espacial.

Las entrevistas realizadas permitieron profundizar en la comprensión de estas dinámicas. Los especialistas consultados señalaron que la planificación de las urbanizaciones privadas responde principalmente a criterios relacionados con la seguridad, la exclusividad y la rentabilidad inmobiliaria. Bajo estas condiciones, la prioridad se centra en el control del espacio interno, dejando en un segundo plano la articulación con la estructura urbana existente. Esta situación repercute en la continuidad visual y funcional del perfil costero y limita el acceso de la población a espacios públicos de alto valor paisajístico.

A partir de los resultados obtenidos, se concluye que el crecimiento de las urbanizaciones privadas ha contribuido a transformar la morfología urbana del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó, favoreciendo procesos de desarrollo desigual y fragmentación territorial. Si bien estos proyectos representan una alternativa residencial con mejores condiciones de seguridad y equipamiento para determinados sectores de la población, también plantean desafíos importantes para la planificación urbana. En este sentido, resulta necesario fortalecer los instrumentos de ordenamiento territorial mediante estrategias que promuevan una mayor conectividad, la continuidad del espacio público, el acceso equitativo a los servicios urbanos y una integración más efectiva entre las urbanizaciones privadas y el resto de la ciudad. Solo a través de una planificación articulada será posible avanzar hacia un modelo urbano más equilibrado, inclusivo y sostenible para el perfil costero de los tres cantones.

7.Recomendaciones.

A partir de los hallazgos de la investigación, se sugieren las siguientes recomendaciones:

- Se sugiere a los Gobiernos Autónomos Descentralizados de Manta, Montecristi y Jaramijó actualizar sus herramientas de ordenamiento urbano. Es clave integrar criterios morfológicos claros que condicionen la aprobación de urbanizaciones cerradas, priorizando modelos de desarrollo que se articulen de forma armónica con la trama urbana previa.
- Resulta prioritario fijar directrices de diseño que aseguren una red vial fluida y abierta, priorizando la movilidad peatonal y el libre acceso al borde costero. Esto evitará que la proliferación de cerramientos o muros perimetrales termine por aislar vecindarios o bloquear el paso hacia la costa.
- Se plantea condicionar la aprobación de nuevos desarrollos residenciales a la creación de áreas verdes, equipamientos comunitarios de acceso libre y alternativas

de transporte conectadas. De este modo, la inversión privada contribuirá de manera directa a consolidar la vida comunitaria y a reducir la brecha social en el territorio.

8. Referencias Bibliográficas.

- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)*.
- Jama campay. ((s.f.)). *Jama Campay Homes Resort & Spa*.
- Alonso, W. (1964). *Location and land use: Toward a general theory of land rent*. .
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *La pesca como factor de desarrollo*.
- Boeing, G. (2020). *Spatial information and the legibility of urban form: Big Data in Urban Morphology*.
- Borja, J. (2017). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2012). *Planetary Urbanization. Urban Lexicons, Jovis*.
- Campay., J. (2024). *Perfil empresarial y descripción del proyecto*.
- Campbell, S., & Fainstein, S. (2012). *Readings in Planning Theory*. Wiley-Blackwell.
- Cañada, E. (2017). *Turismo, poder y desigualdad en el Caribe*. Icaria.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- Conocimiento, P. d. (2021). *La pesca artesanal constituye una práctica ancestral vinculada a la identidad costera manabita*.
- CRESPIAL. (2013). *Fiesta de Pedro y Pablo declarada Patrimonio Inmaterial del Ecuador: INPC impulsa campaña de difusión*.
- Cusinato, A. (2014). *Urban Fragmentation: The Search for an Analytical Frame*.
- Delgado, C. (2019). *Urbanizaciones cerradas en ciudades portuarias del Pacífico Sur*. .
- Florida, R. (2005). *Cities and the Creative Class*. Routledge.
- García, J. &. (2020). *Desigualdad territorial en destinos turísticos masivos*. .
- Gobierno Autonomo Descentralizado Manta. (2021). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021-2030*. Manta, Ecuador. Manta.
- Gobierno Autonomo Descentralizado Montecristi. (2024). *Plan Bicentenario: Un avance hacia el desarrollo sostenible y la planificación integral de Montecristi*.
- Gobierno Autonomo Descentralizado de Manabí. (2022). *Se conmemoraron los 15 años de declaración de las Fiestas de San Pedro y San Pablo como Patrimonio Inmaterial del Ecuador*.

- Gobierno Autonomo Descentralizado Jaramijo. (2023). *Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Jaramijó*. Jaramijo.
- Gobierno de República Dominicana. (2021). *Plan Nacional de Turismo Sostenible*.
- Harvey. (2006). *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2008). *El derecho a la ciudad*. Nueva sociedad.
- Harvey, D. (2008). *The Right to the City*. *New Left Review*.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. .
- Healey, P. (2006). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. Routledge.
- Huang, Z. &. (2024). *Henri Lefebvre and planetary urbanization: Progress and prospect*. *Environmental Communication*, 5(2), 15–28.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). *Censo de Población, Vivienda y Comunidades del Ecuador 2022*.
- Instituto nacional de estadísticas y censos. (2020). *Estadísticas de crecimiento urbano en Ecuador*.
- Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (s.f.). *Fiesta de la Virgen de Monserrate*. Montecristi.
- Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (s.f.). *Fiestas patronales de San Pedro y San Pablo*. (Jaramijó, Manabí).
- Instituto Transnacional de Ecología Social. (2021). *El derecho a la ciudad: enfoques contemporáneos y justicia espacial*. Quito: ITES.
- Landman, K. (2011). *Urban Fragmentation: Different Views on its Causes and Consequences*. Edward Elgar Publishing.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la Ville*. *Anthropos*.
- Lefebvre, H. (1970). *The Urban Revolution*. University of Minnesota Press.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. *Anthropos*.
- Lozano, E. P. (2021). *Datos históricos de la industria atunera de Manta-Ecuador*.
- Mela, A. (2014). “Urban public space between fragmentation, control and conflict.” *City, Territory and Architecture*.
- Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Asamblea General de las Naciones Unidas.
- Oliveira, V. M. (2016). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*.
- Oliveira, V. M. (2017). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*.

- ONU-Hábitat. (2020). *Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos*. Obtenido de ONU-Hábitat.
- ONU-Hábitat. (2016). *Nueva Agenda Urbana. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)*. Quito.
- ONU-Hábitat. (2020). *Informe Mundial sobre Ciudades 2020: El valor de la urbanización sostenible*. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- Pacheco, H. (2015). *Estudio de la dinámica espacial del eje Manta–Montecristi. Un proceso de expansión urbana con implicaciones sociales y ambientales*.
- Pacione, M. (2013). *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge.
- Pioneros Corp. (2025). *Punta Arrecife | Jaramijó*.
- Plusvalía. (2024). *Lotes de terreno urbanización Jama Campay*. .
- Ramírez, M. (2020). Urbanización desigual y expansión periférica en ciudades intermedias del Ecuador. *Revista de Geografía y Territorio*, págs. 12(3), 45–60.
- Revista CLAVE. (2024). *Jama Campay: turismo e inversión en la costa ecuatoriana*.
- Sadeghi, G. &. (2019). *Urban morphology: Comparative study of different schools of thought*. *Current Urban Studies*.
- Sadeghi, G., & Li, B. (2019). *Urban morphology: Comparative study of different schools of thought*. *Current Urban Studies*.
- Sainz Guerra, J. L., & Camino Solórzano, A. M. (2014). *Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí, Ecuador*. Universidad de Valladolid.
- Sassen, S. (2014). *Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy*. Harvard University Press.
- Scheer, B. C. (2022). *A epistemología da morfologia urbana*.
- Secretaría Nacional de Planificación. (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029*. Gobierno de la República del Ecuador.
- SENPLADES. (2020). *Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona 4: Manabí y Santo Domingo de los Tsáchilas*. Quito.
- Smith, D. A. (1996). *Third World Cities in Global Perspective: The Political Economy of Uneven Urbanization*. Nueva York.
- Soja, E. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.
- Soledispa-Lucas, F. F.-L.-G. (2022). *Auditoría de gestión de calidad y mejoramiento continuo de procesos en pequeñas y medianas empresas del sector pesquero, Manta, Montecristi y Jaramijó*. Ecuador.
- UNESCO. (2024, diciembre 9). *Tejido de paja toquilla como Patrimonio Cultural Inmaterial*.

Universidad Estatal del Sur de Manabí, UNESUM. (2025). *Las fiestas tradicionales de San Pedro y San Pablo en pueblos de Manabí*. Repositorio Institucional.

Víctor Arias Aroca. (2023). *La gran historia de Manta*.

9. Anexos

9.1 Instrumento de encuesta aplicado a habitantes de urbanizaciones privadas del perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó.

¿Cuáles fueron las principales razones por las que eligió vivir en una urbanización privada dentro del perfil costero?

- a) Seguridad
- b) Tranquilidad
- c) Cercanía al mar
- d) Estatus social
- e) Mejores servicios e infraestructura
- f) Inversión inmobiliaria

¿Considera que este tipo de urbanización mejora su calidad de vida en comparación con barrios abiertos de la ciudad?

- a) Sí, significativamente
- b) Sí, moderadamente
- c) No hay diferencia
- d) No, es menor

¿Considera que la recepción y el control de accesos dentro de la urbanización influyen en su percepción del entorno urbano?

- a) Sí, mucho
- b) Poco
- c) Nada

¿De qué forma las urbanizaciones privadas han influido en el desarrollo de la zona costera?

- a) Han mejorado significativamente el desarrollo
- b) Han mejorado parcialmente
- c) No han generado cambios relevantes
- d) Han afectado negativamente el desarrollo

¿En qué medida la urbanización donde reside le brinda condiciones adecuadas para el descanso y la tranquilidad?

- a) Alta

b) Media

c) Baja

¿Siente que existe una separación física o social entre su urbanización y el resto de la ciudad?

a) Sí

b) No

c) No existe

¿Cómo describiría la conectividad vial entre su urbanización y el resto de la ciudad?

a) Buena

b) Regular

c) Mala

¿Considera que la recepción dentro de la urbanización influye en su percepción del entorno urbano?

a) Sí, mucho

b) Poco

c) Nada

¿Cree que las urbanizaciones privadas contribuyen a la separación de la ciudad?

a) Sí, totalmente

b) No mucho

c) No contribuyen

¿Cómo percibe la relación entre su urbanización y las comunidades vecinas?

a) Buena

b) Regular

c) Mala

9.2 Instrumento de entrevista aplicado a funcionarios de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) de Manta, Montecristi y Jaramijó.

1. ¿Cómo evalúa el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta?
2. ¿Qué criterios de planificación se aplican para autorizar nuevas urbanizaciones cerradas en estas zonas?
3. ¿Considera que estas urbanizaciones generan desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios urbanos? ¿De qué forma?

4. ¿De qué manera las urbanizaciones privadas influyen en la continuidad del tejido urbano, según los criterios de planificación y ordenamiento territorial aplicados por el GAD municipal?
5. ¿Qué políticas existen para regular la fragmentación urbana asociada a proyectos inmobiliarios privados?
6. ¿Cómo se gestiona la provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia de urbanizaciones cerradas?
7. ¿Qué retos enfrenta el GAD en términos de conectividad y movilidad en sectores fragmentados?
8. ¿Considera que la expansión de urbanizaciones privadas fortalece o debilita la integración urbana?
9. ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen sobre la morfología urbana de estos proyectos?
10. ¿Cómo se articulan estas urbanizaciones con los instrumentos de planificación (PDOT y PUGS)?
11. ¿Cómo ejerce el GAD Municipal de Manta las competencias exclusivas establecidas en el artículo 55 del COOTAD respecto a la regulación, control y uso de las playas y riberas de los ríos dentro de su jurisdicción?

9.4 Instrumento de entrevista dirigido a arquitectos.

1. ¿Cómo influyen las urbanizaciones privadas en la morfología urbana del perfil costero?
2. ¿Qué características formales identifican a las urbanizaciones privadas frente al tejido urbano tradicional?
3. ¿Considera que estos proyectos generan discontinuidades en la trama urbana?
4. ¿Cómo afectan los cerramientos perimetrales a la permeabilidad y conectividad del espacio urbano?
5. ¿Qué patrones de diseño se repiten en urbanizaciones privadas ubicadas en zonas costeras?
6. ¿Cómo evalúa el equilibrio entre seguridad privada y derecho a la ciudad?
7. ¿Qué impactos tienen estos proyectos en la dinámica de crecimiento urbano horizontal?
8. ¿Considera que existe una relación entre diseño morfológico y segregación socioespacial?
9. ¿Qué estrategias de diseño urbano podrían reducir la fragmentación sin afectar la seguridad?

10. ¿Cómo deberían integrarse estos proyectos al paisaje costero desde un enfoque sostenible y morfológico?

9.5 Preguntas para la población en general.

1. ¿En qué cantón reside actualmente?

- a) Manta
- b) Montecristi
- c) Jaramijó

2. ¿Cómo califica el crecimiento urbano en su cantón durante los últimos años?

- a) Ordenado
- b) Poco ordenado
- c) Desordenado

3. ¿Cuánto considera que las urbanizaciones privadas han aumentado en su cantón?

- a) Mucho
- b) Poco
- c) Nada

4. En su opinión, las urbanizaciones privadas contribuyen al desarrollo urbano del cantón: de forma

- a) De manera positiva
- b) De manera negativa
- c) Tanto positiva como negativa
- d) No influyen

5. ¿Cree que existe diferencia en la calidad de servicios (vías, áreas verdes, seguridad) entre urbanizaciones privadas y barrios tradicionales?

- a) Sí, existe una diferencia muy marcada
- b) Sí, existe una diferencia moderada
- c) No existe diferencia

6. ¿Considera que las urbanizaciones privadas generan segregación o separación social en la ciudad?

- a) De acuerdo
- b) En desacuerdo

7. Desde su experiencia, las urbanizaciones privadas están bien integradas con el resto de la ciudad:

- a) Siempre
- b) A veces
- c) Nunca

8. ¿Qué aspecto cree que caracteriza más a las urbanizaciones privadas?

- a) Seguridad y control de accesos
- b) Diseño urbano y estética
- c) Exclusividad social
- d) Acceso a servicios básicos

9. ¿Considera que el crecimiento de urbanizaciones privadas influye en el aumento del valor del suelo urbano?

- a) Sí, en gran medida
- b) Sí, en poca medida
- c) No influye

10. En general, ¿cómo percibe el desarrollo urbano en el perfil costero de Manta, Montecristi y Jaramijó?

- a) Equitativo y planificado
- b) Parcialmente planificado
- c) Desigual

9.6. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Manta.

Arq. Sara Delgado jefa de planificación territorial.

1. ¿Cómo evalúa el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta?

R: Bueno, hubo un despegue, se podría decir, de urbanizaciones de clase media-alta en el borde costero del cantón, hacia el sector noroeste, que surge a raíz de que se empieza a tener en la ciudad el concepto de urbanizaciones cerradas, las cuales antes no existían. Anteriormente, las urbanizaciones eran de libre acceso y tenían su integración a la red vial del cantón.

2. ¿Qué criterios de planificación se aplican para autorizar nuevas urbanizaciones cerradas en estas zonas?

R: La buena noticia es que, en la actualidad, no hay autorizaciones de urbanizaciones cerradas, con la aparición de las nuevas normas, del COOTAD mismo y de los nuevos criterios de urbanismo que aparecen en la ciudad con mayor apogeo. Esto se incluye en nuestra normativa cantonal, al hablar del código legal de urbanismo y del Plan de Uso y Gestión del Suelo, donde se establece que las urbanizaciones deben adaptarse al entorno de la ciudad.

Ya no estamos autorizando urbanizaciones cerradas, sin embargo, bajo este concepto, hay promotores que realizan estos proyectos con características de urbanización, pero los aprueban como conjuntos habitacionales, con el ánimo de seguir privatizando el uso del espacio público.

P1: Como el tema de las playas y como los hoteles y urbanización en el perfil costero la privatizan.

R: Claro, tal vez en el momento en que se aprueba no se revisa este aspecto y, efectivamente, la ciudadanía siente que incluso tiene que pedir una autorización para poder acceder a estas playas. Pero, como les digo, en la actualidad se ha normado que ya no existan urbanizaciones cerradas para evitar esta circunstancia, porque la playa es de uso público.

3. ¿Considera que estas urbanizaciones generan desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios urbanos? ¿De qué forma?

R: Sí, claro. Como urbanista, como exdirectora de Planificación y como ciudadana, es uno de los motivos por los cuales la normativa se revisa de mejor manera. El problema también con

las normas nacionales es que, a veces, hay disposiciones que quedan a libre interpretación y no se concretan, sino que se dejan al análisis, o no son descriptivas al momento de prohibir el cierre de urbanizaciones.

Sin embargo, en la normativa local, en los diferentes períodos, ha ido evolucionando y se ha incorporado esta regulación. Ustedes, como estudiantes de Arquitectura, aprendemos que no podemos limitar el libre acceso a una vía, a un área verde o a una zona de equipamiento, ya que la misma ley lo establece: se deja un porcentaje dentro de una urbanización para uso público. Entonces, podemos ubicar allí un equipamiento que responda a una necesidad del sector, pero en el momento en que se privatiza ya no se concede el libre tránsito al ciudadano externo, sino que solo tienen autorización quienes habitan en la urbanización. Estas barreras no están consideradas en nuestras normas actuales.

4. ¿De qué manera las urbanizaciones privadas influyen en la continuidad del tejido urbano, según los criterios de planificación y ordenamiento territorial aplicados por el GAD municipal?

R: Influyen mucho y de manera negativa, porque cuando nosotros hacemos la propuesta de planificación vial, que es la primera que podríamos decir se hace para mejorar la movilidad del vehículo y de la persona, y ahora que trabajamos mucho en lo que es la movilidad sostenible, en crear ciclovías y corredores verdes dentro de estos ejes viales, nos encontramos con que tenemos que adaptar la propuesta de planificación vial, o incluso ir más allá hacia una red de infraestructura verde, en la cual estamos trabajando actualmente en esta administración. Tenemos que adaptarla a una urbanización o a la implementación de algo que no deja que el desarrollo sea lógico. Por eso ustedes ven que hay ciclovías por tramos, porque ya nos encontramos con infraestructura hecha que no permite continuidad. El sistema vial tiene conectores muy importantes que ya existen, pero resulta que llegan hasta determinada intersección y luego, al querer continuar, nos encontramos con edificación, porque tal vez inicialmente, cuando la ciudad empieza a crecer, no se consideraban estos aspectos de tener corredores que permitan dotar a la ciudad, sin tener que adaptarnos nosotros a la infraestructura física existente.

Entonces, cuando ha existido la necesidad, se lo ha hecho mediante las llamadas expropiaciones, porque a veces necesitamos ejes viales tan importantes como, por ejemplo, la avenida la Cultura. Cuando se hizo esta avenida, que actualmente es un nexo tan importante,

había construcciones y viviendas dentro del recorrido de la vía y, afortunadamente, en aquel tiempo se pudo reubicar a las personas. Lo mismo pasó en la vía de circunvalación.

Actualmente, la municipalidad tiene una interesante planificación vial hacia la zona en crecimiento, que, si bien no tiene infraestructura construida, ya está definida su forma y configuración predial, ya está aprobada y cuenta con sus escrituras; sin embargo, todavía nos seguimos enfrentando con estos pequeños retos.

5. ¿Qué políticas existen para regular la fragmentación urbana asociada a proyectos inmobiliarios privados?

R: Específicamente, nosotros tenemos nuestro Plan de Uso y Gestión de Suelo, tenemos el régimen habilitante del suelo, que son normas locales en donde ya se contempla que no aprobamos urbanizaciones cerradas, y que las urbanizaciones deben estar conectadas a la estructura vial existente y a toda la articulación que exista respecto a cualquier sistema de soporte del cantón.

P1: Eso es de ahora en adelante. Por ejemplo, si queremos hacer una urbanización, tiene que estar sí o sí abierta, no puede tener ninguna delimitación.

R: Exacto. Ustedes podrían hacer la investigación en la Dirección de Catastro. Antes, hasta el 2021, las urbanizaciones eran aprobadas por la Dirección de Planificación y Ordenamiento Territorial. A partir de que se aprueba el nuevo PDOT en octubre del 2021, se implementa nuevamente la Dirección de Planificación y todas estas competencias de aprobar urbanizaciones pasan a la Dirección de Catastro.

Es decir, en este momento ustedes podrían tener una estadística desde el 2021 hasta acá para ver hasta qué momento se aprobaron urbanizaciones cerradas; por ejemplo, Ciudad del Mar, en qué momento se aprobó. Pero si tú buscas urbanizaciones cerradas a partir del 2021, no encuentras. Todos estos proyectos que se están generando hacia el sector suroeste, los que están cerrados, como por ejemplo los Barú, están aprobados como conjuntos habitacionales. Y si tú avanzas más hacia el sur, todas las urbanizaciones que también son Barú (las nombro porque son las más recientes), los nuevos proyectos inmobiliarios que están hacia atrás, en la zona de desarrollo, están abiertos.

P2: ¿Cuál es la diferencia entre conjunto habitacional y urbanización?

El conjunto habitacional no se aprueba como un desarrollo urbanístico, se aprueba una construcción. Es decir, el desarrollo es por copropietarios; no es que te asignan un lote, sino que te asignan la construcción ya con todo. En cambio, en la urbanización se aprueban los lotes, la división de lotes con vías planificadas.

¿En qué se parecen? En que, efectivamente, tienes que dejar áreas verdes y equipamiento. En el conjunto habitacional esto es privado; en la urbanización no. Hay un límite, obviamente, para los conjuntos habitacionales, es decir, que alguien que va a desarrollar lotes no lo puede hacer libremente. Por eso los Barú son conjuntos pequeños.

6. ¿Cómo se gestiona la provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia de urbanizaciones cerradas?

R: Bueno, las normas del COOTAD también fueron muy inteligentes en este tema, porque, como les dije, hay artículos que quedan sueltos a interpretación. Sin embargo, en una de las reformas del COOTAD, donde habla del porcentaje de áreas verdes que es el 15 % de toda la urbanización, también te dice que de ese 15 % hay un porcentaje que, si mal no me equivoco, es del 50 % para equipamiento de uso público.

Dentro de los bienes de uso público están los parques, equipamientos y las vías. En el tema específico de las áreas verdes, el COOTAD dice que deben ser de acceso público. Entonces, las últimas urbanizaciones que, de lo que tengo conocimiento, se aprobaron aun dando la categoría de que estuvieran cerradas, se previó que las áreas verdes fueran de acceso público. Las áreas verdes siempre deben estar, como lo dice el COOTAD, de fácil acceso; no deben estar en áreas a las que no pueda acceder la ciudadanía y deben estar colindantes a las vías de acceso. Tú debes llegar ahí y poder entrar sin necesidad de tener permiso, eso dice la ley.

Y esto debería haber sido previsto en las urbanizaciones que se hicieron, aun contando con esta facilidad que existía antes de que se cerraran, porque antes no había una norma que dijera literalmente que las urbanizaciones debían ser abiertas; esa norma no existía. Sin embargo, el COOTAD ya exigía que las áreas verdes fueran de fácil acceso desde la vía pública. Si mal no recuerdo, en la última reforma que se hizo, en el artículo 114, se da esta indicación.

P2: ¿Hay alguna urbanización que haya seguido estos parámetros, refiriéndome a que el área verde esté de libre acceso a la ciudadanía?

R: Claro, pero como te digo, eso pasó a Catastro desde el 2021. Entonces, quien aprueba actualmente es la Dirección de Catastro. Pero nosotros siempre estamos recomendando eso. La parte que le compete a la Dirección de Planificación, hablando como coordinadora de planificación estratégica, sí tenía cuidado en que esto se cumpliera.

De hecho, lo que nosotros como Dirección de Planificación aprobamos ahora son planes parciales. Estos planes parciales también tienen un desarrollo urbanístico; es una nueva forma de aprobar desarrollos en la ciudad, donde nosotros garantizamos que se cumpla con el 15 % de áreas verdes y que estas estén conectadas a las estructuras existentes de la ciudad, porque si no, no se aprueban. Lo mismo ocurre con el sistema vial. De esta forma estamos garantizando que el desarrollo hacia áreas que no están consolidadas se vea de manera integral, considerando cómo funciona la ciudad.

Eso sí, actualmente estamos trabajando con esto y, de hecho, para poder dar paso a un plan parcial, a diferencia de una urbanización, revisamos de qué manera este se va a integrar al cantón.

P1: ¿En este momento es más difícil que se quieran crear más urbanizaciones por todo el tema de la normativa?

R: Sí, yo creo que también es muy importante, primero, la política, como ustedes hacían una pregunta: tener la política clara y mejorarla. De ahí también los profesionales, los estudiantes, ustedes que estuvieron participando en el plan de infraestructura verde, ver cómo nosotros, tal vez con el conocimiento de lo que es el urbanismo, logramos que esta ciudad mejore y vaya corrigiendo esos temas que seguramente se fueron dando con el crecimiento de la ciudad.

7. ¿Qué retos enfrenta el GAD en términos de conectividad y movilidad en sectores fragmentados?
8. ¿Considera que la expansión de urbanizaciones privadas fortalece o debilita la integración urbana?

R: En base a todo lo que hemos manifestado, pues justamente de ninguna manera fortalece; más bien excluye, desintegra, no permite la continuidad y esto limita el éxito de toda planificación y de que todo sistema de soporte funcione, porque de eso depende la continuidad. La ciclovía, incluso para crear los nodos verdes, a veces se ve limitada por la existencia de edificaciones.

9. ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen sobre la morfología urbana de estos proyectos?

R1: Bueno, nosotros en esta última administración logramos consolidar lo que es el sistema de control. Antes, cada área o cada una de las competencias de la municipalidad tenía su propia área de control: control de edificaciones, control de turismo, control de cementerio. Lo que hizo esta última administración fue consolidarlas, tanto lo que es el control como la comisaría,

Primero, entender la política, porque de repente tú dices que no se puede construir en zonas de quebradas, pero no encuentras la forma de cómo sancionar a quienes están incumpliendo. Entonces, se hizo una revisión de toda la normativa y actualmente nosotros funcionamos como un área de control territorial, que se encarga de todas las incidencias, de cualquier índole; ya no están separadas. Ya no hay una de turismo, una de limpieza, una de parques, ahora todo es control territorial.

Luego de eso viene el área de comisaría, que es quien se encarga, con base en las incidencias o infracciones detectadas por control territorial, de llevar a cabo el procedimiento correspondiente. Primero se hacen ciertas notificaciones y luego, cuando no se hace caso, viene la sanción.

Entonces, sí hay una estructura administrativa adaptada a las necesidades, tal vez con temas por mejorar, pero también hay un apoyo de la tecnología. Eso nos ha ayudado muchísimo a poder tener una realidad fotográfica aérea de lo que existe en el territorio, lo cual es de mucha ayuda. Y bueno, el capital humano es relativamente poco para lo que se necesita, pero sí hay esta responsabilidad por parte del municipio.

10. ¿Cómo se articulan estas urbanizaciones con los instrumentos de planificación (PDOT y PUGS)?

R: Tal vez la pregunta no es cómo se articulan, sino lo que ya se mencionaba en preguntas anteriores: de qué manera nosotros logramos que no se sigan incrementando. Y justamente es con dos de los instrumentos antes mencionados.

Primero, tener clara la visión de la ciudad, qué es lo que la ciudad quiere ser. Actualmente, uno de nuestros objetivos estratégicos es consolidar a la ciudad con centralidades; no centralidades aisladas, sino centralidades que se integren, que de un lugar me pueda movilizar a otro, o que no necesite movilizarme porque en determinado lugar yo encuentro a mi alrededor, a menos de diez minutos, un equipamiento, un servicio o un medio de transporte.

Entonces, partiendo de la visión de la ciudad que está en el PDOT, en los objetivos estratégicos, aterrizamos luego en la parte normativa, que es el Plan de Uso y Gestión del Suelo. Después de esto vienen varios instrumentos que se han ido fortaleciendo o se han ido creando para ejercer este control, no solamente en este tema entendiendo que es el que les interesa a ustedes, sino también en cómo la ciudad se integra con varios sistemas y objetivos.

Así mismo, este tema tiene mucho que ver con la urbanización: cumplir con áreas verdes y cumplir con los lineamientos, que una nueva urbanización tenga servicios, algo tan importante. Porque de repente tú puedes tener acceso a un eje vial de la ciudad, pero resulta que esta urbanización no logra consolidar el tema de infraestructura: no tiene agua, alcantarillado o servicio eléctrico. Entonces, involuntariamente, sin estar cerrada, esta urbanización nosotros mismos la estamos aislando del resto de la ciudad, porque no se logra conectar a estos servicios.

11. ¿Cómo ejerce el GAD Municipal de Manta las competencias exclusivas establecidas en el artículo 55 del COOTAD respecto a la regulación, control y uso de las playas y riberas de los ríos dentro de su jurisdicción?

R: Te hablaba, en una de las preguntas anteriores, de cómo la municipalidad hizo una revisión en base a sus competencias, de cómo reestructurar su orgánico funcional, de tal forma que las respuestas se dan en el cambio de lo que existía antes en una estructura orgánica a lo que existe ahora. En algún momento se evidenció que tener un área de control por cada sector no nos estaba ayudando, porque el inspector que era de turismo observaba una incidencia de higiene y pasaba sin hacer nada. En cambio, ahora el control se lo hace por igual, sea cual sea el ámbito. Entonces, esto ha respondido mucho mejor a nuestra competencia.

En el tema específico sobre la inquietud del uso de playas, se crea también una coordinación ambiental, dentro de la cual funcionan direcciones que actualmente tienen esta competencia de regular, pero en coordinación con los niveles nacionales, porque ahí también hay una especie productiva que nos lleva a analizar hasta dónde llega nuestra competencia. A veces esto genera confusión, porque la ley te dice que la competencia es del Gobierno; sin embargo, la Ley Ambiental y la Ley de Uso y Gestión del Suelo te dicen que la competencia de regular la playa es municipal, a través del Plan de Uso y Gestión del Suelo.

Entonces, nosotros, basados en esa competencia que nos da la ley orgánica, tenemos el Plan de Uso y Gestión del Suelo, donde las playas, las zonas de riesgo, los cauces de ríos y las quebradas están determinadas en el PUGS como zonas de protección, y su subclasificación establece el uso de protección por playas. Esto nos lleva a un cuadro de compatibilidad (que

ustedes deben haber revisado dentro de sus estudios), donde se indica lo mismo que en las áreas de quebradas: uso de suelo de protección y su respectiva clasificación.

Estos cuadros de compatibilidades dicen que no tienen aprovechamiento. ¿Qué significa eso? Que no se puede edificar. Aquí hemos tenido algunas controversias acerca de los negocios y de los parámetros que deben cumplir: no pueden ser construcciones permanentes, deben ser móviles, adaptadas al entorno y con materiales nobles. Se está trabajando en esto y respetando el medio ambiente

9.7. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Montecristi.

Arq Eriko Bernal jefe de planificación territorial.

1. ¿Cómo evalúa el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Montecristi?

R: A tenido principalmente una alta demanda, esta alta demanda obviamente está encaminada a un público de casas principalmente que eran secundarias, pero dado, a las casas veraneras, casas que no eran, conforme a la consolidación que ha tenido Manta, pues ya se convierten en casas netamente para habitar y vivir, ya no como casas solo estacionales o temporales. Entonces el crecimiento ha sido, obviamente, principalmente generado por el desarrollo económico de Manta y ha tenido un importante crecimiento y me imagino, sí, lo más seguro es que tiene una rápida venta, tiene una rápida salida para el inversionista, para el constructor.

Eso como una evaluación muy general dentro del desarrollo como tal, del alto desarrollo inmobiliario para este objetivo que son casas de playa en todo el perfil costero. Sin embargo, ya como una evaluación técnica y urbanista, creería que tiene ciertos déficits en el hacer ciudad principalmente. Cuando nosotros hablamos de urbanización, no necesariamente tiene que ser una urbanización cerrada.

Entonces, cuando nos dicen urbanización como tal, pensamos que es cerrada, pero no. La urbanización dada como palabra y como técnicamente dentro del urbanismo es simplemente el desarrollo urbano para que tú puedas tener tu casa, pero no el cerramiento. Sin embargo, bueno, esto se ha ido generando a partir de ciertos juicios y coyunturas de inseguridad que tenemos y digo esto porque eso es un punto que sí ha afectado al hacer ciudad, dando la espalda al formato de la ciudad, dando la espalda también al disfrute del espacio público y al derecho a la ciudad que tenemos todos los ciudadanos, de parte y parte.

De parte de los quienes van a vivir ahí, pues esa barrera entre que tenemos nuestra organización y luego lo que sea y no nos importa. Y de parte de los que no viven ahí, la espalda, la muralla, que tú no puedes ni acceder a recursos naturales como son la playa, principalmente. Y en segundo sentido, genera una inseguridad. Eso técnica y científicamente está comprobado. Cuando hay cerramientos amurallados, no permeables, te genera una sensación de inseguridad. Entonces, creo que esa evolución en la parte urbana ha afectado al ornato y a la seguridad realmente de la ciudad.

2. ¿Qué criterios de planificación se aplican para autorizar nuevas urbanizaciones cerradas en estas zonas?

R: Desde la parte pública, son normas que obviamente vienen de un criterio que hemos ido desarrollando. Yo puedo hablar desde la parte de nuestras normas acá en Montecristi que hemos generado, y bueno, van desde no solo dejar lo correspondiente en temas de áreas verdes, sino ir estableciendo, porque si la ley bien te dice que dejes el 15% de áreas verdes y comunales, pero solo el 7.5% para áreas verdes, este es un tema que los urbanizadores lo ven como lo máximo. Pero no debería ser lo máximo, porque el principio básico de nosotros como arquitectos y como urbanistas es generar mejores comodidades para el ciudadano, para la gente, para quien va a vivir ahí.

Entonces, dejarte un 7.5% de áreas verdes genérico, aunque tengas un montón de casas, realmente no va a haber jamás un análisis de cuánto esa área recreativa realmente te cumple la necesidad de recreación para los que van a vivir ahí, desde ahí, nosotros en Montecristi sí estamos promoviendo que sean considerados estándares urbanísticas, estándares urbanísticos que están establecidos en nuestro plan, que ya no te habla de un porcentaje, sino que te habla de una recomendación que hace la Organización Mundial de la Salud de mantener nueve metros cuadrados de áreas verdes por habitante, entonces, eso te cambia un poco el criterio de dejar 7.5% por la superficie que sea, a que realmente sea estandarizado por persona que vive.

Los cálculos que se deben hacer no son por superficie, sino por densidad, por densidad poblacional, entonces, cuando tú haces los cálculos por densidad, pues estás realmente planificando para quién va a vivir ahí, no porque la ley te dice. Entonces, ahí, por ejemplo, un criterio. De ahí, los otros criterios es que las herramientas no sean permeables.

Y una de las más importantes, una de las más importantes, que es una norma para nosotros, es que nosotros, en nuestro plan, cuando desarrollamos el plan, dejamos proyectadas todas las vías de manera expedita o de manera accesible a todos nuestros recursos naturales, como en

este caso la planta. Entonces, las organizaciones tienen por derecho que ajustarse a la planificación vial que nosotros hemos establecido y asimismo a la planificación de otros equipamientos. Entonces, lo que tú haces es un cambio, y cuando la organización pide ser aprobada, decir, bueno, como la ley a mí me permite decir que el 35% de esas áreas son públicas, lo que hace es que el municipio, ese 35%, lo tiene planificado ya en vías públicas y equipamientos de acceso público, ¿no? Porque normalmente esos porcentajes se dejan como equipamientos dentro de la organización privada.

¿Y a quién les sirve? Solo a los que viven adentro. Entonces, tratamos nosotros de que haya un equilibrio entre que, si ese equipamiento, que va a ser un terreno público, sirva para todo el entorno, no solamente para la organización. Entonces, esos criterios y normas están establecidos en nuestros planes, sobre todo en nuestro perfil costero, que es en la playa de San José.

De hecho, aprobamos hace poco un plan parcial en toda la zona de desarrollo de esa parte, hay como unas cuatro o cinco organizaciones actualmente, en donde hemos planificado calles que deben cumplir ellos como calles no cerradas, calles de acceso público, porque si no, la ciudadanía no podría acceder a un recurso natural que es del Estado y que es de todos los ciudadanos

3. ¿Considera que estas urbanizaciones generan desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios urbanos? ¿De qué forma?

R: Generan cuando son cerradas, porque la urbanización como tal es un proceso inmobiliario para uso residencia la cual esta perfecto, pero lo que hace la segregación es el que esa urbanización sea un lunar en medio de un barrio más aun lo empeora con el cerramiento.

4. ¿De qué manera las urbanizaciones privadas influyen en la continuidad del tejido urbano, según los criterios de planificación y ordenamiento territorial aplicados por el GAD municipal?

R: Bueno, más que influir, afectan, cuando no se tienen normas municipales claras de lo que se llama el sistema de conectividad vial o el sistema de movilidad o el sistema vial que lo conocemos en los municipios no se establece una jerarquía de vías, no se establece una sección tipo de vías no se llega a ese nivel de detalle entonces los municipios lo dejan un poco a merced de que las urbanizaciones puedan cerrarse.

En el caso de Montecristi, no, en el caso de Montecristi se debe respetar y está por ley, por norma local dejar el sistema vial de jerarquía arterial totalmente abiertas, si, a veces las urbanizaciones o los promotores se molestan un poco y lo que les toca es hacer dos cerramientos y punto, ya se soluciona, pero eso usted garantiza el acceso y la permeabilidad de la ciudad. El día de mañana no va a haber tráfico ahí, mayor tráfico ahí y pues vas a poder acceder como dice la constitución.

5. ¿Qué políticas existen para regular la fragmentación urbana asociada a proyectos inmobiliarios privados?

R: Bueno, serían más bien las políticas establecidas en estos planes, principalmente en nuestro caso es el plan de uso y gestión del suelo y luego otros instrumentos de gestión como la definición el sistema vial, el sistema de equipamiento, banco de suelos, sistema de áreas verdes, sistema de infraestructuras hidrosanitarias. Si bien son documentos e instrumentos, son políticas que en la actualidad están aprobadas y es como la técnica se convierte en política. Nuestro PUGS está totalmente normado, establecido, articulado de una manera muy clara. También hay políticas acerca de temas de gestión ambiental y de riesgos, para cuidar y proteger de alguna manera las quebradas, las causas naturales, que luego si no hay esas normas y esas políticas, tienes el día de mañana afectaciones sobre viviendas que se van a construir sobre o hacen rellenos. Tenemos en la zona de Isabel Muentes bastantes inconvenientes de invasiones que están justamente en los caos. Entonces ahora en la época de invierno, que siempre no nos golpea un poco, se va llevando casas. Y la gente vuelve y controla, y vuelve y hace, y vuelve y pasa. Son políticas que, si bien como público se están generando, la gente no hace mucho eco de estas políticas, pero ahí en el fondo hay algo.

6. ¿Cómo se gestiona la provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia de urbanizaciones cerradas?

R: Principalmente se gestiona mediante el 7.5 de áreas comunales. Como te digo, se gestiona, en nuestro caso, en tratar, digamos, tratar de generar incentivos en que esos terrenos hacen sus áreas comunales como parte de ese 15%, pero las tiene adentro. Las áreas comunales de las organizaciones, tú vas a la piscina, al área comunal, están adentro, nadie puede acceder. Nosotros recomendamos que esas áreas comunales estén al inicio de las organizaciones para que puedan tener acceso tanto los de la organización como los que están afuera, ese es un mecanismo de gestión que de hecho sí lo hemos podido manejar en otros municipios y ha dado resultados. Ah, sí, se ha podido. Porque por lo general, bueno, cuando hay organizaciones

solamente es para la gente que está ahí porque ellos son los que pagan, pero ya si a los de afuera pueden ingresar, supongo que cancelan alguna u otra cosa o también normal, no, no es que tú tienes que ver, a ver, principalmente cuando haces un desarrollo inmobiliario y residencial, No se debe perder jamás que lo haces para la gente, tienes que cumplir las necesidades de la gente. Entonces, el que las personas en esta organización hagan piscina, casa comunal y todas estas áreas comunales, está bien. Eso está perfecto, porque están cumpliendo la necesidad de ese nicho de personas. A lo que voy es que, si la necesidad te obliga a estar por encima de lo que debes dejar, está bien, porque al final el que está ahí va a pagar por esos servicios.

Nosotros como público lo que intentamos es que esas áreas estén siempre dispuestas para el acceso de todo el entorno. Si ellos aparte quieren hacer su piscina y su área comunal, está perfecto. Y a veces negociamos también y decimos, a ver, Un pedazo de su área le vamos a ceder y que usted no haga esto, pero déjeme el terreno allá afuera. con los ministerios de salud, de educación, para equipamientos de seguridad como bomberos, policías. Entonces, esa es una manera en que se han dado resultados a partir de esa obligación. Pero cuando te sientas a hablar y cuando te sientas un poco a negociar con el gubernista, y eso es motivarle, pero normalmente si ese trámite está por ventanilla, nadie te explica

7. ¿Qué retos enfrenta el GAD en términos de conectividad y movilidad en sectores fragmentados?

R: Es complejo la planificación está basada en una proyección al futuro, para eso planificas. Planificas un viaje, sabes que al otro día tienes que llevar todo eso, pero la gente no lo ve. La gente ¿Cómo le puedes convencer de que lo que estás haciendo ahora sirve para el futuro? Eso es complejo. Entonces, se enfrenta uno, voy a hablar de un caso específico que teníamos en la zona norte de Puerto Viejo cuando yo era director de urbanismo, no había sistema vial. Entonces, cuando una organización se aprobaba, el que analizaba el permiso de esa organización le iba haciendo un camino y terminaba hecho eso, un gusanito que no tenía una ortogonalidad no tenía una geometría y se iban haciendo callejones sin salida. Eso pasaba. ¿Qué se hizo? Pese a todo, digo pese a todo porque el impacto fue grande, fue hacer un sistema vial y proyectar un sistema vial. Entonces todo el mundo empezó a decir que el director está quitándole suelo a la gente para hacer vías. No es tanto así. Ustedes tienen que cumplir con un porcentaje de áreas públicas. Eso déjenlo en la vía que yo le estoy pidiendo. En el perfil costero pasa lo mismo. Te voy a poner un ejemplo de lo que podría ser el día de mañana la playa de San José. Ahí solamente tenemos un acceso desde la vía principal. Llegas a la playa, es muy

hermosa y linda la playa. la playa de San José, hay de hecho hasta bastante vocación para quienes hacen deporte acuático. La calle es súper pequeña en la actualidad. En la actualidad, si ahí hacemos un evento, Eso la gente no lo quiere ver mañana. Entonces es complejo poder en la actualidad generar mayores accesos, una mayor conectividad vial, si la gente no te va colaborando. Entonces ese es el problema que tienes ahora. Y el problema que tienes mañana, pues conflictos particulares, más aún cuando en nuestro país los accesos hacia lugares que están establecidos sí o sí por el vehículo particular, no por el transporte masivo. Entonces eso es una bomba de tiempo siempre el sistema vial en los procesos de aprehensión.

8. ¿Considera que la expansión de urbanizaciones privadas fortalece o debilita la integración urbana?

R: Siempre, es un tema de la tipología, no es un tema de la del desarrollo privado como tal porque el desarrollo privado está muy bien o sea quien más va a ser infraestructura residencial si es un poco el músculo de la inversión que promueve el público no llega a tener ese músculo de decir voy a crear temas entonces no podemos decir que la inversión privada per se es dañina lo que hay que bajar un poquito al detalle decir la tipología de la organización privada claro tú quizás me haces la pregunta porque tenemos en el cognitivo de que la organización privada es la que tiene cerramiento pero no hay que cambiar el concepto de que la organización privada puede no tener cerramiento entonces la inversión privada principalmente está bien el desarrollo inmobiliario a partir de arquitectos del mañana, de alguna manera mejoren estos conceptos para ir promoviendo una mejor ciudad.

9. ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen sobre la morfología urbana de estos proyectos?

R: Primero el pre-control, que es la aprobación. En la aprobación ya tú haces un tipo de planificación en el que no afecte tanto todas estas cosas que hemos dicho. Luego el post-control, que es cuando se está concluyendo, que se haya respetado el plano inicial. Y el post control, pues que se mantengan un poco las áreas que se han establecido que por competencia deben dejar hechas. Que aquí en Montecristi se ha tenido bastante incumplimiento. No han sido procesos nuestros, obviamente, pero las organizaciones no han cumplido jamás con su porcentaje, no han cumplido con las obras, no han cumplido con las infraestructuras. Entonces lo que tenemos es un montón de fraccionamientos de gente que no tiene un acceso digno a la vivienda.

10. ¿Cómo se articulan estas urbanizaciones con los instrumentos de planificación (PDOT y PUGS)?

R: En el PUGS hay artículos y normativas muy específicas para la aprobación de organizaciones en base un poco a las medidas que ya te he dicho que hay en criterios, técnicas y luego tenemos otros instrumentos que son procedimientos internos

11. ¿Cómo ejerce el GAD Municipal de Manta las competencias exclusivas establecidas en el artículo 55 del COOTAD respecto a la regulación, control y uso de las playas y riberas de los ríos dentro de su jurisdicción?

R: A ver, la competencia es de regulación, no es de control. La competencia es de regulación. ¿Qué significa esto? Que, si tú ves a alguien que está robando arena, el municipio no es quien lo sancione y lo controle. Eso sigue siendo de la Agencia de Regulación contra el Minero. Mira, tú no tienes capacidad de poder controlar, por ejemplo, el uso indebido de playas. De hecho, eso es un delito establecido en el Código Integral Penal, en el que quien haga eso está cometiendo un delito que tiene una sanción de uno a tres años de cárcel, porque los recursos naturales son del Estado y para explotar los recursos naturales debes tener una concesión. Esas concesiones, por eso digo, la competencia no es de control, es de regulación. Lo que tú haces es que con municipios si tienes la competencia de ser parte del proceso de aprobar una mina, ya sea de arena o de cualquier recurso natural que se esté, en este caso, explotando o se vaya a explotar, y luego de aprobada tienes que pedirles los informes de regulación que son un semestral. Y ellos pues sus auditorías mineras te van Sí tenemos problemas de control porque hay mucha arena que se saca de allá, sin embargo, hemos tratado de hacer accesos un poco más limitados para volquetas y todo eso, sin embargo, el control es complejo. todas las canteras que están acá, que son algunas, hay aproximadamente 17 concesiones, no todas están activas, pero las activas pues si las regulamos, las mantenemos de alguna manera con informes semestrales que nos van a ser infeccionados.

9.8. Respuestas de funcionarios de los Gobiernos Autónomos descentralizados (GAD) Jaramijó.

Arq. Ricardo del valle – jefe de planificación urbana

1. ¿Cómo evalúa el crecimiento de las urbanizaciones privadas en el perfil costero de Manta?

R. Bueno, nosotros en todo el perfil costero que tenemos, casi el 50% es uso nuestro, porque el otro 50% aproximadamente corresponde a un polígono de la base naval. Entonces ese polígono prácticamente el CAR y territorialmente no intervenimos en nada absolutamente

ahí. Aquí está el planito. Justamente de aquí, todo este perfil lo atendemos nosotros. Y de aquí hacia acá, nosotros tenemos prácticamente de utilizarlo o de documentar de diferentes escenarios. Y en medio de esto tenemos un puerto, tenemos zonas bastante, topográficamente hablando, bastante conflictivas. Pero adicionalmente a eso nosotros tenemos unas organizaciones importantes en el ámbito privado, que han ido desarrollándose dentro del cantón. Una de ellas es la organización Punta Blanca, que los mismos promotores de la misma empresa prácticamente elaboró un proyecto cercano también, así como de frente a la playa, que se llama Punta Recife. Es un proyecto bastante grande e interesante en el ámbito privado. Y de ahí obviamente en ese sector tenemos otra organización que es Marina Bay, pero son organizaciones más relevantes en el aspecto privado. De una u otra forma se ha aportado igual el crecimiento habitacional dentro del territorio de Jaramijó. Y de ahí obviamente tenemos un sinnúmero de propiedades que, así como privadas, que se pueden fomentar también esta actividad. Dentro de nuestro plan de solución de zonas también tenemos obviamente como actividad principal el tema residencial prácticamente en toda esa parte. Y en la parte final, en la puntita de Jaramijó, que tenemos actualmente una consolidación más bien de laboratorios de alarmas. Entonces ahí casi el tema del fomento de la organización privada no es muy relevante. No es muy relevante por estas actividades principales que hay ahí en cuanto a esa acción.

2. ¿Qué criterios de planificación se aplican para autorizar nuevas urbanizaciones cerradas en estas zonas?

R. Nosotros tenemos obviamente con nosotros nuestro plan de desarrollo, nuestro plan de ordenación del suelo, nuestro plan de ordenación de naciones, nosotros tenemos el polígono de intervención territorial en esa zona, exclusivamente la actividad principal residencial. Entonces obviamente a través de esto obviamente nosotros se puede fomentar todo este tipo de temas, no tener en este caso otra actividad como esta. Y obviamente ahí nos concentramos en las ordenaciones que tenemos aprobadas también que obviamente están alineadas a lo que tiene que ver con la Lotus y demás detalles que la ley lo permitan.

3. ¿Considera que estas urbanizaciones generan desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios urbanos? ¿De qué forma?

R. Muy seguramente, por cuanto a la consolidación de estos sectores. En estos sectores no hay una consolidación total y más bien esta parte se convierte un poquito conflictiva también para nosotros en cuanto a la invasión de tierras en este tipo de sectores como la Misión Norte

y zonas cercanas a esta. De ahí, obviamente estas organizaciones son media alta, entonces el acceso a la ciudad como tal, los ciudadanos de este territorio, un poco complejo de adquirirlo. Entonces más bien la inversión es netamente de afuera, las adquisiciones de afuera, generalmente personas de la sierra, que es lo que más se encuentran asentadas en estos lados.

4. ¿De qué manera las urbanizaciones privadas influyen en la continuidad del tejido urbano, según los criterios de planificación y ordenamiento territorial aplicados por el GAD municipal?

R. Por cuanto a que estas organizaciones obviamente requieren dotar o dar al cliente final todos los servicios. Entonces al nosotros no cumplir en ciertas zonas con temas de agua potable o alcantarillado o aguas lluvias, el promotor está prácticamente obligando a suplir esa necesidad y obviamente eso le da plusvalía a su proyecto inmobiliario. Más no, digamos en este caso, nosotros nos hace complicado avanzar y desarrollar este tipo de proyectos en estos sectores por temas económicos municipales netamente. Entonces es un poco complejo. De que nosotros no lo dotemos es complejo porque los recursos son limitados.

5. ¿Qué políticas existen para regular la fragmentación urbana asociada a proyectos inmobiliarios privados?

R. Nosotros en cuanto a la política pública siempre vamos a tener en este caso tenemos el tema de fomentar la inversión privada, dotando también de la seguridad jurídica. Esa es básicamente nuestra política general y alineados como les dije antes, alineados a los temas que dicta en este caso la norma, ya, los que establecen los procedimientos en el COTAC o los que están tradiciones a nosotros, ¿no? Para la aprobación de este tipo de organización.

6. ¿Cómo se gestiona la provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia de urbanizaciones cerradas?

R. La provisión de espacios públicos en zonas con alta presencia urbana cerrada. En realidad, es bastante complejo el temade la dotación o la provisión de espacios públicos, por cuanto los recursos, como le digo, son limitados. Nosotros tenemos aproximadamente de inversión anual casi dos millones de dólares en casi nada y esos recursos básicamente loque se utilizan es para prácticamente la parte consolidada del territorio, la parte central del territorio. Los problemas que aún tenemos todavía no son en bordillo, de conformación vial, o sea, tenemos a interna un sinnúmero de conflictos que prácticamente los resolvemos con esa cantidad de recursos. Otro tema que básicamente no es complejo para nosotros. Entonces, dar de servicios básicos, redes de este tipo, a nosotros obviamente no nos resulta mucho, representa mucho.

7. ¿Qué retos enfrenta el GAD en términos de conectividad y movilidad en sectores fragmentados?

R. Bueno, las organizaciones que se han aprobado cerradas, más de una que está al frente del IR, que obviamente está por fuera del perfil frontero, que esa organización se llama Oscar Rivas, esa organización es una organización abierta y ahí hay más de 600 lotes, son como 17 hectáreas que tienen de organización que fue aprobada aquí hace un par de años y actualmente se encuentra en trabajo, bueno ya creo que el movimiento de tierra ya lo terminaron, ya está en el tema de vías e infraestructura básica, en eso están, entonces esa sí es una organización abierta que hay aquí pero no está dentro del perfil, obviamente se apunta que como usted dice, obviamente va a tener, porque tiene más de una alcance de 2 hectáreas de áreas verdes y áreas comunales, es bastante, entonces eso, mande? Otra pequeña ciudad. Sí, entonces obviamente eso ha llamado bastante la atención y ha tenido bastante acogida ese proyecto, es interesante, pero no está dentro del perfil frontero, dentro del perfil frontero yo creo que va a ser un poco complejo que los promotores quieran hacer inversiones en el tema.

8. ¿Considera que la expansión de urbanizaciones privadas fortalece o debilita la integración urbana?

R. Yo creo que más bien eso la debilita un poco. Porque tiende a ser cerrada, obviamente cada uno, dentro de su espacio, y obviamente esto que ocurre en relación barrial ya se pierde.

9. ¿Qué mecanismos de control y seguimiento existen sobre la morfología urbana de estos proyectos?

R. Simplemente al presentar un proyecto, las personas, los promotores en este caso, solicitan la regulación urbana del sector en cuanto a temas de retiro, a temas de vías principales, vías secundarias y demás. Entonces el municipio como tal no hace una evaluación exhaustiva del proyecto, si integra bien o no integra bien, no lo realiza, simplemente con que el promotor cumpla con todos los requisitos correspondientes, obviamente el proceso debe de continuar. Entonces de ahí no es que obviamente, ah sí, mejor háganlo así o trácnlo de esta manera o algo. No, porque ahí en cuanto sí se meten bastante, se meten bastante, o sea, en cuanto por ejemplo a la vegetación, que tanto por ciento. Bueno, en ese caso son normas que se deben de cumplir, ya no sea por decir como factores de aire verde tanto por ciento, temas de vías, eso obviamente se cumple, pero en el diseño como tal, ahí no intervenimos. Pero de que hacemos cumplir esos temas, eso sí. Claro, eso sí, obviamente.

10. ¿Cómo se articulan estas urbanizaciones con los instrumentos de planificación (PDOT y PUGS)?

R. Bien, claramente está lesionado nuestro plan de desarrollo y nuestro plan de desarrollo del suelo. Territorialmente es fácil, como no es tan amplio, solo tenemos 10 polígonos de intervención. Dentro de los 10 polígonos de intervención tenemos unos 3 polígonos de intervención puntuales que son netamente para la actividad residencial y tenemos bastante consolidados las firmas industriales, entonces no tenemos en este caso tantos inconvenientes en ese sentido. Además de ciertas empresas que ya han estado construidas por ese general residencial, o sea ya básicamente ya han estado ahí inmersas y ya no se las han podido sacar del territorio. Entonces eso obviamente ya es algo que ya estuvo ya no lo hemos podido mover. Entonces básicamente eso.

11. ¿Cómo ejerce el GAD Municipal de Manta las competencias exclusivas establecidas en el artículo 55 del COOTAD respecto a la regulación, control y uso de las playas y riberas de los ríos dentro de su jurisdicción?

R. Nosotros, les comento que también en nuestro plan de usos de suelo, nosotros dejamos un lineamiento específico en cuanto al perfil costero, el cual podemos utilizar y nosotros establecimos inclusive también realizar un estudio por el tema del talud, talud bastante considerable que tenemos en este sector. Y ese estudio aún el municipio todavía no lo ha realizado, todavía no lo ha realizado por cuanto en el plan de desarrollo y el plan de uso se establecieron que hay, ha habido pérdidas de talud, por erosión, por el viento, por el mar, bueno. Y uno de sus problemas es también la misma organización Punta Blanca, que ha tenido un sinnúmero de inconvenientes con el tema del talud. Entonces eso, ellos tienen ahorita problemas en ese sentido, por cuanto el talud sea ido, digamos, perdiendo, se ha ido dañando, y ellos han hecho ciertas obras de mitigación, pero que han resultado efectivas, hasta el punto de que la piscina del conjunto habitacional tiene riesgo prácticamente de fraccionarse. Ahí están los términos legales entre ellos, los representantes de la construcción y los representantes que administran, en este caso ya la organización. Entonces ellos están actualmente en ese conflicto.

Respuestas de arquitectos.

Arq. Jaime Meza.

1. ¿Cómo influyen las urbanizaciones privadas en la morfología urbana del perfil costero?

R. Porque hay una situación, si ustedes han hecho un análisis de nuestro perfil costero de la ciudad, el ámbito de nuestro perfil costero es muy poco productivo a nivel de urbanizaciones,

porque si ustedes vienen a ver desde donde consideramos nuestro perfil costero, desde los esteros, porque ahí por allá el aeropuerto es imposible, pero desde los esteros para acá, ya está consolidado todos los esteros, el aeropuerto, el aeropuerto, si viene Tarqui, Playita Mía, pasa la boca del río, pasa el Mega parque, pasa Malecón, pasa playa Murciélagos, te viene todo lo que es Barbasquillo, pasa allá, de ahí sigue Petroecuador, y de ahí, si hay un punto que ahí comienza, con el límite de Petroecuador, hay una franja todavía de posibilidad de urbanización, que es al mismo ritmo o la misma morfología que puede hacer con Marina Blue y Ciudad del Mar, de ahí que bien, cae, viene Piedra Larga, tiene todo el tema de esas camaroneras que había ahí que estaban abandonadas, que es imposible, porque ahí pasa, y están claro, las urbanizaciones todavía no sé si se podría considerar ahí todavía perfil un poco, las que están atrás como Altos de Piedra Larga, que está esta plaza Valhala, y de ahí de nuevo cae, están las propiedades de Leonardo Cárdenas, que bueno, él tiene una idea de las camaroneras, pasa Punta Jome, de ahí también, bueno, se puede también desencadenar un tema que yo si lo he venido trabajando, que de ahí del río de la Punta Jome, todo hasta san mateo, hasta donde comienza la hierba, san mateo, esa curva, todo eso de ahí, si podría ser, porque en un momento estuvimos revisando, yo estaba ahí trabajando en una propiedad que se podría hacer, entonces ahí estuve con una hermosa vista y todo, de ahí para san mateo, imposible, san mateo tiene consolidada la parte alta de la Loma, que es el cementerio, y bueno, ya casi no mucho, ahí te pasa esas otras propiedades que están por ahí, que también puede ser, vas a la Tiñosa, la Tiñosa como si en la parte ahí, no mucho, pero sigue la Tiñosa, todavía no propia, de ahí sigue lo que es Playa Alta, Playa Alta que es la que sigue, que es esa organización, esa es la organización ahí, y de ahí, bueno, parte de Santa Marianita, por allá, por allá termina, termina con Santa Marianita, vas hasta Santa Rosa, todo el perfil costero, pero casi en su mayoría, si ustedes ven toda la extensión, todos los kilómetros que tenemos como Manta de Costa, ¿cuántos proyectos inmobiliarios de organizaciones podemos ver? Muy pocos, en cambio, si te vas un poco hacia el interior, bueno, así desde, digamos que no son costas, vamos a decir Manta Beach, Álamo, Alto Manta Beach, todos los que vienen para acá, Manta 2000, todos los que vienen para acá, está Nayla, y está todo lo que se va a desarrollar, o sea, va a venir en toda esta zona, y aparte, bueno, y aquí, o sea, el boom de lo que va a ser el nuevo, la nueva centralidad, de hecho, está en los ojos de todo el inversionista, en todo este sector, de la parte que se está consolidando de, ya cerrada, lo que es Manta Azul, con Barú, por ahí tenemos un nuevo aquí que se va a consolidar también, que lo estamos trabajando, y de ahí para acá, toda esta hectárea alrededor de, tengo un amigo que tiene ahí 27 hectáreas, tiene otro que tiene 100, todo para acá, y lo que está bajando, no sé si es justo, para acá, hacia running, hacia Bicicleta, hacia Senderismo.

Entonces, eso de allá, sí sé que todos lo están planificando para hacer una nueva ciudad, digamos, ósea, de Santa Rita. Entonces, en cambio, donde ustedes sí pueden ver un boom más del tema de urbanizaciones en perfiles costeros, es Jaramijó. Sí, se han visto, el que lo pueden tomar como, de pronto, como ustedes están hablando de Manta, lo pueden tomar en el marco referencial, Punta Blanca, Punta Arrecife, todas esas que se están haciendo allá, ¿no? Eso sí puede ser un marco referencial para ustedes, bueno. El que está a este nivel, ese sí son perfiles costeros Montecristi sí tiene algo, no tiene mucho. O sea, no tiene mucho, claro, lo que es San José. Pero Montecristi tiene más costa que nosotros. Sí, parece mentira. Tiene más costa que nosotros, explotado lamentablemente por el sistema administrativo, pero tiene más costa que desarrollado que nosotros. Y tiene más potencial, pero no lo hace. Eso de aquí ya pertenece a los gavilanes. Está por acá, la planta ahí, todo por allá, y por acá, hasta antes de bajar aquí a San Juan.

2. ¿Qué características formales identifican a las urbanizaciones cerradas frente al tejido urbano tradicional?

R. Una característica principal de las urbanizaciones cerradas, hay que decir, hay que ir a un tema, ¿no? El tema de urbanización es una cosa, el tema de conjuntos habitacionales es otra cosa. En realidad, los conjuntos cerrados son conjuntos habitacionales. La urbanización, podemos decir, es una urbanización abierta o cerrada. Hubo una urbanización como, por decir, bueno, nosotros Barú somos un conjunto habitacional, en el cual tenemos urbanismo con vivienda. Pero en el caso que, por decir, Marina Blue es una urbanización y cada uno donde solo hay lotes y cada propietario se encarga de hacer una vivienda y todo eso. O sea, son como dos temas diferentes. Pero algo primordial que podemos encontrar en estos conjuntos habitacionales de urbanizaciones, que siempre le damos un enfoque que ustedes lo pueden ver y principalmente en nuestra ciudad, es el tema de seguridad. La seguridad es uno de los factores, o sea, una de las características que prima en esto porque al ser cerrada, privada, o sea, tiene mayor, no al 100%, pero por lo menos sí tiene un buen nivel de seguridad que es lo que hace que las personas tengan ese interés por este conjunto, estos conjuntos habitacionales privados, sobre todo por la seguridad. De ahí, bueno, tener la privacidad y tener, de estar en amenitas que sean exclusivamente de los copropietarios, tales como las zonas recreacionales, el tema de piscina, o de acuerdo con el nivel de las urbanizaciones que cada uno esté ofreciendo.

3. ¿Considera que estos proyectos generan discontinuidades en la trama urbana?

R. Depende del punto de vista, ¿no? Depende de la ubicación de los proyectos, la magnitud de los proyectos. Por decirlo muy puntual, nuestros proyectos se desarrollan en una gran manzana. O sea, es una sola manzana. No creo que en función de eso estemos bloqueando o cortando la trama urbana, porque son pequeñas células de proyectos que no afectan a la trama vial urbana, ¿no? Pero si vemos proyectos a gran escala, digamos, proyectos que superan una, dos, tres, cuatro, cinco, diez, veinte hectáreas y muchísimo para allá, sí tendríamos un efecto de bloqueo de tramas. Pero justamente por eso ahora se están manejando ciertas situaciones de que las organizaciones pueden ser abiertas, pueden ser mixtas, pueden ser cerradas. Entonces, creo que todo está basado en la planificación. O sea, cuando existe una muy buena planificación puede coexistir estos temas, ¿no? De que no afecta a una trama vial importante, como por decir, puede ser un eje primario, un eje secundario, una vía colectora o algo así, ¿no? Yo creo que el diseño es muy importante, por eso es oportuno que cuando uno esté listo o tenga la idea de un desarrollo de estos, siempre debe ir de la mano con la planificación de la ciudad. Si estos dos puntos llegan a un momento de convergencia, yo creo que se puede lograr un buen proyecto y no le veo nunca un problema de decir no, afecta a la trama urbana.

4. ¿Cómo afectan los cerramientos perimetrales a la permeabilidad y conectividad del espacio urbano?

R. Bueno, es gusto de esos que les comentaba. Esto es un análisis que se viene trabajando hace mucho tiempo justamente en eso, la permeabilidad, de que se vuelven espacios muy fríos, en esa parte negativa, en muchos casos se vuelven lugares muy inseguros, porque imagínate que tengas una manzana, se me ocurre, como el caso de cuando estas urbanizaciones son de mayor envergadura y tienes, no sé, digamos un kilómetro de cerramiento sin ningún acceso, ¿no? Entonces, la percepción del ser humano o la inseguridad que siente caminando por ahí, o sea, se va a notar, ¿no? O sea, decir lo contrario no tendría sentido, ¿no? O sea, la inseguridad sí es correcta. Entonces, puede hacer que estos cerramientos que tienen demasiada extensión pueden tener ciertos tramos que sean... que tengan aperturas, ¿no? Que te sientas con esa seguridad o algo. Es un tema de diseño también, ¿no? Pero lamentablemente todo pasa por el tema cultural, que, aunque dejes estos vanos que son abiertos para que tú dices, ah, bueno, alguien puede vernos, o sea, la gente comienza a cerrarlos, la gente comienza... o sea, puede que el proyecto también en su idea original tenga estos principios, pero nosotros como buenos ciudadanos comenzamos a hacer también las cosas diferentes. Ahí un poco... eso sí es una parte, no lo vamos a negar, es la parte negativa del tema de los conjuntos privados.

5. ¿Qué patrones de diseño se repiten en urbanizaciones privadas ubicadas en zonas costeras?

R. El patrón de diseño siempre va a ser sacar provecho al área de observación, que sería el perfil costero. Entonces siempre los diseños van a ser en función de las áreas de amenitas, las áreas comunes, siempre van a ser en las partes del perfil costero y posteriormente sería lo que es vivienda y por lo general de acuerdo a la topografía define si es un tema de una trama regular o una trama irregular, de acuerdo a todos los niveles, a la morfología de la tierra, pero principal es un esquema así como muy punta va a aprovechar porque de hecho es lo que vende el proyecto, es la vista al mar, es totalmente, vista al mar.

6. ¿Cómo evalúa el equilibrio entre seguridad privada y derecho a la ciudad?

R. El equilibrio entre seguridad privada, que sería, no sé, los mismos temas, y el derecho a la ciudad. Bueno, aquí hay un punto muy neurálgico porque, por decir, dice uno, cuando tú viajas, se abre tu mente, ¿no? Y ves las cosas que ocurren de otras culturas. El tema para mí básicamente es cultural, normativo, porque si viajas a otros países, tú ves las urbanizaciones no necesitan estar, o sea, no hay un nivel de seguridad muy elevado, todo está ahí, nada se roba, todo está en la calle, no hay cerramiento, o sea, un cerramiento es un arbusto. Incluso hasta las mismas casas, ¿no? Nadie tiene rejas, por Dios, ¿no? O sea, nadie tiene rejas. Las ventanas, sí, eso es cierto. El concepto de reja es latino, o sea, es como nosotros. ¿Por qué? Porque la inseguridad nuestra es muy alta, pero si tú viajas a Estados Unidos, Europa, no ves que la... o sea, tienen rejas los castillos. O sea, digamos que claro, los castillos porque vienen de la época medieval, es decir, bueno, necesitamos tener una fortaleza que ahí sí era como te digo ahora, necesito tener una fortaleza para cubrirme de mi enemigo, que es lo que vimos ahora acá, ¿no? Sí, pero si tú viajas a Tokio, Florida, a cualquier lugar, todo está ahí, todo está botado, todo está acá. Entonces, ahí ni siquiera tendrías estas conversaciones de qué pasa con los muros, qué pasa con las barreras, qué pasa con estoque más que te digo, qué pasa con toda esta cosa, porque no existe tal, ¿sí? Yo lo veo siempre a un tema cultural y creo que la cultura es el importante o es el punto más chocante de todo, porque es donde tú dices, bueno, en el tema cultural todo mundo comienza a perder un principio de hasta dónde llegan tus derechos y los míos, por decir. Ah, no, o sea, yo me siento seguro aquí, a mí no me importa lo que ocurra afuera. En cambio, en ese punto tenemos a alguien que sí nos regula, que es la municipal, nuestras autoridades, para llegar a un punto de equilibrio. Sin embargo, si yo como entorno estoy haciendo nada por la seguridad, que es lo que ocurre, o sea, tenemos que llegar a estos puntos. Pero, o sea, esa

situación siempre va a ser un motivo de discusión y va a crear un tema de criterios más de conveniencia que de otra cosa. O sea, es un punto muy así, decir, o sea, ¿quién tiene la verdad? Porque, a ver, la ordenancita de acá está pidiendo, para que ustedes lo sepan, está solicitando de que todas estas organizaciones se abran las puertas de la garita. Justamente nosotros tuvimos una entrevista con la arquitecta de planificación. Y él nos indicó todo eso. También estuvimos con Monty Christie y él también decía, es abierto, si ustedes tienen una piscina aquí y alguien externo quiere venir, lo puede usar. Si, no pasa nada, chicas, vámonos a bañar allá. Exacto. No se pueden venir a hacer acá. No, o sea. Sí, pero le vamos a quitar bala. O sea, se podría, o sea, se supone que ese es el concepto que ahorita están dando. En principio, en principio, digamos que por la vía legal lo puedes hacer. No le digas a nadie. En principio legal, sí. Pero en principio de propiedad privada, como que te dice, o sea, todo, él te va a reclamar y todo, y tiene igual una tercera no seguridad. Pero, a ver, yo les digo siempre, cuando tenemos estas charlas con los municipios, yo les digo, a ver, ¿dónde vives? ¿A dónde vivo? Ah, pues si vives en San Pedro, vives en un barrio, vives acá, pues sí, sí, estoy de acuerdo que las abran, ¿no? Claro. Ah, pero los altos funcionarios viven en Ciudad del Sol, viven en Marina Blue, en Ciudad del Mar. Les digo, ¿sabes qué? Vamos a abrir las puertas de Ciudad del Mar. Jamás. Porque yo quiero ir a la piscina del área comunal y vámonos ahí a bañarnos. O sea, no. No, no. Entonces, eso, o sea, ¿qué criterio? Claro, o sea, yo sí cojo y se lo veo en el Consejo, sí que las organizaciones sean, pero ¿qué? O sea, ¿después de? O sea, no, porque yo vivo allá en Marina, yo vivo acá. Ya llenas de todo. O sea, ¿qué? O sea, a ver, ya, eso es como cuando hay un tema, ¿no? Dice, cerremos la facultad de arquitectura porque hay mucha arquitectura, o sea, ¿desde cuándo? ¿Desde ahora? Y te voy a quitar el título a ti. No, pero ese no. O sea, porque no, yo soy arquitecto, ¿no? O sea, no va por ahí la cosa, o sea, nova, pero, a ver, esto es una situación que viene de un paraguas, ¿no? Habitar general de estos eruditos que hablan solo en la oficina, en un tablero, se reúnen a un nivel mundial y decir, no, el mundo es para moverse, el ser humano tiene la libertad de moverse por todo el mundo, no debe haber barreras, no debe haber nada de este tema. Entonces, este, claro, porque de pronto en Europa, en Estados Unidos, está bien, pero creo que no vive en Irán, no vive aquí en San Pablo, no vive en todos los lugares que tenemos, o sea, no, pues yo creo que hay principios básicos que tenemos que sí dejarlos ahí, pero hay principios que no, que son muy aterrizados en la cultura, en el lugar, y este, y cada uno va a tener que hacer aplicado de acuerdo con su localidad. No aplica para todo. Eso es un imposible, eso es un imposible que todos los conjuntos habitacionales puedan hacer eso y nadie quiere. Porque, mira, hay un principio básico, digamos, bueno, si yo vengo de una familia de escasos recursos, yo me quiero preparar, yo quiero estudiar, pero yo quiero salir del barrio que

me crie, entonces comienzo a escalar trabajos, y bueno, busco de pronto en otro barrio adquirir una bonita casa. Después trabajo más y veo, me voy en urbanización, y después me voy frente al mar al departamento, entonces tú hiciste algo muy importante y diferenciado para ser quién eres, o sea, trabajaste y todo, entonces buscas de ir, y creo que tú dices, me merezco a ir, entonces, ¿qué ocurre con el que no lo hizo? Y simplemente, o sea, igualdad de derechos, sí, en principio sí, pero en lo que yo quiero y por lo que yo trabajo por obtener, no creo que debería ser. Porque si no, o sea, si dices, bueno, en el mismo sentido, entonces, seamos Cuba. Por eso es por lo que el socialismo busca eso, o sea, sí, y es un tema no de positivo o negativo, sino que lamentablemente, claro, entonces hagamos un buen socialismo, o sea, todos trabajemos, todos hacemos la madre, todos tengamos a lo bien, ¿no? Claro, todos vamos a ver por igual. Claro, el socialismo es igualdad, no es ser pobre, no es ser pobre, es igualdad, o sea, ¿por qué todos no somos clase media? Y todos, cada uno tiene un carro, cada uno tiene una casita, llega todo bien, trabajo, tengo una vida, me voy a la cuadra, me voy a, este, a Kansas, me voy para aquí, me voy para allá, y listo, y vivimos felices, ¿no? Está bien, ¿por qué no? Pero, o sea, lamentablemente así no funciona el mundo, ¿no? Entonces, el tema de estas restricciones, de estas cajas que atrapan a estos muros, que atrapan a estos conjuntos, lamentablemente son el resultado de lo que vivimos, el resultado de lo que tenemos hoy en día.

7. ¿Qué impactos tienen estos proyectos en la dinámica de crecimiento urbano horizontal?

R. Bueno, según la normativa, voy a hablar desde el punto no personal sino externo, técnico, siempre se dice que las urbanizaciones a escala horizontal tienen un impacto negativo, según los técnicos, por el tema de que se necesita mayor desarrollo del suelo, mayor expansión de infraestructura que muchas veces no tiene la capacidad de carga, los servicios que presta la municipalidad la entidad encargada, pero yo un poco contradigo aquello, porque si bien es cierto, a la vertical puede ser mayor aprovechamiento del uso del suelo, pero depende del territorio, claro, si es en la centralidad donde tengo el valor de la tierra es muy alto, donde están zonas comerciales, zonas de trabajo o algo, para mí justifica, pero ya en estas zonas ya periféricas yo creo que no, sí un poco el tema de las infraestructuras son las que comienzan un poco a tener esta problemática, pero yo creo que lo que deben hacer las municipalidades es exigir que todo aquel que desarrolla a escala horizontal debe compensar o resolver los temas de infraestructura, que de hecho, por experiencia, nosotros vamos resolviendo la problemática de la municipalidad, porque traer infraestructura para acá nos cuesta a nosotros, no al municipio, a nosotros no nos cuesta al municipio, entonces se crea el nuevo pueblo de

desarrollo, la ciudad crece, pero yo creo que lo positivo es que crece en ordenado, porque esto se planifica, esto tiene aprobación del municipio, no son asentamientos irregulares y más bien yo creo que es lo que se debe apoyar.

8. ¿Considera que existe una relación entre diseño morfológico y segregación socioespacial?

R. Sí, guarda una estrecha relación entre las dos.

9. ¿Qué estrategias de diseño urbano podrían reducir la fragmentación sin afectar la seguridad?

R. Si correcto, lo que veíamos enante

10. ¿Cómo deberían integrarse estos proyectos al paisaje costero desde un enfoque sostenible y morfológico?

R. Bueno, aquí lo importante cuando hablamos del perfil, esa es la diferencia entre un proyecto al interior y un proyecto en el perfil costero, en el perfil costero tendrías que tener primero un diseño amigable arquitectónicamente, en tanto el sistema constructivo, la forma, imagínate que, no sé, que haces un paseo en bote y ves como un lunar ahí que te llama la atención y esa es una cosa como que tiene mucho impacto, mucho impacto visual más que todo, entonces yo creo que el proyecto sí debe ser muy amigable con el entorno para que justamente no tenga ese impacto visual en el perfil costero, imagínate, no sé, qué sé yo, hasta en el tema decolores, que veamos full rojo, o sea, digamos el cerro Santana, hacer así como todo lo pictórico del cerro Santana en un perfil costero más que todo, a ver, aquí viene la diferencia, porque lo hablamos de nosotros, pero si vemos un perfil costero en Europa, en esta zona fría, claro, y si le meten cierto color terracota, algunas cosas, difieren, pero nosotros es Caribe, es cálido, entonces por eso si van a ver, más usamos los blancos, más tendemos a Mediterráneo, entonces el diseño cuenta mucho en el perfil, o sea, para no tener este contraste o este choque para alterar el perfil costero.

9.9. Respuestas de Arquitecto de la carrera de Arquitectura.

1. ¿Cómo influyen las urbanizaciones privadas en la morfología urbana del perfil costero?

La influencia dentro de la morfología ha sido negativa porque rompe con la malla tradicional o con la retícula que tenemos en la ciudad, de hecho siempre ha habido una idea de que no deberían haber urbanizaciones cerradas porque implica que se generen barreras o calles

que mueren en cerramientos, entonces se pierde totalmente la continuidad de esa morfología urbana, sobre todo en el perfil costero con estas urbanizaciones o edificaciones que crecen en altura que terminan siendo una barrera hacia el paisaje hacia la playa.

2. ¿Qué características formales identifican a las urbanizaciones cerradas frente al tejido urbano tradicional?

Es totalmente diferente, las condiciones topográficas y las características de estas urbanizaciones que terminan siendo para un segmento de la población de poder adquisitivo alto, no son retículas cuadradas o rectangulares sí que adoptan diferentes formas que están influenciadas por la topografía o el movimiento, la continuidad lo que las diferencias de las urbanizaciones más comunes por así decirlo incluso existen unas que no guardan ninguna relación con la trama urbana. Se controla la velocidad con las calles de formas curvas, uno de los criterios justamente es este generando que la vía no sea una sola línea.

3. ¿Considera que estos proyectos generan discontinuidades en la trama urbana?

Si, genera discontinuidad porque rompe totalmente con la trama, ya que nosotros nos podemos encontrar con una trama regular y nos topamos con paredes de estas urbanizaciones y es ahí que se pierde este tema de la continuidad.

4. ¿Cómo afectan los cerramientos perimetrales a la permeabilidad y conectividad del espacio urbano?

Los cerramientos perimetrales reducen la permeabilidad y la conectividad urbana al limitar el paso peatonal y vehicular, fragmentar la trama urbana y disminuir la continuidad del espacio público, afectando la integración entre sectores de la ciudad.

5. ¿Qué patrones de diseño se repiten en urbanizaciones privadas ubicadas en zonas costeras?

Dentro del diseño urbano depende mucho de la topografía del sitio, ya que en estas urbanizaciones cercanas al mar nunca han sido de topografía regular, entonces nos encontramos con muchos desniveles, plataformas de pronto nos encontramos con calles que no son totalmente lineales si no que tiene un movimiento producto de la topografía y también a ves por seguridad, el hecho de romper esa continuidad lineal hace que los vehículos no vayan a cierta velocidad “se vende protección” pero los diseños son totalmente diferentes a lo que

nosotros estamos acostumbrados. En marina blue tiende a ser lineal por el mismo tema de topografía en comparación con ciudad del mar que tiende a ser una morfología más radial.

6. ¿Cómo evalúa el equilibrio entre seguridad privada y derecho a la ciudad?

Yo diría que no hay equilibrio, porque si el derecho a la ciudad lo tenemos todos al momento de encontrarme con barreras ya no tengo el acceso de circular ya no tengo el derecho hacia la ciudad. Se crean problemas de segregación urbana porque al momento de tener una urbanización de estas características es evidente que esta dirigidas hacia un poder adquisitivo mucho más alto, y que estas personas tengan otro estatus entonces ya la ciudad no es igual para todos.

7. ¿Qué impactos tienen estos proyectos en la dinámica de crecimiento urbano horizontal?

Nosotros siempre decimos que lo mejor es extendernos verticalmente, lastimosamente nuestra sociedad no está acostumbrada a vivir en edificaciones en altura y mucho menos después del terremoto del 16 de abril, y de hecho los proyectos que se hacen actualmente en vertical a la mayoría quienes compran son extranjeros o personas de la sierra. Para nosotros en cambio no tenemos esta costumbre.

8. ¿Considera que existe una relación entre diseño morfológico y segregación socioespacial?

No, porque lastimosamente las autoridades municipales han ido al ritmo de los agentes inmobiliarios entonces vemos un interés económico, sociales o políticos. No hay el hecho de esa segregación urbano o espacial y la segregación social espacial termina dándose en el sitio porque terminan polarizándose porque hay sectores en la ciudad donde existen de pronto más obras o más equipamiento que otros sectores no gozan de los mismos beneficios y terminan siendo otra ciudad de la realidad de donde viven otros ciudadanos de menor poder adquisitivo entonces si hay una segregación social espacial que no debería existir pero que se da.

9. ¿Qué estrategias de diseño urbano podrían reducir la fragmentación sin afectar la seguridad?

Yo creería que no hay y si existe no la he escuchado. No he escuchado a autoridades del municipio que haya una estrategia donde prohíban estas urbanizaciones y lo que te venden es seguridad y que vas a vivir seguro.

10. ¿Cómo deberían integrarse estos proyectos al paisaje costero desde un enfoque sostenible y morfológico?

No deberían permitirse urbanizaciones privadas ya que, al tener una barrera en primera línea a la costa, ya me crea un límite y la ciudad pierde esa vista hacia este recurso natural además de que perdemos acceso hacia estas playas lo que genera la sensación de privatización. Estas urbanizaciones han hecho “playas privadas” lo cual no existe porque es espacio público.

9.10. Anexo fotográfico vista aérea.





