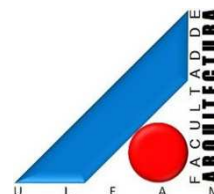


**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ**



**FACULTAD DE ARQUITECTURA  
CARRERA DE ARQUITECTURA**



**INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA**

**TEMA:**

**ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO EN  
LA PERIURBANIZACIÓN DE LA ZONA SUR DE MANTA**

**AUTOR:**

**KAREN DENISSE ESPINOZA MOREIRA**

**DIRECTOR:**

**ARQ. PABLO GARCÍA**

**MANTA-MANABÍ-ECUADOR**

**AGOSTO - 2019**

**ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO EN  
LA PERIURBANIZACIÓN DE LA ZONA SUR DE MANTA**

## **CERTIFICACIÓN DEL TUTOR**

Quien suscribe, Arq. Pablo García Delgado, a través del presente y en mi calidad de Director del Trabajo de Titulación Profesional de la carrera de Arquitectura designado por el Consejo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí”.

**Certifico:** Que la señorita **KAREN DENISSE ESPINOZA MOREIRA**, portadora de la cedula de ciudadanía **Nº 131659677-2** ha desarrollado bajo mi tutoría el Informe Final del Trabajo de Titulación previo a obtener el título de Arquitecta, cuyo tema es: **“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO EN LA PERIURBANIZACIÓN DE LA ZONA SUR DE MANTA”**; cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también con la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe validez científica metodológica, por lo cual autorizo su presentación.

Manta, 23 de Agosto del 2019.

---

Arq. Pablo García Delgado, Mg

**DIRECTOR**

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Yo, **KAREN DENISSE ESPINOZA MOREIRA**, con cedula de identidad **Nº 131659677-2**, egresada de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, declaro que el presente trabajo de titulación denominado **“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO EN LA PERIURBANIZACIÓN DE LA ZONA SUR DE MANTA”** es de mi autoría.

Así mismo expreso que conozco la disposición de la Universidad, de que todo Trabajo de Final de Carrera pasa a formar parte de los recursos bibliográficos de la misma para aportar al desarrollo y crecimiento del conocimiento.

Manta, 23 de Agosto del 2019.

---

Karen Denisse Espinoza Moreira

**AUTORA**

## CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El Tribunal Evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, denominado “**ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO EN LA PERIURBANIZACIÓN DE LA ZONA SUR DE MANTA**” realizado por la señorita **KAREN DENISSE ESPINOZA MOREIRA** portadora de la cedula de ciudadanía N° 131659677-2, egresada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, cumple con todos los requerimientos referente a la investigación y diseño señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y consideramos aprobado.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

---

Arq. Carlos Lourido, Mg

**Miembro del Tribunal**

---

Arq. Juan Cedeño, Mg

**Miembro del Tribunal**

## **DEDICATORIA**

Todo el esfuerzo y perseverancia puestos en la realización de este trabajo de titulación, lo dedico quienes formaron parte importante de mi vida durante este proceso: mis padres, mis hermanas, mi novio, mis amigos, y mis compañeros; fuentes de apoyo e inspiración para seguir adelante cada día.

Karen Espinoza M.

## **AGRADECIMIENTO**

Por la culminación del trabajo final de titulación y llegar hasta esta etapa de mi vida, agradezco:

En primer lugar a mis padres, por brindarme cada día su ayuda, atención y conocimientos. Por ser mi fortaleza a través de los años.

A mis queridas hermanas, quienes me han apoyado siempre a su manera para seguir adelante.

A mi novio, fuente importante de apoyo durante todos los años de mi formación profesional.

A mis amigos y compañeros de clase, por su consideración y estima.

A la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí conjunto a la Facultad de Arquitectura y sus docentes, por darme la oportunidad de estudiar esta carrera y obtener mi título profesional, además de a mi director de tesis, Arq. Pablo García por los conocimientos brindados y ser guía para el desarrollo de este trabajo.

Karen Espinoza M.

## 7.- ÍNDICE

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR .....	2
DECLARACIÓN DE AUTORÍA .....	4
CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	5
DEDICATORIA .....	6
AGRADECIMIENTO .....	7
7.- ÍNDICE .....	8
8.- RESUMEN .....	11
9.- INTRODUCCIÓN.....	12
10.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
10.1.- MARCO CONTEXTUAL.....	13
10.2.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	14
10.2.1.- Definición del problema .....	14
10.2.2. Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio .....	16
10.2.2.1.- Problema.....	16
10.2.2.2.- Subproblemas .....	16
10.2.3.- Formulación de la pregunta clave .....	16
10.3.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	17
10.3.1.- Justificación social .....	17
10.3.2.- Justificación urbana.....	17
10.3.3.- Justificación ambiental.....	17
10.3.4.- Justificación académica.....	18
10.4.- DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	19
10.4.1.- Delimitación sustantiva del problema .....	19
10.4.2.- Delimitación espacial.....	19
10.4.3.- Delimitación temporal.....	20
10.5.- CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	20
10.6.- OBJETIVOS.....	21
10.6.1.- Objetivo general.....	21
10.6.2.- Objetivos específicos .....	21
10.7.- IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES .....	21
10.7.1.- Variable Dependiente (efecto) .....	21



10.7.2.- Variable Independiente (causa).....	21
10.8.- OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	22
10.9.- FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER.....	22
10.10.- TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS.....	24
10.11.- DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
10.11.1.- Fases de estudio.....	24
10.11.2.- Métodos y metodología de investigación.....	25
10.11.3.- Técnicas de investigación utilizadas.....	26
10.11.4.- Instrumentos de investigación utilizados.....	26
10.11.5.- Población y Muestra.....	26
10.11.6.- Resultados esperados.....	28
10.11.7.- Novedad de la investigación.....	28
11.- MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	29
11.1.- MARCO ANTROPOLÓGICO.....	29
11.2.- MARCO TEÓRICO.....	31
TEMA I - Crecimiento de las ciudades.....	31
Los procesos de urbanización.....	31
Consecuencias del fenómeno demográfico y la tendencia de expansión hacia los límites urbanos.....	34
TEMA 2 - Dinámica de crecimiento de las ciudades en Latinoamérica.....	36
Características y desarrollo económico.....	36
Privatización del espacio urbano: Urbanización privada en América Latina.....	38
Seguridad urbana y autosegregación.....	40
Situación de las comunidades vulnerables.....	42
TEMA 3 - Procesos de urbanización en el Ecuador.....	45
Evolución y desarrollo urbano de sus ciudades principales.....	45
Migración y economía.....	48
Segregación: asentamientos informales precarios y privatización del espacio urbano en Ecuador.....	50
TEMA 4 - Calidad de vida y desarrollo de un modelo de ciudad sustentable.....	54
Los modelos de ciudad ideales.....	54
Desarrollo compacto versus baja densidad.....	55
Importancia del sector rural.....	58
11.3.- MARCO CONCEPTUAL.....	60
11.4.- MARCO JURÍDICO.....	64

11.5.- MARCO DE REPERTORIO .....	72
12.- DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	85
12.1. Información básica .....	85
12.2. Tabulación de la información.....	121
12.3. Interpretación de resultados .....	133
12.4. Pronóstico.....	135
12.5. Comprobación de idea planteada.....	139
13.- CONCLUSIONES.....	141
14.- RECOMENDACIONES.....	144
15.- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	146
16.- ANEXOS .....	150

## **8.- RESUMEN**

La transformación y crecimiento de las ciudades es una dinámica constante y permanente, reflejo de los avances, retrocesos, sucesos, cultura e ideología de la sociedad que la habita. Nuestro medio deja ver una ciudad con notables desigualdades socioeconómicas en donde aquellos con mayor poder se aíslan en espacios privados apartándose de lo que ocurre en la ciudad y los menos afortunados son segregados hacia las afueras de la misma.

La población en Manta se va diseminando desde hace unas tres décadas de manera que ha avanzado hacia el actual espacio periurbano de la zona sur en formas dispersas, las cuales se caracterizan por la presencia de invasiones e incluso asentamientos formales que no cuentan con una buena dotación de equipamientos y servicios resultado de una inadecuada planificación y regulación a mediano y largo plazo gestionada por el GAD cantonal.

Esta investigación pretende realizar un diagnóstico situacional para determinar las causas de esta fragmentación, la cual afecta a los aspectos habitacionales, urbanos, sociales, ambientales y a la propia imagen de la ciudad aplicando métodos descriptivos, analíticos y deductivos partiendo de un marco teórico que nos ayudará a comprender las situaciones presenciadas dentro del diagnóstico levantado.

**PALABRAS CLAVES:** Periurbanización, segregación, asentamientos informales, planificación, dispersión urbana.

## **9.- INTRODUCCIÓN**

La baja densidad en edificaciones, la formación de vacíos urbanos, discontinuidad, mayor uso del transporte privado, monotonía en usos de suelo son factores dentro del panorama que se ha dado en el marco de crecimiento y expansión urbana hacia los límites definidos del sector urbano, esto acompañado de la generación de nuevos conjuntos de vivienda privados y sociales que representan una solución al déficit cuantitativo de las mismas mas no una solución integral de la ciudad, da lugar a un pronóstico negativo del cual se necesita tomar acciones. Con este contexto, se marca el objetivo de determinar cuáles son los factores que conllevan a esta fragmentación del territorio en el límite urbano sur de la ciudad de Manta que permitan orientar la toma de decisiones destinadas a la mejora de las condiciones de vida de las comunidades ahí asentadas y concientice a llevar una planificación urbana más adecuada. Para esto, el trabajo se desarrolló en tres etapas o fases conforme a una metodología descriptiva descrita a continuación:

**FASE I:** Se elaboró un marco referencial el cual recopila información bibliográfica para el entendimiento de los fenómenos estudiados desde un contexto general al nacional.

**FASE II:** Se determinó un diagnóstico de la situación actual y un pronóstico describiendo hechos hasta la presente fecha con ayuda de mapas, información de medios oficiales, encuestas y entrevista dirigida.

**FASE III:** Se formularon conclusiones y recomendaciones conforme a lo analizado dentro de la investigación pertinente a la orientación de futuras tomas de decisiones.

## **10.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **10.1.- MARCO CONTEXTUAL**

En los últimos años, el área urbana de Manta ha aumentado de manera considerable debido al crecimiento económico por parte del sector de la industria pesquera y comercial, lo cual ha atraído habitantes de otras localidades para radicarse en la ciudad buscando estabilidad económica (PDyOT Manta, 2016)<sup>1</sup>.

El presente estudio apunta hacia la zona periurbana de la ciudad de Manta, en el cual su panorama actual es el de una ciudad dispersa, segregada y llena de vacíos urbanos motivo de varias determinantes dadas por el fenómeno de la expansión poblacional creciente.

En la periferia de la ciudad se presentan, además de asentamientos humanos no controlados por una ocupación no planificada, gran cantidad de urbanizaciones cerradas las cuales han tenido su auge de acogida desde hace poco más de una década atrás. Las personas buscan este tipo de conjuntos residenciales para habitarlos por la simple sensación de comodidad o seguridad que manifiestan se tiene dentro de ellas, sin embargo la gran cantidad de estas fragmenta el tejido urbano privatizando el espacio público debido a su acceso restringido. Según Ducci (2000)<sup>2</sup> estas se transforman en estrategias para enfrentar el miedo que afectan al ambiente urbano y la forma de vida de la ciudad. Se diferencian aquellas asentadas al oeste de la urbe que presentan características dirigidas a un público de mayor poder económico, y

---

<sup>1</sup> Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Manta, 2014-2019 (actualizado 2016), pág 177

<sup>2</sup> Ducci, M. (2000). Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana, pág 21

aquellas ubicadas al sur y este hacia los límites con Montecristi y Jaramijó. Estas llevan a constituir una “solución” a la individualidad frente a un problema social en la necesidad de confort y seguridad de las viviendas que termina con la segregación tanto de la población en sus estratos económicos y del territorio. Por otro lado además están los programas sociales y proyectos habitacionales de viviendas en serie también ubicados en las periferias de la ciudad en respuesta al déficit de viviendas.

La creación de estas urbanizaciones en la periferia de las ciudades demanda la provisión de servicios, equipamientos y vías que mantengan la accesibilidad, entre otras característica necesarias para un buen vivir (Plan Nacional del Buen Vivir, 2017)<sup>3</sup>, sin embargo según las estadísticas recogidas en el último censo nacional se sabe que un 33,56% del total de viviendas en el área urbana del cantón presentan carencias habitacionales en cuanto a estructura y servicios domiciliarios<sup>4</sup>.

## **10.2.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **10.2.1.- Definición del problema**

El fenómeno de la periurbanización es una situación de expansión del conglomerado urbano hacia los límites de la localidad lo que conlleva a una fragmentación del tejido de la ciudad, el cual está indicado por sus bajos índices de densidad poblacional.

---

<sup>3</sup> Respecto al objetivo 1 que garantiza una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas del Plan Nacional del Buen Vivir 2017-2021, pág 53

<sup>4</sup> Datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC (2010).

Esta dispersión en el territorio se acentúa con la implantación de viviendas unifamiliares de los programas habitacionales públicos o privados, lo que se deriva en emplear un mayor esfuerzo para la movilidad, servicios y seguridad.

Una ciudad dispersa tiene connotaciones negativas. Las bajas densidades representadas además en la gran cantidad de ciudadelas cerradas significan un alto consumo de suelo y dependencia del automóvil, segregación socio-territorial, con un paisaje urbano pobre, sin espacios de esparcimiento y carente de equipamientos.

El fraccionamiento del sistema urbano con muros y más aún hacia los límites de la ciudad implica una pérdida del contacto con su entorno, se forma una burbuja dentro de estos conglomerados monótonos debido a su uso casi exclusivamente residencial y para clases de menor recurso económico en la zona sur de Manta.

Por otra parte, la invasión y multiplicación de asentamientos precarios son otros casos de expansión presentes.

En definitiva, como Hidalgo y Borsdorf (2005)<sup>5</sup> afirma:

Los diferentes estilos o modos de vida, cada uno aislado del otro, generan áreas fragmentadas en el antiguo organismo urbano, que pierde paulatinamente su vida comunitaria (...) se forman fragmentos urbanos en una ciudad que se parece a un cuerpo con varias células que se duplican con alta velocidad. (pág. 3).

---

<sup>5</sup> Hidalgo, R. y Borsdorf, A. (2005). *Barrios Cerrados y Fragmentación Urbana en América Latina: Estudio de las transformaciones socio-espaciales en Santiago de Chile (1990-2000)* obtenido de [https://www.researchgate.net/profile/Axel\\_Borsdorf](https://www.researchgate.net/profile/Axel_Borsdorf)

Los cuales en caso de ser “células” deficientes estarían contaminando progresivamente el sistema que es la ciudad si no se trata esta problemática.

## **10.2.2. Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio**

### **10.2.2.1.- Problema**

En este contexto, la problemática general se enmarca dentro del fenómeno de la fragmentación urbana en la periurbanización al sur de la ciudad de Manta.

### **10.2.2.2.- Subproblemas**

A partir del problema central, se derivan los siguientes sub-problemas:

- Crecimiento urbano desordenado.
- Inadecuadas vías de accesibilidad y líneas de transporte público en el sector.
- Déficit en el abastecimiento de servicios básicos y equipamiento.
- Afectaciones en la integración de la ciudad.
- Sensación de inseguridad urbana.

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

¿Cuáles son las determinantes que contribuyen a la fragmentación del espacio periurbano al sur de la ciudad de Manta y que su conocimiento nos permita formular directrices para la toma de decisiones en la planificación del uso y ocupación del territorio?



## **10.3.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **10.3.1.- Justificación social**

Es la sociedad quien da forma y sentido a la ciudad, por lo tanto el entendimiento de la dinámica de la población frente al territorio es de tal importancia en cuanto que este estudio se convierte en una herramienta para la toma de decisiones de las autoridades a quienes compete la satisfacción de las necesidades territoriales de la población de Manta.

### **10.3.2.- Justificación urbana**

La relevancia en el ámbito urbano de este estudio recae en la comprensión de la tendencia del crecimiento y expansión del núcleo urbano lo cual beneficiará a la identificación de los problemas que en esta se presentan y así poder determinar soluciones.

La ideología de la población juega un papel importante en la forma en que se proyecta la ciudad, de manera que realizando un diagnóstico de nuestra realidad nos dará una visión más centrada de hacia dónde debemos dirigir un futuro esfuerzo para una adecuada gestión del territorio anticipando acciones para el confort y seguridad urbana, por lo tanto es un importante tema de estudio para Gobiernos Autónomos con relación a lo que se puede dar en la parte periurbana de la ciudad.

### **10.3.3.- Justificación ambiental**

La catedrática Josefina Gómez de la Universidad Autónoma de Madrid señala sobre la ciudad que a ritmo acelerado: “Las piezas urbanas se yuxtaponen y se superponen sin adaptación, como fragmentos desordenados y contrastados.

Paisajes y edificios nuevos, a veces copiados, importados vienen a adosarse sin enlace, a las piezas anteriores, más antiguas". (Gómez, 2003, pág. 1)<sup>6</sup>. Entonces, nosotros al reconocer las dinámicas de expansión del territorio actual, permitirá en un nuevo estudio llegar a pautas de ordenamiento territorial en donde esto no suceda.

Esta investigación puede ser punto de partida para una futura planificación en la que se regule el uso de suelo y no sólo aparezca como una apropiación en donde se expulsa la naturaleza de su sitio, sino más bien logre manejar un criterio de interrelación del medio ambiente y el paisaje urbano.

#### **10.3.4.- Justificación académica**

Al llevar a cabo un estudio de la evolución del crecimiento periurbano actual de Manta resulta relevante ya que aporta a la limitada información acerca de la problemática acerca de la fragmentación en la periurbanización al sur de la ciudad, además de que contribuye a la toma de decisiones frente a un problema que afecta directamente a la sociedad.

La presente investigación expone una discordancia entre los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera y el actual modelo presente en la urbanización de la periferia de la ciudad. Con este estudio se confrontan los conocimientos generados desde el punto de vista de la academia para la búsqueda de alternativas reales, aportando así a la sociedad.

---

<sup>6</sup> Gómez, J. (2003). *Naturaleza y Ciudad. Diseño urbano con criterios ecológicos, geográficos y sociales*. Artículo obtenido de <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2338/2420>

## 10.4.- DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

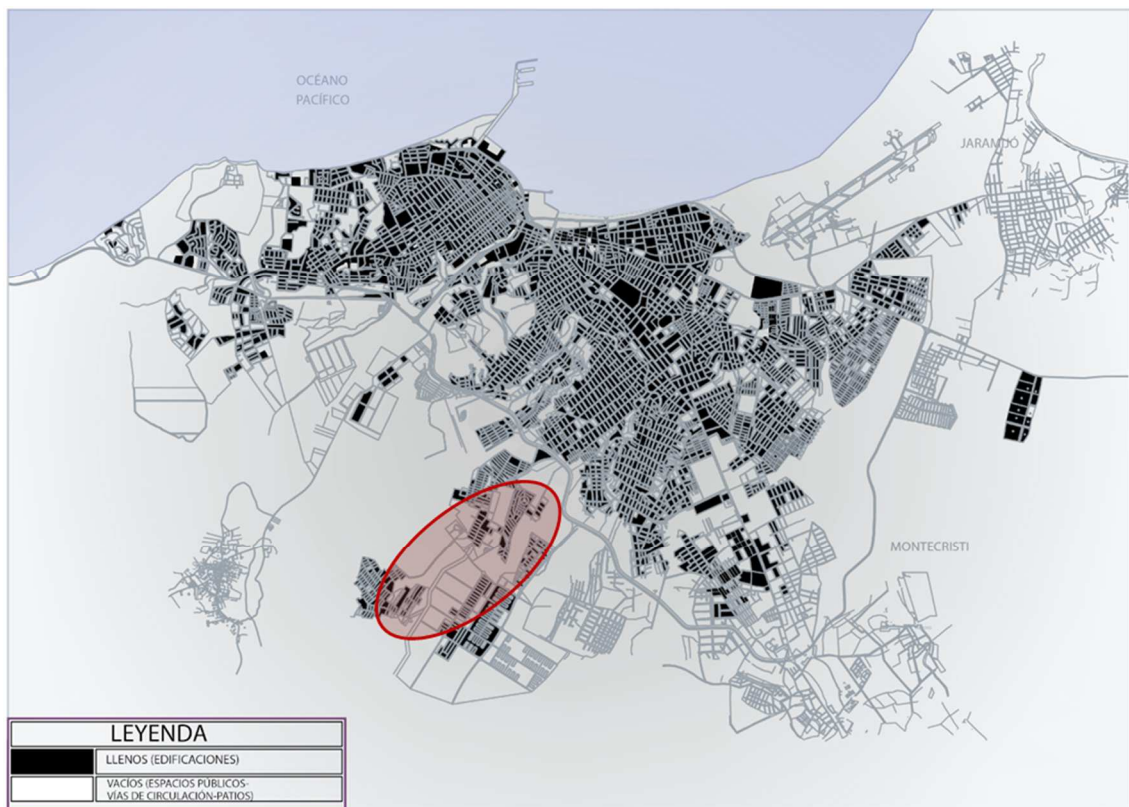
### 10.4.1.- Delimitación sustantiva del problema

Esta investigación se dirige hacia el diagnóstico y análisis de los factores que inciden en el desarrollo urbano, la tendencia de crecimiento y expansión actuales en la periurbanización al sur de la ciudad de Manta.

### 10.4.2.- Delimitación espacial

Se analiza en el presente estudio el área poblada entre los límites urbanos de la ciudad de Manta hacia el sector sur de la ciudad.

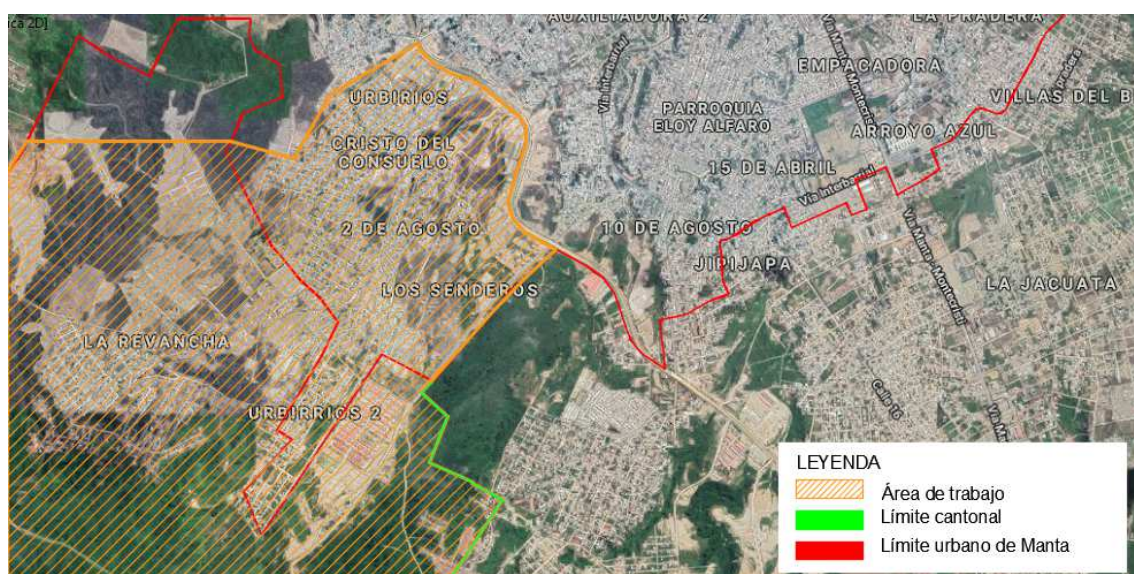
**Ilustración 1** Situación espacial del área de estudio en relación a la ciudad de Manta



**Elaborado por:** Autora - Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Investigación

Ilustración 2 Delimitación del área de trabajo general



Elaborado por: Autora - Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación - Google Maps (2019)

#### 10.4.3.- Delimitación temporal

Para entender el presente estudio se procedió a realizar un mapeo de la expansión del territorio hasta la fecha de julio de 2019 para conocer el crecimiento del límite urbano.

#### 10.5.- CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación se desarrolla en la modalidad de proyecto de investigación dirigida a la línea de acción de la facultad de arquitectura denominada: **ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos**, en el cual se va a estudiar el fenómeno social frente a la configuración urbana que se ha expandido hasta la periurbanización en los límites sur de la ciudad.

## **10.6.- OBJETIVOS**

### **10.6.1.- Objetivo general**

Determinar los factores que inciden en el desarrollo urbano y la tendencia de crecimiento en la periurbanización al sur de la ciudad de Manta para lograr entender e identificar los problemas que presenta este crecimiento urbano actual.

### **10.6.2.- Objetivos específicos**

- Formular conclusiones y recomendaciones para una futura planificación territorial regulatoria.
- Analizar las características de movilidad urbana en el sector.
- Estudiar del modelo de ciudad compacta.
- Analizar las tendencias de desarrollo urbano residencial que se dan en el periurbano sur.
- Conocer la situación de la población frente a la inseguridad urbana.

## **10.7.- IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES**

### **10.7.1.- Variable Dependiente (efecto)**

Dispersión urbana o fragmentación de la ciudad hacia la periurbanización sur de Manta.

### **10.7.2.- Variable Independiente (causa)**

Inadecuada gestión del territorio.

## 10.8.- OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tabla 1 Operacionalización de variable dependiente

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍA	INDICADOR	ÍTEMS	INSTRUMENTO
Dispersión urbana o fragmentación de la ciudad hacia la periurbanización sur de Manta	Fenómeno de propagación de una ciudad hacia la zona rural en la periferia del límite urbano.	Desarrollo Urbano	Densidad poblacional	¿Cuál es la densidad poblacional de la zona urbana de Manta?	Investigación
			Modelo de crecimiento horizontal de la ciudad	¿Cuáles son las principales causas de optar por la ocupación de la vivienda unifamiliar?	Guía de encuesta
			Expansión acelerada del límite urbano de la ciudad	¿Cuál ha sido la dinámica de expansión territorial en la ciudad hacia la periferia sur?	Investigación, observación directa, registro visual (mapas)
			Movilidad urbana	¿Existe facilidad de movilización desde la vivienda en la zona periurbana de la ciudad hacia el núcleo urbano?	Guía de encuesta
			Accesibilidad a los servicios básicos	¿Cuál es el índice de accesibilidad a los servicios de la zona urbana de Manta?	Investigación, guía de encuesta
			Demanda y promoción de la vivienda en ciudadelas cerradas	¿Considera factible la opción de vivir en una ciudadela cerrada en las periferias de la ciudad?	Guía de encuesta

**Elaborado por:** Autora

**Fuente:** Investigación

Tabla 2 Operacionalización de variable independiente

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍA	INDICADOR	ÍTEMS	INSTRUMENTO
Inadecuada gestión del territorio	Conjunto de procesos y acciones sobre el territorio que no satisfacen los objetivos planteados.	Planificación y ordenamiento territorial	Invasiones	¿Por qué motivo surgen las invasiones en el área periurbana de la ciudad?	Investigación, guía de encuesta
			Normativas	¿Existen en la actualidad normativas de control para el desarrollo del área urbana y rural de la ciudad?	Investigación, guía de entrevista
			Desinterés por el tema	¿Se considera un problema importante la planificación del crecimiento de la ciudad?	Guía de entrevista
			Lineamientos estratégicos	¿Se toman en cuenta lineamientos estratégicos a la hora de plantear nuevos desarrollos urbanos del área periurbana?	Investigación

Elaborado por: Autora

Fuente: Investigación

## 10.9.- FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER

La fragmentación de la ciudad hacia la periurbanización al sur de la ciudad de Manta está dada por una inadecuada gestión territorial que ha permitido el asentamiento de la población de manera desorganizada.

## **10.10.- TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS**

Al desarrollar el presente proyecto de investigación fue necesario ejecutar las siguientes actividades en un orden lógico y secuencial las cuales se agrupan en tres fases principales:

**10.10.1. Tarea científica 1.-** Elaboración del marco referencial.

**10.10.2. Tarea científica 2.-** Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática.

**10.10.3. Tarea científica 3.-** Determinación de conclusiones y recomendaciones para toma de decisiones futura.

## **10.11.- DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

### **10.11.1.- Fases de estudio**

Para desarrollar esta investigación de tipo analítica y diagnóstica se llevaron a cabo tres fases de manera sistemática las cuales se describen a continuación:

#### **Fase 1: Construcción del marco teórico**

Se comenzó realizando una compilación de información y documentación bibliográfica para la sustentación teórica de la investigación.

#### **Fase 2: Diagnóstico**

Con la información obtenida, se procedió a determinar un diagnóstico de la situación de la problemática expuesta en la que se encuentra el sur de la ciudad de Manta en su área periurbana.



### **Fase 3: Análisis del problema determinado**

Se propuso de manera estratégica conclusiones y recomendaciones que actúen como herramientas para encaminar una mejor toma de decisiones para la gestión y control del desarrollo periurbano de la ciudad.

#### **10.11.2.- Métodos y metodología de investigación**

Dentro del trabajo investigativo se realizó una investigación descriptiva en donde se observan y se describen tal como se han presentado en su ambiente natural, por lo tanto su metodología es fundamentalmente descriptiva, aunque se vale de algunos elementos cualitativos y cuantitativos.

Los métodos utilizados en las diferentes fases del presente estudio fueron:

##### **Método analítico - sintético**

Se utilizó en la primera fase el método analítico – sintético que consiste en la descomposición de un todo, segmentando sus partes o elementos de modo que se observen las causas, su naturaleza y sus efectos, y luego así reconstruir los elementos que se distinguieron en el previo análisis para la comprensión general y resumida de los sucesos que resalte las particularidades del objeto de estudio.

##### **Método descriptivo**

El método descriptivo permitió evaluar en la fase de diagnóstico las características de la situación de la problemática planteada con la intención de comprender los fenómenos investigados.

## **Método deductivo**

Con este método científico luego de realizar la descripción se obtienen conclusiones lógicas particulares a partir de premisas generales anteriormente observadas en la fase de la elaboración del marco teórico.

### **10.11.3.- Técnicas de investigación utilizadas**

Para la temática propuesta se aplicaron las siguientes técnicas de investigación:

- Recopilación bibliográfica de datos
- Observación de campo
- Encuesta
- Entrevista

### **10.11.4.- Instrumentos de investigación utilizados**

Los instrumentos con los que se llevó a cabo esta investigación fueron los siguientes:

- Encuesta estructurada
- Entrevista dirigida
- Documentos bibliográficos
- Cámara fotográfica
- Grabadora

### **10.11.5.- Población y Muestra**

Para poder determinar la población de estudio que está dirigida hacia el número de asentamientos que existen en el área mayormente fragmentada

hacia la periferia al sur de Manta y su respectiva muestra, se tomó en cuenta ciertos criterios como:

Que dentro del área de estudio se contemplan unos 1.6 km<sup>2</sup> de territorio poblado.

Que la población de Manta dentro del territorio contempla una densidad de 657 hab/km<sup>2</sup> según el registro del PDyOT Manta (2016, pág. 27).

Que el promedio por familia según el censo INEC 2010 es de 4.5 personas.

Por lo tanto al multiplicar el área de estudio por la densidad se obtienen 1051.2 personas, lo cual dividido para 4.5 (personas por familia), de una población total de 233.6 núcleos familiares en el área a analizar.

Entonces, para definir el número de encuestas realizadas a la población en esta investigación se aplicó la siguiente fórmula:

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

### Datos para la obtención de la muestra

Tabla 3 Datos de la obtención de la muestra

<b>Nivel de confianza</b>	<b>Z= 95% = 1,96</b>
<b>Probabilidad de ocurrencia</b>	<b>P= 50% = 0,50</b>
<b>Probabilidad de no ocurrencia</b>	<b>Q= 50% = 0,50</b>
<b>Población total</b>	<b>N= 233.6</b>
<b>Error de estimación</b>	<b>e= 5% = 0,05</b>
<b>Tamaño de muestra</b>	<b>n= 145</b>

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)  
**Fuente:** Investigación

## Desarrollo de la fórmula

$$n = \frac{(1,96)^2 * (0,50) * (0,50) * (233.6)}{(0,05)^2 (233.6-1) + (1,96)^2 * (0,50) * (0,50)}$$

$$n = \frac{(3,84) * (0,50) * (0,50) * (233.6)}{(0,0025) (232.6) + (3,84) * (0,50) * (0,50)}$$

$$n = \frac{224.26}{0.5815 + 0,96} = 145 \text{ encuestas}$$

El resultado marca que será necesario realizar 145 encuestas a la población, las cuales serán dirigidas a aquellas personas que se consideren como informantes clave.

### 10.11.6.- Resultados esperados

Como producto de esta investigación se obtuvieron los siguientes resultados:

- Marco referencial de la investigación
- Diagnóstico situacional
- Análisis del problema de investigación

### 10.11.7.- Novedad de la investigación

Este trabajo de análisis y diagnóstico del área periurbana al sur de la ciudad de Manta aporta a la limitada información de esta problemática que dispone ser un punto de partida o referente en la toma de decisiones para el Gobierno Autónomo en cuanto a una futura planificación y regulación del uso de suelo en las periferias de la ciudad.

## CAPÍTULO 1

### 11.- MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN

#### 11.1.- MARCO ANTROPOLÓGICO

Existe un vínculo indisociable o pertenencia recíproca entre el territorio físico de la ciudad y la comunidad de los ciudadanos quienes la habitan (Choay, 2009)<sup>7</sup>, por lo tanto es inevitable hablar acerca de la ciudad sin concebir a la sociedad de manera directa.

La ciudad y la forma en que esta se desarrolla es el reflejo de los acontecimientos que sus habitantes manifiestan su manera de vivir dentro de esta. A través de ella se manifiesta su cultura, economía, ideologías, entre otros aspectos, tanto en su morfología como en su crecimiento. Estas modelan el entorno urbano en el cual se desenvuelve la sociedad.

La fragmentación y segregación creada por el ser humano se da tanto en ámbitos sociales como del territorio. El estudio de estos factores orienta la planificación de una ciudad.

La expansión física de las ciudades y la segregación están vinculadas a las desigualdades socioeconómicas de cada región y sus políticas públicas. En países como México, Chile y Brasil estas resultan en un traslado de las familias de bajos recursos hacia las periferias urbanas (Da Cunha & Rodriguez, 2009)<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Choay, F. (2009). *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad*. Andamios. Revista de Investigación Social, 6 (12), 157-187.

<sup>8</sup> Da Cunha, J. y Rodriguez, J. (2009). *Crecimiento urbano y movilidad en América Latina*. Revista latinoamericana de Población, 3 (4-5), 27-64.

En el área periférica de Manta se presencian, en cuanto al sector vivienda, tanto asentamientos espontáneos informales como gran cantidad de urbanizaciones privadas. El mercado inmobiliario que oferta este tipo de viviendas para las clases medias y superiores se enriquece de la imagen que se da a las personas de un lugar ideal para vivir, a esto se le suma la búsqueda de seguridad frente al temor que las afueras de la ciudad nos genere.

Viviendo en una sociedad globalizada, es común ver como las poblaciones latinoamericanas se dejan llevar por el gusto a lo internacional, esto se da también en la arquitectura. Muxi (2004, pág. 15)<sup>9</sup> explica que se tiene a “Estados Unidos como un generador de los modelos; Europa como lugar donde la implantación de estos modelos se matiza (...), y; por último Asia, África y América (...) busca lo parecido y la identidad con imágenes de primer mundo”. Así, es como las urbanizaciones cerradas son tomadas del modelo o de las “gated community”<sup>10</sup> del estilo de vida norteamericano.

Entonces, la ideología de quienes habitan en la ciudad es un factor importante de estudio, no solo para conocer los aspectos que conllevan al vivir en este tipo de residencias, sino también para comprender los hechos que desencadenan la aparición esporádica de los asentamientos informales o invasiones en los límites urbanos.

Las acciones que puedan tomar las autoridades y las regulaciones para una mejor calidad de vida deben ser tomadas conjunto a la participación de la ciudadanía y en base a los requerimientos reales para lograr un mejor y más

---

<sup>9</sup> Muxi, Zaida. (2004). *La arquitectura de la ciudad global*. En este fragmento explica como existen tres grupos resultados de la globalización.

<sup>10</sup> Se refiere a comunidades cerradas o amuralladas, también conocidas como urbanizaciones con entradas estrictamente controladas y a menudo caracterizadas por un perímetro cerrado de muros. Recuperado de: [https://en.wikipedia.org/wiki/Gated\\_community](https://en.wikipedia.org/wiki/Gated_community).

justo funcionamiento dentro de Manta, por tanto este estudio plantea mostrar una guía del sector para la toma de decisiones.

## **11.2.- MARCO TEÓRICO**

### **TEMA I - Crecimiento de las ciudades**

A continuación se abordan temas esenciales sobre el crecimiento de las distintas ciudades en los diferentes continentes para comprender el comportamiento y los factores que están involucrados en su desarrollo.

#### **Los procesos de urbanización**

Partiendo de las concentraciones poblacionales y sus asentamientos a los que hoy llamamos ciudades, estos han desarrollado en los diferentes lugares del mundo modelos de organización socio-espaciales que reflejan su situación económica, política y cultural en donde plasman el desenvolvimiento de sus actividades cotidianas.

Los procesos de urbanización se están acelerando, de manera que según datos de las Naciones Unidas (2018) en la actualidad el 55% de la población mundial se asienta en las zonas urbanas y se proyecta que para dentro poco más de tres décadas se incremente al 68%<sup>11</sup>.

Pacione (2009) explica que existen factores que desencadenan o dan las características del crecimiento en cada región y vienen por parte de la creciente globalización<sup>12</sup> lo que abarca cambios demográficos, sociales, tecnológicos,

---

<sup>11</sup> Naciones Unidas, DAES. (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*. En cuanto a la proyección de la población urbana para el año 2050.

<sup>12</sup> Término usado para describir el complejo proceso de intercambio, comunicación e interdependencia a escala mundial.

económicos, culturales, políticos y cambios medioambientales que conllevan a las diferentes formas de desarrollo de las zonas urbanas como la urbanización común, suburbanización, exurbanización, contraurbanización, reurbanización y la periurbanización que se está estudiando en el presente trabajo.

Así, en la siguiente tabla<sup>13</sup> se muestra qué causas son las más relevantes en el crecimiento del área urbana en los distintos continentes.

**Tabla 4** Principales causas del crecimiento de las ciudades en las diferentes regiones del mundo

REGIÓN CAUSAS	Crecimiento acelerado de la población	Migración campo/ciudad	Migración interurbana	Migraciones externas	Presencia de mega ciudades	Cambios político, económicos y sociales	Desarrollo industrial acelerado	Turismo y exportación
Norteamérica			X			X		
África	X	X						
Asia y el Pacífico	X	X			X	X		
Europa central y oriental			X			X		
Europa occidental					X	X		
Latinoamérica y el Caribe		X	X	X			X	X

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Pacione, M. (2009, págs. 94-119) Urban Geography: A global perspective.

<sup>13</sup> Compendio de los datos que el autor proporciona respecto al tema.



Además de lo anteriormente mencionado, el crecimiento de las ciudades se había desarrollado conjunto a la industrialización, las mejoras en infraestructura de construcción y transporte, el comercio. Las tecnologías, la economía y aumento de demanda de viviendas han sido causas importantes por muchos años del crecimiento urbano. (Hidalgo & Borsdorf, 2009)<sup>14</sup>

Concentrándonos en la expansión hacia los límites urbanos de las regiones que más influyen dentro de los procesos urbanos en nuestro continente, observamos que en países de Europa en la actualidad ha decaído el poder de la ciudad por tanto que se establecen “cinturones de riqueza” en las áreas periféricas a los conjuntos urbanos. Las personas optan por construir sus viviendas en las áreas periurbanas, a diferencia de hace unas dos décadas atrás donde esas zonas eran simples suburbios pero que ahora tienen su propia centralidad debido al mejoramiento de estas áreas y calidad de vida que no solo promueve el movimiento de la población hacia los límites de las ciudades sino también puestos de trabajo y empresas, Hidalgo y Borsdorf (pág. 182) lo denominan como el “fenómeno de las ciudades encogidas”<sup>15</sup>.

En contraparte, Norteamérica un hecho importante es la aparición de las “edge city” (Garreau, 1992), que se caracteriza por ser grandes centros en las afueras de las ciudades, que son asociadas por traer desventajas significativas para las ciudades tradicionales ya que estos sitios que antes eran centros se degradan. Además se tiene una fuerte tendencia de ocupación residencial de baja densidad en las afueras de las grandes urbes que en el día generalmente están

---

<sup>14</sup> Hidalgo, R., & Borsdorf, A. (2009). *El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile*.

<sup>15</sup> Este fenómeno sería conocido más comúnmente como desurbanización o disminución de la población en las grandes ciudades.

vacíos ya que sus lugares de trabajo pertenecen a los centros de la ciudad (Hidalgo & Borsdorf, 2009).

Cada región se diferencia por sus correspondientes características e historia reflejada en su crecimiento, lo cual ha obtenido consecuencias positivas y negativas para sus ciudades.

### **Consecuencias del fenómeno demográfico y la tendencia de expansión hacia los límites urbanos**

Con el fenómeno del crecimiento poblacional y las migraciones del campo a la ciudad, Escolano (2017, pág. 15)<sup>16</sup> explica que “las fronteras entre la ciudad y el campo se han difuminado y ahora son más porosas y difusas, social y espacialmente”, de manera que los estilos de vida de la zona urbana y la rural se mezclan entre sí trascendiendo los límites marcados.

En la siguiente tabla<sup>17</sup> se muestra un contexto de cómo el crecimiento poblacional actúa en las zonas urbanas en las distintas regiones.

**Tabla 5** Principales consecuencias del crecimiento poblacional en los distintos continentes

<b>REGIONES</b>	<b>CONSECUENCIAS</b>
Norteamérica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansión metropolitana dispersa y fragmentada.</li> <li>• Incremento de demanda residencial.</li> <li>• Evolución de las nuevas formas urbanas (suburbanización)</li> <li>• Cambios y diversificación de los tipos de vivienda.</li> <li>• Inmigración.</li> </ul>
África	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambios en las formas urbanas</li> <li>• Mayor cantidad de ciudades</li> </ul>

<sup>16</sup> Escolano, S. (2017). En su obra: *Transformaciones recientes de las estructuras metropolitanas: dispersión espacial y policentrismo*. Máster Universitario en Ordenación Territorial y Medioambiental.

<sup>17</sup> Resumen de las consecuencias reflejadas según lo explicado por el autor en su obra.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insuficiencia de recursos, infraestructura y servicios por la sobrepoblación</li> </ul>
Asia y el Pacífico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crecimientos hacia las periferias descentralizando la población</li> <li>• Formación de grandes áreas metropolitanas</li> <li>• Ciudades intermedias</li> </ul>
Europa central y oriental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevas redes urbanas nacionales y supranacionales</li> <li>• Mayores actividades en servicios y turismo</li> <li>• Reorganización de las formas urbanas</li> <li>• Expansión hacia las periferias</li> </ul>
Europa occidental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suburbanización y crecimiento disperso</li> <li>• Composición de grandes ciudades</li> </ul>
Latinoamérica y el Caribe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de ciudades intermedias</li> <li>• Predominancia de las zonas urbanas a las rurales</li> <li>• Descentralización de la población y la producción</li> </ul>

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Pacione, M. (2009, págs. 94-119) *Urban Geography: A global perspective*.

Siendo que gran parte de las ciudades se están expandiendo y creciendo de manera dispersa, esto según Muñiz y García-López (2013, pág. 192) “implica la descentralización de la población y del empleo siguiendo un modelo: desconcentrado, poco denso, discontinuo y falto de estructura, aleatorio o caótico”.

“Para evitar un crecimiento desequilibrado, insalubre e insostenible de los asentamientos humanos es necesario fomentar pautas de uso de la tierra que minimicen la demanda de transporte, ahorren energía y protejan los espacios abiertos de las zonas verdes” (UN-Habitat, 1996, pág. 67)<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Naciones Unidas (1996). *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II)*, Estambul, 3 a 14 de junio de 1996.

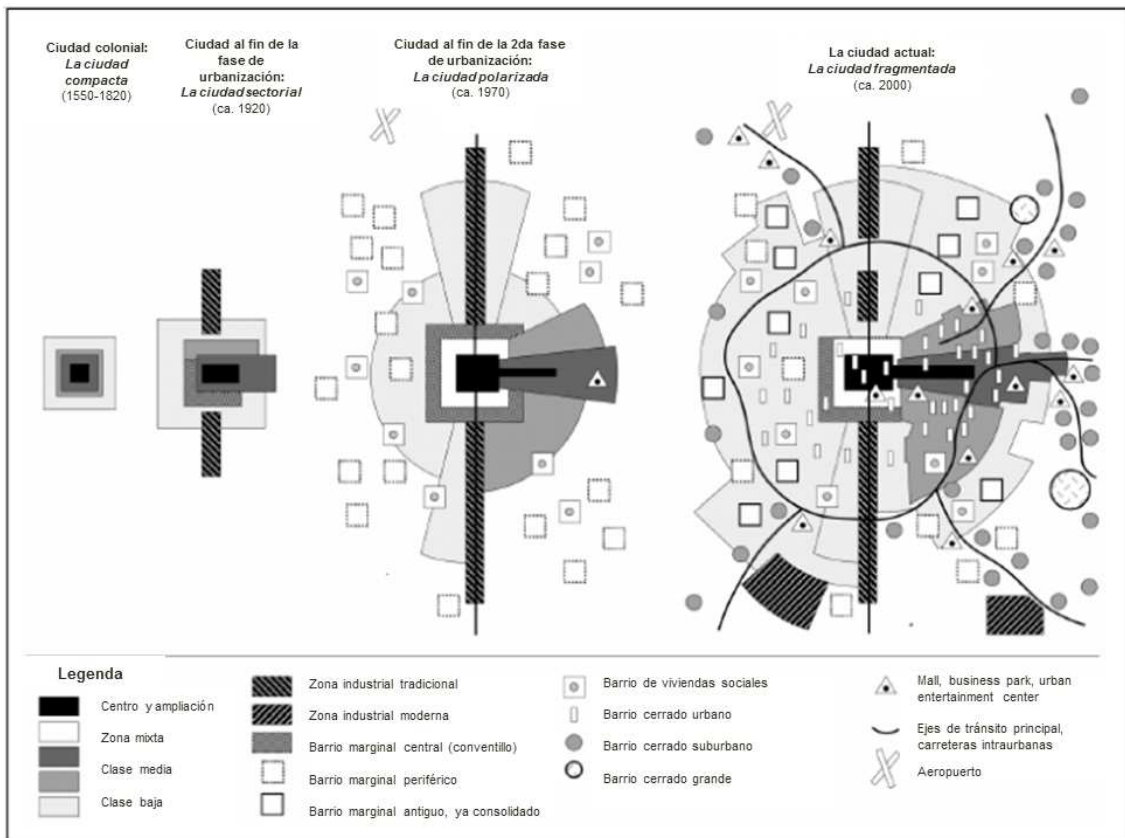
## TEMA 2 - Dinámica de crecimiento de las ciudades en Latinoamérica

### Características y desarrollo económico

En Latinoamérica, el período de la conquista de la corona española fue quien marcó el comienzo de las ciudades y sus fundaciones. Hidalgo & Borsdorf (2009), mencionan como en la actualidad las ciudades se muestran como ejes de control, mientras que las áreas rurales son marcadas como territorios complementarios.

El siguiente gráfico muestra como de manera general las ciudades en América Latina han llevado su crecimiento.

Ilustración 3 Modelo de desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana



Elaborado por: Borsdorf, A. (2003)

Fuente: *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*. EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales

Borsdorf (2003) parte desde la época colonial en donde empezaron a fundarse las primeras ciudades que estaban organizadas de tal manera en que formaban un asentamiento compacto en donde quienes más cercano a su núcleo o centro se encontraban eran aquellos de las altas clases mientras que la clase baja estaba en la periferia. Durante el segundo período marcado la inmigración europea trajo consigo además del desarrollo de áreas industriales tradicionales, como la agrícola y minera, cercanas a las líneas del ferrocarril por lo cual llevó a la expansión moderada de las ciudades. Su desarrollo estructural era más lineal.

Desde 1920 para el año 1970, fue marcada por el éxodo de la población a las zonas rurales y la migración interna, las ciudades crecieron en gran medida que se notaba aún más la brecha entre los barrios altos que cada vez más se alejaban del centro de la ciudad y barrios marginales periféricos conjunto en esos sectores con los barrios de viviendas sociales. Todo esto marcado por la industrialización y el poder económico.

Por último, la ciudad latinoamericana actual presenta características en donde se procede a la fragmentación del territorio por su expansión dispersa y aparición de los barrios cerrados en las periferias optados para habitar por el sector de clase media y alta. Se constituyen nuevas autopistas que por una parte contribuyen a la formación de “nodos fragmentados” en los límites urbanos. Los barrios marginales antiguos se consolidan y ahora cuentan con infraestructura urbana y equipamientos básicos.

Con esto, sabemos que la dinámica de desarrollo en Latinoamérica tiene hacia el hecho de la periurbanización, de hecho Pacione (2009, pág. 11) expone que

son características del desarrollo urbano en las regiones del “tercer mundo”<sup>19</sup> la periurbanización y la exurbanización, lo cual la primera está reflejada en el capitalismo y la segunda es promovida por la inversión extranjera basada en la industrialización orientada a la exportación, las cuales promueven una forma de urbanización dispersa.

Entonces, dentro del tema de la fragmentación del territorio reconocido en las periferias de nuestro territorio, tenemos como importantes ejemplares la proliferación de las urbanizaciones cerradas y cómo estas son tan bien aceptadas por los usuarios por las sensaciones que estas pretenden ofrecer, y por otro lado están las comunidades vulnerables las cuales se asientan en territorios de los límites urbanos como su única alternativa, por tanto se abordaron estos temas para la comprensión del tema social e ideologías frente a estas formas de fragmentación.

### **Privatización del espacio urbano: Urbanización privada en América Latina**

Como hemos revisado, unas de las partes importantes dentro de los modelos de asentamientos humanos actuales están formados por la creación de espacios residenciales o conjuntos de viviendas, muchas veces monótonos compuestos por la repetición de elementos arquitectónicos, rodeados por barreras físicas o muros que denotan una gran separación entre el mundo dentro de estas y su entorno.

---

<sup>19</sup> Referido a los países que se encuentran en la región de Asia, África y Latinoamérica.

Para Blakely & Snyder (1997), Low (2000), Caldeira (2000) y Svampa (2001) citados por Posanzini (2015, pág. 6)<sup>20</sup>, sostienen que “se han registrado como causa principal de la aparición y proliferación de BC<sup>21</sup>, el aumento de la inseguridad, la violencia urbana y el sentimiento de vulnerabilidad respecto a este problema social”, además señala elementos como las desigualdades socio-económicas que se reflejan en segregación.

En Argentina, donde se dice que la tendencia de la creación de urbanizaciones privadas llegó después en relación a otros países de Latinoamérica, la arquitecta Giusti (2013, pág. 10)<sup>22</sup> menciona que “se trata de modelos residenciales difusos (de alto consumo de energía, agua y suelo), de muy baja densidad y fuertemente dependientes del uso del automóvil (medio privado y masivo altamente consumidor de suelo y energía)”, por tanto tienen repercusiones ecológicas e impactos negativos ya que en mayor parte se asientan en espacios que poseen valor para el medio ambiente. Giusti denomina a las ciudades o al hecho urbano como “heridas en la tierra”, lo cual se formula acertadamente en medida que en su forma original, el suelo no urbanizado representa un ecosistema natural o un recurso que al menos fácilmente no es renovable una vez esta se consolida como tierra urbanizada, por lo tanto es indispensable el replanteamiento de nuevas formas de asentamientos frente al inevitable crecimiento de la población que se ha proyectado.

---

<sup>20</sup> Posanzini, N. (2015). *Los efectos y contrastes del avance de las urbanizaciones cerradas en las áreas periurbanas. Caso de estudio la plata*. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente.

<sup>21</sup> Hace referencia a los barrios cerrados o urbanizaciones entre muros.

<sup>22</sup> Giusti, M. (2013). *Ciudad Muro: Urbanizaciones cerradas vs. Desarrollo urbano sustentable en el corredor sur de la región metropolitana de Buenos Aires*. Reporte de conferencia del Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, obtenido de <https://upcommons.upc.edu>

En Chile, esta tipología comienza a surgir en el siglo XXI la cual está asociada a proyectos que ofrecen lujos tales como “atractivos naturales”, desarrollándose en la periferia de las áreas metropolitanas. (Hidalgo & Borsdorf, 2005) Sin embargo existen de este tipo de urbanizaciones más exclusivas y otras para la clase más “popular”, diferenciándose por rasgos bastante notables en cuanto a lo que alguien con mayor poder adquisitivo normalmente podría obtener.

Aquellas de mayor nivel tienen connotaciones de “individualismo extremo” reflejado en una arquitectura diferenciada por cada propietario además socialmente prevalece una falta de contacto entre vecinos incluso en las áreas comunes que disponen. Para la clase media poseen precios más moderados pero también una composición más monótona en cuanto a su arquitectura que presenta repetición de formas, sin embargo también cuenta con áreas comunes pero con menor posibilidad que aquellas de más lujo. Y por último la clase popular o las que clase baja, su única característica similar a las clases anteriores es la segregación obtenida por vivir entre muros que para quienes lo habitan les genera cierta sensación de seguridad.

### **Seguridad urbana y autosegregación**

En las ciudades latinoamericanas, donde la inseguridad de toda índole - económica, física, laboral y social- acampa por doquier, se impone el modelo de la huida de la realidad y del aislamiento. Quien tiene dinero para ello, abandona la ciudad para refugiarse en los lugares míticos”. (Muxi, 2004, pág. 78).



Para Low (2002) citado por Hidalgo y Borsdorf (2005, pág. 4) recalca que “en este sentido, la creciente criminalidad y el terrorismo son agentes importantes que aumentan la demanda a viviendas detrás de muros seguros”. De igual manera, Amendola (2000, pág. 316) expone que “el crimen, y más aún el miedo al crimen, impulsan a la fortificación física y electrónica del territorio”

Siendo el miedo, junto con la tristeza, felicidad, ira, disgusto y sorpresa, sensaciones primarias en los seres humanos, esta forma parte del vínculo sociológico en la ciudad (Díaz & Ortiz, 2013), y por tanto esta siempre ha sido contenedora de estas emociones.

Hay que comprender que siempre han existido zonas un poco más seguras que otras en torno a la delincuencia. Pero además de esta sensación del miedo e inseguridad viene el deseo de habitar un lugar tranquilo. Por ello, Bähr y Meyer (2004) destacan que no es solamente el miedo el que define la elección de los compradores de inmuebles para habitar si no que es también, y en gran medida, la forma de difusión en que las empresas ofertan frente al hecho de que “muchas gente suspira por menos ruido, tráfico, velocidad y anonimato de la metrópolis, buscando calma y naturaleza” (pág. 45).

Pero esta búsqueda de confort y mejores formas de vida en la ciudad no se limita a vivir conjuntamente con otras familias en un territorio amurallado, la segregación con la sociedad viene en distintas formas. Dentro de las viviendas en un barrio común también la población busca refugiarse de alguna u otra manera.

Caldeira (2000) haciendo un estudio en la ciudad de Sao Paulo de Brasil comenta que la búsqueda de elementos de seguridad ya hace varias décadas

para las viviendas se ha convertido incluso en un símbolo de estatus y expresión decorativa<sup>23</sup>. Entonces “ellos están haciendo de sus casas unas prisiones, pero sus prisiones hacen declaraciones sobre su posición social”<sup>24</sup>. (pág. 295)

Por tanto, muros, barreras y cercas hablan acerca del estilo y distinción, sin embargo estas no deben distraernos del problema principal o su mensaje reflejado en la “arquitectura del miedo” (Díaz & Ortiz, 2013). Conjunto con la valorización que se le ha dado al aislamiento y la exclusión, la ciudad y sus espacios públicos están cambiando considerablemente al igual que el encuentro social en la actualidad.

### **Situación de las comunidades vulnerables**

En contraparte del sector social de economía media-alta en las ciudades latinoamericanas, se encuentran aquellos asentamientos informales tanto dentro del núcleo urbano como en las periferias que es donde más se denota, estos se dan como reflejo de la desigualdad socio-económica. A estos sectores vulnerables o encarecidos se los denomina de diferentes formas en relación a su país y los rasgos que lo determinan.

**Tabla 6** Cuadro de las denominaciones de los asentamientos irregulares en Latinoamérica

PAÍS	DENOMINACIÓN
Argentina	Villa miseria
Brasil	Favela
Chile	Campamento, (poblado callampa: viviendas precarias, legales o ilegales)
Colombia	Barrio marginal, barrio bajo, barrio de invasión, tugurio
Costa Rica	Tugurio
Cuba	Llegaypón
Ecuador	Suburbio, guasmo

<sup>23</sup> Aquellos elementos de seguridad tienen una amplia gama de diseños y materiales que hacen de esta necesidad que manifiestan como una cuestión estética.

<sup>24</sup> Cita original traducida del inglés por la autora.

El Salvador	Tugurio, champerio
Guatemala	Arrabales, champas
Honduras	Barrio
México	Colonia, barriada, arrabales, asentamiento paracaidista
Panamá	Barrio bruja/o
Paraguay	Bajo, chacharita
Perú	Pueblo joven, barracón
Puerto Rico	Barriada, arrabal
República Dominicana	Barrio
Uruguay	Cantegril, cante
Venezuela	Rancho, barriada

**Elaborado por:** Autora

**Fuente:** Escolano, S. (2017). Transformaciones recientes de las estructuras metropolitanas: dispersión espacial y policentrismo. Zaragoza: Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio - Universidad de Zaragoza.

Según las Naciones Unidas<sup>25</sup>, son cinco las características que definen a un asentamiento informal poniendo como principal punto el inadecuado acceso al agua potable. Los otros cuatro elementos son el acceso inadecuado a las infraestructuras sanitarias, la mala calidad estructural de la vivienda y que además no proteja al usuario de las condiciones climáticas externas, el hacinamiento y el estado residencial inseguro en donde el usuario pueda estar forzado a desalojar el sitio.

Haciendo énfasis en los datos demostrados dentro del tema de los asentamientos informales en la conferencia de Hábitat III (2016)<sup>26</sup> se dice que las causas que los originan están relacionados unos con otros y recae en el crecimiento poblacional y migraciones desde la zona rural a la urbana, al crecer la población esta requiere de viviendas, las cuales para quienes necesitan un espacio habitacional no es asequible frente a su situación económica y la deficiente gobernanza no formula planes o políticas que signifiquen una buena inversión, la baja oferta de empleos y mala remuneración se traduce en discriminación y segregación. Además de estos hechos producidos por el dinero, además son causas de la aparición de barrios marginales los desastres

<sup>25</sup> Obtenido de <https://unhabitat.org/urban-themes/housing-slum-upgrading/>

<sup>26</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y desarrollo urbano sostenible.

naturales y otros conflictos que dejan a las personas en situaciones que no les queda otra opción que establecer asentamientos informales.<sup>27</sup>

La solución tomada frente a este problema son los programas de regulación que buscan integrar estos fragmentos de población discriminados a la ciudad formal. Perú lo ha estado haciendo hace ya varias décadas atrás, por otra parte países como Argentina optaron por esto en los últimos quince años (Clichevsky, 2000).

Se rescatan dos enfoques básicos en este tipo de intervenciones según Clichevsky (pág. 32), La “urbana” y la “dominial”. La primera refiere a mejoras en infraestructura, vivienda, aspectos ambientales, equipamientos y servicios básicos, es decir dotarles de estas. La segunda, que ha sido la más implementada al representar un menor costo al Estado y en cuanto a seguridad de tenencia que representa, con esta el gobierno generalmente vende o cede terrenos públicos.

Estos terrenos cedidos por los entes políticos en ocasiones, por el valor de los terrenos, se sitúan en las periferias de las urbes y por tanto planifican sus asentamientos en sitios alejados del corazón de la ciudad. La situación de aquella población vulnerable económicamente a la que se le plantea dar soluciones de igual manera se convierte en motivo de discriminación en donde se los margina geográficamente por su situación de pobreza y por tanto el limitado acceso a la tierra.

---

<sup>27</sup> Datos rescatados dentro del documento UN-Habitat (2009,2011,2013). *The State of the World's Cities Report*. Del informe de Hábitat III (2016).

## **TEMA 3 - Procesos de urbanización en el Ecuador**

### **Evolución y desarrollo urbano de sus ciudades principales**

Bermúdez et al. (2016) comentan que las problemáticas urbanas se relacionan directamente con los procesos acelerados de urbanización. Se dice que las transformaciones en los ámbitos políticos y socioeconómicos, los cambios en los modos de vida y uso más común del automóvil, además de los procesos migratorios de las zonas rurales hacia los grandes centros urbanos en Guayaquil y Quito, vienen de la mano del crecimiento de la población y expansión de los territorios lo cuales no siempre son bien controlados por la velocidad en que estas ciudades se urbanizan lo que significa un déficit en equipamientos y servicios. “Esta crisis urbana implica repensar la ciudad y las relaciones entre los diferentes actores” (pág. 120).

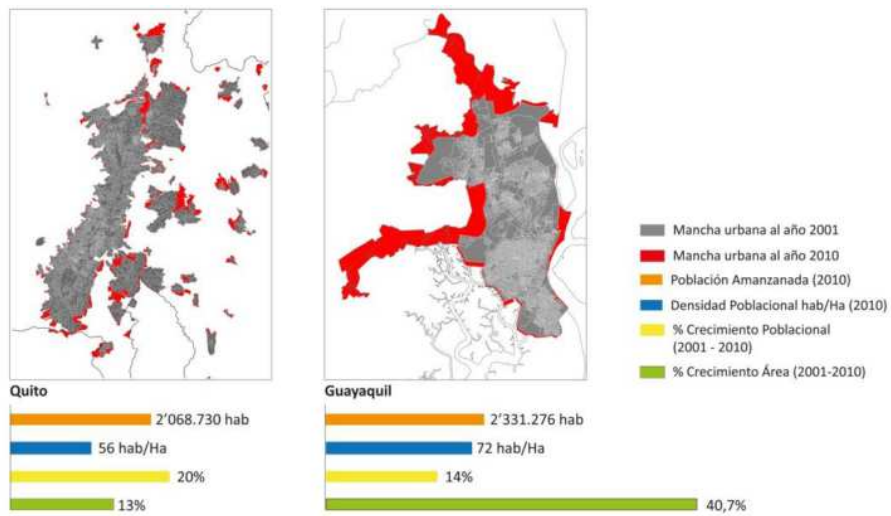
El Informe Nacional del Ecuador (MIDUVI M. d., 2016) muestra por medio de gráficos cómo la mancha urbana de las ciudades más importantes del país ha evolucionado en sólo una década (del 2001 al 2010), en donde se puede notar cómo estas se van expandiendo hacia las periferias los cuales van en desarrollos de baja densidad lo cual resulta insostenible.

Loja, Esmeraldas, Quevedo, La Libertad y Guayaquil son aquellas con los porcentajes de crecimiento más elevados<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Loja con 82%, Esmeraldas con 51%, La Libertad 51% , Quevedo con 45%, y Guayaquil, 40.7% de crecimiento de área entre los años 2001 y 2010.

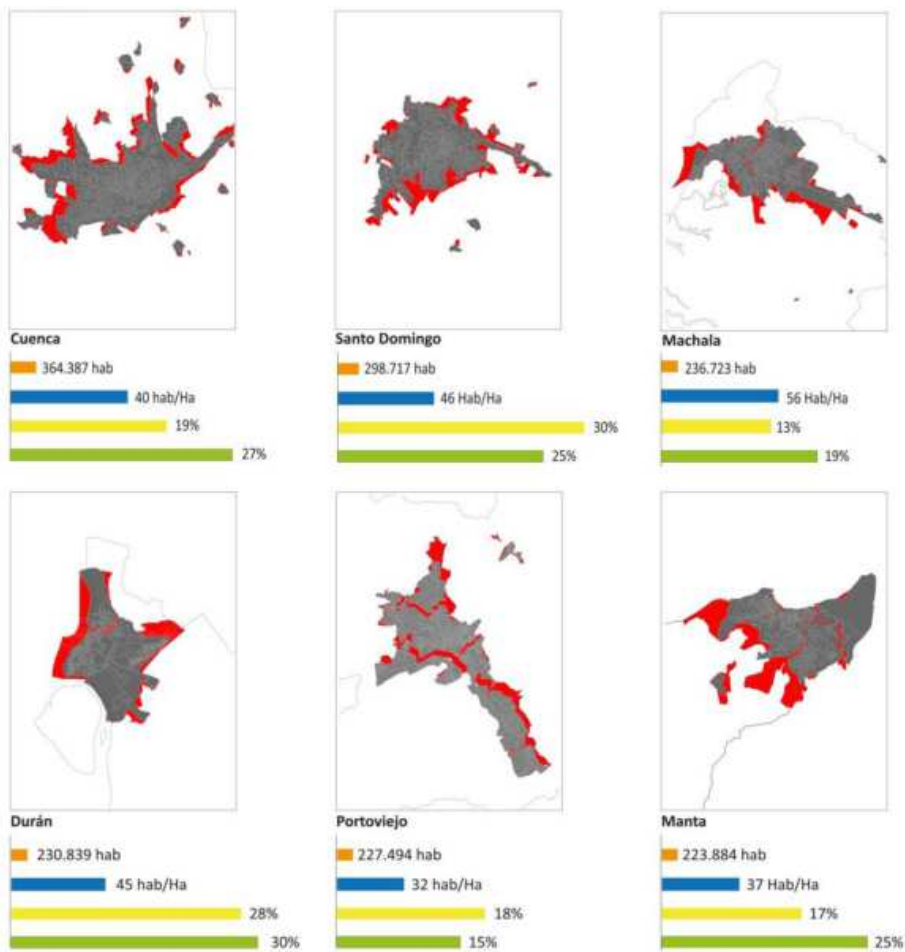
Ilustración 4 Crecimiento de la mancha urbana en ciudades Metrópolis de Ecuador



Elaborado por: MIDUVI (2015)

Fuente: Censo de Población y Vivienda INEC (2001, 2010)

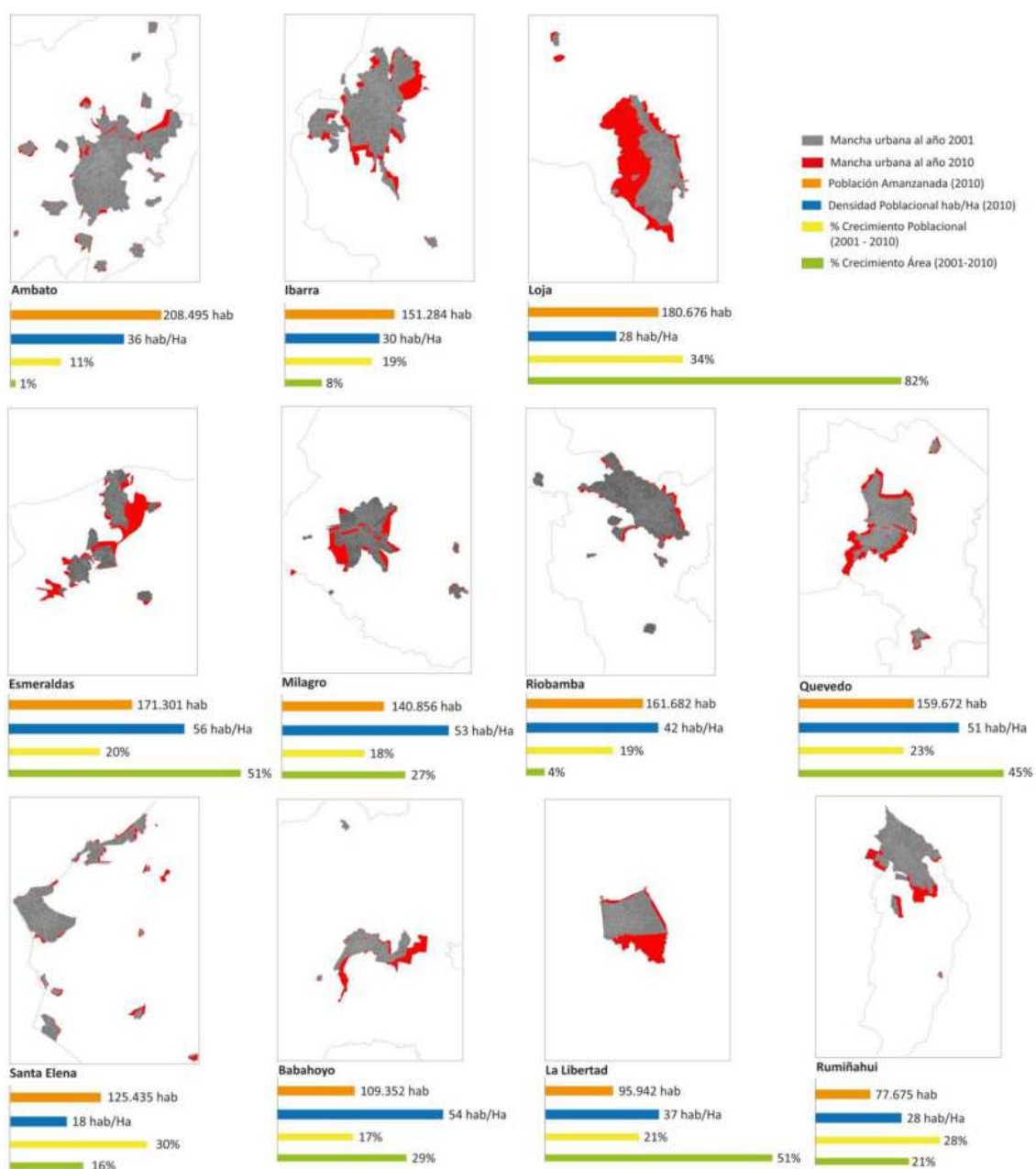
Ilustración 5 Crecimiento de la mancha urbana en ciudades grandes de Ecuador



Elaborado por: MIDUVI (2015)

Fuente: Censo de Población y Vivienda INEC (2001, 2010)

Ilustración 6 Crecimiento de la mancha urbana en ciudades medianas de Ecuador



Elaborado por: MIDUVI (2015)

Fuente: Censo de Población y Vivienda INEC (2001, 2010)

Haciendo énfasis en las dos ciudades consideradas metrópolis del Ecuador, tenemos que Guayaquil desde los años 1960 se ha caracterizado por su acelerada urbanización y la aparición de los llamados cinturones de miseria que bordean el centro de la ciudad lo cual ha sido objeto de estudio por su condición de marginalidad, bajo acceso al suelo, subempleo y servicios

básicos; y por otro lado está Quito, el cual a través de sus años ha mantenido cambios en su centro histórico el cual años después se recuperó de la tugurización mientras que hay una gran brecha de desigualdad entre su zona norte (más acomodada) y los asentamientos a los extremos de la ciudad segregados en lotizaciones irregulares en donde se asientan aquellos de menores recursos. (Bermúdez, y otros, 2016).

### **Migración y economía**

Como vimos anteriormente, la migración que generalmente es producida en relación a los cambios económicos suscitados en Ecuador ha tenido gran vínculo con la expansión de las ciudades. En sólo las últimas décadas han ocurrido grandes cambios que afectan al fenómeno urbano.

A finales de los años 1990 la situación ecuatoriana empeoró por diversos factores, entre ellos el fenómeno de El Niño (1997–1998) y la caída de los precios del petróleo (1998–1999), dando como resultado que el sistema financiero se viera afectado con el cierre de más de la mitad de los bancos del país, la adopción del dólar como moneda nacional, lo que repercutió en la estabilidad económica (Bermúdez, y otros, 2016, pág. 123).

Todas estas circunstancias repercutieron en el alza de costos de vida social lo cual acentuó la desigualdad por la situación de pobreza y desempleo que se obtuvo.



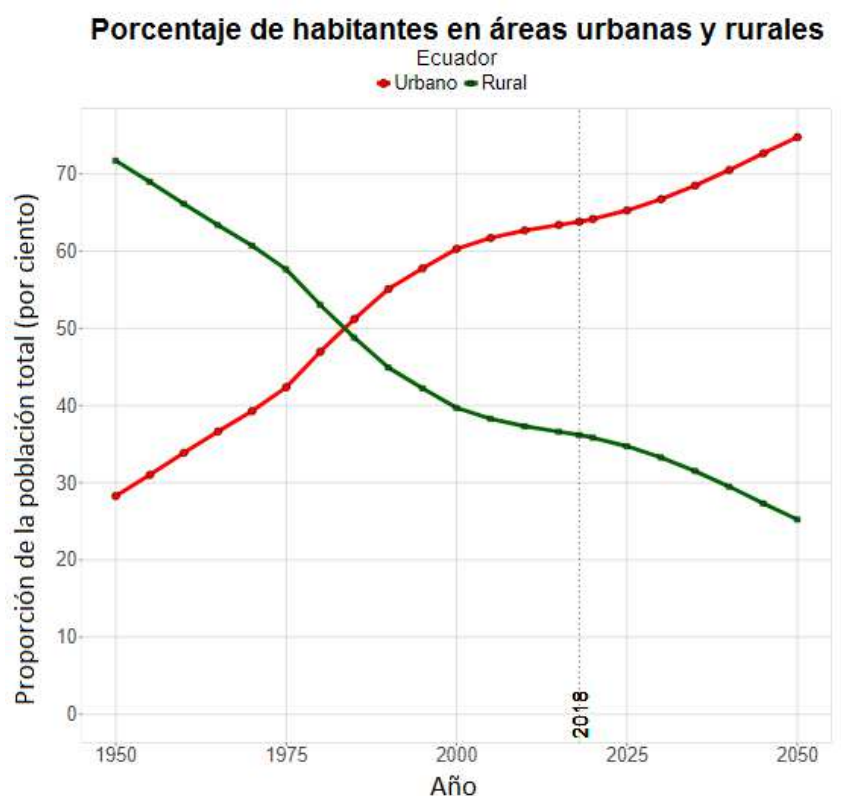
En el caso de Ecuador, el país está ligado estrechamente con el fenómeno migratorio, pues en menos de dos décadas ha visto las dos caras de la moneda. Pasó de ser un país emisor de migrantes a ser receptor. En 1999, al menos 3 millones de personas se fueron del país a consecuencia de una crisis financiera, mientras, entre 2016 y 2018, nuestro país recibió al menos 250 mil venezolanos que salieron de su país debido a una crisis económica y social. (Unidad Digital de Pública FM, 2019)<sup>29</sup>

Hidalgo y Borsdorf (2009, pág. 182) mencionan que “La superficie urbana crece significativamente y lo hace a costa del suelo rural”. Esto, dado porque los habitantes de las áreas rurales añoran la libertad, trabajo, educación, comunicación que les ofrece una vida en la ciudad, por tal motivo crecen las ciudades latinoamericanas. De igual manera, años después Escolano (2017) explica que este crecimiento se sigue alimentando del medio rural dejándolo despoblado, llegando estas personas hacia los centros y en mayor cantidad a las periferias de las ciudades. Estas teorías explican el siguiente gráfico en el cual se puede observar por medio de las cifras dadas por las Naciones Unidas (2018) como el porcentaje de habitantes en las zonas urbanas de Ecuador crece casi proporcionalmente a la disminución de la población rural y su proyección hacia el año 2050, la cual sugiere que en menos de 100 años los porcentajes de las dos cambiarán completamente.

---

<sup>29</sup> Artículo web de Radio Pública FM, Ecuador. Recuperado de <https://www.publicafm.ec/noticias/ecuador/1/ecuador-migrantes-especial>

Ilustración 7 Gráfico de porcentaje de habitantes en áreas urbanas y rurales de Ecuador



© 2018 United Nations, DESA, Population Division. Licensed under Creative Commons license CC BY 3.0 IGO.

**Nota:** Población urbana y rural en Ecuador como porcentaje de la población total, de 1950 a 2050.

**Elaborado por:** United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

**Fuente:** *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*.

### **Segregación: asentamientos informales precarios y privatización del espacio urbano en Ecuador**

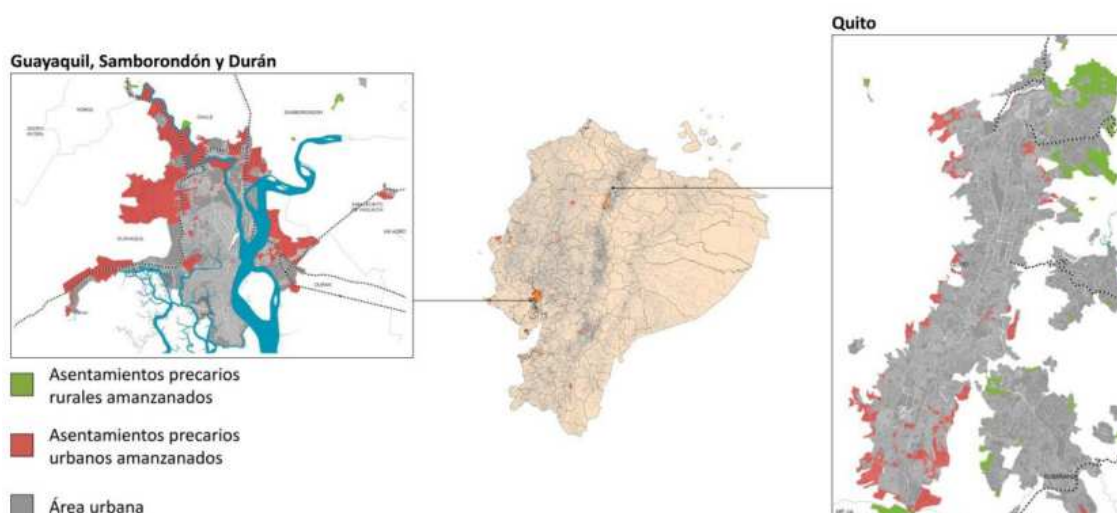
El MIDUVI<sup>30</sup> describe a los asentamientos irregulares “poblaciones asentadas en las periferias de la ciudad en condiciones de precariedad, con acceso restringido a servicios, en áreas ambientalmente vulnerables o en situación de riesgo”. (MIDUVI M. d., 2016, pág. 36).

<sup>30</sup> Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Aun cuando es un derecho el tener un acceso a viviendas dignas y saludables, existe un importante número de habitantes en Ecuador que tiene problemas de habitabilidad por lo cual optan por la autoconstrucción de sus viviendas con materiales en mal estado y sin respetar las normativas de la construcción promovidas por la Subsecretaría de Hábitat y Asentamientos Humanos del MIDUVI.

En la mayoría de los casos las invasiones son causadas y promovidas por las acciones de traficantes de tierra que especulan con las necesidades de grupos poblacionales vulnerables que a través de la apropiación y comercialización ilegal del suelo, se aprovechan y violan los derechos de estos grupos vulnerables de la sociedad, quienes en el afán de acceder a viviendas dignas se ven involucrados en procesos frustrantes que los marginan y excluyen más, tanto social como económicamente. (MIDUVI M. d., 2016, pág. 36)

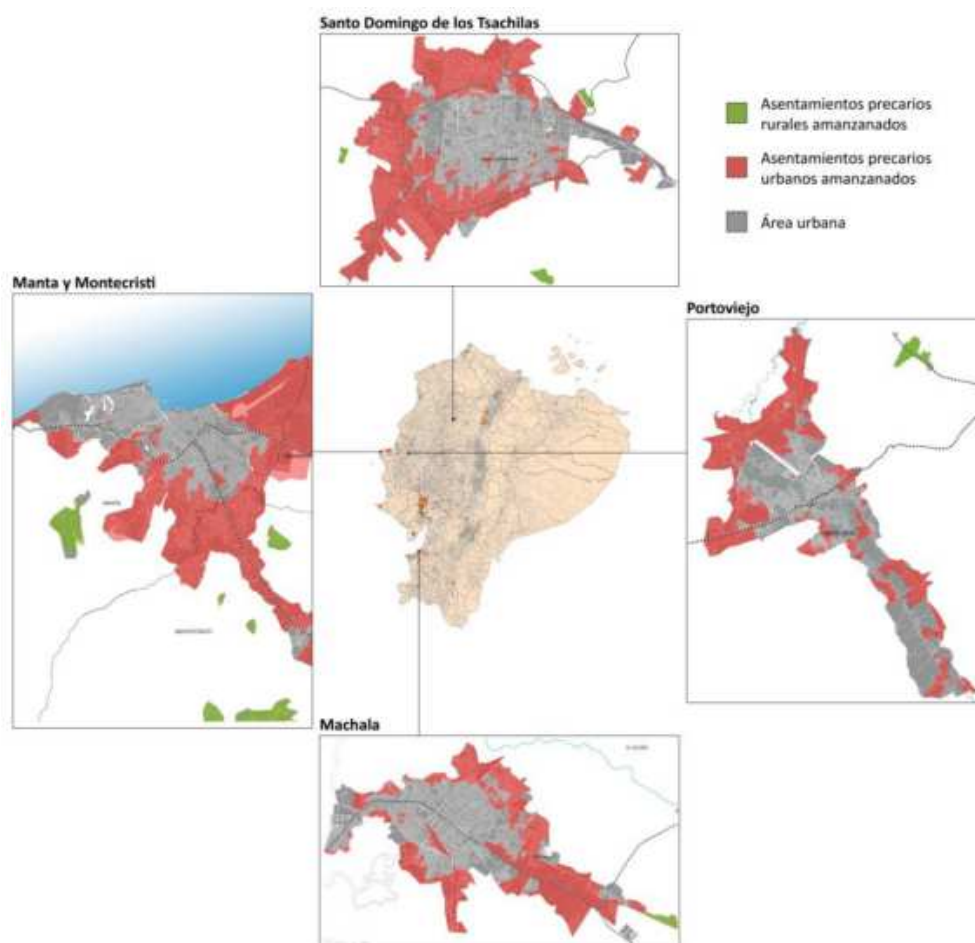
**Ilustración 8** Asentamientos precarios en las metrópolis de Ecuador



**Elaborado por:** MIDUVI (2015)

**Fuente:** Censo de Población y Vivienda INEC 2010

**Ilustración 9** Asentamientos precarios en otras grandes ciudades de Ecuador



**Elaborado por:** MIDUVI (2015)

**Fuente:** Censo de Población y Vivienda INEC 2010

Con esto podemos ver que efectivamente las periferias son punto fácil para el asentamiento de comunidades vulnerables. A pesar de que cada nivel de gobierno elabora los respectivos Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial<sup>31</sup> el cual menciona que se deben tomar las medidas que sean necesarias para evitar este tipo de asentamientos ilegales, se siguen presenciando más de estos casos.

Bermúdez et al. (2016) exponen que Quito actualmente se extiende hacia los valles lo cual genera segregación comparándolo con los “dedos de un guante”

<sup>31</sup> Proceso obligado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades) desde el año 2010 con la aprobación del COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial Atonomías y Descentralización) y el COPFP (Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas).

(pág. 142) de manera que en el medio de la meseta está el centro de la ciudad y los dedos corresponden a los valles.

En estos espacios de las periferias, no sólo en esta ciudad si no en todo el Ecuador aparecen las manifestaciones de la desigualdad socioeconómica de la región en formas de barrios populares y lotizaciones irregulares para quienes no poseen los recursos, y la construcción de ciudadelas o urbanizaciones cerradas para aquellos con un mayor poder adquisitivo. Esto es por un suceso común en países regidos por el sistema capitalista que evidencia el desequilibrio económico en la sociedad.

Pero el vivir dentro de una urbanización privada no es sinónimo de calidad de vida, a pesar de que con esta insignia se vende el producto inmobiliario. Se han registrado casos en que estas se encuentran en zonas en donde no se conciben todos los servicios básicos, están afectados por los malos olores o contaminación, además de mantener un bajo índice de áreas verdes, entre otros aspectos negativos<sup>32</sup>.

En Guayaquil, ciudad en la cual parece presentar de las mayores cantidades de urbanizaciones amuralladas, se dice que las primeras ciudadelas cerradas se asentaron a fines de los años ochenta donde cerca de 141.000 pobladores viven en urbanizaciones privadas<sup>33</sup>. Y así la “migración” hacia estos espacios se acrecienta con la idea de vivir en un lugar más seguro. Sin embargo, el urbanista y docente de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil Félix Chunga dentro de una entrevista marcada para el diario el Universo menciona

---

<sup>32</sup> Datos diferenciados del artículo del periódico “el diario” <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/181691-hay-incumplimientos-en-urbanizaciones-privadas/>

<sup>33</sup> Según la publicación del periódico “La hora” de Ecuador el 18 de Julio del 2017. Obtenido de <https://ultimahoraec.com/las-urbanizaciones-privadas-forman-parte-del-crecimiento-de-guayaquil/>

que: “Es una cuestión de vida en comunidad, es de generar una conciencia de seguridad, que podamos ver por las personas que viven a nuestro alrededor”<sup>34</sup>.

## **TEMA 4 - Calidad de vida y desarrollo de un modelo de ciudad sustentable**

### **Los modelos de ciudad ideales**

Al pasar de los años, urbanistas, sociólogos, arquitectos y otros han discutido acerca de la proyección de diferentes formas de ciudad las cuales formulan ser ideales llegando a formular completas utopías.

Por mencionar dos de las más significativas, en la obra de Choay (2009, pág. 63) ella indica que desde el inicio del urbanismo se han postulado dos corrientes: una “progresista que apunta al progreso y productividad”, y la otra “culturista que se concentra en objetivos humanistas”.

Le Corbusier, con su obra de la Ciudad Radiante que apunta a la corriente progresista, propone un espacio ordenado de manera funcional y geométrica llegando a manifestar un pensamiento cosificador del hábitat conociendo a la ciudad como “máquina de vivir”. Howard por la parte culturista da a conocer su proyecto de ciudad jardín que al contrario del primero es compacto y pretende ir hacia la multifuncionalidad.

Para aspectos un poco más actuales, la planificación de la ciudad apunta hacia motivos puntuales o ejes de proyección. Así tenemos los principios del New Urbanism o Nuevo Urbanismo que “promueve la creación y el mantenimiento de un ambiente diverso, escalable y compacto, con un contexto apropiado para

---

<sup>34</sup> Fragmento rescatado del diario El Universo de Ecuador publicado el 2 de octubre del 2018  
<https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/10/02/nota/6981359/migracion-urbanizaciones-crece-deseo-vivir-seguro>

desarrollar arquitectura y comunidades enteramente estructuradas de forma integral” (Reyna, 2015, pág. 29). Estos 10 lineamientos propuestos corresponden al hecho de obtener ciudades caminables o amigables para el tránsito peatonal; conectividad dando jerarquización a las diferentes vías; mezcla de usos y diversidad que confieran la mixticidad de usos en todas sus escalas y promueva la diversidad a nivel social; mezcla en las tipologías de vivienda en tamaños, precios, etc.; calidad de diseño urbano con énfasis en el confort y la estética; estructura tradicional, que diferencie el centro de la periferia; incremento de las densidades, que facilite la accesibilidad entre edificios, recursos y servicios; transporte sustentable que fomente el uso de la bicicleta o el caminar; la sostenibilidad medioambiental; y el desarrollo de todo lo anterior para generar calidad de vida.

En nuestra realidad, con los efectos del cambio climático, disminución de recursos naturales, entre otros, la sostenibilidad es hacia donde el urbanismo apunta o debería apuntar para regular es espacio ya construido y moldear nuevas formas de ciudad.

### **Desarrollo compacto versus baja densidad**

“Se reconocen básicamente dos formas de crecimiento espacial de las ciudades: por verticalización y también pueden extenderse en superficie incorporando al uso urbano tierras de la periferia”. (Urriza & Garriz, 2014, pág. 100)

Existen muchos estudios y debates acerca de la mejor opción o modelo de crecimiento al momento de idear el desarrollo de una ciudad. Moliní y Salgado (2012) realizaron una comparativa en la cual se contrastan las opiniones de

varios autores obteniendo una mayoría de argumentos a favor de la ciudad compacta<sup>35</sup>. Elementos como la eficiencia en el uso del suelo por menor número de viviendas en por superficie, acortamiento de distancias entre puntos de interés, el ahorro en gastos energéticos de luz y gasolina en transporte al disminuir el uso del transporte público y privado, menor consumo de agua, menor contaminación, disminución del tráfico y mayor vegetación son aquellos puntos rescatados dentro de las investigaciones.

Por su parte, Chin (2002) plantea los efectos negativos y su grado de afectación de la dispersión urbana, los cuales son:

**Tabla 7** Efectos negativos de la dispersión urbana y su grado de afectación a la sociedad

ÁMBITO	EFECTO	CONDICIÓN		
		TOTALMENTE DE ACUERDO	MEDIANAMENTE DE ACUERDO	SIN RESULTADO CLARO
Costos operativos públicos y privados	Mayor costo en infraestructura	X		
	Mayor costo operativo público		X	
	Desarrollo residencial privado y no residencial más costosos		X	
Costo de transporte y viajes	Mayores tiempos de viaje	X		
	Mayor uso del automóvil privado			X
	Tránsito menos eficiente	X		
	Mayor costo social en viajes		X	
Preservación del hábitat natural	Pérdida de tierras para agricultura	X		
	Productividad agrícola reducida		X	
	Espacios abiertos regionales reducidos	X		
Calidad de vida	Estéticamente desagradable		X	

<sup>35</sup> Resultado de la exhaustiva búsqueda de bibliografía científica, resultando en 39 autores a favor, 7 con argumentos a favor y en contra equilibrados, 6 en contra, y 2 escépticas con respecto a los beneficios que pueda ofrecer una ciudad compacta. Con un total de 54 obras estudiadas.



	Poco sentido de comunidad		X	
	Mayor estrés		X	
	Mayor consumo de energía		X	
	Mayor contaminación del aire		X	
	Disminución de la preservación histórica		X	
Temas sociales	Fomenta la exclusión suburbana		X	
	Fomenta la segregación residencial		X	
	Empeora el deterioro del interior de las ciudades		X	

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Chin, N. (2002, págs. 14-15). Unearthing the Roots of Urban Sprawl: A Critical Analysis of Form, Function and Methodology<sup>36</sup>.

Los resultados obtenidos van a la par de los autores anteriormente citados, sin embargo Chin (2002) explica que la población en gran parte prefiere aquellos tipos de desarrollo con bajas densidades.

Los autores Audirac, Shermeyen y Smith (1990) argumentan de igual manera que a pesar de las publicaciones en que ponen a la ciudad dispersa como principal antagonista criticando la suburbia por sus bajas densidades y su falta de usos mixtos<sup>37</sup>, según ellos aquellas personas ignoran el hecho de que la literatura sociológica muestra una preferencia por estas formas de ciudad.

Frente a esta disyuntiva, determinando que una ciudad compacta corresponde en general a la mejor opción en cuanto a sustentabilidad.

<sup>36</sup> Sobre los cuadros de costos y beneficios de la expansión urbana, esta tabla fue editada y traducida por la autora.

<sup>37</sup> Refiriéndose a Jane Jacobs con su obra “Muerte y vida de las grandes ciudades” (2009)

“Una densidad urbana adecuada y una utilización mixta de las tierras son de importancia capital y sirven como importantes directrices para el desarrollo urbano.” (UN-Habitat, 1996, pág. 5). Por tanto, al tomar medidas que dirijan este modelo de desarrollo se hace prioritario el tomar acciones para que sea confortable vivir en proyectos de mayor densidad, dotándola de infraestructura, equipamientos adecuados para sostener a toda su población y sobretodo espacios públicos y vegetación que permitan ejercer la “vida de la ciudad”.

### **Importancia del sector rural**

Al ser el crecimiento de las ciudades un factor que impacta directamente en el suelo rural, hay que detenerse a conocer qué significaría la disminución de este territorio.

La producción agropecuaria históricamente ha sido de gran importancia para la sociedad por lo que esta significa económicamente, esta “ha contribuido de manera sustancial en la formación del Producto Interno Bruto; también ha sido el mayor proveedor de valor en nuestras exportaciones” (Alfaro, 1999, pág. 397)

El Estado muchas veces no da prioridad al sector de la pequeña y mediana agricultura siendo que esta es la base de la sostenibilidad de producción primaria, por tanto al no generar recursos que permitan salir adelante a estas familias se produce también el éxodo de la zona rural hacia la ciudad en busca de mejores opciones.

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura declara que:

El crecimiento económico en las zonas rurales ha ayudado a millones de personas a escapar de la pobreza, y resultará esencial para acabar con el hambre en 2030 si se respalda con políticas de protección social, desarrollo de las infraestructuras y promoción de las economías locales. (FAO, 2017, pág. 2)<sup>38</sup>

Por ello el fomentar la interrelación entre el territorio rural y el urbano de manera funcional es necesario para establecer fuentes de trabajo productivas en explotación agrícola que contribuya a erradicar la situación de pobreza de sectores vulnerables emigrando nuevamente a las zonas rurales para que se gestione y garantice la seguridad en la provisión de alimentos.

El desarrollo normal de las grandes ciudades de acuerdo con nuestro ideal moderno consiste pues, en combinar las ventajas del campo y la ciudad —el aire, el paisaje y la deliciosa soledad del primero, unidos a las facilidades de transporte y los servicios subterráneos de gas, luz y agua que ofrece la otra. (Reclus, 2010, pág. 128).

Esta zona que en un comienzo fue la más poblada ahora se ha deshabitado progresivamente. El desarrollo de las ciudades no debe suponer un daño al medio rural sino más bien incentivar su productividad frente a la creciente demanda de alimentos y materia prima.

---

<sup>38</sup> Las siglas FAO se refieren a Food and Agriculture Organization.

## 11.3.- MARCO CONCEPTUAL

### PERIURBANIZACIÓN

Esta palabra está comprendida por dos partes que son “perímetro” y “urbanización”, dando un significado directo de fenómeno de la ocupación urbana de las periferias de una ciudad. La periurbanización es el proceso de ocupación diversificada del suelo periurbano que no necesariamente se traduce en una típica urbanización del centro de la ciudad (Cardoso & Ortiz, 2009)<sup>39</sup>.

Así también dentro del Diccionario Urbano, Zoido, Vega, Morales, Mas & Lois (2000, pág. 266)<sup>40</sup> dicen que es un “proceso de crecimiento demográfico, edificatorio y de la actividad económica que se produce alrededor de las ciudades convencionales”.

### LÍMITE URBANO

Según la RAE<sup>41</sup>, un límite es una línea que puede ser tanto real como imaginaria que divide dos territorios.

Si hablamos de límite urbano, esta sería una frontera que distingue el área rural de la urbana de la ciudad las cuales son zonas con diferentes condiciones de uso y ocupación de suelo. El establecer estos límites procura restringir la expansión descontrolada de las urbes sin una previa planificación<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Cardoso, A. y Ortiz, J. (2009). *Periurbanización, segregación social y fragmentación territorial*. Artículo rescatado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/255.pdf>

<sup>40</sup> Zoido et la. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. 1ª edición.

<sup>41</sup> Diccionario de la Real Academia Española. Rescatado de <https://dle.rae.es/?id=NKZgeLY>

<sup>42</sup> <https://scsarquitecto.cl/limite-urbano-que-es/>

## **CIUDAD DISPERSA**

La dispersión, dentro del ámbito territorial, es definida por Chavoya, García y Rendón (2009, pág. 38)<sup>43</sup> como el “esparcimiento en el espacio de una forma urbana originalmente unida”.

Por lo tanto, la dispersión urbana, la cual también se denomina como fragmentación, es un suceso de propagación discontinua de la urbe y sus barrios hacia las zonas periféricas del área urbana, además está caracterizada por una baja densidad de uso del suelo. Este proceso tiene por lo general repercusiones negativas ambientales, económicas, viales y de salud.

## **DENSIDAD POBLACIONAL**

La densidad poblacional es el número o cantidad promedio de habitantes dentro de un área determinada, esta se obtiene al dividir la población por una unidad de superficie establecida.

## **CRECIMIENTO URBANO**

El crecimiento urbano es la expansión física de una ciudad. Este puede darse al anexar superficies nuevas cercanas al núcleo urbano, por medio de conurbaciones al fusionarse las ciudades vecinas o centros rurales de las periferias<sup>44</sup>. Este crecimiento puede ser compacto, es decir llevado de manera continua con el tejido urbano, o disperso con vacíos edificatorios.

---

<sup>43</sup> Chavoya, J., García, J. y Rendón, H. (2009). En su artículo “Una reflexión sobre el modelo urbano: ciudad dispersa-ciudad compacta”. Recuperado de: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11342/01\\_PROCEEDINGS\\_M1\\_03\\_0006.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11342/01_PROCEEDINGS_M1_03_0006.pdf)

<sup>44</sup> Tipos de crecimiento urbano expuestos dentro del *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio* (2000).

## **SEGREGACIÓN URBANA**

La segregación es sinónimo de desunión, por tanto es una separación que se da entre la población dentro de una ciudad por motivos generalmente socioeconómicos, raciales y/o étnicos. La exclusividad de los espacios, la formación de barrios marginales y sobretodo la actual proliferación de urbanizaciones cerradas son elementos indicadores de esta desarticulación.

## **PLANEAMIENTO URBANO**

La planificación urbana es un conjunto de normas regulatorias de carácter proyectivo para el uso del suelo de una zona o espacio. Con esta se prevé la evolución de un territorio a corto, medio y largo plazo para controlar su crecimiento.

## **URBANIZACIÓN CERRADA**

Las urbanizaciones cerradas son conjuntos de edificaciones netamente residenciales principalmente unifamiliares delimitadas por un cercado en su perímetro que generalmente tiene un solo punto de acceso el cual está controlado para la entrada restringida. Dentro de este suelen disponer de equipamientos recreativos exclusivos.

## **ACCESIBILIDAD**

Zoido et al (2000)<sup>45</sup> explicaron que la accesibilidad es una cualidad que da la posibilidad de enlazar lugares con otros espacios para la circulación de bienes y personas.

---

<sup>45</sup> Extraído del *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenamiento del territorio*.

## **PROGRAMA HABITACIONAL**

Un programa habitacional es un proyecto promovido por el estado que busca mejorar la habitabilidad y facilitar el acceso a la vivienda de aquellas familias vulnerables.

## **ASENTAMIENTOS INFORMALES**

Un asentamiento es un espacio utilizado por el ser humano temporal o permanentemente para uso residencial. Según definiciones dadas dentro de los contenidos de Hábitat III (UN-Habitat, 2016)<sup>46</sup>, un asentamiento informal es entonces un área residencial en la que aquellos habitantes no poseen el derecho de tenencia sobre la vivienda o terreno habitado, carecen de servicios e infraestructura, y podrían estar ubicadas en áreas peligrosas, además son caracterizados por la pobreza y mal estado de habitabilidad.

## **SUSTENTABILIDAD URBANA**

López (2004)<sup>47</sup> concibe la sustentabilidad urbana como un asentamiento que posee la manera de proporcionar a si mismo de manera eficaz, energía y recursos para mantener un bienestar social, calidad del espacio urbano, productividad y preservación del medio ambiente para el presente y futuro de quienes la ciudad habitan.

---

<sup>46</sup> Tema 22 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible – Hábitat III sobre Asentamientos Informales. Recuperado de [http://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-22\\_ASENTAMIENTOS-INFORMALES-SP.pdf](http://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-22_ASENTAMIENTOS-INFORMALES-SP.pdf)

<sup>47</sup> López, O. (2004). *La sustentabilidad urbana*. Artículo web obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/748/74800801.pdf>

## VACÍO URBANO

El autor español Francisco Barruete (2017)<sup>48</sup>, en su tesis doctoral resume la definición de vacíos urbano como espacios periféricos de las ciudades apartados del ámbito de lo urbano los cuales están desligados de la ciudad pero que podrían significar un buen potencial como espacio transformador, comparando así a estos con la música denominándolos como “silencios de la ciudad”.

### 11.4.- MARCO JURÍDICO

Como instrumento de respaldo, se enfatizan las siguientes normativas y leyes ecuatorianas en el desarrollo del presente estudio:

#### **En relación con la Constitución de la República del Ecuador<sup>49</sup>**

##### **Sección sexta - Hábitat y vivienda**

**Art. 30.-** Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica.

**Art. 31.-** Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

---

<sup>48</sup> Barruete, F. (2017). *Los vacíos urbanos: una nueva definición*. Artículo de la revista URBANO N35 donde se expone un resumen de su tesis doctoral de la Universidad Politécnica de Madrid. Obtenido de [revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/download/2321/2285/](https://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/download/2321/2285/)

<sup>49</sup> Constitución del Ecuador. (2008). Obtenido de [https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp\\_ecu-int-text-const.pdf](https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf)



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

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

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.

### **Sección cuarta - Hábitat y vivienda**

El Estado ejercerá la rectoría para la planificación, regulación, control, financiamiento y elaboración de políticas de hábitat y vivienda.

**Art. 376.-** Para hacer efectivo el derecho a la vivienda, al hábitat y a la conservación del ambiente, las municipalidades podrán expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley. Se prohíbe la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado.

## En relación con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo<sup>50</sup>

### Título I - Principios y reglas generales

#### Capítulo I

**Art. 1.- Objeto.-** Esta Ley tiene por objeto fijar los principios y reglas generales que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo urbano y rural, y su relación con otras que incidan significativamente sobre el territorio que lo ocupen, para que se articulen eficazmente, promuevan el desarrollo equitativo y equilibrado del territorio y propicien el ejercicio del derecho a la ciudad, al hábitat seguro y saludable, y a la vivienda adecuada y digna, en cumplimiento de la función social y ambiental de la propiedad e impulsando un desarrollo urbano inclusivo e integrador para el Buen Vivir de las personas, en concordancia con las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

**Art. 5.- Principios rectores.-** Son principios para el ordenamiento territorial, uso y la gestión del suelo los siguientes:

**1. La sustentabilidad.** La gestión de las competencias de ordenamiento territorial, gestión y uso del suelo promoverá el desarrollo sustentable, el manejo eficiente y racional de los recursos, y la calidad de vida de las futuras generaciones.

**2. La equidad territorial y justicia social.** Todas las decisiones que se adopten en relación con el territorio propenderán a garantizar a la población que se asiente en él, igualdad de oportunidades para aprovechar las opciones

---

<sup>50</sup> Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. (2016). Obtenido de <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>

de desarrollo sostenible y el acceso a servicios básicos que garanticen el Buen Vivir.

**Art. 11.-** Alcance del componente de ordenamiento territorial.- Además de lo previsto en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y otras disposiciones legales, la planificación del ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados observarán, en el marco de sus competencias, los siguientes criterios:

**3.** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, de acuerdo con lo determinado en esta Ley, clasificarán todo el suelo cantonal o distrital, en urbano y rural y definirán el uso y la gestión del suelo. Además, identificarán los riesgos naturales y antrópicos de ámbito cantonal o distrital, fomentarán la calidad ambiental, la seguridad, la cohesión social y la accesibilidad del medio urbano y rural, y establecerán las debidas garantías para la movilidad y el acceso a los servicios básicos y a los espacios públicos de toda la población.

**En relación con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD<sup>51</sup>**

**Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.-** Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de

---

<sup>51</sup> Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD. (2018). Obtenido de <http://www.asesorlegalecuador.com/wp-content/uploads/2018/09/LI-CODIGO-ORGANICO-DE-ORGANIZACION-TERRITORIAL-COOTAD.pdf>

ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;

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

g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública, a través de convenio, los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán construir y mantener infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, en su jurisdicción territorial.

### **En relación con el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas – COPFP<sup>52</sup>**

#### **LIBRO I: de la planificación participativa para el desarrollo**

#### **Título I de la Planificación del Desarrollo y la Política Pública**

#### **Capítulo Primero - de la Planificación del Desarrollo**

**Art. 12.- Planificación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.-** La planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los

---

<sup>52</sup> Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas – COPFP. (2018). Obtenido de <https://www.epn.edu.ec>

gobiernos autónomos descentralizados en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

### **Sección tercera - de los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados**

**Art. 44.- Disposiciones generales sobre los planes de ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados.-** Sin perjuicio de lo previsto en la Ley y las disposiciones del Consejo Nacional de Competencias, los planes de ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados observarán los siguientes criterios:

Los planes de ordenamiento territorial cantonal y/o distrital definirán y regularán el uso y ocupación del suelo que contiene la localización de todas las actividades que se asiente en el territorio y las disposiciones normativas que se definan para el efecto.

Corresponde exclusivamente a los gobiernos municipales y metropolitanos la regulación, control y sanción respecto del uso y ocupación del suelo en el territorio del cantón. Las decisiones de ordenamiento territorial de este nivel, racionalizarán las intervenciones en el territorio de todos los gobiernos autónomos descentralizados.

**Art. 50.- Seguimiento y Evaluación de los Planes de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial.-** Los gobiernos autónomos descentralizados deberán realizar un monitoreo periódico de las metas propuestas en sus planes

y evaluarán su cumplimiento para establecer los correctivos o modificaciones que se requieran.

#### **Sección cuarta - de los instrumentos complementarios del sistema**

##### **PARÁGRAFO 1º DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Y SUS INSTRUMENTOS**

**Art. 60.- Priorización de programas y proyectos de inversión.-** Serán prioritarios los programas y proyectos de inversión que la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo incluya en el plan anual de inversiones del presupuesto general del Estado, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, a la Programación Presupuestaria Cuatrienal y de conformidad con los requisitos y procedimientos que se establezcan en el reglamento de este código.

#### **Conforme a la Ley Orgánica de Participación Ciudadana<sup>53</sup>**

##### **Sección Tercera - De los consejos locales de planificación**

**Art. 66.- Los consejos locales de planificación.-** Son espacios encargados de la formulación de los planes de desarrollo, así como de las políticas locales y sectoriales que se elaborarán a partir de las prioridades, objetivos estratégicos del territorio, ejes y líneas de acción, definidos en las instancias de participación; estarán articulados al Sistema Nacional de Planificación. Estos consejos estarán integrados por, al menos un treinta por ciento (30%) de representantes de la ciudadanía. Serán designados por las instancias locales de participación del nivel de gobierno correspondiente. Su conformación y funciones se definirán en la ley que regula la planificación nacional.

---

<sup>53</sup> Ley Orgánica de Participación Ciudadana. (2011). Obtenido de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org6.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org6.pdf)

## **Directrices Estratégicas del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2021<sup>54</sup>**

### **Objetivo 1: Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas**

#### **Políticas**

**1.1** Promover la inclusión económica y social; combatir la pobreza en todas sus dimensiones, a fin de garantizar la equidad económica, social, cultural y territorial.

**1.2** Generar capacidades y promover oportunidades en condiciones de equidad, para todas las personas a lo largo del ciclo de vida.

**1.8** Garantizar el acceso a una vivienda adecuada y digna, con pertinencia cultural y a un entorno seguro, que incluya la provisión y calidad de los bienes y servicios públicos vinculados al hábitat: suelo, energía, movilidad, transporte, agua y saneamiento, calidad ambiental, espacio público seguro y recreación.

**1.9** Garantizar el uso equitativo y la gestión sostenible del suelo, fomentando la corresponsabilidad de la sociedad y el Estado, en todos sus niveles, en la construcción del hábitat.

**1.17** Garantizar el acceso, uso y aprovechamiento justo, equitativo y sostenible del agua; la protección de sus fuentes; la universalidad, disponibilidad y calidad para el consumo humano, saneamiento para todos y el desarrollo de sistemas integrales.

---

<sup>54</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 – Toda una Vida. (2017). Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec>

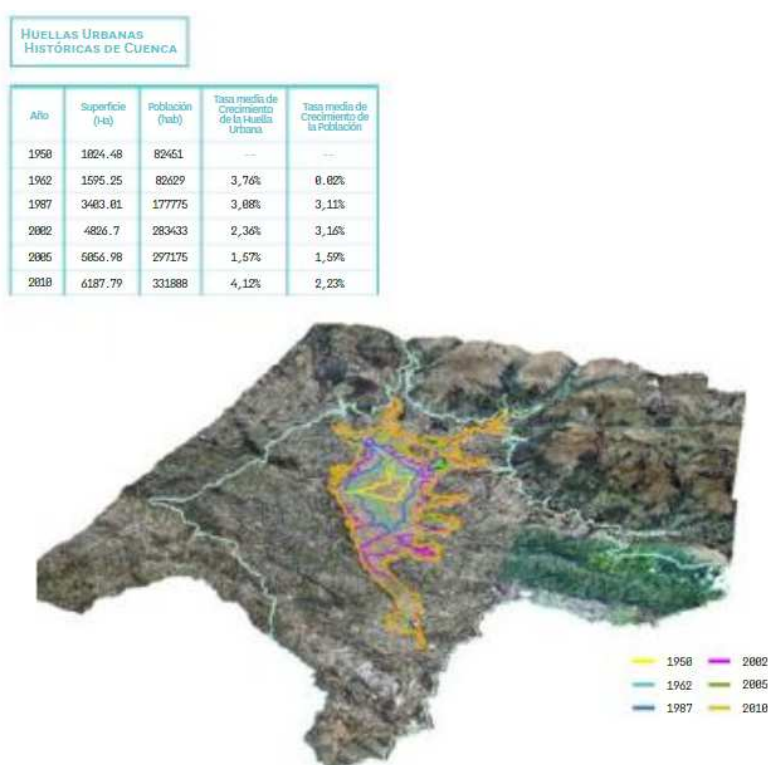
## 11.5.- MARCO DE REPERTORIO

### PLAN DE ACCIÓN DE CUENCA, ECUADOR. PROGRAMA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES (CES)

#### Descripción del área de acción

Cuenca es la ciudad capital de la Provincia de Azuay y la cabecera del cantón Cuenca. Es conocida por ser la tercera ciudad más grande del Ecuador por su población que es de 459057 habitantes en la huella urbana la cual se encuentra dentro de un valle interandino al sur de la sierra del Ecuador característica que le provee de un relieve irregular con la presencia de ríos y quebradas.

Ilustración 10 Huella urbana histórica de Cuenca



**Elaborado por:** Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2015)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)



## **Líneas estratégicas**

Según el diagnóstico realizado para llegar a determinar las intervenciones por medio de este plan, Cuenca tiene logros considerables en indicadores como su infraestructura, pero se dice que no en cuanto a llevar un urbanismo inteligente, por lo que ha desarrollado un crecimiento disperso y desordenado, lo que los llevó a idear políticas para llegar a compactar la ciudad. Con ello se llegaron a 4 líneas estratégicas de acción que son:

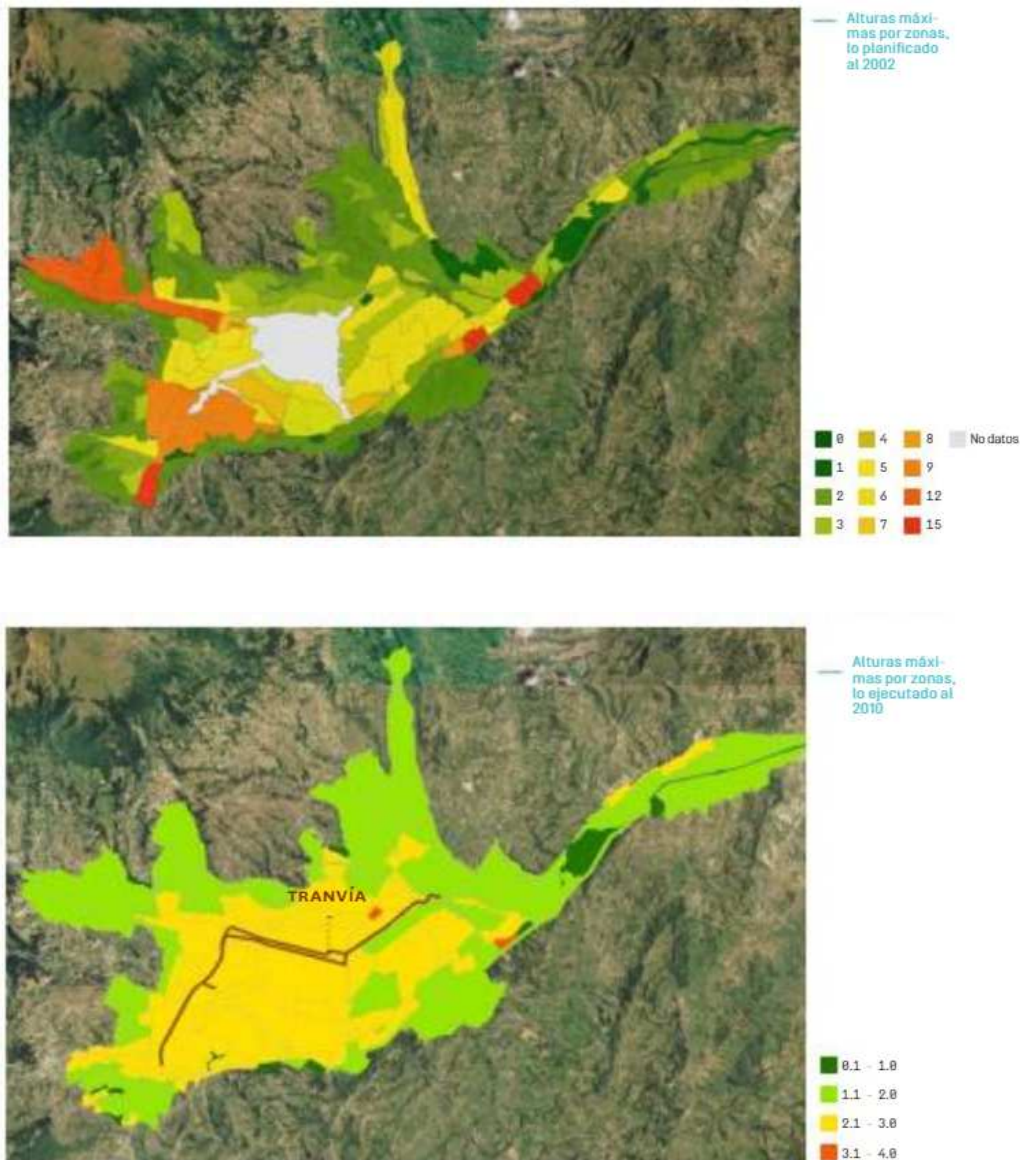
- A. Crecimiento urbano inteligente, centrado en la densificación y preservación del suelo agrícola.
- B. Movilidad urbana sostenible, con acciones en la construcción del tranvía y la calidad del transporte no motorizado.
- C. Renovación urbana del centro histórico, para mejorar la contaminación, congestión, ruido, degradación de patrimonio, entre otros.
- D. Reducción de la vulnerabilidad, con acciones transversales complementarias a las anteriores.

De las cuales nos centraremos para este estudio de repertorio en la 1era línea estratégica con la Meta #1.

### **Línea estratégica 1: Crecimiento urbano inteligente**

Al estudiar la huella urbana de Cuenca, su crecimiento no planificado además del incumplimiento de lo estipulado en sus planes dio como resultado una ciudad de baja densidad (53hab/Ha), una ciudad dispersa, que no respeta muchas veces los límites naturales determinados dentro de su Plan Urbano.

Ilustración 11 Cuenca: Lo planificado frente a lo ejecutado



**Elaborado por:** Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2015)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)

La altura media en los gráficos anteriores muestra como no sobrepasa las tres alturas en la mayor parte del territorio.

### Principales desafíos

Cuenca presenta algunos limitantes o puntos a tener en consideración al momento de planificar su crecimiento urbano como lo son sus áreas naturales

protegidas, las limitaciones topográficas como pendientes, quebradas y el mantener un margen de protección frente a sus ríos, además de zonas de riesgo por inundación, derrumbes o deslizamientos, además de la búsqueda de preservación del patrimonio cultural. Todos estos puntos representan un 52% del ámbito de estudio que generan algún tipo de limitante.

Esta tipología dominante de la vivienda unifamiliar, frente al crecimiento poblacional proyectado para dentro de unos 30 años (2050) que dice se aumentará hasta un 94.40% en relación a la población actual será un problema en cuanto a la escasez de suelo urbanizable, el mayor uso del vehículo privado y la accesibilidad a la ciudad. De manera adicional, dentro del área urbana se encuentran gran cantidad de suelo urbanizado que cuenta con infraestructura pero que no está utilizado. Si se sigue esta tendencia implicaría la pérdida de competitividad de la ciudad y aumentarían los costos de la provisión de servicios básicos lo cual repercutirá en la posibilidad de mantener una buena cobertura y calidad de servicios.

**Ilustración 12** Porcentajes de suelo vacante en Cuenca



**Elaborado por:** Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2015)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)

## METAS Y ACCIONES ESTRATÉGICAS

Para esta línea de estrategia se tiene como objetivo el modificar el modelo que se estaba siguiendo de crecimiento disperso en bajas densidades por uno más sostenible, por lo cual es necesario un modelo que desarrolle una estructura urbana compacta y policéntrica.

En este aspecto, además se contempla un Plan de Acción que apuesta por la construcción del tranvía para que sea catalizador de una nueva estructura urbana, además se plantea la creación de redes de áreas verdes y formas para poder gestionar y controlar el uso del suelo.

Tabla 8 Cuadro de metas y acciones estratégicas - Cuenca

METAS	ACCIONES	PLAZO	USD\$ ESTIMADO PRE-INVERSIÓN	USD\$ ESTIMADO INVERSIÓN
Meta 1. Densificar de manera cualificada la huella urbana (4 zonas)	Acción 1.1. Intervención en la Zona de oportunidad 1: Nueva centralidad: Cuenca-Ricaurte	Corto y Mediano	\$3'994.000	\$123'520.000
	Acción 1.2. Intervención en la Zona de oportunidad 2: Nueva centralidad Oeste	Corto	\$580.000	\$9'000.000
	Acción 1.3. Intervención en la Zona de oportunidad 3: Avenida España	Mediano y Largo	\$450.000	\$5'000.000
	Acción 1.4. Intervención en la Zona de oportunidad 4: terreno el actual aeropuerto	Largo	\$1'320.000	ND
Meta 2. Desarrollar intervenciones urbanas complementarias al tranvía	Acción 2.1. Desarrollar ejes cívicos	Corto	\$580.000	\$3'000.000
	Acción 2.2. Crear la Red Verde de la ciudad	Corto	\$900.000	\$14'000.000
Meta 3. Mejorar el control y la gestión del suelo	Acción 3.1. Mejorar los sistemas de control (mapas, procedimientos, y catastro)	Corto y Mediano	\$1'400.000	ND
TOTAL			\$8'224.000	\$154'820.000

**Elaborado por:** Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2015)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)

### Meta 1: Densificar de manera cualificada la huella urbana

Esta meta busca conseguir los siguientes logros:

- Consolidar un crecimiento de la ciudad compacto en las zonas de influencia del tranvía y a sus extremos. Además de incentivar su uso para así reducir los subsidios que se emplean en la operación de su sistema.
- Planificar de manera adecuada la demanda futura de las viviendas y actividades económicas para Cuenca con nuevos modelos urbanos de crecimiento ordenado.
- Crear nuevos polos o subcentros de desarrollo.
- Rentabilizar la inversión que se realiza para la mejora del sector.

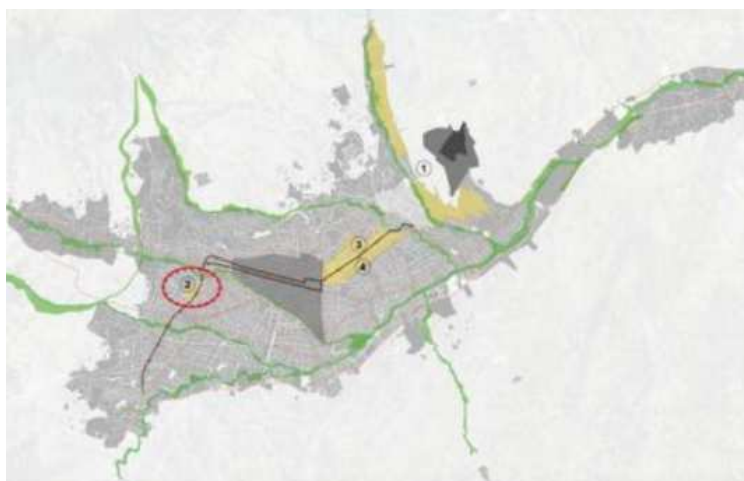
**Tabla 9** Acciones para la densificación de la huella urbana de Cuenca

ACCIÓN	SECTOR	PROCESOS
<b>1.1 Intervención urbana: Nueva centralidad Cuenca-Ricaurte</b>	Parcelas militares (suelo público)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polo de empleo</li> <li>• Zona residencial de alta densidad (viviendas multifamiliares)</li> <li>• Suelo para vivienda de interés social.</li> <li>• Suelo para equipamientos emblemáticos a definir</li> <li>• Suelo para zonas verdes en relación con el Río Machángara.</li> </ul>
	Terrenos Ochoa León (suelo privado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de un nuevo barrio residencial con proyectos de vivienda multifamiliar para diferentes segmentos socioeconómicos.</li> <li>• Gestión de reparcelaciones integrando los espacios existentes con los nuevos a proyectar.</li> </ul>
<b>1.2 Intervención urbana: Nueva centralidad Oeste</b>	Zona destinada a la Feria Libre y Mercado Mayorista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar área de usos mixtos con zonas verdes que conecten con las existentes (corredores verdes y suelos agrícolas próximos)</li> <li>• Trasladar las actividades del mercado a otro lugar.</li> </ul>
<b>1.3 Intervención Urbana: Parcelas de grandes dimensiones, Avenida España</b>	Alrededor de la Avda. España	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensificar el uso del suelo bien conectado y subutilizado en la actualidad (bajas densidades) con proyectos multifamiliares con comercio en planta baja.</li> <li>• Involucrar al sector privado para esta iniciativa al no ser suelo de uso público.</li> </ul>
<b>1.4 Intervención urbana: Suelo ocupado actualmente por el Aeropuerto</b>	Suelo del Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudio de reubicación del aeropuerto</li> <li>• Plan Maestro de un gran parque urbano equipado para su integración en la trama urbana.</li> </ul>

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles – CES (2015, págs. 93-98)

**Ilustración 13** Ubicación de los sitios de intervención - Cuenca



**Elaborado por:** Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2015)

**Fuente:** Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)

### **Conclusiones del estudio del modelo de repertorio N°1**

El estudio de este caso en Cuenca provee de pautas a tomar en cuenta frente a sus limitaciones tanto geográficas por su ubicación como además de la necesidad de preservación del patrimonio natural y urbano que posee, además de las consideraciones para llegar a tomar acciones en cuanto a un desarrollo de ciudad dispersa. En sus alrededores se encuentran grandes áreas agrícolas las cuales se reconoce su importancia y por tanto se plantea este nuevo modelo de urbanización evitando así llegar a proyectarse hasta estos sitios.

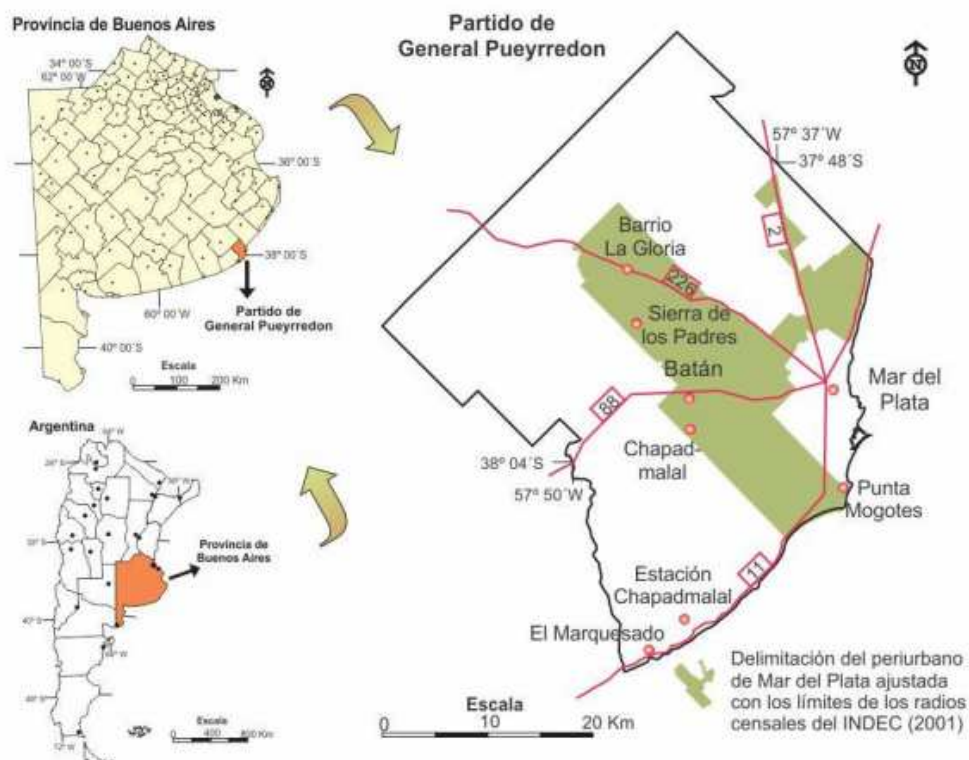
Se busca un cambio que no solamente llegue a la compactación de la ciudad si no también se enfoque en la demanda de los diferentes mercados socioeconómicos y busca apoyo en el financiamiento público y privado para una inversión que retroalimente y justifique los fines.

# LINEAMIENTOS PARA EL ORDENAMIENTO DEL PERIURBANO DE LA CIUDAD DE MAR DEL PLATA (ARGENTINA), A PARTIR DE LA DEFINICIÓN DE SISTEMAS TERRITORIALES

## Descripción del área de acción

La ciudad de Mar de Plata de la provincia de Buenos Aires ubicada en Argentina con un total de 618.989 habitantes ha tenido un crecimiento de manera desordenada lo cual se puede ver por su límite urbano con asentamientos dispersos, baja densidad y escasa consolidación que fragmentan su territorio periurbano lo cual llega a impactar sobre sus recursos naturales o su zona rural la cual es base de sustentación para la ciudad.

Ilustración 14 Ubicación de Mar de Plata y delimitación del periurbano



Elaborado por: Zulaica, L. y Ferraro, R. (2013)

Fuente: Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina

## Sistemas territoriales periurbanos

Para tomar las medidas necesarias se plantearon lineamientos que pretenden ejecutar un enfoque integrador a partir de dieciséis sistemas territoriales definidos para caracterizar el área periurbana de Mar de Plata los cuales representan intereses productivos, ecológicos y urbano-recreativos

Sistemas de interés productivo: Destacan aquellos que tienen una aptitud productiva para la ciudad como fuente de recursos alimenticios y soporte del área manufacturera

Sistemas de interés ecológico: Mantienen atributos naturales sin sustituir el ecosistema general.

Sistemas urbano-recreativos: Aquellos que están asociados a las actividades turísticas y recreativas en soporte de las áreas de uso residencial.

En el siguiente cuadro se muestran los distintos sistemas territoriales periurbanos identificados.

Tabla 10 Sistemas territoriales del periurbano de Mar de Plata

TIPO DE SISTEMA TERRITORIAL	SUBDIVISIÓN	ACTIVIDADES ACTUALES	INFRAESTRUCTURA	POBLACIÓN Y CONDICIONES DE HABITABILIDAD	IMPACTOS	USO POTENCIAL O PROBABLE EVOLUCIÓN DEL SISTEMA
Sistemas territoriales de interés ecológico (STIE)	STIE1	Explotación de rocas, minería.	Sólo pavimento en vías principales	Baja densidad. Condición de vida poco satisfactoria	Explotación de recursos naturales no renovables, daños en infraestructura vial, modificación de hábitats	Alto potencial para el turismo
	STIE2	Canteras fuera de funcionamiento, ladrilleras	Sólo pavimento en vías principales	Condiciones poco satisfactorias	Afectaciones a la salud y seguridad, desestabilización de pendientes	Alto potencial para el turismo y recurso científico
	STIE3	Áreas urbanizadas o a urbanizar, prácticas agrícolas	Existen algunos servicios esenciales en las zonas de urbanización recientes	Condición de habitabilidad satisfactoria y medianamente satisfactoria	Alteración de procesos ecológicos, contaminación del agua y aire	Conservación de pastizales nativos y sus comunidades asociadas
	STIE4	Escasos signos de intervención urbana	Infraestructura y servicios prácticamente inexistente	Poco satisfactorias y moderadamente satisfactorias	Pérdida de biodiversidad, alteración de ambientes de interés ecológico, contaminación	Alto potencial para conservación de pastizales nativos y sus comunidades

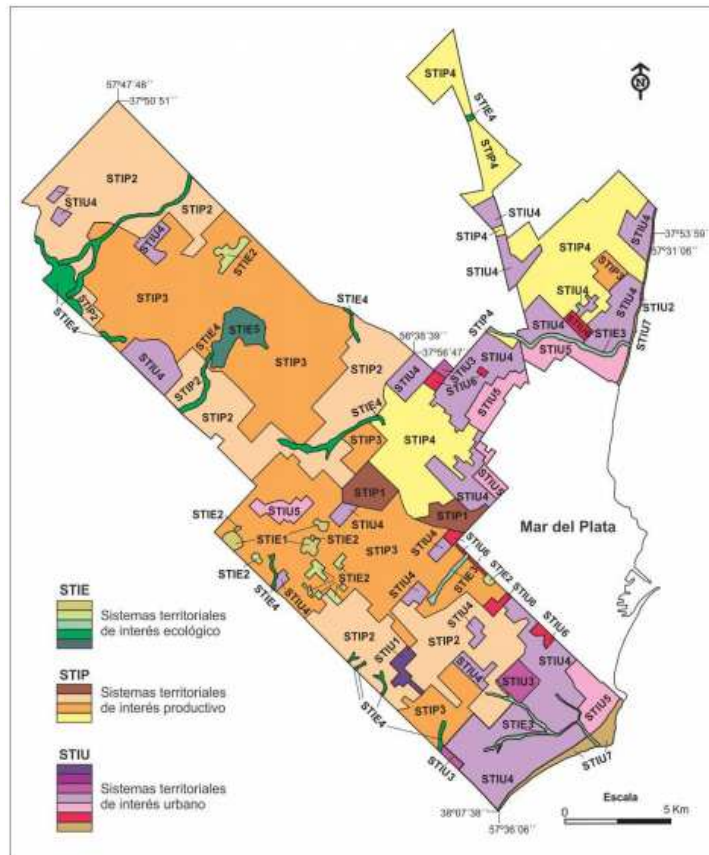


	STIE5	Reserva Integral Laguna de los Padres, área protegida, actividades turísticas y recreativas	No son suficientes para cubrir la demanda	Habitabilidad moderadamente satisfactoria	Irrelevantes	Alto potencial de conservación
Sistemas territoriales de interés productivo (STIP)	STIP1	Parque industrial "General Manuel Savio"	Cuenta con las redes de servicios	Poco y moderadamente satisfactorias	Contaminación del agua y aire, afectaciones a la calidad de vida, explotación de recursos naturales no renovables, daños en infraestructura vial, etc.	Mayor control de los residuos y externalidades negativas
	STIP2	Cultivos extensivos	Sólo pavimento en principales vías de comunicación	Poco satisfactorias y en menor medida moderadamente satisfactorias	Impactos por exposición a agroquímicos y pérdidas de biodiversidad por modificación de hábitats	Adopción de prácticas conservacionistas del manejo de suelos y uso de agroquímicos
	STIP3	Agricultura intensiva, pequeña área destinada a la minería	Sólo pavimento en principales vías de comunicación	Población vulnerable social y laboralmente, condiciones poco satisfactorias	Exposición a agroquímicos, disminución de biodiversidad, contaminación	Adopción de prácticas conservacionistas del manejo de suelos y uso de agroquímicos
	STIP4	Actividades ganaderas	Sólo pavimento en principales vías de comunicación	Poco y moderadamente satisfactorias, al noreste satisfactorias	Exposición a agroquímicos, disminución de biodiversidad, contaminación	Afectación en la sustentabilidad de recursos en mediano y largo plazo
Sistemas territoriales de interés urbano-turístico-recreativo (STIU)	STIU1	Predios de disposición final de residuos sólidos urbanos	Sólo pavimento en áreas de acceso	Población altamente afectada en su calidad de vida por los impactos de los rellenos	Impactos ambientales muy significativos para la salud y degradación del ecosistema	Usos futuros totalmente limitados
	STIU2	Planta de tratamiento de aguas negras	Sólo asfalto en el acceso	Moderadamente satisfactorias	Contaminación de recursos hídricos, malos olores, disminución de la calidad paisajística, riesgos en la salud, etc.	Implementación de sistemas de tratamiento más completos y eficientes
	STIU3	Nuevos barrios cerrados	Cada emprendimiento resuelve la dotación de servicios	Familias de altos ingresos económicos	Aumento de la demanda de infraestructura y servicios de alto costo, dificultad de transporte, etc.	Acentuación de las diferencias socioterritoriales
	STIU4	Sectores heterogéneos residenciales	Sólo pavimento en vías principales	Condiciones satisfactorias en el perfil y poco satisfactorias en el interior	Aumento de la demanda de infraestructura y servicios de alto costo, dificultad de transporte, etc.	Áreas con tendencia a densificarse cada vez más
	STIU5	Áreas residenciales	Agua potable y algunos con red de aguas servidas. Accesos y vías asfaltadas	Satisfactorias y otras poco satisfactorias	Entorpecimiento de los flujos de tránsito, afectación al ecosistema, etc.	Áreas con tendencia a densificarse cada vez más
	STIU6	Uso residencial en condiciones deficitarias	Agua potable sin poder instalar debido a la irregularidad de la tenencia de la tierra	Poco satisfactoria	Aumento de demanda de infraestructura, servicios, contaminación del agua, afectación al ecosistema, etc.	Territorio fragmentado con población en malas condiciones
	STIU7	Uso turístico y recreativo, áreas de interés ecológico	Algunos sectores con servicios	Satisfactoria	Contaminación por ausencia de infraestructura y servicios, pérdida de hábitat, erosión costera reciente	Demanda de estrategia de ordenamiento para revitalizar las áreas frente a los problemas resaltados

**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina. (2013, págs. 210-220)

Ilustración 15 Sistemas territoriales del periurbano de Mar de Plata



Elaborado por: Zulaica, L. y Ferraro, R. (2013)

Fuente: Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina

### Lineamientos para el ordenamiento del periurbano

“La diversidad de situaciones comprendidas en los sistemas territoriales periurbanos demuestra que el crecimiento del tejido urbano de Mar del Plata sobre las áreas circundantes ha sido espontáneo dado que no se basó en un proyecto de ordenamiento territorial que sustente la expansión”. (pág. 221)

Para la gestión de los problemas implicados dentro del área periurbana de Mar de Plata entonces se han establecido ocho líneas de acción como áreas a refuncionalizar, revitalizar, recuperar, preservar, densificar, fortalecer, rehabilitar y consolidar.

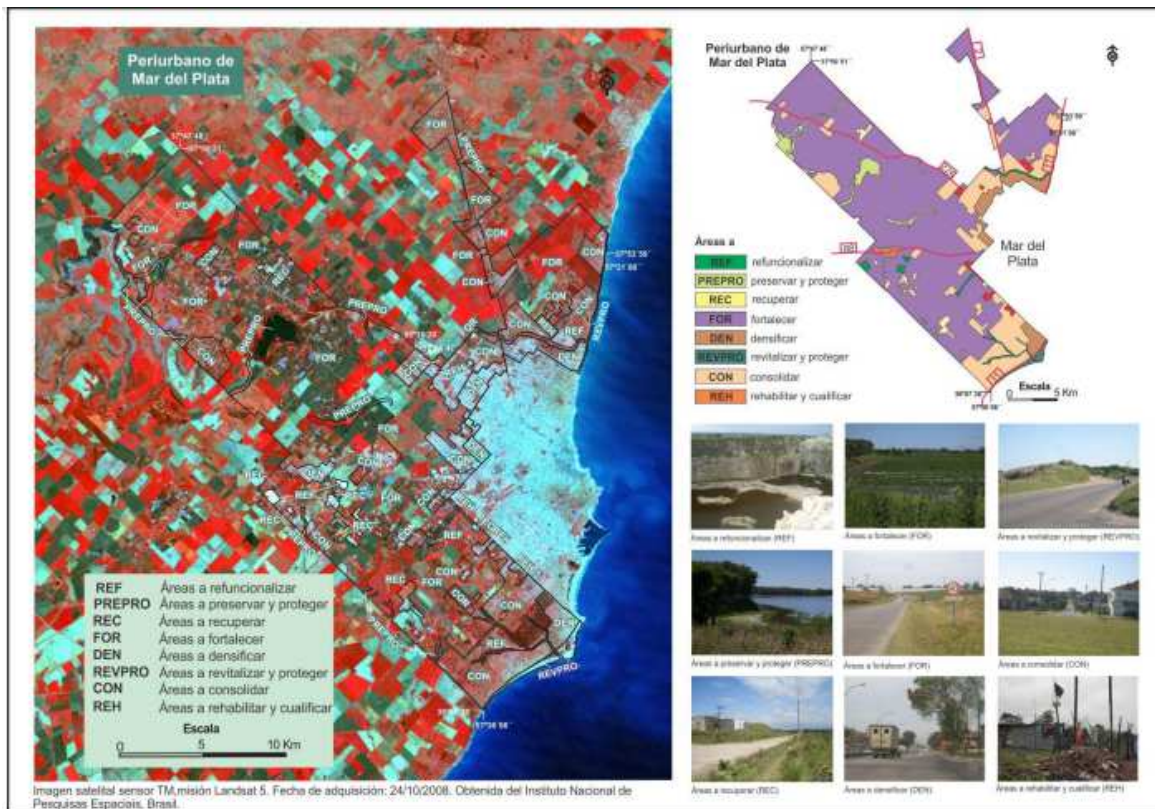
Tabla 11 Sistemas territoriales, lineamientos y alternativas para el ordenamiento del periurbano marplatense

ST	Lineamientos	Alternativas para el ordenamiento
STIE1, STIE3	Áreas a refuncionalizar ( <b>REF</b> ) Conforman sectores susceptibles de intervenir para establecer nuevas funciones aprovechando sus potencialidades.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restaurar las áreas en las cuales se desarrolla la actividad minera y complementarla con actividades científicas.</li> <li>Restringir áreas de interés ecológico del proceso de urbanización e iniciativas rurales y recuperarlas para la protección de ecosistemas.</li> </ul>
STIE4, STIE5	Áreas a preservar y proteger ( <b>PREPRO</b> ) Comprenden sectores de interés ecológico destinados a conservación, o bien, con potencial para ello que se considera necesario proteger dado que conservan gran parte de sus atributos naturales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamizar el área protegida con el desarrollo de actividades científicas, culturales, educativas y recreativas que propicien la concientización y sensibilización ambiental.</li> <li>Restringir áreas de interés ecológico para destinarlas a la protección de ecosistemas.</li> <li>Favorecer el desarrollo de actividades productivas asociadas con la conservación de recursos naturales.</li> <li>Determinar áreas valiosas para la preservación de los pastizales naturales en su estado actual.</li> </ul>
STIE2, STIU1	Áreas a recuperar ( <b>REC</b> ) Incluyen los sectores altamente degradados por actividades abandonadas (pasivos ambientales), y en algunos casos, actuales que es necesario restaurar a fin de hacer más eficientes los usos actuales y fomentar otras actividades productivas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remediar pasivos ambientales (canteras abandonadas) para el desarrollo turístico y recreativo.</li> <li>Sanear áreas altamente degradadas (basurales y cavas ladrilleras) a fin de evitar exposición a situaciones de riesgos a la población y promover nuevas alternativas de uso para las áreas restauradas.</li> </ul>
STIP1, STIP2, STIP3, STIP4	Áreas a fortalecer ( <b>FOR</b> ) Corresponden a aquellos sectores productivos que debieran revitalizarse para generar mayores posibilidades de empleo e ingresos a la ciudad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ordenar las áreas industriales incentivando la densificación de establecimientos y su relocalización desde la ciudad.</li> <li>Extender las redes de infraestructura y servicios al área industrial que no posee.</li> <li>Ordenar la circulación del transporte de cargas y crear centros de logística, generando un circuito para el tránsito pesado.</li> <li>Mejorar el sistema de caminos rurales para lograr un transporte eficiente de la producción.</li> <li>Propiciar la recuperación de la red ferroviaria.</li> <li>Controlar el desarrollo de las actividades a partir del cumplimiento de la normativa ambiental.</li> </ul>
STIU5	Áreas a densificar ( <b>DEN</b> ) Comprenden los sectores dotados de	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorecer la densificación con modificaciones en el Código de Ordenamiento Territorial (COT).</li> </ul>
	infraestructura y servicios en los cuales existen importantes espacios vacantes para urbanizar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidar el frente costero a través de intervenciones de puesta en valor del territorio.</li> <li>Recualificar áreas comerciales en el sector costero.</li> <li>Completar la dotación de infraestructura en las áreas carentes de algunos de los servicios.</li> </ul>
STIU2, STIU7	Áreas a revitalizar y proteger ( <b>REVPRO</b> ) Corresponden a sectores en los que es necesario vigorizar sus condiciones potenciales de desarrollo y conservar algunos de sus atributos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proteger áreas de médanos y sector costero que presenta alta importancia ecológica.</li> <li>Revitalizar el frente costero, favoreciendo el desarrollo de actividades que permitan aprovechar su potencial.</li> <li>Propiciar la mejora en el sistema de saneamiento urbano (tratamiento de efluentes cloacales) a fin de mitigar impactos actuales y potenciales.</li> </ul>
STIU3, STIU4	Áreas a consolidar ( <b>CON</b> ) Incluyen sectores del periurbano costero e interior destinados a la urbanización, que poseen escasa dotación de infraestructura y servicios y, en general, presentan baja densidad de ocupación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitar la expansión de la ciudad mediante una redefinición del COT.</li> <li>Dotar de infraestructura a los sectores en los cuales sea posible hacerlo, favoreciendo el incremento de la densidad en los mismos.</li> <li>Exigir a los barrios privados que, previo a su instalación resuelvan el problema de los servicios.</li> <li>Garantizar condiciones de accesibilidad a los distintos barrios mediante la construcción de nuevas vías y mantenimiento de la red vial.</li> <li>Promover el desarrollo de proyectos urbanos que articulen e integren los barrios del periurbano y con la ciudad.</li> <li>Fortalecer el sistema de transporte público, garantizando la accesibilidad a los servicios y equipamientos existentes desde los distintos barrios.</li> <li>Impulsar la construcción de vivienda pública sólo en aquellas áreas que cuentan con infraestructura y servicios.</li> <li>Mejorar la dotación de equipamientos de educación y salud.</li> <li>Desarrollar nuevos espacios públicos con equipamientos recreativos y deportivos en los barrios.</li> </ul>
STIU6	Áreas a rehabilitar y cualificar ( <b>REH</b> ) Corresponden a las áreas consideradas críticas en las que se localizan villas de emergencia y asentamientos precarios que son necesarias rehabilitar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relocalizar algunos asentamientos situados en áreas ambientalmente críticas o bien mejorar las condiciones urbanas asegurando al menos la mínima dotación de infraestructura y servicios básicos (agua potable, caminos, transporte público, recolección de residuos).</li> <li>Calificar los espacios barriales a partir de la introducción de mejoras, asegurando la dotación de espacios públicos (plazas).</li> </ul>

Elaborado por: Zulaica, L. y Ferraro, R. (2013)

Fuente: Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina

**Ilustración 16** Lineamientos para el ordenamiento periurbano marplatense



**Elaborado por:** Zulaica, L. y Ferraro, R. (2013)

**Fuente:** Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina

## Conclusiones del estudio del modelo de repertorio N°2

El estudiar la forma de acción frente a un periurbano de gran complejidad y con problemas sociales y ambientales permite conocer diferentes maneras de abordar la problemática de un territorio fragmentado y con distintas características diferenciadas en cada sector.

La definición de sistemas territoriales permite generar lineamientos de ordenamiento territorial considerando un área más heterogénea para llegar a un resultado general en base a las realidades identificadas, encaminado al buen desarrollo espacial y social de las comunidades ahí presentes.

## **CAPÍTULO 2**

### **12.- DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN**

Para la formulación del diagnóstico del presente trabajo investigativo se toman en cuenta los siguientes contextos:

#### **Contexto macro:**

En el cual situamos el territorio del cantón Manta para la breve descripción de sus características y hechos que inciden dentro del crecimiento poblacional que se ha desarrollado a lo largo de los años desde su fundación.

#### **Contexto meso:**

En el cual se analizó el área periurbana general de la ciudad de Manta para comprender la dinámica que ha tenido el crecimiento espacial de los asentamientos.

#### **Contexto micro:**

A este nivel se analizaron los escenarios en que se encuentra la población en los barrios periféricos al sur de Manta dentro del área de estudio marcada anteriormente conjunto con sus características principales a medida que este se ha desarrollado.

### **12.1. Información básica**

#### **12.1.1. Caracterización del territorio**

La ciudad de Manta está ubicada en la zona Oeste de la provincia de Manabí, ubicada en la costa del Océano Pacífico.

La cabecera urbana de Manta está conformada por su aglomeración urbana y la conurbación creada por las ciudades de Jaramijó y con Montecristi al este.

Posee una superficie total de 306 km<sup>2</sup> y una población total de 247.463 habitantes y una densidad de 657 hab/km<sup>2</sup> según información del PDyOT Manta (2016, pág. 27).

Ilustración 17 Límites y división parroquial del cantón Manta



**Elaborado por:** Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos e INEC

**Fuente:** Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador (SNGR, 2013)

Esta ciudad se caracteriza por ser un importante punto comercial, turístico, pesquero e industrial dentro de la provincia de Manabí lo cual incide dentro del considerable crecimiento poblacional que ha llevado al paso de los años.

### 12.1.2. Reseña histórica del cantón Manta

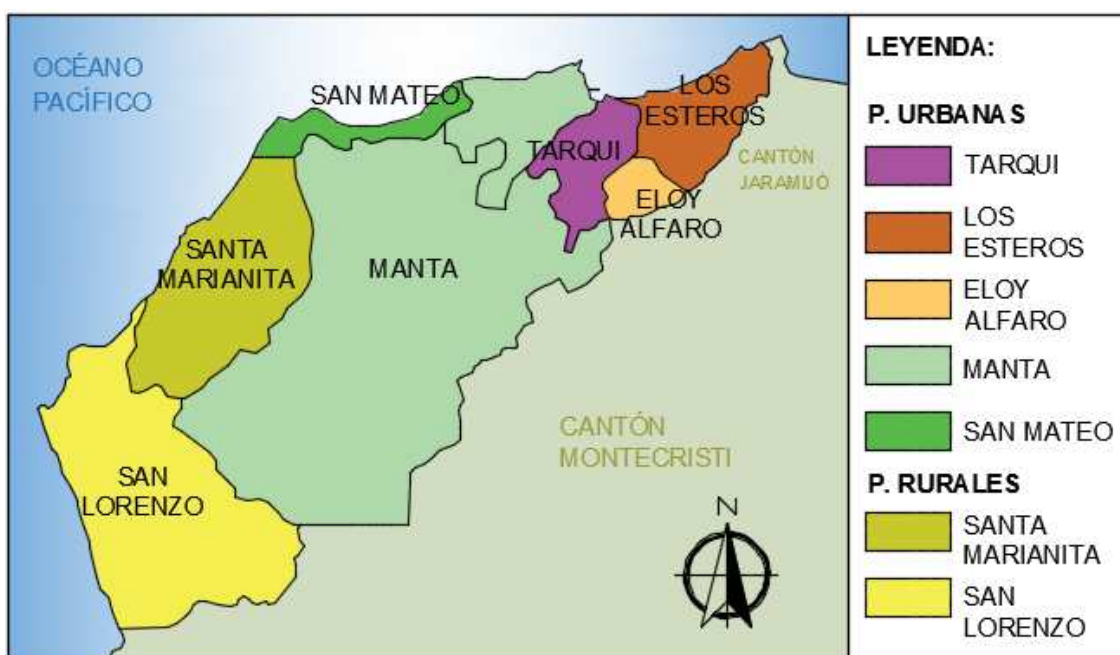
Por muchos años, antes de que Manta fuera concebida como cantón, fue proclamada como parroquia rural de Montecristi hasta que surgió la idea de cantonización en 1910 y 12 años después, se llevaron a cabo los diferentes procedimientos para ser autorizado este proyecto por el presidente de la

República en ese entonces, José Luis Tamayo, el 29 de septiembre de 1992. Sin embargo este hecho se celebra el 4 de Noviembre de 1922 por decreto de la “Ley de las Distancias”<sup>55</sup>.

Así, se constituyó Manta como nuevo cantón de la provincia de Manabí. Para ese entonces esta ciudad puerto contaba con 4.161 habitantes impulsados por su actividad comercial, industrial y portuaria.

Una vez sucedieron estos hechos, para justificar administrativamente la condición de Cantón que se había obtenido, se aprueba la creación de la parroquia urbana Tarqui “por su numerosa población, su importancia comercial y su notable desarrollo” el 9 de octubre de 1929 (Sánchez, 2014)<sup>56</sup>.

Ilustración 18 Mapa de parroquias rurales y urbanas de Manta



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019).

**Fuente:** Investigación.

<sup>55</sup> Ley vigente en aquellos tiempos. Datos obtenidos de

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/2015/1/cantonizacion-de-manta-se-trabajo-por-10-anos>

<sup>56</sup> Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/tarqui-su-historia-y-prospectiva>

Así, en la actualidad el cantón cuenta con 5 parroquias urbanas y 2 rurales consolidadas en orden cronológico de la siguiente manera:

- Tarqui, parroquia urbana desde el 9 de octubre de 1929.
- San Lorenzo, parroquia rural desde el 10 de agosto de 1949.
- Manta, parroquia urbana desde el 25 de junio de 1965.
- Los Esteros, parroquia urbana desde el 12 de octubre de 1979.
- San Mateo, parroquia urbana desde el 20 de septiembre de 1982.
- Eloy Alfaro, parroquia urbana desde el 7 de agosto de 1996.
- Santa Marianita, parroquia rural desde el 22 de noviembre de 1998.

De manera histórica, Manta ha resaltado por ser un importante puerto pesquero a nivel nacional siendo así que la economía de la ciudad se centraba en la pesca artesanal e industrial, además del procesamiento de los productos obtenidos del mar como la industria de enlatados de atún, empacadoras y derivados.

### **12.1.3. Ubicación y generalidades del área de estudio**

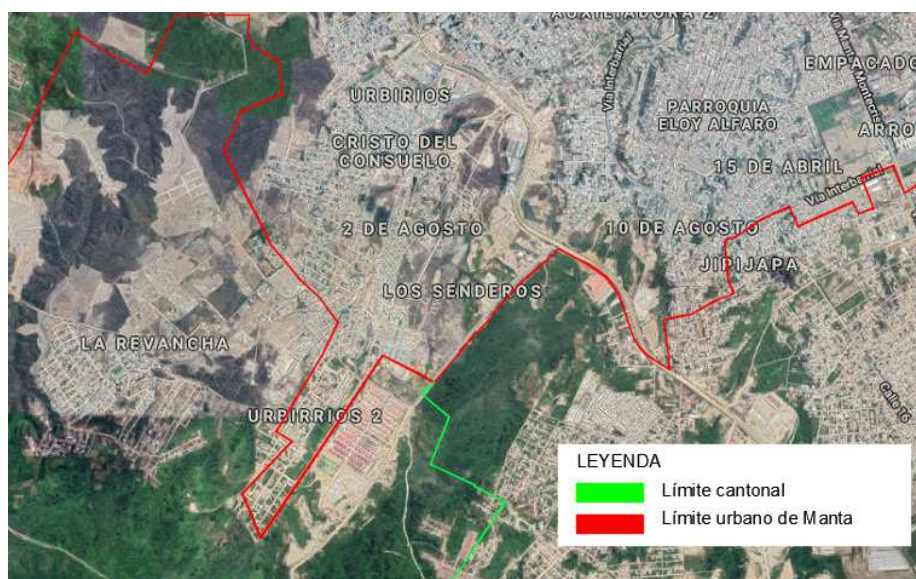
El área de estudio se ubica al sur de la ciudad de Manta, territorio entre la parroquia Eloy Alfaro y parte del límite sur de la parroquia Tarqui, hacia el perímetro urbano de la cabecera cantonal, que comprende las áreas pobladas entre los barrios Urbiríos I y II, Cristo del Consuelo, 2 de Agosto, Los Senderos, La Revancha y el proyecto habitacional de Sí Mi Casa, los cuales son asentamientos fragmentados del área periurbana sur de la ciudad.

La parroquia Eloy Alfaro tiene actualmente casi 23 años de ser denominada parroquia urbana de manera oficial, sin embargo este sitio estuvo poblado



desde ya hace más de 52 años por un grupo de ciudadanos admiradores de la denominada Revolución Cubana, quienes iniciaron una invasión a los predios sin uso que había en el sitio como una acción frente a las necesidades de aquella población vulnerable que construyeron sus viviendas con materiales alternativos y otros a su alcance, al cual bautizaron en ese tiempo como barrio Cuba Libre. “Esa fue la simiente de la población asentada en esa zona, inicialmente en medio de polvo veraniego y lodo invernal, habitando casitas frágiles de madera, zinc y cartón, desprovista totalmente de los servicios públicos básicos” (Ramírez, 2016)<sup>57</sup>.

**Ilustración 19** Límite cantonal y límite urbano - Sur de Manta



**Elaborado por:** Autora - Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Investigación - Google Maps (2019)

Aún en la actualidad, parte de esta parroquia es una zona donde en general se asientan familias de bajos recursos económicos de manera formal e informalmente reflejado en la carencia de servicios básicos, condiciones de las viviendas, entre otras.

<sup>57</sup> Fragmento rescatado de <https://lagentedemanabi.jimdo.com/2014/08/06/cuba-libre-ayer-eloy-alfaro-hoy/>

## 12.1.4. Componentes biofísicos

### Topografía y suelos

El relieve que presenta Manta es caracterizado por ser predominantemente irregular por sus colinas y montañas bajas. Su topografía está marcada por la presencia de los cauces del río Burro y el Manta. La zona de estudio aborda entre los 75 y 150m. de altura sobre el nivel del mar.

Ilustración 20 Corte de elevación en área de estudio



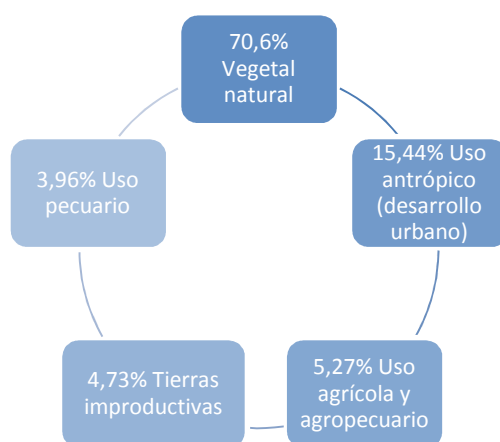
**Elaborado por:** Autora - Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Investigación - Google Earth (2019)

El tipo del suelo que ahí encontramos es variable, generalmente arcilloso-limoso.

Además de esto, la ocupación de suelo en el cantón es predominantemente rural, que es donde se encuentran las tierras de uso agrícola, el área vegetal natural y uso pecuarios y agropecuarios.

**Ilustración 21** Esquema de uso de suelo del cantón Manta



**Elaborado por:** Autora - Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** PDyOT Manta (2016)

### **Clima**

Según la información climática descrita en el PDyOT, existe variedad de climas desde tropical mega térmico semiárido a tropical mega térmico semi-húmedo. La temperatura oscila entre los 18°C y los 36°C, y se presentan dos estaciones diferenciadas que son: el invierno de enero hasta abril, y el verano entre los meses de mayo y diciembre.

Al estar ubicado en la zona costanera, esta se encuentra influenciada por las corrientes provenientes del sur y la del noroeste lo cual cataloga el clima generalmente como sub-desértico tropical.

### **Riesgos y vulnerabilidad**

Son cuatro las amenazas naturales a las cuales el cantón Manta está expuesto: inundaciones, sequías, sismos y deslizamientos. Se registra un porcentaje de 37,7% de eventos naturales de gran impacto en los asentamientos humanos como pérdidas humanas y materiales.

**Ilustración 22** Matriz de análisis de las amenazas naturales

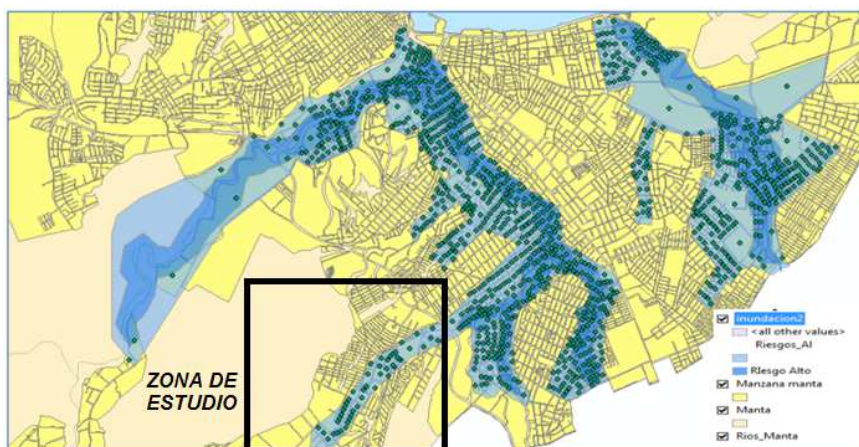
Matriz de análisis de las amenazas naturales				
Subgrupo	Descripción	Evento	No. Eventos	%
Geofísico	Un peligro procedente de tierra sólida. Este término se utiliza indistintamente con el término de riesgos geológicos.	Sismos	4	2,5
		Tsunami	1	0,6
		hundimiento	1	0,6
		Deslizamiento	9	5,6
Meteorológico	Un peligro causado por la corta duración, la micro y meso escala de clima extremo y las condiciones atmosféricas que duran desde minutos a días.	tempestad	1	0,6
		vendaval	1	0,6
hidrológica	Peligro causado por la ocurrencia, el movimiento y la distribución del agua superficial y subterránea de agua dulce y agua salada.	lluvias	6	3,7
		Aluvión	1	0,6
		Inundaciones	19	11,7
		Marejadas	4	2,5
		Déficit Hídrico	3	1,9
		Oleaje	5	3,1
Climatológico	Peligro causado por la larga vida, meso de los procesos atmosféricos macro escala que va desde intra estacional a la variabilidad del clima multidecenal.	Sequia	2	1,2
		Incendio forestal	4	2,5
TOTAL			61	37,7

**Elaborado por:** Equipo técnico de PDyOT  
**Fuente:** PDyOT GAD Manta (2016)

## Inundaciones

Dentro del área delimitada para el presente estudio, en el límite urbano/rural hacia el sur de la ciudad de Manta es poca-media la amenaza de inundación por época invernal o algún evento de fenómeno del Niño. Esto se puede corroborar con las recientes inundaciones del pasado invierno en marzo del 2019, en que las lluvias llegaron a afectar el área de Urbiríos, Ciudad Azteca<sup>58</sup>.

**Ilustración 23** Amenaza de inundación



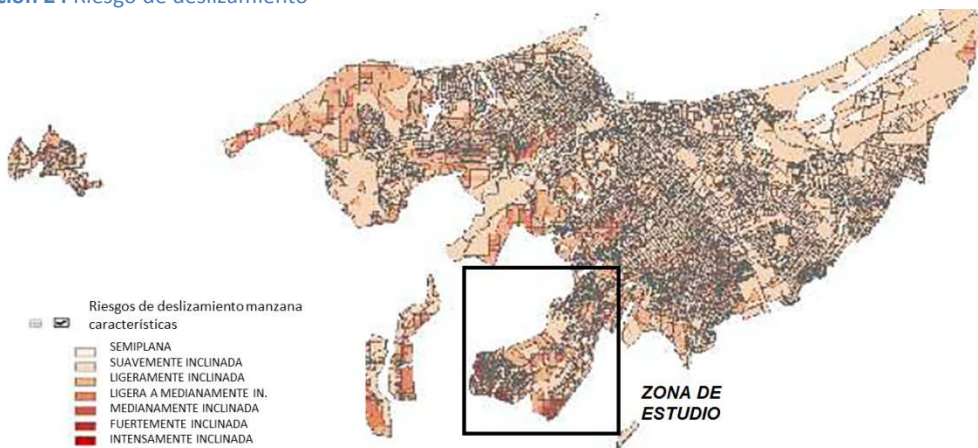
**Elaborado por:** Equipo técnico de PDyOT - GAD Manta (2016)  
**Fuente:** Dirección de Gestión de Riesgo.

<sup>58</sup> Información obtenida de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/03/07/nota/7221056/fuerte-lluvia-inunda-varios-barrios-manabi>

## Movimientos de masa

Según datos del perfil territorial de Manta (SNGR, 2013), la población urbana está expuesta a una baja o nula susceptibilidad de amenaza por deslizamiento, con un 84,7%, el resto de la población representa un 9% de mediana exposición y 6,2% frente a una alta amenaza.

Ilustración 24 Riesgo de deslizamiento

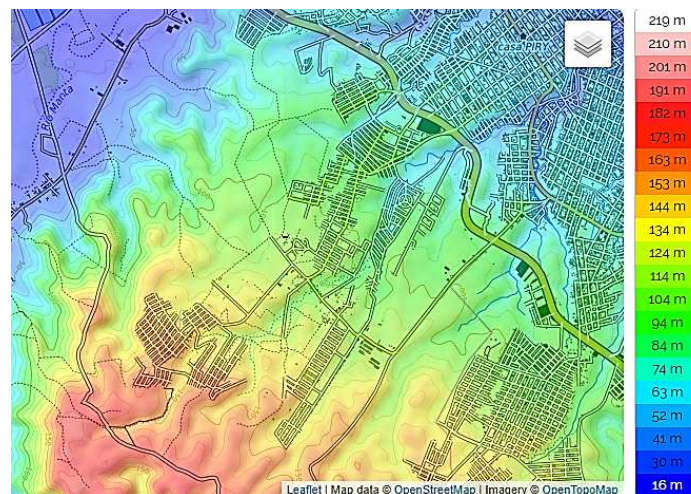


**Elaborado por:** Equipo técnico de PDyOT - GAD Manta (2016)

**Fuente:** Dirección de Gestión de Riesgo.

Siendo así que la zona de estudio en su sector más al sur coincide con la parte más elevada (ver ilustración 25), por lo que se encuentra mayormente expuesta debido a la inclinación de la tierra.

Ilustración 25 Mapa topográfico, de relieve y altitud del área de estudio



**Elaborado por:** OpenStreetMap

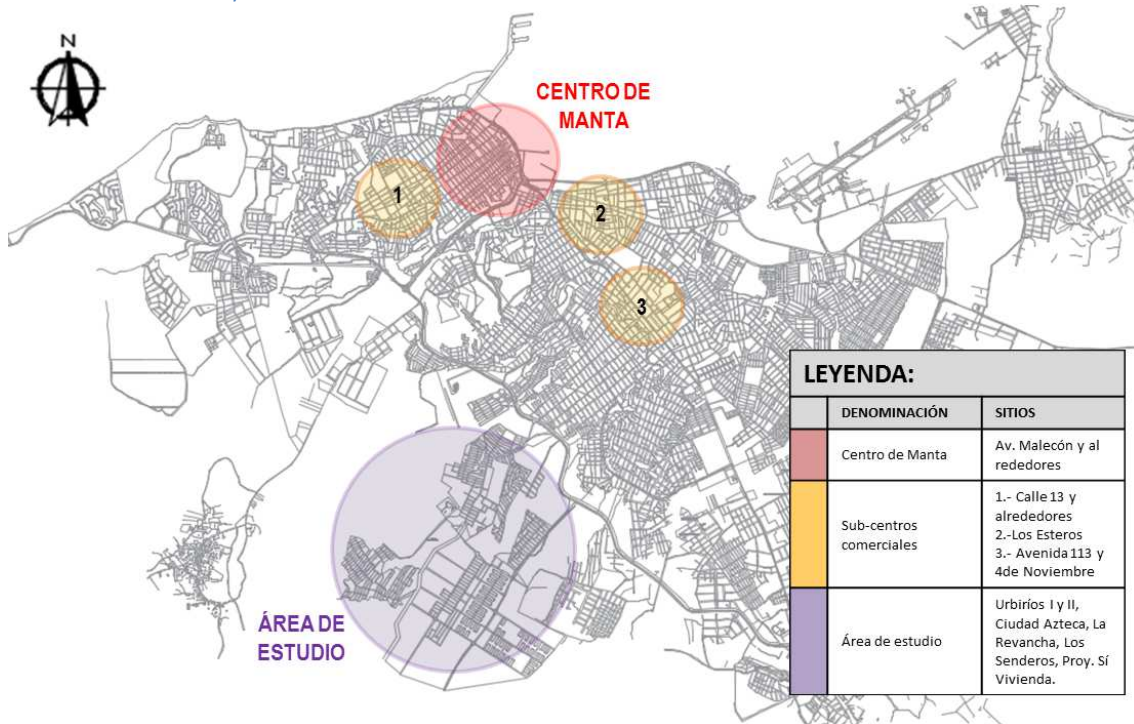
**Fuente:** <https://es-ec.topographic-map.com/maps/6ojz/Manabi/>

Los deslizamientos registrados en el área vienen generalmente precedidos de las lluvias que generan movimientos de tierra cubriendo de lodo y agua las viviendas<sup>59</sup>.

### 12.1.5. Uso y ocupación del suelo

El centro de la ciudad de Manta se dispone frente al malecón, siendo un punto de gran impacto económico, turístico, comercial y administrativo. A su vez se disponen de sub-centros urbanos<sup>60</sup> importantes sobretodo de interés comercial alrededor de este como se muestra en el siguiente gráfico:

Ilustración 26 Centros y sub-centros urbanos de Manta en relación al área de estudio



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Investigación con base en el plan de forma de ocupación del suelo - GAD Manta.

Estos suponen ser lugares distantes en relación a los asentamientos residenciales hacia los límites urbanos definidos, lo cual representa las siguientes características:

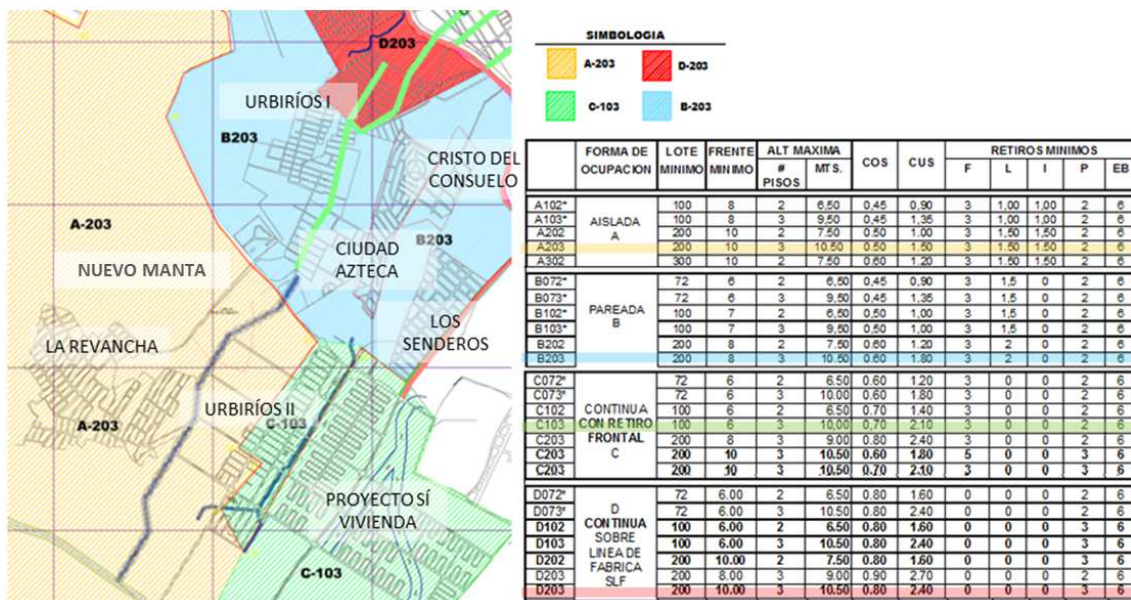
<sup>59</sup> Con base en lo registrado en <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/425325-lluvia-causa-deslizamiento-de-tierra-y-grietas-en-varias-calles-de-manta/>

<sup>60</sup> Nos referimos a puntos del espacio urbano caracterizados por la influencia sobre su entorno como puntos comerciales o con gran flujo de trabajo, siendo puntos de referencia en la ciudad.

- Los sitios marcados como centros importantes de movimiento comercial y de referencia se encuentran dentro del área mayormente consolidada de la ciudad y van en relación al centro administrativo de Manta.
- El sitio de estudio fragmentado hacia el sur no está en relación con estos puntos de interés por tanto es normal que se produzcan un mayor número de viajes desde esta periferia al centro.
- Se carece de una planificación que estudie la ciudad en conjunto y proponga no sólo mayor dinamismo en las diferentes zonas si no que articule las mismas.

Estas situaciones se dan al conocer que según el plan municipal en términos generales el área de mayor intensidad comercial y de servicios se presenta en el centro, mientras que las periferias son áreas destinadas al uso residencial.

Ilustración 27 Forma de ocupación del suelo en el área de estudio

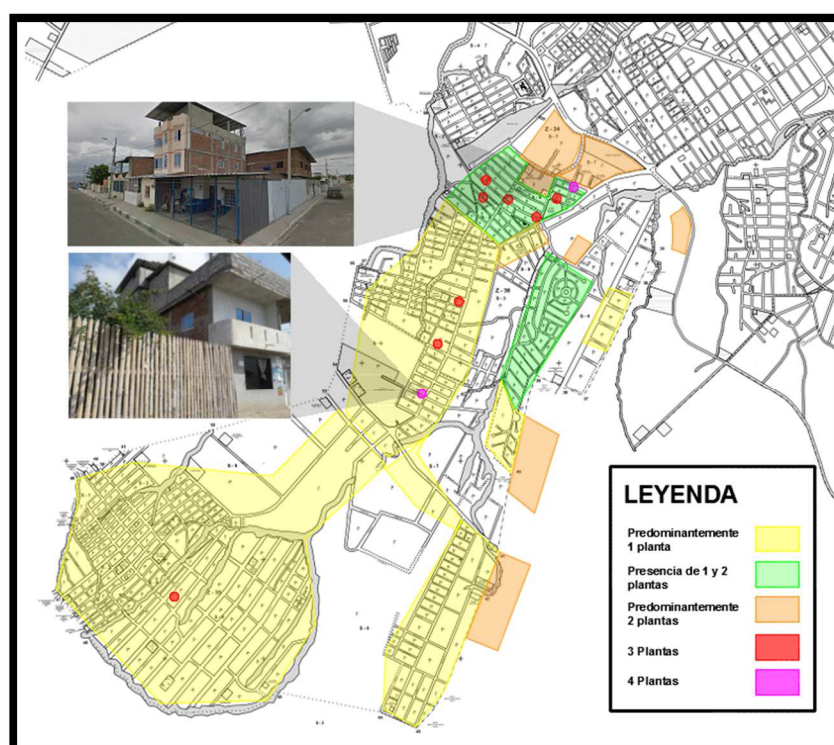


Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)  
Fuente: Investigación

La ilustración 27 nos da a conocer como el área de estudio en la periferia sur de Manta la planificación de los terrenos mínimos van desde los 100m<sup>2</sup> a los

200m<sup>2</sup> con un promedio de 10mx20m para edificar con un máximo de 3 plantas. Estas especificaciones se cumplen en mayor parte en cuanto a la altura de las construcciones que ahí se presentan según la observación del sitio, sin embargo normativas como los retiros sobretodo en la parte más al sur se dejan de lado al presentarse invasiones o asentamientos irregulares.

**Ilustración 28** Identificación de la predominancia de alturas en edificaciones de la zona de estudio



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)  
**Fuente:** Levantamiento de información de campo

La mayor parte de las viviendas ahí asentadas cuentan con una o dos plantas las cuales en su planta baja varias de ellas mantienen negocios como tiendas, comedores de barrio, farmacias, peluquerías, entre otros. (REVISAR ANEXOS FOTOGRÁFICOS).

### 12.1.6. Morfología urbana

La trama urbana de la ciudad de Manta en general presenta dos tipos de formas: trama regular/ortogonal y trama irregular; formando así manzanas



rectangulares, trapezoidales e irregulares como se muestra en el siguiente gráfico:

Ilustración 29 Trama urbana de Manta



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

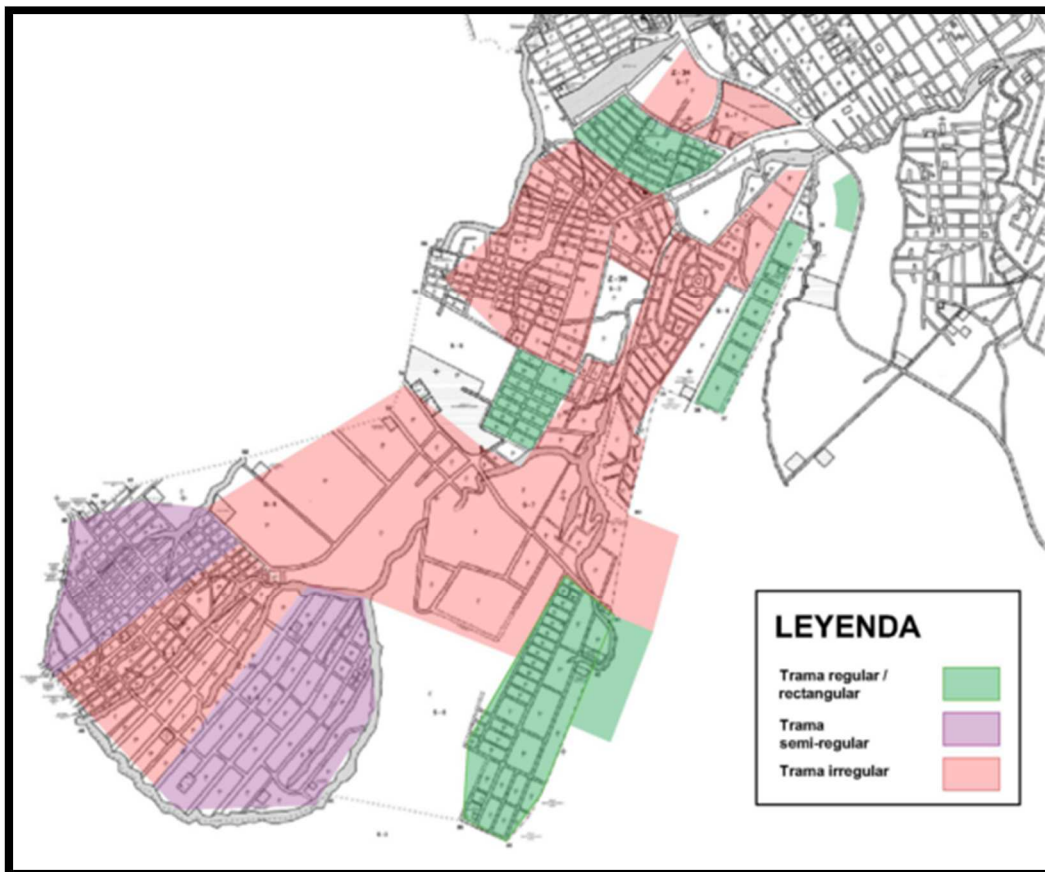
**Fuente:** Investigación

La morfología urbana se estudia para comprender cómo funcionan estas formas desarrolladas a través de sus distintas fases de crecimiento las cuales son reflejo de los procesos sociales como características económicas, culturales y políticas.

La forma urbana que se desarrolle va a verse influenciada por la condición física del terreno y su entorno próximo, por este motivo la ciudad de Manta posee gran cantidad de zonas con tramas irregulares, al verse implantada sobre colinas leves y presenciar el cauce de dos ríos. Las tramas más regulares se diferencian sólo en algunos barrios, lo que denota un crecimiento más espontáneo.

Por parte del área de estudio tenemos tanto tramas regulares como irregulares, predominando la segunda en relación a la topografía ahí presente y la condición de ser terreno de gran implantación de asentamientos irregulares. La trama mayormente regular/rectangular viene dada por caso de proyectos habitacionales promovidos por el gobierno como es el caso de “Sí vivienda” y “Urbiríos II”, esta trama da lugar a la posibilidad de crecimiento equitativo a través del tiempo mas no es posible mantenerla generalmente por la presencia de elementos naturales.

Ilustración 30 Morfología urbana del área de estudio



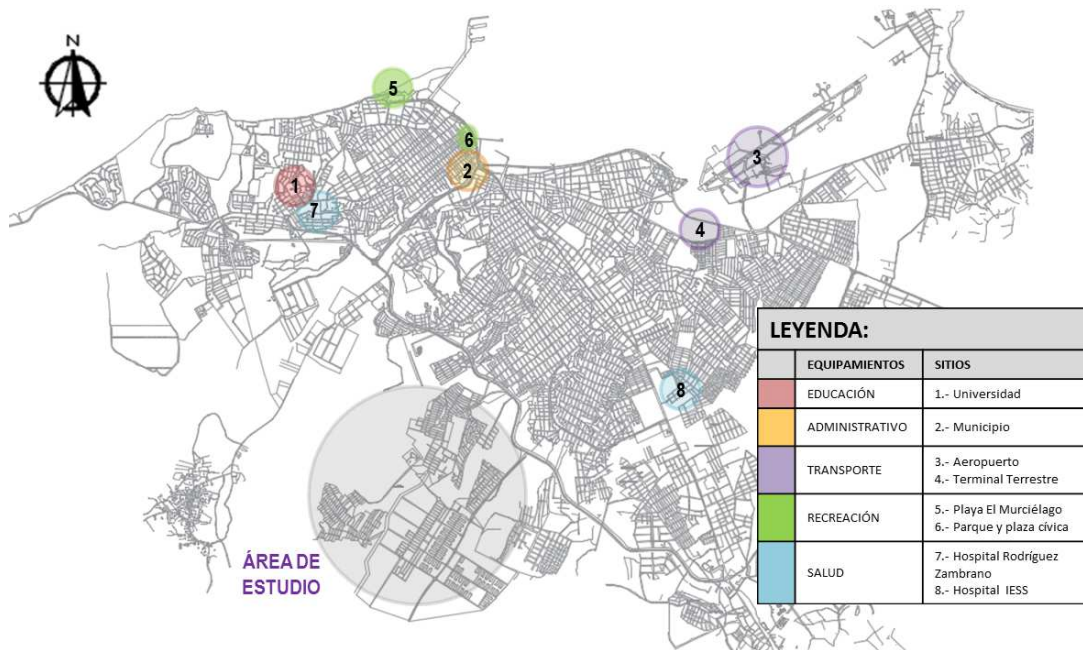
Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación

### 12.1.7. Equipamientos

Manta tiene una gran variedad de equipamientos dentro de la zona urbana que aportan a la formación y transformación dentro de la ciudad que dan desde instituciones educativas, recreación, salud, entre otros; de los cuales destacan la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, el terminal terrestre, el aeropuerto, la zona administrativa (Municipio), el malecón y centros de salud de gran magnitud, los cuales se representan en la siguiente ilustración para conocer el grado de cercanía que poseen frente al área estudiada.

Ilustración 31 Principales equipamientos de Manta



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación

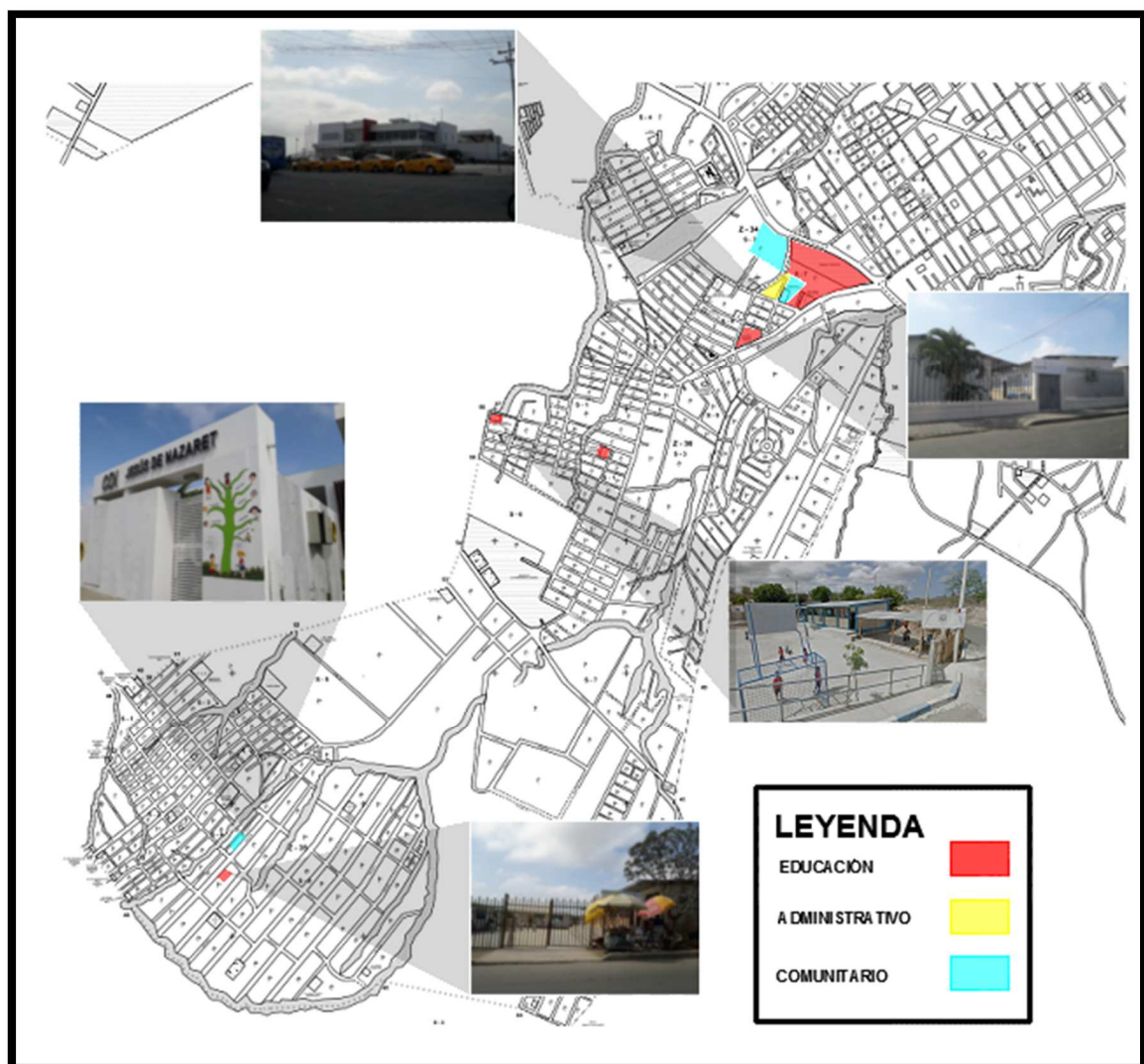
Esto significa mayores tiempos de transporte desde esta zona hacia los puntos de interés lo cual supone un gran uso del transporte privado aun cuando existen líneas de transporte público que circulan por este sitio.

En cuanto a los equipamientos presentes dentro de los barrios ubicados en el área periurbana fragmentada hacia el sur, tenemos que la mayor parte de

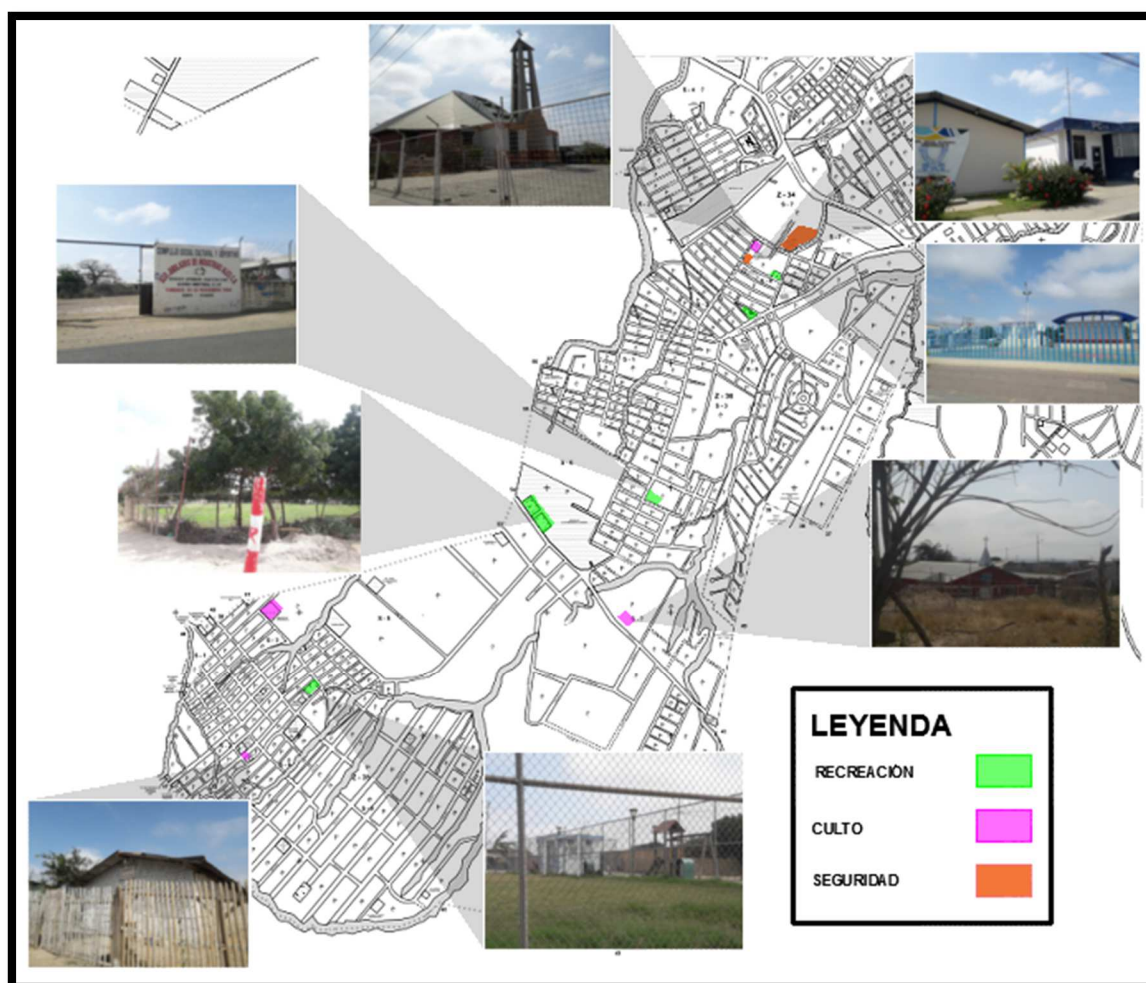
equipamientos se encuentran en el área de Urbiríos I, en donde se ubica incluso el registro civil, el colegio Réplica Manta, la policía judicial y UPC.

En la siguiente ilustración se observa como no existen equipamientos de salud, y aunque se marquen elementos de recreación estos se limitan a canchas de fútbol o básquet, las escuelas son municipales o fiscales y en general no cuentan con buena infraestructura.

**Ilustración 32** Equipamientos de educación, administrativos y comunitarios dentro del área de estudio



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)  
**Fuente:** Investigación

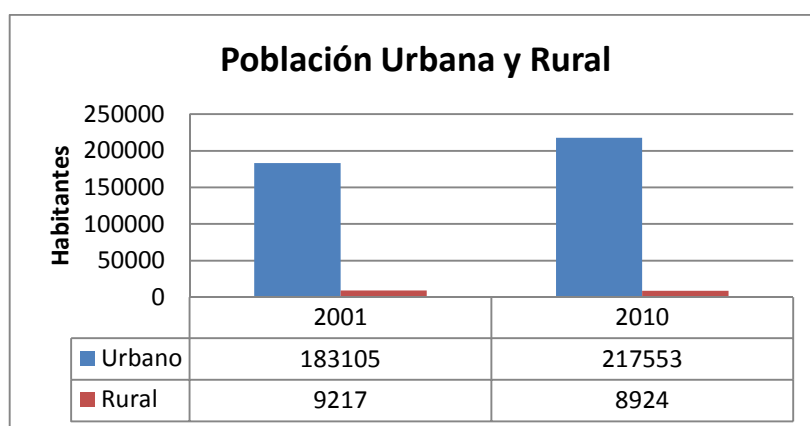


Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)  
Fuente: Investigación

### 12.1.8. Estudio de la población

El cantón Manta posee una población de 226.477 habitantes según datos oficiales del censo realizado en el 2010, el cual ha tenido un crecimiento acelerado si comparamos la población total en el censo pasado que registraba un total de 192.322 habitantes en el año 2001. Además, mientras que la población rural disminuye, aumenta el número de habitantes dentro del área urbana con un 96.06% de población urbana y el 3.94% restantes de población rural.

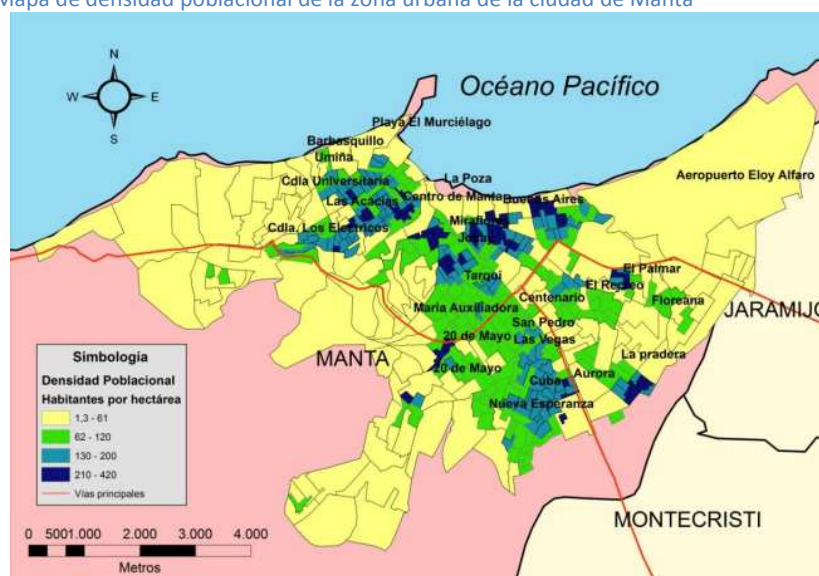
**Ilustración 34** Población rural y urbana del cantón Manta



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)  
**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censo 2010

Existe una migración interna o por movimientos dentro del mismo cantón el cual apunta a un total de 12.237 personas según el censo INEC 2010, correspondiente a un 5,40%. Estas personas “se desplazan a la ciudad provocando un desarrollo en los asentamientos humanos en laderas, cauces de ríos, el comercio informal, mendicidad y trabajo infantil” (PDyOT Manta, 2016, pág. 101). Lo cual podría ser el caso de aquellos asentados en las periferias.

**Ilustración 35** Mapa de densidad poblacional de la zona urbana de la ciudad de Manta



**Elaborado por:** Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos e INEC  
**Fuente:** Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador (SNGR, 2013)

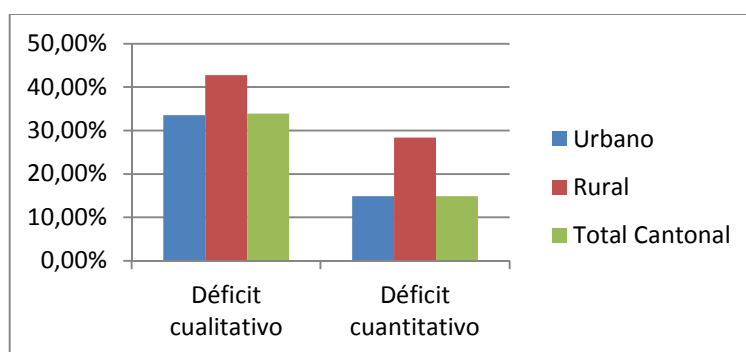
La ilustración 33 basada en los datos del INEC determina que la mayor concentración poblacional se encuentra en el núcleo de la urbe, mientras que la periferia presenta bajos niveles de población por hectáreas. Esto también aplica al área de estudio, la cual solo muestra mayor concentración en el área de Urbiríos I.

### Vivienda

Los datos del último censo muestran que existe un total de 57.884 hogares, donde el 95,95% se encuentran asentados en el área urbana y el 4,5% en la rural.

Además, existe un buen porcentaje de viviendas con déficit cualitativo y cuantitativo de las mismas. El déficit cualitativo (33,93% total) se refiere a atributos como su estructura, servicios básicos domiciliarios y espacio ocupado por unidad habitacional el cual confiere un 42,79% en el área rural y 33,56% en zonas urbanas. El déficit cuantitativo está relacionado con el número de viviendas necesarias para mantener una relación 1:1 entre el número de hogares por el de viviendas habitables, esto corresponde a un 14,86% con el 28,36% en la zona rural y 14,29 en el área urbana.

Ilustración 36 Déficit cualitativo y cuantitativo de viviendas - cantón Manta



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censo 2010

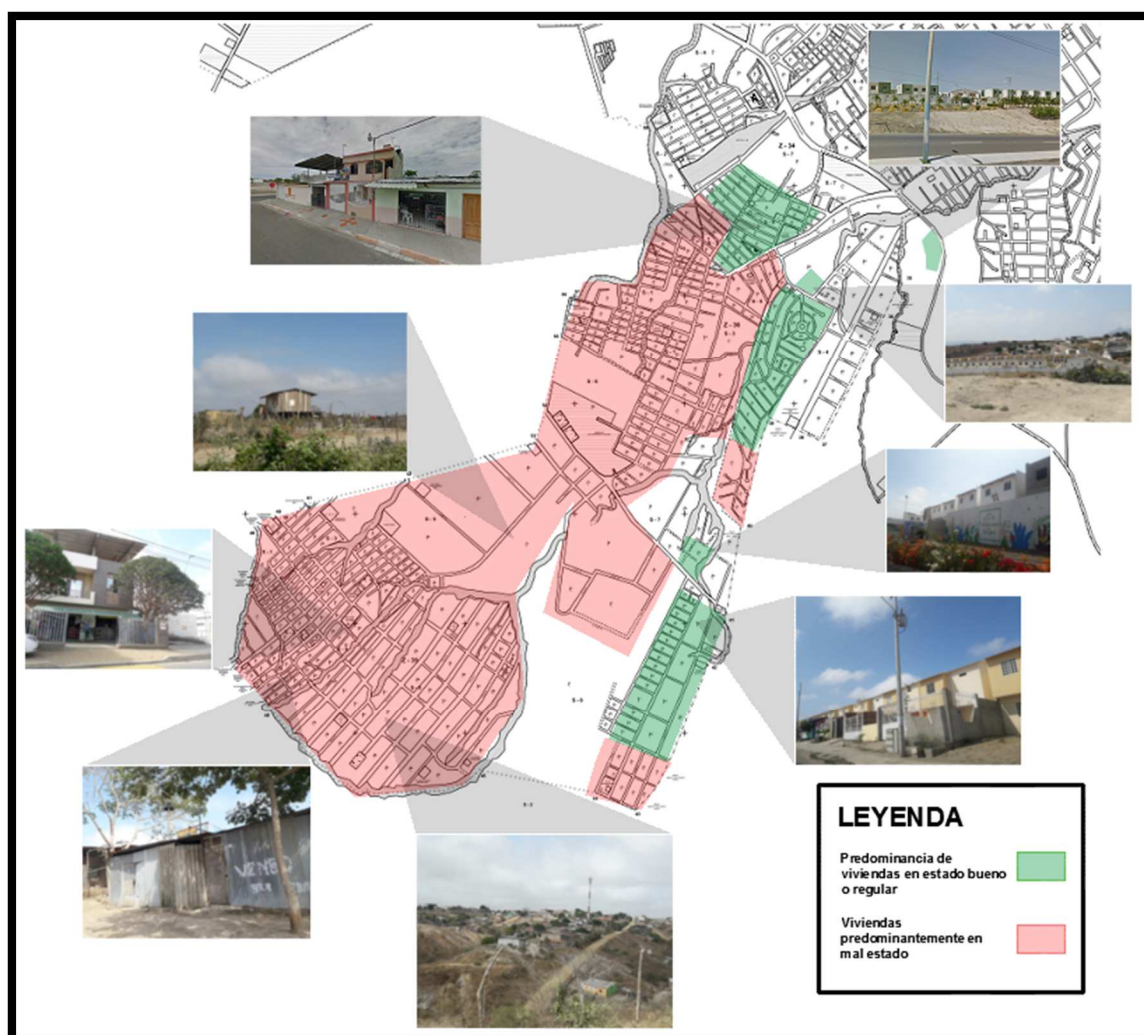
Es conocido que gran parte de este déficit en vivienda se encuentra en los barrios marginales a las periferias de la ciudad lo que incluye sin duda buena parte de nuestra área estudiada, corroborado por medio de artículos en los cuales denominan por ejemplo al barrio La Revancha como “el barrio más pobre de Manta” (Diario La Marea, 2017), esto debido a su situación con déficit de servicios básicos al estar determinado como suelo rural y la no legalización de la tenencia de los terrenos, además de los problemas socioeconómicos que tienen los habitantes del sector desde su asentamiento en el 2004 lo cual empezó como invasiones y se mantiene así en gran parte del sector. Se menciona que en el 2017 se observaban viviendas construidas por las laderas y con estructuras no adecuadas, lo cual aún en la actualidad se presencia. (VER ANEXOS FOTOGRÁFICOS).

De igual manera tenemos barrios como 2 de Agosto, Cristo del Consuelo, Nuevo Manta, sitios que se han sentido abandonados y de hecho reflejan la desfavorable situación de las familias ahí asentadas.

El sector de Urbiríos por otra parte, es de los barrios que presenta mejores características por su desarrollo social y comunitario en los últimos años, mayor presencia de equipamientos, proyectos, infraestructura y regulaciones en la propiedad (MIDUVI, 2016). Así mismo, el área de Ciudad Azteca, aunque no es óptima la situación de las viviendas, se encuentran en un mejor estado que las anteriormente mencionadas. El mayor déficit, al menos cualitativo, hace parte de los barrios de la parroquia Eloy Alfaro estudiados.



Ilustración 37 Mapeo del estado de las viviendas en el área de estudio



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación

Además de las viviendas en barrios convencionales tenemos dentro de la zona de investigación un porcentaje de urbanizaciones privadas y la presencia de dos proyectos habitacionales de gran importancia para las familias que fueron afectadas por el acontecimiento del 16A<sup>61</sup>. Estos parten del programa “Sí Mi Casa” que proyecta que son necesarias unas 10.000 unidades en total para suplir el déficit cuantitativo de viviendas de carácter social, que está en unas 22.000 viviendas en total para la población del cantón.

<sup>61</sup> 16 de Abril del 2016, evento sísmico de 7.8 grados que afectó en mayor medida a las provincias de Manabí y Esmeraldas. Recatado de: <https://ultimahoraec.com/memorias-del-16a-el-testimonio-de-que-manta-se-levanto/>

La principal causa apunta a frenar la presencia de asentamientos irregulares y tener una sociedad mejor balanceada, lo cual ataca al problema pero de manera parcial al relacionar el beneficio obtenido de una mejor vivienda pero implantada en terrenos muy alejados del núcleo urbano. Se dice que se tiene pendiente el llevar a cabo proyectos en vertical al conocer que es la solución más adecuada pero estas “soluciones” en la actualidad solo generan viviendas en masa y de proyección en horizontal las cuales fueron asentadas inmediatamente luego de solicitar el ex alcalde del cantón Manta la disposición de algunos terrenos de “Sí Vivienda-EP” para realizar el reasentamiento de las familias damnificadas. Según se expresa por parte de algunos habitantes, son áreas donde se vive con calma y bienestar, además con una buena relación entre vecinos que les generan seguridad y estabilidad<sup>62</sup>. Para quienes ahí viven actualmente, fue una nueva esperanza y oportunidad para tener mejores condiciones de vida luego de tales acontecimientos.

El reasentamiento denominado Ceibo Renacer se encuentra situado justo en el límite cantonal de Manta-Montecristi, zona sur-este del área de estudio el cual tiene la planificación de 496 lotes en 5 sectores. El plan habitacional “Sí Mi Casa” en cambio proyecta unos 440 lotes. Los beneficiarios contarían con “hogares dignos y con servicios como electricidad, agua potable, alcantarillado, telefonía, internet, vías asfaltadas y áreas verdes” (MIDUVI, 2016).

---

<sup>62</sup> Esto también en comparación a su estado de habitabilidad antes de reasentarse en estos terrenos, donde vivían en zonas de riesgo y no contaban con buena infraestructura. Obtenido de: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/damnificados-terremotoec-16a-casas-acogedoras-manta>

**Ilustración 38** Ubicación de proyectos habitacionales de interés social en área de estudio

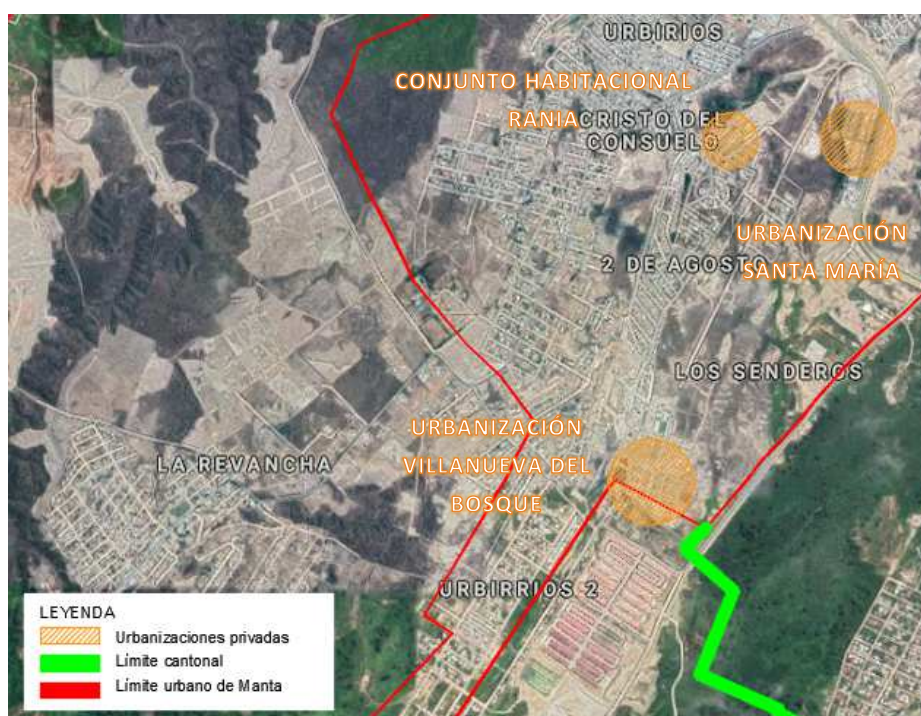


**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)  
**Fuente:** Investigación - Google Maps (2019)

Para el caso de las viviendas en urbanizaciones privadas, las periferias de la ciudad han sido principal sitio de desarrollo. Desde el año 2000 “empezó el boom inmobiliario en Manta” (Diario El Comercio, 2010), donde se indica que hasta la fecha del 2010 se habían construido unas 20 urbanizaciones privadas con viviendas y departamentos de lujo y vista al mar, lo que indica que llegó al cantón como proyectos dirigidos a un público de mayores recursos económicos como: Ciudad del Mar, Altos de Manta Beach, Villa Real, entre otros. A partir de esto, las urbanizaciones privadas empezaron a dirigirse a la satisfacción de las necesidades de la población en general y hasta el 2016 llegaron a registrarse unas 60 ciudadelas privadas dentro del área urbana de la ciudad de Manta con distintas características y no solo centrándose en su ubicación frente al mar (Diario La Marea, 2016)

Así, es que en nuestra área de estudio se presentan algunos conjuntos habitacionales privados como: Conjunto habitacional Rania, Urbanización Santa María y Villanueva del Bosque.

Ilustración 39 Urbanizaciones privadas en el área de estudio



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

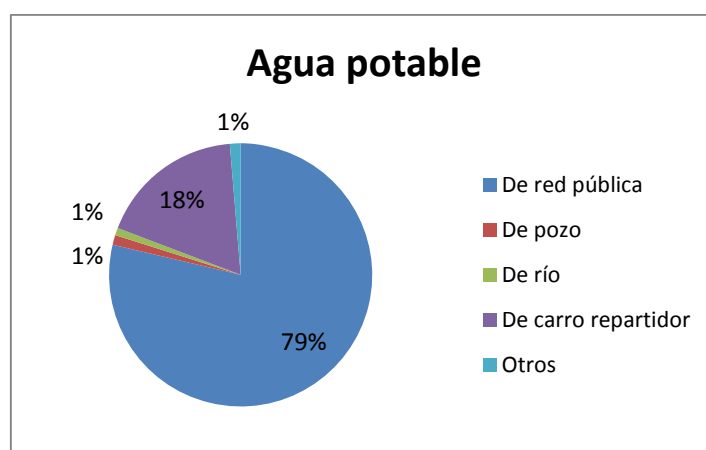
Fuente: Investigación - Google Maps (2019)

### Servicios básicos e Infraestructura

Para la cobertura de agua potable dentro de Manta, esta se obtiene desde dos estaciones de bombeo, Caza Lagarto y el Ceibal, las cuales además de encontrarse en deterioro, no cuentan con los diámetros necesarios para cubrir las demandas actuales (PDyOT Manta, 2016).

Conforme a los datos que nos provee el INEC, 39,5% de viviendas cuentan con agua inadecuada. Un 78,7% está conectado a la red pública, mientras que el porcentaje restante obtienen agua de pozo, por vertientes de río, tanqueros u otros métodos. Esta población donde la red pública no cubre sus servicios en general se debe al asentamiento en áreas elevadas, tenencia de los terrenos, entre otros.

Ilustración 40 Cobertura de agua potable en Manta

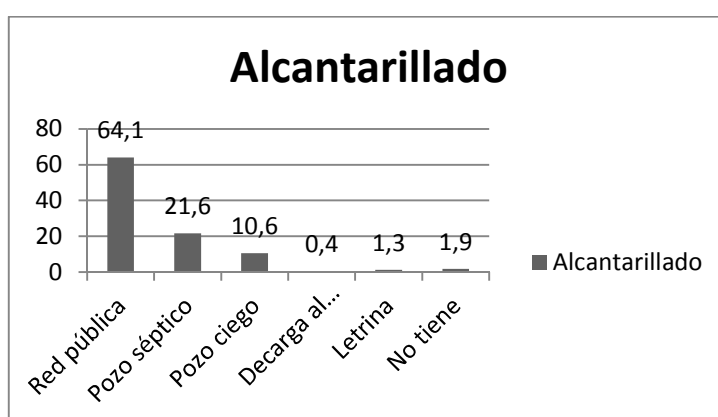


Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: INEC 2010

Para el alcantarillado más de la mitad están conectados a una red pública, un 64,1%, mientras que otros optan por alternativas como pozos sépticos, letrinas, descargan al mar, ríos, entre otros.

Ilustración 41 Cobertura de alcantarillado en Manta

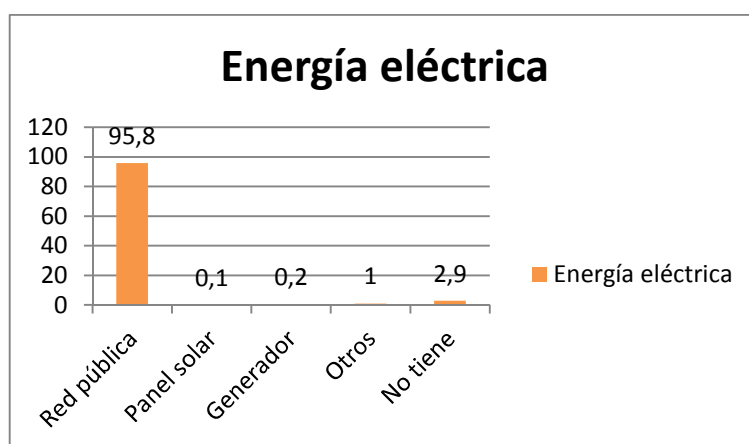


Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: INEC 2010

En mayor porcentaje la energía eléctrica cubre la demanda para las viviendas en Manta, el 95,8% de la población accede a este servicio por medio de la red pública de la empresa eléctrica.

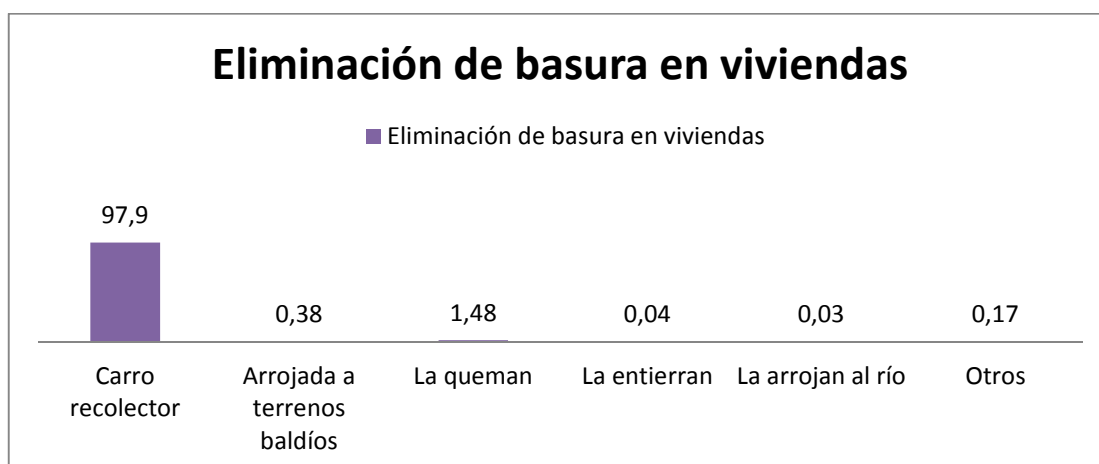
Ilustración 42 Cobertura de energía eléctrica en Manta



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)  
Fuente: INEC 2010

El sistema de desechos sólidos o eliminación de la basura domiciliaria cubre casi el 100% de los asentamientos, con unas 55.386 viviendas, el resto optan por otras alternativas que producen un daño más directo al medio ambiente.

Ilustración 43 Eliminación de basura domiciliaria en Manta



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)  
Fuente: INEC 2010

Entonces, en general se muestra cómo Manta no presenta infraestructura adecuada ni prestación de servicios básicos en considerables porcentajes. Para el área de estudio, esta brecha de no abastecimiento se hace más notoria con el resto de la ciudad. El barrio Urbiríos I y el reasentamiento Urbiríos II, además del área de Ciudad Azteca presentan mejores características, sin

embargo la cantidad de asentamientos informales y su condición física de ubicación no permiten el correcto abastecimiento.

Se sabe que el sector del barrio Nuevo Manta ubicado entre Urbiríos y el proyecto Sí Vivienda desde el 2014 cuenta con sistema de agua potable, el cual anteriormente se abastecía por tanqueros<sup>63</sup>. En el barrio 2 de agosto desde el 2014 se han hecho reclamaciones en cuanto a la infraestructura viaria, donde las calles no se encuentran en buen estado lo cual representa un mayor problema sobretodo en épocas de lluvia<sup>64</sup>, pero datos obtenidos sugieren que este barrio cuenta con un 63% de alumbrado público, 90% de cobertura de recolección de basura, 95% de agua potable y 90% de alcantarillado<sup>65</sup>.

En este caso, el sector La Revancha es el mayormente afectado por las carencias de servicios básicos en especial del agua potable por la red pública y alcantarillado, además de contar con el 90% de vías inadecuadas de tierra<sup>66</sup>, lo cual muestra mayor vulnerabilidad.

Para la infraestructura viaria, o estado de las vías de transporte vehicular, se hizo el siguiente mapeo que muestra la predominancia de vías en mal estado o no asfaltadas en gran parte del área.

---

<sup>63</sup> Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/informacion/1/barrio-nuevo-manta-ya-cuenta-con-servicio-de-agua-potable>

<sup>64</sup> Obtenido de <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/301225-en-el-barrio-2-de-agosto-se-quejan-por-las-calles/>

<sup>65</sup> Porcentajes obtenidos por parte del municipio de Manta, rescatado de <http://www.manta.gob.ec/index.php/noticias/item/262-moradores-del-barrio-2-de-agosto-solicitan-obras-en-desayuno-barrial>

<sup>66</sup> Información rescatada de <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/437032-la-revancha-el-barrio-mas-pobre-de-manta/>

Ilustración 44 Mapeo de áreas según el estado de las vías vehiculares en el área de estudio



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación

### Aspectos socio-económicos

Para el estudio del área socio-económica de la ciudad, se conoce que el cantón Manta es considerado como un importante centro de comercio, con énfasis en el hecho portuario industrial y pesquero el cual aporta en un 75 del Producto Interno Bruto nacional con mayores ingresos luego del petróleo y la producción del banano (PDyOT Manta, 2016).



Además de esto, se sabe que el sector inmobiliario ha crecido con fuerza en las últimas décadas con el impulso de agentes inmobiliarios provenientes de la sierra ecuatoriana, además invirtiendo en el negocio de la pesca y el sector hotelero.

A partir del 16 de abril del 2016, Manta enfrentó un gran impacto a nivel económico que afectó en un 80% al comercio en especial en la parroquia Tarqui el cual aún no se ha recuperado por completo pero otros sectores como hacia la vía Barbasquillo incidieron en mantener un desempeño aceptable pese a los acontecimientos<sup>67</sup>.

Luego del terremoto el INEC registra que la población tiene un índice de pobreza por necesidades básicas insatisfechas<sup>68</sup> de 54,88% y un 18,45% de pobreza por consumo, reflejado en buena proporción dentro del área de estudio. Además, el último censo dice que el 34,01% de los habitantes pertenecen a una población económicamente activa del cual el mayor porcentaje está empleado mas un 12% se encuentra en el desempleo. Para el 2018 a nivel nacional la brecha de desempleos se reduce más sin embargo se dice que “públicamente se siente que cada día el nivel de desempleo es mayor”<sup>69</sup>.

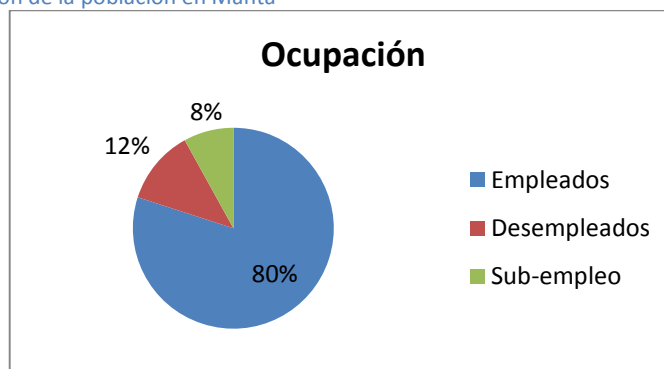
---

<sup>67</sup> Datos obtenidos de <https://www.elcomercio.com/actualidad/manta-sucre-manabi-crecimiento-terremoto.html>

<sup>68</sup> NBI ó necesidades básicas insatisfechas que abarca la capacidad económica, el acceso a la educación, vivienda y servicios básicos, y el hacinamiento.

<sup>69</sup> Cita del economista Ricardo Alarcón en el artículo de periódico rescatado de <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/477351-la-pobreza-crece-y-el-desempleo-se-reduce/>

Ilustración 45 Ocupación de la población en Manta



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: INEC 2010

Frente al desarrollo económico que se ha dado, la falta de empleo, y el aumento de la brecha social, la inseguridad es un tema a tomar en consideración. Según el Ministerio del Interior de la Policía Nacional se dice que la tasa de homicidios o asesinatos es de 11,97% por cada 100.000 habitantes en el año 2013, además es notorio como diariamente se vive la violencia en forma de saltos a mano armada, ya sea en las viviendas, transporte y centros públicos, a lo que se ha gestionado progresivamente el implemento de ojos de águila, botones de seguridad, cámaras en el transporte y otros para contrarrestar este hecho de manera preventiva (PDyOT Manta, 2016). Frente a esto, promotores inmobiliarios dicen que “hay mucha preferencia por habitar en zonas privadas, tanto por la seguridad y facilidades de tener una vivienda lista para habitar”<sup>70</sup>. Pero esta cualidad de privatización del espacio no ha frenado por completo algunos casos de hechos delictivos aunque sucede en menor proporción a comparación de lo que se presencia en los barrios más pobres que se encuentran en el área de estudio tanto como en sectores donde se sitúa la vivienda de carácter social<sup>71</sup>.

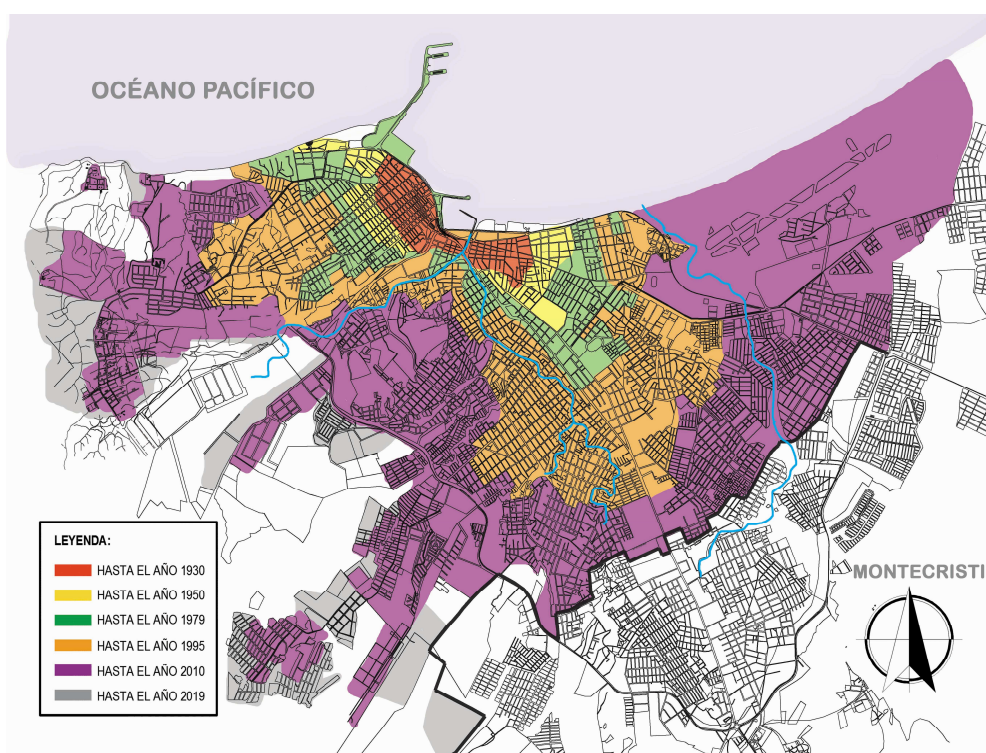
<sup>70</sup> Obtenido de <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/489448-12-proyectos-de-viviendas/>

<sup>71</sup> <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/410981-inseguridad-asusta-a-los-habitantes-de-si-mi-casa/>

### 12.1.9. Análisis de la expansión territorial hacia el sur del cantón

Como vimos en el capítulo anterior, no es ningún hecho extraño el crecimiento de las ciudades de manera dispersa hacia las periferias, más aún en América Latina. Se denota como este fenómeno urbano toma formas fragmentadas conforme se desarrolla la industria y crece la desigualdad social y económica en la ciudad de Manta.

Ilustración 46 Crecimiento territorial de Manta hasta el año 2019



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación

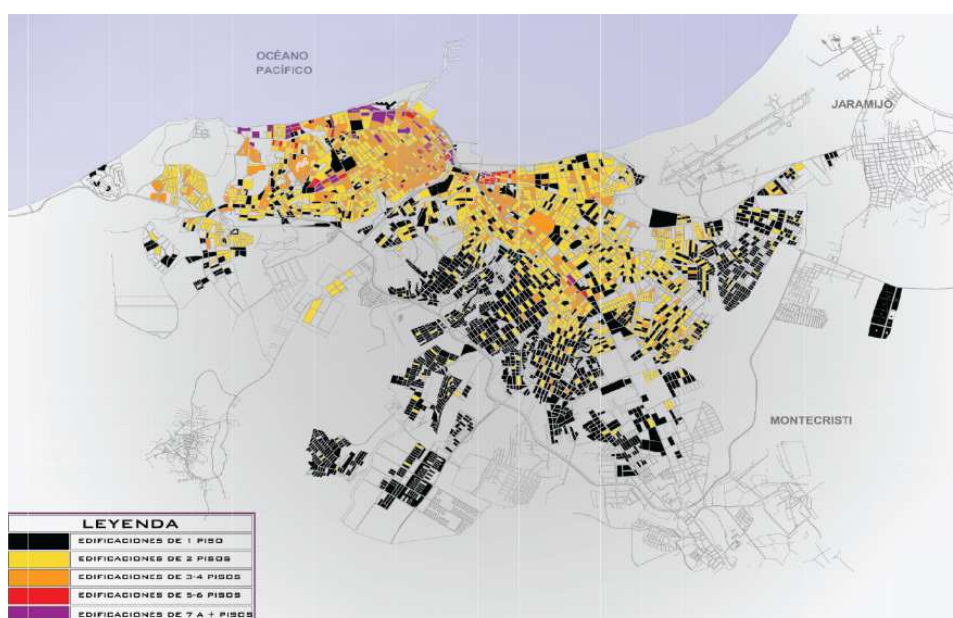
El crecimiento de la ciudad además de disperso espacialmente, representa un territorio con predominancia en las viviendas unifamiliares de 1 a 3 plantas (Ver ilustración 54).

Se diferencia la parroquia Manta (parte central de la ciudad) y la parroquia Tarqui (parte histórica de la ciudad) del resto de la zona urbana por poseer el

mayor número de viviendas con dos a tres plantas, debido a la forma de vida de quienes ahí habitan ya que la planta baja es generalmente utilizada para realizar comercio, mientras que en la primer planta alta se encuentran viviendas o departamentos.

El centro es un eje importante económico, cultural e histórico, debido a la gran variedad de edificaciones que existen, sin embargo el sector de Tarqui sufrió daños desde el acontecimiento del 16A.

**Ilustración 47** Predominancia de alturas de edificaciones en Manta



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Investigación

Las edificaciones de 1 solo piso predominan en las zonas más alejadas al centro como se vio de igual manera en el área de estudio en donde se puede comprender parte de este desarrollo al saberse la situación en la que las personas de ahí habitan, donde las viviendas son autoconstruidas frente a su necesidad y lo que puedan obtener del medio, sin embargo incluso las edificaciones de tipo social presentan esta característica de viviendas de una planta.

Las invasiones han sido una forma de expansión hacia el sur de Manta a resaltar. Una vez se logra consolidar un poco más esos territorios, la población se une en demanda de servicios e infraestructura para sus sectores y poco a poco van obteniendo mejoras en el entorno. En las siguientes imágenes se puede apreciar este fenómeno.

**Ilustración 48** Evolución de los asentamientos en el área de estudio en los años 2010 y 2019



**Elaborado por:** Autora – Espinoza Karen (2019)

**Fuente:** Google Earth Pro 2019

Sabiendo que en el PDyOT del GAD-Manta se menciona que estos sitios están marcados como lugares de expansión de la ciudad con parcelaciones pensadas para la clase social media-baja y baja, por lo que debería haber una mayor planificación, sobretodo hacia el sector de La Revancha el cual recibe servicios pero aún es considerado asentamiento rural.

En vez de pensar en expandirse horizontalmente, se deberían tomar alternativas que mejoren la calidad de vida de lo que ya se tiene, sin dejar de lado la planificación de desarrollo espacial. Además, el situarse en las áreas muy alejadas en las periferias puede resultar con terrenos más baratos y por

tanto más factibles, pero en realidad el asentarlos fuera el núcleo urbano trae consigo impactos negativos de accesibilidad e ingresos.

Aun así, el municipio ha considerado en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial tres zonas de expansión urbanística: La primera ubicada en la parroquia San Mateo con un área de 156 hectáreas, otra de 696 hectáreas entre San Juan y Los Gavilanes y la última con 1.128 hectáreas en el sector de La Revancha y Urbiríos dos. (Diario La Marea, 2016).

#### **12.1.10. Análisis de los factores que han incidido en la expansión dispersa del territorio al sur de Manta**

Como principales factores que contribuyen a la expansión de manera fragmentada hacia el sur de Manta tenemos los factores sociales, económicos y de regulación por parte de las autoridades.

El crecimiento poblacional contribuye directamente sobre la expansión de un territorio por lo que es necesaria una planificación que se proyecte a la demanda no sólo de espacio o vivienda si no de los servicios básicos, equipamientos y de igual manera a los impactos sobre el ecosistema natural.

Un grave problema dentro de lo concebido por medio del diagnóstico son las inadecuadas redes de abastecimiento de servicios como luz eléctrica, agua potable y alcantarillado, esto debido a la forma en que se ha llevado a cabo la toma de nuevos territorios para la conformación de nuevos barrios y parroquias. La planificación dispone de posibles sitios de expansión para la ciudad sin si quiera cubrir la demanda actual de territorio ya consolidado como urbano.

La población sigue en crecimiento incontrolablemente lo cual repercute en el consumo del suelo actualmente determinado como rural al proyectarse la expansión de los límites urbanos ya establecidos aún sin haber aprovechado aquellos terrenos ya urbanizables.

Las edificaciones en general dirigidas a la vivienda en nuestro medio son de carácter unifamiliar por lo que se ha seguido ese modelo al pasar de los años. La baja densidad es un reflejo de ello, pero el número de niveles en las construcciones es además determinado por las regulaciones establecidas en los municipios. Mayormente en el área estudiada no se pueden sobrepasar los tres niveles, lo cual si notamos, de igual manera quienes ahí habitan han optado en buena parte por viviendas de una sola planta.

La economía influye en relación al déficit de empleos y el empleo con trabajos no muy bien remunerados, además del asentamiento de personas del área rural hacia los límites urbanos en busca de mejores oportunidades.

La pobreza es parte de este fenómeno de fragmentación. Aquellos que no tienen para adquirir sus propias viviendas o terrenos optan por los asentamientos informales y qué mejor para ellos que hacerlo en las periferias donde tienen menos probabilidad de ser desalojados así como se vio en el caso de la formación de la propia parroquia Eloy Alfaro, anterior Cuba Libre, donde ellos consideraban que los terrenos son para quienes los necesita. Para cubrir el déficit cuantitativo de viviendas, como vimos se concretaron programas en el área de estudio con viviendas implantadas en masa, de una y dos plantas lo cual como vimos en el capítulo anterior determina mayores costos para la proyección de infraestructuras y servicios, además mayor

cantidad de uso de medios de transporte a motor y por tanto mayor contaminación. Estos sitios distantes de los puntos de interés de la ciudad, más cercanos al núcleo urbano, representan mayor uso de automóvil para la realización de compras, traslado hacia lugares de trabajo, entre otros, por su estado de aislamiento.

Adicionalmente y por otra parte, tenemos el sector de personas con medios recursos, algunos optaron por habitar en urbanizaciones privadas. Consecuentemente este tipo de edificaciones contribuyen a la fragmentación de un territorio social y espacialmente por la condición de aislamiento entre muros. Según el arquitecto José Cevallos, considera desde el año 2007 que se debería considerar la elaboración de un plan de desarrollo urbano frente a la proliferación de estos planes habitacionales ya que no piensan en la proyección de la ciudad para los próximos años (La Hora, 2007), el cual aún no se ha tenido en cuenta por parte de las autoridades.

Todos estos factores conllevan al crecimiento desordenado en las periferias, y más aún al sur de la ciudad, lo que refleja un hábitat deficiente, abandonado e inseguro.

Si se busca aumentar la densidad de las personas en el sector urbano, se debe tener una visión completa con la provisión de equipamientos, mobiliarios urbanos y servicios, lo que hace fundamental la planificación de ordenamiento territorial estratégico que permita generar un buen uso del suelo, no excluir a aquellos necesitados con viviendas de interés social a las periferias para maximizar el uso de los recursos existentes, y que incidan en la integración de la ciudad.



## 12.2. Tabulación de la información

Con el propósito de determinar un análisis de la situación de la población frente a su posición con respecto a su vida asentándose en el área de la periferia sur de la ciudad de Manta, y el análisis de la situación de estos sectores en base a la opinión y consideraciones de las autoridades, se realizó una encuesta a los habitantes del sitio de estudio y una entrevista dirigida al Ing. Emilio Macías, Coordinador Territorial del GAD Manta, de las cuales a continuación se exponen los resultados obtenidos.

### ENCUESTA A LA POBLACIÓN

- **PREGUNTA #1** ¿Qué medio de transporte utiliza mayormente para movilizarse hacia otros sitios de la ciudad?

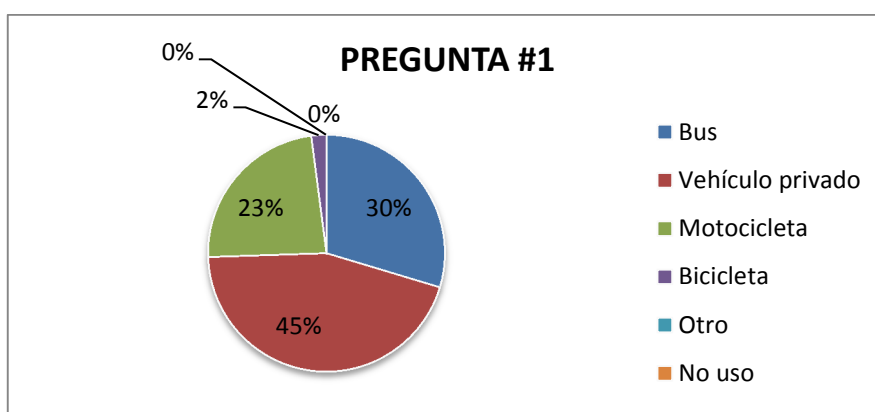
Tabla 12 Resultados de pregunta #1 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Bus	43	30%
Vehículo privado	65	45%
Motocicleta	34	23%
Bicicleta	3	2%
Otro	0	0%
No uso	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 49 Gráfico de resultados de pregunta #1



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** Entre las personas encuestadas, se demuestra que en mayor parte la población usa medios de transporte privado como el vehículo y la motocicleta para trasladarse de un lugar a otro, mientras que sólo un 2% hace uso de la bicicleta y el resto de los habitantes hace uso del autobús urbano.

- **PREGUNTA #2** ¿Existe facilidad de movilización desde su vivienda hacia el núcleo urbano o su lugar de trabajo?

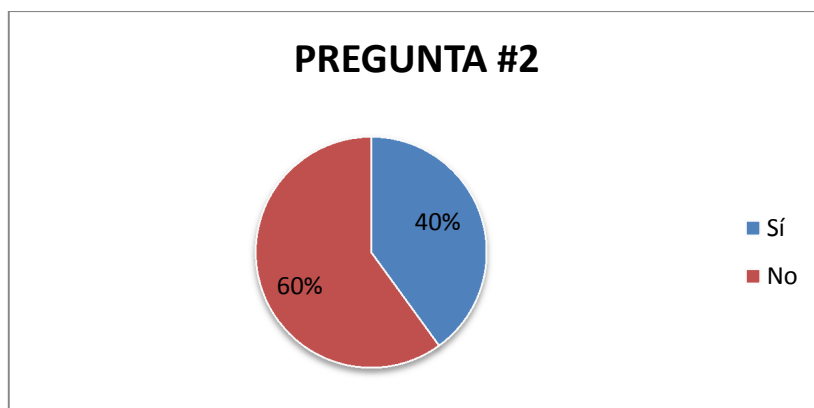
Tabla 13 Resultados de pregunta #2 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	58	40%
No	87	60%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 50 Gráfico de resultados de pregunta #2



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** En su mayoría, las personas asentadas en el sitio de estudio manifiestan que no existe tanta facilidad de movilización desde su vivienda hasta el núcleo urbano haciendo referencia al tiempo que se necesita para llegar sobretodo al no tener acceso a un carro propio. Entre el 40% que manifestó que no tenía inconvenientes algunos comentaban que su lugar de trabajo era en sus propias casas o se encontraba cerca.

- **PREGUNTA #3** ¿De qué servicios básicos carece en su lugar de residencia?

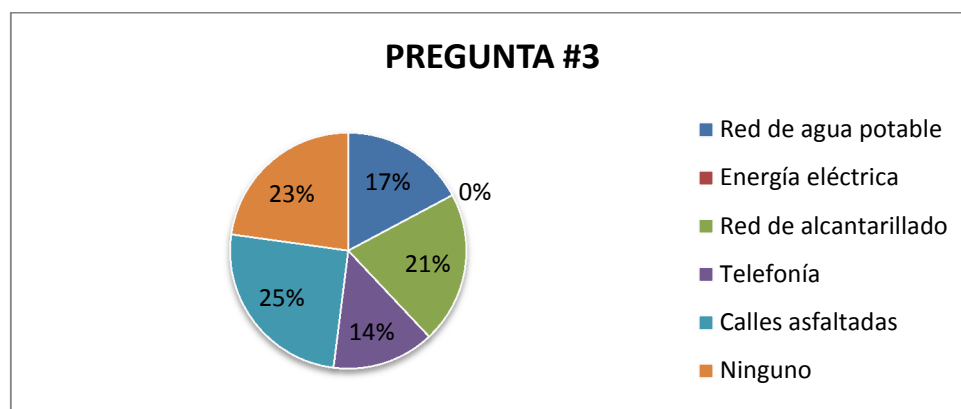
Tabla 14 Resultados de pregunta #3 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Red de agua potable	43	16%
Energía eléctrica	0	4%
Red de alcantarillado	52	20%
Telefonía	35	14%
Calles asfaltadas	63	24%
Ninguno	57	22%
<b>TOTAL</b>	<b>250</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 51 Gráfico de resultados de pregunta #3



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** De las 145 encuestas realizadas, en 57 de ellas se determina que no tienen ningún tipo de carencias en cuanto a servicios básicos, sin embargo los 88 restantes manifiestan que en mayor parte no cuentan con calles asfaltadas, luego existe la falta de alcantarillado y el agua potable que no abastece hasta esos sitios.

- **PREGUNTA #4** ¿Consideraría usted vivir en una vivienda plurifamiliar (departamentos)?

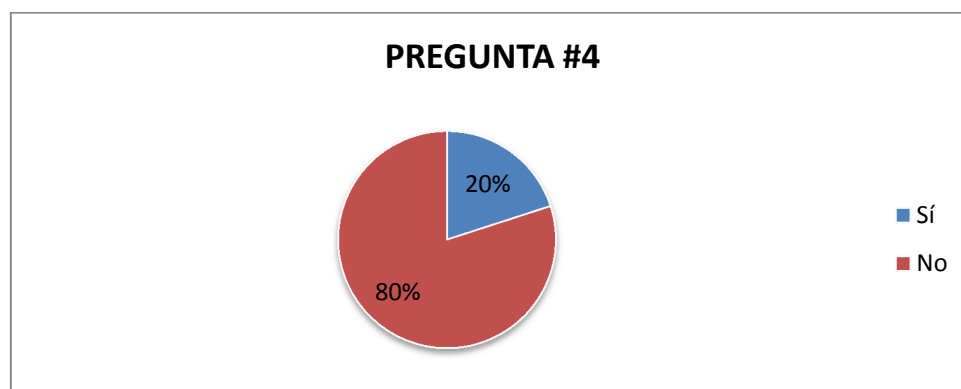
Tabla 15 Resultados de pregunta #4 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	29	20%
No	116	80%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 52 Gráfico de resultados de pregunta #4



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** Un 80% de los encuestados nos indica que prefiere vivir en una casa propia unifamiliar frente al 20% que no le importaría habitar en un edificio de departamentos.

- **PREGUNTA #5** ¿Cuáles son las principales causas por las que optaría por la ocupación de una vivienda unifamiliar?

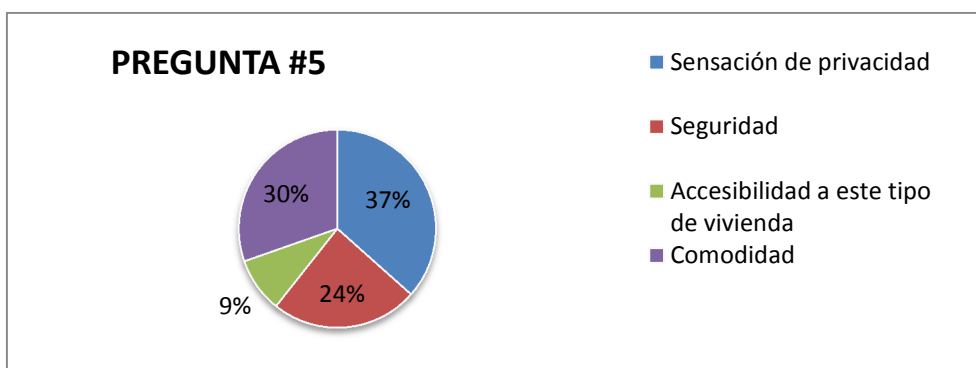
Tabla 16 Resultados de pregunta #5 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sensación de privacidad	53	37%
Seguridad	35	24%
Accesibilidad a este tipo de vivienda	13	9%
Comodidad	44	30%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 53 Gráfico de resultados de pregunta #5



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** Los encuestados sostienen la preferencia a una vivienda unifamiliar primeramente por la sensación que tienen de privacidad al vivir en una, seguido de la comodidad en general, luego resaltan la seguridad, y un menor porcentaje dice que no hay tanto mercado de viviendas tipo departamentos y de bajo costo por lo que no es muy común en nuestro medio habitarlas.

- **PREGUNTA #6** ¿Considera factible la opción de vivir en una ciudadela cerrada en las periferias de la ciudad?

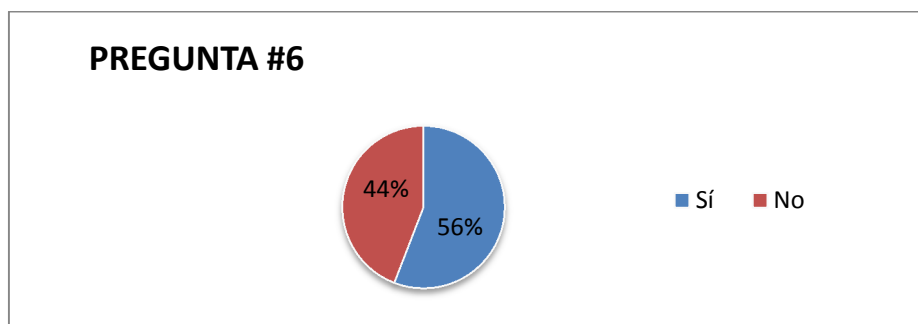
Tabla 17 Resultados de pregunta #6 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	81	56%
No	64	44%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 54 Gráfico de resultados de pregunta #6



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** El 56% de los habitantes del área de estudio encuestados dice que sí les parece factible vivir en una ciudadela cerrada debido a la inseguridad que existe en el sector, el otro 44% nos explica que aunque les gusta la idea de vivir en una ciudadela cerrada preferirían vivir más cerca del centro de la ciudad.

- **PREGUNTA #7** ¿Qué motivos o circunstancias le acontecieron para vivir en este sector de la ciudad?

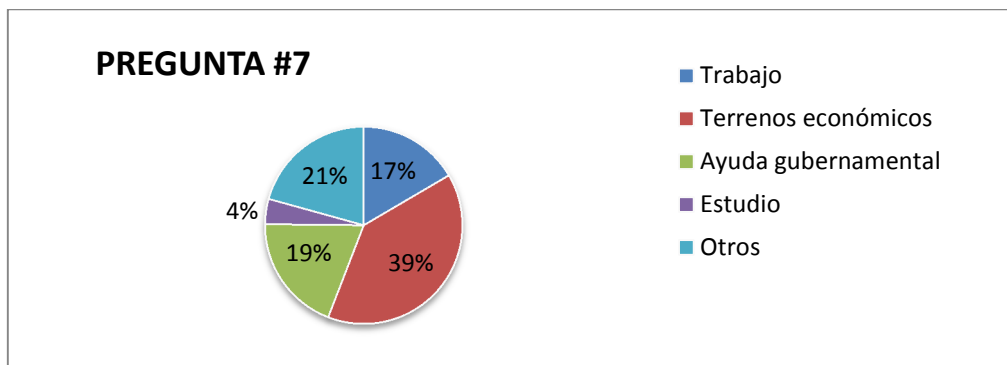
Tabla 18 Resultados de pregunta #7 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Trabajo	24	17%
Terrenos económicos	57	39%
Ayuda gubernamental	28	19%
Estudio	6	4%
Otros	30	21%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 55 Gráfico de resultados de pregunta #7



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** Un 39% de los encuestados nos dice que la economía de los terrenos en el sector sur de la ciudad de Manta ha sido fundamental para que decidieran vivir ahí, seguido por un 21% que menciona tener otros motivos, luego el 19% por ayuda gubernamental refiriéndose sobretudo a aquellos encuestados del área de Sí Mi Casa, Urbiríos II, un 17% por obtener trabajo y el restante 4% hablan sobre el tema de estudios.

- **PREGUNTA #8** ¿A qué equipamientos básicos no posee usted fácil accesibilidad?

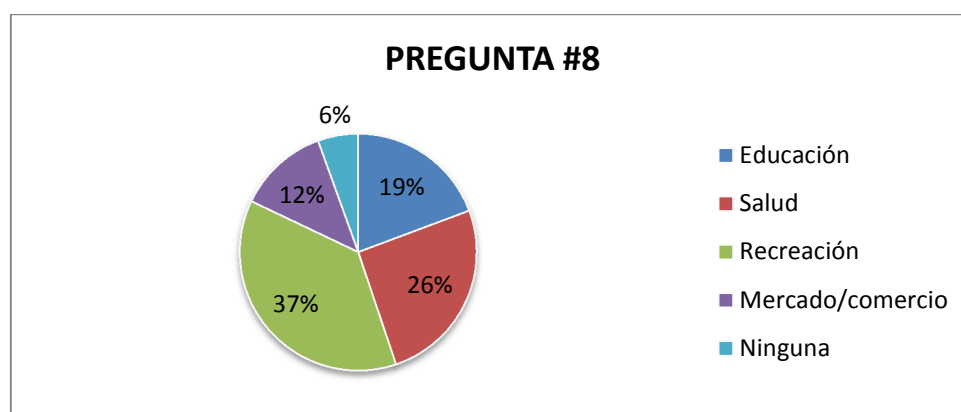
Tabla 19 Resultados de pregunta #8 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Educación	28	19%
Salud	37	26%
Recreación	54	37%
Mercado/comercio	18	12%
Ninguna	8	6%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 56 Gráfico de resultados de pregunta #8



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** Predomina en 37% de falta de accesibilidad hacia las áreas recreativas según los encuestados. El 26% además menciona los equipamientos de salud, el 19% de educación, 12% tiene incomodidad por no presentar equipamientos de comercio y el 6% dice que no tiene ningún inconveniente.

- **PREGUNTA #9** En temas de mobiliario urbano ¿Cuál cree usted que necesita dársele mayor importancia dentro del sector?

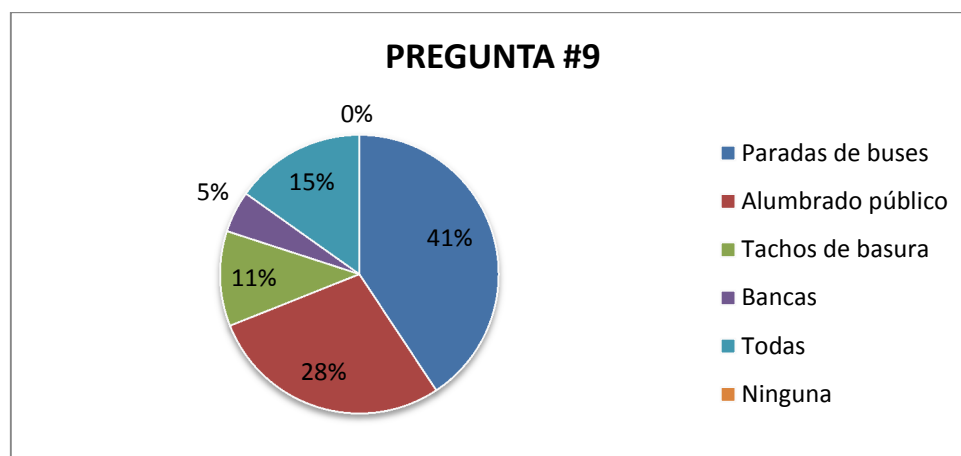
Tabla 20 Resultados de pregunta #9 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Paradas de buses	59	41%
Alumbrado público	41	28%
Tachos de basura	16	11%
Bancas	7	5%
Todas	22	15%
Ninguna	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 57 Gráfico de resultados de pregunta #9



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** La población manifiesta en un 41% que son necesarias paradas de buses adecuadas, el 28% dice que hace falta un buen alumbrado público, seguido del 15% que dice que todas estas deberían mejorarse, el 11% señaló que se necesitan tachos de basura, y una minoría del 5% habló sobre las bancas en sitios públicos.



- **PREGUNTA #10** ¿Considera que se tiene una buena relación social con la comunidad en el lugar donde habita?

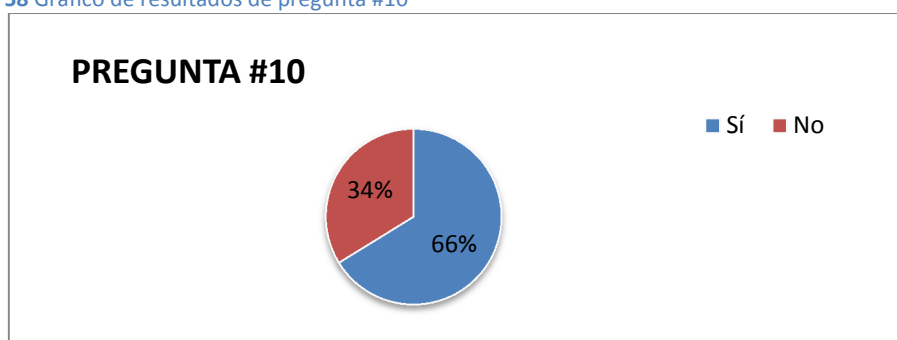
Tabla 21 Resultados de pregunta #10 de la encuesta a la población

ESCALA DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	96	19%
No	49	26%
<b>TOTAL</b>	<b>145</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

Ilustración 58 Gráfico de resultados de pregunta #10



Elaborado por: Autora – Espinoza Karen (2019)

Fuente: Investigación de campo

**DESCRIPCIÓN:** En mayor parte, el 66% de los encuestados dicen que sí existe una buena relación social entre ellos y la comunidad de su sector, algunos manifestaron que gracias a ello sienten mayor seguridad y han llegado a realizar algún tipo de actividad de mejora para su sector. Mientras tanto el 34% dice que no.

### ENTREVISTA DIRIGIDA

- **PREGUNTA #1** ¿Considera que la densidad poblacional actual de la zona urbana de Manta es adecuada y sostenible?

La densidad poblacional todavía es sostenible. Los servicios aún no están saturados como tal, nos falta un poco en el tema de agua potable y alcantarillado pero son manejables, y estamos haciendo justamente proyectos para poder llevarlo adelante. En lo que es movilidad, de igual manera con los nuevos pares viales y las nuevas vías, tenemos suficiente capacidad para

mantener a la ciudadanía, y dentro de poco va a entrar en funcionamiento el nuevo plan de movilidad con el cual nos va a dar ciertas directrices con respecto al tránsito y al transporte urbano.

- **PREGUNTA #2** ¿Considera usted un problema la dinámica actual de expansión de la ciudad hacia las periferias de su límite urbano?

La ciudad crece sin un orden. Vemos hoy en día, por ejemplo en la zona de Manta Beach la cual es un área residencial, que actualmente han colocado una empresa de venta de hierro y cemento los cuales se les ha dado permiso sin embargo esta no es una zona creada para ese tipo de negocios. Tenemos a diario un montón de problemas en la ciudad en donde se hacen las cosas sin planificación y por ello nosotros estamos trabajando por un plan de ordenamiento territorial que nos permita colocar zonas exclusivamente para negocios, zonas residenciales, entre otras dinámicas de la población.

- **PREGUNTA #3** ¿Existen actualmente normativas de control para el desarrollo expansivo del área urbana hacia su límite con la rural de la ciudad?

Ordenanzas como tal no hay, pero se está trabajando en el nuevo PDyOT justamente para poder crear las ordenanzas que nos regulen la expansión de la ciudad hacia el territorio entre la zona urbana y la rural. Estos estudios nos van a permitir crear las ordenanzas necesarias en altura, ancho de vías, etc., para poder controlar el desarrollo hacia esos sitios.

- **PREGUNTA #4** ¿Por qué motivo considera usted que surgen las invasiones en el área periurbana de la ciudad?

Sobretudo surge por la falta de recursos de la población. Hoy en día la necesidad de vivienda es bastante alta. Después del terremoto de igual manera

hubo muchas pérdidas en vivienda las cuales nunca fueron reconstruidas por falta de recursos y eso hace que la gente se asiente donde ellos creen que no los puedan sacar. Luego surgen problemas como en el sector de Sí Vivienda, en la parte de atrás, donde nos han invadido un montón de gente la cual ahora se nos hace difícil sacarlas de ahí. Con esto, se tiene que ver la forma de legalizarlos y proveerles de vivienda ya que no tienen donde vivir.

- **PREGUNTA #5** ¿Qué factores positivos y negativos inciden al momento de que la población se expande a su zona periurbana?

Positivos sólo se podría nombrar la satisfacción de la persona que va a tener donde vivir y de alguna forma no le está costando nada. Pero negativas hay un montón, para nosotros es un problema catastral ya que este tipo de personas no tienen documentos que les permita pagar predios. Entonces es un problema total porque a pesar de que son personas que hace uso de nuestros servicios no pueden ser cobrados de una u otra manera.

- **PREGUNTA #6** ¿Cuál cree usted que ha sido el principal factor que ha provocado la expansión territorial hacia la periferia?

Uno de los principales factores ha sido el terremoto como le decía, por eso mucha gente perdió su vivienda, y por tal con la falta de atención del gobierno que no hizo la vivienda que se esperaba, provoca que la gente busque lugares hacia donde poder moverse y hacia donde poder vivir.

- **PREGUNTA #7** ¿Considera usted un inconveniente para el desarrollo de la ciudad la creación de áreas residenciales en zonas de acceso restringido (ciudadelas cerradas)?

No es tanto un inconveniente porque este tipo de proyectos te permite tener ciertos servicios que como tal el municipio demoraría en proveerlos hacia esas

zonas. Al final estas urbanizaciones son entregadas de la ciudadanía de manera que las personas que tienen más facilidades económicas se le provean de ciertas comodidades que el municipio tardaría en darles.

- **PREGUNTA #8** ¿Existe en la actualidad planes de desarrollo territorial para el área periurbana de Manta?

En Manta se está justamente trabajando actualmente en los TDR para el nuevo PDyOT en donde atenderemos toda la zona rural y urbana incluida San Mateo. Actualmente hay un PDyOT dado por la administración anterior pero se está trabajando en uno nuevo.

- **PREGUNTA #9** ¿A qué considera se debe el hecho del fenómeno demográfico en que la gente se moviliza hacia las zonas suburbanas para habitar?

Insisto en que nuestro punto de quiebre fue el suceso del 16A, lo que provocó que la gente busque hacia dónde vivir y busque lugares que sean baratos o no les cueste nada.

- **PREGUNTA #10** ¿Considera necesario y factible el desarrollo de programas habitacionales en altura para la ciudad?

Es un tema complicado. Cuando el terremoto era difícil que la gente volviera a creer en este tipo de viviendas, pero veo que la gente olvida rápido. Yo como ingeniero civil, veo que la gente no hace conciencia, la gente sigue pensando en construir informalmente, por tanto más bien habría que referirnos el tema económico para que sea factible o no hacer estos programas habitacionales en altura. Es más, el gobierno tiene planificado hacer en Manta dos programas habitacionales de este tipo que van a reemplazar lo que era Tohallí y los bloques

del Palmar con viviendas cuádruplex las cuales justamente se está trabajando para hacerlo a corto plazo.

### **12.3. Interpretación de resultados**

Teniendo en cuenta los resultados arrojados por medio de la encuesta formulada a la población asentada en el sitio de estudio, se pone en manifiesto y se reafirman algunas de las connotaciones negativas que se estudiaron durante el primer capítulo de la presente tesis en cuanto a los efectos de la fragmentación o desarrollos dispersos en las ciudades tales como: mayores costos de infraestructura, mayores costos y tiempo de viaje, uso del transporte privado, deterioro de la estética de la ciudad, poco sentido de comunidad, estrés, consumo de energía, mayor contaminación, exclusión suburbana, segregación residencial, deterioro interior de las ciudades, entre otros.

Comenzando con la indagación sobre los medios de transporte y movilidad de las personas en el periurbano sur de Manta, donde se demuestra que los ciudadanos enfrentan inconvenientes para movilizarse de un sitio al otro ya sea por las largas distancias que recorren para llegar a los centros o sub centros de la ciudad ya sean administrativos, de comercio, para educación o trabajo, y por tanto se produce mayor costo. Los que ahí residen dependiendo de su situación económica hacen un mayor uso del transporte privado ya sean vehículos o motocicletas en buena proporción, aquellos de menores recursos hacen uso de las líneas de buses que por ahí circulan pero nos indican que no existe una buena infraestructura vial en ciertos puntos y mayor parte del territorio analizado, ni se cuenta con paradas de buses establecidas como mobiliario urbano que favorezcan o den comodidad a los moradores.

Para los servicios básicos y equipamientos, se tiene de manera general un gran déficit en cuanto a la habitabilidad de los moradores del sector estudiado por adolecer de estas necesidades básicas que les provean de una condición de vida aceptable comenzando con la dotación de servicios, a pesar de que todos muestran estar abastecidos de energía eléctrica, en notable medida aún hay familias que viven sin abastecerse de agua potable y red de alcantarillado de manera que estén conectados a las redes públicas del sector urbano lo cual se debe a la situación económica de quienes habitan sobretodo en la parte más sur, el sector es más disperso que además no cuenta con equipamientos de los cuales la población hace mayor referencia a aquellos de recreación ya que la zona estudiada no presenta más que unas cuantas canchas y sin áreas verdes o mejores instalaciones para el desenvolvimiento y convivencia; seguido del sector salud, la parte educativa que mientras más alejado al núcleo urbano, se encuentra en condiciones menos favorables. La parte comercial a pesar de no contar con un mercado o equipamiento derivado, los pobladores se abastecen de pequeñas tiendas o puestos por lo cual al parecer no le dan mayor importancia como a la recreación.

Teniendo en cuenta que buena parte de la población aquí asentada nos comenta que habita en el sector por la economía de los terrenos y ayudas gubernamentales en general por lo ocurrido por el terremoto del 2016, los habitantes presentarían una condición socioeconómica media-baja y baja. Además de esto, es común la inseguridad por el abandono de estos sitios por parte de las autoridades y por la situación de necesidad que se presenta, por lo cual las personas muestran su preferencia a habitar ciudadelas cerradas aún cuando esta se ubique en la periurbanización de Manta.

Sabiendo que la fragmentación del espacio en general y aquella presente en el área de investigación es debido a las bajas densidades, dentro de la encuesta se cuestionó a la población sobre sus preferencias en cuanto a la convivencia en una edificación de departamentos de la cual mayormente la gente mantiene favoritismo por seguir el modelo que se ha manejado durante años el cual se da de manera unifamiliar, donde cada núcleo mantiene su casa y terrenos propios por dos motivos mayormente comentados que son privacidad y comodidad, no quedándose atrás la seguridad.

Como último punto de la información de las encuestas, se preguntó acerca de la relación social entre su comunidad o barrio en que habita para reconocer cómo en estos sectores determinados como inseguros y que además no habitan tantas personas (densidad baja), más de la mitad muestra que se lleva una buena relación al menos con sus vecinos, lo cual en las grandes ciudades y en lugares de mayor poder económico como en las urbanizaciones privadas en los límites urbanos al oeste de Manta no existe ese tipo de convivencia.

Con estos resultados se determina que hay un alto estado de vulnerabilidad y riesgos en los asentamientos mientras más al sur de la ciudad y más alejados hacia la periurbanización se encuentran, con un deterioro del hábitat y su habitabilidad encadenado al incumplimiento de normativas y los asentamientos informales, de lo cual las autoridades podrían poner un orden público y manejar las falencias que se han suscitado como consecuencia.

#### **12.4. Pronóstico**

Determinando que la fragmentación del espacio en la periurbanización de la zona sur de Manta va en relación al crecimiento poblacional, la pobreza y la

tendencia al desarrollo en bajas densidades, al ser al menos la primera un factor incontrolable o inevitable, es de gran importancia el mantener una mejor regulación en cuanto al ordenamiento territorial de las zonas ya pobladas y determinar planes de mejoramiento en las mismas, además de consumir una verdadera planificación para una futura ocupación del territorio flexible, de lo contrario, si seguimos los pasos de lo determinado en el diagnóstico situacional, podemos pronosticar varios elementos en general negativos para la ciudad en diferentes aspectos como:

En el **aspecto habitacional**, al aumentar la demanda de viviendas tanto para el sector socioeconómico de altos, medios y bajos recursos, se seguirá poblando el territorio circundante al actualmente determinado como urbano, expandiendo los límites de la ciudad hacia la zona rural, lo cual conseguirá la presencia de varios escenarios para cada situación, aunque en general, si se asume que la migración hacia la ciudad continúa y no se gestiona apropiadamente la expansión del área urbana, se tendrá como resultado una informalidad y expansión caótica.

Aquellas personas con mayor poder adquisitivo seguirían invirtiendo en viviendas exclusivas, en buena parte situadas en complejos habitacionales cerrados o privados que fortalecerá el sentido de individualismo e irrumpirá en la vida de ciudad o vida de barrio que cada vez más se va dejando de lado en relación al “aislamiento” que se genera. La aparición de cada vez más urbanizaciones privadas ubicadas incluso unas a lado de otras generarán aglomeraciones como islas monótonas de formas repetitivas formando bloques netamente habitacionales en la zona suburbana. Para aquellos menos afortunados, las viviendas dirigidas a los grupos vulnerables dados por



programas habitacionales gubernamentales podrían seguirse proyectando en las afueras de la ciudad como simples grupos de casas excluidos de la trama urbana mayormente consolidada a los que poco a poco frente a la presión de quienes habitan estos sectores se les irá dotando de mejores infraestructuras o equipamientos ubicados en donde el espacio posibilite al no haber planificado este tipo de mejoras a futuro, así también aquellos barrios que ahora se encuentran en estado de precariedad y con presencia de invasiones podrán ser parte de mejoras paulatinas de su entorno, pero no tendrán una solución total integradora si se sigue el proceso actual de mejoramiento de barrios. Nuevos asentamientos irregulares se desarrollarían en los terrenos periurbanos como consecuencia de la necesidad los cuales uniendo fuerzas formarían nuevas comunidades que se levantarán en nombre de nuevos barrios y así seguiría el ciclo en relación a lo que se ha visto en la formación de nuevas ciudades y el contexto de Manta.

En el **aspecto urbano**, los asentamientos humanos que se expanden requerirán de la dotación de servicios básicos, de equipamientos y vías en condiciones que de darse como en la actualidad, el costo para prestar estos elementos a la población será elevado al situarse en lugares más lejanos en donde muchas veces se llega a construir vías o habilitar extensiones en las redes de servicios sólo para atender a unos cuantos pobladores. Se vuelve un gran problema la dispersión urbana en cuanto no se aprovechan los recursos disponibles de manera efectiva.

Las vías se seguirían constituyendo en relación a las deficientes e irregulares vías marcadas por los mismos habitantes dentro de asentamientos irregulares los cuales al no tener una planificación se dan en lugares de riesgo y generan

pendientes inseguras. Si estos sitios siguen su rumbo hasta consolidarse en viviendas con mejores condiciones sin modificar o regular el territorio será más difícil querer reponer el daño producido.

En el **aspecto social**, la segregación se vuelve aún más visible. Desaparece continuamente el modelo de una sociedad que desarrolla relaciones sociales en un espacio cercano como lo es un barrio. Se degradan aún más las áreas actualmente consideradas como marginales y esto no solamente afecta a quienes ahí habitan si no que aumenta la inseguridad en general. Mientras mayor sea la inseguridad, las personas mayormente optarían por vivir en espacios aislados de lo que ocurre fuera en la ciudad.

En el **aspecto ambiental**, el aumento general del uso de transportes motorizados por la necesidad de recorrer mayores distancias repercute en la contaminación del medio ambiente, más aun sumándole el seguir implantando más y más viviendas sin dar lugar a espacios verdes, y en vez de eso deteriorar ecosistemas al momento de implantar nuevos proyectos, que aun cuando el sitio en una primera visualización no representa grandes espacios suficientemente para la agricultura o haya presencia de amplias áreas verdes, esos lugares tienen su propio ecosistema el cual podría desequilibrarse al simplemente borrar lo existente y generar bloques de hormigón.

En el **aspecto de la imagen de la ciudad**, una menor complejidad y diversidad en la periurbanización al sur trae monotonía y degradación de los espacios. El no contar con equipamientos ni condiciones que generen movimiento, se percibe un entorno frío y descuidado.

## 12.5. Comprobación de la idea planteada

Con el objetivo de analizar el comportamiento de los indicadores y variables que se plantearon en esta investigación y comprobar la idea de proyecto, se pone en evidencia el siguiente cuadro:

Tabla 22 Comprobación de la idea planteada

VARIABLES	CATEGORÍA	INDICADOR	RESULTADO
Dispersión urbana o fragmentación de la ciudad hacia la periurbanización sur de Manta	Desarrollo Urbano	Densidad poblacional	<p>La densidad poblacional general de la zona urbana de Manta es de 657 hab/km<sup>2</sup> la cual representa según la entrevista realizada no es un problema en la actualidad pero ciertamente podría serlo a largo plazo.</p> <p>La zona sur a simple vista por su dispersión determina menores densidades aun cuando está presente el hacinamiento en viviendas de los barrios más pobres.</p>
		Modelo de crecimiento horizontal de la ciudad	<p>El 91% de la población sostiene la preferencia a una vivienda unifamiliar es debido a la sensación que tienen de privacidad, la comodidad y la seguridad al vivir en una, y un 9% dice que no hay tanto mercado de viviendas tipo departamentos y de bajo costo por lo que no es muy común en nuestro medio habitarlas. Lo cual determina un modelo de crecimiento horizontal predominante. Comparable con que el 80% de la población además no tiene ninguna preferencia de vivir en edificios de viviendas.</p>
		Expansión acelerada del límite urbano de la ciudad	<p>La dinámica de expansión hacia las periferias ha sido caracterizada por un crecimiento rápido y disperso conforme a la necesidad y descontrol, además de la implantación de desarrollos urbanos privados que fragmentan la trama aún más y la implantación de programas gubernamentales de vivienda que han elegido estos sitios alejados hacia la periurbanización.</p>
		Movilidad urbana	<p>El 60% de la población dice que no hay facilidad de movilidad urbana al menos desde su vivienda hasta su sitio de trabajo o de interés. El 68% usa vehículo o motocicleta para trasladarse y un 30% hace uso del transporte público. Son 3 las líneas de bus que por el sitio circulan con dificultad al contarse con vías no planificadas y en mal estado.</p>

		Accesibilidad a los servicios básicos	Los servicios básicos son más difíciles de acceder al alejarse del centro urbano y encontrarse en zonas altas de la ciudad como en el área estudiada. Además por el estado de informalidad de varias viviendas y situación económica, estas no cuentan con alcantarillado y red de agua potable, puntos importantes que afectan la habitabilidad.
		Demanda y promoción de la vivienda en ciudadelas cerradas	Existe gran preferencia de habitar urbanizaciones privadas las cuales en general son determinadas por viviendas aisladas unifamiliares en las periferias, con un 56% de aceptación dentro de la muestra. Además, la creación de las mismas va en aumento y prometen un mejor estilo de vida.
Inadecuada gestión del territorio	Planificación y ordenamiento territorial	Invasiones	Las invasiones en estos sitios retirados del núcleo urbano surgen en primer lugar por la necesidad y se mantienen debido a que no hay un control que regule y planifique correctamente el territorio.
		Normativas	Existen las normativas de uso y ocupación de suelo urbano determinadas por el Gobierno Autónomo Descentralizado, las cuales no se cumplen según lo observado en el diagnóstico levantado. Además se evidencia la presencia de construcciones sobre zonas de riesgo las cuales no son intervenidas ni reguladas.
		Desinterés por el tema	Existe interés por parte de las autoridades de la nueva administración por mejorar los problemas suscitados por parte del crecimiento del espacio urbano pero por ahora no se ha hecho un avance significativo de regulación territorial en la zona investigada.
		Lineamientos estratégicos	Dentro del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manta se estipulan estrategias y proyectos en relación a la prioridad que se les asigna más no representan una solución integral hacia las dificultades actuales y mucho menos a largo plazo del territorio en relación al desarrollo urbano.

**Elaborado por:** Autora

**Fuente:** Investigación

Con todo lo aquí descrito se puede confirmar que la idea planteada sobre que “la fragmentación de la ciudad hacia la periurbanización al sur de la ciudad de Manta está dada por una inadecuada gestión territorial que ha permitido el

asentamiento de la población de manera desorganizada” ha sido comprobada, logrando determinar este trabajo como referente para la toma de futuras decisiones para la mejora de este sector y planificación del territorio.

### **13.- CONCLUSIONES**

#### **Desarrollo urbano**

La dispersión urbana y por tanto la fragmentación del espacio urbano es un fenómeno muy común dentro del crecimiento de las ciudades latinoamericanas en donde se mantiene un centro mayormente poblado y consolidado, mientras que su extensión hacia las periferias se va esparciendo en formas aisladas.

#### **Población y regulación**

La población toma un papel importante en el proceder del desarrollo de las formas urbanas dentro de la ciudad. En el caso del periurbano sur se dan expresiones de pobreza, necesidad y la no regulación por parte de las autoridades han llegado al actual desenvolvimiento de la ocupación del territorio en esta zona.

#### **Compactación de la ciudad**

La población tiende a seguir el patrón de crecimiento horizontal en general por comodidad y porque no existe ninguna presión por la búsqueda de compactación de la ciudad como podría ser en ciudades más grandes donde se optimiza el espacio frente a la escasez.

#### **Movilidad**

La movilidad se ve afectada por ahora en relación al estado de las vías y al no tener facilidades por tiempo y espacio para llegar a puntos de interés dentro de

la ciudad necesarios en la vida cotidiana, sin embargo una vez que este espacio se consolide como lo han hecho otros barrios recientes que han comenzado como asentamientos informales, será más caótico el tránsito vehicular al tener trazadas actualmente calles con anchos muy angostos.

### **Tendencia de vivienda y segregación**

La tendencia residencial está regida por habitar un lugar seguro, cómodo y mantener la privacidad lo cual favorece al aún floreciente mercado de las urbanizaciones cerradas que prometen ofrecer estas ventajas, las cuales en general se sitúan a las afueras de la ciudad. En este caso, en el periurbano sur a pesar de ser un sitio generalmente de nivel socioeconómico bajo existen urbanizaciones para la clase media las cuales generan no sólo segregación espacial si no una ruptura dentro de la trama urbana, la cual en general en el sitio de estudio fue determinada como irregular.

### **Sostenibilidad**

Dentro del desarrollo que ha llevado la ciudad se puede observar cómo las enseñanzas obtenidas en el estudio de la profesión de arquitectura y urbanismo no se aplican al menos de manera integradora. Conociendo ejemplos como los principios del nuevo urbanismo y otras teorías, se siguen cometiendo los mismos errores en donde permitimos que el hormigón domine el plano urbano y creamos nuevos proyectos de vivienda sin concientizar sobre el medio ambiente, haciendo caso omiso a las necesidades de quienes habitamos la ciudad y sobretodo dejando de lado el verdadero hecho de favorecer la vida en la ciudad.

### **Programas de interés social**

La destinación del suelo para viviendas de interés social y programas emergentes de vivienda se han implantado de manera segregativa y no estratégica en los sitios más alejados del núcleo urbano, de manera que aunque representan terrenos económicos, se genera mayor costo al momento de equiparlo y servirse de los servicios básicos.

### **Seguridad**

La inseguridad en el sector estudiado ha provocado miedo a la ciudad o al entorno exterior a la vivienda, lo que se ha evidenciado en el aumento de la oferta de casas construidas con cerramientos perimetrales, urbanizaciones privadas y a proteger con mayor necesidad los vanos o portales de las viviendas con rejas cuales jaulas para habitar.

### **Planificación estratégica**

No se tiene una visión integral ni estratégica que contemple el crecimiento poblacional como un factor trascendente para la planificación de la ciudad, por tanto que la misma parece crecer de manera espontánea y desordenada.

### **Normativas y riesgo**

El no respetar las normativas ni tomar en cuenta el riesgo como por ejemplo en el sitio estudiado al momento de realizar nuevas construcciones se sitúan sobre quebradas o colinas pronunciadas que representan peligro para quienes ahí se asientan.

## **14.- RECOMENDACIONES**

### **Desarrollo urbano**

Las autoridades deben buscar promover la manera de optimizar el espacio urbano existente ya dotado de infraestructura y servicios en lugar de expandir los límites de la ciudad densificando las áreas residenciales a la par de proveerle de mejores servicios y equipamientos.

### **Población y regulación**

Regularizar y mantener el orden en cuanto a las formas de uso y ocupación del suelo.

### **Compactación de la ciudad**

Promover y llevar a cabo proyectos de vivienda social en altura eficientes y bien equipados.

### **Movilidad**

Planificar el mejoramiento de las vías existentes y crear nuevos centros urbanos de comercio, recreación, entre otros, que permitan llegar a una ciudad diversa y no se conviertan las periferias en sólo boques habitacionales monótonos.

### **Tendencia de vivienda y segregación**

Regular la implantación de nuevas proyecciones de urbanizaciones cerradas y buscar nuevas alternativas de desarrollo de viviendas.

### **Sostenibilidad**

Generar conciencia en los actuales y futuros profesionales sobre la aplicación de los conocimientos académicos teóricos para obtener una ciudad más



accesible, con diversidad y mezcla de usos, con diseños de calidad, más densificada y sostenible.

### **Programas de interés social**

Promover las viviendas de interés social en lugares con accesos a centros laborales y que se integren a la sociedad en lugar de excluirla.

### **Seguridad**

Mejorar la seguridad ciudadana por medio de vigilancia y generando vida en los espacios públicos.

### **Planificación estratégica**

Integrar y estudiar premisas prioritarias para obtener una visión integral de mejoramiento y desarrollo sostenible en base a las necesidades y la búsqueda de la compactación lo cual facilitaría la gestión de una mejor dotación de servicios básicos y equipamientos.

### **Normativas y riesgo**

Llevar una regulación estricta y concientizar acerca de los peligros que representan construir sobre sectores de riesgo y tener en cuenta los impactos que generan la implantación de nuevos proyectos arquitectónicos sobre los ecosistemas existentes.

## 15.- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- La Hora*. (12 de Abril de 2007). Recuperado el 2019, de Planificación urbana debe revisarse: <https://lahora.com.ec/noticia/557264/planificacic3b3n-urbana-debe-revisarse>
- Diario El Comercio*. (2 de Enero de 2010). Recuperado el 2019, de Manta también tiene su propio 'Beverly Hills': <https://www.elcomercio.com/actualidad/manta-propio-beverly-hills.html>
- Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca y el Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Plan de Acción de Cuenca, Ecuador. Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles*.
- Diario La Marea*. (27 de Marzo de 2016). Recuperado el Julio de 2019, de 60 urbanizaciones en nueve años en Manta: <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/386986-60-urbanizaciones-en-nueve-anos-en-manta/>
- Diario La Marea*. (20 de Junio de 2017). Recuperado el 2019, de La Revancha, el barrio más pobre de Manta: <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/437032-la-revancha-el-barrio-mas-pobre-de-manta/>
- Plan Nacional del Buen Vivir. (2017). *2017-2021*.
- Unidad Digital de Pública FM*. (1 de Enero de 2019). Recuperado el Julio de 2019, de Radio en vivo de Ecuador: <https://www.publicafm.ec/noticias/ecuador/1/ecuador-migrantes-especial>
- Alfaro, R. (1999). *El desarrollo rural y su importancia para el pequeño y mediano productor*. Centro de Investigación Académica de la UNED. San José, Costa Rica: XI Congreso Agronómico Nacional y de Recursos Naturales.
- Amendola, G. (2000). *La ciudad Postmoderna: Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Roma: Celeste Ediciones.
- Audirac, I., Shermyen, A., & Smith, M. (1990). Ideal Urban Form and Visions of the Good Life: Florida's Growth Management Dilema. *Journal of the American Planning Association*, 56(4), 470-482.
- Bähr, J., & Meyer, K. (2004). La difusión de condominios en las metrópolis latinoamericanas. *Revista de Geografía Norte Grande*(32), 39-53.
- Barruete, F. (2017). Los vacíos urbanos: una nueva definición. *Revista urbano*(35), 114-122.
- Bermúdez, Cabrera, Carrión, del-Hierro, Echeverría, Godard, y otros. (2016). La investigación urbana en Ecuador (1990–2015): Cambios y continuidades. En *La cuestión urbana en la región andina: miradas sobre la investigación y la formación* (págs. 117-173). Quito: Centro de publicaciones Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 37-49.
- Caldeira, T. (2000). *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in Sao Paulo*. University of California Press.
- Cardoso, A., & Ortiz, J. (2009). *Observatorio Geográfico de América Latina*. Obtenido de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/255.pdf>
- Chavoya, J., García, J., & Rendón, H. (2009). Una reflexión sobre el modelo urbano: ciudad dispersa-ciudad compacta. *5th International Conference Virtual City and Territory, Barcelona, 2,3 and 4 June 2009* (págs. 37-50). Barcelona: Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Chin, N. (2002). *Unearthing the Roots of Urban Sprawl: A Critical Analysis of Form, Function and Methodology*. Londres: Centre for Advanced Spatial Analysis.
- Choay, F. (2009). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. *Andamios. Revista de Investigación Social*, 6(12), 157-187.
- Clichevsky, N. (2000). *Informalidad y segregación urbana en América Latina: Una aproximación*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.
- Da Cunha, J., & Rodriguez, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista latinoamericana de Población*, 3(4-5), 27-64.
- Díaz, V., & Ortiz, A. (2013). *La ciudad y la arquitectura del miedo: Estudio conceptual comparativo entre el fraccionamiento habitacional cerrado de lujo contemporáneo y la bastida medieval*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.
- Ducci, M. (2000). Santiago: Territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana. *Revista Eure*, XXVI(79), 5-24.
- Escolano, S. (2017). *Transformaciones recientes de las estructuras metropolitanas: dispersión espacial y policentrismo*. Zaragoza: Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio - Universidad de Zaragoza.
- FAO. (Octubre de 2017). El estado mundial de la agricultura y la alimentación (folleto).
- Garreau, J. (1992). *Edge City: Life on the New Frontier*. Nueva York: Anchor Books.
- Giusti, M. (2013). Ciudad Muro: Urbanizaciones cerradas vs. Desarrollo urbano sustentable en el corredor sur de la región metropolitana de Buenos Aires. *Reporte de conferencia del V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo Barcelona-Buenos Aires*. Barcelona: Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

- Gómez, J. (2003). Naturaleza y Ciudad. Diseño urbano con criterios ecológicos, geográficos y sociales. *Boletín CF+S 32/33. IAU+S: la Sostenibilidad en el Proyecto Arquitectónico y Urbanístico*, 103-107.
- Hidalgo, R., & Borsdorf, A. (2005). *Barrios Cerrados y Fragmentación Urbana en América Latina: Estudio de las transformaciones socio-espaciales en Santiago de Chile (1990-2000)*. Recuperado el Julio de 2019, de [https://www.researchgate.net/profile/Axel\\_Borsdorf](https://www.researchgate.net/profile/Axel_Borsdorf)
- Hidalgo, R., & Borsdorf, A. (2009). El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos, LXX(266)*, 181-203.
- Jacobs, J. (2009). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Segunda ed.). España: Capitán Swing Libros.
- López, O. (2004). La sustentabilidad urbana. (U. N. Colombia, Ed.) *Revista Bitácora Urbano Territorial, 1(8)*, 8-14.
- MIDUVI. (23 de Noviembre de 2016). *Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda*. Recuperado el 2019, de Más familias disfrutan de viviendas en Sí Mi Casa: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/mas-familias-disfrutan-de-viviendas-en-si-mi-casa/>
- MIDUVI. (2016). *Plan indicativo de desarrollo urbano*. UNIDAD DE DISEÑO Y PLANIFICACIÓN URBANA.
- MIDUVI, M. d. (2016). *Informe Nacional del Ecuador*. Quito: Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible - Hábitat III.
- Moliní, F., & Salgado, M. (15 de Enero de 2012). Los impactos ambientales de la ciudad de baja densidad en relación con los de la ciudad compacta. *Revista Bibliográfica de Geología y Ciencias Sociales, XVII(958)*.
- Muñiz, I., & García-López, M. (Enero de 2013). Anatomía de la dispersión urbana de Barcelona. *EURE, 39(116)*, 189-219.
- Muxi, Z. (2004). *La arquitectura de la ciudad global*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Nabuko.
- Pacione, M. (2009). *Urban Geography: A global perspective* (Tercera ed.). Nueva York: Routledge.
- PDyOT Manta. (2016). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Manta, 2014-2019 (actualizado 2016).
- Posanzini, N. (2015). *Los efectos y contrastes del avance de las urbanizaciones cerradas en las áreas periurbanas. Caso de estudio la plata*. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente, Argentina.

- Ramírez, D. (6 de Agosto de 2016). *La Gente de Manabí - Revista Ecuatoriana*. Recuperado el 2019, de <https://lagentedemanabi.jimdo.com/2014/08/06/cuba-libre-ayer-eloy-alfaro-hoy/>
- Reclus, E. (2010). *La evolución de las ciudades*. Recuperado el Julio de 2019, de Boletín CF+S: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n45/aerec.es.html>
- Reyna, M. (2015). *Fragmentación y segregación: el fenómeno "countries" en la Ciudad de Córdoba*. Universitat Politècnica de Catalunya UPC - Master Universitario en Gestión y Valoración Urbana.
- Sánchez, J. (19 de Octubre de 2014). *Diario El Telégrafo*. Recuperado el 2019, de <https://www.letelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/tarqui-su-historia-y-prospectiva>
- SNGR. (2013). *Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador*. Obtenido de Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias: <http://www.riesgos.gob.ec>
- UN. (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*. Nueva York: Department of economic and social affairs.
- UN-Habitat. (1996). *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II)*. Estambul.
- UN-Habitat. (2016). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y desarrollo urbano sostenible. Hábitat III*. Nueva York.
- Urriza, G., & Garriz, E. (julio-diciembre de 2014). ¿Expansión urbana o desarrollo compacto? Estado de situación en una ciudad intermedia: Bahía Blanca, Argentina. *Revista Universitaria de Geografía*, 23(2), 97-123.
- Zoido, F., Vega, S., Morales, G., Mas, R., & Lois, R. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio* (Primera ed.). Barcelona: Editorial Ariel, S.A.
- Zulaica, L., & Ferraro, R. (2013). *Lineamientos para el Ordenamiento del periurbano de la ciudad de Mar de Plata – Argentina*. Obtenido de Conicet Digital - Repositorio Institucional: <https://ri.conicet.gov.ar/>

## 16.- ANEXOS



### ENCUESTA A LA POBLACIÓN

- ¿Qué medio de transporte utiliza mayormente para movilizarse hacia otros sitios de la ciudad?**

BUS	MOTOCICLETA	OTRO
VEHÍCULO PRIVADO	BICICLETA	NO USO
- ¿Existe facilidad de movilización desde su vivienda hacia el núcleo urbano o su lugar de trabajo?**

SI	NO
----	----
- ¿De qué servicios básicos carece en su lugar de residencia?**

AGUA POTABLE	RED DE ALCANTARILLADO	CALLES ASFALTADAS
ENERGÍA ELÉCTRICA	TELEFONÍA	NINGUNO
- ¿Consideraría usted habitar en una vivienda plurifamiliar (departamentos)?**

SÍ	NO
----	----
- ¿Cuáles son las principales causas por las que optaría por la ocupación de una vivienda unifamiliar?**

SENSACIÓN DE PRIVACIDAD	ACCESIBILIDAD A ESTE TIPO DE VIVIENDAS
SEGURIDAD	COMODIDAD
- ¿Considera factible la opción de vivir en una ciudadela cerrada en las periferias de la ciudad?**

SÍ	NO
----	----
- ¿Qué motivos o circunstancias le acontecieron para vivir en este sector de la ciudad?**

TRABAJO	AYUDA GUBERNAMENTAL	OTRO
TERRENOS ECONÓMICOS	ESTUDIO	
- ¿A qué equipamientos básicos no posee usted fácil accesibilidad?**

EDUCACIÓN	MERCADO/COMERCIO
SALUD	NINGUNA
RECREACIÓN	
- En temas de mobiliario urbano ¿Cuál cree usted que necesita dársele mayor importancia dentro del sector?**

PARADAS DE BUSES	BANCAS
ALUMBRADO PÚBLICO	TODAS
TACHOS DE BASURA	NINGUNA
- ¿Considera que se tiene una buena relación social con la comunidad en el lugar donde habita?**

SI	NO
----	----

**Anexo N°1:** Encuesta que se hizo a los moradores del área de estudio, realizada por la tesista.

## ENTREVISTA DIRIGIDA

1. ¿Considera que la densidad poblacional actual de la zona urbana de Manta es adecuada y sostenible?
2. ¿Considera usted un problema la dinámica actual de expansión de la ciudad hacia las periferias de su límite urbano?
3. ¿Existen actualmente normativas de control para el desarrollo expansivo del área urbana hacia su límite con la rural de la ciudad?
4. ¿Por qué motivo considera usted que surgen las invasiones en el área periurbana de la ciudad?
5. ¿Qué factores positivos y negativos inciden al momento de que la población se expande a su zona periurbana?
6. ¿Cuál cree usted que ha sido el principal factor que ha provocado la expansión territorial hacia la periferia?
7. ¿Considera usted un inconveniente para el desarrollo de la ciudad la creación de áreas residenciales en zonas de acceso restringido (ciudadelas cerradas)?
8. ¿Existe en la actualidad planes de desarrollo territorial para el área periurbana de Manta?
9. ¿A qué considera se debe el hecho del fenómeno demográfico en que la gente se moviliza hacia las zonas suburbanas para habitar?
10. ¿Considera necesario y factible el desarrollo de programas habitacionales en altura para la ciudad?

**Anexo N°2** Entrevista dirigida al Ing. Emilio Macías, Coordinador Territorial del GAD Manta, realizada por la tesista.



**Anexo N°3:** Equipamiento de recreación – Cancha de Urbiríos I.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°4:** Estado de las viviendas en Urbiríos I

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°5:** Estado de las viviendas en Cristo del Consuelo.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)





**Anexo N°6:** Vías y viviendas en barrio Nuevo Manta.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°7:** Construcción de 4 plantas – Incumplimiento de la normativa de ocupación del suelo.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°8:** Dispersión de la ciudad mayormente visible y situación de construcción en zonas de riesgo.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°9:** Vivienda, acera y calle en buen estado en la vía principal hacia el sector La Revancha.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°10:** Situación general de los asentamientos informales en el sector periurbano.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°11:** Terrenos vacíos por Urbiríos II próximos a urbanizarse.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°12:** Viviendas del proyecto habitacional sí mi casa remodelados con sitios para comercio.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°13:** Estación de bombeo de agua potable Sí Vivienda – Sector Los Senderos.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°14:** Próximamente Urbanización “Los Senderos”

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo Nº15:** Urbanización privada Villanueva del Bosque.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo Nº16:** Barrio Los Senderos II

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo Nº17:** UPC en Urbiríos I

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°18:** Ciudad Azteca

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°19:** Quebrada del río en Ciudad Azteca

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)



**Anexo N°20:** Conjunto habitacional Rania a un lado de la quebrada.

Investigación de campo:  
Espinoza Karen (autora)