



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

DIRECCIÓN DE POSTGRADO, COOPERACIÓN Y RELACIONES INTERNACIONALES,  
Y FACULTAD DE ARQUITECTURA

MAESTRÍA EN URBANISMO CON MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y  
GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE

TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD ESTUDIO DE CASOS

TEMA:

DISCONTINUIDAD Y SEGREGACIÓN URBANA GENERADA DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS EN EL PERFIL COSTERO DE LA CIUDAD DE MANTA

AUTOR(A):

ARQ. XIOMARA JAZMIN ORTIZ MARQUEZ

TUTOR(A):

ARQ. CEVALLOS AGUAYO FATIMA CECILIA

MANTA – ECUADOR

2021

## DECLARACIÓN DE AUTORIA

Yo, Xiomara Jazmín Ortiz Márquez con CC: 131228431-6, doy constancia de ser la autora del Trabajo de Titulación con modalidad Estudio de caso con el tema “Discontinuidad y segregación urbana generada de las infraestructuras en el perfil costero de la ciudad de Manta”, el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Cevallos Aguayo Fátima Cecilia.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado, el mismo que está referenciado por aportes importantes de autores que han contribuido con sus proyectos e investigaciones científicas.

En la ciudad de Manta, a los 22 días del mes de octubre de dos mil veinte y uno.

---

Arq. Xiomara Jazmín Ortiz Márquez  
C.C. 131228431-6  
Autor(a)

## APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor de la Maestría en Urbanismo con Mención en Planificación Territorial y Gestión Urbana Sostenible de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Estudio de Casos, cuyo tema es “Discontinuidad y segregación urbana generada de las infraestructuras en el perfil costero de la ciudad de Manta” el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento Reformatorio y sustitutivo del Reglamento General de los Programas de Posgrado de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser evaluado por los Lectores que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 04 días del mes de noviembre de dos mil veinte y uno.

---

Arq. Cevallos Aguayo Fátima Cecilia  
C.C.1310070352  
Tutor(a)

## APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

En calidad de lectores de la Maestría en Urbanismo con Mención en Planificación Territorial y Gestión Urbana Sostenible de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certificamos:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Estudio de Casos, cuyo tema es “Discontinuidad y segregación urbana generada de las infraestructuras en el perfil costero de la ciudad de Manta” el cual ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento Reformatorio y sustitutivo del Reglamento General de los Programas de Posgrado de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí; por tal motivo, damos por APROBADO que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, requeridos para proceder a la defensa correspondiente del mismo.

Particular que certificamos para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 04 días del mes de noviembre de dos mil veinte y uno.

---

Arq. Alexis Javier Macias Mendoza  
C.C. 1310480353  
Lector(a)

---

Arq. Abel Emilio Quimis Chilan  
C.C. 1305965590  
Lector(a)

## APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

En calidad de lectores de la Maestría en Urbanismo con Mención en Planificación Territorial y Gestión Urbana Sostenible de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certificamos:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Estudio de Casos, cuyo tema es “Discontinuidad y segregación urbana generada de las infraestructuras en el perfil costero de la ciudad de Manta” el cual ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento Reformatorio y sustitutivo del Reglamento General de los Programas de Posgrado de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí; por tal motivo, damos por APROBADO que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, requeridos para proceder a la defensa correspondiente del mismo.

Particular que certificamos para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 04 días del mes de noviembre de dos mil veinte y uno.

---

Arq. Alexis Javier Macias Mendoza  
C.C. 1310480353  
Lector(a)

---

Arq. Abel Emilio Quimis Chilan  
C.C. 1305965590  
Lector(a)

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios, a mis padres Vicente y Angela, mis hermanos José Armando y Ángel, quienes me brindan su apoyo en la realización de mis sueños y proyectos.

A mi hija Fernanda y esposo Gustavo, quienes son mi motivación para superarme como persona y como profesional ¡Mi gratitud profunda!

Un agradecimiento especial a los docentes de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí por su acompañamiento en los procesos de este importante trabajo; y, a Markos y otros excelentes amigos que me han apoyado con su aporte profesional.

---

Arq. Xiomara Jazmín Ortiz Márquez  
C.C. 131228431-6  
Autor(a)

## DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a mi esposo Gustavo Ronquillo Andrade, quien me ha motivado y acompañado en el desarrollo y culminación del mismo; a mi hija Fernanda Jazmín, quien desde la gestación y alumbramiento ha estado conmigo en todas las fases de este estudio académico alegrando mis momentos con su ternura y dulce sonrisa.

---

Arq. Xiomara Jazmín Ortiz Márquez  
C.C. 131228431-6  
Autor(a)

## Resumen

Se ha realizado un estudio cuyo propósito ha sido demostrar el desarrollo urbanístico que ha tenido el perfil costero en relación a las infraestructuras residenciales, comerciales, logísticas, industriales y turísticas que se han asentado en las zonas estudiadas; las mismas que, en la actualidad generan discontinuidad en los ambientes paisajísticos, pudiendo originar segregaciones desde el sector urbano; se ha aplicado un diseño experimental, a dos tipos de muestras, una a 35 habitantes de la urbanización Marina Blue y otra a funcionarios públicos conocedores de la realidad del sector a quienes se le aplicaron diferentes técnicas de recopilación de información; los instrumentos utilizados fueron, encuestas, entrevistas y fichas de observación. Los resultados demuestran que en una de las zonas existe un marcado desarrollo urbanístico; mientras que, la otra zona muestra un desarrollo lento, generándose un crecimiento desigual en las mismas.

Palabras claves: infraestructura, desarrollo urbanístico, zona, experimental, paisaje urbano, segregación urbana.

## Abstract

A study was carried out whose purpose has been to demonstrate the urban development that the coastal profile has had in relation to the residential, commercial, logistics, industrial and tourist infrastructures that have settled in the studied areas; the same ones that, at present, generate discontinuity in the landscape environments, being able to originate segregations from the urban sector; An experimental design has been applied to two types of samples, one to 35 inhabitants of the Marina Blue urbanization and the other to public officials familiar with the reality of the sector to whom different information gathering techniques were applied; the instruments used were surveys, interviews and observation files. The results show that in one of the zones there is a marked urban development; while, the other area shows a slow development, generating uneven growth in them.

Keywords: infrastructure, urban development, zone, experimental, urban landscape, urban segregation.

## Índice

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1.    | Introducción .....                                 | 1  |
| 1.1   | Planteamiento Del Problema.....                    | 2  |
| 1.2   | Objetivos .....                                    | 5  |
| 1.2.1 | General.....                                       | 5  |
| 1.2.2 | Específicos .....                                  | 5  |
| 1.3   | Hipótesis .....                                    | 5  |
| 1.4   | Justificación .....                                | 6  |
| 1.4.1 | Teórica .....                                      | 6  |
| 1.4.2 | Metodológica .....                                 | 6  |
| 1.4.3 | Práctica.....                                      | 6  |
|       | Capítulo I. Marco Teórico Referencial y Legal..... | 6  |
| 2.1   | Marco Conceptual.....                              | 6  |
| 2.2   | Marco Teórico.....                                 | 10 |
| 2.2.1 | Discontinuidad Urbana o espacial .....             | 10 |
| 2.2.2 | Fragmentación Urbana.....                          | 11 |
| 2.2.3 | Segregación Urbana .....                           | 12 |
| 2.2.4 | Infraestructura Urbana .....                       | 12 |
| 2.2.5 | Perfil costero .....                               | 14 |

|   |    |
|---|----|
| 2.2.6. Uso del suelo .....  | 14 |
| 2.2.7. Espacio público .....  | 15 |
| 2.2.8 Paisaje Urbano. ....  | 16 |
| 2.2.9 Urbanizaciones cerradas .....   | 17 |
| 2.2.10 Contaminación .....  | 19 |
| 2.3 Marco Referencial.....  | 20 |
| 2.3.1 Referencias del proyecto: “Gestión del crecimiento urbano en el frente Costero<br>Metropolitano y nuevas territorialidades” ..... | 20 |
| 2.3.1 Referencias del proyecto Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la<br>revitalización en Bilbao (España) .....             | 22 |
| 2.4 Marco Legal.....  | 25 |
| Capítulo II. Diseño Metodológico .....  | 27 |
| Delimitación del tema de estudio.....   | 28 |
| 3.1 Métodos.....  | 29 |
| 3.1.1 Investigación bibliográfica.....  | 29 |
| 3.1.2 Investigación de campo.....   | 29 |
| 3.2 Técnicas Y Herramientas .....   | 30 |
| 3.2.1 Elaboración de mapas temáticos.....   | 30 |
| 3.2.2 Observación .....   | 31 |
| 3.2.3 Entrevista y encuesta.....  | 31 |

|  |    |
|--|----|
| 3.3 Fuentes .....  | 31 |
| 3.3.1 Fuentes primarias .....  | 32 |
| 3.3.2 Fuentes secundarias .....  | 32 |
| Capítulo III. Resultados y Discusión .....   | 32 |
| 4. Población y muestra.....  | 32 |
| 4.1.1 Población.....   | 32 |
| 4.1.2 Muestra .....  | 32 |
| 4.1.3 Obtención de datos.....  | 35 |
| 4.1.4 Área Geográfica analizada.....   | 35 |
| 4.1.5 Red vial .....   | 45 |
| 4.2 Análisis de Impacto Territorial, una visión general en el área de estudio. ....  | 46 |
| 4.3 Análisis de la influencia de las urbanizaciones cerradas en el desarrollo de la ciudad.<br>.....   | 48 |
| 4.3.1 Tabulación de la información – de la encuesta con 10 ítems realizada a una<br>muestra de 36 personas de la urbanización Marina Blue de la zona 1. .... | 48 |
| 4.4 Comparación de sectores analizados .....   | 59 |
| 4.5 Interpretación de Resultados.....  | 63 |
| 4.6 Propuesta de estrategias que permitan el desarrollo equitativo del perfil costero ..   | 64 |
| 5. Conclusiones .....  | 65 |
| 6. Recomendaciones .....   | 65 |

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 7. Referencias Bibliográficas ..... | 66 |
| 8. Anexos .....                     | 71 |

Índice de gráficos:

|  |    |
|--|----|
| Gráfico 1: Usos de suelos principales en la ciudad de Manta.....   | 37 |
| Gráfico 2: Porcentaje de respuesta al tipo de vivienda .....   | 48 |
| Gráfico 3: Porcentaje de respuesta al número de habitantes por vivienda .....  | 49 |
| Gráfico 4: Barra estadística de los beneficios de vivir en urbanizaciones cerradas .....   | 50 |
| Gráfico 5: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre los servicios cercanos a la urbanización .....                                       | 51 |
| Gráfico 6: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre donde realiza sus compras y la ubicación de estos sitios.....                        | 53 |
| Gráfico 7: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre el tipo de transportación que utiliza. ....  | 54 |
| Gráfico 8: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre las vías que usa para el recorrido diario. ....                                      | 55 |
| Gráfico 9: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la utilización de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad. .... | 56 |
| Gráfico 10: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la calidad de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad. ....    | 58 |
| Gráfico 11: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la calidad de vida en el sector con respecto a esta urbanización.....               | 59 |

## Índice de Tablas

|  |    |
|--|----|
| Tabla 1: Número de habitantes en la Urbanización Marina Blue.....  | 32 |
| Tabla 2: Principales elementos para el diagnóstico del sector turístico.....   | 33 |
| Tabla 3: Usos de suelos principales en la ciudad de Manta 2020.....  | 36 |
| Tabla 4: Componentes que conforman el sector.....  | 43 |
| Tabla 5: Caracterización de las vías.....  | 45 |
| Tabla 6: Porcentaje de respuesta al tipo de vivienda.....  | 48 |
| Tabla 7: Frecuencia de respuesta a pregunta al número de habitantes por vivienda.....  | 49 |
| Tabla 8: frecuencia de respuesta a pregunta sobre los beneficios de vivir en urbanizaciones cerradas.....                              | 50 |
| Tabla 9: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre los servicios cercanos y su distancia a la urbanización.....                         | 51 |
| Tabla 10: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre donde realiza sus compras y la ubicación de estos sitios.....                       | 52 |
| Tabla 11: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre el tipo de transportación que utiliza.....  | 53 |
| Tabla 12: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre las vías que usa para el recorrido diario.....                                      | 54 |
| Tabla 13: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la utilización de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad..... | 56 |
| Tabla 14: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la calidad de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.....     | 57 |

|  |    |
|--|----|
| Tabla 15: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la calidad de vida en el sector con respecto a esta urbanización..... | 58 |
|--|----|

|   |    |
|---|----|
| Tabla 16: Aspectos del paisaje urbano a ser comparado ..... | 61 |
|---|----|

## Índice de gráficos

|   |    |
|---|----|
| Ilustración 1: Tipos de Infraestructura Urbana.....   | 13 |
| Ilustración 2: Situación del proyecto Nueva Costa del Plata .....                                   | 21 |
| Ilustración 3: Ruinas industriales del área Metropolitana de Bilbao .....                           | 23 |
| Ilustración 4: Áreas de oportunidad en Bilbao .....   | 24 |
| Ilustración 5: Imágenes de la regeneración urbana de la ciudad de Bilbao .....                      | 25 |
| Ilustración 6: Ubicación geográfica del cantón Manta .....  | 28 |
| Ilustración 7: Ubicación geográfica del área de estudio .....                                       | 29 |
| Ilustración 8: Imagen de elaboración del sistema de información geográfica .....                    | 31 |
| Ilustración 9: Mapa de crecimiento del área urbana del Cantón Manta.....                            | 36 |
| Ilustración 10: Mapa de uso de suelo del Cantón Manta .....   | 38 |
| Ilustración 11: Distintas actividades realizadas en el sector .....                                 | 40 |
| Ilustración 12: Mapa de uso de suelo del Sector.....  | 41 |
| Ilustración 13: Ampliación de perímetro urbano de la conurbación de Manta y sus implicaciones. .... | 42 |
| Ilustración 14: Mapa de usos de suelos del sector .....   | 44 |
| Ilustración 15: Ave. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez .....   | 46 |
| Ilustración 16: Mapa de localización de comercios en la zona 1 .....                                | 47 |

Ilustración 17: Mapa de Ubicación de desembocadura de Ríos y rebose de aguas

servidas ..... 61

## 1. Introducción

La presente investigación hace referencia a la discontinuidad y segregación urbana generada de las infraestructuras en el perfil costero de la ciudad de Manta, mediante el análisis y demostración del desarrollo urbanístico que ha tenido este borde costero a partir de la distribución de sus infraestructuras residenciales, comerciales, logísticas, industriales y turísticas.

Este trabajo está conformado por tres capítulos, el primero abarca el desarrollo del marco conceptual, teórico, referencial y legal, presentando aspectos referentes a la discontinuidad urbana enfocando sus características, la segregación urbana en las urbanizaciones cerradas, el uso de suelo para el ordenamiento territorial, la infraestructura urbana para un buen funcionamiento de la sociedad y su economía, el espacio público que proporciona legibilidad al espacio urbano, la contaminación ambiental como consecuencia de una insuficiente planificación que prevenga efectos negativos en los sitios habitados y el paisaje urbano que hace referencia a la imagen de un territorio determinado. Desde el marco referencial se han considerado aspectos importantes de dos proyectos, el primero que no se pudo aplicar en las ciudades de Avellanada y Quilmes en Argentina y el segundo que se realizó en Bilbao (España). El marco legal sustenta esta investigación desde la normativa del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

El segundo capítulo presenta la metodología, métodos y técnicas aplicados y requeridos en un trabajo de investigación científica tales como recopilación de información, edición y revisión de información, análisis de datos, investigación bibliográfica, encuestas, entrevistas, observación, elaboración de mapas temáticos, entre otros.

En el tercer capítulo se demuestran los resultados y análisis de la investigación partir de la aplicación de entrevistas y encuesta a dos muestras de habitantes de las zonas estudiadas al igual que el análisis de información recopiladas respecto a las áreas geográficas pertinentes.

### 1.1 Planteamiento Del Problema

Las ciudades actuales, son centros dinámicos de actividades comerciales, logísticas, industriales, etc. y en las que coexisten habitantes, turistas y población flotante; las mismas que, se ven en la necesidad de ofrecer sistemas de movilidad que garanticen el desarrollo económico y la calidad de vida de los habitantes. (Cerdá, 2010, pág. 16)

Manta, es una ciudad ecuatoriana perteneciente a la provincia de Manabí, con una población de 226 477 habitantes, según el censo del 2010 (PDyOT M. , 2016). Su crecimiento urbano se ha establecido en base al comercio, la industria y el turismo progresivamente; esta situación ha ido generando asentamientos de expansión horizontal acentuados en el este y oeste de la zona costera.

El interés de esta investigación es analizar y demostrar el desarrollo urbanístico que ha tenido el perfil costanero de Manta a partir de la distribución de sus infraestructuras residenciales, comerciales, logísticas, industriales y turísticas.

La presente investigación divide al perfil costero de Manta en dos zonas de estudio; la zona 1 está delimitada desde el sector La Poza hasta la Urbanización Ciudad del Mar; y, la zona 2 está comprendida desde el sitio Playita Mía hasta el barrio La Florita.

En la actualidad la conectividad en cuanto red vial ofrece una movilidad fluida en ambas zonas de estudio y de manera similar se reciben los servicios básicos; en la zona 1 el servicio de agua potable suele ser irregular y en épocas de lluvias en la zona 2, se producen reboses del

alcantarillado sanitario por desconocimiento de la población respecto a las conexiones inadecuadas que se han realizado en las estructuras del sistema de aguas lluvias.

El sector inmobiliario ha sido uno de los principales factores para el desarrollo urbanístico de la zona 1, debido a la demanda residencial, la misma que sigue generando la creación de nuevas urbanizaciones privadas, conjuntos habitacionales y edificios-departamentos, los cuales ofrecen seguridad, confort y espacios recreativos, servicios requeridos y atractivos para lugareños y turistas. Según Escamilla-Herrera (2015) en su libro *Segregación Urbana y Espacios de Exclusión* ejemplificados desde el contexto Latinoamericano, respecto al desarrollo de urbanizaciones resalta que el valor potencial del suelo excede en mucho de lo que se paga por él (Escamilla-Herera, 2015). En concordancia con lo expuesto, la realidad actual de las dos zonas en estudio del perfil costero de Manta, por ejemplo, los terrenos de la zona 1 tienen costos muy diferenciados en relación con la zona 2.

Los subsectores de servicio comercial y hotelero de la zona 2 fueron afectados a consecuencias del terremoto del 16 de abril del 2016, generando desplazamientos geográficos desde la zona más afectada hacia la que brinda mayor seguridad. En relación a la zona 2 que experimentó un progreso paulatino hasta antes del 2016; actualmente se se observa un desarrollo acelerado de los mismos sectores en la zona 1, permitiendo evidentes transformaciones en diversas estructuras físicas y generando patrones de segregación urbana.

Se observa que las empresas que tienen infraestructuras en dichos sectores al momento de ofrecer sus bienes y servicios utilizan en su publicidad como principal atractivo, las playas de la ciudad, ocupando lugares públicos que limitan a los turistas y a los lugareños que disfruten libremente de los espacios turísticos.

Con respecto a los antecedentes mencionados surgieron los siguientes cuestionamientos:

¿Cuáles han sido las causas principales que han generado un acelerado desarrollo urbanístico, potenciando al turismo, el comercio y el sector inmobiliario en la zona 1?

¿Cuáles son las causas que ralentizan la reestructuración urbanística en la zona 2?

A nivel histórico, la zona 2 experimentó un desarrollo urbano paulatino de sus parroquias; las mismas que, desde sus inicios, no contaron con un proceso urbanístico planificado. Se evidencia que desde 1949 las industrias constituyeron la principal fuente de desarrollo en la parroquia Los Esteros, incrementando el asentamiento de residencias en su entorno; en cambio en Tarquí se potenció el sector comercial, el cual ofrecía una forma de vida económicamente activa y que era considerado el corazón comercial y hotelero de la ciudad. En la actualidad este sector cuenta con dos equipamientos logísticos importantes como es el aeropuerto (que ya existía) y la nueva terminal terrestre que fue trasladada de la parroquia Manta hacia esta zona.

En la zona 2 se evidencia una contaminación en el borde costero por la desembocadura de los ríos Manta, Burro y Muerto, los cuales trasladan las aguas residuales provenientes de las lagunas de oxidación y la basura vertida por habitantes asentados en sus riberas hacia el mar; el sector industrial sigue generando gases y residuos tóxicos que están afectando el medio ambiente, causan enfermedades a la población, afectan a la pesca artesanal y a las especies de animales presentes en el ambiente. Se conoce por un artículo del Diario El Universo respecto a la Playa de Tarquí que “Esta playa registra los más altos niveles de contaminación, por la presencia en sus aguas de altas dosis de grasas y aceites carburantes, entero bacterias y hasta coliformes fecales”. (Diario, El Universo, 2007).

## 1.2 Objetivos

### 1.2.1 General

Analizar y conocer el impacto del desarrollo territorial que generan las infraestructuras comerciales, logísticas, hoteleras, residenciales e industriales en cuanto a segregación urbana en el perfil costero de la ciudad de Manta.

### 1.2.2 Específicos

- ↗ Realizar el mapeo del uso de suelo mediante programas y herramientas cartográficas
- ↗ Analizar la influencia que generan las urbanizaciones cerradas en el desarrollo de la ciudad.
- ↗ Comparar el deterioro del paisaje urbano y ambiental entre ambos sectores.
- ↗ Proponer estrategias que permitan el desarrollo equitativo del perfil costero

## 1.3 Hipótesis

El crecimiento del perfil costero ha definido distintos usos de suelo permitiendo la construcción de infraestructuras residenciales, industriales, comerciales, logísticas y hoteleras; las mismos que en conjunto, están marcando diferencias evidentes entre una zona y otra; en base a esta situación, se plantea la siguiente hipótesis: Si se ejecuta un plan de desarrollo que unifique las características urbanas en cuanto a infraestructura y prestación de servicios en la franja costera de Manta, se reduciría el crecimiento desigual en las zonas en estudio; pudiendo lograr un mejor desarrollo en la zona más afectada.

## 1.4 Justificación

### 1.4.1 Teórica

El presente documento enfocado en el análisis del desarrollo urbanístico en las zonas estudiadas, la investigación científica del mismo contribuye con información de interés para futuras investigaciones y proyectos urbanísticos en el perfil costero de la ciudad de Manta.

### 1.4.2 Metodológica

En este trabajo se han aplicado metodologías hipotética, deductiva y descriptiva, y se formulan variables que permiten analizar causas y efectos con técnicas adecuadas para cada metodología.

### 1.4.3 Práctica

A través de esta investigación se proponen estrategias de acción que contribuyan al desarrollo de acciones específicas para las dos zonas estudiadas.

## Capítulo I. Marco Teórico Referencial y Legal

### 2.1 Marco Conceptual

La discontinuidad es un fenómeno referencial que describe situaciones de desconcentración urbana, que actualmente están generando crecimientos irregulares en los sectores conocidos como urbanos. Esta realidad marca niveles sociales homogéneos y diferentes a la vez; además, incrementan el consumo del suelo sin un debido control.

La población mundial sigue en aumento; por tanto, es prioritario generar políticas públicas que regularicen la construcción de infraestructuras que a futuro degraden los paisajes urbanos. Moctezuma y Alegría en su tesis titulada Fenómenos De Discontinuidades En El Territorio Y Sus Espacios Urbanos, hacen referencia al tema e “indican que las ciudades tienen discontinuidades por razones naturales, infraestructurales, políticas y socioeconómicas, estos

aspectos pueden perdurar por mucho tiempo y otros que no perduran mucho.” (Moctezuma & Alegría, 2016)

En el perfil costanero de la ciudad de Manta se evidencia una discontinuidad urbanística a causa de infraestructuras que se han venido asentando hasta la actualidad; las mismas que, para generar ingresos económicos han sido modificadas según diversas conveniencias o necesidades. Al parecer no fueron consideradas las normativas legales del uso de suelo ni las consecuencias como la segregación urbana

Conocer las causas principales que han generado un acelerado desarrollo urbanístico ha sido muy importante el proceso de éste trabajo; puesto que, al salir de paseo como turistas o de compras en la zona 1 de estudio en comparación con la zona 2 (que fue eje comercial del cantón hasta antes del terremoto del 2016) es notorio el progreso acelerado del turismo, el comercio y el sector inmobiliario en la zona 1; además, a sido de imprescindible conocer las causales que ralentizan la reestructuración urbanística en la zona 2.

El desarrollo urbanístico parte de una planificación urbana que está comprendida por instrumentos técnicos y normas establecidas para organizar y ordenar el uso del suelo; de manera que, se regularicen los condicionamientos para la transformación y conservación de los mismos.

Un importante artículo de la Revista Académica de la Universidad de Valladolid del año 2013 escrita por varios autores y titulado el Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí y Ecuador, refiere que en el borde costero de la ciudad de Manta a partir del siglo XX, en sus zonas destinadas a la pesca experimentó un desarrollo progresivo convirtiéndose en un espacio codiciado para empresarios, comerciantes y promotores inmobiliarios; a su vez, se consolidaron áreas de eventos cívicos, sociales y hoteleros, habiéndose extendido hasta hoy en lo que se conoce como Barbasquillo, Malecón del

Murciélago y Tarqui, las cuales tienen una conectividad vial a través de las vías Puerto-Aeropuerto, Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez, calle 23 y Av. Barbasquillo. (Sáinz, Camino, & Orozco, 2013)

Desde la aparición de la Cámara de Comercio en Manta, en el año 1927 se produjo un progresivo desarrollo de la ciudad. Se construyó en 1930 el primer puerto de hormigón de 50 ml, el cual se usó hasta 1965; y, en 1969 se terminó de edificar un nuevo puerto de aguas profundas; la pesca generó un gran desarrollo comercial en 1981; y, un acontecimiento importante en 1985 marcó la historia de la ciudad con el nacimiento de la Universidad Laica de Manabí; además Manta fue considerada como primer municipio turístico en 1999.

El comercio, desde el desarrollo de las culturas es entendido como el intercambio de servicios y bienes que realizan los seres humanos con productos cuya valoración es de igual valor para cambiarlo en dinero efectivo; de este intercambio puede ser interno o externo en un sector; puede ser de dos tipos al por mayor y por menor; actualmente se experimenta un crecimiento progresivo y hasta acelerado en algunos ámbitos respecto a este fenómeno social.

Entre las actividades comerciales de Manta se destacan la pesca artesanal e industrial, la exportación del marisco como el pescado y el camarón, el aprovechamiento turístico de las playas y espacios naturales. Todas estas acciones económicas siguen potenciando a otros subsectores como el turístico e inmobiliario.

Según el Plan del Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manta (PDyOT) el gráfico 22 muestra la Distribución de Pescadores por Cantón de Manabí, se evidencia que Manta reporta el mayor índice de quienes realizan pesca artesanal, alcanzando un 86.10% de la población dedicada a tal actividad (PDyOT, 2021, pág. 197) .

El turismo es comprendido como un fenómeno social, cultural y económico que implica que los individuos se desplacen de su lugar de origen hacia otros, ya sea con fines de turismo,

para realizar negociaciones o para ejercer actividades profesionales. Manta en la actualidad, se ha convertido en un destino estratégico para realizar paradas turísticas de cruceros internacionales cuyos recorridos se despliegan desde el Caribe hasta el Pacífico en América del Sur; por ejemplo, la construcción de la terminal portuaria de Manta hasta la actualidad permite una importante actividad económica.

La gastronomía, el deporte acuático, la observación de Ballenas y tortugas, los tours, la pesca y el buceo son parte de los atractivos turísticos de la ciudad de Manta. Información de fuentes del Municipio sobre eventos como cantonización, navidad y fin de año en el 2019, reportaron que alrededor de 299.988 personas visitaron el cantón, generando \$16.355.732,83 en ingresos económicos (PDyOT, 2021, págs. 192-193).

A partir de este desarrollo progresivo del turismo y del comercio en la ciudad, se han modificado muchas estructuras espaciales en las edificaciones, las cuales acogen a los visitantes que cada vez van en aumento; por tanto, la problemática tratada en este estudio refleja la necesidad de reorganizar urbanísticamente el perfil costero para mitigar la segregación urbana; de forma que, se recree la integración entre paisajes naturales y urbanos.

Gran parte de la población dedicada al comercio en Tarqui (zona 2) después del terremoto del 2016 fueron informándose sobre acerca de los riesgos que implicaba modificar estructuras que no tenían capacidad para soportar una carga estructural mayor al cálculo realizado inicialmente; al parecer, prevalecieron intereses económicos y densidad poblacional excesiva. A más de estos antecedentes, la situación política-económica de nuestro país ha derivado en un lento progreso de las edificaciones que fueron destruidas; y, por ende, del desarrollo económico del mismo. A diferencia en la zona 1 que desde aquel evento hasta hoy experimenta un crecimiento urbanístico acelerado debido a que no fue mayormente afectada en los suelos de dicho sector; situación que sigue motivando a promotores inmobiliarios,

comerciantes y empresarios que invierten, construyan, hacen negocios, etc., para generar ingresos económicos.

Respecto al mencionado progreso de la zona 1 se evidencia que se han originado nuevas perspectivas de personas que aspiran emprender negocios que reporten económicamente ingresos para sus familias ya que fueron afectados anteriormente, ven una oportunidad; pero, sobre todo, impulsados por la crisis económica generada a partir de la pandemia. Existen también proyectos que se quieren llevar a cabo, pero las estrategias políticas al parecer, impiden la ejecución de los mismos.

## 2.2 Marco Teórico

### 2.2.1 Discontinuidad Urbana o espacial

En Arquitectura como ciencia intelectual y práctica, la discontinuidad urbana se define como interrupción de tramas construidas en base a las necesidades dadas en el transcurso del tiempo, llegando inclusive a consolidarse; Alejandro Benedetti en el apartado 23 titulado Discontinuidad enfatiza que “La trama urbana consolidada se ve interrumpida por los espacios residenciales de viviendas aisladas en enclaves cerrados, grandes plataformas comerciales o productivas, áreas con viviendas precarias, o sectores marginales..., entre otras actividades específicas”, además aclara haciendo referencia al tema que “Estos espacios discontinuos presentan usos, distribuciones y morfologías diferentes a trama urbana consolidada” (Benedetti, Alejandro, 2020).

Jorge Troncoso en su artículo de enciclopedia La Expansión Urbana Discontinua año 2007, divide en cinco conceptos el tema de la discontinuidad, a saber, sociológico urbano, especulación territorial, uso de suelos específicos, morfológico y economía urbana; En cuanto a especulación territorial, él mismo plantea “que los grandes propietarios comienzan a desarrollar sus predios, desde el punto más lejano al área urbana, con el fin de poner en valor

todo el territorio intermedio....; con respecto a usos de suelo lo asocia a usos no permitidos” (Troncoso, 2007, págs. 12-13).

### 2.2.2 Fragmentación Urbana

Es definida como un fenómeno social que surge como consecuencia de la aparición de construcciones aisladas y delimitadas por cerramientos, muros, portones, que delimitan su perímetro originando fragmentaciones urbanas, originando criterio de quienes las habitan, como si llevaran estilos de vidas distintos.

En la tesis *Discontinuidad y Segregación Urbana, Generada por Barrios cerrados*, y sus afectaciones en el Espacio público de Cumbayá, su autora Delia Guamán, hace un estudio cuyo aporte es muy importante, haciendo hincapié sobre una de las características de la discontinuidad urbana, resaltando que “es la desconcentración y descentralización que se genera por la separación y las diferentes formas de localización de áreas y actividades que se realizan en el territorio y se entiende como poli centrismo, y se trata de los espacios residenciales, de comercio, industria o servicios que configuran un sistema de funciones especiales, suplementarias e interdependientes que se distribuyen e interconectan a través de las vialidades metropolitana” (Guamán, 2017, pág. 25).

Gabriela Durán concretiza de forma explícita en su libro *la Fragmentación Urbana* que “La discontinuidad morfológica ha sido estudiada como una característica de los procesos de dispersión, difusión y expansión urbana” (Durán, 2015, pág. 22). Además, en sus aportes aclara que la falta de continuidad en el diseño de estructuras urbanas que generan espacios mediante fragmentos con distintas funciones, se originan distanciamientos, espacios libres, cambios drásticos del uso de suelo y despilfarro del mismo.

### 2.2.3 Segregación Urbana

Hay varios autores que abordan la segregación Urbana desde diferentes perspectivas; por ejemplo, Demajo, L. en un artículo de revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, para conceptualizar lo que implica la segregación urbana parte de la fragmentación espacial y la privatización del espacio, los cuales podrían tener como consecuencia segregaciones sociales urbanas motivadas por realidades económicas, ideológicas, culturales, etc.; situación que poco a poco podrían transformarse de barreras físicas y sociales, las misma que establecen límites y diferencias a nivel social. (Demajo, 2011)

En el artículo de la CEPAL del año 2000, el autor del mismo Nora Clichevsky, describe la segregación socio espacial, desde la perspectiva de la localización de distintos sectores a nivel social en áreas urbanas y resalta que “las políticas estatales, las grandes inversiones realizadas en las ciudades o áreas metropolitanas, en relación a las posibilidades y nuevas preferencias de los sectores de altos ingresos, así como las crecientes condiciones de inseguridad en las mismas” (Clichevsky, 2000).

### 2.2.4 Infraestructura Urbana

La enciclopedia libre de Wikipedia define a la infraestructura urbana como “Estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía. Los diferentes componentes de la infraestructura de una sociedad pueden existir ya sea en el sector público o privado...”. (Wikipedia, 2021)

Las infraestructuras físicas son instalaciones públicas que conectan partes de las ciudades y proporcionan los servicios básicos requeridos y deseados para el funcionamiento de las mismas; además están conformadas por la red de caminos y servicios públicos y la infraestructura social y económica; de tal forma que, favorece la inclusión de otros componentes como hospitales, parques y jardines, centros comunitarios, librerías,

entretenimiento e instalaciones para hacer compras, edificios educativos, etc. (Wikipedia, 2021).

La infraestructura urbana para satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes implica también, una continuidad en la ampliación de los tejidos urbanos, tanto en extensión territorial como en densidad poblacional; de tal forma que, exige cada vez más la cantidad y calidad de los servicios públicos. (Lupano & Sánchez, 2009)

Ilustración 1: Tipos de Infraestructura Urbana

| Infraestructura de transporte.  | Infraestructura energética  | Infraestructura hidráulica.  | Infraestructura telefónica.   | Infraestructura de hidrógeno.  |
|---|---|--|---|--|
| Esta se centra en el tendido y en la optimización de las vías y redes de cualquier medio de transporte, sea aéreo, terrestre o marítimo de una ciudad, como es la construcción de los aeropuertos, de las rutas, carreteras, avenidas, caminos, puertos, etc. | Este tipo de infraestructura está vinculada con la construcción de redes de combustible, eléctrica, de distribución de calor, entre otras fuentes de energía. | Se refiere al tipo de infraestructura que está relacionada con el diseño y la construcción de redes de agua potable la cual se destinará a consumo humano. También se vincula con el diseño y elaboración de las redes de reciclaje de agua y con los sistemas de cloacas. | Es aquella vinculada con el diseño y construcción de redes de telefonía fija, móvil de cable, de internet, etc. | Se trata de cada uno de los elementos estructurales que ofrecen los mecanismos para transportar, crear, despachar y almacenar hidrógeno. |

Nota: describe los tipos de Infraestructura Urbana; Fuente: (Arqhys.com, 2017); Elaboración: propia

En un informe de interés de José Rueda sobre la Recuperación de Plusvalías en la ciudad de México da a conocer que, las ciudades en la actualidad experimentan un constante crecimiento, “este proceso de aglomeración urbana es un motor para el desarrollo económico porque genera elementos como: nodos privilegiados para la expansión de mercados, innovación tecnológica, fuente de empleos, acceso a la educación, salud y cultura para sus habitantes” (RUEDA, 2021). Se puede concluir a partir de esta cita que el crecimiento urbano se despliega en una constante necesidad de expansión de servicios públicos; como: distribución de agua, saneamiento, salud, movilidad, educación energía y vivienda.

### 2.2.5 Perfil costero

Un perfil, borde o frente costanero puede ser natural o artificial y está conformado por una entrada de mar, océano o lago; en estado natural, se caracteriza por tener playas, lagunas, arrecifes de coral, manglares, dunas, tierras húmedas, etc.; y artificialmente, podrían estar caracterizado la presencia de puertos, industrias, establecimientos recreativos, turísticos comerciales, etc. Suárez en un artículo presentado en la revista *Delimitación y Definición Del Espacio Litoral*, define el perfil como una “franja terrestre en zonas cuyos bordes se encuentran en contacto con el medio marino y terrestre”. (Suárez, 2005)

Moreno I. en su tesis sobre *Manejo Costero Integrado* describe de manera explícita al paisaje costero, considerándolo “como la interacción entre ecosistemas naturales (bosques, selvas, llanuras, lagunas, ríos, playas, dunas, entre otros), antropoeosistemas<sup>1</sup> (asentamientos humanos, centros turísticos, pesquería, acuacultura) y tecno-ecosistemas<sup>2</sup> (puertos, complejos industriales, transporte, navegación, entre otros)”. Además, acentúa que el ecosistema dominante influirá en el tipo de paisaje costero y su función respectivamente (Moreno, 2010); y, Cervantes Guerra indica “que los asentamientos industriales y demográfico ejercen una presión considerable sobre estos ecosistemas costeros” (Cervantes Guerra, 2016)

### 2.2.6. Uso del suelo

Según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones define al uso de suelo como un “conjunto genérico de actividades que el instrumento de Planificación Territorial admite o restringe en un área predial, para autorizar los destinos de las construcciones o instalaciones” (SCSarquitecto, 2018); al mismo tiempo, establece que los usos del suelo para realizar las zonificaciones en los diversos territorios son seis:

---

1 ecosistema alterado por los seres humanos

2 Sistemas urbano-industriales muy energéticos ubicados en ciudades, suburbios y en zonas de desarrollo industrial, generalmente en distritos metropolitanos.

Residencial: Cuyo destino son las viviendas, incluyendo casas de acogida, edificaciones y locales de hospedaje.

Equipamiento: Son construcciones para prestación de servicios públicos que complementan otras actividades como las productivas, residenciales, etc.

Actividad productiva: Relacionada con la industria, deposito, talleres y bodegas industriales.

Infraestructuras: Son edificaciones o instalaciones destinadas para transporte, infraestructura sanitaria y energética.

Espacio público: Comprende el sistema vial, áreas verdes públicas, plazas, parques.

Áreas verdes: Son propiedades de personas naturales, jurídicas públicas o privadas espacios verdes destinadas a áreas verdes.

Para Boris Graizbord, el suelo constituye un bien finito, inamovible y heterogéneo y podría estar sujeto a condicionamientos debido a la rentabilidad de estos; y establece que la clasificación y los procesos del uso de los mismos son dos puntos importantes en el ordenamiento territorial para mantener la capacidad de carga o la calidad ambiental de manera sustentable; además, piensa que es importante “Heredar a las generaciones futuras la posibilidad de utilizar los recursos como se encuentran en la actualidad” (Graizbord, 2002)

#### 2.2.7. Espacio público

Entre las definiciones sobre lo que significa espacio público varios autores exponen lo siguiente: según Kevin Lynch, 2008 se entiende como espacio público, un lugar o ciudad cuya imagen urbana debe destacarse por los elementos que posee y porque proporciona una clara legibilidad del espacio urbano, (“Una ciudad legible es aquella en la cual sus residentes o usuarios identifican, estructuran y dan significado a los lugares frecuentes”). (Lynch, 2008)

Entre los espacios públicos, por ejemplo, el denominado “abierto” en conjunto con los contrastes visuales, vegetación, movimiento de las sendas, etc., podría ser parte de un paisaje urbano; y según Lynch “en una escala macro está definido por sendas, bordes, barrios, nodos, mojones, en una escala micro está conformada por singularidad o caridad de fondo y figura, sencillez de la forma, continuidad, predominio, claridad y empalme, diferenciación de dirección, alcance visual...” (Lynch, 2008)

Entre los tipos de espacios abiertos, una ciudad es considerada como tal, además de ofrecer protección se considera un lugar de convivencia, encuentro e intercambio. Se conjugan en su estructura la arquitectura, el urbanismo, aspectos culturales y sociales propios de sus habitantes (De Canarias, 2012). El análisis presentado en un artículo de revista por Mikel Aramburu expone “el espacio público urbano está perdiendo buena parte de sus funciones de sociabilidad comunitaria, debido a que existe una privatización de la sociabilidad en lugares de consumo, como bares y restaurantes, centros comerciales, clubes deportivos, etc.” (Aramburu, 2008); con este enfoque el escritor concluye que aquellas personas que no cuentan con los medios y condiciones económicas para tener accesos a espacios privados, son quienes hacen uso del espacio público.

#### 2.2.8 Paisaje Urbano.

“El concepto de paisaje está referido fundamentalmente a la imagen de un área o territorio determinado, ya sea rural, urbano, acuático, atmosférico, o a una situación combinada entre estos” (Pérez, 2000).

Haciendo relación del presente estudio respecto al territorio costero de Manta, esta ciudad “configura su paisaje a través del relieve costero, con playas, colinas de baja altura, acantilados, terrazas, valles fluviales, ríos, vías y una zona urbana en constante crecimiento” (PDyOT, 2021). El mismo Plan de Ordenamiento especifica que el territorio de Manta está

asentado sobre una zona verde en el área rural que limita desde el litoral hacia el oeste, alternando acantilados medianos de baja altura y playas arenosas, conjugándose con vegetación y asentamientos humanos y agrícolas. Un ejemplo lamentable se evidencia en la fragmentación causada por la acción antrópica, en la zona de Pacoche que fue destinada para la construcción de la Refinería del Pacífico, el mismo que ha experimentado un deterioro del paisaje en donde, el verde está representado mínimamente, siendo los ríos los elementos que estructuran y están presentes en la dinámica de la población y el ecosistema” (PDyOT, 2021).

### 2.2.9 Urbanizaciones cerradas

Para González Rodrigo “La urbanización es el crecimiento físico de las áreas urbanas como el resultado del cambio global. Es el movimiento de personas, de zonas rurales a áreas urbanas” (González, 2020).

Desde el punto de vista de Felipe Barajas la economía mundial, ha sido considerada como uno de los puntos de partida para el surgimiento del urbanismo cerrado; desde su perspectiva “la mundialización, la debilidad de políticas nacionales y el empobrecimiento y la polarización social tienen unos efectos territoriales que pergeñan la matriz del nuevo urbanismo” (Barajas, 2004); tales factores según Barajas han producido dos efectos territoriales las cuales se enuncian de la siguiente manera “una expansión acelerada que consume espacios periféricos de modo disperso, fragmentando el espacio y por otra parte, la remodelación de espacios ya consolidados, que manifiesta la misma tendencia a diferenciar y fragmentar la ciudad” (Barajas, 2004).

Como consecuencia de la modernidad, procesos sociológicos de racionalización y desarrollo industrial, siguen en aumento el número de urbanizaciones, abarcando proporciones de habitantes cuyos índices estadísticamente van en aumento. Son muchos los factores que motivan los procesos de migración de los individuos desde las zonas rurales hacia la urbe,

como el ahorro de tiempo, dinero y espacios para movilizarse, oportunidades de trabajo, educación, servicios básicos, salud, vivienda, comercio, etc.

En cuanto a urbanizaciones o barrios cerrados se refiere, de igual manera varían las causas, sobresaliendo las tendencias de una mejor calidad de vida, confort y comodidad, seguridad, costos acordes a la economía familiar, empleos y mejores sueldos, estatus económico, disminución de la marginalidad y pobreza.

“Los barrios cerrados benefician a sus pocos residentes con mayor seguridad, privacidad además de infraestructura y servicios básicos, como, jardines amplios, canchas, piscinas y espacios comunitarios exclusivos etc., además de cómodas instalaciones, prestaciones...”, (Demajo, 2011). Cabe destacar que entre las ventajas que ofrecen los barrios cerrados está el acceso a mayores fuentes de empleo.

A partir de la información obtenida del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del año 2021 se conoce que “en Manta el suelo urbano construido tiene características relacionadas con el desarrollo fundacional de la ciudad, en donde se observa el alto grado de consolidación, densificación y ocupación del suelo sobre todo en la parroquia Manta, y parte de la parroquia Tarqui” (PDyOT, 2021) y se observan debilidades en la planificación del territorio; por ejemplo, la zona sur muestra un alto crecimiento en la mancha urbana alrededor de la vía circunvalación (ruta E15), la cual fue diseñada como un paso lateral, a fin de que conecte la ciudad con sus zonas pobladas; y ésta a su vez, permita el paso y de continuidad hacia la Ruta del Spondylus; estos aspectos durante el proceso de expansión han originado conurbaciones sin un debido mecanismo de control que contribuya a la debida legalización de nuevos barrios y urbanizaciones en las periferias. (PDyOT, 2021)

“Es así como en el territorio se pueden encontrar zonas con una alta densidad y otros con un escaso índice de consolidación, producto del desarrollo exponencial de la construcción en los últimos años...” (PDyOT, 2021)

El creciente desarrollo urbanístico de la ciudad sutilmente o de forma objetiva va marcando diferencias socio económicas en sus diversos sectores; por ejemplo, la producción de urbanizaciones cerradas de altos estratos asentadas en la periferia sur ( esta realidad generan rupturas físicas que impiden una continuidad espacial apropiada para una trama urbana; y por ende, surgen rupturas sociales en sus entornos, cuando se excluyen como urbanizaciones cerradas. (PDyOT, 2021)

#### 2.2.10 Contaminación

Según Cicerone define a la contaminación como una “Acción y efecto de contaminar o contaminarse; es decir, alterar nocivamente la pureza o las condiciones normales de una cosa o un medio por agentes químicos o físicos” (Cicerone, 2007).

La contaminación Ambiental en el Cantón Manta es uno de los aspectos preocupantes del desarrollo urbanístico del mismo. Actualmente los cauces de los ríos Manta, Burro y Muerto que atraviesan el territorio, siguen siendo afectados por descargas de aguas industriales tratadas; esta situación aumenta la contaminación que experimenta la ciudad y que no ha sido atendida desde hace mucho tiempo; “así mismo, los asentamientos humanos que están ubicados en las franjas de los ríos, lanzan desperdicios y objetos que desembocan en el borde costero del área urbana del cantón, afectando y contaminando las playas en un 70%” (PDyOT M. , 2016). Por referencia de los mismos habitantes se conoce que durante ciertas horas del día y particularmente llegando la noche se agudizan los olores desagradables, causando malestar en los moradores y transeúntes. Según el informe del Plan de Desarrollo en la actualidad la presencia de la laguna de oxidación contamina el aire un 30%, además las fábricas un 40 % y

la emanación de monóxido de carbono que producen los vehículos afectan un 30%. (PDyOT M. , 2016)

### 2.3 Marco Referencial

El presente marco referencial abarca temáticas como urbanismo, medio ambiente y sostenibilidad con aportes importantes de personas que han realizado proyectos, tesis, investigaciones, monografías, etc., los cuales contribuyen con valiosa información para nuevas investigaciones.

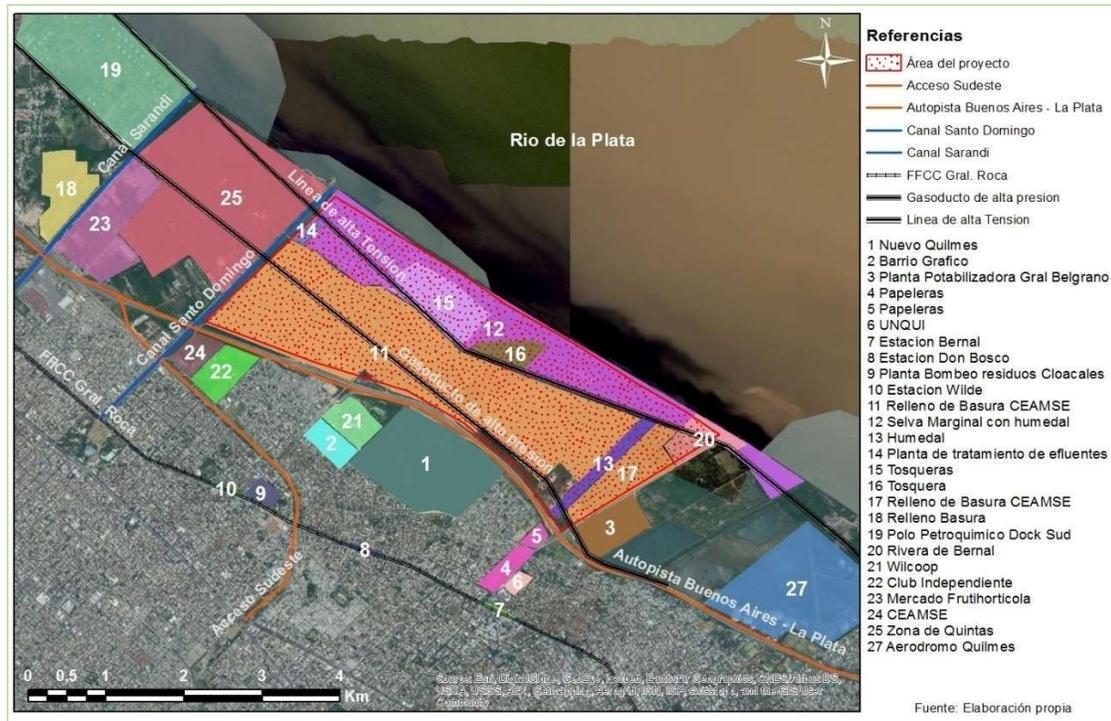
#### 2.3.1 Referencias del proyecto: “Gestión del crecimiento urbano en el frente Costero Metropolitano y nuevas territorialidades”.

El proyecto de urbanización Nueva Costa del Plata (NCdP), en el año 2008 fue presentado por miembros del municipio de Avellaneda, “La ubicación del proyecto abarcaría terrenos ubicados entre el Rio de la Plata, el canal Santo Domingo, y la Autopista Buenos Aires-La Plata, en zonas declaradas normativamente como reserva natural...” (Cirio & Munafó, 2019); a través del estudio del mismo proyecto se conoce que en los sectores de esta ubicación se reflejan altos índices de pobreza y necesidades básicas insatisfechas.

Entre los objetivos del mencionado proyecto se enmarcaba la intención de urbanizar el frente costero de la zona, llegando a cubrir alrededor de 102 hectáreas de la ciudad de Avellaneda y en la ciudad de Quilmes aproximadamente 128 hectáreas. El costo que se consideró para la inversión inicial fue de 100 millones de dólares y dichos lugares estaban destinados para construir restaurantes, hoteles, torres residenciales de alto estándar, lugares comerciales e inclusive, una sede Universitaria. “Para alcanzar este ambicioso proyecto se utilizarían, además, partes de terrenos del relleno sanitario Villa Domingo que se encontraban desactivados y otra parte de terreno de la reserva natural contigua” (Cirio & Munafó, 2019).

Como se puede analizar a partir de esta investigación “Nueva Costa del Plata” fue proyectada como una ciudad que iba hacer abierta al público; así mismo, hubo grupos ambientalistas al igual que organizaciones vecinales y hasta representantes del legislativo cuyos criterios contraponían la ejecución de aquel proyecto. (Cirio & Munafó, 2019)

Ilustración 2: Situación del proyecto Nueva Costa del Plata



Nota: el gráfico representa Situación del proyecto Nueva Costa del Plata. Tomado (Cirio & Munafó, 2019)

Entre los propósitos del proyecto urbano NCdP se reflejan los intereses por ocupar una extensa franja costera, a sabiendas que esa zona ocupada por selva marginal fue declarada por Argentina como reserva natural. Hubo además grupos ambientalistas y vecinales que no estaban de acuerdo con la obra debido al impacto ambiental negativo que este provocaría a partir de su ejecución. (Cirio & Munafó, 2019)

Según los análisis realizados acerca del mencionado proyecto, se deduce que las zonas territorialidades históricas que se pretendían usar presentaban según sus líneas de acción un proceso de escasa transformación antrópica y baja intensidad. Por lo tanto, no se estaba dando

importancia a la conservación de un territorio cuyas características tendrían un mejor aprovechamiento. “Dicho proyecto se caracterizó por procesos de planificación urbana, pero con escasa participación ciudadana. Es aquí donde radica el problema para su ejecución ya que, al forzar la participación colectiva, se tendrían que realizar modificaciones del código de ordenamiento urbano que ya se encontraba en marcha” (Cirio & Munafó, 2019).

La riqueza natural de Avellanada y Quilmes posee recursos paisajísticos y ambientes integrados en sus riberas, todo este conjunto de recursos para los colectivos conservacionistas de estas tierras brinda servicios ambientales, y la consideran significativa para evitar transformaciones urbanísticas en las áreas protegidas. Al final no fue llevada a cabo la obra por los antecedentes antes descritos.

### 2.3.1 Referencias del proyecto Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la revitalización en Bilbao (España)

“El área metropolitana de Bilbao tuvo un renacimiento urbano a lo largo de los años 90, de múltiples iniciativas y proyectos dirigidos a reorganizar el perfil físico y socioeconómico de la ciudad e impulsar la revitalización urbana” (Rodríguez, 2002-I). El resultado de estas iniciativas en poco menos de una década ha cambiado el arquetipo de metrópoli de antigua industrialización en declive a convertirse en la nueva “Meca del urbanismo” cuya imagen de marca es el museo Guggenheim inaugurado a finales de 1997.

Ilustración 3: Ruinas industriales del área Metropolitana de Bilbao



Nota: vista de los asentamientos industriales en Andorraiba (Rodríguez, 2002-I)

Este proceso de regeneración urbana es un éxito a nivel internacional, ejemplo de buenas prácticas urbanísticas y modelo para otras metrópolis afectadas por la desindustrialización y el declive urbano, las estrategias de regeneración que se utilizaron son adecuadas para aplicarlas en otros sectores.

El objetivo principal del proyecto de Abandoibarra<sup>3</sup> era impulsar la transformación física y funcional de la ciudad, a partir de operaciones singulares de reconversión de espacios degradados u ocupados por actividades obsoletas en áreas generadoras de dinamismo y centralidad. Con la reurbanización de estos suelos se pudieron acoger nuevos usos y funciones dinamizadoras para un crecimiento urbano, el mismo que, se apoyó en el conocido esquema de combinación de usos productivos, residenciales, comerciales, culturales y de ocio, donde se integraron un conjunto de elementos recurrentes y meticulosamente diseñados: arquitecturas emblemáticas, proyectos bandera, centros de convenciones, parques temáticos e infraestructuras culturales y turísticas.

---

<sup>3</sup> Era la zona industrial de Bilbao, donde se situaban astilleros y otras empresas relacionadas con el sector industrial, la cual se constituye en el eje central de la regeneración urbana de la ciudad.

Las políticas para la regeneración urbana en Bilbao fueron: a) el planeamiento territorial urbano y metropolitana, b) el planeamiento estratégico; c) las grandes operaciones urbanísticas y de infraestructura; basadas en la redacción del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) estableció como eje central la regeneración urbana comprendida desde cuatro áreas de oportunidad:

- a) Abandorraiba con 35 hectáreas en la ribera de la Ria situada en el centro de la ciudad;
- b) Zorrozaure, una extensa zona de usos mixtos industriales, portuarios y residenciales;
- c) Ametzola/ Eskurte con un área de 11 has ocupada por una trinchera ferroviaria;
- d) Las zonas mineras abandonadas de Miribilla y el Morro con una extensión superior a 90 hectáreas que se destinaban a usos residenciales.

Ilustración 4: Áreas de oportunidad en Bilbao



Nota: vista de los cuatro sectores intervenidos en la regeneración urbana (Rodríguez, 2002-I)

Con las zonas identificadas y el PGOU listo fueron articulados ocho temas críticos que reflejaban las debilidades y potencialidades del área metropolitana: inversión de recursos humanos, desarrollo de servicios avanzados, movilidad y accesibilidad, regeneración urbana, regeneración medioambiental, centralidad cultural, gestión coordinada del sector público y

privado, y acción social, con todos estos antecedentes se concreta el plan de acción y su implementación.

A partir de una visión clara y productiva de este proyecto y la ejecución exitosa del mismo se ha logrado situar a Bilbao entre las ciudades más modernas y vanguardistas.

Ilustración 5: Imágenes de la regeneración urbana de la ciudad de Bilbao



Nota: en la imagen de arriba podemos apreciar la vista panorámica del Museo Guggenheim, con el puente de La Salve a la izquierda y la torre Iberdrola a la derecha; la primera imagen de izquierda es la vista panorámica de Abandoibarra desde la torre Iberdrola.; la segunda imagen muestra las Torres Isozaki, símbolos de la transformación urbanística de Bilbao.; la tercera imagen es el puente de Zubizuri diseñado por Calatrava.

## 2.4 Marco Legal

La elaboración de la presente tesis está sustentada en la normativa legal vigente en base a la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y a nivel cantonal está basado en los instrumentos primordiales

para la planificación, como es el Plan de desarrollo y Ordenamiento territorial (PDyOT) y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), además de Ordenanzas Municipales.

Tabla 1: Constitución de la República del Ecuador (2008)

| Constitución De La Republica Del Ecuador (2008) |   |
|---|---|
| Art. 14   | <p>Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, <i>sumak kawsay</i>.</p> <p>Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.</p>  |
| Art. 23   | <p>Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales</p>   |
| Art. 30   | <p>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.</p>  |
| Art. 31   | <p>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.</p>  |
| Art. 264  | <p>Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.</li> <li>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.</li> <li>10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.</li> <li>11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.</li> </ol> |
| Art. 375  | <p>El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento y gestión del suelo urbano.</li> <li>2. Mantendrá un catastro nacional integrado georreferenciado, de hábitat y vivienda.</li> <li>3. Elaborará, implementará y evaluará políticas, planes y programas de hábitat y de acceso universal.</li> <li>8. Garantizará y protegerá el acceso público a las playas de mar y riberas de ríos, lagos y lagunas, y la existencia de vías perpendiculares de acceso.</li> </ol>  |

Fuente: (Constitución de la República del Ecuador, 2008) Elaborado: por la autora de la tesis.

Tabla 2: Código Orgánico de Organización Territorial (2010)

| Código Orgánico De Organización Territorial (2010) |  |
|--|--|
| Art. 54  | <p>Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:</p> <p>k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales;</p> <p>l) Prestar servicios que satisfagan necesidades colectivas respecto de los que no exista una explícita reserva legal a favor de otros niveles de gobierno, así como la elaboración, manejo y expendio de víveres; servicios de faenamiento, plazas de mercado y cementerios;</p> <p>m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él la colocación de publicidad, redes o señalización;</p> |

Fuente: (Código Orgánico de Organización Territorial, 2010) Elaborado por: la autora de la tesis.

Tabla 3: Plan de desarrollo Ordenamiento Territorial (PDy OT)

| Plan de desarrollo y Ordenamiento territorial (PDyOT) |   |
|---|---|
| Zonificación  | La superficie determinada como RU-1 comprende parte del borde costero del área urbana del   |
| Territorial:<br>Residencial<br>1 (RU-1).              | cantón, se desarrolla en una longitud de 10 Kilómetros, distribuidos en las parroquias de San Mateo, Manta y Tarqui, sectores en los que permite desarrollar proyectos inmobiliarios, actividades administrativas, Turísticas, recreativas y de ocio, incluido el sector La Poza. |

(PDyOT M. , 2016) Elaborado por la autora de la tesis.

## Capítulo II. Diseño Metodológico

Para la ejecución de este trabajo se han utilizado metodologías de tipo cuantitativas, exploratorias y aplicativas; de modo que, han permitido bosquejar la información en base a dimensiones espaciales y no espaciales, describiendo aspectos de la realidad de un territorio específico, a la vez que se presentan análisis que identifican diversas dinámicas sociales en el cantón.

En el caso de las áreas geográficas se llevaron a cabo procesos de análisis estadísticos aplicando herramientas de estudios espaciales; por ejemplo, para el Sistema de información geográfica se ha utilizado una base cartográfica digital y se han realizado visitas en el campo de estudio para constatar las características y dimensiones elegidas (residencial, industrial, logístico, hotelero, comercial); a fin de proporcionar un modelo adecuado cuyos resultados

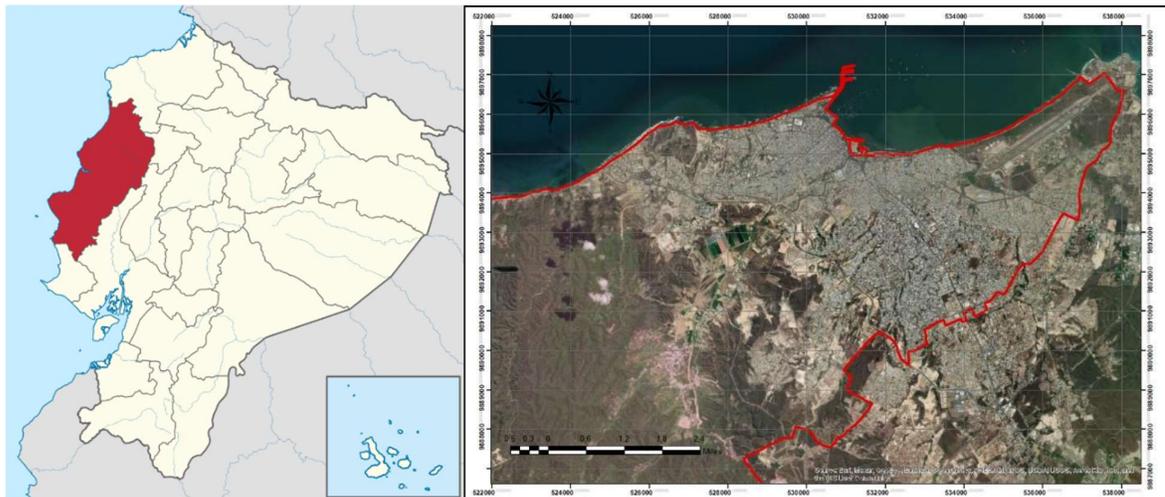
guarden las expectativas de los objetivos trazados en este proyecto; además de presentar estrategias que favorecen el desarrollo equitativo en las zonas 1 y 2.

#### Delimitación del tema de estudio

El área de estudio corresponde al tejido urbano del cantón Manta; el mismo que, hasta la actualidad evidencia una constante configuración con sus paisajes naturales y artificiales y que cuenta con 15 kilómetros de playa a nivel de parroquias urbanas, las cuales en conjunción con las parroquias rurales alcanzan una extensión territorial de 46 km. Según el PDyOT en su informe del 2016 posee una superficie de 306 km<sup>2</sup> y una población de 241 463 habitantes (PDyOT M. , 2016).

Las áreas del perfil costero en estudio abarcan la Parroquia Manta determinada zona 1 y la Parroquia Tarqui y los Esteros denominada zona 2, en los cuales se analizan procesos históricos, estructuras socio-económicas, progresos urbanos y medioambientales a fin de trazar lineamientos que enfoquen el desarrollo urbanístico de nuevos proyectos a favor de la ciudad.

Ilustración 6: Ubicación geográfica del cantón Manta



Nota: la gráfica de la izquierda representa la ubicación geográfica de la Provincia de Manabí (PDyOT M. , 2016) y el grafico de la derecha representa el perfil urbano del cantón Manta, con imagen satelital proporcionada de Google earth y procesada Elaboración: propia

Ilustración 7: Ubicación geográfica del área de estudio



Nota: la siguiente ilustración representa la delimitación espacial del área de estudio, con imagen satelital proporcionada de Google earth. Elaboración: propia

### 3.1 Métodos

#### 3.1.1 Investigación bibliográfica

Se han aplicado técnicas de recolección de información bibliográficas de diversas fuentes primarias y secundarias analizándolas desde el enfoque del desarrollo urbanístico, considerando conceptos, bases teóricas, referenciales y legales pertinentes al tema como espacio público, urbanizaciones cerradas, contaminación industrial, frente costero, segregación urbana, deterioro del paisaje urbano y contaminación.

#### 3.1.2 Investigación de campo

Se han llevado a cabo procesos de investigación in situ, para identificar y constatar los distintos usos de suelo que tiene el área de estudio con la finalidad de levantar la información

y realizar el mapeo del área usando técnicas como ficha de observación para cada zona analizada, entrevistas dirigida a funcionarios técnicos del GAD municipal y encuestas aplicadas a los habitantes de la Urbanización Marina Blue.

### 3.2 Técnicas Y Herramientas

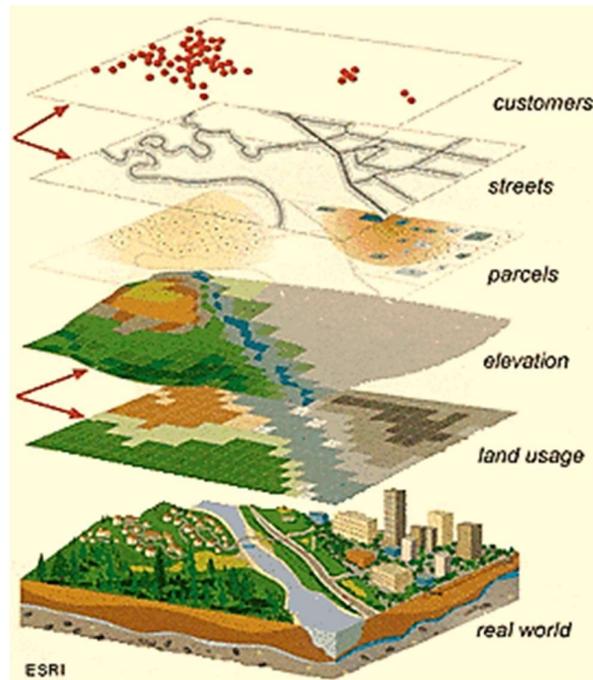
Para la siguiente investigación se utilizaron distintas técnicas y herramientas como:

#### 3.2.1 Elaboración de mapas temáticos.

Una vez elegido y analizados los datos, se utilizan como herramienta para el conocimiento del área de estudio, el sistema de Información Geográfica – (SIG) este programa es utilizado para posicionar la información del territorio.

El SIG tiene como componentes principales la base de datos alfanuméricos que se encuentra asociada por un identificador común a los objetos gráficos de un mapa digital y la información urbana referenciada geográficamente acorde a las coordenadas. El sistema permite separar la información en diferentes capas temáticas (ilustración 8) y las almacena por separado, trabaja con ellas fácilmente y ayuda al usuario a relacionar la información existente a través de la tipología de los objetos, con el fin de generar nueva información. (Batista Dória de Souza, 2008). El programa AutoCAD y el SIG, son herramientas tecnológicas que han contribuido a la elaboración y diseño favoreciendo la presentación y estética de los mapas temáticos que complementan el estudio de la discontinuidad y segregación de las zonas 1 y 2 del perfil costero.

Ilustración 8: Imagen de elaboración del sistema de información geográfica



Nota: la presente grafica representa como se elaboran las distintas capas en el programa SIG (Batista

Dória de Souza, 2008)

### 3.2.2 Observación

Las visitas realizadas en el área de estudio han servido para evaluar el estado actual del objeto de estudio, a través de fichas de observación y análisis de las mismas.

### 3.2.3 Entrevista y encuesta

Se realizaron entrevistas y encuestas a dos muestras de la población en estudio.

### 3.3 Fuentes

Se han aplicado fuentes de información proporciona datos para reconstruir hechos y las bases del conocimiento como primarias, secundarias, terciarias. (Rivera Maranto & Gonzalez Fernandez, 2015). La presente investigación ha requerido sobre todos los dos primeros tipos de fuentes.

### 3.3.1 Fuentes primarias

Aquellas que están primera mano cómo ideas conceptos, teorías, resultados de investigaciones por medio de información recopilada por el investigador.

### 3.3.2 Fuentes secundarias

La elaboración de esta tesis se fundamenta en el Plan Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manta, La normativa legal vigente, artículos de revista y periódicos, páginas webs y otras fuentes.

## Capítulo III. Resultados y Discusión

### 4. Población y muestra

#### 4.1.1 Población

Para dimensionar la segregación urbana fueron entrevistados el Arq. Teodoro Andrade, funcionario Municipal del GAD de Manta, el Ing. Juan Manuel Macias, director Dirección de Gestión Ambiental Manta, y al Arq. Jaime Ulloa, presidente del Buró Turístico del Cantón; así mismo, fueron encuestados una muestra de 36 habitantes de urbanizaciones cerradas y algunos transeúntes de los locales comerciales.

#### 4.1.2 Muestra

La muestra escogida ha sido definida mediante la fórmula de muestreo, con la finalidad de que sea investigada para recopilar datos requeridos en el presente trabajo de investigación.

Tabla 4: Número de habitantes en la Urbanización Marina Blue

| Descripción | Cantidad |
|-------------|----------|
| Manzanas    | 16       |
| Viviendas   | 40       |

Nota: la cuantificación de los datos obtenidos in situ corresponden, al número de viviendas construidas en la Urbanización Marina Blue.

Datos:

Nivel de confianza 95%:  $Z=1.96$

Probabilidad de Ocurrencia:  $P=50\% =0.50$

Probabilidad de no Ocurrencia:  $Q=50\% =0.50$

Número de Población:  $N=40$

Erros de estimación:  $e=5\% =0.05$

Tamaño de la muestra:  $n$

$$n = \frac{(Z)^2(P)(Q)(N)}{(e)^2(N - 1) + (Z)^2(P)(Q)} = \frac{(1.96)^2(0.50)(0.50)(40)}{(0.05)^2(40 - 1) + (1.96)^2(0.50)(0.50)} = 36$$

Con la aplicación de la fórmula de muestreo y en base al resultado obtenido se obtuvo una muestra de 36 habitantes de la urbanización Marina Blue para que sean encuestados.

Para el análisis del área comercial La Quadra y el área turística -comercial de las Playas de Tarqui, Murciélagos y Los Esteros se han usado las técnicas de observación y recolección de datos de los principales elementos identificados en las bases conceptuales.

Tabla 5: Principales elementos para el diagnóstico del sector turístico

| Elemento         | Playa Murciélagos                               | Playa de Tarqui                    | Playa Los Esteros | Centro comercial la Quadra |
|------------------|---|------------------------------------|-------------------|----------------------------|
| Tipo de turistas | Nacionales, extranjeros, provinciales y locales | Nacionales, provinciales y locales | Locales           | Nacionales, extranjeros,   |

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
|   |  |   |  | provinciales y<br>locales   |
| Infraestructura para facilidades turísticas (baños, duchas, basureros, locales comerciales) | Cuenta con duchas y baños que se debe cancelar un precio para su utilización y son insuficientes, los basureros no son suficientes por lo que los turistas dejan sus desperdicios en la arena, los locales comerciales tienen variedades de ofertas gastronómicas que no son asequibles para todos los visitantes. | No cuenta con baños, duchas ni basureros públicos, lo locales de expendio de comida son asequibles para los visitantes  | No cuenta con infraestructura para facilidades turísticas.               | Cuenta con toda la infraestructura turística y locales comerciales para todo nivel social                       |
| Contaminación   | Tiene afectación directa por las descargas de las aguas negras que se hacen por el río Manta, Burro y Muerto, además los hoteles al tener cobertura parcial se vuelve un potencial riesgo de descargando las aguas negras de la ciudad en una tubería que pasa por el perfil de la playa                           | Tiene afectación directa por las descargas de las aguas negras que se hacen por el río Manta, Burro y Muerto, además del faenamiento de pescado tienen efectos negativos para la playa como a los alimentos | Tiene una afectación directa por las industrias asentadas por el sector. | Al ser una infraestructura nueva, cuenta con un diseño sanitario y de saneamiento para mitigar la contaminación |

|                        |   |   |                |  |
|------------------------|---|---|----------------|--|
| Comercio informal      | Proliferación del comercio más en épocas de feriados y fin de semanas | Proliferación del comercio más en épocas de feriados y fin de semanas | Fin de semanas | No se da debido a la administración y seguridad que tiene. |
| Ordenanzas municipales | Tienen ordenanzas desde hace 15 años que necesitan actualización      |   |                |  |

Nota: la obtención de los datos recopilado fueron de visitas in situ y el (PDyOT, 2021) Elaboración: propia

#### 4.1.3 Obtención de datos

El periodo para la recolección de datos para esta tesis estuvo comprendido entre el 15 de agosto y 20 de septiembre del 2021 y se fundamenta sobre todo en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manta del 2014-2019 y 2021, el mismo que fija directrices y acciones pertinentes para lograr el desarrollo equitativo y sostenible deseado.

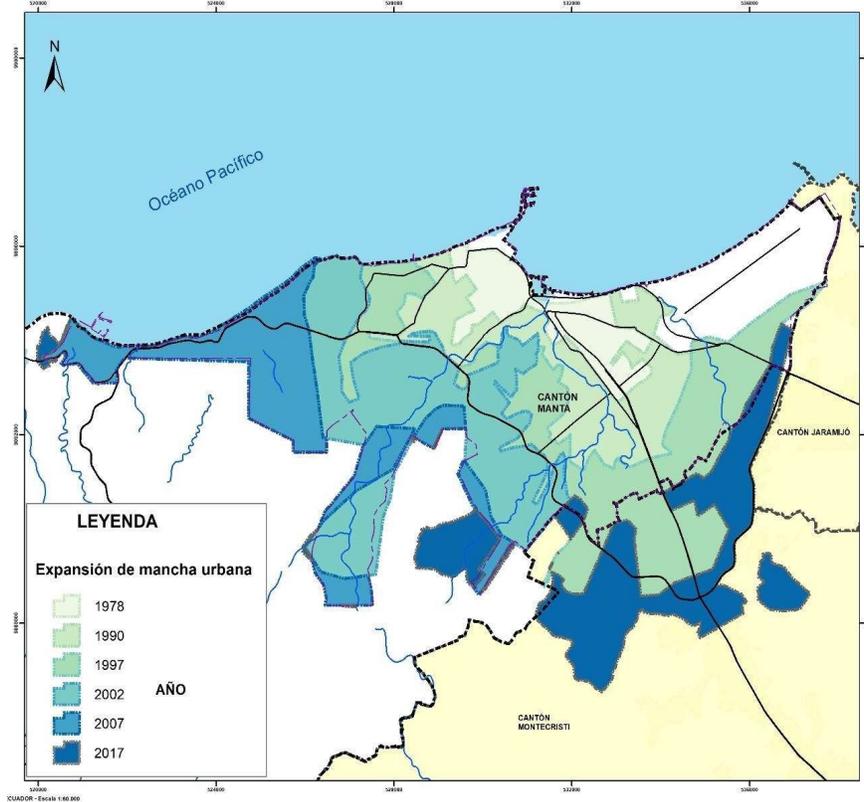
#### 4.1.4 Área Geográfica analizada

Para conocer la evolución urbanística del perfil costero y el surgimiento de cada uno de sus componentes ha sido necesario analizar el crecimiento urbano histórico del cantón; el mismo que, según la historia antes fue parroquia de Montecristi por muchos años; cuya cantonización se logra en el año 1922. Hasta aquella fecha, el puerto de Manta contaba con 12 agencias navieras, 2 bancos, 17 casas importadoras, 44 embarcaciones menores; y los informes del censo poblacional reportaban que en junio de 1922 alcanzaba una cifra de 4 161 habitantes. (PDyOT M. , 2016).

La ciudad se caracteriza por ser un centro de actividades comerciales, industriales y portuarias; al encontrarse ubicada cerca del mar, sus atributos naturales fueron y siguen siendo aprovechados como principal producto de comercialización. El progresivo desarrollo que se ha logrado también se conjuga con las actividades y destrezas de sus pobladores, quienes han

configurado con su esfuerzo a Manta como una ciudad importante y centro de procesamientos de productos pesqueros especialmente el atún, (PDyOT M. , 2016)

Ilustración 9: Mapa de crecimiento del área urbana del Cantón Manta



Nota: la gráfica representa el desarrollo de crecimiento del Cantón Manta (PDyOT, 2021)

En base a los antecedentes descritos, las zonas escogidas se encuentran situadas en la línea costera del Cantón Manta, cercana al Océano Pacífico, la misma que, tiene una extensión de 15 kilómetros de playa; por su ubicación frente a las costas tiene un clima privilegiado, convirtiéndose en un sector de alta demanda comercial, turística y residencial.

La tabla 6 muestra el uso del suelo predominante de la ciudad de Manta hasta el año 2020 Según informes del (PDyOT, 2021).

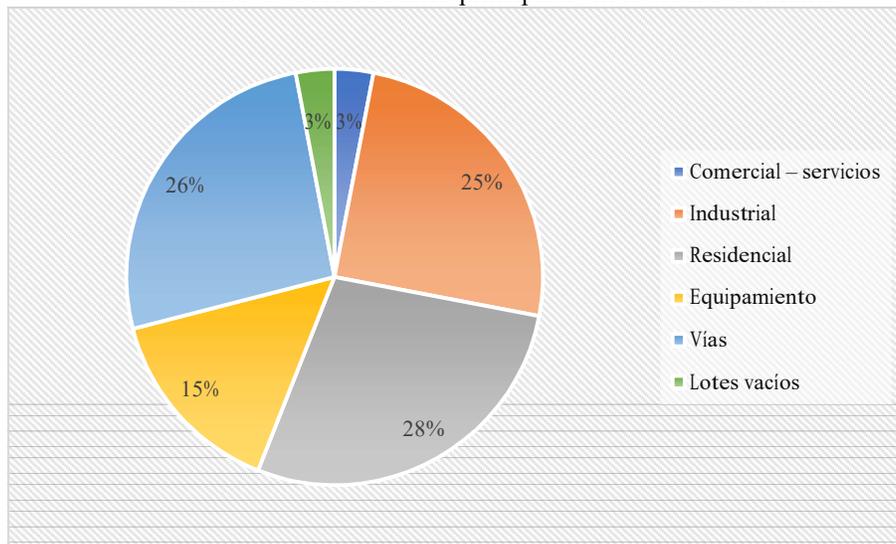
Tabla 6: Usos de suelos principales en la ciudad de Manta 2020

| DESCRIPCIÓN           | PORCENTAJE |
|-----------------------|------------|
| Comercial – servicios | 3%         |

|              |     |
|--------------|-----|
| Industrial   | 25% |
| Residencial  | 28% |
| Equipamiento | 15% |
| Vías         | 26% |
| Lotes vacíos | 3%  |

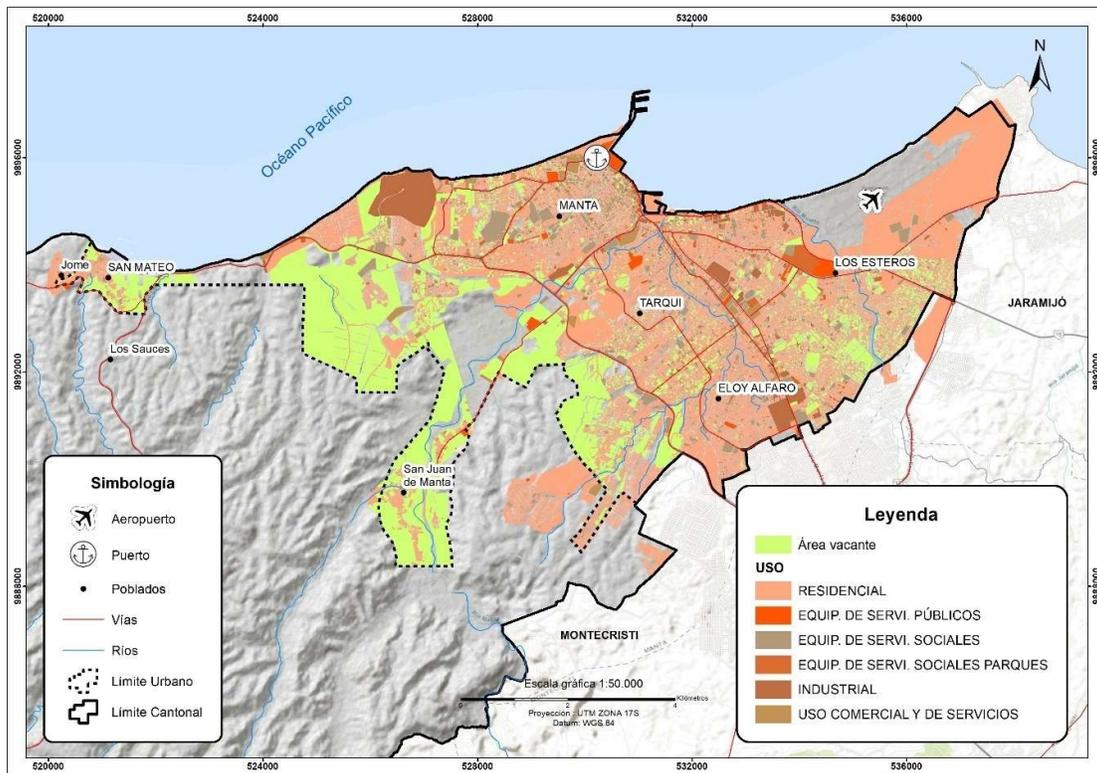
Nota: cuantificación de los usos de suelos (PDyOT, 2021) , Elaboración: propia

Gráfico 1: Usos de suelos principales en la ciudad de Manta



Fuente: (PDyOT, 2021), Elaboración: propia

Ilustración 10: Mapa de uso de suelo del Cantón Manta



Nota: la gráfica representa el uso de suelo que tiene establecido el Cantón Manta. Fuente: (PDyOT, 2021)

Para este estudio se ha dividido el perfil costero en dos zonas; la zona 1 que abarca desde el sector conocido como la poza hasta la urbanización Marina Blue; y, la zona 2 que comprende desde el aeropuerto hasta el sector de Playita Mía.

### Zona2:

Este sector está conformado por las parroquias Tarqui y Los Esteros; lugares que fueron afectados por el terremoto del 16A y fueron considerados como principales ejes comerciales y turísticos; de los cuales según los datos de la Cámara de Comercio de Manta en el 2010 ya generaban hasta 10 000 plazas de trabajo anuales (PDyOT M. , 2016); después del desastre natural ocurrido en 2016, son muchos los factores que impiden la reestructuración física, económica y social de esta zona; en la actualidad se mantienen algunos sitios de comercialización de productos provenientes de la pesca artesanal (mercado), locales de comidas, un sector conocido como El Astillero donde fabrican barcos de manera artesanal, dos

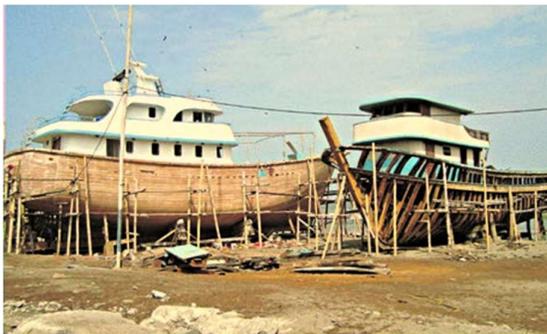
playas emblemáticas del Cantón como son Playita Mia y Los Esteros. El Arq. Teodoro Andrade, quien fue entrevistado dio a conocer que, en 1982, el fenómeno del niño produjo una sedimentación de 5000 m<sup>3</sup> que se asentó en el borde costero, y la construcción del puerto agudizo la situación dando origen a las playas mencionadas; quince años después en 1997, se repite este fenómeno y se sedimentan 3 000 000 m<sup>3</sup> más configurándose el sector conocido actualmente como la Poza. (Andrade, 2021)

El Arq. Andrade comenta además que Tarqui es una parroquia urbana del Cantón, cuya actividad económica principal ha sido y siendo la pesca; ésta conllevado al desarrollo del turismo permitiendo el flujo de visitantes y lugareños de todos los alrededores de Manta dando origen a la primera infraestructura turística-hotelera de toda la costa del Ecuador; la misma que, desde antes contaba ya con restaurantes y locales comerciales. Simultáneamente la ciudad ha sido afectada por procesos de deforestación en las cuencas de los ríos Manta y Burro y, por ende, el borde costero; además, los sectores económicos potenciados crearon la necesidad de establecer accesos viales como la vía Puerto-Aeropuerto. (Andrade, 2021)

Andrade, culmina su entrevista resaltando que, en vista del crecimiento de la ciudad, el sistema de tratamiento de aguas servidas no abastecía la demanda de aquella época, de tal forma que el agua tratada en las lagunas de oxidación era vertida directamente a los ríos antes mencionados y a su vez, conducidos hacia el mar; según él, esta realidad aumentó la contaminación en dicho sitio, disminuyó considerablemente el turismo, dando origen a una nueva actividad económica como es el comercio formal e informal. (Andrade, 2021)

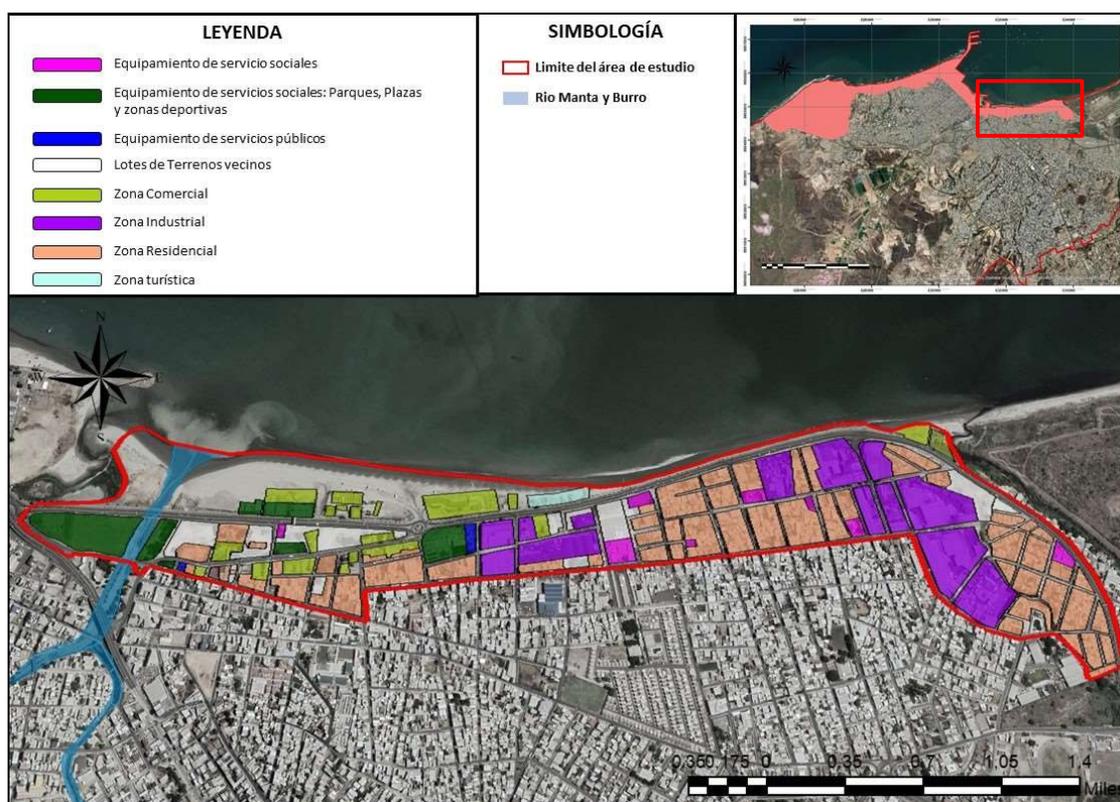
En este sector se encuentra asentada la zona industrial distribuida en 29,65 hectáreas en los Esteros y en 80,29 hectáreas en Tarqui.

Ilustración 11: Distintas actividades realizadas en el sector



Nota: En la primera grafica ubicada en la parte superior se aprecia la llegada de las pangas con pesca; en la imagen inferior izquierda se observan los barcos en construcción en el astillero; y, en la imagen inferior derecha se encuentra el mercado desde donde se comercializa la venta de pescado y mariscos en la Playa de Tarqui

Ilustración 12: Mapa de uso de suelo del Sector



Nota: el gráfico representa el área de estudio con sus distintos usos de suelos, con imagen satelital proporcionada de Google earth. Fuente: (PDyOT, 2021) Elaboración: propia

### Zona 1:

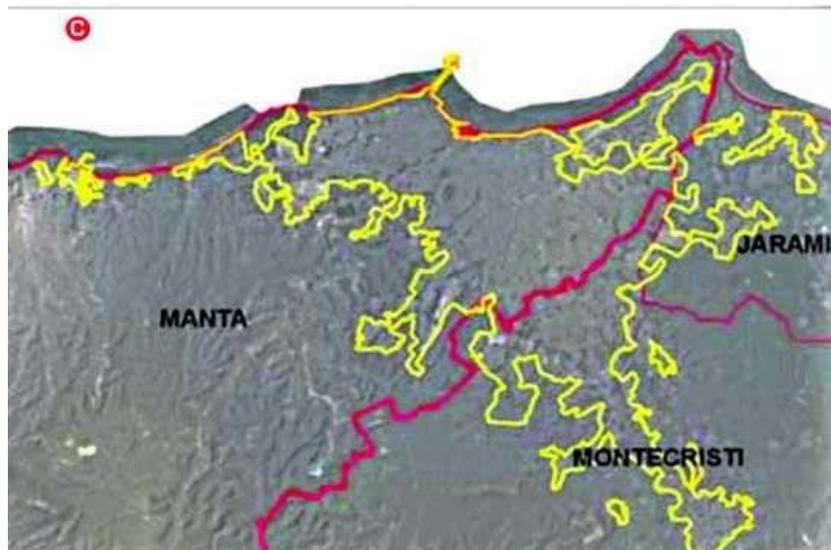
En el suelo urbano de este sector se observa un alto grado de consolidación, densificación y ocupación, producto de los procesos productivos que alrededor de ella se generan, como el crecimiento residencial cerrado o en altura, el comercial y turístico.

Según los datos descritos en el informativo de prensa El Diario el boom inmobiliario se produjo en el año 2007, muchos de los clientes eran migrantes ecuatorianos que vivían en España o Estados Unidos. Y en sólo tres años de diferencia hasta el 2010 el índice de crecimiento urbano sobre la Ruta del Spondylus hacia la parroquia urbana de San Mateo ya era notorio (Diario, 2016), como se puede visualizar en la ilustración N°6, que muestra un crecimiento económico acrecentado por la expansión industrial tanto pesquera como comercial y por la existencia del puerto desde el cual se exporta la mayor parte de la producción de atún

del país. La migración de habitantes desde la zona rural hacia la urbana ofrece estabilidad económica y como consecuencia se han venido desarrollando proyectos urbanísticos hacia el Oeste de la ciudad, sectores que se consideran de alta plusvalía por la cercanía al mar y por ser lugares un poco más seguros que el resto de la ciudad. (PDyOT M. , 2016),

El terremoto del 16A no produjo mayores afectaciones en las construcciones privadas y proyectos residenciales de torres departamentales ubicados en Barbasquillo, motivando y aumentando la compra y adquisición de viviendas en el sector, especialmente en urbanizaciones ubicadas en el borde costero de la ciudad y urbanizaciones cerradas dentro de la zona urbana consolidada. Existen en la actualidad más de 30 urbanizaciones cerradas en la ciudad que ocupan un área de 348 hectáreas, siendo la parroquia Manta la que conglomerada el mayor número de las mismas.

Ilustración 13: Ampliación de perímetro urbano de la conurbación de Manta y sus implicaciones.



Nota: en esta imagen se aprecia que el crecimiento urbano se muestra sobre la “Ruta del Spondylus” hacia la parroquia Urbana de San Mateo (PDyOT M. , 2016)

El gráfico sugiere básicamente la conformación de la zona 1 como tal.

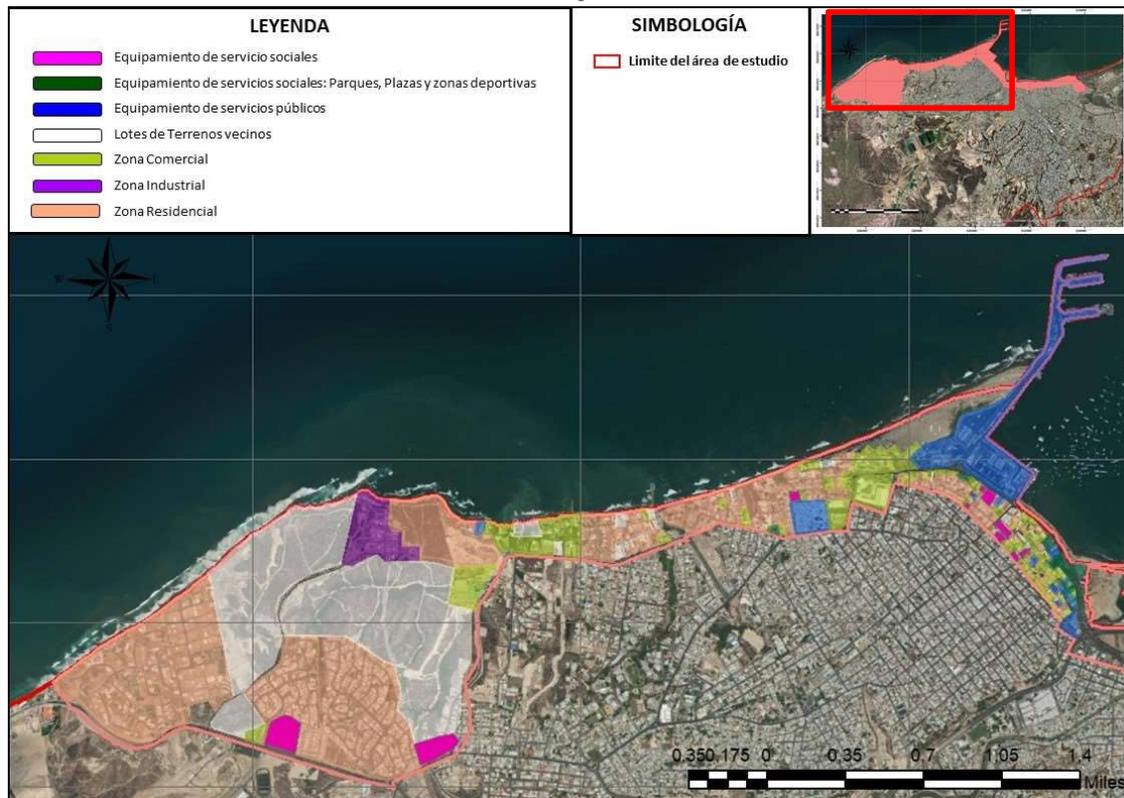
Tabla 7: Componentes que conforman el sector

| ITEM                | CANTIDAD | DESCRIPCIÓN           |
|---------------------|----------|-----------------------|
| Urbanizaciones      | 6        | Portal del sol        |
|                     |          | Manta beach           |
|                     |          | Altos de Manta Beach  |
|                     |          | Marina Blue           |
|                     |          | Ciudad del Mar        |
|                     |          | Pedro Balda           |
| Hoteles             | 10       | Oro verde             |
|                     |          | Hotel Vistamar        |
|                     |          | Costa Azul            |
|                     |          | Goldenmar Manta       |
|                     |          | Boutique Maria Isabel |
|                     |          | Albatros              |
|                     |          | Barbasquillo          |
|                     |          | Wyndham               |
|                     |          | Poseidon              |
|                     |          | Mantahost             |
| Edificios - Hoteles | 8        | Umiña                 |
|                     |          | Maria Jose            |
|                     |          | Naval Manta           |
|                     |          | Zeus                  |
|                     |          | D' Meli               |
|                     |          | Galatea               |
|                     |          | Nautilos              |
|                     |          | Apartrentmanta        |
| Edificios           | 13       | Alcántara             |
|                     |          | San marino            |
|                     |          | Portomare             |
|                     |          | Santorini             |
|                     |          | El dorado 2           |
|                     |          | Torre Manta           |
|                     |          | Fortaleza             |
|                     |          | Peñon del Mar         |
|                     |          | Mikonos               |
|                     |          | Torres del Sol        |
| Buzios              |          |                       |

|                              |   |                   |
|------------------------------|---|-------------------|
|                              |   | El Navegante      |
|                              |   | Torres del Sol    |
| Centros comerciales y plazas | 5 | Mall del pacifico |
|                              |   | Coco Manta        |
|                              |   | Padelmar          |
|                              |   | La quadra         |
|                              |   | Plaza del Sol     |
| Playas                       | 2 | Barbasquillo      |
|                              |   | Murciélago        |

Nota: información fue recopilada mediante la visita in situ.

Ilustración 14: Mapa de usos de suelos del sector



Nota: el gráfico representa el área de estudio con sus distintos usos de suelos, con imagen satelital

proporcionada de Google earth (PDyOT, 2021) Elaboración: propia

#### 4.1.5 Red vial

El cantón y la ciudad de Manta se encuentra conectado por el sistema nacional a través de las troncales E30 Transversal central: Manta- Portoviejo-Quevedo- Milagro y la E15 Troncal del Pacífico que conecta el perfil costanero desde Mataje hasta Salinas. (PDyOT, 2021)

La conformación de red vial de la ciudad se ha limitado por la presencia de obstáculos naturales y artificiales: ríos, escurrimientos y topografía accidentada con sectores de pendientes pronunciadas en algunas zonas de la ciudad; y, por el crecimiento de la mancha urbana sin control y con la proliferación de zonas residenciales (urbanizaciones cerradas) que dificultan la continuidad y afectaciones para mejorar el trazado de la vialidad. (PDyOT, 2021)

Con este antecedente se puede identificar los accesos viales principales que son la vía Puerto – Aeropuerto y la avenida Malecón conocida como la Jaime Chávez Gutiérrez, la calle 23, avenida Flavio Reyes – Vía Barbasquillo, Vía San Mateo conocida como Ruta del Spondylus.

Tabla 8: Caracterización de las vías

| Ítem | Nombre de las vías                  | Tipo de vía | Número de carriles |
|------|-------------------------------------|-------------|--------------------|
| 1    | Vía Puerto Aeropuerto               | Primaria    | 4                  |
| 2    | Av. Malecón de Tarqui               | Primaria    | 2                  |
| 3    | Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez  | Primaria    | 7                  |
| 4    | Calle 23                            | Secundaria  | 4                  |
| 5    | Av. Flavio Reyes – Vía Barbasquillo | Secundaria  | 3                  |
| 6    | Vía San Mateo -Ruta del Spondylus   | Regional    | 5                  |

Nota: caracterización e identificación de las vías principales que bordean el área de estudio (PDyOT, 2021)

Las avenidas 102, 103, 105 y las calles 108, 110, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123 y 124 son vías locales con un ancho de 600 metros y las vías internas de las urbanizaciones son locales privadas ya que son de uso exclusivo de sus residentes.

Ilustración 15: Ave. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez



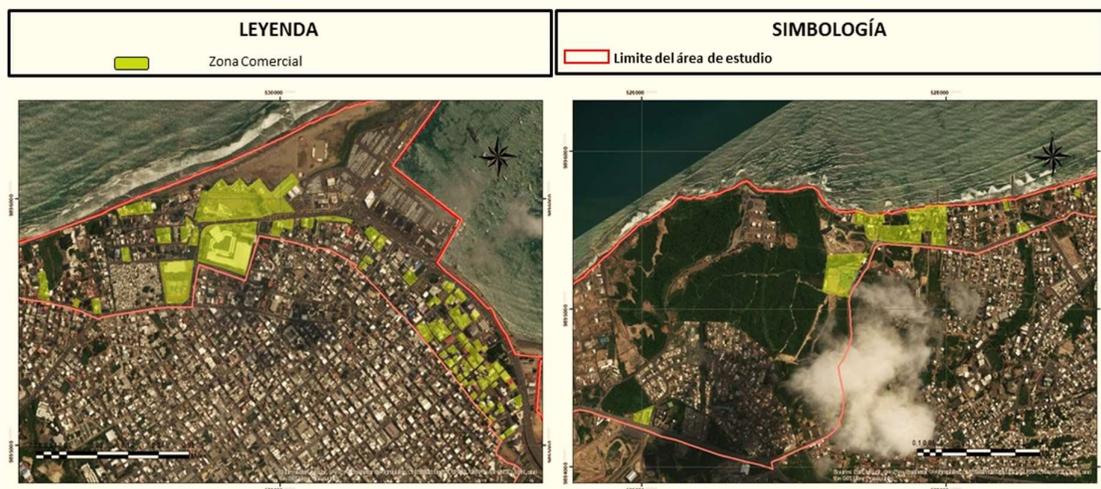
Nota: en la imagen de la izquierda se visualiza el recorrido de la vía hacia el sector de Playita Mia y en la imagen de la derecha la prolongación hacia la playa el Murciélago.

#### 4.2 Análisis de Impacto Territorial, una visión general en el área de estudio.

En base a la teoría recopilada como guía para explicar el impacto territorial producto de las infraestructuras comerciales, logísticas, hoteleras, residenciales e industriales que tiene el área de estudio, se ha seleccionado un conjunto de indicadores asociados a las dimensiones territoriales como son la economía y el turismo:

**Indicador económico:** Se ha escogido actividades económicas por zonas de área de estudio. Desde este punto de vista la ciudad de Manta tuvo su desarrollo económico en un inicio por la pesca y se asentaron industrias en el sector de los Esteros, Tarqui y el centro de la ciudad, las mismas que se dedicaron al procesamiento de productos provenientes del mar; luego con la construcción del Puerto la ciudad se encaminó hacia un nuevo rumbo económico, a partir del evento del 2016 fuertemente a la zona de Tarqui, obligando al desplazamiento del sector comercial y turístico hacia la zona 1, lugares como Los Esteros, Eloy Alfaro, Barbasquillo y el centro de la ciudad, ante todo esto el comercio informal se ha incrementado hasta la actualidad.

Ilustración 16: Mapa de localización de comercios en la zona 1



Nota: En la gráfica de la derecha con imagen satelital proporcionada de Google earth se observan las zonas comerciales asentadas en el centro de la ciudad; la gráfica de la izquierda muestra las zonas comerciales en el sector de Barbasquillo. (PDyOT, 2021)

Elaboración: propia

**Indicador Turístico:** Se han seleccionado los atractivos y actividades turísticas que brinda cada sector. La ciudad en los últimos años ha desarrollado el turismo como fuente económica debido que aumenta la riqueza y calidad de vida a la sociedad, y éste se ha convertido en el sector más demandado para la edificación de infraestructuras como hoteles, departamentos de alquiler, bares, restaurantes, cafeterías, etc.

Hoy en día las personas viajan no sólo por turismo, sino por negocios, vacaciones, trabajo, estudios, atención médica, alojamiento, bienes y servicios que impulsan el progreso y desarrollo de nuevas edificaciones que ofrezcan espacios para cubrir tales demandas; además de adecuaciones en la red vial, aérea y terrestre.

#### 4.3 Análisis de la influencia de las urbanizaciones cerradas en el desarrollo de la ciudad.

4.3.1 Tabulación de la información – de la encuesta con 10 ítems realizada a una muestra de 36 personas de la urbanización Marina Blue de la zona 1.

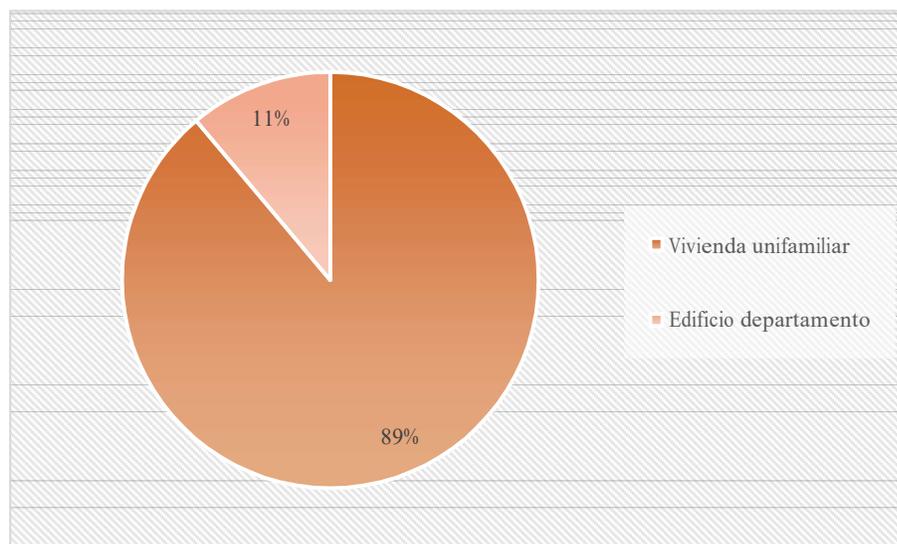
##### 1. Pregunta 1: ¿En qué tipo de vivienda reside?

Tabla 9: Porcentaje de respuesta al tipo de vivienda

| Escala de Valoración  | Encuestados | Porcentaje |
|-----------------------|-------------|------------|
| Vivienda unifamiliar  | 32          | 89%        |
| Edificio departamento | 4           | 11%        |
| TOTAL                 | 36          | 100%       |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 2: Porcentaje de respuesta al tipo de vivienda



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador

Objetivo: Determinar el tipo de vivienda en el que viven los habitantes del sector

Transcripción de datos: En base a la gráfica de arriba se puede observar que el 89% de familias poseen viviendas unifamiliares y un 11% en edificios departamentos.

Análisis: La dinámica de vivienda refleja una mayor preferencia por las viviendas unifamiliares.

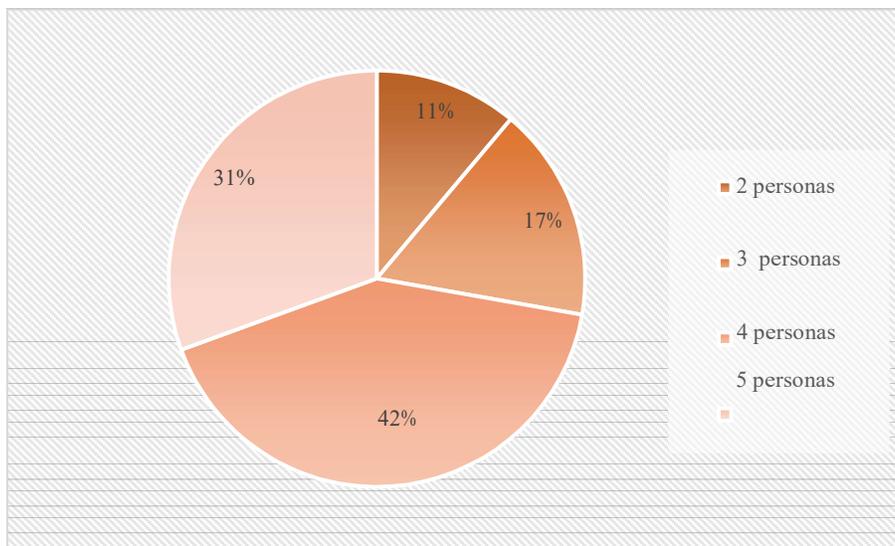
Pregunta 2: ¿Cuántas personas residen en su vivienda?

Tabla 10: Frecuencia de respuesta a pregunta al número de habitantes por vivienda

| Escala de valoración | Encuestados | Porcentaje |
|----------------------|-------------|------------|
| 2 personas           | 4           | 11%        |
| 3 personas           | 6           | 17%        |
| 4 personas           | 15          | 42%        |
| 5 personas           | 11          | 31%        |
| TOTAL                | 36          | 100%       |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 3: Porcentaje de respuesta al número de habitantes por vivienda



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Determinar el número de personas que residen por vivienda en el sector.

Transcripción de datos: Apoyado en la gráfica superior, con un total de 36 encuestas realizadas: Indica que el 42% está conformado por familias de 4 personas, un 31% por familias de 5 personas, el 17% por 3 personas y un 11% por 2 personas.

Análisis: Se evidencia que la composición familiar más compacta en este sector es de 4 integrantes por vivienda, combinados por 2 adultos papá, mamá y 2 hijos los cuales además necesitaran espacios comunitarios para su desenvolvimiento cotidiano.

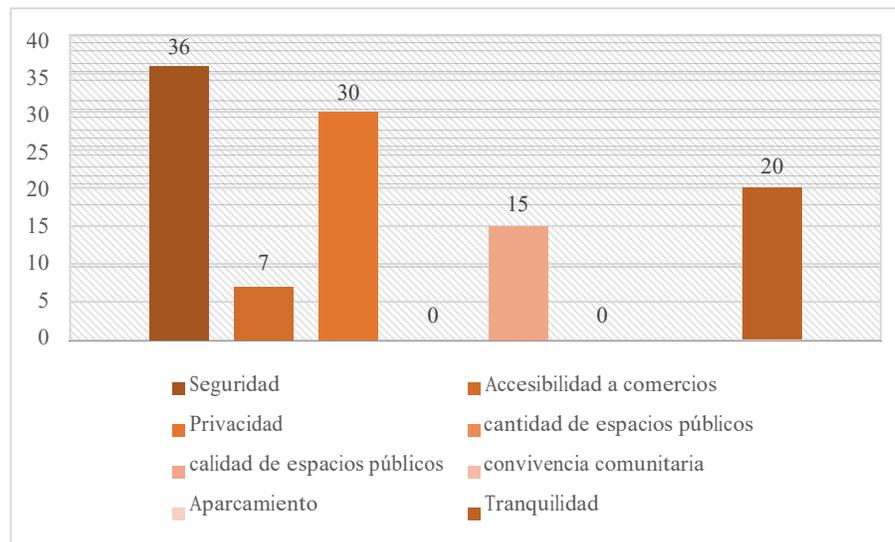
Pregunta 3: ¿Qué beneficios consideró para vivir en este sector?

Tabla 11: frecuencia de respuesta a pregunta sobre los beneficios de vivir en urbanizaciones cerradas

| Escala de Valoración          | Encuestados | Porcentaje |
|-------------------------------|-------------|------------|
| Seguridad                     | 36          | 33%        |
| Tranquilidad                  | 20          | 19%        |
| Accesibilidad a comercios     | 7           | 6%         |
| Privacidad                    | 30          | 28%        |
| cantidad de espacios públicos | 0           | 0%         |
| calidad de espacios públicos  | 15          | 14%        |
| convivencia comunitaria       | 0           | 0%         |
| Aparcamiento                  | 0           | 0%         |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 4: Barra estadística de los beneficios de vivir en urbanizaciones cerradas



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Identificar los beneficios que buscan las personas para vivir en urbanizaciones cerradas.

Transcripción de datos: La gráfica 4 demuestra que el 33% de las personas buscan en primer lugar seguridad, y consideran que las urbanizaciones cerradas tienen esa oferta; un 28% prefiere la privacidad, el 19% prefiere la tranquilidad, un 14% busca la calidad de espacios públicos y un 6% la accesibilidad a comercios.

Análisis: Los datos obtenidos demuestran por qué las personas prefieren vivir en urbanizaciones cerradas, siendo el primer motivo la seguridad ya que estas cuentan con guardias y cámaras de seguridad las 24 horas del día; la privacidad es otro factor importante para poder desarrollar sus actividades familiares; otro beneficio es el ambiente de tranquilidad que éstos lugares brindan; y por último, la accesibilidad a zonas comerciales, ya que una vez asentadas se vuelven dinamizadoras de la economía local.

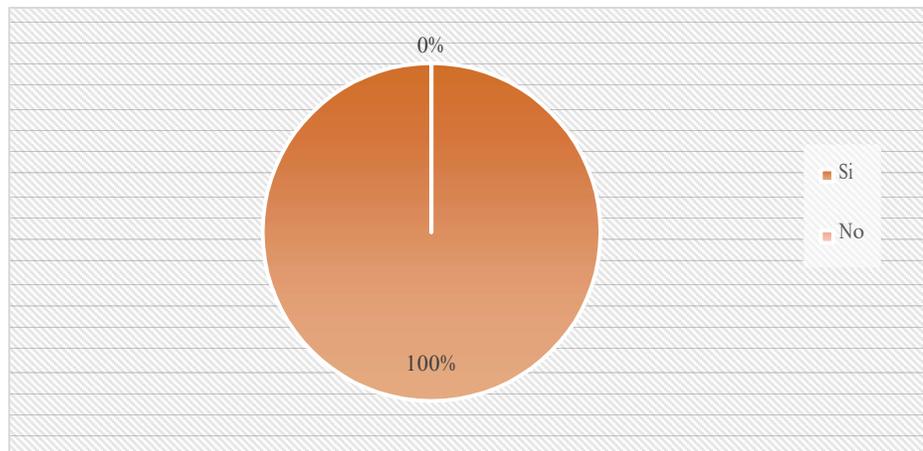
Pregunta 4: ¿El sector cuenta con servicios cercanos como farmacias, supermercados, gasolineras, etc.?

Tabla 12: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre los servicios cercanos y su distancia a la urbanización

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje | Distancia |
|----------------------|-------------|------------|-----------|
| Si                   | 36          | 100%       | 20 m      |
| No                   | 0           | 0%         | 50 m      |
| TOTAL                | 36          | 100%       | 100 m     |
|                      |             |            | 200 m     |
|                      |             |            | 500 m     |
|                      |             |            | 1 km      |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 5: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre los servicios cercanos a la urbanización



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Demostrar que el sector cuenta con servicios cercanos para el abastecimiento de productos.

Transcripción de datos: La gráfica 5 indica que existen servicios cercanos para el abastecimiento.

Análisis: Los datos obtenidos indican que el sector se encuentra habilitado con estos servicios y tiene una distancia máxima de 1 km, dato reflejado en la tabla 10 que muestra las distancias definidas hacia cada uno de los servicios como farmacias, gasolineras, supermercados, etc.

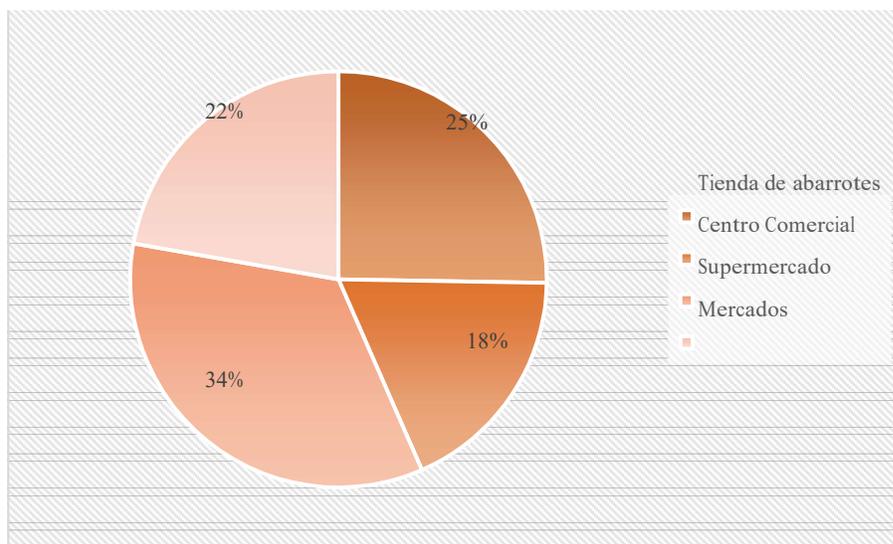
Pregunta 5: ¿Dónde realiza las compras de su canasta básica?

Tabla 13: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre donde realiza sus compras y la ubicación de estos sitios

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje | Ubicación  |
|----------------------|-------------|------------|--|
| Tienda de abarrotes  | 25          | 25%        | Comisariato Jr - Flavio Reyes                        |
| Centro Comercial     | 18          | 18%        | Mall del Pacifico                                    |
| Supermercado         | 34          | 34%        | La Quadra -Barbasquillo                              |
| Mercados             | 22          | 22%        | Mercado Central - Calle 12<br>Comisariato - Colorado |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 6: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre donde realiza sus compras y la ubicación de estos sitios



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Identificar los sitios en donde realiza sus compras de canasta básica y la ubicación de estos con relación al entorno del sector.

Transcripción de datos: La gráfica revela que el 34% se abastece de productos en supermercados, el 25% en tienda de abarrotes cercanas, el 22% en Mercados locales y el 18% en centros comerciales.

Análisis: Los datos obtenidos indican que el lugar predilecto para el abastecimiento de productos son los supermercados indistintamente de su ubicación, las tiendas de abarrotes y mercados municipales son una opción para la compra diaria de productos de primera necesidad y los centros comerciales los utilizan para distracción y realizar compras esporádicas.

Pregunta 6: ¿Qué tipo de transportación usa quien realiza estas compras?

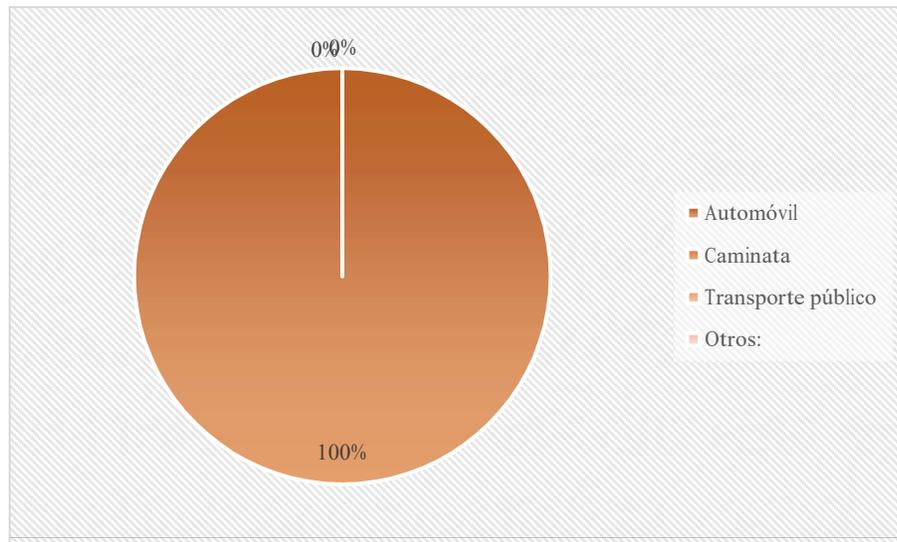
Tabla 14: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre el tipo de transportación que utiliza.

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje |
|----------------------|-------------|------------|
| Automóvil            | 36          | 100%       |

|                    |   |    |
|--------------------|---|----|
| Caminata           | 0 | 0% |
| Transporte público | 0 | 0% |
| Otros:             | 0 | 0% |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 7: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre el tipo de transportación que utiliza.



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Determinar el tipo de transporte utilizado para movilización y realización de compras.

Transcripción de datos: La gráfica indica que el 100% utiliza automóvil.

Análisis: Los datos obtenidos muestran que el automóvil es el medio de transporte más utilizado para la movilización, debido a la inseguridad que existe en la ciudad y las distancias de las urbanizaciones es primordial contar con un vehículo al vivir dentro de ellas.

Pregunta 7: ¿Cuál de las siguientes vías utiliza principalmente para realizar sus recorridos diarios?

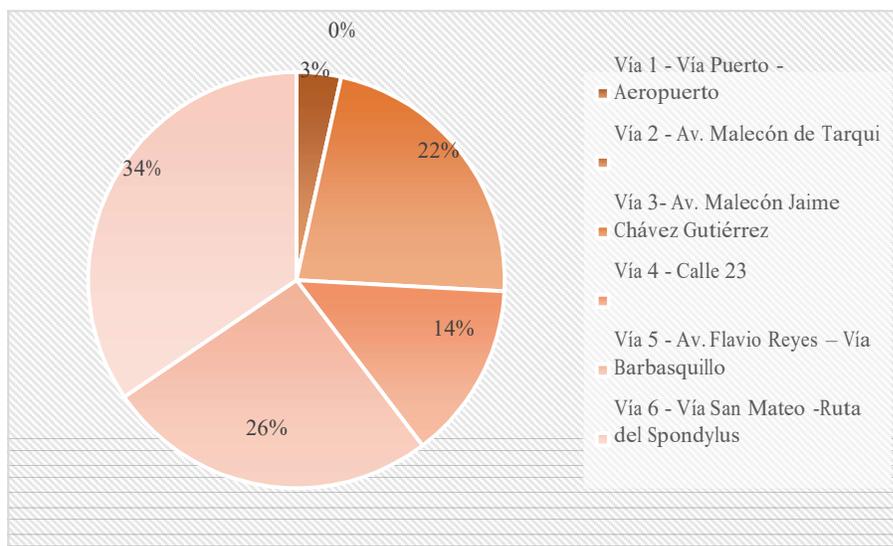
Tabla 15: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre las vías que usa para el recorrido diario.

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje |
|----------------------|-------------|------------|
|----------------------|-------------|------------|

|   |    |     |
|---|----|-----|
| Vía 1 - Vía Puerto - Aeropuerto             | 2  | 3%  |
| Vía 2 - Av. Malecón de Tarqui               | 0  | 0%  |
| Vía 3- Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez   | 13 | 22% |
| Vía 4 - Calle 23                            | 8  | 14% |
| Vía 5 - Av. Flavio Reyes – Vía Barbasquillo | 15 | 26% |
| Vía 6 - Vía San Mateo -Ruta del Spondylus   | 20 | 34% |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 8: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre las vías que usa para el recorrido diario.



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Establecer las vías más transitadas por los recorridos diarios de los habitantes y la conectividad de estas.

Transcripción de datos: La gráfica muestra que el 34% de los habitantes de esta urbanización utilizan como vía principal la Vía San Mateo -Ruta del Spondylus, el 26% la Av. Flavio Reyes y vía Barbasquillo, un 22% la Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez, el 14% la calle 23, el 3% la Vía Puerto – Aeropuerto y un 3% Vía San Mateo -Ruta del Spondylus.

Análisis: los datos obtenidos establecen los siguientes recorridos diarios hacia los distintos puestos de trabajo, abastecimiento de víveres, etc. Como punto de partida se establece la Vía San Mateo -Ruta del Spondylus, hacia la av. Flavio Reyes y vía Barbasquillo, ésta a su

vez se conecta con la calle 23, con orientación a la Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez y tiene conexión con la Vía Puerto – Aeropuerto, cuando esta última vía se encuentra con problemas de tráfico se utiliza la Av. Malecón de Tarqui como alterna para la fluidez del tráfico.

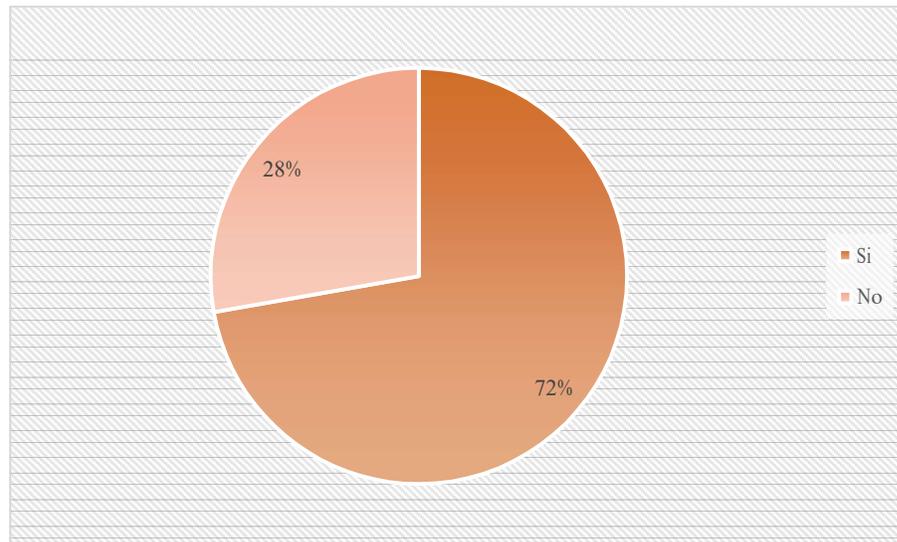
Pregunta 8: ¿Usted o algún miembro de su familia utiliza los espacios públicos de recreación y esparcimiento fuera de la urbanización?

Tabla 16: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la utilización de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje | Espacio Urbano - Lugar                              |
|----------------------|-------------|------------|---|
| Si                   | 26          | 72%        | Parque Municipal Plaza del mar – Sector Los Esteros |
| No                   | 10          | 28%        | Parque del Niño – Av. Malecón                       |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 9: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la utilización de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Identificar que espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad, que utilizan los habitantes de la urbanización.

Transcripción de datos: la gráfica muestra que el 72% de los habitantes de esta urbanización sí utilizan los espacios públicos con los que cuenta la ciudad, mientras que el 28% no muestra interés por utilizarlos.

Análisis: Los datos obtenidos muestran que los espacios como parques y plazas municipales al ofrecer distintas zonas recreativas son utilizados por habitantes de urbanizaciones cerradas, aunque éstas cuentan con sus propias áreas de recreación; al parecer, algunos habitantes no satisfacen sus necesidades de recreación y ocio aún pagando una alta tasa para su manutención.

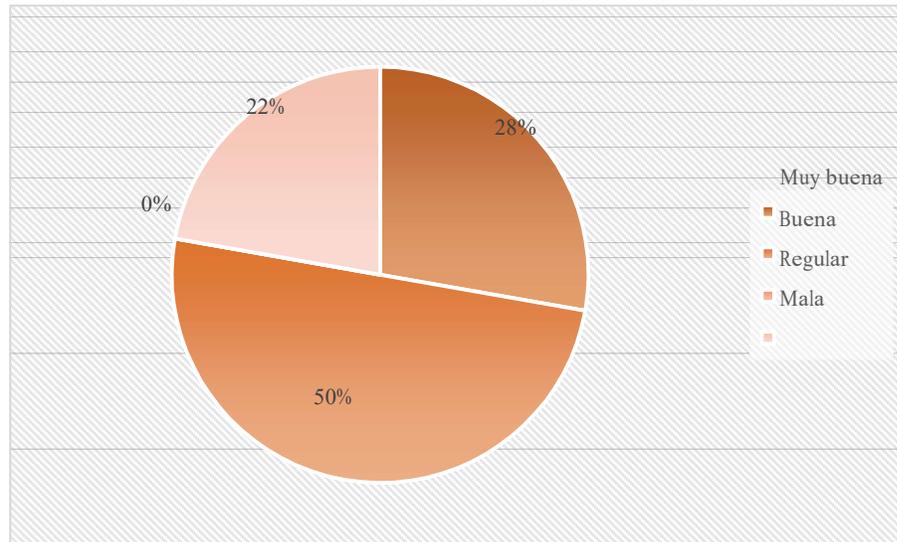
Pregunta 9: ¿Cómo considera la calidad de esos espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad?

Tabla 17: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la calidad de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje |
|----------------------|-------------|------------|
| Muy buena            | 10          | 28%        |
| Buena                | 18          | 50%        |
| Regular              |             | 0%         |
| Mala                 | 8           | 22%        |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 10: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la calidad de espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Determinar la calidad de los espacios públicos de recreación y esparcimiento de la ciudad.

Transcripción de datos: La gráfica indica que el 50% de los habitantes de esta urbanización considera de buena calidad los espacios públicos con los que cuenta la ciudad; mientras que, el 28% la considera de muy buena calidad y un 22% opina que es de mala calidad.

Análisis: Los datos obtenidos muestran que la calidad que tienen los espacios públicos de la ciudad es buena ya que cuentan con áreas verdes, de juegos, espacios lúdicos, guardianía, los mismos que permiten la recreación deseada.

Pregunta 10: ¿Cómo considera la calidad de vida en general de este sector con respecto a esta urbanización?

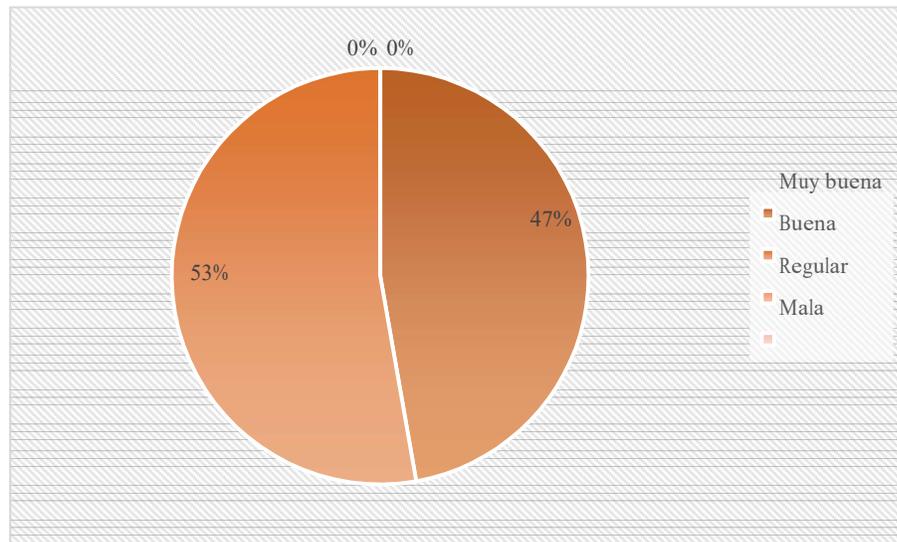
Tabla 18: Frecuencia de respuesta a pregunta sobre la calidad de vida en el sector con respecto a esta urbanización

| Escala de Valoración | Encuestados | Porcentaje |
|----------------------|-------------|------------|
| Muy buena            | 17          | 47%        |
| Buena                | 19          | 53%        |

|         |    |
|---------|----|
| Regular | 0% |
| Mala    | 0% |

Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Gráfico 11: Porcentaje de respuesta a pregunta sobre la calidad de vida en el sector con respecto a esta urbanización



Fuente: Datos obtenidos de encuesta y adaptado por el investigador.

Objetivo: Determinar la calidad de vida que generan las urbanizaciones a sus habitantes.

Transcripción de datos: La gráfica muestra que el 53% considera buena la calidad de vida dentro de estas tipologías habitacionales y el 47% la considera muy buena.

Análisis: Los datos obtenidos muestran que es buena la calidad de vida que generan estas tipologías habitacionales permitiendo a las personas que en éstas habitan disfrutar de sus espacios de confort.

#### 4.4 Comparación de sectores analizados

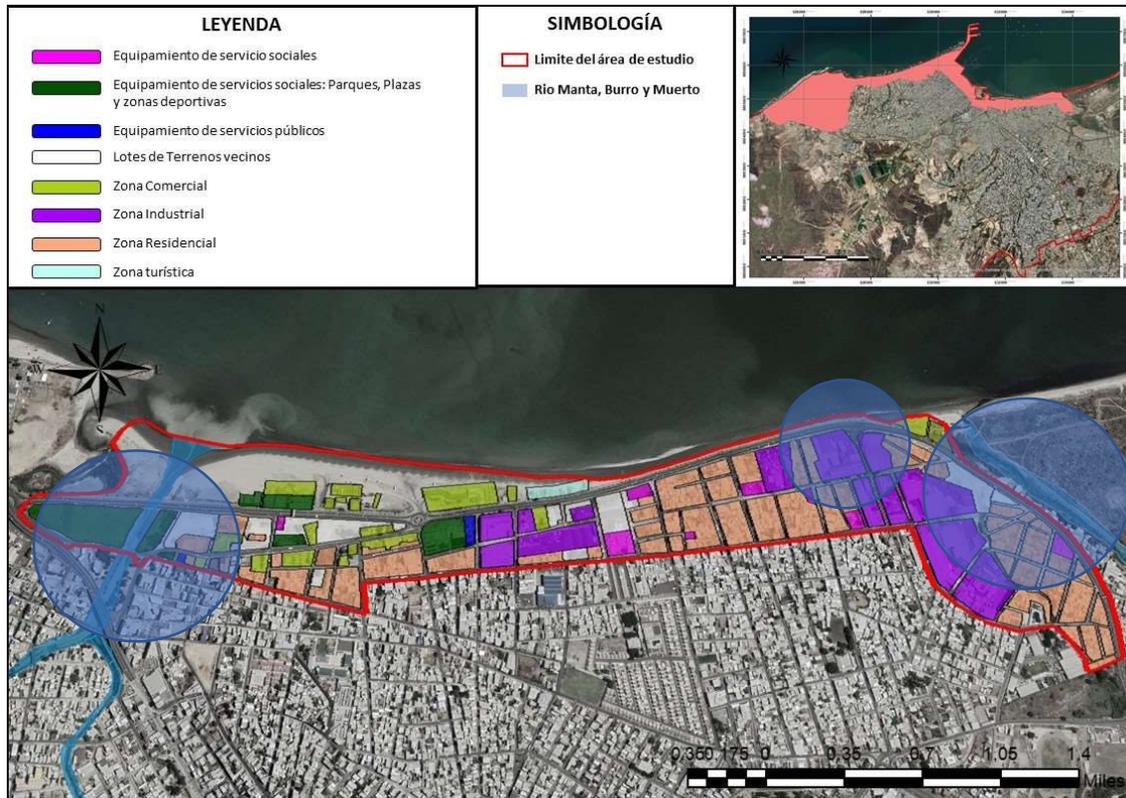
Las Infraestructuras generan un impacto directo sobre el territorio ya que tiene efectos positivos en la economía y el turismo del sector, pero indirectamente podrían generar efectos negativos hacia el medio ambiente, debido que la ciudad no tiene una planificación territorial establecida por la falta de regularización y un uso de suelo no definido.

Es importante recalcar a través de ésta comparación el deterioro del paisaje urbano y ambiental entre ambos sectores.

El principal problema de contaminación del sector norte son los 3 causes de los ríos, Manta, Burro y Muerto (como se puede apreciar en la ilustración 18) que desembocan en el sector de Playita Mia y los Esteros las cuales arrastran aguas de las lagunas de oxidación, descargas domiciliarias y basura en general depositada por los moradores asentados en los márgenes de los ríos, Además de tener un problema de rebose en el sector del rompe olas producto de las conexiones de aguas servidas al sistema de aguas lluvias, ésto genera un mal aspecto y olor al sector; por lo tanto, debido a esta situación dos negocios de venta de comida se ven afectados con poca afluencia de personas y cada vez hay menos locales comerciales en el lugar; así mismo, en este sector se encuentra ubicado el área industrial generando un alto grado de contaminación.

Por otro lado, la contaminación en el sector sur-centro es baja, debido que el GAD municipal les solicita a las urbanizaciones, conjuntos habitacionales y locales comerciales planes ambientales para la mitigación de la contaminación al momento de presentar sus proyectos urbanísticos para la correspondiente aprobación. Este sector al encontrarse cerca de las pozas de oxidación cuando no les dan el tratamiento adecuado a las aguas que son evacuadas hasta el lugar; ahí llegan se respira en el ambiente olores nauseabundos.

Ilustración 17: Mapa de Ubicación de desembocadura de Ríos y rebose de aguas servidas



Nota: el gráfico representa Ubicación de desembocadura de Ríos y rebose de aguas servidas con

imagen satelital proporcionada de Google earth. Fuente: (PDyOT, 2021). Elaboración: propia

Para el análisis comparativo del paisaje urbano se tomaron características establecidas en las fichas de observación, las cuales tenían los siguientes aspectos incluidos:

Tabla 19: Aspectos del paisaje urbano a ser comparado

| Características del paisaje urbano    | Indicadores                            |
|---------------------------------------|--|
| Morfología urbana y percepción visual | 1. Parques y plazas existentes         |
|                                       | 2. Tipología de viviendas              |
|                                       | 3. Ancho de las carreteras             |
|                                       | 4. Ancho de aceras                     |
|                                       | 5. Presencia de personas en las calles |
|                                       | 6. Presencia de tiendas y comercios    |

|  |   |
|--|---|
| Percepción Olfativa                      | 7. Olores en las calles                                       |
| Percepción de seguridad                  | 8. Sensación de seguridad para caminar solo/a de noche        |
| Accesos a servicios y lugares de interés | 9. Facilidad para acceder a lugares de compras                |
|  | 10. Facilidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad |

Nota: la siguiente tabla representa los indicadores para determinar las características del paisaje urbano.

(Alcalá Juárez & Gurrutxaga San Vicente, 2016) Elaboración: propia

La zona 1 presenta su morfología urbana con urbanizaciones cerradas amuralladas con cerramientos, edificios departamentos con un promedio de altura de diez pisos, con plazas y parques insuficientes y todos asentados en el centro de la ciudad; la estructura posee anchos de carreteras de 6 – 18 m asfaltadas, con aceras de 1.50 m de ancho; se observa la presencia frecuente de personas en las calles debido al comercio y tiendas que existen el sector y a diferencia de otros lugares no se perciben olores nauseabundos; más bien, se percibe una sensación de seguridad al transitar en cualquier hora del día, brindando facilidades para realizar compras y acceder a lugares de ocio. (Ver anexo)

Las características de la zona 2 presentan una morfología urbana con viviendas cuya altura tienen un promedio de 2 a 4 pisos, industrias con altura promedio de 8 metros, las vías tienen un ancho promedio 6 – 20 m y las aceras 1.20 a 1.50 m; se observa además 1 personas en la vía Puerto - Aeropuerto realizando deportes, presencia de tiendas y comercios en el sector de estudio; por la falta de parqueos dificulta a las personas bajarse de los vehículos para realizar compras, en dicho sector se perciben olores desagradables por la contaminación existente, no hay suficiente seguridad para desplazarse o deambular solitariamente durante la noche; la zona al encontrarse incorporada al perfil costero ofrece fácil acceso a los lugares de ocio. (Ver anexo)

Con estas características se determina que la zona 1 tiene un paisaje urbano con un 85% de espacio que no se integra con el mar; por otro lado, la zona 2 tiene un paisaje urbano natural bordeado por el perfil costero, pero que no es aprovechado debido a la contaminación que existe en el sitio.

#### 4.5 Interpretación de Resultados

Como punto de partida y utilizando instrumentos exploratorios de estimación (encuestas y fichas), se plantearon preguntas e indicadores que permiten conocer la influencia que tienen las urbanizaciones cerradas con respecto al desarrollo de la ciudad.

El proceso de urbanizaciones cerradas o privadas en el cantón Manta se ha vuelto un eje trascendental para su desarrollo por la calidad de vida y tipo de viviendas que ofrecen. Al asentarse en las periferias obligan a los municipios a cambiar sus usos de suelos y dotarlos de infraestructura urbana básica en sus alrededores, para el correcto uso y funcionamiento, este progreso genera un impacto económico positivo para los sectores donde se asientan, sube la plusvalía y aumenta el comercio y el turismo.

Las conexiones viales también juegan un papel importante para el desarrollo de estas tipologías habitacionales en la ciudad, debido a que cuenta con un trazado vial concreto que permite desplazarse a cualquier punto de la ciudad en cuestión en corto tiempo sin tener que atravesar el centro de la ciudad.

El uso de suelo en las zonas 1 y 2 ha sido variado, marcando diferencia en el desarrollo urbanístico de sus infraestructuras, los cuales son establecidos, regulados y controlados por los gobiernos autónomos de cada cantón para evitar el usufructo de este recurso.

En la zona 1 los propietarios privados son los más beneficiados, debido que a las construcciones de sus infraestructuras han requerido de obras públicas como vías y servicios básicos; y, por ende, las empresas constructoras han visto la oportunidad para aprovechar los

paisajes urbanos, construir edificaciones en terrenos con desniveles (pendientes) y aumentar la plusvalía del sector. A su vez, esta realidad beneficia indirectamente a los pobladores de los sectores aledaños.

En la zona 2 antes del 2016, los propietarios de las viviendas existentes realizaron modificaciones irregulares sin considerar el uso de suelo establecido por las ordenanzas municipales, ya que muchas estructuras no contaban con cálculos estructurales para aumentar las construcciones en altura; propietarios, comerciantes y empresarios se enfocaron generar ingresos económicos y obtener el máximo de beneficios en corto plazo, sin medir los riesgos estructurales que tendrían estas construcciones ante un desastre natural.

#### 4.6 Propuesta de estrategias que permitan el desarrollo equitativo del perfil costero

1. Promover la creación de una red de áreas verdes, en concordancia a la infraestructura que ya se encuentra construida; la misma que, contribuirá al desarrollo del sector que se encuentra consolidado; y que se potencien las actividades económicas con la edificación de un corredor verde que permitirá la conexión de ambos sectores.

2. Establecer una ordenanza equitativa para las futuras tipologías residenciales cerradas, donde se comparta con la ciudad las áreas verdes y recreativas, para que favorezca la coexistencia entre las familias de las clases sociales.

3. Generar proyectos con atractivos turísticos en el sector norte para dinamizar las actividades comerciales en este sector; a fin de descentralizar el sector sur favoreciendo la disminución de la contaminación ambiental, ruidos excesivos la congestión vehicular.

4. Mitigar, controlar y compensar las descargas de aguas servidas y basura derivan hacia los ríos como consecuencia de los asentamientos humanos en sus riveras.

5. Posicionar a Manta como atractivo turístico de la provincia mediante la elaboración de normativas y guías turísticas.

## 5. Conclusiones

Se concluye que la zona 1 muestra un desarrollo acelerado a nivel urbanístico y económico, que está marcando diferencias sobresalientes en comparación con la zona 2.

Las zonas en cuestión requieren de más estudios Municipales para la planificación, regulación y catastro urbano en base al uso de suelo.

Las habitantes de las zonas no se informan debidamente sobre la regularización y normativa aplicada en el catastro urbano para la construcción de edificaciones en los terrenos que habitan.

Los sectores comercial y hotelero se han potenciado a partir del desarrollo urbanístico en la zona 1.

Antes del crecimiento urbanístico en la zona 2 ya se reportaban índices de problemas ambientales por la contaminación de los ríos a causa del sector industrial y residencial que se asienta en los márgenes de este lugar.

## 6. Recomendaciones

Potenciar los procesos de desarrollo urbanístico de la zona 1, que actualmente genera ingresos económicos deseable en la zona 2.

Las normativas y regulaciones para el control de edificaciones sean aplicadas por parte de los gobiernos locales con la debida prevención.

Que se realicen campañas de información y capacitación sobre las normativas y lineamientos del sector inmobiliario, por parte de los Gobiernos Municipales.

Los municipios continúen la reestructuración urbanista de los sectores afectados en la zona 2 desde el 2016, porque en la actualidad no se han cumplido los proyectos para ese fin.

Que se desarrollen y ejecuten proyectos, ordenanzas y reglamentos para evitar la contaminación en la zona 2 sector de Playita Mía y Los Esteros.

## 7. Referencias Bibliográficas

Alcalá Juárez, A., & Gurrutxaga San Vicente, M. (2016). Análisis de preferencias del paisaje urbano entre barrios compactos y barrios postindustriales en Vitoria-Gasteiz.

Implicaciones en la planificación urbana. Ediciones Complutense, 11-29.

Andrade, A. T. (18 de Septiembre de 2021). Como se dio el desarrollo urbanístico en el Perfil costero del Cantón Manta. (A. X. Ortiz, Entrevistador)

Aramburu, M. (2008). Usos y Significados del espacio público. ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y, 145. Obtenido de

[https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/6586/ACE\\_8\\_SE\\_26.pdf?sequence=7&isAllowed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/6586/ACE_8_SE_26.pdf?sequence=7&isAllowed=y)

Arqhys.com. (28 de 11 de 2017). Arqhys.com. Obtenido de Decoración Interior &

Arquitectura: [https://www.arqhys.com/decoracion/tipos\\_de\\_infraestructura.html](https://www.arqhys.com/decoracion/tipos_de_infraestructura.html)

Arquitectura pura. (21 de 10 de 2021). Obtenido de Blog de Arquitectura, diseño y

construccion: <https://www.arquitecturapura.com/que-es-la-infraestructura-urbana/>

Barajas, L. F. (2004). Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica. *Éria Revista cuatrimestral de geografía*(63), 53-57. Obtenido de

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=977308>

Batista Dória de Souza, N. J. (2008). Estructura urbana y su relación con el proceso de segregación socio-espacial un análisis de Maceió - Brazil. Barcelona: Universidad

Politécnica de Cataluña .

- Benedetti, Alejandro. (26 de 10 de 2020). [www.teseopress.com](http://www.teseopress.com). Obtenido de Palabras clave para el estudio de las fronteras:  
<https://www.teseopress.com/palabrasclavefronteras/chapter/discontinuidad/>
- Cajal, A. (01 de 01 de 2021). Lifereder. Obtenido de <https://www.lifereder.com/infraestructura-turistica/>
- Carrión, F. (2007). Espacio público: Punto de partida para la alteridad.
- Cerdá, I. (2010). Logística urbana. Barcelona, Spain: Marge Books.
- Cervantes Guerra, Y. M. (2016). Procedimiento para la evaluación geoambiental de zonas costeras: estudio de caso: sector costero urbano e industrial de Moa. Cuba.: Editorial Universitaria. Obtenido de <https://elibro.net/es/ereader/uleam/71696?page=23>
- Cicerone, D. (2007). Contaminación y medio ambiente. Buenos Aires, Argentina: Eudeba. Obtenido de <https://elibro.net/es/ereader/uleam/101411?page=72>
- Cirio, G. W., & Munafó, C. A. (2019). GESTIÓN DEL CRECIMIENTO URBANO EN EL FRENTE COSTERO METROPOLITANO Y NUEVAS TERRITORIALIDADES. Mercator, 18, 1-17. Obtenido de [edici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/122328/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://edici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/122328/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Clichevsky, N. (2000). Informalidad y segregación medio ambiente y desarrollo urbana en América Latina. Una aproximación. CEPAL - SERIE MEDIO AMBIENTE Y DESAROLLO, 28, 37-45. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5712/S00100859\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5712/S00100859_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Código Orgánico de Organización Territorial. (2010). Quito: Lexis Finder.

- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Quito: Lexis Finder.
- De Canarias, G. (2012). Seguridad Urbana, urbanismo y entornos urbanos. de Canarias, G. (2012). Seguridad urbana, urbanismo y entornos urbanos. Dykinson.  
<https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/42410>: Dykinson.
- Demajo, L. (2011). Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 155.
- Diario, E. (27 de marzo de 2016). 60 urbanizaciones en nueve años en Manta. El Diario.ec.
- Diario, El Universo. (8 de Septiembre de 2007). El universo.com. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/2007/09/08/0001/12/66F0523C243A481D96469516B2DBC38B.html#:~:text=La%20situaci%C3%B3n%20empeora%20en%20la%20playa%20ubicada%20en,grasas%20y%20aceites%2C%20enterobacterias%20y%20hasta%20coliformes%20fecales>.
- Durán, G. (2015). LA FRAGMENTACIÓN URBANA A TRAVÉS DE LA DISCONTINUIDAD. SAN LUIS POTOSÍ. Obtenido de <http://evirtual.uaslp.mx/Habitat/innobitat01/BAF/15125/LA%20FRAGMENTACI>
- Escamilla-Herera, I. (2015). Segregación urbana y espacios de exclusión: ejemplos de México y América Latina. México, D.F: Miguél Ángel Porrúa.
- GARCÍA, W. (2016). Evaluación de la calidad visual del paisaje en el frente costero de la ciudad de Ensenada, Baja California. MEXICALI, BAJA CALIFORNIA: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA.
- González, R. (2020). EcologíaHoy. Obtenido de Ecología, Reciclaje y Medio Ambiente: <https://www.ecologiahoy.com/urbanizacion#:~:text=Concepto%20de%20urbanizaci%>

C3%B3n.%20La%20urbanizaci%C3%B3n%20es%20el%20crecimiento,y%20a%20e  
l%20proceso%20sociol%C3%B3gico%20de%20la%20racionalizaci%C3%B3n.

- Graizbord, B. (2002). Elementos para el ordenamiento territorial: uso del suelo y recursos. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 411. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/40315121>
- Guamán, D. (2017). Discontinuidad y segregación urbana, generada por barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá. Quito, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510?show=full>
- Iglesias Piña, D. (2012). Condiciones de la infraestructura y el equipamiento urbano de los parques industriales en México. Un análisis contemporáneo. *Paradigma económico*, 27-49.
- Lupano, J., & Sánchez, R. (2009). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Lynch, K. (2008). *The Image of the City*. Barcelona, 1984, 1998: Gustavo Gili, SL.
- Moctezuma, A. M., & Alegría, M. H. (2016). Fenómenos de discontinuidad en el territorio y sus espacios urbanos. Mexicali Baja California: Universidad Autónoma de Baja California.
- Moreno, I. (2010). *Manejo Costero Integrado. Por una costa más ecológica, productiva y sostenible*. España: Universidad de las Islas Baleares (España).
- PDyOT. (2021). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial del Cantón Manta*. Manta.
- PDyOT, M. (2016). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Manta 2014-2019*. Manta.

- Pérez, E. (2000). Paisaje Urbano en nuestras Ciudades. Bitacora 4-1 sem, 33-37.
- Rivera Maranto, M., & Gonzalez Fernandez, M. E. (2015). Fuentes de Información. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- Rodriguez, A. (2002-I). Reinventar la ciudad: milagros y espejimos de la revitalizacion urbana en Bilbao. Llan Harremanak, 6, 69-108. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=648651>
- Rojas, T. A., Verón, J. A., Palacios, R. F., & Chayle, I. C. (2002). Discontinuidades Urbanas. CONGRESO REGIONAL de ciencia y tecnología NOA 2002 (págs. 1-8). Catarmaga: PRODUCCIONES CIENTÍFICAS. Sección: Ciencias de la Tierra y Ambiente.
- RUEDA, J. L. (2021). RECUPERACIÓN DE PLUSVALÍAS COMO INSTRUMENTO FINANCIERO PARA LA INFRAESTRUCTURA URBANA EN MÉXICO: EL CASO DEL MUNICIPIO DE MONTERREY, NUEVO LEÓN 2012-2019. México: Facultad de Arquitectura, UANL .
- Sáinz, J. L., Camino, M., & Orozco, J. (2013). Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabi, Ecuador. Universidad de Valladolid, 43-53.
- Sarasa, J. L. (2013). Equipamiento comercial y organización territorial. revistas.um.es, 35-54. Obtenido de <https://revistas.um.es/geografia/article/view/191241>
- SCSarquitecto. (2018). SCSarquitecto. Obtenido de <https://scsarquitecto.cl/uso-de-suelo-que-es/>
- Suárez, J. (2005). Delimitación y definición del espacio litoral. Dialnet, 13-23. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2246890>
- Troncoso, J. C. (2007). LA EXPANSIÓN URBANA DISCONTINUA ANALIZADA DESDE EL ENFOQUE DE ACCESIBILIDAD TERRITORIAL APLICACIÓN A

SANTIAGO DE CHILE. Cataluña: Universidad Politécnica de Cataluña,  
Departamento de Construcciones Arquitectónica. Obtenido de  
[https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/11616/JORGE%20CERDA%20TRONCOSO\\_TREBALL.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/11616/JORGE%20CERDA%20TRONCOSO_TREBALL.pdf)

Wikipedia. (09 de 06 de 2021). Infraestructura urbana. Obtenido de Wikipedia, la  
enciclopedia libre:

[https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Infraestructura\\_urbana&oldid=136196945](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Infraestructura_urbana&oldid=136196945)

## 8. Anexos

### Fotografías de la zona 1 de estudio

Anexo 1: fotografía de la tipología residencial - edificios



Anexo 3: fotografía de barrera arquitectónica en el sector de la playa de Barbasquillo



Anexo 2: fotografía de construcciones existentes y en desarrollo.



Anexo 4: fotografía del área comercial la Plaza, y terreno vacío



Anexo 5: fotografía de edificaciones comerciales y residenciales



Ilustración 18: Mercado de Playita Mía



Ilustración 19: Empresa atunera y viviendas del sector Los Esteros



Ilustración 20: Área comercial de Playita Mía



Ilustración 21: Vista del área recreativa y deportiva del sector de Playita Mía



FICHA DE OBSERVACIÓN

Guía de observación/Lugar de estudio: PLAYA DE TARQUI

| Uso de suelo                                  | Vegetación  | SI   | x           | NO             |
|---|---|--|-------------|----------------|
| Comercial                                     | x Tipo de vegetación predominante   | Arbusto  | Árbol       | x Palmera x    |
| Industrial                                    | Funciones ecológicas  | Ruido  | Temperatura | x Decoracion x |
| Residencial                                   | OBSERVACIONES   |  |             |                |
| Recreativo                                    | x Zona 1: esta conformada por parques y locales comerciales   | Zona 2: Conformado por canchas deportivas  |             |                |
| Logístico                                     | Área de parqueo   | 1. 3 canchas de uso multiple con graderio techado, baterias sanitarias y 1 cancha de tenis |             |                |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     | 1. Capacidad para 60 vehículos  | 2. Cerramiento perimetral de malla   |             |                |
| Económico-Industrial                          | 2. No tiene cerramiento   | 3. 1 canchas individual, con cerramiento y graderios                                       |             |                |
| Espacio público                               | 3. Vegetacion de mediana altura   | 4. 2 canchas sin cerramiento, graderios techados   |             |                |
| Seguridad                                     |   |  |             |                |
| Áreas Verdes                                  | x Locales comerciales:  |  |             |                |
| Espacios de recreación                        | 1. Son de construcción mixta, de hormigón, caña y cade.   |  |             |                |
| Accesibilidad                                 | x 2. Vista al mar   |  |             |                |
| Espacios deportivos                           | x   |  |             |                |
| Mobiliario urbano                             |   |  |             |                |
| Espacio para participación de adultos mayores | Este sector se encuentra situado a un lado de la Av. Puerto Aeropuerto, esta vía cuenta con 4 carriles 2 carriles en el sentido este o este y 2 en el sentido contrario, separados por una señalética horizontal (berma) con la finalidad de separar el tráfico vehicular en ambos sentido, además cuenta con |  |             |                |
| Ingresos                                      | ciclovía de 1,50m, y un paso peatonal deprimido,  |  |             |                |

PLANO DE UBICACIÓN

Zona 2

Zona 1

FICHA DE OBSERVACIÓN

Guía de observación/Lugar de estudio: PLAYA DE TARQUI - RESTAURANTES (PARQUE DEL MARISCO)

| Uso de suelo                                  | Vegetación | SI  |             |            |             | NO |            |   |  |
|---|------------|---|-------------|------------|-------------|----|------------|---|--|
|   |            | Ruido   | Temperatura | Decoración |             |    |            |   |  |
| Comercial                                     | x          | Tipo de vegetación predominante   | Arbusto     | x          | Árbol       | x  | Palmera    | x |  |
| Industrial                                    |            | Funciones ecológicas  | Ruido       |            | Temperatura | x  | Decoración | x |  |
| Residencial                                   |            | OBSERVACIONES   |             |            |             |    |            |   |  |
| Recreativo                                    | x          | El sector cuenta alrededor de 45 locales para consumo y venta de alimentos; sus construcciones son de madera, caña guadua y cade al encontrarse situado a orillas de la playa de Tarqui,  |             |            |             |    |            |   |  |
| Logístico                                     |            | Las baterías sanitarias tienen una infraestructura degradable e insuficientes.  |             |            |             |    |            |   |  |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |            | No cuenta con área de parqueo por esta razón los visitantes se deben estacionar en la playa, obstaculizando en ocasiones el paso de los transeúntes   |             |            |             |    |            |   |  |
| Económico-Industrial                          |            | La vegetación existente son palmeras y arbustos de mediano tamaño   |             |            |             |    |            |   |  |
| Espacio público                               |            | Este sector se encuentra situado a un lado de la Av. Puerto Aeropuerto, esta vía cuenta con 4 carriles 2 carriles en el sentido este o este y 2 en el sentido contrario, separados por una señalética horizontal (berma) con la finalidad de separar el tráfico vehicular en ambos sentidos, además cuenta con ciclovía |             |            |             |    |            |   |  |
| Seguridad                                     |            | de 1,50m  |             |            |             |    |            |   |  |
| Áreas Verdes                                  | x          |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Espacios de recreación                        |            |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Accesibilidad                                 | x          |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Espacios deportivos                           | x          |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Mobiliario urbano                             |            |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Espacio para participación de adultos mayores |            |   |             |            |             |    |            |   |  |
| Ingresos                                      | x          |   |             |            |             |    |            |   |  |

PLANO DE UBICACIÓN



FICHA DE OBSERVACION

Guía de observación/Lugar de estudio: Mercado, Restaurantes y Astillero Naval Playa de Tarqui

| Uso de suelo                                  | Vegetación  | SI      | x | NO                         |
|---|---|---------|---|----------------------------|
| Comercial                                     | Tipo de vegetación predominante   | Arbusto | x | Árbol x Palmera x          |
| Industrial                                    | Funciones ecológicas  | Ruido   |   | Temperatura x Decoracion x |
| Residencial                                   | OBSERVACIONES   |         |   |                            |
| Recreativo                                    | 1.- Existe dos bloques de locales para expendio y consumo de alimentos; ádemas cuenta con área de parqueo, sus construcción es mixta de hormigón y cubierta de cade, cuentan con servicios higienicos por local.  |         |   |                            |
| Logístico                                     | 2.- El mercado se dedica al expendio de productos del mar; cuentan con un sindicato que se encarga de la coordinación de limpieza y organización de los comerciantes; la edificación es de construcción mixta, madera y hormigón, es de fácil acceso al público al encontrarse ubicada en la vía Puerto-Aeropuerto; los desperdicios producidos son vendidos a las empresas del sector para la elaboración de otros productos; dentro de las instalaciones los líquidos generados son depositados en los canales que estan conectados a un pozo de revisión que luego de un proceso es bombeado a la planta de tratamiento de Miraflores. |         |   |                            |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     | 3.- Aquí tambien esta asentado el Astillero Naval el cual es para los habitantes del sector un hito turístico, debido a que, podemos observar la construcción y mantenimiento artesanal de barcos pesqueros.  |         |   |                            |
| Económico-Industrial                          | 4.- Este sector tambien cuenta con un equipamiento público como es Plaza del Mar, el cual ha dado al sector un realze al contar con parque y plaza que invita al ciudadano ha recrearse y convivir.   |         |   |                            |
| Espacio público                               | 5.- Tiene zonas industriales asentadas, las cuales generan plazas de empleos y a su vez olores desagradables al sector.   |         |   |                            |
| Seguridad                                     |   |         |   |                            |
| Áreas Verdes                                  |   |         |   |                            |
| Espacios de recreación                        |   |         |   |                            |
| Accesibilidad                                 |   |         |   |                            |
| Espacios deportivos                           |   |         |   |                            |
| Mobiliario urbano                             |   |         |   |                            |
| Espacio para participación de adultos mayores |   |         |   |                            |
| Ingresos                                      |   |         |   |                            |

PLANO DE UBICACIÓN

Leyenda

- Restaurantes
- Mercado
- Astillero
- Equipamiento público
- Industrias

FICHA DE OBSERVACIÓN

Guía de observación/Lugar de estudio: Los Esteros

| Uso de suelo                                  | Vegetación | SL   | x         | NO            |
|---|------------|--|-----------|---------------|
| Comercial                                     | x          | Tipo de vegetación predominante  | Arbusto x | Árbol x       |
| Industrial                                    |            | Funciones ecológicas   | Ruido     | Temperatura x |
| Residencial                                   | x          | <p style="text-align: center;">OBSERVACIONES</p> <p>1.- EL sector tiene un trama urbana definida; sus calles son asfaltadas con un ancho de 7,00 m; a su vez se encuentra consolidado por viviendas de uso residencial y en ciertos tramos comerciales.</p> <p>2.- Asi mismo se encuentra situada la empresa Pescapacific, dedicada al procesamiento de productos del mar; esta delimitada con cerramiento de una altura de 5,00 m,</p> <p>3.- Se encuentra ubicado un destacamento del Cuerpo de Bomberos, canchas deportivas cerradas y un parque.</p> |           |               |
| Recreativo                                    | x          |  |           |               |
| Logístico                                     |            |  |           |               |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |            |  |           |               |
| Económico-Industrial                          | x          |  |           |               |
| Espacio público                               |            |  |           |               |
| Seguridad                                     |            |  |           |               |
| Áreas Verdes                                  | x          |  |           |               |
| Espacios de recreación                        | x          |  |           |               |
| Accesibilidad                                 | x          |  |           |               |
| Espacios deportivos                           | x          |  |           |               |
| Mobiliario urbano                             | x          |  |           |               |
| Espacio para participación de adultos mayores | x          |  |           |               |
| Ingresos                                      | x          |  |           |               |

PLANO DE UBICACION



FICHA DE OBSERVACIÓN

Guía de observación/Lugar de estudio: Centro de la Ciudad

| Uso de suelo                                  | Vegetación | SL  | Y         | NQ            |              |
|---|------------|---|-----------|---------------|--------------|
| Comercial                                     | x          | Tipo de vegetación predominante   | Arbusto x | Árbol x       | Palmera x    |
| Industrial                                    |            | Funciones ecológicas  | Ruido     | Temperatura x | Decoracion x |
| Residencial                                   |            | <p align="center"><b>OBSERVACIONES</b></p> <p>1.- Esta zona cuenta con un área de terreno privilegiada conocida como La Poza, por su sobresaliente salida al mar y una fácil accesibilidad, se vuelve potencialmente edificable para el desarrollo de proyectos urbanísticos.</p> <p>2.- En este sector se encuentra consolidado por una de las áreas comerciales de la ciudad, además de ser el sector bancario de la urbe; por ser el centro de la ciudad quedan pocas viviendas de uso residencial; esto debido a que existen varios equipamientos públicos como el Municipio, la Empresa Eléctrica, de Agua Potable, de telefonía, etc.</p> <p>3.- La ciudad tiene déficit de áreas verdes, pero aquí se encuentra concentrado la mayor cantidad de estas; como son, el parque de la madre, el parque de los niños, el parque de la Armada y la Plaza cívica, en los cuales se realizan los eventos importantes de nuestra ciudad.</p> <p>4.- En cuanto a la red vial esta bordeada por la Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez, la cual cuenta con 3 carriles en sentido este-oeste y 4 carriles en el sentido contrario, separados por una señalética horizontal (berma) con la finalidad de separar el tráfico vehicular en ambos sentidos, además cuenta con ciclovia de 1,50m, y un paso peatonal deprimido,</p> |           |               |              |
| Recreativo                                    | x          |   |           |               |              |
| Logístico                                     |            |   |           |               |              |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |            |   |           |               |              |
| Económico-Industrial                          | x          |   |           |               |              |
| Espacio público                               |            |   |           |               |              |
| Seguridad                                     |            |   |           |               |              |
| Áreas Verdes                                  | x          |   |           |               |              |
| Espacios de recreación                        |            |   |           |               |              |
| Accesibilidad                                 | x          |   |           |               |              |
| Espacios deportivos                           | x          |   |           |               |              |
| Mobiliario urbano                             |            |   |           |               |              |
| Espacio para participación de adultos mayores |            |   |           |               |              |
| Ingresos                                      | x          |   |           |               |              |

PLANO DE UBICACIÓN



FICHA DE OBSERVACIÓN

Guía de observación/Lugar de estudio: Centro de la Ciudad

| Uso de suelo                                  | Vegetación | SI   | x       | NO          |            |   |
|---|------------|--|---------|-------------|------------|---|
| Comercial                                     | x          | Tipo de vegetación predominante  | Arbusto | Árbol       | Palmera    | x |
| Industrial                                    |            | Funciones ecológicas   | Ruido   | Temperatura | Decoración | x |
| Residencial                                   | x          | <p align="center"><b>OBSERVACIONES</b></p> <p>1.- Esta zona se encuentran asentados dos equipamientos logísticos importantes de la ciudad; el Puerto de transferencia, el cual tiene 2 ingresos; genera un movimiento de transportes de carga hacia otras provincias; además de recibir cruceros de turistas en 4 fechas al año; y, el cementerio general el cual ocupa 3,47 hectáreas.</p> <p>2.- En este sector se encuentra consolidado por una de las áreas comerciales de la ciudad, como son el Mall del Pacífico, el coco Manta, el Business Center, etc.; además de ser el sector bancario de la urbe;</p> <p>3.- En este sector se desarrollan proyectos inmobiliarios como edificios departamentos, urbanizaciones, conjuntos habitacionales, hoteles, etc.</p> <p>4.- En cuanto a la red vial esta bordeada por la Av. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez, la cual desde el distribuidor de tráfico de la calle 15 hasta el distribuidor del ingreso al Puerto, cuenta con 3 carriles en sentido este-oeste y 3 carriles en el sentido contrario; y, desde el distribuidor del ingreso al Puerto hasta la calle 23, tiene 2 carriles en ambos sentidos estos separados señalética horizontal (berma) con la finalidad de separar el tráfico vehicular en ambos sentidos, además cuenta con ciclovia de 1,50m.</p> |         |             |            |   |
| Recreativo                                    | x          |  |         |             |            |   |
| Logístico                                     | x          |  |         |             |            |   |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |            |  |         |             |            |   |
| Económico Industrial                          | x          |  |         |             |            |   |
| Espacio público                               |            |  |         |             |            |   |
| Seguridad                                     | x          |  |         |             |            |   |
| Áreas Verdes                                  |            |  |         |             |            |   |
| Espacios de recreación                        | x          |  |         |             |            |   |
| Accesibilidad                                 | x          |  |         |             |            |   |
| Espacios deportivos                           | x          |  |         |             |            |   |
| Mobiliario urbano                             |            |  |         |             |            |   |
| Espacio para participación de adultos mayores | x          |  |         |             |            |   |



FICHA DE OBSERVACION

Guía de observación/Lugar de estudio: Barbasquillo

| Uso de suelo                                  | Vegetación                      | SI   | x           | NO             |
|---|---------------------------------|--|-------------|----------------|
| Comercial                                     | Tipo de vegetación predominante | Arbusto  | Árbol       | x Palmera x    |
| Industrial                                    | Funciones ecológicas            | Ruido  | Temperatura | x Decoracion x |
| Residencial                                   |                                 | OBSERVACIONES  |             |                |
| Recreativo                                    |                                 | <p>1.- En este sector se desarrollan proyectos inmobiliarios como edificios departamentos, urbanizaciones, conjuntos habitacionales, hoteles, etc.; dentro de estos cuentan con áreas verdes, deportivas y sociales para el desarrollo de actividades de ocio y recreación; además de contar con servicio de guardiana las 24 horas, lo cual brinda seguridad al residente o visitante de estos conjuntos habitacionales. Así mismo se desarrolla la actividad comercial la cual es el eje económico y en conjunto con el sector inmobiliario se lo considera el punto de partida para el desarrollo del sector.</p> <p>2.- Existen lotes de terrenos sin construcciones o cerramientos perimetrales los cuales generan vacíos urbanos y son potenciales para el desarrollo de nuevas edificaciones privadas o públicas.</p> <p>3.- En cuanto a la red vial esta bordeada por la Av. Barbasquillo, cuenta con 3 carriles en sentido este-oeste y 3 carriles en el sentido contrario hasta la urbanización Portal del Sol, de ahí en adelante se reducen a 2 carriles en ambos sentidos; estos separados por señalética horizontal (berma) con la finalidad de separar el tráfico vehicular en ambos sentidos, además cuenta con ciclovía de 1,50m.</p> |             |                |
| Logístico                                     |                                 |  |             |                |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |                                 |  |             |                |
| Económico-Industrial                          |                                 |  |             |                |
| Espacio público                               |                                 |  |             |                |
| Seguridad                                     |                                 |  |             |                |
| Áreas Verdes                                  |                                 |  |             |                |
| Espacios de recreación                        |                                 |  |             |                |
| Accesibilidad                                 |                                 |  |             |                |
| Espacios deportivos                           |                                 |  |             |                |
| Mobiliario urbano                             |                                 |  |             |                |
| Espacio para participación de adultos mayores |                                 |  |             |                |
| Ingresos                                      |                                 |  |             |                |

PLANO DE UBICACIÓN

Leyenda

- Comercial
- Residencial
- Equipamiento social
- Equipamiento público
- Lotes vacios
- Equipamiento social parques
- Logístico

FICHA DE OBSERVACION

Guía de observación/Lugar de estudio: Barbasquillo - Via San Mateo

| Uso de suelo                                  | Vegetación                      | SI   | x           | NO             |
|---|---------------------------------|--|-------------|----------------|
| Comercial                                     | Tipo de vegetación predominante | Arbusto  | Árbol       | x Palmera x    |
| Industrial                                    | Funciones ecológicas            | Ruido  | Temperatura | x Decoracion x |
| Residencial                                   |                                 | OBSERVACIONES  |             |                |
| Recreativo                                    |                                 | <p>1.- En este sector se desarrollan proyectos inmobiliarios como edificios departamentos, urbanizaciones, conjuntos habitacionales, hoteles, etc.; dentro de estos cuentan con áreas verdes, deportivas y sociales para el desarrollo de actividades de ocio y recreación; además de contar con servicio de guardiana las 24 horas, lo cual brinda seguridad al residente o visitante de estos conjuntos habitacionales. Así mismo se desarrolla la actividad comercial la cual es el eje económico y en conjunto con el sector inmobiliario se lo considera el punto de partida para el desarrollo del sector.</p> <p>2.- Existen lotes de terrenos sin construcciones o cerramientos perimetrales los cuales generan vacíos urbanos y son potenciales para el desarrollo de nuevas edificaciones privadas o públicas.</p> <p>3.- En cuanto a la red vial esta bordeada por la Av. Barbasquillo, cuenta con 2 carriles en ambos sentidos; se conecta con la Via San Mateo-Ruta del Spondylus considerada una via regional y las cuenta con 5 carriles, 2 en sentido oeste - este y 3 en sentido contrario,</p> |             |                |
| Logístico                                     |                                 |  |             |                |
| Zona protegida o zona sensitiva ecológica     |                                 |  |             |                |
| Económico-Industrial                          |                                 |  |             |                |
| Espacio público                               |                                 |  |             |                |
| Seguridad                                     |                                 |  |             |                |
| Áreas Verdes                                  |                                 |  |             |                |
| Espacios de recreación                        |                                 |  |             |                |
| Accesibilidad                                 |                                 |  |             |                |
| Espacios deportivos                           |                                 |  |             |                |
| Mobiliario urbano                             |                                 |  |             |                |
| Espacio para participación de adultos mayores |                                 |  |             |                |
| Ingresos                                      |                                 |  |             |                |

PLANO DE UBICACIÓN

Leyenda

- Comercial
- Residencial
- Equipamiento social
- Equipamiento público
- Lotes vacios
- Equipamiento social parques
- Logístico

Encuesta

La siguiente encuesta va dirigida a los habitantes del sector sur de la Urbanización Marina Blue

1. ¿En qué tipo de vivienda reside?

Vivienda unifamiliar

Edificio departamento

2. ¿Cuántas personas residen en su vivienda? Indique el número: \_\_\_\_\_

3. ¿Qué beneficios considero para vivir en este sector? (Escoja 3)

|                         |                               |                              |
|-------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Seguridad               | tranquilidad                  | Accesibilidad a comercios    |
| Privacidad              | cantidad de espacios públicos | calidad de espacios públicos |
| Convivencia comunitaria | Aparcamientos                 |                              |

4. ¿El sector cuenta con servicios cercanos como farmacias, supermercados, gasolineras, etc?

Si

No

Indique su distancia: \_\_\_\_\_

5. ¿Dónde realiza las compras de su canasta básica?

|                     |              |
|---------------------|--------------|
| Tienda de abarrotes | Supermercado |
| Centro Comercial    | Mercados     |

Indique su ubicación: \_\_\_\_\_

6. ¿Qué tipo de trasportación usa quien realiza estas compras?

|           |                    |
|-----------|--------------------|
| Automóvil | Transporte público |
| Caminata  | Otros:             |



## ENTREVISTA

Dirigida a funcionario del GAD Municipal

Nombre del Entrevistado/ocupación o cargo:

---

1. ¿Cómo se dio el desarrollo urbanístico en el perfil costero, la zona 2 desde Los Esteros hasta San Mateo en la zona 2?
2. ¿Qué factores influyeron para el desarrollo en ambas zonas del área de estudio?
3. ¿Cómo se desarrollaron las primeras urbanizaciones y en que beneficio esto al cantón?
4. ¿Actualmente los servicios básicos en ambas zonas cubren la demanda requerida por la población y cuál es la proyección en un periodo de 15 años?
5. ¿Sabiendo la importancia que tienen los espacios verdes en las ciudades, qué medidas cree que son necesarias para incrementar, mejorar, cuidar o proteger el número de estos espacios?

## ENTREVISTA

Dirigida a funcionario del DGA del Municipio

Nombre del Entrevistado/ocupación o cargo:

---

1. ¿Cuáles son los principales problemas de contaminación ambiental que han sido detectados e identificados en el perfil costero del cantón Manta?
2. De estos problemas se han logrado realizar las mediciones, cuantificaciones, etc para ver si se encuentra dentro de la normativa ambiental vigente.
3. Con relación a los problemas ambientales identificados que medidas legales, se han tomado y como parte de ellas que acciones de mitigación han sido exigidas a quienes las han generado
4. ¿Cómo manejan los desperdicios de la Pesca, en el mercado de Playita Mía?
5. ¿Dónde va la descarga de residuos después del lavado del producto?
6. ¿Dónde van los desechos del producto ya faenado?
7. ¿Cuál es la percepción con respecto a los olores emanados en el sector?