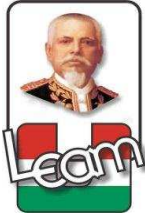
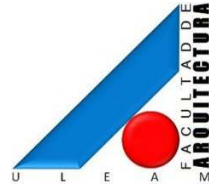


**UNIVERSIDAD LAICA "ELOY ALFARO" DE MANABÍ
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CARRERA DE ARQUITECTURA**



**INFORME FINAL DE TRABAJO DE
TITULACION PREVIO A LA OBTENCION
DEL TITULO DE:**



ARQUITECTA

TEMA:

**“PROPUESTA URBANA PARA FORTALECIMIENTO DEL PAISAJE EN EL
MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE MACHALA”**

AUTORA:

JESLHYN DELLANIREs FRANCO CEDEÑO

DIRECTOR:

ARQ. JOSÉ LUIS CASTRO, MG. A P.

MANTA - MANABÍ - ECUADOR

2017 – 2018

**CERTIFICACION DE APROBACION
DE INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

Los miembros de tribunal de sustentación de trabajo de titulación designados por el consejo de facultad de Arquitectura, una vez verificado el cumplimiento de las observaciones realizadas al presente trabajo, APRUEBAN el informe final de Trabajo de Titulación denominado **“PROPUESTA URBANA PARA FORTALECIMIENTO DEL PAISAJE EN EL MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE MACHALA”** REALIZADO POR LA Srta. Jeslhyn Dellanires Franco Cedeño, estudiante de la Carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título de Arquitectura

Manta, Septiembre 2017

Para constancia de lo actuado firman:

Arq. Janeth Cedeño Villavicencio, Mg

Arq. Alberto Paz Zambrano, Mg

Arq. Alfredo del Salto Bello

CERTIFICACION DEL TUTOR

Quien suscribe, Arq. José Luis Castro Mero, Mg. en mi calidad de Director de Trabajo de Titulación designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí” para dirigir el Proyecto de Titulación de la carrera Arquitectura desarrollado por la Srta. Jeslhyn Dellanires Franco Cedeño.

Certifico: Que la Srta. Jeslhyn Dellanires Franco Cedeño portadora de la cédula de ciudadanía No. 172602603-0 ha elaborado bajo mi dirección el Informe Final correspondiente al Trabajo de Titulación denominado **“PROPUESTA URBANA PARA FORTALECIMIENTO DEL PAISAJE EN EL MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE MACHALA”** previo a obtener el título de Arquitecta, cumpliendo con la reglamentación correspondiente, estructura de presentación determinada por la carrera y los plazos estipulados para el efecto, conjugando en su informe: pertinencia, validez científica y metodológica, por lo cual autorizo su presentación para los fines pertinentes.

Manta, 18 de Septiembre de 2017

Arq. José Luis Castro Mero Mg. A.P.
**DIRECTOR TRABAJO DE TITULACION
DOCENTE FACULTAD DE ARQUITECTURA**

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, **Jeslhyn Dellanires Franco Cedeño**, portadora de C.I. 172602603-0 Estudiante de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro de Manabí", DECLARO que:

El contenido del presente Informe Final de Trabajo de Titulación es producto de mi esfuerzo, constancia, dedicación y aporte personal en el análisis de teorías y fundamentos inherentes al tema tratado; pongo en manifiesto que ante cualquier notificación de plagio o falta de fuente original, asumo la responsabilidad que la Ley señala para el efecto.

JESLHYN FRANCO CEDEÑO

C.I. 172602603-0

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todas las personas que a lo largo de mi carrera profesional han estado presentes, en especial a:

A mi madre Rosario Cedeño: por haberme dado la vida, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

A mi padre Julián Franco, por los ejemplos de perseverancia y constancia que lo caracterizan y que me ha infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante y por su amor.

A mi hermana Margarita por brindarme siempre su apoyo y entusiasmo.

A mi padrino Arturo Pico y su esposa Shirley Pico que junto a su familia, siempre me brindaron incondicional apoyo.

Jeslhyn Franco Cedeño

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi Universidad y a sus docentes, quienes me compartieron sus conocimientos durante los años de estudios.

Agradezco a mis padres por haberme formado como la persona que soy, me formaron con reglas y con algunas libertades pero al final de cuentas, me motivaron constantemente para alcanzar mis anhelos y ahora muchos de mis logros se los debo a ustedes, entre los que se incluye este.

Agradezco al Arq. José Luis Castro Mero que con sus conocimientos y paciencia supo guiarme, apoyarme, y aconsejarme en el desarrollo y culminación de este Trabajo de Titulación.

Así mismo doy gracias de corazón al Teniente de Navío Ab. Fabricio Mera por asesorarme y brindarme su apoyo desde los inicios de esta investigación.

A mis amigos, con quienes nos apoyamos mutuamente en nuestra formación profesional y que hasta hoy en día, nuestra amistad perdura y espero perdure por siempre.

A cada uno de ellos... **GRACIAS**

JESLHYN FRANCO CEDEÑO

ÍNDICE

CERTIFICACION DE APROBACION	i
CERTIFICACION DEL TUTOR	ii
DECLARACION DE AUTORIA.....	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE	vi
RESUMEN	x
INTRODUCCIÓN	xi
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:.....	xii
Marco contextual	xii
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	xiii
Definición del problema	xiii
Problema central y subproblemas.....	xiv
Formulación de pregunta clave	xv
Justificación:	xv
Justificación Social:.....	xv
Justificación urbana.....	xvi
Justificación Académica.....	xvi
Definición del objeto de Estudio.....	xvi
Delimitación sustantiva del tema	xvi
Delimitación espacial	xvii
Delimitación temporal.....	xvii
Campo de acción de la investigación	xvii
Objetivos	xvii
Objetivo general	xvii
Objetivos específicos	xviii
Identificación de variables.....	xviii
Variable Dependiente	xviii
Variable Independiente	xviii

Operacionalización de las variables.....	xix
Formulación de idea a defender.....	xx
Tareas científicas desarrolladas:.....	xx
Diseño de la investigación	xxi
Fases del estudio	xxi
Métodos de investigación utilizados:	xxi
Técnica de Investigación utilizadas.....	xxii
Instrumentos de investigación utilizados.	xxii
Población y muestra	xxiii
Resultados Obtenidos.....	xxiv
Novedad de la investigación.....	xxiv
CAPÍTULO 1: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1. MARCO ANTROPOLÓGICO:	1
1.2 MARCO TEÓRICO:.....	2
1.2.1 EL URBANISMO COMO HERRAMIENTA CAMBIANTE DE PLANIFICACION	2
1.2.2 MODELOS DE UN NUEVO URBANISMO.....	4
1.2.3 ESPACIOS PÚBLICOS CONFORTABLES.....	5
1.2.4 Factores que influyen en el confort urbano	6
1.2.5 Condicionantes Térmicos	7
1.2.6 Composición de la escala del espacio público.....	8
1.2.7 Ocupación del Espacio Público.....	9
1.2.8 Paisaje Urbano	10
1.2.9 Percepción de Seguridad	11
1.2.10 Confort Acústico	11
1.2.11 ERGONOMÍA Y DISEÑO URBANO.....	12
1.2.12 DISEÑO DE ELEMENTOS VEGETALES:.....	13
1.2.13 RECURSO COSTERO	16
1.2.14 TURISMO Y AMBIENTE.....	16
1.3 MARCO CONCEPTUAL	17
1.4 MARCO NORMATIVO:.....	22
1.5 MODELO DE REPERTORIO REALIZADO	31
1.5.1 Modelo N° 1: MALECÓN DE GUAYAQUIL	31

1.6	Modelo de repertorio # 2 - MALECON DEL SALDADO, GUAYAQUIL.....	46
1.6.1.	Criterios a considerar de análisis de modelo de repertorio #2 - ESTERO SALADO.....	48
2	CAPITULO 2 : DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN	49
2.1	INFORMACION BASICA	49
2.2	AREA DE ESTUDIO	51
2.3	SITUACIÓN GEOGRÁFICA.....	52
2.4	Historia de Puerto Bolívar	53
2.5	LIMITES.....	57
2.6	CLIMA	58
2.6.1	TEMPERATURA.....	58
2.6.2	VIENTOS	58
2.7	SITUACIÓN ACTUAL MALECON PUERTO BOLIVAR	59
2.7.1	SERVICIOS BÁSICOS	59
2.8	Tabulación de la información.....	60
2.9	Interpretación de resultados	70
2.10	Pronóstico.....	71
2.11	Comprobación de idea planteada.....	72
	CAPITULO 3.....	75
	PROPUESTA.....	75
3.1	Criterios funcionales	75
3.1.1	Criterios formales.....	77
3.1.2	Criterios técnicos.....	78
3.1.3	Criterios ambientales	78
3.2	Sistemas y componentes	79
3.3	Planes, programas, proyectos, acciones	80
3.4	Lógica de implantación de la propuesta.....	81
3.5	Capacidad de la propuesta.....	95
3.6	Requerimientos tecnológicos.....	95
3.7	Requerimientos de equipamiento	96
3.8	Pre factibilidad de la propuesta	97
3.9.1	Pre factibilidad Técnica.....	97

3.9.2	Pre factibilidad Económica.....	97
3.9.3	Pre factibilidad Ambiental	98
4	CONCLUSIONES.....	99
5	RECOMENDACIONES	100
6	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	101
7	ANEXOS (Plano y Detalle ver al final).....	101

RESUMEN

La investigación desarrollada en la parroquia Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, Provincia del Oro; estuvo basada en un análisis crítico de su realidad urbana y paisajista del malecón con su entorno, determinando para el caso su situación diagnóstica, cuyos efectos denotan el desequilibrio entre lo natural y lo construido.

Por ende, el presente estudio indagó las causas que aportaron para la consecución de la realidad descrita, cuyo conocimiento sirvió de línea base para la formulación de una alternativa de solución urbana-arquitectónica que servirá de herramienta para la toma de decisiones por parte de las autoridades pertinentes del cantón, con el propósito de orientar la arquitectura sustentable del territorio analizado y además contribuya a la minimización de los efectos detectados al momento, y satisfaga las necesidades y requerimientos de los ciudadanos.

Para tal efecto se utilizó una metodología científica, dinámica y coherente desarrollada en tres fases de estudio; en cuya primera instancia se construyó un marco de referencia que juntos a los resultados obtenidos de la investigación de campo sirvieron de sustento y fundamento teórico para poder determinar la segunda etapa el diagnóstico situacional de la realidad problemática analizada, en cuya dirección se llegó a la tercera etapa donde se desarrolló una alternativa de solución de regeneración para el malecón, que de tal manera incentiven el turismo de la parroquia.

Palabras Claves: Desequilibrio del paisaje urbano, identidad, valor agregado al territorio, contextualización, gestión territorial.

INTRODUCCIÓN

El paisaje urbano de la ciudad, como totalidad surge de la correlación entre el paisaje natural y el construido, el cual sustenta el hábitat territorial, su equilibrio y armonía e influye en la confortabilidad de los usuarios para quienes adquiere especial significado al sentirse identificado con una parte o con todo lo que este representa.

De acuerdo a ello, el presente análisis trata sobre el deterioro progresivo del paisaje urbano en el malecón de Puerto Bolívar evidenciado a simple vista en la ausencia de identidad y escasa unidad entre los elementos que lo conforman y el contexto en que se desenvuelve la ciudad; de tal forma que su diagnóstico situacional permitió la elaboración de alternativa de solución en el ámbito urbano-arquitectónico cuya finalidad está orientada al fomento de un ambiente agradable que le de valor agregado y confort tanto para propios como para extraños.

En el diseño propuesto se considera promover un ordenamiento territorial integral, a través de estrategias de desarrollo local que le agreguen valor, al considerar no solo las necesidades de los usuarios sino también las singularidades del contexto, de tal forma que se potencie el territorio orientado al fomento del turismo tanto local como extranjero.

Para el efecto, la investigación se desarrolló en tres etapas; en la primera de ellas se construyó el marco de referencia que sirvió de fundamento teórico del estudio, en la segunda etapa se determinó el diagnóstico situacional que permitió conocer la problemática analizada tanto en causa como en efecto y una tercera etapa de formulación de propuesta urbana-arquitectónica como alternativa de solución a las necesidades espaciales diagnosticadas.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

Marco contextual

El área de estudio se encuentra circunscrita en la parroquia Puerto Bolívar del cantón Machala, específicamente en el sector del malecón de la ciudad; se trata de un área de uso público adyacente al perfil costero donde es notoria la intervención de las autoridades del ramo para su conservación y fortalecimiento, no obstante, se evidencia a simple vista que prevalece lo construido sobre lo natural, así como también la ausencia de emblemas e iconos culturales que denoten y acentúen la identidad de la ciudad.

Un malecón es considerado un espacio dinámico del relieve terrestre que crea una barrera de protección de flujos de mar o río, hacia el interior de la vía, el cual al mismo tiempo da un valor agregado al ecosistema y paisaje que está circunscrito, dado que generalmente las características el paisaje natural son mayormente predominantes y condicionantes del mismo.

La vida urbana del sitio observado ha evolucionado en las últimas décadas; el colectivo social es cada vez más diverso, las relaciones sociales aumentan, las identidades colectivas se reconfiguran y dan un paso adelante nuevos actores sociales, ratificando que la sociedad nunca ha sido una realidad estática sino que su constante interacción está en cambio continuo.

Entre el equipamiento comunitario que evidencia el sitio de estudio están edificaciones de la Policía Nacional y la Armada del Ecuador quienes cuidan de las seguridad de los ciudadanos; además de estas se encuentra la casa-museo donde se realizan eventos festivos y gastronómicos, en los alrededores del sitio están implantando también restaurantes de comida típica y bares nocturnos.

En cuanto a las formas y elementos plásticos que caracterizan al mobiliario urbano descrito, se puede decir que muy poco responden al contexto y sus particularidades, es decir, prevalecen más los criterios estéticos que los

requerimientos propios de la comunidad y aquellas características propias del territorio, dejando de lado la oportunidad de dar valor agregado al sector observado mediante la armonización de lo construido con lo natural.

Al momento es visible que la ciudad ha empezado a reconfigurarse a pie de calle, satisfaciendo y adaptándose a las necesidades del momento, y desvelando la desconexión existente entre la ciudad planificada y la ciudad real; de acuerdo a ello el malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, provincia del Oro y sus áreas adyacentes presenta ante propios y extraños una disminución de los espacios naturales, evidenciando a simple vista el predominio de lo construido sobre lo natural, lo cual conlleva a una pesadez visual y monótona del paisaje urbano.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Definición del problema

El malecón de Puerto Bolívar es catalogado como un espacio público construido, el cual es muy utilizado diariamente, pero ha ido perdiendo su valor agregado respecto al turismo, debido al descuido de su paisaje por parte de las autoridades competentes, quienes para la gestión territorial, olvidan que más allá de la parte estética, cada contexto tiene sus propias particularidades que representan oportunidades para un desarrollo sostenible del territorio.

El área analizada se desarrolla adyacente al perfil costero, de extremo a extremo de la calle principal, en la cual predominan edificaciones de uso comercial, administración pública, iglesia, habitación y espacios de uso de comercio informal; estos establecimientos permanecen llenos los fines de semana, donde hay más cantidad de visitantes por lo cual suelen llenarse las calles de vehículos y gente sentada en las aceras; en horas de la noche y más aún en los fines de semana el conflicto y caos vehicular es notorio, en circunstancias que llegan grupos de personas con sus vehículos y se estacionan frente a la acera del malecón, para

poder disfrutar de la noche con amigos, generando ruidos y barreras para quienes transitan por la zona, logrando que el ambiente se torne degradado e inseguro.

De igual manera la improvisación del uso que se le da al espacio público, por parte del comercio informal origina disfuncionalidad espacial ante la pérdida progresiva del espacio destinado al tránsito peatonal, al convertirse los productos ofertados por dicho comercio en barreras arquitectónicas temporales que atentan contra el flujo seguro y fluido de personas y vehículos, obligando a los visitantes a buscar vías alternas al malecón para llegar a su destino.

La contaminación del aire producida por la emanación de dióxido de carbono generada por el tránsito vehicular, es otro de los factores que menoscaban las condiciones del hábitat, situación que se agrava en ciertas horas del día denominadas horas pico; a lo descrito se suma el ruido generado por los automotores cuya presencia genera también inseguridad para el tránsito peatonal.

En el escenario descrito, el presente estudio analizó el grado de incidencia del desequilibrio existente entre lo natural y lo construido, con la finalidad de delinear acciones que armonicen el paisaje urbano y den valor agregado al objeto de estudio, cuyas repercusiones directas vayan en favor del colectivo social que habita y visita la zona.

Problema central y subproblemas

El problema central que motivó el presente estudio, el cual es evidenciado a simple vista en el malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, provincia del Oro y sus áreas adyacentes fue el **desequilibrio entre lo natural y lo construido**; el mismo que da origen a los siguiente subproblemas:

- Pesadez del paisaje visual urbano, el cual es producido por el predominio de áreas duras construidas sobre las áreas naturales.

- Contaminación del aire por emanación de dióxido de carbono, como consecuencia del flujo vehicular, el mismo que se ve incrementado durante las denominadas horas pico.
- Pérdida del espacio público, ante el uso inadecuado por parte de los comerciantes informales que con sus productos crean barreras arquitectónicas que impiden o dificultan el tránsito peatonal.
- Inconfortabilidad espacial, como resultante de la ocupación inadecuada del territorio

Formulación de pregunta clave

La pregunta de investigación en torno a la cual se desarrolló el presente estudio enunció: ¿Cuáles son las consecuencias del desequilibrio entre lo natural y lo construido en el malecón de Puerto Bolívar para un desarrollo sustentable del paisaje urbano, cuyo conocimiento sirva de línea base para la formulación de alternativa de solución urbana arquitectónica?

Justificación:

Justificación Social:

Es necesario reconocer que la calidad de vida de los ciudadanos juega un papel importante a la hora de tomar decisiones; sobre todo en cuanto a la gestión del territorio se refiere, de tal forma que la importancia del presente estudio radica en que el producto a lograr sea el fiel reflejo de aquellas necesidades colectivas e individuales sobre las cuales se tomaran acciones que tiendan a su entera satisfacción y sirvan de base para la orientar el desarrollo sustentable del territorio.

Justificación urbana

El presente estudio realiza un análisis situacional de una realidad problemática, cuyo conocimiento diagnóstico permitirá encontrar en el propio contexto las respuestas necesarias orientadas a lograr un desarrollo sustentable del territorio que además de satisfacer necesidades colectivas e individuales den un valor agregado al mismo fomentando el turismo como estrategia para alcanzar mejores condiciones de vida para la comunidad.

Justificación Académica

La importancia del estudio radica en que los enunciados teóricos analizados durante la etapa estudiantil serán confrontados con una realidad determinada, permitiendo realimentar conocimientos adquiridos y cumplir con una de las funciones sustantivas de la educación superior al dar una alternativa de solución a un problema que aqueja a un colectivo social y que menoscaba sus condiciones de vida.

Definición del objeto de Estudio

Delimitación sustantiva del tema

El objeto de estudio de la presente investigación se centró en el malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala provincia del Oro, para lo cual fue necesario analizar los factores que condicionan el equilibrio entre lo natural y lo construido de un territorio y su incidencia, con la finalidad de determinar el estado situacional de la realidad problemática estudiada que permita tomar acciones para su gestión correspondiente.

Delimitación espacial

El presente análisis tuvo lugar el malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala y sus áreas adyacentes, abarcando una superficie de estudio de 21.700 M2 comprendidos desde Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, hasta el final del malecón.

Delimitación temporal

Con el propósito de observar la evolución de la problemática analizada en Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, se determinó para el efecto un periodo de tiempo de observación comprendido desde el año 2010 hasta la fecha.

Campo de acción de la investigación

La presente investigación se desarrolló bajo la modalidad de proyecto integrador y estuvo orientada por el campo de acción denominado ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos, el mismo que constituye un proceso planificado de naturaleza política, técnica y administrativa, cuyo objetivo central es el de organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio territorial, de modo que éstos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo.

Objetivos

Objetivo general

El objetivo general del presente estudio se centró en: Determinar el grado de incidencia sobre el territorio del desequilibrio existente entre lo natural y lo construido en el malecón de Puerto Bolívar y sus áreas adyacentes; conocimiento a partir del cual se formule alternativa de diseño que le otorguen valor agregado al territorio a través del turismo.

Objetivos específicos

- **O.E.1** – Enunciar las teorías y postulados teóricos sobre los factores que condicionan el equilibrio entre lo natural y lo construido y su incidencia sobre el territorio, como fundamentos del presente estudio.
- **O.E.2** – Determinar el estado situacional de la realidad problémica que afecta al malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, cuyo conocimiento conlleve a la formulación de directrices que le otorguen valor agregado al territorio a través del turismo, aportando de esta manera a la nueva matriz productiva.
- **O.E.3-** Desarrollo de directrices teóricas que orienten la formulación de propuesta de intervención territorial en función de las necesidades identificadas en el diagnóstico situacional, mediante el cual se contribuya al fortalecimiento del área analizada y al mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes.

Identificación de variables

Variable Dependiente

Desequilibrio entre la imagen natural y la construida

Variable Independiente

Gestión inadecuada del territorio

Operacionalización de las variables

Tabla 1

TEMA: PROPUESTA URBANA PARA FORTALECIMIENTO DEL PAISAJE EN EL MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE MACHALA							
IDEA A DEFENDER	VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	ITEM	INSTRUMENTO	LOGRO A ALCANZAR
EL DESEQUILIBRIO ENTRE LO NATURAL Y LO CONSTRUIDO EVIDENCIADO EN LA DESARMONIZACION DEL PAISAJE URBANO DE UN SECTOR Y QUE CONLLEVAN A LA DEGRADACION PROGRESIVA DEL HABITANTE EL RESULTANTE DE UNA GESTION INADECUADA DEL TERRITORIO	DESEQUILIBRIO ENTRE LO NATURAL Y LO CONSTRUIDO	DESARMONIZACION DEL PAISAJE URBANO ORIGINDO DEGRADACION PROGRESIVA DEL HABITAT	PAISAJISMO	MEDIR EL EQUILIBRIO DEL PAISAJE	¿CONSIDERA UD. QUE EXISTE UNA VERDADERA ARMONIA ENTRE LO NATURAL Y LO CONSTRUIDO EN EL SECTOR?	'CUESTIONARIO 'GUIA DE ENTREVISTA	IDETERMINAR EL GRADO DE DESARMONIZACION ENTRE EL PAISAJE NATURAL Y PAISAJE EL CONTRUIDO
				MEDIR LA CALIDAD DEL AMBIENTE	¿COMO VALORA UD. EL AMBIENTE EXISTENTE EN EL SECTOR?		
				CONTEXTUALIZACION DEL MOBILIARIO URBANO	¿CREE UD. QUE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN ACTUALMENTE EL MALECON DE LA CIUDAD FORTALECEN LA IDENTIDAD CONTEXTUAL?		
				GRADO DE SATISFACCION	¿CONSIDERA UD. SUFICIENTE LOS ESPACIOS QUE CONFORMAN EL MALECON DE LA CIUDAD PARA SATISFACER LOS REQUERIMIENTOS DE LA CIUDADANIA?		
				SUFICIENCIA DE AREAS VERDES	¿CONSIDERA UD. SUFICIENTE LAS AREAS VERDES EXISTENTES EN EL AREA DE ESTUDIO?		

Cuadro 1

Fuente: Investigación
Elaborado por: autora

EL DESEQUILIBRIO ENTRE LO NATURAL Y LO CONSTRUIDO EVIDENCIADO EN LA DESARMONIZACION DEL PAISAJE URBANO DE UN SECTOR Y QUE CONLLEVAN A LA DEGRADACION PROGRESIVA DEL HABITANTE EL RESULTANTE DE UNA GESTION INADECUADA DEL TERRITORIO	GESTION INADECUADA DEL TERRITORIO	ACCIONES POCO EFECTIVAS EN LA PLANIFICACION TERRITORIAL PARA EL LOGRO DE OBJETIVOS TENDIENTES AL MEJORAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LAS CONDICIONES DEL HABITAT	PLANIFICACION TERRITORIAL	VALORACION DE EFICACIA	¿COMO VALORA USTED LA GESTION SOBRE EL TERRITORIO, ANALIZADO POR PARTE DE LAS CIUDADES COMPETENTES?	'CUESTIONARIO "GUIA DE ENTREVISTA	DETERMINAR EL GRADO DE EFICACIA DE LA GESTION TERRITORIAL
				MEDIR CONFORT	¿CONSIDERA ADECUADO S LOS ESPACIOS EXISTENTES EN EL SECTOR?		
					¿CONSIDERA UD.ADECUADO EL MOBILIARIO URBANO EXISTENTE EN EL SECTOR?		
				GRADO MOVILIDAD	¿CÓMO CALIFICA USTED LA MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN EL SECTOR?		
CALIDAD DE LAS NECESIDADES	¿CONSIDERA USTED QUE LOS ESPACIOS EXISTENTES EN EL SECTOR SE SATISFACE EN SU TOTALIDAD LOS REQUERIMIENTOS CIUDADANOS?						

Cuadro 1
Fuente: Investigación
Elaborado por: autora

Formulación de idea a defender

Con el propósito de delimitar y orientar la presente investigación se planteó la siguiente idea “El desequilibrio entre lo natural y lo construido del paisaje urbano de un sector reduce sus posibilidades de desarrollo sustentable y es el resultante de una gestión inadecuada del territorio que deja de lado las particularidades contextuales.”

Tareas científicas desarrolladas:

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación se llevaron a cabo las siguientes tareas científicas:

Tc1: Elaboración del marco referencial inherente al tema planteado.

Tc2: Sistematización teórica pertinente y actualizada de la información referente al área analizada.

Tc3: Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática.

Tc4: formulación de propuesta urbana-arquitectónica.

Diseño de la investigación

Fases del estudio

La presente investigación se desarrolló en tres fases, las cuales se detallan a continuación:

- Fase No. 1: Construcción del marco referencial de la investigación en la cual se realizó un análisis de las teóricas aplicadas.
- Fase No. 2: Determinación del estado situacional del arte en la cual se usó una identificación de las necesidades que orientaron la toma de decisiones.
- Fase No. 3: Elaboración de propuesta urbana–arquitectónica orientada al fortalecimiento y sustentabilidad de territorio.

Métodos de investigación utilizados:

A cada fase del proyecto le correspondió un método que orientó su desarrollo, el mismo que se detalla a continuación:

- Fase No. 1: Construcción del marco referencial de la investigación: se utilizó el método analítico-sintético mediante el cual se analizaron por separado teorías y enfoques referentes al tema analizado, cuya síntesis permitió la explicación del mismo.

- Fase No. 2: Determinación del estado situacional del arte: estuvo orientado por el método de la comparación, el cual consiste en un procedimiento de búsqueda sistemática de similitudes entre casos, en el objetivo de que dicha identificación conllevara al diagnóstico correspondiente.
- Fase No. 3: Elaboración de propuesta: se utilizó el método de la abstracción lo cual implicó un proceso de reducción de los componentes fundamentales de información en un fenómeno para conservar sus rasgos más relevantes con el objetivo de formar categorías o conceptos que orientaron la formulación de la propuesta.

Técnica de Investigación utilizadas

Entre las técnicas utilizadas en el desarrollo del presente proyecto tenemos:

- Recopilación documentada de datos
- Observación.
- Encuesta
- Muestreo simple aleatorio

Instrumentos de investigación utilizados.

Los instrumentos utilizados en el desarrollo del estudio fueron los siguientes:

- Guía de entrevista
- Cuestionario
- Cartografías
- Fichas bibliográficas.
- Cámara fotográfica
- Planos

Población y muestra

Para determinar la población de estudio se procedió a tomar una muestra representativa de la misma, considerando para el caso una población flotante de 600 personas diarias, información referencial proporcionada por el GAD municipal.

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

Dónde:

Z= Nivel de confianza: 95%= 1.96

P= Probabilidad de ocurrencia: 50% =0,5

Q= Probabilidad de no ocurrencia: 50% =0,5

N=Población= 600 Habitantes

e= Error de estimación: 5%= 0,05

n= Tamaño de la muestra= 234

$$n = \frac{(1,96)^2 * 0,5 * 0,5 * 600}{(0,05)^2 * (600-1) + (1,96)^2 * 0,5 * 0,5} = 234,40$$

La Operacionalización de la fórmula determinó que para el caso fueron necesaria 234 encuestas, las mismas que se aplicaron de forma discrecional.

Resultados Obtenidos

Los resultados obtenidos en cada una de las fases del proyecto fueron los siguientes:

- En Fase No. 1: Marco referencial de la investigación.
- En Fase No. 2: Diagnostico situacional de la realidad problémica.
- En Fase No. 3: Propuesta de diseño urbana-arquitectónica

Novedad de la investigación

Los lineamiento teóricos formulados orientan el desarrollo de la propuesta que busca dar valor agregado al espacio territorial a través del turismo, haciendo hincapié para el caso en iconos y referentes urbanos que denoten identidad del sitio en estudio.

CAPÍTULO 1: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. MARCO ANTROPOLÓGICO:

La antropología recurre a herramientas y conocimientos producidos por las ciencias sociales y las ciencias naturales abarcando las estructuras sociales de la actualidad, la evolución biológica de nuestra especie, el desarrollo y los modos de vida de pueblos que han desaparecido y la diversidad de expresiones culturales y lingüísticas que caracterizan a la humanidad.

La arquitectura por su parte surge como respuesta a las necesidades del ser humano que hoy en día, usa los espacios públicos como lugares de relajación y paz, buscando en ellos el equilibrio que permita disfrutar en armonía con la naturaleza.

Por tanto la arquitectura y el urbanismo están ligados a hitos que representan la parte esencial de la evolución de las necesidades, de las formas de pensar y actuar, de las relaciones sociales, el desarrollo de nuevas ciencias, tecnologías y los cambios del medio ambiente y la naturaleza, la complejidad y escala de los desafíos colectivos, que poco a poco dan lugar a una nueva forma de hacer ciudad.

Dentro de la parroquia de Puerto Bolívar radica el comercio, donde más del 60% de la población se dedica a la pesca, en especial de camarón y conchas, y venta gastronómica de sus platos típicos, de esta forma se vuelve un sustento para sus familias.

El habitante de esta parroquia, no solo es trabajador sino artesano, que con piezas y elementos que conforman la naturaleza realizan trabajos artesanales como es el caso de la concha, que la utilizan para hacer collares, servilleteros, lámparas, canastas, entre otras. Dándole así una identidad al sector, llenándola de cultura y promoviendo el turismo.

De tal manera que los componentes de la ciudad no son independientes los unos de los otros, y conllevan al surgimiento de cierta convergencia de comportamientos, como paradigma de alguna acción o movimiento dependiente de la constelación de influencias procedentes de otros; pero a pesar de que se generen cambios, con el transcurso del tiempo, estos componentes conservan alguna propiedad invariable, originales en la misma esencia de la ciudad.

1.2 MARCO TEÓRICO:

1.2.1 EL URBANISMO COMO HERRAMIENTA CAMBIANTE DE PLANIFICACION

El espacio público en la ciudad de hoy con la revolución industrial, el equilibrio espacial del cual se disfrutaba en la ciudad comenzó a alterarse, así como su relación con el territorio.

La gran oferta de empleo cambió radicalmente las condiciones físicas, sociales, culturales, políticas, económicas y ambientales de aquellas ciudades europeas que fueron asiento del proceso de industrialización, lo apoyaron o estuvieron bajo su área de influencia.

La creciente crisis urbana que se instauró desde entonces, hizo que en el siglo xix surgieran los primeros planteamientos de mejoras de la ciudad, culminando con la generación de la ciudad internacional, en las primeras décadas del siglo xx que, según sus autores, debía implantarse para resolver los problemas de cualquier sociedad, a través del cumplimiento de un listado de principios básicos para la arquitectura y el urbanismo, conocidos como principios del urbanismo moderno.

Fueron muchas las ventajas que generó la implantación del urbanismo moderno en la ciudad, considerándose particularmente relevante su capacidad para mejorar las condiciones sanitarias urbanas, así como para aceptar el imparable crecimiento poblacional urbano y su consecuente evolución hacia otras nuevas funciones y actividades ciudadinas.

Más, a nivel de las condiciones físicas urbanas de la ciudad tradicional se operaron numerosos cambios, generalmente determinantes en su implementación. Entre ellos pueden señalarse como los más importantes:

- Alteración de la base físico geográfica de implantación urbana, por las grandes dimensiones de los desarrollos modernos.
- Cambios en las dimensiones, materiales, y texturas del plano horizontal, para permitir un mayor desarrollo de las actividades que sobre él se realizan; y, numerosas modificaciones del plano vertical, al haberse alterado su continuidad, alineamiento frontal, dimensión en altura y composición de fachada.
- Rompimiento de la proporción y la escala urbana, por las nuevas dimensiones viales y alturas edificatorias, dando cabida a numerosas personas que realizan actividades generalmente similares, en una misma edificación.
- Generación de un mosaico amorfo de tramas exigente de una red individual de vías urbanas para su conectividad. Alta segregación del uso del suelo y extensión descomunal de la ciudad por la implantación de nuevos desarrollos, dedicados principalmente al uso residencial.
- Cambio drástico del perfil urbano propiciado por la erección de altas edificaciones que ahora señalan poder económico, convirtiéndose en los nuevos hitos de las ciudades.
- Nueva expresión del bloque urbano, por cambios en la arquitectura al pasar de continua pero introvertida a aislada, con el surgimiento de los retiros perimetrales, el retranqueo de fachadas y las diversas alturas de las edificaciones. El edificio se

vuelve autónomo, sin otro interés por el contexto que no sea el de ser eventualmente atractivo.

- La incorporación de grandes bloques construidos o una alta intensidad de uso con superficies duras, en ocasiones se ve recompensada por el uso de la vegetación para el enriquecimiento ambiental. Más, cuando el paisajismo no es implantado o no prospera, por razones ecológicas, de costos o mantenimiento, los espacios designados para ello se convierten en problemáticos espacios residuales.
- Los objetos urbanos tradicionales, son reemplazados por elementos básicos del mobiliario urbano y emblemas del consumismo.
 - El mobiliario urbano es un complemento de las ciudades que busca brindar una mejor comodidad y confort a los habitantes.

1.2.2 MODELOS DE UN NUEVO URBANISMO

En los modelos de urbanismo moderno se establecen una serie de principios básicos para el diseño de un nuevo urbanismo que son aplicadas para espacios públicos, o para ciudades de pequeña y de gran escala.

❖ La ciudad como espacio público

La ciudad representa el lugar, la comunidad de personas, la organización política, la identidad cultural de la ciudadanía.

“Si un lugar puede definirse como espacio de identidad, relacional e histórico, un espacio que no pueda definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar... un mundo así prometido a la individualidad solitaria, a lo efímero, al pasaje”. 5 Augé, M. (1994)

El espacio público como dice Pietro Barcellona es también donde la sociedad desigual y contradictoria puede expresar sus conflictos. Barcellona, P. (1992).

La ciudad es ante todo el espacio público donde la sociedad se expresa por medio de fotografía, el simbolismo colectivo se materializa. La ciudad forma parte de un escenario público que estará representada por la política social colectiva.

❖ **Nuevo contexto urbano del urbanismo caminable**

El tema de hacer ciudades caminables, habitables y sostenibles, así como privilegiar a los peatones sobre los usuarios de vehículos motorizados, afortunadamente ha vivido un aumento sostenido en los últimos años. Existen diversos factores que potencian la movilidad a tracción humana o sencillamente las posibilidades de llegar caminando de un lugar a otro.

Algunas de las que tradicionalmente se han identificado son: los accesos a un determinado barrio, la densidad del sector, la imagen que proyecta un barrio o ciudad y los usos y actividades que se realicen en dicha zona, entre muchos otros factores más específicos.¹

1.2.3 ESPACIOS PÚBLICOS CONFORTABLES

- **Espacios urbanos flexibles**

Los espacios urbanos flexibles es un medio importante para conseguir un espacio público de calidad, representado con un sinnúmero de actividades sociales y económicas, que adorna el entorno urbano.

Es un método que pretende utilizar en algunos aparcamientos de la ciudad, que durante las horas del día se encuentran desocupados, pudiendo por tanto utilizarse para otros fines, mientras que por la noche están llenos de vehículos que aparcan. Ofrecer esta flexibilidad permite optimizar al máximo los recursos que ofrece una ciudad, y aprovechar espacios que generalmente se encuentran vacíos para otros fines, como el aparcamiento de bicicletas motorizadas, que se pueden quitar al final del día.²

¹ www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/16/ciudades-caminables/

² <https://www.tecnocarreteras.es/2014/10/28/utilizando-el-concepto-de-espacios-urbanos-flexibles-para-permitir-nuevos-usos-en-aparcamientos-en-las-zonas-horarias-que-suelen-estar-vacios/>

Es elemental reconocer que estos espacios flexibles son una herramienta en la regeneración y fortalecimiento que se adapten realmente a las necesidades de las zonas, usos de la población, y que se encuentren únicamente en espacios que se caractericen durante horarios llenos, pero en otras zonas suelen estar vacíos.

Este tipo de soluciones también permite a los ciudadanos mejorar su calidad de vida, creando nuevos espacios que pueden ofrecer servicios de utilidad, y aprovechando todas las zonas de la ciudad con una organización clara y eficaz.

1.2.4 Factores que influyen en el confort urbano

Definir unas condiciones de Confort aplicables a cualquier tipo de espacio público urbano, a todas las actividades humanas susceptibles de ser desarrolladas en ellos en cualquier momento y ubicación geográfica, resulta una tarea sumamente compleja y en muchos casos imposible dada la variedad de casuísticas. (Cabezas, 2013)

El Confort en el espacio público urbano viene determinado por distintos factores: condicionantes térmicos, escala urbana, ocupación del espacio público, paisaje urbano, percepción de seguridad, condiciones acústicas, calidad del aire, ergonomía,... Todos estos parámetros están interconectados. La alteración de uno de ellos repercute en la calidad de los demás. Planteamos analizar los factores que influyen en el Confort Urbano y sus Estrategias de Mejora para garantizar Espacios Públicos Confortables. (Cabezas, 2013)

Si podemos distinguir dentro del confort, aquellos factores que intervienen relacionados con el confort de tipo sensoriales: el térmico calor o frío, sonoros (ruido), olfativos (olores), respiratorios y otros que si dependen de aspectos formales como el diseño del espacio público, la calidad en su ejecución, los materiales empleados, el soleamiento, el mobiliario urbano, la accesibilidad, la iluminación, incluso podemos decir que algunos subjetivos como la seguridad, la armonía o la belleza.



Imagen 1 - Espacio Público

Elaborado por: autora

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

1.2.5 Condicionantes Térmicos

Los condicionantes necesarios para lograr unas condiciones térmicas óptimas del espacio urbano atendiendo a características bioclimáticas: orientación, temperatura, radiación solar, época del año, humedad, viento y a características ambientales: vegetación, láminas de agua... (Cabezas, 2013)

El Confort Térmico de los espacios públicos implica garantizar su exposición a la radiación solar, acondicionando zonas para cada una de las estaciones con temperatura y humedad diferentes. Deberán proyectarse dichos espacios con zonas de sombra en verano y áreas suficientemente protegidas en invierno. (Cabezas, 2013)

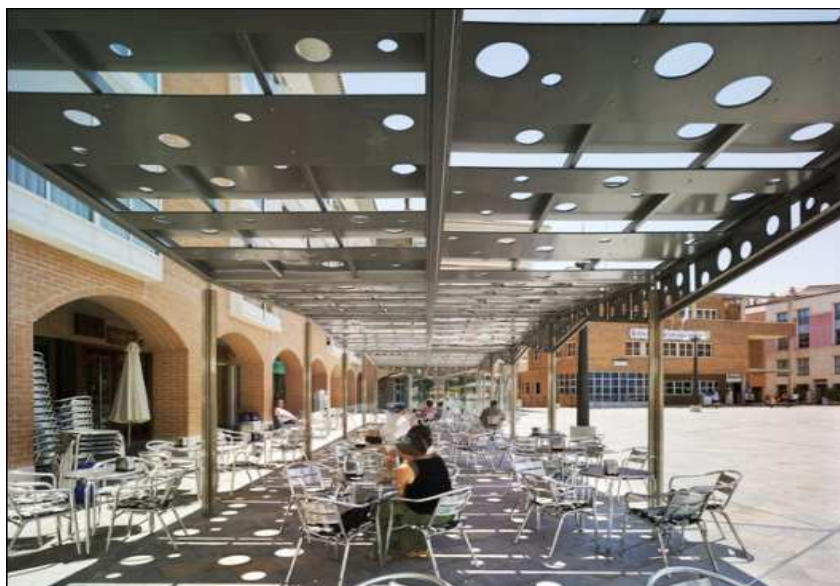


Imagen 2: Espacio Público

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

Elaborado por: autora

1.2.6 Composición de la escala del espacio público

Es un tema vital que señala las dimensiones adecuadas del espacio público, que no se encuentra vinculada con la cantidad de espacio sino que se encuentre proporcionada con la convergencia social.

La proporción de la calle también es determinante para la colocación de arbolado de porte grande o pequeño en las aceras, plazas, jardines y la creación de corredores verdes urbanos. La forma y tamaño de los espacios libres deben guardar **proporcionalidad** con los niveles de frecuentación y de actividad esperados, una mayor superficie no presupone una mayor calidad como ha demostrado la experiencia de los espacios interbloques de la ciudad funcional. Si se multiplican las actividades en los espacios libres se enriquece la vida en ellos, se aumenta el número de usuarios y se reutiliza la inversión. (Cabezas, 2013)

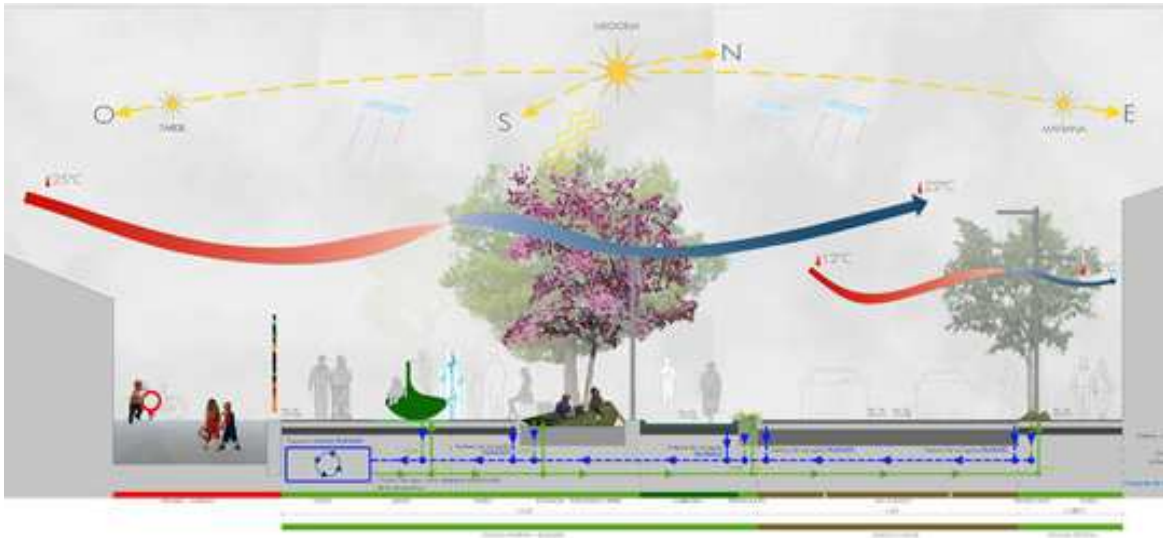


Imagen 3: incidencias del sol y viento

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

Elaborado por: autora

1. ³Proyectar espacios con la escala adecuada para las actividades a realizar según las prioridades de cada clima; tener en cuenta el tamaño de las manzanas para generar cambios en la escena urbana, **fragmentar** los espacios sobredimensionados utilizando elementos temporales o definitivos (arbolado, bulevares, ...) de modo que se puedan adaptar a las necesidades de los ciudadanos. (Cabezas, 2013)

2.

1.2.7 Ocupación del Espacio Público

Este parámetro depende directamente de la actividad que se vaya a realizar en el espacio público. Es fundamental conseguir un equilibrio en la ocupación de los espacios que nos garantice el grado de seguridad y diversidad necesarias para el confort sin caer en la sobreexplotación. Debemos crear el escenario óptimo para el encuentro, regulación, intercambio y comunicación entre personas y actividades constituyentes de la esencia de la ciudad. (Cabezas, 2013)

³ <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-comfortables-indicador-del-comfort-en-el-espacio-publico>

1.2.8 Paisaje Urbano

Existen múltiples formas de paisaje: comercial, histórico, arquitectónico, natural, todas ellas con gran carga subjetiva. El componente estético del paisaje es una herramienta muy valiosa para generar confort. Paisaje Urbano entendido desde una perspectiva puramente visual, como la idea de la percepción que tenemos del entorno y de una posición específica dentro del área urbana. (Cabezas, 2013)

El paisaje urbano tiene una serie de características que lo diferencian con otro tipo de espacios: por un lado destaca por la alta densidad de población que viven en el mismo; también una de sus características es que los paisajes urbanos suelen tener una gran homogeneidad en cuanto a su extensión y una arquitectura en sus edificios que resulta inconfundible.⁴



Imagen 4: Paisaje

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

Elaborado por: autora

⁴ <http://www.urbanismo.com/el-paisaje-urbano/>

⁵ <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>

Estos focos de atracción no tienen por qué ser estéticamente atractivos “cuando tratamos con las *ciudades* tratamos con la vida en toda su complejidad e intensidad. Y como esto es así, hay una limitación estética en lo que puede hacerse con las *ciudades*: una ciudad no puede ser una obra de arte.” (Cabezas, 2013)

1.2.9 Percepción de Seguridad

Para lograr un entorno libre de amenazas debe existir cohesión social y proyectar la ciudad de modo que se potencie la visibilidad del espacio y su transparencia, utilizando elementos arquitectónicos que fomenten la vigilancia natural entre conciudadanos. (Cabezas, 2013)

También es necesario una ocupación, para ello intentaremos evitar espacios donde funcionen únicamente usos terciarios, ya que cuando cesa la actividad aparecen espacios desiertos. Debemos conseguir la diversidad suficiente para garantizar flujos variables a lo largo de todo el día. (Cabezas, 2013)

1.2.10 Confort Acústico

Ruido por el tráfico rodado es un fenómeno tan típico de nuestro entorno urbano invadido por vehículos a motor que se ha integrado plenamente en el paisaje urbano.



6

Imagen 5: incidencias del sol y viento

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

Elaborado por: autora

⁶ <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>

1.2.11 ERGONOMÍA Y DISEÑO URBANO

La ergonomía se aplicará tanto en el diseño del espacio urbano como en el diseño de cada uno de los elementos que lo configuran (mobiliario, luminarias, pavimentos...), teniendo en cuenta su correcta distribución y número. (Cabezas, 2013)

- **Pavimentos flexibles.**- los pavimentos jerarquizan la flexibilidad de las aceras y tránsito vehicular, además se realizan actividades no permanentes como: exposiciones, mercadillos, kioscos etc.
- **Mobiliario Urbano Flexible.**- los tipos de mobiliario urbano deben poseer la característica para poder ejecutar su reubicación y desplazamiento según la necesidad del usuario. Esto implicaría tomar en cuenta el tamaño y el peso que tengan.
- **Mobiliario multiusos,** otorga a ser utilización para diferente tipo de actividades urbanas. Estos elementos concede al usuario ser innovador creativo, como bancas con diseño, iluminación, elementos esculturales luminosos, área de juegos infantiles con desniveles, así mismos estos cumplen la función de barrera de protección frente al tráfico rodado o elementos que proporcionan relieve al espacio urbano.



Imagen 6: incidencias del sol y viento

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

Elaborado por: autora

Estudiar el entorno y sus características (climatológicas, geográficas, de uso, durabilidad...) antes de seleccionar los elementos que constituyen el Espacio Público y utilizar sistemas de ordenación contrastados. (Cabezas, 2013)

1.2.12 DISEÑO DE ELEMENTOS VEGETALES:

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

Los elementos vegetales, como elementos de protección colaboran en el **confort térmico** de los espacios. Esto resulta un factor fundamental a la hora de diseñar las distintas actividades que se prevean en los espacios flexibles.

Los recorridos peatonales y las zonas de descanso exteriores forman la óptima con respecto a cada lugar concreto. Más aun, habría que centrar los esfuerzos en la pequeña escala para mejorar la situación incorporando, árboles y setos.⁷

8

⁷ <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

⁸ <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>

ESTRATEGIAS DE MEJORA	PARAMETROS DEL CONFORT								INFLUENCIA DE CONFORT (%)
	Condiciones Térmicas	Escala Urbana	Ocupación del Espacio Público	Paisaje Urbano	Percepción de Seguridad	Confort Acústico	Calidad del Aire	Ergonomía	
Orientación de las calles	Soleamiento.	-	-	-	-	-	-	-	12.5
Proporción entre la sección vial y la altura de las edificaciones. h/d	Control del Viento y sombreado	Indicador Valor mínimo: h/d < 2.50% de los tramos Valor óptimo: h/d < 1.50% de los tramos	-	Herramienta control de la monotonía del paisaje	Herramienta control de la visibilidad natural	-	-	Colabora con el bienestar en el espacio público.	62.5
Tipología edificatoria, altura y tamaño: Manzana abierta o cerrada, bloque y torre.	Sombreado y viento. Calles estrechas y edificios altos efecto túnel. Calles anchas y edificios bajos se diluye	Mejoran el parámetro: Tipologías alineadas a vial de tamaño medio y fachada continua en P. Baja máx 40m.	Mejoran el parámetro: Usos comerciales alineados a vial.	Diversidad tipológica y edificaciones alineadas a vial.	Tipologías sin espacios residuales.	-	-	Su diseño colabora con el bienestar en el espacio público.	75.0
Transparencia en el espacio público	Control del viento, efecto túnel. Calles anchas y edificios bajos se diluye.	-	Espacios con un diseño claro facilitan distintos modos de ocupación	Espacios con un diseño claro forman una estructura homogénea	Herramienta control de la visibilidad natural. Aumenta la sensación de seguridad.	-	-	Su diseño colabora con el bienestar en el espacio público.	62.5

Imagen 7: Parámetros del confort

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

Elaborado por: autora

Vegetación	Indicador	Herramienta de organización del espacio público.	Herramienta organizativa de la ocupación. Temporal o Permanente.	Elemento que construye paisaje	Elemento de protección	Elemento de protección	Sumidero de CO2	Colabora con el bienestar en el espacio público.	100.0
Láminas de Agua	Control de la humedad	-	-	Elemento que ambienta y construye paisaje	-	-	-	Colabora con el bienestar en el espacio público.	50.0
Elementos de protección: construidos, topográficos...	Modifican las condiciones térmicas (producen sombra...)	Fragmentan los espacios sobredimensionados	Herramienta organizativa de la ocupación.	Herramienta que dinamiza el paisaje urbano	-	-	-	Colabora con el bienestar en el espacio público.	75.0
Diversidad de usos en el espacio público	-	-	Aumenta la ocupación del espacio público.	Crea un paisaje cambiante	-	Mejora la sensación de seguridad.	-	-	37.5
Masa crítica de población	-	-	10 m2 /hab.	-	-	Mejora la sensación de seguridad	-	-	25.0
Elementos del espacio público (color, diseño, absorbtividad, ...)	Control de la temperatura.	-	-	Herramienta contra la monotonía del paisaje	-	-	-	Colabora con el bienestar en el espacio público	37.5
Peatonalización del espacio público. Reducción de la velocidad del tráfico	Herramienta contra el efecto isla de calor	-	Posibilita el aumento de ocupación	Mejora el paisaje urbano	-	Mejora la sensación de seguridad	Reducción de las emisiones de CO2	-	75.0

Imagen 8: Parámetros del confort

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

Elaborado por: autora

Después de contrastar las estrategias de mejora y su superposición en la **Matriz del Confort** podemos concluir cuales son las claves que contribuyen a la mejora del confort en el espacio público urbano. (Cabezas, 2013)

1.2.13 RECURSO COSTERO

Dentro de los procesos de planificación es observado y utilizado el recurso costero, y es utilizada en el entorno económico y financiero, los cuales se denomina a los: Los suelos, bosques húmedos, manglares, esteros, aguas litorales, lo estuario y aguas interiores, minerales e hidrocarburos y los recursos biológicos del mar.

El recurso costero cumple un papel importante dentro del turismo dado que la costa siempre ha sido un atractivo del ambiente recreacional. Dando énfasis, dentro de los manglares, la gestión de este recurso permite la marcha a pescadores artesanales, dado que genera mayor productividad económica sobre la población que habita en sus alrededores y grandes inversionistas.

1.2.14 TURISMO Y AMBIENTE

Un **recurso natural** es un bien, presente en la naturaleza, y explotado para satisfacer las necesidades y deseos de una sociedad humana. Puede existir una entidad separada como es el caso del agua dulce y el aire así como un organismo viviente como un pez, o puede existir en una forma alternativa que debe procesarse para obtener el recurso como en el caso de los minerales metálicos, el petróleo y la mayoría de las formas de energía.

La conservación del medio ambiente, la flora y la fauna, representan los componentes vivos o bióticos de la naturaleza, los cuales, unidos a los componentes no vivos o abióticos como el suelo, el agua, el aire, etc. Conforman el medio natural.

1.3 MARCO CONCEPTUAL

Para mayor comprensión del presente estudio se plantean la ampliación de los siguientes términos.

❖ **ESPACIOS ABIERTOS URBANOS**

“En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, después vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.”⁹

Los espacios urbanos son aquellos espacios al aire libre que se encuentran entre los edificios y permiten la comunicación, tránsito e interacción social de los habitantes dentro de la ciudad. Estos pueden ser de carácter público, semipúblico y privado siendo delimitados por el paramento de edificios y/o barreras físicas naturales (mar, ríos, relieves topográficos, etc.)¹⁰

❖ **ORDEN EN ACERAS:** Las ciudades se caracterizan por tener espacios de recreación, públicos y que brinden servicios. Se evita por medio de un orden la implantación de negocios improvisados por sus propietarios, además de poner una nota discordante en el área, obstaculicen lo que debiera ser el desplazamiento normal de vehículos y peatones.

El diseño básico de una buena acera debería incluir:

- Borde en acera: es una división entre la calle y la banqueta el cual debe contar con rampas para gente con discapacidad y otros acceso a la banqueta.
- Área de jardinería: actúa como una barrera entre los peatones y la calle, esta se destina para plantas y otros accesorios
- Zona peatonal: ésta debe ser amplia y la acera debe estar pareja sin ningún tipo fisuras.
- Área frontal: área entre la acera y los edificios, casas, etc.

⁹ <https://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

¹⁰ <https://arqjespalfra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

❖ **MOBILIARIO URBANO:** Es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público cabinas telefónicas, entre otros. Generalmente son instalados por los municipios para beneficios explotando la publicidad en la vía pública. Las variables más importantes consideradas en el diseño del mobiliario urbano son, cómo éste afecta la seguridad de la calle, la accesibilidad y el vandalismo.

❖ **SEGURIDAD, COMODIDAD Y BELLEZA**

- Existen varias maneras de mejorar la seguridad, comodidad y belleza de un área, conservándola tal como es:
 - -Alumbrado peatonal: aumenta la visibilidad y seguridad para los peatones
 - -Jardinería y árboles: las áreas verdes proporcionan sombra y protección peatonal, embellecen
 - las áreas
 - -Limpieza y buen mantenimiento: que las instalaciones no estén rota o fisurada; sin basura o rayados, etc.
 - -Amenidades: bebederos, baños, bancas.
 - -Arte público: refleja lo que es la comunidad y embellece el área

❖ **CRUCES FÁCILES Y SEGUROS:**

Debería haber un cruce peatonal cada 90 metros, aproximadamente, para que estos sean convenientes, con mejoramientos que incrementen la seguridad y la facilidad para cruzar, incluyendo:

- -Cruces peatonales pintados o decorados: hacen que se resalte el camino del cruce peatonal
- -Barra de alto: una línea pintada que mantiene a los vehículos detrás de los cruces peatonales

- -Esquinas extendidas: reducen la distancia de cruce peatonal y la velocidad de los vehículos
- -Refugios/ Islas: un área en medio de la vialidad que reduce la distancia del cruce peatonal, brinda
- a los peatones un lugar seguro para pararse y reduce la velocidad vehicular

❖ **PLANEAMIENTO URBANÍSTICO O PLANIFICACIÓN URBANA:** Es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio.

❖ **URBANISMO ECOLÓGICO:** Está ligada a un principio de eficiencia donde la organización del sistema se mantiene con un consumo de recursos.

❖ **EVOLUCIÓN BIOLÓGICA:** Es el cambio en herencia genética fenotípica de las poblaciones biológicas a través de las generaciones y que ha originado la diversidad de formas de vida que existen sobre la Tierra a partir de un antepasado común. Los procesos evolutivos han causado la biodiversidad en cada nivel de la organización biológica, incluyendo los de especie, población, organismos individuales y molecular (evolución molecular). Toda la vida en la Tierra procede de un último antepasado común universal que existió entre hace 3800 y 3500 millones de años.

❖ **ESPACIO PÚBLICO INTERIOR:** espacios conformantes de edificaciones de carácter cívico, comercial o empresarial, diseñados para cumplir funciones del espacio público para una población asociada por su apertura para todos los usuarios, su centralidad y su fácil accesibilidad con bajos niveles de control;

fomentando así el encuentro y la recreación casual o pautada, como actividades complementarias a las centrales de la edificación.¹¹

❖ **ESPACIO PÚBLICO HISTÓRICO:** Se considera espacio público histórico las plazas, plazuelas, paseos y parques heredados del pasado, que constituyeron focos de animación de la ciudad por su actividad social y económica, y que han sido, al mismo tiempo, elementos integradores de su imagen urbana. Por lo general se asociaban a ciertos edificios emblemáticos, de carácter religioso, civil o militar. En algunos de ellos se estableció la obligatoriedad de construir portales públicos, reforzando su singularidad desde el punto de vista urbanístico.¹²

❖ **ESPACIO INFORMAL:** aquellos cuyas características físicas, actividades vecinas, cercanía a la población demandante o inexistencia, lejanía o precarias condiciones de los espacios públicos formales de la ciudad actual, permiten su uso espontáneo para la recreación, el deporte, el encuentro y la socialización.

ESTRATIFICACIÓN HISTÓRICA: Proceso a través del cual el inmueble incorpora (por sustitución o adición) nuevas soluciones técnico constructivas, nuevas plantas, materiales y componentes arquitectónicos, expresiones formales más contemporáneas, etc.

¹¹ Esta Investigación, realizada por la autora como miembro del Grupo de investigación en Calidad Ambiental Urbana (GICAU), ha sido desarrollada a través de dos estudios: "Incidencias de la calidad física del espacio público en la vida comunitaria de los ciudadanos" y " Los cien ... del espacio público para la vida sociocultural urbana

¹² <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>

❖ **CULTURA Y PATRIMONIO:** Definimos cultura al conjunto de formas, modelos o patrones a través de los cuales una sociedad regula el comportamiento de las personas que lo conforman. E incluye costumbres, practicas, códigos, normas y reglas de la manera de ser, vestimentas, religión, sitúales, normas de comportamiento y sistemas de creencias.

No obstante el término de la cultura es muy amplio y contempla conceptos importantes dentro del desarrollo de un pueblo tomando en cuenta su herencia biológica, el tipo de socialización, su desarrollo, el aspecto del individualismo cultural y la producción de bienes simbólicos.

❖ **RECURSO COSTEROS:** El ecosistema costero, más conocido como costanera o litoral, son las aguas costeras, marinas, estuarinas y cercanas a las orillas de los grandes lagos y mares interiores, así como una porción de tierra cercana a la costa, donde actividades humanas y procesos naturales afectan y son afectados por lo que se da en las aguas.

Son recursos naturales renovables y no renovables propios de la zona costera, incluyendo elementos como el paisaje y recursos culturales asociados. (1 Rymer, Humblet, Ndaba, MPA ESP, & Universidad de Columbia: Nueva York)¹³

❖ **MALECÓN:** Es una estructura costera que tiene por finalidad principal proteger la costa o un puerto de la acción de las olas del mar o del clima. Son calculados, normalmente, para una determinada altura de ola con un periodo de retorno especificado.

Es una vía en su mayoría peatonal, en donde el recorrido se puede hacer también por patines o bicicleta, usualmente acuden familias, amigos, parejas, etc. Su diseño está asociado al paisajismo, este lugar debe incluir zonas de uso escénico, explanada, además deben contar con areas verdes y ornamentos que la realcen, normalmente tiene una vista continua a la playa o manglar.

¹³ <http://www.diccionariomediambiente.org/discionariomediambiente/es/definicionVer.asp?id=679>

❖ **PUETE PEATONAL:** El puente peatonal puede definirse como un espacio elevado de circulación exclusivo para los peatones y/o ciclistas, que brinda seguridad en un trayecto determinado en el que las condiciones de tránsito vehicular y/o barreras físicas naturales (ríos, lagos, relieves topográficos, etc.) dificultan y ponen en riesgo el desplazamiento de los peatones de un punto específico a otro.

Las dimensiones, altura y diseño de los puentes varían dependiendo de la demanda de tránsito y condiciones físicas de las calles y/o elementos a atravesar, siendo en algunos casos muy extensos, en la mayoría de los casos se encuentra como única circulación vertical la escalera

1.4 MARCO NORMATIVO:

El presente estudio está en correspondencia con mecanismo legales o jurídicos referimos a las Leyes, Normativas y Ordenanzas con las cuales el Estado ampara al ciudadano, en su hábitat y al Medio Ambiente.

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

En relación al:

- **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA**
- **CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION (COOTAD)**

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA

Sección segunda

Ambiente sano

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

Sección cuarta

Cultura y ciencia

Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

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

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

Sección sexta

Art. 47.- 10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas.

Capítulo séptimo

Derechos de la naturaleza

Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados. En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.

Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir. Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado.

Capítulo cuarto

Régimen de competencias

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

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.
8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.
11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.
12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.

Sección quinta

Cultura

Art. 377.- El sistema nacional de cultura tiene como finalidad fortalecer la identidad nacional; proteger y promover la diversidad de las expresiones culturales; incentivar la libre creación artística y la producción, difusión, distribución y disfrute de bienes y servicios Culturales; y salvaguardar la memoria social y el patrimonio cultural. Se garantiza el ejercicio pleno de los derechos culturales.

Art. 379.- Son parte del patrimonio cultural tangible e intangible relevante para la memoria e identidad de las personas y colectivos, y objeto de salvaguarda del Estado, entre otros:

1. Las lenguas, formas de expresión, tradición oral y diversas manifestaciones y creaciones culturales, incluyendo las de carácter ritual, festivo y productivo.

2. Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos o que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.

3. Los documentos, objetos, colecciones, archivos, bibliotecas y museos que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.

4. Las creaciones artísticas, científicas y tecnológicas. Los bienes culturales patrimoniales del Estado serán inalienables, inembargables e imprescriptibles. El Estado tendrá derecho de prelación en la adquisición de los bienes del patrimonio cultural y garantizará su protección. Cualquier daño será sancionado de acuerdo con la ley.

Sección sexta

Cultura física y tiempo libre

Art. 381.- El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial; auspiciará la preparación y participación de los deportistas en competencias nacionales e internacionales, que incluyen los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos; y fomentará la participación de las personas con discapacidad. El Estado garantizará los recursos y la infraestructura necesaria para estas actividades. Los recursos se sujetarán al control estatal, rendición de cuentas y deberán distribuirse de forma equitativa.

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

Capítulo segundo

Biodiversidad y recursos naturales

Sección primera

Naturaleza y Ambiente

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

1. Permitir a cualquier persona natural o jurídica, colectividad o grupo humano, ejercer las acciones legales y acudir a los órganos judiciales y administrativos, sin perjuicio de su interés directo, para obtener de ellos la tutela efectiva en materia ambiental, incluyendo la posibilidad de solicitar medidas cautelares que permitan cesar la amenaza o el daño ambiental materia de litigio. La carga de la prueba sobre la inexistencia de daño potencial o real recaerá sobre el gestor de la actividad o el demandado.
2. Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.
3. Regular la producción, importación,

distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente.

4. Asegurar la intangibilidad de las áreas naturales protegidas, de tal forma que se garantice la conservación de la biodiversidad y 179 el mantenimiento de las funciones ecológicas de los ecosistemas. El manejo y administración de las áreas naturales protegidas estará a cargo del Estado.

Sección cuarta

Recursos naturales

Art. 408.- Son de propiedad inalienable, imprescriptible e inembargable del Estado los recursos naturales no renovables y, en general, los productos del subsuelo, yacimientos minerales y de hidrocarburos, sustancias cuya naturaleza sea distinta de la del suelo, incluso los que se encuentren en las áreas cubiertas por las aguas del mar territorial y las zonas marítimas; así como la biodiversidad y su patrimonio genético y el espectro radioeléctrico.

Estos bienes solo podrán ser explotados en estricto cumplimiento de los principios ambientales establecidos en la Constitución. El Estado participará en los beneficios del aprovechamiento de estos recursos, en un monto que no será inferior a los de la empresa que los explota. El Estado garantizará que los mecanismos de producción, consumo y uso de los recursos naturales y la energía preserven y recuperen los ciclos naturales y permitan condiciones de vida con dignidad.

CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL. AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION (COOTAD)

Capitulo III

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal

Sección Primera

Naturaleza Jurídica, Sede Y Funciones

Art. 53.- Naturaleza jurídica.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.

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

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

- a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;
- b) Diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;
- c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales;
- d) Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal;

- e) Elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquia, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas;
- f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad;
- g) Regular, controlar y promover el desarrollo de la actividad turística cantonal en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados, promoviendo especialmente la creación y funcionamiento de organizaciones asociativas y empresas comunitarias de turismo;
- h) Promover los procesos de desarrollo económico local en su jurisdicción, poniendo una atención especial en el sector de la economía social y solidaria, para lo cual coordinará con los otros niveles de gobierno;
- i) Implementar el derecho al hábitat y a la vivienda y desarrollar planes y programas de vivienda de interés social en el territorio cantonal;
- j) Implementar los sistemas de protección integral del cantón que aseguren el ejercicio garantía y exigibilidad de los derechos consagrados en la Constitución y en los instrumentos internacionales, lo cual incluirá la conformación de los consejos cantonales, juntas cantonales y redes de protección de derechos de los grupos de atención prioritaria. Para la atención en las zonas rurales coordinará con los gobiernos autónomos parroquiales y provinciales;
- k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales;
- l) Prestar servicios que satisfagan necesidades colectivas respecto de los que no exista una explícita reserva legal a favor de otros niveles de gobierno, así como la elaboración, manejo y expendio de víveres; servicios de faenamiento, plazas de mercado y cementerios;

- m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él la colocación de publicidad, redes o señalización;
- n) Crear y coordinar los consejos de seguridad ciudadana municipal, con la participación de la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, los cuales formularán y ejecutarán políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana;
- o) Regular y controlar las construcciones en la circunscripción cantonal, con especial atención a las normas de control y prevención de riesgos y desastres;
- p) Regular, fomentar, autorizar y controlar el ejercicio de actividades económicas, empresariales o profesionales, que se desarrollen en locales ubicados en la circunscripción territorial cantonal con el objeto de precautelar los derechos de la colectividad;
- q) Promover y patrocinar las culturas, las artes, actividades deportivas y recreativas en beneficio de la colectividad del cantón;
- r) Crear las condiciones materiales para la aplicación de políticas integrales y participativas en torno a la regulación del manejo responsable de la fauna urbana; y,
- s) Las demás establecidas en la ley.

1.5 MODELO DE REPERTORIO REALIZADO

Para argumentar el análisis correspondiente se tomaron ejemplos de proyectos que guardan ciertas similitudes con el presente, los cuales se detallan a continuación:

1.5.1 Modelo N° 1: MALECÓN DE GUAYAQUIL

Su historia data desde antes de 1820, cuando se llamaba Calle de la Orilla. Para 1845 tenía una milla y media de largo con asientos de listones de madera y con lámparas de hierro fundido para iluminarlo. En 1906 el Cabildo construyó su muro

de contención, entre el barrio Las Peñas y la calle Colón, donde se ubicaba el desaparecido mercado de la orilla.

Tradicionalmente, era la primera imagen de la ciudad a los viajeros que llegaban en barco, pues en aquella época la vía fluvial era la mayor de mayor comunicación. Inicialmente el sector comprendido entre las calles Aguirre y Junín, se llamó paseo de las Colonias Extranjeras, merced de una Ordenanza Municipal de 1931. Luego su nombre cambió al de Malecón Simón Bolívar.

Periodo de planificación y construcción (1996 – 2012)

1996

–

1997

En la búsqueda de revalorizar a Guayaquil como ciudad principal del Ecuador y de rescatar su deteriorado centro comercial y bancario, la Banca privada invita a la Universidad Oxford Brookes de Inglaterra con el propósito de participar en la elaboración del anteproyecto urbanístico Malecón 2000. La propuesta es presentada y acogida por el entonces Alcalde, Ing. León Febres Cordero y en enero de 1997 se constituye la Fundación Malecón 2000, entidad de derecho privado conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad, con el objeto de planificar, desarrollar, construir, administrar, financiar y mantener el malecón y otras áreas de la ciudad. La entidad sería presidida por el Alcalde de Guayaquil.¹⁴

1998

En 1998, en un simbólico acto, se hincaría el primer pilote de la obra y con esto se comenzaría a volver tangible el resultado de tantos esfuerzos, convirtiendo en realidad el proyecto más ambicioso del Pacífico Sur.¹⁵

¹⁴ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

¹⁵ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

1999

La obra continúa avanzando a pasos agigantados. Todos cumplen con largas faenas de trabajo para lograr llegar a la meta trazada: la conclusión de la primera etapa del proyecto, la Plaza Cívica. Debido a la extensión de la obra, el proyecto del Malecón 2000 se llevaría a cabo por etapas, y las inauguraciones de cada una de las mismas se las procuraría hacer coincidir con fechas históricamente importantes para el pueblo guayaquileño. El 9 de Octubre de este mismo año, fecha significativa para la ciudad, se entregaría la primera etapa del Malecón 2000, la Plaza Cívica, marcando así el nacimiento de una nueva época para la ciudad, de un nuevo gran Guayaquil.

La credibilidad en la Fundación Malecón 2000 se constata en el aumento de donantes que asciende a 27.164. El Malecón Simón Bolívar atrajo numerosos visitantes, recibió a 1`249.318 personas.¹⁶

2000

El 25 de Julio de este año, el Centro Comercial Malecón y la zona circundante al vagón, abrirían sus puertas, continuando a paso firme con la concreción de nuevas etapas del Malecón 2000. El sector del Centro Comercial Malecón, cuenta con amplias plazoletas de comidas para deleite de toda la familia y con una importante cantidad de estacionamientos cubiertos. Este hecho expresa la voluntad y decisión puesta al servicio de la ciudad para concretar estas obras en medio de la profunda crisis del país.¹⁷

Para corroborar esta capacidad de concreción, el 24 de julio de 2000 el Banco Central del Ecuador y Fundación Malecón 2000 celebraron el contrato de Concesión de Derecho de Uso de Acabados Interiores, Equipos, Instalaciones, Equipamiento y Museografía del Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo, ubicado hacia el Norte de la obra, precisamente donde se une el malecón con el

¹⁶ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

¹⁷ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

carro Santa Ana, el mismo que fue inaugurado en sus áreas exteriores el 15 de Diciembre de este año. El número de donantes creció de manera notable, se recibieron 47.596 aportes. El Malecón Simón Bolívar se transforma en un hito de significación nacional e internacional, 10`860.177 personas lo visitaron.

2001

La entrega de la obra continúa. Esta vez el Malecón se extiende hacia el Sur. La significativa Plaza Olmedo abre sus puertas al público el 16 de Abril de este año, con nuevas plazoletas de comidas, ubicadas a orillas del Guayas. El 30 de Octubre de este mismo año, la Fundación Malecón 2000 entregaría a la ciudad los Jardines del Malecón, un sector “verde”, que complementa la oferta urbana del proyecto, brindando recorridos a través de la más alta diversidad de jardines. La Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, otorgaron a los Jardines del Malecón la distinción de “Espacio Saludable”. 15`994.413 personas visitaron el Malecón Simón Bolívar.¹⁸

2002

La entrega total del imponente Malecón 2000 culmina el 26 de Febrero de este año, con la inauguración y apertura al público del restaurado Mercado Sur, una imponente edificación de alto valor histórico, que debido a la falta de mantenimiento, descuido y maltrato, estuvo a punto de perderse por completo. Hoy, convertido en un moderno centro de exposiciones y sede de eventos, esta hermosa edificación se complementa con la Plaza de los Artesanos, donde se encuentran todo tipo de artesanías tanto de Guayaquil como de cada región del Ecuador.

El 18 de Septiembre de 2002 se entregó el Monumento a los donantes, cuyo número para este año fue de 48.510 y el Malecón fue visitado por 20`951.360 personas.¹⁹

¹⁸ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

¹⁹ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

2003

Para este año las obras continúan, la renovación del Malecón del Estero Salado se hace realidad. El 31 de julio de 2003, se concretaron los Bloques Norte y Sur. El 30 de octubre del mismo año, se realizó el Parque Ciudadela Ferroviaria del Malecón del Estero Salado. En Octubre 31 de ese año, como complemento del proyecto, se inaugurara el Teatro IMAX, edificación que prevé además el desarrollo de un museo en su planta baja. Este nuevo atractivo contribuye de manera importante con la oferta cultural y recreativa del Malecón 2000 y por supuesto con la ciudad y el país. 22`674.689 personas visitaron el Malecón Simón Bolívar.

2004

Con una inversión estimada en US\$ 20 millones para su primera etapa, se entregó el Malecón del Estero Salado. Este proyecto recupera otro espacio deteriorado de la ciudad y crea así un gran parque urbano a orillas del Estero Salado. Busca llamar la atención de los ciudadanos con miras a que sean conscientes del valor de estero dentro de la vida de la ciudad y educa, además, en temas relacionados con la conservación y preservación del medio ambiente. El 22 de abril de 2004 se inauguró la Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno, aportando al rescate del civismo y al disfrute de los espacios urbanos. El 28 de julio de ese año se realizó la inauguración de Malecón Vicente Rocafuerte, y el 29 de Octubre, la inauguración del Malecón de la Ciudadela Ferroviaria. La Fundación gerenció obras de regeneración urbana de Guayaquil recuperando importantes espacios urbanos: Avenidas Quito y Boyacá, calles Córdova y P. Icaza, Avenidas Víctor Emilio Estrada y Malecón del mismo nombre. El Malecón Simón Bolívar fue visitado por 22`720.071 personas.²⁰

²⁰ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

2005

La Fundación Malecón 2000 continua entregando obras en el Malecón del Estero Salado. Iniciándose a su vez otras que se concretaran durante el año 2006, como el Museo Guayaquil en la Historia.

Las obras de regeneración urbana de Guayaquil, gerenciadas por la Fundación se dirigen a los barrios, a sus calles, puentes y espacios verdes: Barrio Orellana, Fase 2 calle Eloy Alfaro, calle Chile, Fragua de Vulcano, avenidas Rocafuerte, Benjamín Carrión e Isidro Ayora, paso peatonal Plaza Dañín, avenida principal Pascuales, calles El Oro y Maracaibo; avenida Domingo Comín, puente vehicular ingreso a Urdesa, avenida Kennedy, Parque Viernes Santo, Puerto Hondo y calle Lizardo

García.

19`653.263 personas visitaron el Malecón Simón Bolívar.

2006

Se entregó el Malecón del Salado Etapa 2 inaugurándolo por etapas a lo largo del 2006, culminando con la inauguración de la Plaza de la Música el 29 de Octubre y Malecón de la Universidad en Julio de ese año. El 26 de octubre del mismo año, se inauguró en los bajos del IMAX, la exhibición permanente Guayaquil en la Historia, consistente en 14 dioramas que escenifican etapas relevantes de la historia de Guayaquil. Otras obras de regeneración urbana de Guayaquil, gerenciadas por la Fundación son: avenida Machala, calle Chiriboga, Registro Civil, avenida Principal Los Ceibos, calle 17, avenida Portete, áreas adyacentes a la maternidad, calle Loja, Gobernación, Teatro Centro de Arte y Ciudad Deportiva Carlos Pérez Perasso. En este año 19`886.809 personas visitaron el Malecón Simón Bolívar.²¹

²¹ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

2007

La Fundación Malecón 2000 promueve el Programa Educativo, que es una oferta de servicios de la Fundación, de las instalaciones que administra y atractivos, para el uso y aprovechamiento de las instituciones educativas de la ciudad y la región.

La Fundación ofrece sus espacios y atracciones como herramientas de apoyo a la enseñanza, entre las que se encuentran: Imax, exhibición Guayaquil en la Historia, MID Programa de Manejo Integrado de Desechos del Malecón del Salado, Jardines del Malecón, exhibiciones temporales (mariposas, aves, etc.) y otros recursos que se irían incorporando. Las obras urbanas, arquitectónicas y culturales, son un medio para apreciar al nuevo Guayaquil y acrecentar el orgullo por la ciudad. El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2007 había sido de 152`486.347 personas.

2008

Fundación Malecón 2000, consciente de su rol en la ciudad, y acorde con sus objetivos, genera este año actividades relacionadas con el cuidado del medio ambiente y crea conciencia en los ciudadanos y visitantes del Malecón Simón Bolívar.

Así el 2008 se lanza la exhibición temporal de Mariposas vivas en el área de Jardines del Malecón con aproximadamente 20.000 visitas. Para este año se lanzó el Libro "Guayaquil del Nuevo Milenio, 10 años", en su primera edición que recopila a full color la transformación de Guayaquil en una ciudad turística, de fuerte movimiento cultural y comercial. El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2008 había sido de 171`189.584 personas.²²

²² http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

2009

Gracias a la aceptación de la ciudadanía a las exhibiciones temporales realizadas por la Institución y gracias al apoyo de la Municipalidad, el 2009 se asume el reto de lanzar una exposición temporal que compile la biodiversidad del País, con el afán de concientizar al público visitante para que cuide y preserve las especies que se encuentran en peligro de extinción. De esta manera se lanza en el área de Los Jardines del Malecón, la exhibición temporal denominada “Guayaquil Natural”, con una acogida extraordinaria de parte del turista local y extranjero. En el área de regeneración urbana más obras y nuevos espacios son intervenidos para dar una nueva estructura a las calles y avenidas, así como a los edificios patrimoniales como la Casa Bucaram y la Iglesia del Morro, parroquia rural de la Ciudad.

El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2009 había sido de 187`201.396 personas.

2010

La obra avanza en la primera década del nuevo milenio, y no solo son intervenidas las áreas céntricas de la ciudad, se piensa también en las áreas urbano-marginales de la ciudad donde la obra pública municipal llega dotando de servicios básicos y la regeneración urbana adecentando y elevando la autoestima de los moradores de los sectores de Bastión Popular, Barrio San Pedro, Puente de la 17, etc.

Además de las obras mencionadas se avanza en las ya intervenidas en todos los puntos de Guayaquil, todas estas gerenciadas por la Fundación Malecón 2000. En cuanto a las exhibiciones temporales, gracias al éxito del año 2009, ahora se conciben las exhibiciones “Paseo de la Evolución” y “Malecón Submarino”, con una aceptación muy importante en la ciudadanía y el público estudiantil que visita los diferentes recursos educativos que ofrece la Fundación, en los meses festivos de Julio y Octubre.

El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2010 había sido de 202`670.084 personas.²³

2011

Las parroquias urbanas y rurales de la ciudad también son atendidas con regeneración urbana y más edificios representativos como la Iglesia San Gerónimo de la parroquia Chongón; las áreas recreativas de Playa Varadero en Data de Posorja y Puerto El Morro son obras gerenciadas por esta Fundación. Para continuar entregando a los visitantes del Malecón, alternativas de entretenimiento y educación, el 2011 se continúa con la exhibición temporal “Ciencia Animal” propuesta que tiene gran acogida en el turista que acudió a los Jardines del Malecón. El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2011 había sido de 219`229.584 personas.

2012

La regeneración urbana no se detiene y continúa hacia las áreas ya intervenidas que se van inaugurando por etapas: la calle Gómez Rendón, El Malecón de Pascuales, el Parque Lineal de las Riberas del Salado, Parque de Kennedy Norte, Malecón de Tenguel, entre otras, son las obras que siguen entregando bienestar y espacios que aumentan la autoestima de los guayaquileños. En la exhibición temporal preparada para este año, denominada “Monstruos Marinos”, que fue visitada por miles de personas que pudieron conocer variedad de peces y especies marinas que solo se podía observar en documentales. A este evento se suma la primera exhibición de Globos Aerostáticos en el area de la Rotonda, Globofest 2012, organizado conjuntamente con la empresa privada se convirtió en visita obligada en las fiestas Julianas. Cerrando con broche de oro este año, se realizó por primera vez el evento Navidad en el Malecón 2000, levantando un árbol majestuoso de más de 30 metros de alto, con múltiples actividades relacionadas a la Navidad, convirtiéndose

²³ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

en la oportunidad de posicionar al Malecón como un icono en esta fecha tan importante del año. El número de visitantes al Malecón Simón Bolívar, hasta fines del 2012 había sido de 232`236.949 personas.²⁴

Su historia data desde antes de 1820, cuando se llamaba Calle de la Orilla. Para 1845 tenía una milla y media de largo con asientos de listones de madera y con lámparas de hierro fundido para iluminarlo. En 1906 el Cabildo construyó su muro de contención, entre el barrio Las Peñas y la calle Colón, donde se ubicaba el desaparecido mercado de la orilla.

Tradicionalmente, era la primera imagen de la ciudad a los viajeros que llegaban en barco, pues en aquella época la vía fluvial era la mayor de mayor comunicación. Inicialmente el sector comprendido entre las calles Aguirre y Junín, se llamó paseo de las Colonias Extranjeras, merced de una Ordenanza Municipal de 1931. Luego su nombre cambió al de Malecón Simón Bolívar.

A partir de 1999, en el período del ingeniero León Febres Cordero, la municipalidad de Guayaquil emprendió la regeneración urbana y en el 2000, en la alcaldía del abogado Jaime Nebot, se culminó la obra, que transformó la imagen de la ciudad convirtiéndola en ícono turístico.

El Malecón Simón Bolívar, es un sitio de gran atractivo para disfrutar del paisaje fluvial y el lugar de paseo de las familias guayaquileñas.

Conocido como Malecón 2000, es uno de los proyectos urbanísticos más exitosos de América, considerado modelo a nivel mundial y declarado “espacio público saludable” por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).²⁵

²⁴ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

²⁵ http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

Malecón 2000 actualidad:

Ubicado en la ciudad de Guayaquil, junto al río Guayas, es un proyecto de regeneración urbana del antiguo Malecón Simón Bolívar, de 2.5 km de extensión en donde se puede disfrutar de los grandes monumentos de la historia de Guayaquil, como el Hemiciclo de la Rotonda, museos, jardines, fuentes, centro comercial, restaurantes, bares, patios de comida, el primer cine IMAX de Sudamérica, así como muelles, desde donde se puede abordar embarcaciones para realizar paseos diurnos y nocturnos por el río Guayas y miradores entre otras atracciones.



Imagen 9: Camineras del malecón

Fuente: http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

Elaborado por: autora

Esta zona fue creada para el esparcimiento de los habitantes de la zona, pero puede ser disfrutado por visitantes de cualquier región. En ella se encuentra entretenimiento para todos, con juegos para niños, áreas de descanso, ejercicio y restaurantes y bares.

En la zona de recreación de infantes, existe un conjunto de circuitos lúdicos para los más pequeños que visitan el Malecón 2000 acompañados de sus padres, entre ellos la plaza del Vagón y sitios de descanso bajo la sombra de árboles que se han conservado del malecón anterior.

El área de juegos cuenta con una torre mirador, tobogán, resbaladeras, puentes colgantes, hamacas, carruseles y demás juegos que incentivan a los niños a divertirse sanamente en un lugar tranquilo y seguro. Se ha diseñado además una pista de patinaje.

El área de comida tiene dos edificaciones: la primera contiene en su planta superior un establecimiento de comidas rápidas y en su planta baja servicios higiénicos generales para el público que visita el área, la segunda edificación es el bar restaurante.

La zona de ejercicios está dotada de equipos para aeróbicos y ejercicios al aire libre y es lugar de reunión de personas que desde muy temprano trotan todos los días en el Malecón 2000.

Jardines del Malecón

Este tramo del Malecón 2000 es sin duda uno de los más hermosos y coloridos, porque además de contar con plazas y plazoletas creadas para complementar la belleza que confiere la naturaleza, puede conocer la diversidad de más de 350 especies vegetales nativas y las que han sido introducidas al país.

En este lugar se encuentra el **Pabellón de los Donantes** que es un reconocimiento a las donaciones voluntarias recibidas para llevar a cabo esta obra. De acuerdo al orden de sucesión en que éstas fueron hechas se puede ubicar el nombre de los aproximadamente 48.400 donantes naturales y jurídicos por medio de un sistema computarizado que ubica la placa y el número de fila en que se encuentra el donante.

El pabellón está iluminado para dar realce a las 32 placas de vidrio templado en que se encuentran tallados los nombres. Como fondo de éste inigualable regalo, está el Cerro Santa Ana con su renovado colorido.

Junto al Pabellón, el Teatro IMAX-Malecón, que es el primero de este tipo en Sudamérica. Un domo con la más alta tecnología en proyección de películas de gran formato, exclusiva de IMAX Corporation, captando la atención de grandes y chicos que visitan el Malecón 2000 ávidos de vivir la Experiencia IMAX, en sus 185 butacas con un sistema de audio y vídeo de alta definición.



Imagen 10: Paseo Entablado

Fuente: http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

Elaborado por: autora



Imagen 11: Patio de comidas

Fuente: http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

Elaborado por: autora

Servicios: A lo largo del Malecón Simón Bolívar hay dos patios de comidas, situados uno en la parte sur donde inicia el Malecón y otro, al norte, donde termina el sitio.

Los patios de comida están integrados por varios locales, algunos de ellos, ubicados al aire libre con vista al río Guayas, lo que brinda al turista un espacio natural acogedor. Junto a los patios de comida, hay también varios restaurantes, cafeterías y heladerías que complementan la oferta gastronómica del lugar.

En los patios de comida puede encontrarse una variedad gastronómica para todos los gustos, pues hay locales que expenden comida rápida, nacional, internacional y de especialidades como carnes, mariscos, ensaladas entre otros.

Malecón regeneración:

El ala norte del malecón Simón Bolívar, cerca al sector donde se rueda moscovita, alberga un nuevo centro comercial. Esa propuesta se planea en el area donde antes se pensó construir un casino y en la que existe una plataforma construida sobre el río.

Mauro Pérez, directivo de la fundación Guayaquil XXI, indicó que en los próximos meses podrá salir a concesión el proyecto del centro comercial, con área de comida, salas de cine y espacios para locales comerciales.

Esta area abarca unos 3.200 metros cuadrados, Pérez indico que el centro comercial tendrá varios niveles.²⁶



Imagen 11: Paseo Entablado

Fuente: http://www.malecon2000.org/web/?page_id=6

Elaborado por: autora

²⁶ <http://www.douglasdreher.com/proyectos/malecon2000.asp>

1.5.1.1 Criterios a ser considerados de análisis de modelo de repertorio #1 - MALECON 2000

Con el modelo de repertorio realizado tomamos como ejemplo el malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil - Ecuador, donde se pueden rescatar varias ideas y plasmarlas dentro de la formulación de directrices teóricas.

- Se tomó en cuenta este modelo de repertorio para plantear directrices de zonificación de espacios y la ubicación estratégica de las zonas que se colocaron.
- Implementación de espacios abiertos que sean multifuncionales.
- Se tomó en cuenta la diversa vegetación que existen en jardineras.
- Se tomó en cuenta los tipos de locales comerciales, que permitan una buena atención al cliente, con cubiertas que brinden protección del sol.
- Se tomó en cuenta las coloridas camineras, que hacen de un recorrido más divertido.

1.6 Modelo de repertorio # 2 - MALECON DEL SALDADO, GUAYAQUIL

Historia

El Malecón del Salado, llamado así por estar a orillas del estero del mismo nombre, con una extensión de 400 metros, fue construido en 2009, como parte del proceso de regeneración urbana de la ciudad. Esta es una obra emblemática de la Municipalidad de Guayaquil, que recuperó y rehabilitó este brazo de mar, que en otros tiempos fue un balneario muy concurrido, y que hoy como parque es un orgullo de los guayaquileños y un gran atractivo turístico.

Atractivos

El área está distribuida en dos plantas, cada una con miradores al estero y la ciudad. El de la parte alta tiene un diseño de cubierta que se asemejan a una embarcación de velas y posee un puente peatonal colgante de 55 metros de longitud. El Malecón, comprende además de los jardines: piletas, zonas de descanso, plazoletas al aire libre para presentaciones artísticas y la denominada Plaza de los Mariscos para saborear las delicias de la gastronomía costeña marinera.

En el lugar se encuentran varios lugares denominados como plazas, como: la Plaza de Los Escritores, que rinde homenaje a cinco literatos guayaquileños, la Plaza de la Salud, en la que se reconoce el esfuerzo del Municipio por su labor ambiental, la Plaza de los Mariscos, en que se disfruta la gastronomía marinera del país; monumentos como el del periodista Ismael Pérez Pazmiño, fundador de diario El Universo; el vitral a los indios Huancavilca, Guayas y quil, que según algunos historiadores, de la ciudad, la escultura Pez en el Aguay la Placa Guayaquil Pórtico de oro, desde el parque, además se puede divisar la Fuente Monumental de Aguas danzantes y luces multicolores, ubicada en el espejo de agua del Estero Salado entre el parque de la ciudadela Ferroviaria y el puente 5 de Junio. Además se pueden tomar embarcaciones para realizar paseos en bote por el estero.

- ❖ Servicios: Zona de parqueo. Áreas de exposiciones, quioscos de artesanías, restaurantes, bares, discotecas, locales de comida rápida, muelle para paseos fluviales y baterías sanitarias.

- ❖ Plaza de los Mariscos: La Plaza comprende un patio de comidas y un área recreativa en la que se encuentran monumentos de la identidad guayaquileña que simboliza la identidad marinera de la ciudad. En el patio de comidas, hay diversos restaurantes al aire libre en el que se expenden platos típicos de la gastronomía costeña en lo relacionado a los

productos del mar como pescados y mariscos. La plaza tiene además, afuera de los locales de comidas, los populares juegos denominados futbolines, muy típicos de las barriadas porteñas.²⁷



Imagen 12: Malecón del estero salado

Fuente: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/malecones/malecones-urbanos/malecon-del-estero-salado>

Elaborado por: autora

1.6.1. Criterios a considerar de análisis de modelo de repertorio #2 - ESTERO SALADO

Con el modelo de repertorio realizado tomamos como ejemplo el malecón del salado de la ciudad de Guayaquil – Ecuador, donde se pueden recatar diversas ideas y plasmarlas dentro de la formulación de directrices teorías.

- Se tomó en cuenta este modelo de repertorio el amplio mirador que esta complementado con una cubierta en la totalidad de su recorrido.
- Implementación de espacios abiertos que sean multifuncionales y sirvan de miradores.
- Se tomó en cuenta los tipos de locales de comidas al aire libre, fresco y confortable.
- Se tomó en cuenta un color predominante que se aplicó en todo el malecón.

²⁷ <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/malecones/malecones-urbanos/malecon-del-estero-salado>

2 CAPITULO 2 : DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 INFORMACION BASICA

La presente investigación se desarrolló en la zona del malecón de Puerto Bolívar perteneciente al cantón de Machala en la provincia de El Oro, Ecuador. Encontrándose a 2k de la zona central de la ciudad. Es el segundo puerto de embarque de plátanos -solo por detrás del de Guayaquil, que maneja el 74% de la fruta cuyo principal destino es Europa. El 26% de la producción bananera de Ecuador se embarca a través de este puerto. ²⁸



Imagen 13: Ubicación de la parroquia Puerto Bolívar

Fuente: <http://www.ec.viajandox.com/machala/puerto-bolivar-A651>

Elaborado por: autora

²⁸ <http://www.ec.viajandox.com/machala/puerto-bolivar-A651>



Imagen 14: Vista aérea del Puerto

Fuente: <http://www.ec.viajandox.com/machala/puerto-bolivar-A651>

Elaborado por: autora

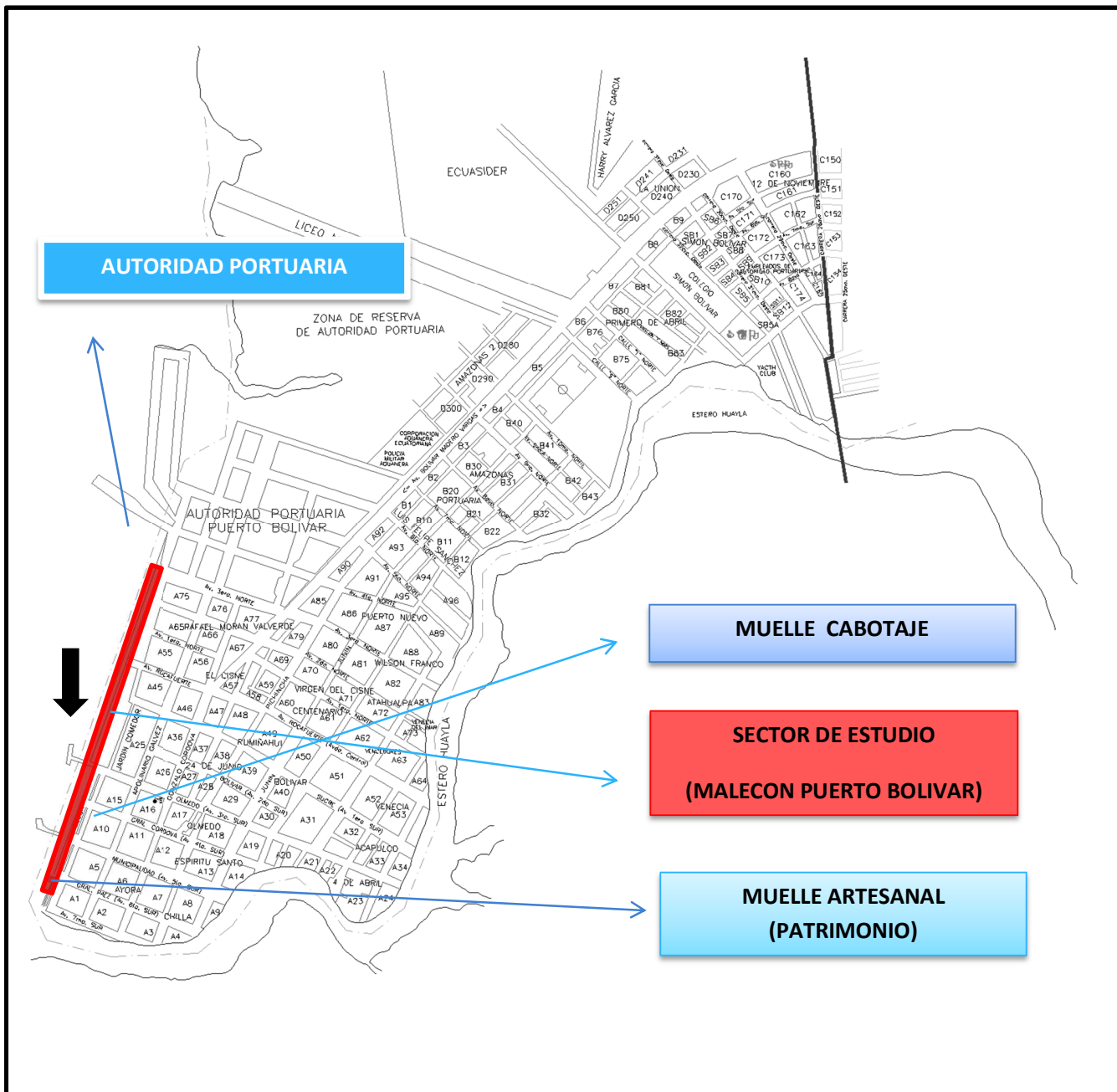


Imagen15: Vista aérea del malecón de Puerto Bolívar

Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/yilport-asume-el-manejo-de-puerto-boliva>

Elaborado por: autora

2.2 AREA DE ESTUDIO



PLANO #1: DELIMITACION DEL AREA ESPACIAL DEL SECTOR DE ESTUDIO

FUENTE: GOBIERNO AUTOMNOMO DESCENTRALIZADO DE MACHALA – EDITADO POR TESISTA

2.3 SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Con una ubicación privilegiada, Puerto Bolívar, es el segundo puerto del Ecuador, está situado en la provincia de El Oro. Protegido por el Archipiélago de Jambelí, solo lo distancia 4.5 millas náuticas, desde la boya de mar hasta sus atracaderos.

Sus coordenadas geográficas son: N 3°15'55" Latitud Sur y 80°00'01" Longitud Oeste, la corriente de marea es de 1,5 nudos al eje del canal y los vientos máximos de 10 nudos. Su estratégica posición en la capital bananera del mundo, le permite estar a solamente 13 millas de las rutas de tráfico internacional, cerca del Canal de Panamá que comunica al resto del mundo.²⁹

Aproximadamente ingresan 400 barcos al Puerto Bolívar anualmente y el principal rubro de ingresos lo constituyen las tasas que pagan las naves para la utilización de las facilidades portuarias.³⁰



Imagen 16: Ubicación de la parroquia Puerto Bolívar

Fuente:

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=265

Elaborado por: autora

²⁹ http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=265

³⁰ <http://www.ec.viajandox.com/machala/puerto-bolivar-A651>

2.4 Historia de Puerto Bolívar

La parroquia de Puerto Bolívar en su proceso de ocupación, expansión y crecimiento está consolidada al perfil costero, del manglar de la playa jambelí, lo que en su efecto corresponde el uso del suelo. El sector desde sus primeros asentamientos surgió la trama a través del estero que delimitó el malecón.

La historia relata la primera utilización del estero llamado Puerto Pilo, después Puerto Machala (1783-1860) que sirvió como antiguo atracadero de embarcaciones y fue el eslabón para los primeros comerciantes entre Machala y Guayaquil.

Ante el auge cacaotero y por la sedimentación de Puerto Pilo, "el desarrollo portuario de Machala era una necesidad imperiosa" pues sus autoridades consideraron buscar otro lugar para un nuevo puerto que brindara mejores facilidades para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías desde y hacia la Isla Puná y Guayaquil.

El Cabildo Machaleño resolvió formar un nuevo Puerto frente a la Isla Jambelí (1861-1883) Puerto Huaylá como se denominó al nuevo Puerto.

En 1879 el Concejo de Machala decide construir un muelle en el Puerto de Huaylá.³¹



Imagen 17: Primer muelle del Cabotaje

Fuente:

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154

Elaborado por: autora

³¹ http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154



Imagen 18: Puerto Bolívar

Fuente:

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154

Elaborado por: autora

El 18 de diciembre de 1883 se procede a inaugurar el Puerto de Bolívar que hasta entonces se denominaba Puerto Huaylá, además de levantar un acta inaugural del tendido de la línea férrea que llegaría hasta Machala.

El 13 de abril de 1887, se logró habilitar a Puerto Bolívar como Puerto Mayor de la República, se contrata la construcción de un muelle de hierro con terminal de ferrocarril, una grúa móvil de acero y bronce, un torreón de hierro con reflectores. El 9 de mayo de 1902, se dió inicio a la operación del MUELLE MUNICIPAL DE CABOTAJE, que junto al ferrocarril constituyó el primer enlace intermodal de transporte entre El Oro y Guayas.

El desarrollo agrícola de la Provincia especialmente en el banano, dió un nuevo giro a la economía y a la necesidad de nuevos muelles para la transportación marítima a los mercados de ultramar; entre los años 1964 y 1968, se construye el muelle de espigón y sus obras complementarias.³²

³² http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154



Imagen 19: Muelle Espigón

Fuente:

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154

Elaborado por: autora

En 1970 se crea la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para que se encargue de la operación y administración del Puerto Marítimo Internacional, mediante decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el R.O. 147 de Enero 22 de 1971. Las operaciones se inician en Marzo 5 de 1971.

En el año 1984, se incrementan las líneas de atraque con el nuevo muelle marginal de 360 metros de largo, que junto al antiguo, permite el atraque simultáneo de cuatro naves.

El puerto fue nombrado en honor de Simón Bolívar (1783-1830). El 27 de julio de 1941, durante la guerra peruano-ecuatoriana, Puerto Bolívar fue tomada

por una unidad de paracaidistas peruanos en lo que fue la primera acción bélica de esa naturaleza en el hemisferio occidental. En 1883 ocupaba la Presidencia Municipal del Cantón Machala don Catalino Serrano, quien el 18 de diciembre de dicho año fundó definitivamente el Puerto de Bolívar.

Tras la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú en el año 1998, se incrementó el intercambio comercial entre los dos países, desde ese entonces se acrecentó la carga en tránsito por los muelles de Puerto Bolívar, provenientes especialmente del norte peruano, para los mercados norteamericano y europeo.

El Grupo Binacional para la promoción Inversión Privada (GBPIP) en el marco del Plan Binacional Ecuador – Perú incentiva la creación de un eje portuario binacional de complementariedad de los puertos de Paita en Perú y de Puerto Bolívar en Ecuador para acrecentar el comercio marítimo y terrestre entre los dos países.³³ En 1883 ocupaba la Presidencia Municipal del Cantón Machala don Catalino Serrano, quien el 18 de diciembre de dicho año fundó definitivamente el Puerto de Bolívar

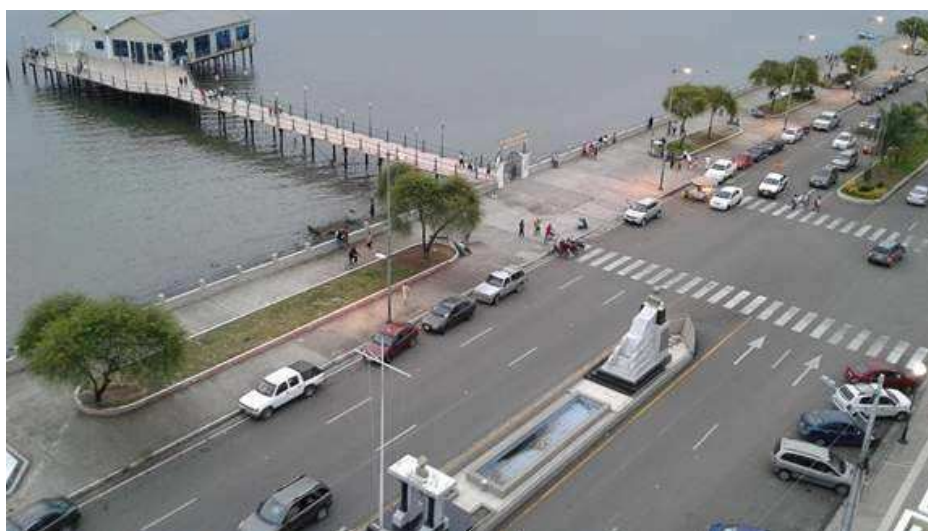


Imagen 20: Vista a la casa cultural

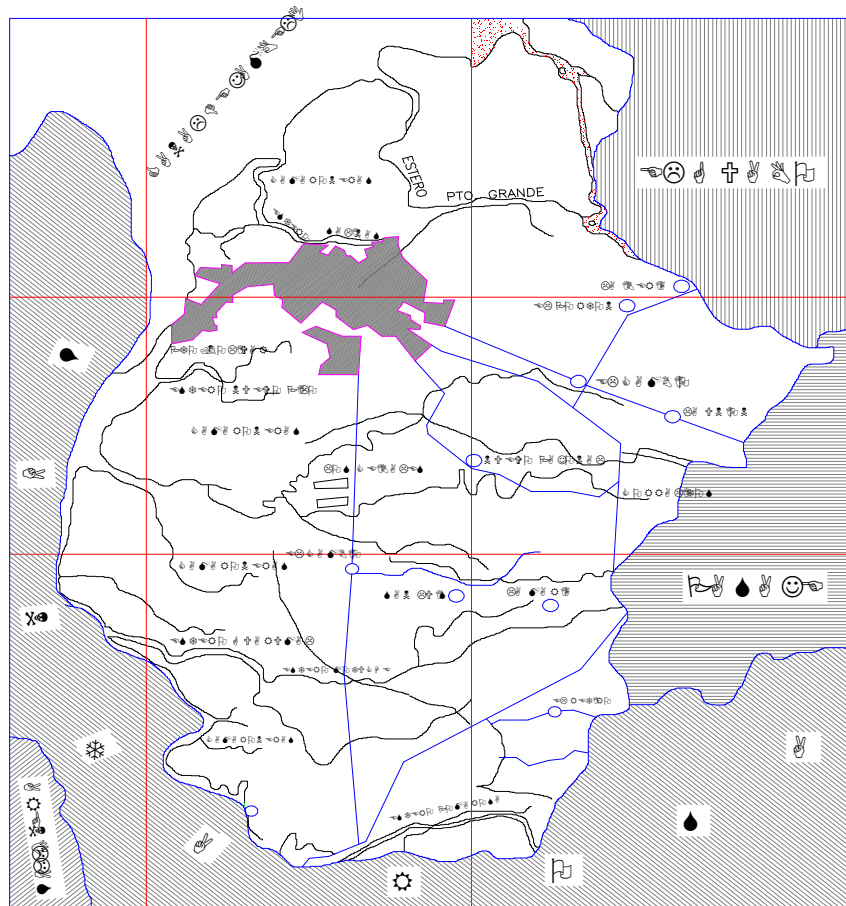
Fuente: Capturada por autora

Elaborado por: autora

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154

2.5 LIMITES

Los límites de la parroquia puerto bolívar son; **Al Norte** Estero El Macho; **Al Sur** Estero Huaya; **Al Oeste** carrera 26 ava. Oeste; **Al Este** Estero Santa Rosa. ³⁴



MAPA FISICO POLITICO DEL CANTON MACHALA
ESCALA: 1:200.000

**Imagen 21: Vista Aérea malecón
P.D.O.T - MACHALA**

Elaborado por: autora

³⁴ http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=265

2.6 CLIMA

Tiene un clima cálido-tropical, (sub.-húmedo seco), influenciado por la corriente fría de Humbolt y la presencia de la corriente cálida del Niño que en ocasiones varia. Tiene dos temporadas, la lluviosa y la seca. La lluviosa se manifiesta entre los meses de enero hasta abril y la seca en los meses restantes.

En la planicie costera, tiene bosques secos y bosques húmedos; además esta provincia cuenta con una región insular, el archipiélago de jambelí.³⁵

2.6.1 TEMPERATURA

La zona de Puerto Bolívar se caracteriza por tener temperaturas medias de 30° C y mínimas medias de 21° C, con valores máximos y mínimos absolutos de 35° y 18 ° respectivamente.

2.6.2 VIENTOS

Por la ubicación geográfica y las características topográficas de área de estudios, se presentan anomalías de comportamiento de los vientos. Los vientos predominantes y de mayor magnitud, durante el año tienen influencia de los cuadrantes suroeste y noreste, mientras que en los meses de enero a abril aparecen vientos con componentes del cuadrante noreste.

En términos generales por las mañanas los vientos son tenues en calma, mientras que en las tardes los vientos incrementan su velocidad. La velocidad media de los vientos es de 2 a 4 m/s, siendo mayores durante la época seca de junio a octubre, observándose valores de hasta 6.3 m/s, en la época húmeda de enero a abril, son menores. Ocasionalmente se registran ráfagas de hasta 9 m/s.

35

http://www.puertobolivar.gob.ec/images/2015/Transparencia/Documentos/Proyectos/PROYECTO_APROBADO_MEJORAMIENTO.pdf

2.7 SITUACIÓN ACTUAL MALECON PUERTO BOLIVAR



Imagen 22: Vista a la vía del malecón

Fuente: google maps



Imagen 23: Vista a la vía del malecón

Fuente: google maps



Imagen 24: Vista a la vía del malecón

Fuente: google maps



Imagen 25: Vista a la vía del malecón

Fuente: google maps

2.7.1 SERVICIOS BÁSICOS

La infraestructura sanitaria, el 80 % está conectado al alcantarillado público, el 20% pozo séptico, que están cerca de laguna de oxidación pero sus condiciones no son óptimas.

En cuanto al abastecimiento de agua potable un 95 % está conectado a la red pública, el 5 % tienen agua de pozos.

2.8 Tabulación de la información

Para poder auscultar el criterio de la población en estudio, se aplicó de instancia discrecional un instrumento de recolección de datos a 234 personas tanto expertos conocidos en el tema como al conglomerado común de forma respectiva y seguir el grado de complejidad de la pregunta, cuyas respuestas se exponen a continuación:

Pregunta #1: ¿Cómo califica usted la armonía existente entre lo natural y lo construido en el área de estudio?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
ALTA	31	13
MEDIA	47	20
BAJA	156	67
TOTAL	234	100,0

Tabla 1, elaborado por autora
Fuente: Investigación

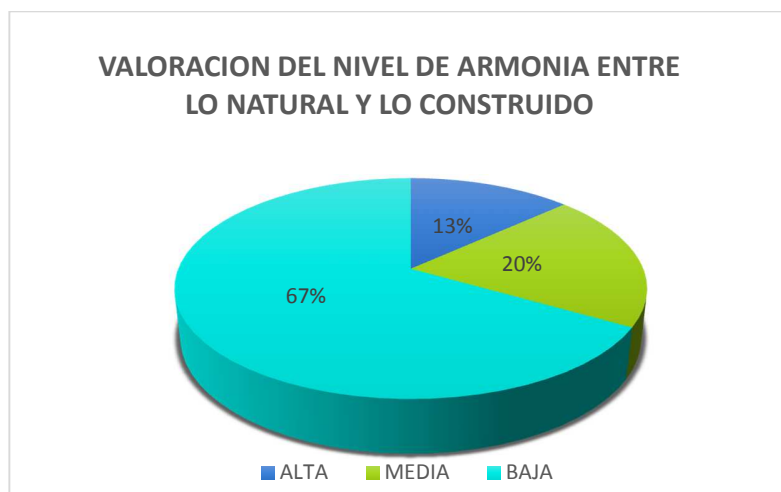


Gráfico 1, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 67 % de los encuestados consideran que es baja, la armonía en el sector, el 20% medio, y el 13 % alto. De acuerdo a los resultados obtenidos esto sucede por motivo que existe un desequilibrio armónico del paisaje.

Pregunta #2

¿Cómo valora usted el ambiente existente en el sector?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
AGRADABLE	47	20
POCO AGRADABLE	109	47
DESAGRADABLE	78	33
TOTAL	234	100

Tabla 2, elaborado por autora
Fuente: Investigación

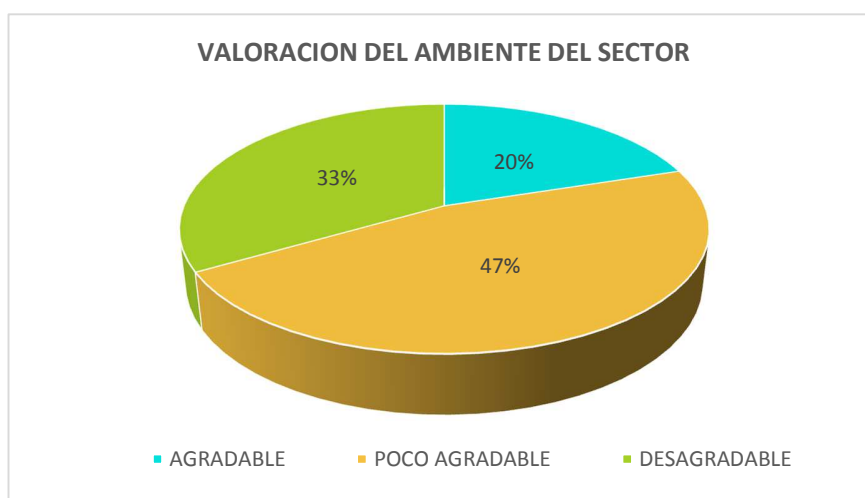


Gráfico 2, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 20 % de los encuestados consideran que la planificación del sector es agradable, el 47% poco agradable y el 33% desagradable.

De acuerdo a los resultados obtenidos el ambiente es poco agradable porque no cuenta con espacios de entretenimiento nocturno y hay mayor movilidad por las noches.

Pregunta #3

¿Cree usted que los elementos arquitectónicos que conforman actualmente el malecón de la ciudad fortalecen la identidad contextual?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
MUCHO	16	7
POCO	156	67
NADA	62	26
TOTAL	234	100

Tabla 3, elaborado por autora
Fuente: Investigación

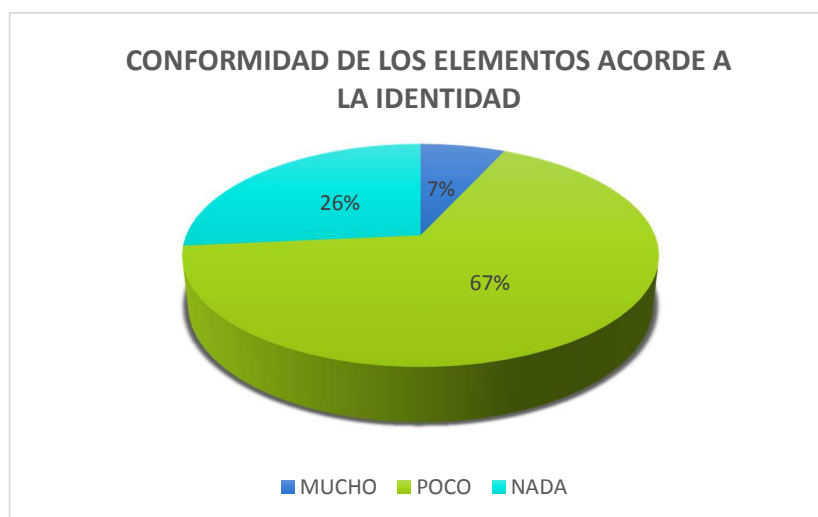


Gráfico 3, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 67% están medianamente de acuerdo, el 26% desacuerdo y el 7% están de acuerdo.

De acuerdo a los resultados obtenidos la poca identidad que cuenta es cierta, dado que deberían plantear elementos o símbolos representativos como identidad de la zona.

Pregunta #4

¿Considera usted suficiente los espacios que conforman el malecón de la ciudad para satisfacer los requerimientos de la ciudadanía?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
SUFICIENTE	32	14
MEDIANAMENTE SUFICIENTE	140	60
INSUFICIENTE	62	26
TOTAL	234	100

Tabla 4, elaborado por autora
Fuente: Investigación

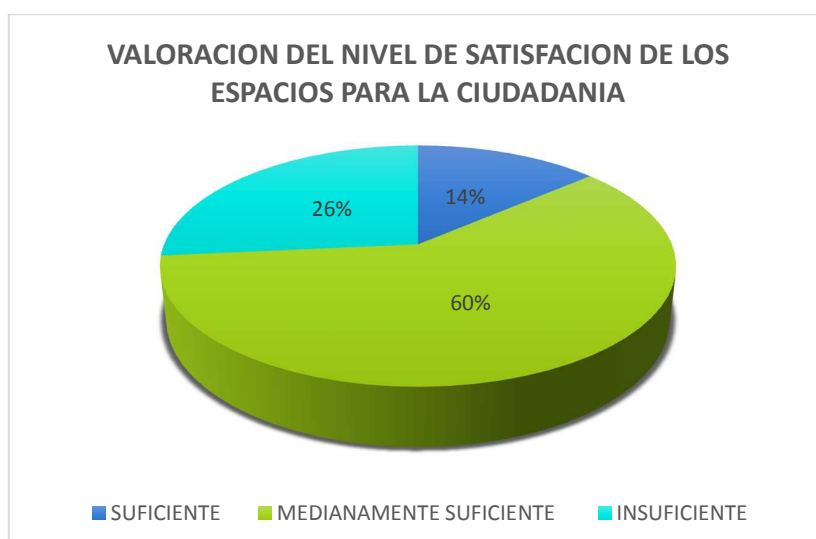


Gráfico 4, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 60% están medianamente suficientes, el 26% insuficiente y el 14 %suficiente están de acuerdo. De acuerdo a los resultados obtenidos se define buscar alternativas para mejorar el espacio público, ya que existe un déficit en espacios de recreación y complementarias.

Pregunta #5

¿Considera usted suficiente las áreas verdes existentes en el área de estudio?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
SUFICIENTE	16	7
MEDIANAMENTE SUFICIENTE	140	60
INSUFICIENTE	78	33
TOTAL	234	100

Tabla 5, elaborado por autora
Fuente: Investigación

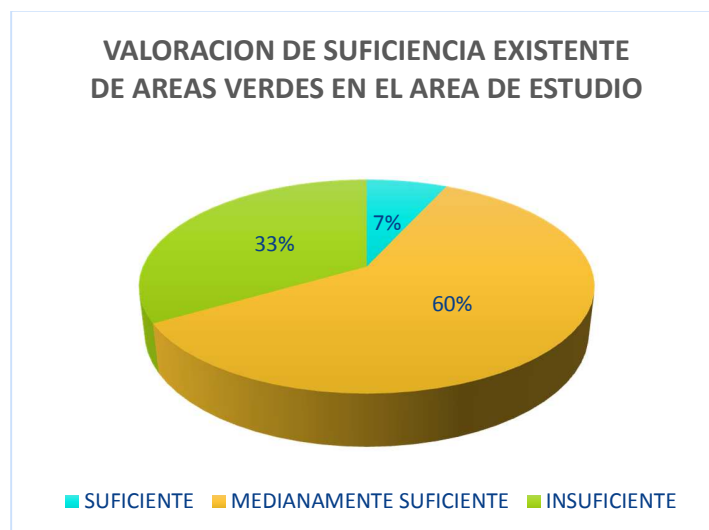


Gráfico 5, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 60% están medianamente suficiente, el 33% insuficiente y el 7% suficiente están de acuerdo. De acuerdo a los resultados obtenidos es escasa la vegetación del malecón, que en ciertas horas del día es imposible sentarte en bancas porque no brindan sombra, dado que se encuentran mal ubicadas y no cumplen la debida función.

Pregunta #6

¿Cómo valora usted la gestión realizada sobre el territorio analizado por parte de las autoridades competentes?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
EFICAZ	47	20
.....POCO		
EFICAZ	156	67
INEFICAZ	31	13
TOTAL	234	100

Tabla 6, elaborado por autora
Fuente: Investigación

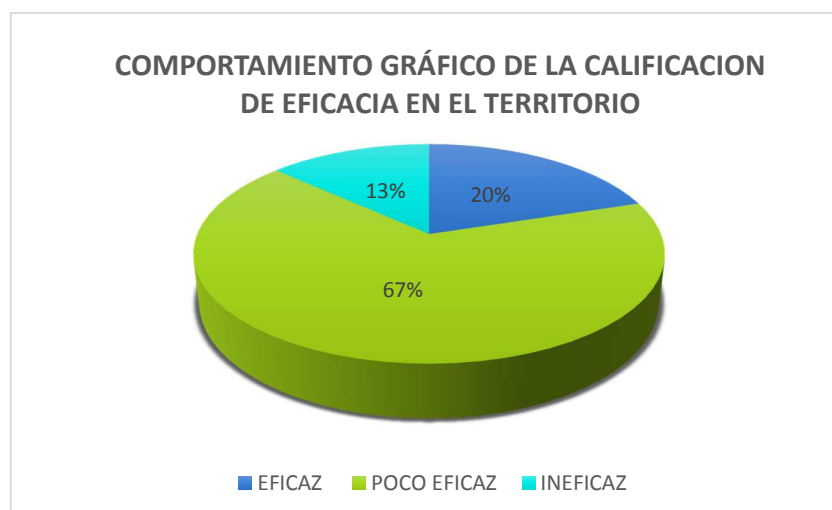


Gráfico 6, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 67% de los encuestados consideran que es poco eficaz la gestión que realiza las autoridades municipales, el 20 % eficaz y el 13% ineficaz.

De acuerdo a los resultados obtenidos, dado que las autoridades municipales no han gestionado proyectos dentro del malecón, para mejorar la imagen de la parroquia.

Pregunta #7

¿Considera adecuados los espacios existentes en el sector?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
ADECUADO	31	13
POCO ADECUADO	140	60
NO ADECUADO	62	26
TOTAL	233	100

Tabla 7, elaborado por autora
Fuente: Investigación

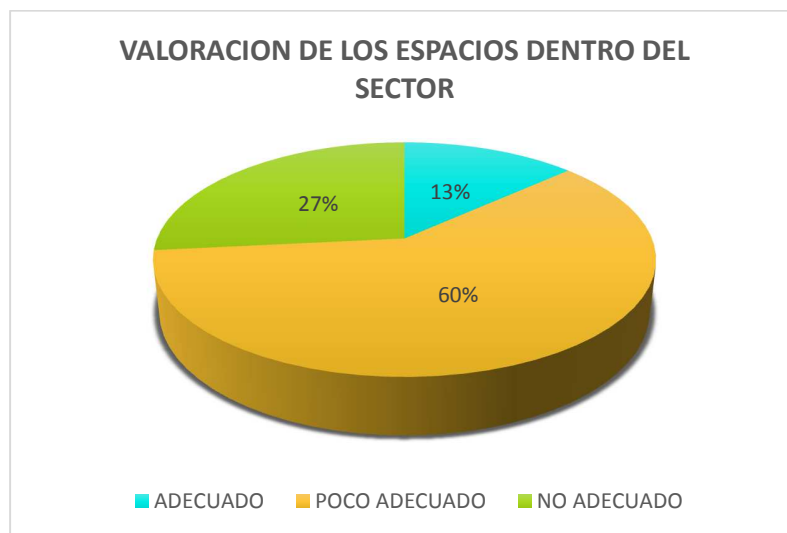


Gráfico 7, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 60% de los encuestados consideran que es poco adecuado, la gestión que realiza las autoridades municipales, el 13% adecuado, 27 % no adecuado. Dado estos resultados se determina que los espacios con los que cuenta el sector no satisfacen en la totalidad las necesidades ciudadanas.

Pregunta #8

¿Considera usted adecuado el mobiliario urbano existente en el sector?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
ADECUADO	16	7
POCO ADECUADO	140	60
INADECUADO	78	33
TOTAL	234	100

Tabla 8, elaborado por autora
Fuente: Investigación

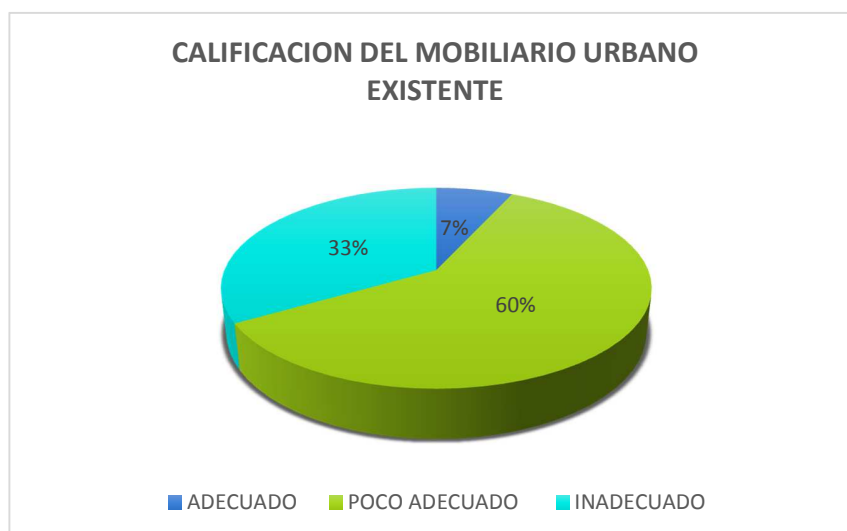


Gráfico 8, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 80% de los encuestados consideran que el mobiliario les parece poco adecuado porque debería ser innovador, el 13 % adecuado y el 7% inadecuado. Esto atribuye a que el mobiliario existente, se encuentra deteriorado y no cuenta con mantenimiento alguno.

Pregunta #9

¿Cómo califica usted la movilidad peatonal y vehicular en el sector?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
SEGURA	47	20
MEDIANAMENTE SEGURA	125	53
INSEGURA	62	27
TOTAL	234	100

Tabla 9, elaborado por autora
Fuente: Investigación

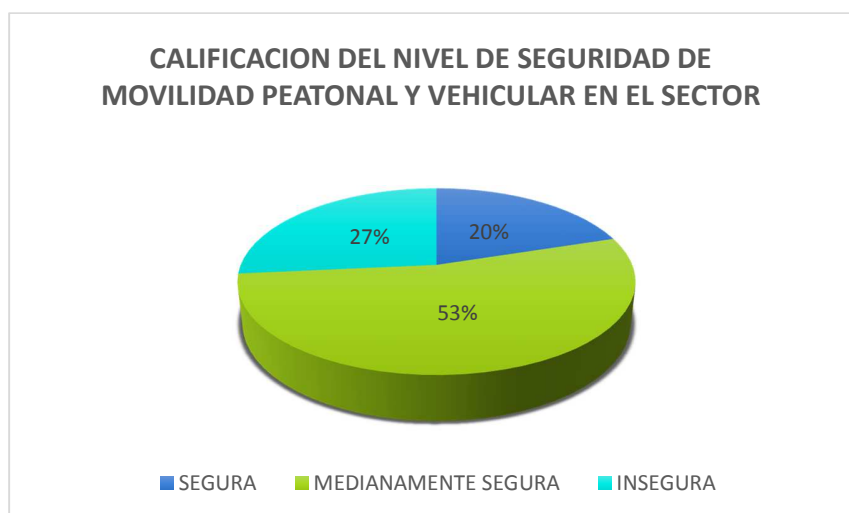


Gráfico 9, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 53% de los encuestados consideran que es medianamente segura la zona, por lo que se encuentran muchos grupos de jóvenes intimidando a la gente que pasa por la zona, el 27 % dijo que es insegura, y el 20% segura.

De acuerdo a los resultados obtenidos, es necesario que la policía tome cartas en el asunto y realice más control a todas horas del día y de la noche.

Pregunta #10

¿Considera usted que los espacios existentes en el sector, satisfacen en su totalidad los requerimientos ciudadanos?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	%
TOTALMENTE	47	20
MEDIANAMENTE	156	67
NADA	31	13
TOTAL	234	100

Tabla 10, elaborado por autora
Fuente: Investigación

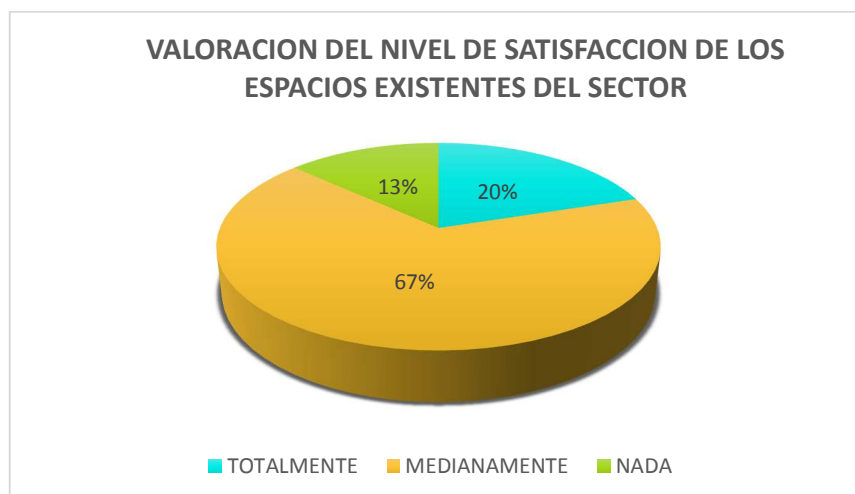


Gráfico 10, elaborado por autora
Fuente: Investigación

Análisis: De este análisis interpretativo se dedujo que el 67% dijo que es poco porque les hacen falta tener más espacios de esparcimiento. El 20% mucho, y el 13 % nada.

De acuerdo a los resultados obtenidos, es importante proteger los espacios que no han sido cuidados ni aprovechados, los cuales permitan fomentar y potenciar el turismo.

2.9 Interpretación de resultados

Tomando como base las respuestas obtenidas de las encuestas realizadas, apoyadas por medio del instrumento de recolección de datos de campo, los resultados alcanzados se describen a continuación:

En relación a la gestión por parte de las autoridades municipales se determinó la poca eficacia de la misma en la planificación y ordenamiento del área de estudio, ya que las acciones emprendidas han desaprovechado las riquezas naturales del paisaje, de acuerdo a esto se deberá tomar medidas preventivas para una mejor organización del territorio sin dejar atrás las condicionantes de diseño.

Por otro lado los espacios existentes dentro del malecón de Puerto Bolívar, no satisfacen las necesidades de quienes habitan allí, ya que existe falta de tratamiento, deficiencia del mobiliario público, escasez de iluminarias por la que existen mucha demanda, cuando esta zona se encuentra llena de turistas o visitante de la ciudad, más que todo en las noches. Además la seguridad del peatón deja mucho que desear, ya que los mismos están siendo perseguidos por grupos vandálicos que circulan y se mezclan con la demás personas que se encuentran allí, en muchos casos robándoles o intimidándoles, para esto es necesario que las autoridades tomen cartas en el asunto.

Por otro lado se evidencia escasez de áreas verdes en el sector, siendo necesario el rescate de las existentes o implementación de otras que generen el confort de

quienes transitan por la zona en horas del día, donde el sol se vuelve insoportable, y no abastece sombra los pocos árboles que quedan.

Puerto Bolívar es visitado por turistas y estudiantes de todas partes del mundo, se pueden observar una gran variedad de locales gastronómicos, donde se pueden disfrutar de los platos típicos cuya especialidad son los mariscos, que cuenta con locales frente al malecón, además cuenta con un muelle artesanal, junto al malecón que permite a los turistas llegar a la playa Jambelí por medio de lanchas que forma parte del atractivo turístico, ver el recorrido que realizan. Para esto es necesario mejorar la accesibilidad y exclusividad de este muelle, implementando rampas señalizadas, pasamanos entre otros elementos que permitan una mayor confortabilidad de los espacios.

2.10 Pronóstico

Dentro de la presente investigación se produce una necesaria intervención sobre el territorio, dado que se determinan los subproblemas existentes, donde se denota la decadencia y pérdida del espacio público. Es por eso que el progreso de la parroquia debería destacar un ambiente que permita satisfacer las necesidades de los usuarios, del malecón de Puerto Bolívar. Por lo cual dentro de la acción urbanística, se vuelve necesario mejorar: aceras, bordillos, ciclo vía, espacio de parqueo, siendo fundamental para la acogida de turistas y habitantes del sector, áreas verdes, con zona de recreación, zona de descanso, zona de recorrido, zona de usos múltiples, donde los espacios deberán estar relativamente zonificados, y que permitan garantizar la integridad de los espacios.

Dentro del problema central del desequilibrio entre la imagen natural y lo construida, es que exista un contraste permanente, a largo del tiempo y perdure el paisaje natural, ya que este da vida al lugar y mejora el ornato para el progreso del malecón agregando valor urbanístico armónico del entorno.

Al regenerar el adecuado espacio público en el lugar de estudio, se logra obtener un impacto positivo con respecto a la calidad de vida de la población, favoreciendo el turismo y el ornato de la parroquia.

2.11 Comprobación de idea planteada

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS GENERAL			
VARIABLE DEPENDIENTE	INDICADOR	PORCENTAJE DE INDICADOR	RESULTADO
DESEQUILIBRIO ENTRE LA IMAGEN NATURAL Y LA CONSTRUIDA	MEDIR EL EQUILIBRIO DEL PAISAJE	EL 13 % considera que existe armonía en el espacio de estudio	el 87 % concuerda que no existe armonía entre lo natural y lo construido
	MEDIR LA CALIDAD DEL AMBIENTE	El 20 % considera que el ambiente del sector es agradable	El 80 % considera que no existe ambiente agradable en el sector.
	CONTEXTUALIZACIÓN DEL MOBILIARIO URBANO	El 20 % de considera que la existe movilidad segura.	El 80 % concuerda que no existe una transito apropiado en el sector.
	GRADO DE SATISFACCIÓN	El 20% considera que requieren el espacio necesario.	El 80 % consideran que es necesaria la implementación de requisitos.
	SUFICIENCIA DE AREAS VERDES	el 20% considera que no existe áreas verdes dentro del área de estudio.	El 80 % consideran que es algo natural y debo recuperar su espacio.

Cuadro 2: Comprobación de Hipótesis

Fuente: Diagnóstico de la propuesta

Elaborado por: Autora

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS GENERAL			
VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADOR	PORCENTAJE DE INDICADOR	RESULTADO
GESTION INADECUADO DEL TERRITORIO	VALORACIÓN DE EFICACIA	El 10 % valora la gestión realizada por las autoridades	El 90 % valora como ineficaz la gestión.
	MEDIR CONFORT	El 26 % de los ciudadanos, consideran adecuado los espacios	El %74 están en desacuerdo de la vegetación carente.
	GRADO DE MOVILIDAD	El 13% están de acuerdo en el mobiliario existente	El 87 % consideran inadecuado la falta de mobiliario.
	CALIDAD DE LAS NECESIDADES	El 20 % califican como segura a la movilidad urbana en el sector.	El 80 % califica como inseguridad de sus familiares. Al caminar inseguramente

Cuadro 3: Comprobación de Hipótesis

Fuente: Diagnóstico de la propuesta

Elaborado por: Autora

Con el fin de valorar la veracidad de la idea de investigación propuesta en la presente investigación, se aplicó la siguiente escala de valoración para las distintas respuestas obtenidas de la aplicación de encuesta; de donde:

70 – 100 =ALTO

50 – 69= MEDIO

0– 49= BAJO

En dicho sentido y el acuerdo a los porcentajes de las respuestas referentes a los indicadores de la variable dependiente, se concluye que la percepción del desequilibrio de la imagen urbana entre lo natural y lo construido es alta; de igual enuncia la aplicación de esta escala de valoración a las respuestas





referidas a la variable referidas a los indicadores de la variable independiente, conllevó a concluir que la ineficacia de la gestión sobre el territorio es también alta; de tal forma que la idea que orientó y delimitó la presente investigación que enunció “El desequilibrio entre lo natural y lo construido del paisaje urbano de un sector reduce sus posibilidades de desarrollo sustentable y es el resultante de una gestión inadecuada del territorio que deja de lado las particularidades contextuales.”; se pudo comprobar en su totalidad, dejando el camino abierto para formular las directrices necesarias que coadyuven al fortalecimiento del espacio público mediante alternativas que aporten valor agregado al territorio a través del turismo, haciendo énfasis para el efecto en aquellas particularidades propias del sitio analizado que son propias del contexto y que denotan su identidad.

CAPÍTULO 3 PROPUESTA

Análisis del sistema arquitectónico urbano

3.1 Criterios funcionales



ZONA RECREACION	
ZONA DE DESCANSO	
ZONA DE RECORRIDO	
ZONA DE USO MULTIPLE	

Para revitalizar el sector se necesita potenciar nuevos espacios, en su mayoría deberían ser flexibles, para ello se realizó un parque temático en los cuales se realicen un sinnúmero de actividades, sin barreras arquitectónicas, considerando las necesidades de la gente, camineras, áreas de estancias, que se pueda apreciar el estero, sus aves, y su follaje verde al horizonte, el cual tiene el potencial para embellecer la ciudad.

La propuesta de diseño la conforman 4 zonas que están zonificadas por:

- **Zona de Recreación:** áreas verdes, juegos infantiles, ágora, area de picnic con tolda, mirador, baños, área de árbol navideño, estación de bicicletas.
- **Zona de Recorrido:** Se caracteriza por tener camineras con amplias jardineras que permitan un recorrido más agradable, 1 plaza de chorros de agua, área de venta ocasional, además cuenta con areas de estancia.
- **Zona de Descanso y contemplación:** En esta zona estará considerada como tranquila (sin ruidos vehiculares o demás) existiendo barrera acústica de árboles que bloquean levemente los sonidos de la vía principal o demás, cuenta con bancas colocadas estratégicamente y existirá un paseo entablado con vista directa hacia el estero. De igual manera se colocaron bancas para personas amantes de la lectura, las cuales estarán cubiertas de lonas.
- **Zona de Usos Múltiples:** Esta zona cuenta con fuentes de agua que estarán colocadas al ingreso del muelle artesanal, y existirán placas de vidrio con reseñas historias del sitio, y además contará con un monumento representativo, sin dejar atrás camineras que llevaran a una zona de estancia con baños, la misma que estará cerca del area de usos múltiples, y estación de bicicletas, la cual permita un mayor confort a todos los usuario que visiten el malecón.

Además de esto se plantean mejorar la aceras con tratamientos de piso los cuales se visualizará la división de los espacios, adicionalmente contará con parqueo al pie de la vía del malecón, también se propone un paso elevado a la altura de actual muelle artesanal que conecte a la zona de patio de comidas, que se encuentra en otra calle, adicional los estacionamientos de los vehículos se harán en esa mismo lado de la vía y será regulada por medio del GAD municipal posteriormente.

3.1.1 Criterios formales

Las directrices de la propuesta presenta lineamientos bases que permitan aportar al diseño para generar una propuesta a corto o largo plazo. Se han planteado una serie de puntos estratégicos para mejorar la identidad del lugar. Los espacios públicos están orientados a la libertad de expresión.

La calidad del espacio público se manifiesta en la satisfacción emocional que es capaz de transmitir un espacio u objeto a simple vista del usuario y aquel intereses es más emotivo si el paisaje natural- estero es protagonista. Si este espacio se encuentra físicamente desgastado o abandonado, no produciría interés alguno, todo se torna monótono y se pierde la atracción visual hacia el paisaje natural y hacia el entorno inmediato.

Sin dejar los colores y el contraste a un lado, ciudad bajo las condiciones ambientales un atractivo natural, que permitan identificar un elemento a los lejos, de tal manera que implique tener formas con tratamiento de pisos de colores, espacios de descanso y esparcimiento. Se dañen.

3.1.2 Criterios técnicos

Considerando que en el plan masa que el proyecto está frente al estero, y este está en constante mareas altas y bajas, se deben utilizar materiales de construcción que sean escogidos con cautelas para evitar el ingreso del agua en caso de oleaje.

Las Formas del mobiliario hay diversidad de estilos, modelos y material, eso es de acuerdo en qué lugar nos ubiquemos y si existe la forma de manufacturarlo fuera o dentro de la provincia, que nos permita encontrar materiales a bajo precio.

3.1.3 Criterios ambientales

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

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

3.2 Sistemas y componentes

SISTEMAS	COMPONENTES
Vial	Mejoramiento y ampliación de la vía
	Ampliación de aceras
	Ampliación de bordillos
	Contracción rampas
	Reductor de velocidad
	Pasos cebra
	Bordillos
	Señaléticas
	Ciclo vía
Equipamiento Comunitario	Plaza
	Área deportiva
	Estacionamiento público
Equipamiento Turístico	Mirador
	Restaurantes
	Baterías Sanitarias
Mobiliario Urbano	Pérgolas
	Bancas
	Botes de basura
	Jardineras
	Lámparas de alumbrado y postes

Cuadro 4: Subsistemas y componentes

Fuente: Diagnóstico de la propuesta

Elaborado por: Autora

3.3 Planes, programas, proyectos, acciones

PLANES	PROGRAMAS	SUBPROYECTOS	PROYECTOS Y ACCIONES	RESPONSABLES	TIEMPO DE EJECUCIÓN	COSTOS
Remodelación vial	Mantenimiento de las vías	Implantar vías peatonales, vehiculares y ciclo vía	Dotación de aceras bordillos	Dirección de obras públicas del GAD MUNICIPAL	3 meses	2'000.000
			Rampas para personas con capacidades especiales			
			Mejoramiento de calzadas con asfalto y adoquín			
			Paso cebras			
Diseño de espacios públicos	Implementación de equipamiento comunitario	Crear espacios libres para la movilidad peatonal y crear áreas de recreación	Implementación de plaza	Dirección de obras públicas del GAD MUNICIPAL	2 meses	3'000.000
			Ampliación de aceras			
			Implementación de áreas verdes			
			Ciclo vías			
Acondicionamiento del sector	Dotación de mobiliario urbano	Ubicación de mobiliario en la vía del malecón o vía principal	Implementación de :	Dirección urbanístico del GAD MUNICIPAL	3 meses	3'000.000
			Restaurantes			
			Juegos Infantiles			
			Baterías Sanitarias			

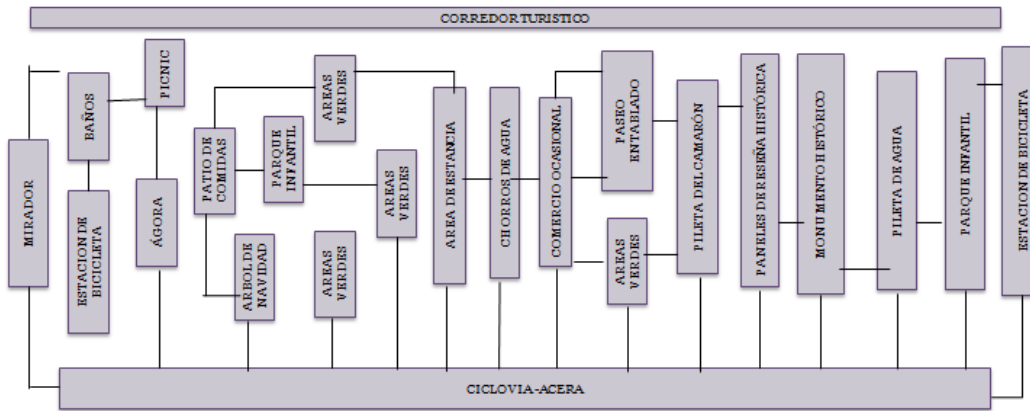
Cuadro 5: planes, programas, sub-proyectos, proyectos y acciones, responsables, tiempo de ejecución, costos

Fuente: Diagnóstico de la propuesta

Elaborado por: Autora

❖ Diagrama funcional

DIAGRAMA FUNCIONAL

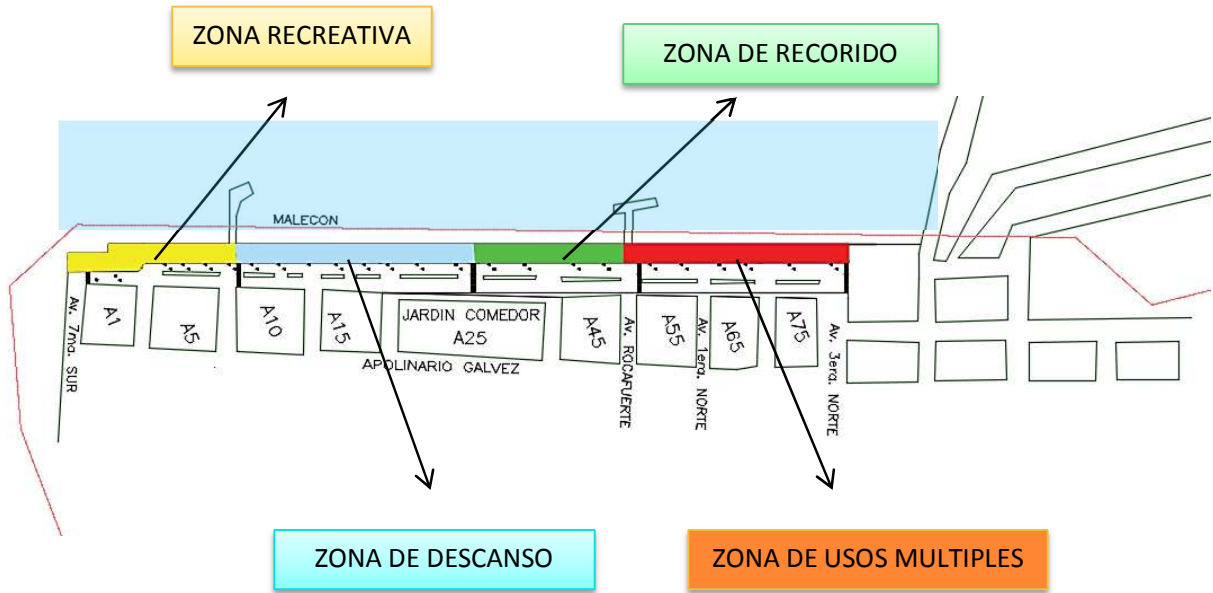


3.4 Lógica de implantación de la propuesta

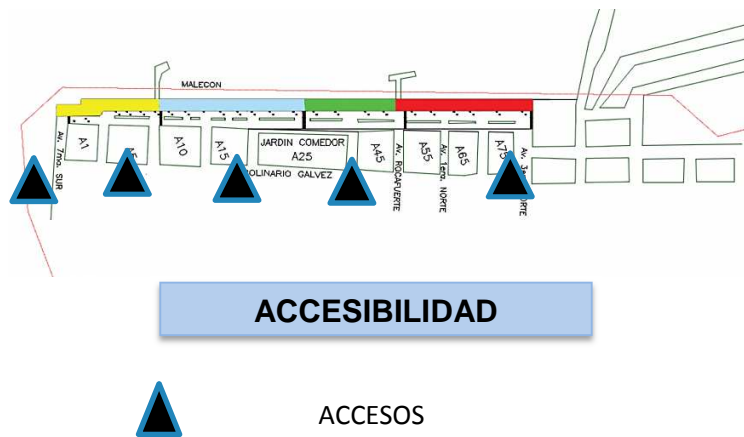
La propuesta se encuentra dentro de la parroquia Puerto Bolívar, donde se tomó en cuenta varios factores y condicionantes del sector donde se desarrollará el proyecto, en el cual se determinará los lugares estratégicos para la implementación de diversos componentes de la propuesta.

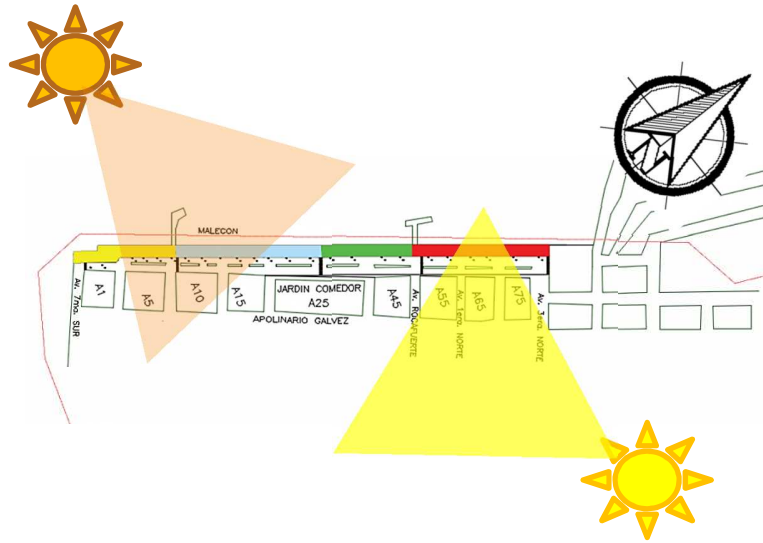
- Población
- Relación con el medio
- Accesibilidad
- Entorno
- Las actividades económicas
- Vegetación
- Paisaje natural y construido

❖ **PLAN MASA**



❖ **CONDICIONANTES AMBIENTALES**





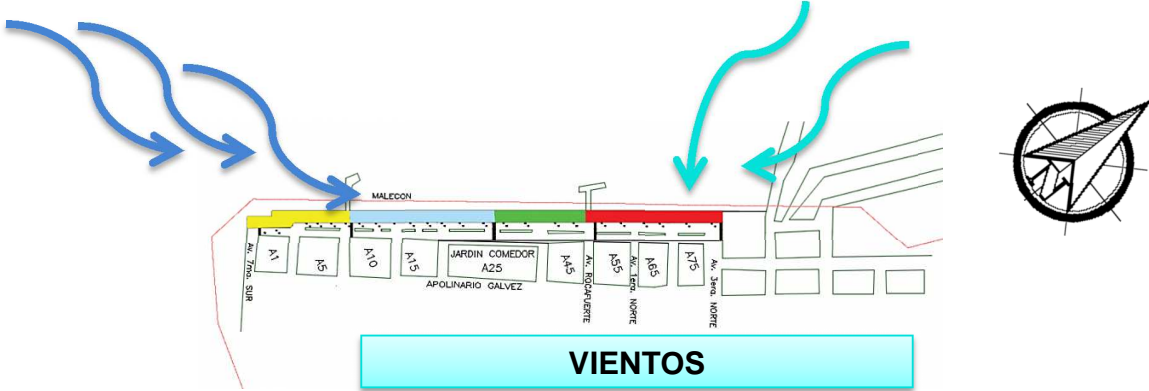
ASOLEAMIENTO



SOL NACIENTE



SOL PONIENTE



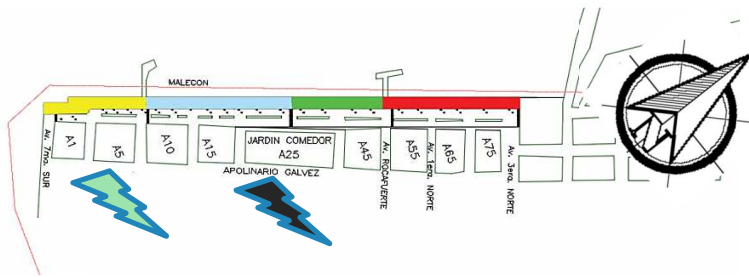
VIENTOS



VIENTOS FUERTES



VIENTOS LEVES



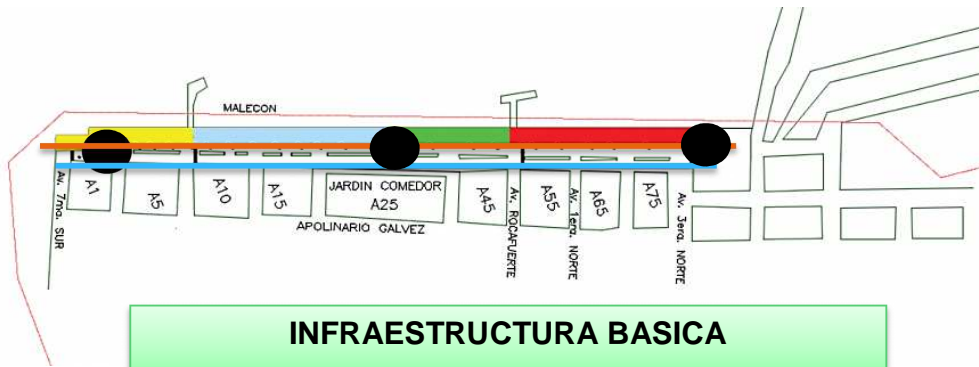
RUIDOS

-  RUIDOS ALTOS
-  RUIDOS BAJO



VEGETACIÓN

-  ARBOLES



INFRAESTRUCTURA BASICA

-  AGUA
-  ALCANTARILLADO
-  LUZ

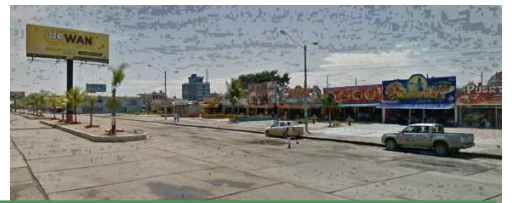
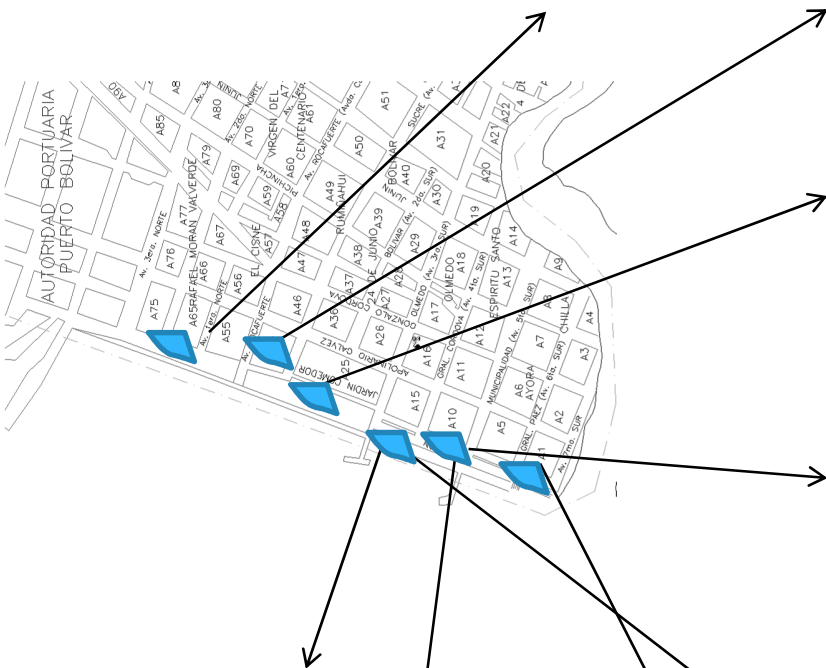
❖ ENTORNO URBANO



VISTA A RESTAURANTE FRENTE AL MALECÓN



VISTA A DISTRIBUIDORA



VISTA A LOS RESTAURANTES



VISTA A EDIFICIO DE LA VIA



VISTA A LA IGLESIA FRENTE AL MALECÓN



VISTA A BARES FRENTE AL MALECÓN



VISTA A LA POLICIA FRENTE AL MALECÓN



VISTA A VIVIENDAS FRENTE AL MALECÓN

❖ **RENDERS DE LA PROPUESTA**



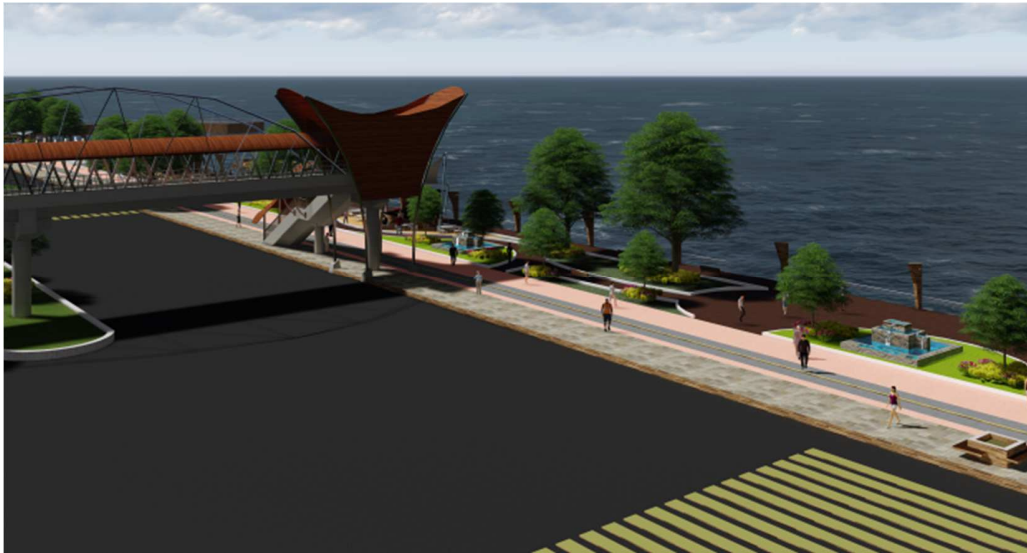
VISTA ÁEREA DEL COMERCIO INFORMAL



VISTA ÁEREA DE ESTANCIA



VISTA ÁEREA PASO A DESNIVEL



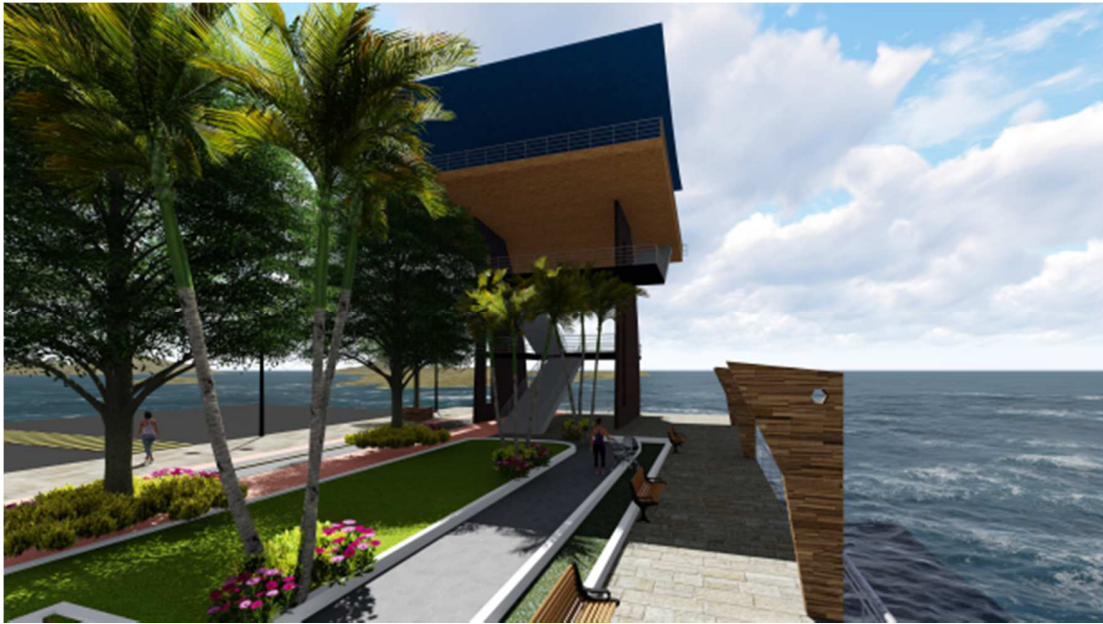
VISTA PUENTE PEATONAL



VISTA DEL LADO DEL ESTERO



VISTA DE LA CICLOVÍA



VISTA DE LA ESTACIÓN DE BICICLETA



VISTA DEL LADO DEL ESTERO



VISTA DEL ÁGORA



VISTA DEL ÁGORA



VISTA DEL PATIO DE COMIDAS



VISTA DEL PARQUE



VISTA DE COMERCIO OCASIONAL



VISTA DE PERGOLAS



VISTA DE LAS BATERIAS SANITARIAS



VISTA DEL AREA DE ESTANCIA



VISTA DE PILTEA DE CAMARON



VISTA DE MEMORIAS Y MONUMENTO

3.5 Capacidad de la propuesta

Los espacios públicos y el área turística están planteados para ser utilizados por toda la población de la parroquia Puerto Bolívar, ya que es una zona puerto donde llegan buques y barcos internacionales de gran magnitud que se vuelve un atractivo turístico junto al paisaje, que lo rodea, dentro de la ubicación de la propuesta abarca las 21.700 m2. Destinado para uso público.

3.6 Requerimientos tecnológicos

Equipo	Iluminación		Ventilación		Asoleamiento			Ruidos			Instalaciones Eléctricas			Instalaciones Hidrosanitarias							
	Natural	Artificial	Natural	Artificial	Natural	Artificial	Nulo	Intenso	Medio	Nulos	110 v	220 v	Trifásico	AA.SS	AA.LL	AA.PP	OTRAS	A.C	TV.CABLE	INTERNET	OTRAS
Plazas	x	x	x		x				x		x	x		x	x	x					
Pasajes Peatonales	x	x	x		x			x			x					x					
Espacios Verdes	x	x	x		x				x		x					x					
Restaurantes	x	x	x		x				x		x			x	x	x			x		
Mirador	x	x	x		x				x		x					x					
Juegos Infantiles	x	x	x		x				x		x			x	x	x					
Estacionamiento	x	x	x		x				x		x					x					
Area recreacional	x	x	x		x				x		x			x	x	x					

Cuadro 5: Requerimientos Tecnológicos

Fuente: Diagnostico de la propuesta

Elaborado por: Autora

3.7 Requerimientos de equipamiento

ACTIVIDAD	FUNCION	ESPACIOS	EQUIPO	N*	FIJO	MOVIL
RECREACION PASIVA	ENTRETENERSE Y DISTRAERSE	PLAZA	Bancas		x	
			Luminarias		x	
			Basureros		x	
			Vegetacion; alta, media, baja		x	
		CALLES PEATONALES	Bancas		x	
			Luminarias		x	
			Basureros		x	
			Vegetacion; alta, media, baja		x	
		AREA EXTERIOR DE RESTAURANTE O BAR	Bancas		x	
			Luminarias		x	
			Basureros		x	
			Vegetacion; alta, media, baja		x	
RECREACION ACTIVA	AREA DE BAÑISTA	AREA DE BAÑISTA	Basureros		x	
			Luminarias		x	
			Juegos Infantiles		x	
			Vegetacion; alta, media, baja		x	
	ENTRETENERSE Y DISTRAERSE	AREA MULTIUSO	Bancas		x	
			Luminarias		x	
			Basureros		x	
			Vegetacion; alta, media, baja		x	
COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS	EXHIBIR VENDER	RESTAURANTE O BAR	Sillas		x	
			Mesas		x	
			Cocina		x	
			Congeladores		x	

Cuadro 6: Requerimientos Tecnológicos

Fuente: Diagnostico de la propuesta

Elaborado por: Autora

3.8 Pre factibilidad de la propuesta

3.9.1 Pre factibilidad Técnica

La viabilidad técnica del proyecto radica en que cada equipamiento y mobiliario propuesto está diseñado en función de las técnicas constructivas del medio, por lo cual la mano de obra para su construcción correspondiente estaría garantizada; de igual manera los materiales propuestos en los mismos forman parte del inventario de nuestro contexto garantizando también su respectiva adquisición y calidad, a lo cual se suma que las herramientas y máquinas herramientas necesarias e idóneas que respondan a las exigencias de seguridad y calidad para la ejecución están al alcance de la industria de la construcción local.

3.9.2 Pre factibilidad Económica

El gobierno Autónomo Descentralizado de Machala (GAD) quien deberá realizar trámites pertinentes para garantizar el financiamiento del proyecto. De igual manera conjunto al Gobierno Provincial, se llevará a cabo los trámites encaminados de dicho proyecto por el bien de la Provincia, ya que Puerto Bolívar es un destino turístico al de tener la playa de Jambelí cerca. El turismo sería mayor si llegase existir una regeneración, ya que el ornato atraería mayor visitantes. Es un proyecto que impulsa el turismo y también el comercio, para Machala y su parroquia.

❖ **PRESUPUESTO:**

PRESUPUESTO REFERENCIAL					
Ítem	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	P. UNITARIO	TOTAL
REGENERACION URBANA					
1	COSTO DE M2 DE REGENERACION EN MACHALA	Glob.	21700,000	600,00	\$ 13'020.000,00
				TOTAL	\$ 13'020.000,00

3.9.3 Pre factibilidad Ambiental

El proyecto contempla el cumplimiento de las normas de control del ministerio del Ambiente, la protección de los recursos naturales y a la recuperación de estos, desarrollando para el efecto actividades que preserven el medio natural, como mingas de limpieza y conservación de arborización, dado el caso que el proyecto amerite, se procederá a la recuperación y protección de los árboles existentes en el actual malecón, reduciendo así el impacto negativo al ambiente.

4 CONCLUSIONES

Resultados existentes de la investigación:

- 1) Predomina lo construido sobre lo natural.
- 2) Las áreas verdes naturales son escasas.
- 3) Las formas y texturas de mobiliario y equipamiento no responden en su totalidad a particularidades contextuales.
- 4) No se encuentran iconos que denoten identidad.
- 5) Es notoria la pérdida del espacio público de circulación por la presencia de comerciantes informales en la vía.
- 6) No se encuentra jerarquizado las entradas a los muelles.
- 7) Se evidenció la presencia de barreras arquitectónicas dentro del área de estudio.
- 8) Se evidencia descuido en el mobiliario urbano existente.
- 9) No existen áreas ni espacios cubiertos que permitan la interacción ciudadana.
- 10) Se evidenció el descuido del tratamiento de piso, ya que este se encuentra solo en pavimento.
- 11) La accesibilidad las rampas para personas discapacitadas se encuentran en inseguras a la vía.
- 12) No existen juegos recreativos.
- 13) Es notoria la pérdida de identidad del sector.

5 RECOMENDACIONES

- 1) Recuperar los espacios públicos abiertos al aire libre, respondiendo a las necesidades de las personas fomentando la integridad de la ciudadanía y la recreación.
- 2) Proteger la calidad del medio ambiente natural y las especies naturales.
- 3) Efectuar la propuesta de recuperación de malecón y estero que permitirá recatar formalmente el turismo del sector.
- 4) Proyectar la avenida malecón con el tratamiento adecuado de aceras, bordillos, rampas para personas discapacitadas.
- 5) Se recomienda regular los espacios de parqueo del otro lado de la vía, para una mayor conectividad con el malecón.
- 6) Tomar en consideración la limpieza y mantenimiento del malecón, ya que la visita de turistas es recurrente.
- 7) Se recomienda cambio total del mobiliario
- 8) Se debe recuperar identidad por medio de emblemas culturales o históricos
- 9) Se deben plantar más árboles de la zona
- 10) Se recomienda a los comerciantes aledaños tomar medidas en el orden urbano y cuidado del entorno.
- 11) La propuesta debe ser socializada a nivel parroquial, para tomar conciencia la importancia de incorporar el espacio público a la vida urbana, además que debe ser cuidado y respetado.
- 12) El GAD de Machala debe de considerar los lineamientos planteados y ejecutar un PERI, para la pronta recuperación del espacio público, y de esta manera se pueda mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector.

6 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Cabezas, C (11 de Noviembre de 2011). Plataforma Arquitectura. Recuperado del 2014, de Nuevo Contexto Urbano, Espacios Flexibles: 10 principios básicos:
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

http://www.geografia.us.es/web/contenidos/profesores/materiales/archivos/PLANIFICACION_TERRITORIAL_Y_URBANISMO.pdf

- 1 Rymer, C., Humbket, E., N.I., MPA-ESP., & Universidad de Columbia: Nueva York, N. 2. (s.f.).Diccionario Enciclopédico Dominicano de Medio ambiente. Recuperado el 14 de Enero de 2014
<http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>

Miriam Rein Lorenzale, (Diciembre del 2013). EL CONFORT URBANO EN LA CIUDAD Y SU EVOLUCIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS; El contenido de este informe corresponde a la visión profesional que la autora considera relevante sobre esta materia, no siendo el Ayuntamiento, con carácter general, responsable de las opiniones vertidas en el mismo.
http://www.oma-malaga.com/agenda21/subidas/archivos/arc_154.pdf

Franco, J.P. (12 de Diciembre de 2011). TAJESPAL. Recuperado el 26 de Diciembre de 2013, de Reflexiones sobre arquitectura y ciudad: <http://arqjespalfra.wordpress.com/>

https://books.google.es/books?id=IhskrieaFh4C&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

<http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional-sur/1/puerto-bolivar-y-sus-atractivos>

<http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/127989-opac>

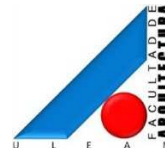
<http://www.eluniverso.com/noticias/2016/08/09/nota/5733786/nuevo-espacio-comercial-se-planea-malecon>

Plan de desarrollo y ordenamiento territorial - Machala

7 ANEXOS (Plano y Detalle ver al final)



UNIVERSIDAD LAICA "ELOY ALFARO DE MANABÍ"
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CARRERA ARQUITECTURA



TEMA: "PROPUESTA URBANA PARA FORTALECIMIENTO DEL PAISAJE EN EL MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE MACHALA"

ELABORADO POR: Jeslhyn Dellanires Franco Cedeño

DIRIGIDO POR: Arq. José Luis Castro Mero; Mg. AP.

Con el propósito de auscultar criterios que permitan determinar la situación diagnóstica del sector del malecón de Puerto Bolívar de la ciudad de Machala, señale la respuesta que a su criterio se ajuste más a la realidad observada.

- 1) **¿CONSIDERA USTED QUE EXISTE UNA VERDADERA ARMONÍA ENTRE LO NATURAL Y LO CONSTRUIDO EN EL SECTOR ANALIZADO?**

ALTO MEDIO BAJO

- 2) **¿COMO VALORA USTED EL AMBIENTE EXISTENTE EN EL SECTOR?**

AGRADABLE POCO AGRADABLE DESAGRADABLE

- 3) **¿CREE USTED QUE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN ACTUALMENTE EL MALECÓN DE LA CIUDAD FORTALECEN LA IDENTIDAD CONTEXTUAL?**

DE ACUERDO MEDIANAMENTE DE ACUERDO DESACUERDO

- 4) **¿CONSIDERA USTED SUFICIENTE LOS ESPACIOS QUE CONFORMAN EL MALECÓN DE LA CIUDAD PARA SATISFACER LOS REQUERIMIENTOS DE LA CIUDADANÍA?**

SUFICIENTE MEDIANAMENTE SUFICIENTE INSUFICIENTE

- 5) **CONSIDERA USTED SUFICIENTE LAS ÁREAS VERDES EXISTENTES EN EL AREA DE ESTUDIO?**

SUFICIENTE MEDIANAMENTE SUFICIENTE INSUFICIENTE

6) **¿COMO VALORA USTED LA GESTIÓN SOBRE EL TERRITORIO ANALIZADO POR PARTE DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES?**

EFICAZ POCO EFICAZ INEFICAZ

7) **¿CONSIDERA ADECUADOS LOS ESPACIOS EXISTENTES EN EL SECTOR?**

ADECUADO POCO ADECUADOS NO ADECUADOS

8) **¿CONSIDERA USTED ADECUADO EL MOBILIARIO URBANO EXISTENTE EN EL SECTOR?**

ADEACUADO POCO ADEACUADO INADEACUADO

9) **¿COMO VALORA USTED LA MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN EL SECTOR?**

SEGURA MEDIANAMENTE SEGURA INSEGURA

10) **¿CONSIDERA USTED QUE LOS ESPACIOS EXISTENTES EN EL SECTOR SATISFACEN EN SU TOTALIDAD LOS REQUERIMIENTOS CIUDADANOS?**

MUCHO POCO NADA