



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI

FACULTAD DE ARQUITECTURA

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

Tema:

**“REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN BAHÍA DE CARÁQUEZ
ALEDAÑO AL BARRIO BELLAVISTA EN LA CIUDAD BAHIA DE
CARÁQUEZ”**

Autora:

Bello Aguayo Larissa Nickol

Tutor:

Arq. Gabriel Barba; Mg.

Manta – Manabí - Ecuador

**REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN BAHÍA DE CARÁQUEZ
ALEDAÑO AL BARRIO BELLAVISTA EN LA CIUDAD BAHÍA DE
CARÁQUEZ**

CERTIFICACION

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

Certifico: Que la señorita Larissa Nickol Bello Aguayo, portador de la cédula de ciudadanía N° 130951484-0, ha desarrollado bajo mi tutoría el informe Final **“REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN BAHÍA DE CARÁQUEZ ALEDAÑO AL BARRIO BELLAVISTA EN LA CIUDAD BAHÍA DE CARÁQUEZ”**, cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también con la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe validez científica metodológica, por lo cual autorizo su presentación.

Arq. Gabriel Barba Mg.
DIRECTOR

DECLARACION DE AUTORÍA

Yo, **Larissa Nickol Bello Aguayo**, portador de la cédula de identidad N° **130951484-0**, egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, **DECLARO** que:

El contenido del presente proyecto de titulación es de mi autoría, producto de mi esfuerzo, perseverancia y trabajo personal, así como del análisis crítico de las teorías citadas en el mismo, por lo cual manifiesto que, ante cualquier notificación de plagio, copia o falta de fuente original, asumo las responsabilidades que la Ley señala para el efecto, por lo tanto, las consecuencia derivadas de mis actos, no afectarán al director de este trabajo, ni a la Universidad e instituciones que colaboren en el desarrollo del mismo.

Larissa Nickol Bello Aguayo

C.I. 130951484-0

CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION

El Tribunal Evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, denominado **“REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN BAHÍA DE CARÁQUEZ ALEDAÑO AL BARRIO BELLAVISTA EN LA CIUDAD BAHÍA DE CARÁQUEZ”**, realizado por la **SRA. LARISSA NICKOL BELLO AGUAYO**, ingresada de la Facultad de Arquitectura de Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, cumple con todos lo requerimientos referentes a la investigación y diseño señalados en Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y consideramos aprobado.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

Arq. Alexis Macias
Miembro del Tribunal

Arq. Armando Zambrano
Miembro del Tribunal

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación se lo dedico a mi familia, a mi papá que es mi ángel en el cielo, a mi mamá y mi hermano que son mi motivación diaria para salir adelante, a mis abuelos Trini y Muñeco por ser un ejemplo a seguir y a el regalo más grande que me ha dado Dios: mi hija, Alice.

AGRADECIMIENTO

Le agradezco a Dios, a mi familia por su apoyo incondicional, mi mami y mi hermano por ser mis cómplices siempre, a mis abuelos Trini y Muñeco por ser como mis padres en estos cinco años de carrera y en el resto de mi vida al exigirme a dar lo mejor de mí, han sido mi fortaleza en cada paso que doy, mi motor, mi guía y mi luz. Sin ustedes no hubiera sido posible cumplir este gran sueño. A mis compañeros que a lo largo de la carrera aportaron con su granito de arena en este proceso, a mi tutor de tesis arquitecto Gabriel Barba, por las ideas, las enseñanzas y por siempre incentivar me al camino de la superación. En especial gracias a mi gran amor Juan Antonio, por su entrega, su amor, su paciencia, y su apoyo incondicional en los momentos más difíciles de esta carrera y de mi vida.

7.- INDICE

2. CERTIFICADO DEL TUTOR	i
3. DECLARACION DE AUTORIA.....	ii
4. APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.....	iii
5. DEDICATORIA.....	iv
6. AGRADECIMIENTO.....	v
7. INDICE.....	vi
7.1. INDICE DE IMÁGENES.....	xiv
7.2. INDICE DE GRAFICOS.....	xvi
8. RESUMEN.....	xvii
9. INTRODUCCION.....	xix
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	xxi
10.1. Marco contextual.	xxi
10.2. Formulación del problema.....	xxii
10.2.1. Definición del problema.....	xxii
10.2.2. Problema central.....	xxii
10.2.3. Sub problemas:.....	xxiii
10.2.4. Formulación de pregunta clave:	xxiii
10.2. Justificación del problema.	xxiv
10.2.1. En lo social:	xxiv
10.2.2. En lo arquitectónico – urbano:	xxiv
10.2.3. En lo académico:	xxv
10.2.4. En lo Institucional:.....	xxv
10.3. Definición del objeto de Estudio:	xxvi
10.3.1. Delimitación sustantiva del tema:.....	xxvi
10.3.1. Delimitación espacial:.....	xxvi

10.3.2. Delimitación temporal:	xxvi
10.5. Campo de acción de la investigación.....	xxvi
10.6. Objetivos.....	xxvii
10.6.1. Objetivo general:	xxvii
10.6.2. Objetivos específicos:	xxvii
10.6.2.1. Objetivo Especifico 1.....	xxvii
10.6.2.2. Objetivo Especifico 2:.....	xxvii
10.6.2.3. Objetivo Especifico 3:.....	xxvii
10.7. Identificación de Variables.....	xxvii
10.7.1. Variable independiente.....	xxvii
10.7.2. Variable dependiente.....	xxvii
10.8. Operacionalización de las variables.....	xxviii
10.9. Formulación de idea a defender.....	xxx
10.10. Tareas científicas desarrolladas.....	xxx
10.10.1. Tc1:.....	xxx
10.10.2. Tc2:.....	xxx
10.10.3. Tc3:.....	xxx
10.10.4. Tc4:.....	xxx
10.11. Diseño de la investigación.....	xxx
10.11.1. Fases del estudio:	xxx
10.11.1.1 Métodos de investigación:.....	xxxí
10.11.1.2 Técnicas utilizadas:	xxxí
10.11.1.3 Instrumentos utilizados:.....	xxxí
10.11.2. Población y Muestra.....	xxxíi
10.11.3. Resultados Esperados.....	xxxíiii
10.11.4. Novedad o innovación de la investigación.....	xxxíiv

CAPITULO 1.....	1
11. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
11.1. Marco Antropológico.....	1
11.1.1. Antecedentes Históricos.....	2
11.1.1.1. Bahía de Caráquez antes del terremoto del 16 de abril..	2
11.2. MARCO TEORICO.....	4
Introducción.....	4
RESILIENCIA.....	5
Según la Psicología.....	5
Según la Ingeniería.....	5
Según la Ecología.....	5
Según el Urbanismo.....	6
Resiliencia Urbana.....	6
ESPACIO PÚBLICO.....	10
La ciudad como espacio público	12
El espacio público y sus avatares en la modernidad.....	13
Transformaciones urbanas y cambios en el espacio público.....	14
Abandono del espacio público e incremento de la inseguridad....	15
Convivencia urbana versus inseguridad.....	15
Relativización de la inseguridad.....	16
Más inclusión, más seguridad.....	17
La flexibilidad como herramienta para la diversidad.....	17
ESPACIO PÚBLICO FLEXIBLE.....	18
Escala del espacio público	18
Elementos arquitectónicos urbanos.....	19
Pavimentos flexibles.....	20
Mobiliario urbano flexible.....	20

Diseño de elementos vegetales	21
Integración y conectividad.....	21
Infraestructuras.....	22
Peatonalización.....	22
Accesibilidad en los espacios flexibles.....	23
Actividades virtuales.....	24
PLACEMAKING.....	24
11.3. MARCO CONCEPTUAL.....	26
RESILIENCIA URBANA.....	26
Conceptos convergentes en la resiliencia urbana.....	26
Factores para reconocer una ciudad resiliente a desastres.....	30
10 aspectos básicos de las ciudades resilientes.....	31
Estrategias de resiliencia.....	33
Beneficios en la reducción de riesgo urbano.....	37
Sistema de indicadores.....	37
ESPACIO PÚBLICO.....	39
Elementos.....	39
Estrategias.....	40
Criterios.....	40
PLACEMAKING.....	41
Consejos.....	41
11.4. MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO:.....	43
11.4.1 Plan Nacional del Buen Vivir	43
11.4.2 Funciones de los GADS cantonales y organismos frente a D.N....	45
11.4.3 Ley orgánica de discapacidades.....	46
11.4.4 Actores que intervienen en los procesos de gestión de riesgos.....	48
11.4.5 UNISDR.....	49

11.4.6 Guía de resiliencia urbana creada por el estado de México 2016..	50
11.5. MODELOS DE REPERTORIOS:.....	51
11.5.1 Paseo marítimo de Benidorm.....	51
11.5.2 Malecón Puerto Vallarta.....	54
CAPITULO 2.....	58
12. DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACION:.....	58
12.1. Información básica.....	58
12.1.1 Ubicación geográfica de Bahía de Caráquez y área de estudio....	58
12.1.2 Limites del cantón.....	58
12.1.3 Clima.....	59
12.1.4 Flora.....	59
12.1.5 Fauna.....	59
12.1.6 Hidrología.....	59
12.1.7 Economía.....	60
12.1.8 Arquitectura.....	60
12.1.9 Acceso , infraestructura vial y transporte	61
12.1.10 Condiciones de vida	61
12.1.10.1 Agua potable y alcantarillado	61
12.1.10.2 Manejo de residuos	62
12.1.10.3 Energía eléctrica.....	62
12.1.10.4 Telecomunicaciones.....	62
12.1.11 Análisis de ciudad - sector.....	63
12.1.11.1 Mapa de delimitación de área.....	63
12.1.11.2 Mapa de hitos urbanos y arquitectónicos.....	64
12.1.11.3 Mapa de trama urbana	65
12.1.11.4 Mapa de tejido urbano	66
12.1.11.5 Mapa de manzanas.....	67

12.1.11.6 Mapa de varios urbanos y potenciales libres.....	68
12.1.11.7 Mapa de equipamiento urbano.....	69
12.1.11.8 Mapa de riesgo tecnológico y antrópico.....	70
12.1.11.9 Mapa de riesgo por inundación.....	72
12.1.11.10 Mapa de riesgo de movimiento de masas.....	73
12.1.11.11 Mapa de riesgo de tsunami.....	74
12.1.11.12 Mapa de vialidad urbana.....	75
12.1.11.13 Mapa de espacios públicos.....	76
12.1.12 Sector Bellavista y malecón Bahía de Caráquez.....	77
12.1.12.1 Ubicación.....	77
12.1.12.2 Características.....	77
12.1.12.3 Espacios existentes.....	78
12.2. Tabulación de la información:.....	79
12.3. Interpretación de resultados:.....	88
12.4. Pronóstico.....	90
CAPITULO 3.....	92
13. PROPUESTA.	92
13.1. Propuesta Urbana.....	92
13.1.1. Análisis Inicial.....	92
13. 1.1.1. Objetivo.....	92
13. 1.1.2. Definición de alcances	92
13. 1.1.3. Situación actual.....	93
13. 1.1.3.1 Situación actual Malecón Alberto Santos.....	93
13. 1.1.3.2 Situación actual Mirador La Cruz.....	94
13. 1.1.3.3 Situación actual Malecón Bahía de Caráquez	95
13. 1.2. Esquema Básico.....	95
13. 1.2.1. Concepto.....	95

13. 1.3. Estrategias Urbanas	97
13. 1.3.1. Estrategias de Resiliencia.....	97
13 .1.3.2. Estrategias de espacios públicos flexibles.....	100
13. 1.3.2.1. Escala del espacio público.....	100
13. 1.3.2.2. Elementos arquitectónicos urbanos.....	101
13. 1.3.2.3. Pavimentos flexibles.....	102
13. 1.3.2.4. Mobiliario urbano flexible.....	103
13. 1.3.2.5. Diseño de elementos vegetales.....	104
13. 1.3.2.6. Integración y conectividad.....	105
13. 1.3.2.7. Elementos arquitectónicos urbanos.....	105
13. 1.3.2.8. Peatonalización.....	106
13. 1.3.2.9. Accesibilidad en los espacios públicos.....	107
13. 1.3.2.10. Actividades virtuales.....	108
13. 1.3.2. Estrategias de Espacios Publico Flexible.....	108
13. 1.4. Proyecto Urbano.....	108
13.1.4.1. Proyecto General.....	109
13. 1.4.2. Proyectos principales.....	109
13. 1.4.2.1 Malecón Alberto Santos.....	109
13. 1.4.2.2 Mirador La Cruz.....	109
13. 1.4.2.3 Malecón Bahía de Caráquez y sector Bellavista	109
13.1.4.3. Proyectos secundarios.....	110
13.1.4.3.1 Puerta de la Nacionalidad.....	110
13.1.4.3.2 Revitalización de Centro Histórico.....	110
13.1.4.3.3 Plaza Pies Descalzos.....	111
13.1.4.3.4 Paseo Roberto	112
13.1.4.3.5 El Faro.....	112
13.1.4.3.6 El Muelle.....	113

13.1.4.3.7 Plaza Memorial.....	113
13.2. Propuesta Arquitectónica.....	114
13.2.1. Análisis Inicial.....	114
13.2.1.1. Objetivo.....	114
13.2.1.2. Definición de alcances	114
13.2.1.4. Antecedentes.....	115
13.2.1.3. Planteamiento de necesidades.....	115
13.2.1.5. Programa arquitectónico.....	115
13.2.1.6. Zonificación.....	115
13.2.1.7 Diagrama Funcional.....	115
13.2.2. Esquema Básico.....	115
13.2.2.1. Concepto del diseño.....	115
13.2.2.2. Conceptualización del diseño.....	115
13.2.2.3. Elementos del diseño.....	115
13.2.2.4. Análisis del Terreno.....	116
13.2.2.5. Estrategias del diseño	119
13.2.2.6. Estrategias de Resiliencia Urbana.....	119
13.2.3. Implementación Arquitectónica.....	120
13.2.3.1. Aspecto Normativo.....	120
CAPITULO 4.....	127
14. CONCLUSIONES.....	127
15. RECOMENDACIONES.....	128
16. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	129
17. ANEXOS.....	132

7.1. INDICE DE IMÁGENES

IMAGEN 1: PASEO DE BENIDORM, VISTA PANORAMICA	52
IMAGEN 2: PASEO DE BENIDORM, DETALLES	53
IMAGEN 3: MALECÓN PUERTO VALLARTA, VISTA PANORAMICA	55
IMAGEN 4: MALECÓN PUERTO VALLARTA, DETALLES	56
IMAGEN 5: BAHIA DE CARÁQUEZ.....	58
IMAGEN 6: PLANO DE UBICACIÓN DE PROYECTOS.....	63
IMAGEN 7: PLANO DE HITOS URBANO, HISTÓRICOS Y ARQUITECTÓNICOS.....	64
IMAGEN 8: PLANO DE TRAMA URBANA.....	65
IMAGEN 9: PLANO DE TEJIDO URBANO.....	66
IMAGEN 10: PLANO DE MANZANAS.....	67
IMAGEN 11: PLANO DE VACÍOS URBANOS Y POTENCIALES LIBRES.....	68
IMAGEN 12: PLANO DE EQUIPAMIENTO URBANO.....	69
IMAGEN 13: PLANO DE RIESGO TECNOLÓGICO Y ANTRÓPICO.....	70
IMAGEN 14: PLANO DE RIESGO DE INUNDACIÓN.....	71
IMAGEN 15: PLANO DE MOVIMIENTO DE MASAS.....	72
IMAGEN 16: PLANO DE RIESGO DE TSUNAMI.....	73
IMAGEN 17: PLANO DE VIALIDAD URBANA.....	74
IMAGEN 18: PLANO DE ESPACIOS PÚBLICOS.....	75
IMAGEN 19: SECTOR DEL MALECON Y BARRIO BELLAVISTA.....	76
IMAGEN 20: MALECON BAHIA DE CARÁQUEZ.....	76
IMAGEN 21: SECTOR DE QUEBRADA BRIONES Y MALECON.....	77
IMAGEN 22: SITUACION ACTUAL DE FACILIDADES TURISTICAS Y BATERÍAS SANITARIAS.....	77
IMAGEN 23: SITUACION ACTUAL MALECON ALBERTO SANTOS.....	93
IMAGEN 24: SITUACION ACTUAL MIRADOR LA CRUZ.....	94
IMAGEN 25: SITUACION ACTUAL MALECON BAHIA DE CARÁQUEZ.....	95
IMAGEN 26: SITUACION ACTUAL DE FACILIDADES TURISTICAS.....	95
IMAGEN 27: ESPACIOS ABIERTOS PROPORCIONADOS.....	100
IMAGEN 28: ESPACIOS QUE SE AJUSTAN A LA NECESIDAD.....	100
IMAGEN 29: MONUMENTOS ACCESIBLES.....	101

IMAGEN 30: ESPACIOS QUE BRINDAN VARIAS PERSPECTIVAS.....	101
IMAGEN 31: PAVIMENTOS QUE PERMITAN VARIAS ACTIVIDADES.....	102
IMAGEN 32: MULTIFUNCIONALIDAD DE UN MISMO ESPACIO.....	102
IMAGEN 33: MOBILIARIO CON FUNCION INDIVIDUAL Y COLECTIVA.....	103
IMAGEN 34: FUNCIONALIDAD DE UN ESPACIO INERTE.....	103
IMAGEN 35: ÁRBOLES EN RECORRIDOS PEATONALES.....	104
IMAGEN 36: ÁRBOLES QUE CUBRAN LOS MOBILIARIOS.....	104
IMAGEN 37: CONEXION CON OTROS ESPACIOS PUBLICOS.....	105
IMAGEN 38: APROVECHAMIENTO DEL SUBSUELO.....	105
IMAGEN 39: SOTERRAMIENTO DE CABLES.....	105
IMAGEN 40: PRIORIZACIÓN AL PEATON.....	106
IMAGEN 41: HOMOGENEIDAD DE NIVELES.....	106
IMAGEN 42: INCLUSION EN LOS ESPACIOS PUBLICOS.....	106
IMAGEN 43: ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS.....	106
IMAGEN 44: REDES DE WIFI ABIERTAS.....	107
IMAGEN 45: MONUMENTO.....	108
IMAGEN 46: PROYECTO PUERTA DE LA NACIONALIDAD.....	108
IMAGEN 47: PROYECTO REVITALIZACIÓN DE CENTRO HISTÓRICO.....	109
IMAGEN 48: PROYECTO PLAZA PIES DESCALZOS.....	109
IMAGEN 49: PROYECTO PASEO ROBERTO.....	110
IMAGEN 50: PROYECTO EL FARO.....	110
IMAGEN 51: PROYECTO EL MUELLE.....	111
IMAGEN 52: PROYECTO PLAZA MEMORIAL.....	111
IMAGEN 53: ANALISIS DE ASOLEAMIENTO.....	115
IMAGEN 54: ANALISIS DE VIENTOS.....	116
IMAGEN 55: ANALISIS DE RUIDOS.....	116
IMAGEN 56: ANALISIS DE ACCESOS.....	117
IMAGEN 57: ANALISIS DE VISTAS.....	117
IMAGEN 58: ANALISIS GENERAL DE TERRENO.....	117
IMAGEN 59: PARQUE ZONAL SINCHI ROCA AREA.....	118
IMAGEN 60: MIRADOR QUILOTOA.....	118

7.1. INDICE DE ESQUEMAS

ESQUEMA 1: ESTRATEGIAS DE RESILIENCIA.....	36
ESQUEMA 2: ESQUEMA DE ACTORES QUE INTERVIENEN Y ROLES.....	49
ESQUEMA 3: ESQUEMA DE PERFIL DE CIUDAD RESILIENTE.....	51
ESQUEMA 4: DIAGRAMA FUNCIONAL.....	125

7.1. INDICE DE TABLAS

TABLA 1: ATRIBUTOS DE RESILIENCIA.....	39
TABLA 2: PROGRAMA ARQUITECTONICO.....	114
TABLA 3: ZONIFICACION.....	125

8. RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo analizar la situación actual del malecón Bahía de Caráquez aledaño al barrio Bellavista en la ciudad de Bahía de Caráquez, cuyos resultados servirán como base para el planteamiento de alternativas de propuestas de regeneración urbana.

Comprende de un desarrollo progresivo de diferentes etapas que inicia desde la recopilación de datos históricos del sitio, revisión cartográfica e información bibliográfica a base de teorías urbanas de espacio público, regeneración, placemaking y resiliencia urbana que permitieron obtener las bases para establecer una propuesta como alternativa de solución para minimizar los problemas detectados, que puedan mejorar el deterioro del malecón como espacio público.

El trabajo parte de una descripción general del tema y del problema de estudio, dirigiéndose hacia una delimitación teórica, espacial y temporal. Posteriormente, se realizaron encuestas a la comunidad en general y entrevistas a las autoridades municipales, a su vez se hicieron recorridos de campo para conocer a ciencia cierta la situación actual en la que viven los habitantes de Bahía de Caráquez, luego de ello se procedió a elaborar el marco teórico que sustenta el plan macro para dar solución al deterioro de la infraestructura del malecón y finalmente por medio de bocetos se tomó la decisión del modelo de la propuesta urbana y arquitectónica.

El presente estudio tomó una muestra probabilística no estratificada aleatoria en la unidad de estudio (N =375) cuyos resultados sirvieron para el logro de los objetivos de la investigación, se determinó que el conocimiento demostrado por los informantes directos

involucrados argumentan que la mala planificación urbana es el motivo principal del deterioro del malecón como espacio público.

Posteriormente, se desarrolló una propuesta grupal a nivel urbano que consiste en un plan masa que cuenta con tres proyectos principales y siete secundarios, dos de ellos desarrollados de manera individual por dos compañeros y otro planteado en este trabajo de estudio.

Para finalizar, se generó una propuesta individual donde se definen los principios teóricos de espacio público flexible y resiliencia urbana cuyo conocimiento contribuiría en la formulación de una propuesta urbana arquitectónica por medio de un espacio público a escala local.

9. INTRODUCCION

La presente investigación se refiere al tema de regeneración urbana del malecón Bahía de Caráquez aledaño al barrio Bellavista cuyo problema central es el deterioro de la infraestructura urbana del mismo.

Para analizar esta problemática es necesario mencionar sus causas, entre ellas están la segregación y desintegración del barrio Bellavista con la ciudad, la percepción de inseguridad en lugares aledaños, la vulnerabilidad de la ciudad en situaciones de riesgo por desastres naturales, el desuso y abandono del malecón como espacio público y la mala imagen urbana.

La investigación de esta problemática se realizó por el interés social de ayudar a Bahía de Caráquez desde la arquitectura y el urbanismo mediante una planificación a nivel macro que pueda servir a la ciudadanía entera en su principal factor de vulnerabilidad, el déficit de la dinámica económica por la pérdida de visitantes y por ende de inversionistas, personas que apuesten por este lugar.

La investigación se realizó con una serie de entrevistas y encuestas a ciudadanos nativos y autoridades municipales. Durante la investigación de campo, un problema evidente en la entrevista fue la carencia de conocimiento de los mismos ciudadanos hacia los problemas que viven a diario en su propia ciudad.

El objetivo fundamental del trabajo de investigación fue analizar la situación actual malecón Bahía de Caráquez aledaño al barrio Bellavista para plantear alternativas de propuestas de regeneración urbana y entre los objetivos específicos está analizar los fundamentos, normas y teorías urbanas de los espacios públicos para poder diagnosticar el estado actual del malecón Bahía de Caráquez en base a los principios urbanos analizados y

finalmente de esta manera poder diseñar una propuesta de regeneración urbana del malecón aplicando estrategias resilientes.

En el marco teórico realizado se mencionaron temas fundamentales como la resiliencia urbana, el espacio público desde el nivel más general hasta el más específico con los espacios públicos flexibles y el placemaking que funciona tomando a las personas como protagonistas para la creación de espacios mediante sus propias ideas.

Es prioritario adaptar estrategias que logren generar los lineamientos para enfrentar las problemáticas de la ciudad a través de un proceso de planificación que incluya a los diferentes actores de la sociedad con una visión de futuro para la ciudad.

Resulta indispensable buscar fortalecer la capacidad de coordinación y promover una institucionalidad que sea capaz de articular a todos los actores y comunidades, de manera de aprender de las lecciones del pasado, conocer los riesgos y sus raíces, reducir y mitigar sus eventuales daños y fortalecer la capacidad de recuperación para construir un Bahía del futuro.

A pesar de los daños que pueden producir los desastres naturales en las ciudades, ellos ofrecen siempre una oportunidad para que un sistema urbano se reinvente y evolucionen hacia un nuevo estado, mejorando y promoviendo cambios que fortalezcan su capacidad de reacción.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1 Marco contextual

10.1.1. Situación actual del problema

Bahía de Caráquez primer puerto importante del país, está ubicada en el centro de la costa ecuatoriana, provincia de Manabí, en la desembocadura del río Chone. Cuenta con una impresionante variedad escénica en donde se encuentran ecosistemas como el bosque seco tropical, manglares y una sorprendente vida marina. Bahía estuvo rodeada de una gran belleza arquitectónica que era visitada por extranjeros de todo el mundo que preferían hacer de esta pequeña ciudad su hogar, así como ecuatorianos de todo el país, era dotada de una gran potencia económica, turística, social con profesionales muy preparados que hacían de este sitio un lugar de éxito, lamentablemente con el pasar del tiempo y una gran cantidad de situaciones como fenómenos del niño, deslizamientos de masas, y la mancha blanca que terminó con el principal sector productivo se vio extremadamente afectada y terminó por convertirse en escombros en tan solo segundos después del terremoto del 16 de abril del 2016, poniendo en evidencia la mala planificación municipal y la baja calidad en las construcciones. Lo que quedó luego de este desastre natural fue una ciudad desolada que produce nostalgia, el silencio la inunda por las noches, terminó siendo una ciudad fantasma.

La ciudad Bahía de Caráquez debido a su posición geográfica es totalmente vulnerable a desastres naturales, la mayor parte del territorio se encuentra en zonas de riesgo, ya sean por deslizamientos de masas, tsunamis o movimientos telúricos, uno de los factores de mayor preocupación es que comunidad padece de un desconocimiento de las medidas emergentes que se deben tomar cuando este tipo de actos suceden. El malecón actualmente posee deterioro e incluso rupturas, no recibe el debido tratamiento que debería tener y al final

del mismo, el remate que se observa: el barrio Bellavista, es uno de los sectores más descuidados por las autoridades locales, se encuentra totalmente segregado y desintegrado de la urbe, implantado en una zona altamente riesgosa y que a su vez se percibe inseguridad en todo su alrededor por ser solitario, desordenado a nivel de la trama urbana, sin líneas de buses que faciliten el acceso y por la falta de iluminación en las noches, también el aspecto físico de todo su entorno como monumentos y nodos se encuentran en mal estado, los ciudadanos natales no tienen deseo de transitar este sitio por miedo y por ende el lugar permanece abandonado, todo esto produce una mala imagen urbana, por lo tanto carencia de infraestructura básica y mobiliario urbano.

10.2 Formulación del Problema

10.2.1. Definición del problema

Debido a una serie de eventos como el terremoto del 16 de abril la ciudad se vió muy vulnerable, con ello quedó al descubierto la deficiente planificación y construcción a nivel general de la infraestructura de la ciudad, como viviendas, edificios y del malecón, muchos de los espacios públicos actualmente permanecen en desuso, totalmente abandonados y otros en muy mal estado, los barrios implantados en zona de riesgo fueron los primeros en quedar olvidados para las autoridades y por ello los problemas fueron incrementando con el pasar del tiempo y la inseguridad se convirtió en un mal común. La comunidad no tiene conocimientos sobre planes de mitigación, mucho menos de acciones rápidas ni lugares seguros a dónde acudir en este tipo de eventos naturales, no sabe cómo reaccionar para evitar más problemas en tiempos difíciles, todo esto ha desencadenado que de la Bahía de Caráquez que se conocía solo queden recuerdos.

10.2.2 Problema central

Deterioro de la infraestructura urbana del malecón Bahía de Caráquez aledaño al barrio Bellavista en la ciudad de Bahía de Caráquez.

10.2.3. Sub-problemas

- **Afectación de la infraestructura urbana del malecón:** El malecón se encuentra en total deterioro físico y es peligroso caminar a las orillas del ya que no posee ningún tipo de protección como antepecho o pasamanos.
- **Segregación y desintegración del barrio Bellavista con la ciudad:** El barrio Bellavista da la impresión visual de no hiciera parte de la ciudad, y los moradores del sitio expresan que no es tomado en cuenta en ningún aspecto.
- **Percepción de inseguridad en lugares aledaños:** Este sector carece de alumbrado eléctrico, por las noches suele ser peligroso porque se aprovechan del estado actual del sitio para asaltos.
- **Vulnerabilidad de la ciudad en situaciones de riesgo por desastres naturales:** Geográficamente Bahía se encuentra en una zona de riesgo sísmico, tsunami y deslizamientos de masas.
- **Desuso y abandono del malecón como espacio público:** Las personas no visitan el lugar porque no posee ningún tipo de atractivo que llame la atención de los moradores.
- **Mala imagen urbana:** Debido a las afectaciones que posee este sector como deterioro, inseguridad, y abandono la parte estética y visual quedo totalmente olvidada.

10.2.4. Formulación de pregunta clave

Con la finalidad de orientar y delimitar el presente estudio y el desarrollo del mismo en función a la siguiente interrogante.

¿Por qué el malecón Bahía de Caráquez de la ciudad Bahía de Caráquez está deteriorado?

10.3 Justificación

10.3.1. Justificación social

Esta investigación busca enseñarle a la comunidad a resignarse y comprender que viven en un territorio que se encuentra en constante riesgo ante desastres naturales como terremotos y tsunamis, por ello es indispensable aprender a vivir en ella con todas las alternativas de supervivencia rápida y lugares seguros según el riesgo a presentarse, a base de charlas con los habitantes, también comprender que debe haber inclusión de todos los barrios por que la unión de todos son lo que forman una ciudad consolidada, todos los sectores de esta ciudad tienen necesidades distintas y se debe enfrentar y asumir cada una de ellas para mejorar en unidad. El autoestima de los habitantes de Bahía de Caráquez, se encuentra muy bajo en cuestión de ciudad, con las soluciones que se plantearan a continuación se desea crear un sentimiento de empoderamiento ciudadano, de lucha por resurgir y volver a ser la Bahía reconocida a nivel internacional por todas las bondades que podía ofrecer y recuperar el sentido de pertenencia, que cada ecuatoriano se sienta orgulloso de lo que posee este rincón del país.

10.3.2. Justificación urbano - arquitectónica

El proyecto urbano propone intervenciones a nivel urbano - arquitectónicas desde el nivel más general con un plan vial reformado teniendo en cuenta como primer fundamento la seguridad, reconstrucción de infraestructura del malecón para mejorar la imagen urbana,

reforestación, creación de espacios públicos inclusivos, flexibles, con mixticidad de usos que reactiven las zonas abandonadas, hasta lo más específico como mobiliario urbano, equipamientos urbanos, plazas, locales comerciales, puntos de encuentro en lugares seguros, obteniendo como resultado un conjunto de acciones en varias líneas que contarán con distintos plazos, niveles de gestión y financiamiento de acuerdo a lo que requiera cada una para que de esta manera Bahía de Caráquez pueda potenciarse a nivel nacional con la infraestructura urbana de mejor calidad y estética que aspira poseer.

10.3.3. Justificación ambiental

Este proyecto cuenta con propuestas de intervenciones ambientales para buscar el mejoramiento del índice de áreas verdes por habitantes del sector, también se plantea la colocación de un cinturón verde en el borde costero que a su vez sirve como amortiguador en casos de tsunamis, de esta manera mejora la imagen urbana de la ciudad y resuelve problemas ambientales importantes que no se deben dejar de lado.

10.3.4. Justificación académico - institucional

La intervención de entidades públicas en este proyecto es de suma importancia porque brindan la información necesaria para la investigación, la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí por brindar los conocimientos para realizar esta tesis, el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Bahía de Caráquez para facilitar datos indispensables de primera mano, el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) que posee las ordenanzas y normativas que requiere una regeneración de ciudad, Ministerio del Ambiente para poder cumplir con altos coeficientes de arborización, disminuir en lo posible la contaminación a base de planificaciones estratégicas, Ministerio de Turismo que ayuda a potenciar a Bahía de

Caráquez a nivel internacional y la Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos que ayudara a guiar todas las instrucciones para evitar daños en casos e fenómenos naturales.

10.4. Definición del objeto de estudio

El malecón Bahía de Caráquez se encuentra en total deterioro a nivel de infraestructura, no posee las medidas básicas de protección al usuario ni mucho menos se ha tomado en cuenta la parte estética, todo esto a su vez provoca una serie de problemas, como el desuso de parte de la ciudadanía, la inseguridad, la contaminación ambiental y visual, sin embargo las autoridades municipales no han hecho nada al respecto.

10.4.1. Delimitación sustantiva del tema

Este estudio se delimitará en el análisis de teorías y conceptos fundamentales relacionados con la resiliencia urbana sus estrategias, el espacio público y la regeneración urbana con el fin de determinar los factores tanto positivos y negativos que han incidido en el deterioro urbano del malecón Bahía de Caráquez y que a su vez sirvan de base para la realización de una propuesta de regeneración urbana del mismo.

10.4.2. Delimitación espacial

El área de estudio a intervenir es el malecón Bahía de Caráquez aldaño al barrio Bellavista perteneciente a la ciudad de Bahía de Caráquez, cabecera cantonal del cantón Sucre ubicado en la provincia de Manabí.

10.4.3. Delimitación temporal

Con el fin de analizar con mayor profundidad la problemática observada, se tomará en cuenta el periodo comprendido a partir del terremoto del 16 de abril hasta los actuales

momentos, para de esta manera poder identificar el desarrollo y evolución del fenómeno observado.

10.5 Campo de acción de la investigación

Este trabajo se realizará bajo la modalidad de proyecto de investigación y está orientado por la línea de investigación denominada “**ORDENAMIENTO TERRITORIAL VULNERABILIDAD Y GESTIÓN RIESGOS**” de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM).

10.6 Objetivos

10.6.1. Objetivo General

Analizar la situación actual malecón Bahía de Caráquez aledaño al barrio Bellavista en la ciudad de Bahía de Caráquez para plantear alternativas de propuestas de regeneración urbana.

10.6.2. Objetivos específicos

- Analizar los fundamentos, normas y teorías urbanas de los espacios públicos.
- Diagnosticar el estado actual del malecón Bahía de Caráquez en base a los principios urbanos de los espacios públicos.
- Diseñar una propuesta de regeneración urbana del malecón Bahía de Caráquez de la ciudad de Bahía de Caráquez aplicando estrategias resilientes.

10.7. Identificación de Variables

10.7.1. Variable independiente

Inadecuada planificación urbana

10.7.2. Variable dependiente

Degradación del espacio público (malecón Bahía de Caráquez)

10.8 Operación de las variables

TABLA 1: Tabla de variable independiente

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	TECN. E INST
VARIABLE I - INADECUADA PLANIFICACIÓN URBANA	Es la ausencia o deficiencia del aplicación de instrumentos técnico y normativos que se deben seguir para ordenar, transformar o conservar el uso de suelo.	Compacidad	<ul style="list-style-type: none"> - Ocupacion y uso de suelo - Espacios públicos - Movilidad - Equipamientos - Conectividad 	-El sector investigado esta dotado de equipamientos cercanos para el uso de la ciudadanía?	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de planos. -Observación de documentos. -Información de la ciudad.
		Complejidad	<ul style="list-style-type: none"> - Espacios verdes y biodiversidad - Mixticidad de usos - Actividades económicas 	<ul style="list-style-type: none"> -Hay espacios verdes y biodiversidad en el lugar? -La economía es buena en la ciudad? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de documentos -Observación de fotografías.
		Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios básicos - Recursos naturales - Control de recursos y residuos 	<ul style="list-style-type: none"> -El sector cuenta con servicios básicos? -Hay control de recursos y residuos en el sector? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de documentos. -Información de la ciudad. -Entrevistas.
		Cohesión social	<ul style="list-style-type: none"> - Ocupación de personas en la ciudad (vitalidad) - Seguridad - Inclusión - Diversidad - Identidad 	<ul style="list-style-type: none"> -Existe inclusión en la ciudad? -Existen vitalidad en la ciudad? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de documentos. -Entrevistas. -Encuestas a la población.

FUENTE: Elaborada por tesista!

TABLA 2: Tabla de variable dependiente

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	TECN. E INST
VARIABLE I - DEGRADACION DEL ESPACIO PUBLICO (MALECON BAHÍA DE CARÁQUEZ)	Se puede definir que el deterioro del espacio público se da cuando existen amenazas que prohíben la normal actividad, recreativa, cultural o de esparcimiento de la comunidad, el lugar posee infraestructura física se encuentran en mal estado y progresivamente se vuelve inseguro y pierde totalmente la vitalidad. Este tipo de situaciones afectan directamente a la ciudad.	Fisico Natural	<ul style="list-style-type: none"> -Zonas de riesgo -Clima -Areas verdes -Confort térmico 	<ul style="list-style-type: none"> -¿El sector entre el barrio Bellavista y el malecón Bahía de Caráquez, se encuentra en zona de riesgo? -¿La ciudadanía conoce cuáles son los puntos de encuentro seguro en caso de catástrofe natural? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de planos de gestión de riesgo. -Información de la ciudad. -Encuestas a la población.
		Urbano Arquitectónico	<ul style="list-style-type: none"> -Integración y conectividad -Accesibilidad -Mobiliario urbano -Equipamiento Urbano -Estética -Infraestructura urbana 	<ul style="list-style-type: none"> -¿Posee espacios públicos con infraestructura en buen estado? -¿Está dotado de mobiliario urbano? -¿Se debería mejorar el malecón Bahía de Caráquez? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de documentos. -Observación de fotografías. -Información de la ciudad. -Encuestas a la población. -Entrevistas.
		Socio Cultural	<ul style="list-style-type: none"> -Seguridad -Vitalidad social -Presencia y actividad -Equidad e inclusión -Diversidad -Identidad -Apropiación 	<ul style="list-style-type: none"> -¿El sector del barrio Bellavista y en malecón Bahía de Caráquez es seguro? -¿Las personas suelen visitar el sitio? -¿Existe apropiación y actividad por parte de la ciudadanía en el lugar? 	<ul style="list-style-type: none"> -Observación de documentos. -Encuestas a la población. -Entrevistas.

FUENTE: Elaborado por tesista !

10.9 Formulación de idea a defender

La inadecuada planificación urbana posterior al terremoto del 16 de abril ha incidido en la degradación del malecón Bahía de Caráquez de la ciudad de Bahía de Caráquez y sector aledaño Bellavista.

10.10 Tareas científicas desarrolladas

10.10.1. Tc1: Se genera varios marcos (teóricos, conceptuales, normativos - jurídicos) que permitan fundamentar el desarrollo de la investigación.

10.10.2. Tc2: Sistematizar teóricamente, pertinente y actualizada toda la información.

10.10.3. Tc3: Elaboración de un diagnóstico de la situación actual del malecón Bahía de Caráquez.

10.10.4. Tc4: Elaboración de la propuesta nivel normativo y de proyectos que mejore el aspecto de funcionalidad de la infraestructura del malecón y de la imagen urbana de la ciudad.

10.11 Diseño de la investigación

10.11.1. Fases del estudio, métodos teóricos, empíricos y técnicas e instrumentos

Fase 1: Construcción del marco teórico: Se procedió a recopilar datos y toda documentación bibliográfica de campo que permita sostener la presente investigación.

Fase 2: Identificación del área de estudio: Se realizaron varias visitas al sector para observar la situación actual del área a estudiar.

Fase 3: Diagnostico: Mediante los datos obtenidos de las investigaciones teóricas y de campo se procedió a realizar la formulación del diagnóstico.

Fase 4: Elaboración de la propuesta: Con el conocimiento obtenido a través de las tres etapas anteriores, se procedió a la elaboración de una propuesta para el malecón Bahía de Caráquez de la ciudad de Bahía de Caráquez y de la ciudad en general.

10.11.2. Métodos de investigación.

De acuerdo a las fases anteriores se utilizaron los siguientes métodos:

M.I. 1: Método Inductivo – Deductivo.

M.I. 2: Método Analítico – Sintético.

M.I. 3: Método Comparativo – Abstracto.

10.11.3. Técnicas Utilizadas

- **Recolección de datos:** En base a la investigación para el desarrollo del marco teórico.
- **Encuestas:** En sus potencias de cuestionario y entrevistas.
- **Muestreo:** En la aplicación de muestra simple y planificada.
- **Observación:** Actuando en el campo de estudio con la finalidad de observar los problemas actuales del sector.

10.11.4. Instrumentos utilizados

- **Cartografías:** Mediante la obtención de los planos de la ciudad de Bahía de Caráquez para llevar a efecto el desarrollo de la propuesta.
- **Entrevistas estructuradas:** Con la obtención de entrevistas autoridades del GAD de la ciudad para llevar a efecto el desarrollo de la problemática.
- **Encuestas:** Se desarrollaron entrevistas a los ciudadanos de Bahía de Caráquez para llevar a efecto la situación actual de la problemática.

- **Cámara fotográfica:** Mediante la observación del terreno para llevar a evidencia la problemática de la situación actual del malecón Bahía de Caráquez.

10.11.5. Población y muestra

Para determinar la muestra se toma una parte de la población total de los habitantes del cantón Bahía de Caráquez que es donde se encuentra ubicado el objeto de estudio, en este caso es el número de personas mayores de 18 años, que según el censo de 2010 realizado por INEC la ciudad tiene una totalidad de habitantes de 26112 y los mayores de 18 años son 16075.

- *Fórmula utilizada para la obtención de la muestra:*

Para la definición de encuestas a los habitantes del cantón Bahía de Caráquez, se aplicó la siguiente formula:

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

- *Datos para la obtención de la muestra:*

DATOS PARA LA OBTENCION DE LA MUESTRA	
Nivel de confianza	Z= 95% = 1,96
Probabilidad de ocurrencia	P= 50% = 0,50
Probabilidad de no ocurrencia	Q= 50% = 0,50
Población Total	N= 16075
Error de estimación	e= 5% = 0,05
Tamaño de muestra	n=?

- *Desarrollo de la fórmula:*

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

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5) (0.5) (16075)}{(0.05)^2 (16075 - 1) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)}$$

$$n = \frac{15438.43}{(0.0025) (16074) + (3.8416) (0.5) (0.5)}$$

$$n = \frac{15438.43}{41.1454} = 375.21 \neq 375$$

De acuerdo al resultado obtenido serán necesarias realizar **375 encuestas**.

10.11.5. Resultados esperados

Mediante la propuesta se espera ayudar de manera directa a la reactivación de la ciudad de Bahía de Caráquez por medio de un malecón regenerado y espacios públicos reactivados, de la integración del barrio Bellavista con la urbe para que, posteriormente esta metodología pueda ser tomada como referente para aplicación de regeneración de malecones en otros sectores de la provincia y otros barrios segregados en la ciudad.

10.11.7. Novedad de la investigación

El proyecto investigativo propone analizar la factibilidad de la metodología utilizada en otras ciudades, para que, si los resultados son positivos, esta pueda ser utilizada para mejorar la imagen urbana, el turismo de la ciudad y aportar al desarrollo de la misma.

CAPITULO 1

11.- Marco referencial de la investigación

11.1 Marco antropológico

El espacio público interesa porque allí se manifiesta la crisis de la vida en la ciudad. Es uno de los ámbitos en que convergen y se expresan posturas y contradicciones sociales, culturales y políticas de una sociedad y una época determinada. La preocupación por la seguridad del transitar y el estar en la calle, por la calidad del intercambio en paseos y parques, por la sociabilidad en barrios y plazas –en definitiva, el espacio público de la ciudad-, está hoy más vigente que nunca. (Segovia y Jordán, 2005)

Entre la ciudad y los espacios públicos existe una relación muy estrecha: la primera se vigoriza en la medida en que los segundos presentan condiciones de calidad y seguridad para el uso y disfrute de todos los grupos poblacionales. En sentido contrario, si los espacios se encuentran en situación de abandono físico y social, y generan sensaciones de inseguridad, la ciudad se encuentra en entredicho. Así, se argumenta que la condición para que una ciudad tenga legitimidad es que sus habitantes se sientan bien y seguros en los espacios públicos (Bruneau, 1998).

La calidad del espacio público se puede evaluar, sobre todo, por la intensidad y la variedad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Jordán, 2005; Borja, 1998).

Los nuevos fenómenos urbanos –como la fragmentación en las ciudades, el significado cambiante de los lugares donde habita la gente y donde se construyen o debilitan

los lazos sociales, las tensiones entre lo público y lo privado, los movimientos migratorios, entre otros— apuntan a una pérdida de los espacios públicos (Carrión, 2004).

Desafortunadamente en la actualidad, la mayoría de los espacios públicos se caracterizan por su estado físico de abandono, precariedad y por la ausencia de usuarios: son lugares que no representan una opción atractiva y segura para la población. Esta situación ha originado, entre otras cosas, que se registre una alta incidencia delictiva y violencia en los espacios públicos. Las pandillas se han apropiado de esos territorios y los niños, jóvenes, mujeres, personas con discapacidad, adultos mayores, viven con la zozobra permanente de convertirse en víctimas de sus fechorías. Los espacios públicos, así, se han convertido en ámbitos propicios para la práctica de conductas antisociales.

11.1.1.- Antecedentes históricos

11.1.1.1.- Bahía de Caráquez antes del terremoto del 16 de abril del 2016

Bahía de Caráquez es la cabecera cantonal de Sucre y paso a ser el sexto cantón creado en la provincia de Manabí por decreto legislativo en el año de 1875. Ya por los años 1860 y 1865, este puerto empezó a ser surcado por embarcaciones marítimas y fluviales y fue en esa época precisamente en el que surgió la idea de transformar a Bahía en Puerto Mayor de la República, gestión que a los pocos años logró sus frutos con el arribo de grandes embarcaciones conocidas como vapores tanto de líneas nacionales y posteriormente de líneas europeas.

Pasaron pocos años y Bahía de Caráquez llegó a ser uno de los Puertos de mayor importancia económicamente hablando en el Ecuador, ya que desde la cabecera cantonal de Sucre se exportaban productos como la tagua (para la fabricación de botones) higerilla, café,

cacao, balsa, palma real, maní, entre los principales; y hasta donde llegaban productos importados desde países de Europa y Norteamérica.

Ciudadanos de diversos países de Europa y personas venidas desde otros puntos de Ecuador, vinieron a establecerse hasta Bahía, algunas de las personas a las que manejaban casas exportadoras e importadoras de productos entre ellas la Casa Tagua, la Casa Santos, la Casa Jalil entre otras. El movimiento económico de aquel entonces motivó la presencia de consulados de algunos países, la implementación del ferrocarril desde Bahía de Caráquez a la ciudad de Chone (1909) para facilitar la llegada de productos para la exportación y también para la llegada de productos importados, lo cual era sinónimo de una ciudad con gran importancia en el país.

Uno de los testimonios de la existencia de este gran puerto es la presencia de El Faro, cuya construcción data del 21 de agosto de 1929, el cual sirvió de guías para los marineros que surcaban los mares cercanos a Bahía de aquel entonces. Sin embargo, por la acumulación de sedimentos de lodo y arena en los canales de entrada al puerto, las barcas o vapores empezaron a tener dificultades de ingreso, dificultades que sumada a la despreocupación del estado en dragar los canales del puerto terminó perjudicando la economía de la ciudad y su importancia como uno de los puertos de importancia de país.

Algunas de las construcciones antiguas, permanecen todavía en la ciudad y pertenecen al patrimonio arquitectónico, entre ellos la casa americana de estilo nórdico el cual fue un gran centro de cultura y arte que tuvo como huéspedes a ilustres visitantes del ámbito artístico, cultural y empresarial, cuya propietaria de esta edificación fue Bertha Santos de Dueñas, quien se convirtió en icono de la historia artística y cultural de la ciudad.

La iglesia de la Merced es otra de estas edificaciones históricas y fue construida originalmente en 1912, fruto de la donación económica realizada por Alberto Santos, un notable empresario de la ciudad, cuyo nombre ha quedado perennizado en la historia de la ciudad, como el caso del malecón del estuario, el cual lleva su nombre. La iglesia La Merced fue construida con maderas finas traídas de los Estados Unidos y de Europa, y muchos de los elementos de construcción eran importados desde otros países y permanecieron intactos hasta antes del terremoto ocurrido el 4 de agosto de 1998, el cual afectó a muchas de sus estructuras arquitectónicas por lo que se decidió readecuarla manteniendo su diseño arquitectónico, vitrales y elementos decorativos, no así sus colores que fueron cambiados.

Muchas de las casas pertenecientes al patrimonio histórico de Bahía antigua se mantienen, entre ellos la casa de familia Velóz, las instalaciones del Colegio Nocturno, la casa de la familia Velásquez en cuyo interior existe un museo histórico con piezas y reliquias antiguas. La prensa fue un factor también importante, ya que a pesar de ser una ciudad relativamente pequeña, Bahía tenía dos medios de comunicación escrita: "El Globo" y "El Nuevo Mundo". Posteriormente para el año de 1946 apareció la radiodifusora "La Voz de los Caras", también conocida como "LVC Radio" la cual sigue transmitiendo para los lugares cercanos en la costa norte manabita.

11.2 MARCO TEÓRICO

Introducción

En la actualidad, más de la mitad de la población a nivel mundial vive en ciudades o centros urbanos. El tema de los asentamientos urbanos se convierten en el eje central de la sociedad, toman la acción de motor económico de cada nación, a su vez son el centro tecnológico de innovación y constituyen un ejemplo palpable de cada patrimonio cultural de

ciudad. Sin embargo las ciudades también generan cambios y poseen riesgos de otros tipos mucho más profundos y muchos de ellos de difícil solución como: fallos de infraestructura y de servicios, degradación del medio ambiente urbano, incremento de los asentamientos informales y la existencia de miles de millones de personas que viven en barrios deplorables y marginales al rededor del mundo incluso hasta en el país más desarrollado, todos estos factores inciden y contribuyen al aumento de la vulnerabilidad de muchas ciudades ante amenazas de eventos naturales. El daño ante estos eventos es inmenso, un sinnúmero de veces deja totalmente devastada a una ciudad entera, sectores que antes de este tipo de situaciones eran el foco de las urbes simplemente quedan abandonados, con el tiempo se vuelven inseguros, y la ciudadanía prefiere olvidarse de que este sitio es parte de su ciudad.

RESILIENCIA

El vocablo resiliencia tiene su origen en el idioma latín, en el término resilio que significa volver atrás, volver de un salto, resaltar, rebotar. El término fue adaptado a las ciencias sociales para caracterizar aquellas personas que, a pesar de nacer y vivir en situaciones de alto riesgo, se desarrollan psicológicamente sanos y exitosos (Rutter, 1993).

Según la Psicología:

Habilidad para surgir de la adversidad, adaptarse, recuperarse y acceder a una vida significativa y productiva. (ICCB, 1994)

Historia de adaptaciones exitosas en el individuo que se ha visto expuesto a factores biológicos de riesgo o eventos de vida estresantes; además, implica la expectativa de continuar con una baja susceptibilidad a futuros estresores (Luthar y Zingler, 1991; Masten y Garmezy, 1985; Werner y Smith, 1982 en Werner y Smith, 1992).

Según la Ingeniería:

Desde la parte de la ingeniería, según las propiedades de “resistencia” y “elasticidad” del sistema: la resiliencia es la capacidad de un sistema de resistir a la perturbación, mitiga los efectos y volver al punto de estabilidad una vez terminado el evento. (Brand 2009).

Según la Ecología:

El enfoque ecológico se basa en la observación de la respuesta de los sistemas naturales bajo la acción de una perturbación, de cómo ciertas estructuras mutan, a veces algunas especies desaparecen y son sustituidas por otras, reorganizando funciones y relaciones entre ellas. (Holling 2001; Folke 2006).

Según el Urbanismo:

Allan y Bryant (2011) en sus estudios sobre la recuperación post-desastre, llegan a reconocer que el entorno urbano ofrece una serie de recursos que pueden ser utilizados en la fase de emergencia y que ayudan a la recuperación. Por ende, es posible medir la resiliencia urbana como la capacidad del entorno construido de adaptarse a los cambios producidos por los eventos naturales, facilitando recursos útiles para la recuperación temprana de la funcionalidad.

La resiliencia urbana es una necesidad, así como el desarrollo de estrategias para enfocarla a nivel local. Las acciones de resiliencia están en aumento en la comunidad internacional, por lo que actualmente existe una gran cantidad de definiciones y clasificaciones del término:

Resiliencia urbana

Capacidad de los sistemas: ciudades, comunidades o sociedades expuestas a amenazas a resistir, absorber, adaptarse o recuperarse de los efectos de las amenazas eficientemente y

en un tiempo razonable, incluido el mantenimiento y recuperación de sus estructuras básicas o funciones. (Jabareen, 2013:221).

Sin embargo, según la LGPC (Ley General de Protección Civil) define la resiliencia de la siguiente manera:

La capacidad de un sistema, comunidad o sociedad potencialmente expuesta de un peligro para resistir, asimilar, adaptarse y recuperarse de sus efectos en corto plazo y de manera eficiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales, logrando una mejor protección futura y mejoramiento de las medidas de reducción de riesgos.

A su vez, UNU-HABITAT define la resiliencia urbana como:

La capacidad de los sistemas urbanos para recuperarse rápidamente ante cualquier evento ocasionado por fenómenos perturbadores de origen natural o antropóide. Su propósito es evitar que un evento evolucione hasta convertirse en desastre.

En conclusión a base de todas estas teorías que son todas válidas y concuerdan en el enfoque primordial para poder realizar una propuesta con resiliencia como punto focal, tomando una frase interesante: internalizar el riesgo en el diseño de la ciudad, significa construir ciudades bajo el concepto de resiliencia (Walker & Pearson, 2007), se entiende ésta como la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza para resistir, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficaz como puede ser el caso de un terremoto y/o tsunami. Se debe asumir que el riesgo “cero” no existirá jamás, lo más razonable es asimilar que cualquier tipo de eventos como estos pueden pasar en cualquier momento para tomar en cuenta en la planificación de la ciudad, estableciendo medidas estructurales y no estructurales, que permitan disminuir los posibles impactos en la

ciudad, pero ante todo mejorando las capacidades de la misma para enfrentar una situación de catástrofe; antes, durante y después de un evento natural.

La resiliencia centra su enfoque en las formas de recuperación de una ciudad y no necesariamente en las formas de protección de ella. La experiencia chilena y la japonesa, demuestran con hechos que es imposible proteger una ciudad de los impactos de un tsunami por medio de barreras o “encerrando” a la ciudad, incluso contando con los recursos técnicos y económicos para implementar costosas medidas de mitigación. Como ejemplo claro, en el caso de las costas de Japón, sus defensas costeras fueron superadas por la magnitud del tsunami del 2011 y provocó una enorme destrucción de pueblos y ciudades. Es por ello que bajo el principio de resiliencia, las estrategias urbanas deberían enfocarse en las transformaciones efectivas en todo sentido de una ciudad, en especial de aquellas que faciliten una recuperación temprana y eficaz, posterior a una catástrofe.

El concepto de resiliencia entendido de esta forma, hace posible una adaptación de la estructura urbana selectiva y más controlada en el tiempo. La importancia de ese concepto se entiende con mayor claridad al evaluar el estado de “inmovilidad” que puede producir una catástrofe en las ciudades, incluso en varias situaciones en varias partes del mundo el nivel de daños es tan elevado en sus puntos vitales, que puede dejar a una ciudad meses e incluso años sin ninguna posibilidad de restablecer su funcionamiento. La magnitud de daños por tsunamis o terremotos en la infraestructura, en las edificaciones, en los servicios, impiden que las ciudades puedan recuperar sus funciones básicas y estar aptas para la prestación de servicios, existen casos que al asumir costos sociales y económicos suelen ser igual o más altos que las pérdidas materiales de la misma catástrofe ocurrida. Miles de habitantes suelen perder sus hogares y duran hasta meses y otros años en campamentos de emergencia en espera de

obtener una nueva vivienda, es la realidad que se vive no solo en Latinoamérica sino, en todas las costas del mundo que se encuentran vulnerables a este tipo de situaciones.

Todo lo anterior hace valido el enfoque de la planificación urbana principalmente en las ciudades costeras con bases y características resilientes para conseguir recuperaciones tempranas por encima del enfoque centrado en la “seguridad” que muchas veces se sale de las manos, este repertorio lo confirman ciudades a nivel mundial como las emplazadas en la cuenca del río Rin en Alemania, que enfrentan todos los años grandes inundaciones y en respuesta a este evento que sencillamente no se puede cambiar porque es parte de la naturaleza, han optado por desarrollar estrategias resilientes que les permiten reducir los daños y costos económicos de estos eventos naturales en las ciudades.

La reconstrucción de ciudades tomando como principio de resiliencia urbana, implica incorporar planes maestros con medidas de mitigación los mismo que se diseñan y planifican con el fin de atenuar los efectos más destructivos de futuros posibles tsunamis o terremotos, asumiendo que esta amenaza siempre estará presente en el futuro de las ciudades costeras, por ello es fundamental diseñar estructuras de mitigación como defensas costeras, bosques de amortiguación que se deben implantar en la primera línea de impacto, sin olvidar que estas no tienen como fin eliminar el riesgo sino más bien su misión es reducir los efectos más fuertes. “El objetivo de las medidas de mitigación es alcanzar estándares de atenuación que permitan en daño incontrolable en la estructura urbana, y que ante todo faciliten posteriormente la recuperación de las áreas más afectadas, mejorando de este modo su resiliencia” (Sergio Baeriswyl, 2014).

Uno de los aspectos más importantes de la resiliencia, tiene mucho que ver con la sociedad, el llamado “capital social” de una comunidad para enfrentar una catástrofe. Es

probable que la herramienta clave y la más importante para enfrentar la adversidad es la capacidad de una comunidad para responder de manera adecuada y oportuna ante ella. Y es por ello el “capital” con incalculable valor y su desarrollo y capacidad de multiplicación son significativamente más efectivos al momento de salvar vidas, que el mismo uso de medidas estructurales, barreras o algún tipo de protección alguna. Existen amplias y variadas maneras de incentivar el conocimiento de medidas a tomar en eventos naturales, que van desde el fortalecimiento de la cultura local del riesgo, la información a la comunidad, las estrategias de la organización local, los simulacros, la identificación de lugares seguros y vías de evacuación propicias, hasta las alertas oportunas.

Cada experiencia de reconstrucción siempre será diferente de acuerdo al lugar en el que se dé el evento, ya sea una aldea, una comuna, un sector, un barrio, una ciudad o un país. Cada sociedad es la encargada de encaminar su propio rumbo hacia lo que cada una de ellas desea, el cómo actuar y las acciones inmediatas a tomar siempre será diferente y tendrá distintos objetivos, sin embargo al final de cuentas lo que cualquier comunidad desea es prosperar, es resistir, es soportar y reaccionar ante cualquier situación catastrófica y se vivirá una experiencia nueva para replicar y multiplicar de acuerdo a las características similares que posean para tomar de modelo en otros lugares, hay que tener en cuenta que el trabajo de resiliencia no es una tarea fugaz, no es algo rápido e inmediato es un componente que debe perdurar y fortalecer con el pasar del tiempo y con el pasar de los eventos que se susciten se lo debe tomar como oportunidad para mejorar la calidad de vida de nuestras ciudades.

ESPACIO PÚBLICO

Reflexionar sobre el espacio público implica considerar la multiplicidad de dimensiones y significados: materiales funcionales, simbólicos.

Olga Segovia y Ricardo Jordán en su escrito SERIE Medio Ambiente y Desarrollo “Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social” explican que: en el ámbito de las definiciones, se puede decir que el espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Dicha separación suele implicar reservar suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) para usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, entre otras).

El espacio público tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas. Es un lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, de contacto entre la gente, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. Además de funciones físicas, el espacio público configura el ámbito para el despliegue de la imaginación y la creatividad, el lugar de la fiesta (donde se recupera la comunicación de todos con todos), del símbolo (de la posibilidad de reconocernos a nosotros mismos), del juego, del monumento, de la religión. (Viviescas, 1997). En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Dascal, 2000).

Para Borja (2003), la historia de la ciudad es la de su espacio público. Este autor sostiene que “el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía, es un espacio físico, simbólico y político”. Agrega que “al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana”. La calidad, la multiplicación y la accesibilidad de los espacios públicos definirán en buena medida el progreso de la ciudadanía.

Inscrito en una corriente de pensamiento de sociólogos urbanos franceses, Joseph (1998) considera al espacio público como un escenario para la acción. Un escenario, en la medida en que es un espacio pensado para que en su seno ocurran ciertas cosas, y esas cosas son acciones desarrolladas por los ciudadanos. Desde esta perspectiva, el espacio público es un lugar para la manifestación y el encuentro social; en él se satisfacen necesidades urbanas colectivas, que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes de la ciudad. Si bien el espacio público tiene una dimensión social y política a espacial encuentro de ideas, discursos, proyectos sociales, ella se manifiesta en el espacio físico.

Se atribuye a ello que los usos y costumbres que implica el espacio público como tal, tenga o no el carácter de las tradiciones, tendencias generales o eventos esporádicos, es la mejor manera de calificar los grados de integración social, los alcances de sentido de pertenencia y las capacidades de apropiación de la parte pública obtenidos en un barrio o ciudad.

Borja y Maxi (2003) exponen que el espacio público es el de la representación, en el que la sociedad se hace visible. Del ágora a la plaza de las manifestaciones políticas multitudinarias del siglo XX, es a partir de estos espacios que se puede relatar, comprender la historia de una ciudad. También explican que el espacio público es la ciudad, y que su vez la historia de la ciudad es la de espacio público. Por ello los espacios de uso colectivo se deben a la apropiación progresiva de la gente que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

Enfatiza que hoy el espacio público vuelve a ser actualidad. Sugiere que existe una reacción periódica que se presenta regularmente en la historia de la ciudad y del urbanismo cuando las formas del crecimiento urbano, o la evolución de la ciudad existente da prioridad a la edificación y / o a la vialidad, cuando los espacios se especializan debido a la segregación social o a la zonificación funcional, cuando la ciudad pierde cualidad de autorepresentación, se pierde la identidad y se produce una reacción social y cultural de retorno al espacio público. Es una reacción que a menudo mezcla la nostalgia de lo antiguo y la modernidad, la mitificación del pasado y una propuesta de síntesis para el futuro, demanda local y valores universales. Aun así es una reacción oportuna y necesaria para evitar el desastre urbano.

La ciudad como espacio público

Desde Aristóteles, que en su texto “La Política”(1994) defendía que la ciudad debe estar compuesta por diferentes clases de personas, que no existe la ciudad si la población se asemeja mucho. Hasta Louis Wirth que en su texto clásico “Urbanismo como forma de vida”, decía: “la ciudad se caracteriza por la heterogeneidad social”. La filosofía y la sociología urbana coinciden en enfatizar la ciudad como lugar donde se concentran y conviven las diferencias de origen, de aptitudes, de actividades... admitiendo también que esta diversidad favorece lo imprevisible, introduce desorden y hace más posible la innovación.

Para Habermas (1993), la ciudad es sobre todo el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa. La ciudad es un escenario, un espacio público que cuanto más abierto esté a todos, más expresará la democratización política y social. El espacio público como dice Pietro Barcellona (1992) es también donde la sociedad desigual y contradictoria puede expresar sus conflictos.

El espacio público y sus avatares en la modernidad

Para Borja y Muxi (2003), el espacio público también tiene una dimensión sociocultural. Es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, y a veces de expresión comunitaria. “En la ciudad tradicional, histórica... la memoria urbana es bastante fácil de definir. Es la imagen que permite a los ciudadanos identificarse con su pasado y presente como una entidad cultural, política y social.

El funcionalismo predominante en el urbanismo moderno descalificó pronto el espacio público al asignarle usos específicos. En unos casos se confundió con la vialidad, en otros se sometió a las necesidades del “orden público”. En casos más afortunados se priorizó la monumentalidad, el “embellecimiento urbano”. O se vinculó a la actividad comercial. Y en casos menos afortunados se utilizó como mecanismo de segregación social, bien para excluir, bien para concentrar (por medios, por ejemplo, de la accesibilidad o de la falta de ella).

El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad, se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.

Transformaciones urbanas y cambios en el espacio público

En los últimos años hemos visto como una gran transformación gradual en las ciudades y en los espacios que cotidianos que visitamos, como resultado de una serie de fenómenos económicos, sociales, culturales y tecnológicos.

Según Borja (1998), la globalización económica y la revolución informacional tienen efectos diversos y contradictorios de índole negativa y positiva sobre los espacios urbanos. Remedi (2000) sostiene que entre estas transformaciones, quizás la más notable y emblemática sea la modificación sustancial del espacio social, que implica y expresa a su vez, nuevas formas de reorganización real y simbólica de los espacios de la ciudad, como resultado de una manera diferente de vivir, de pertenecer y de relacionarse en ella.

En un contexto de cambios y de tendencias contradictorias, muchas de las ciudades en América Latina han dado un salto de escala por una parte, y han acrecentado las desigualdades sociales, por otra. Las ciudades hoy son menos transitables, más inabarcables, más desconocidas, menos legibles y, por tanto, se han vuelto fuente de miedos y diferencias insuperables. Remedi (2002) señala que la organización espacial de las desigualdades que ha dado lugar a ciudades fracturadas en zonas de distinta clase social o cultural ha levantado muros reales y mentales; muros infranqueables que impiden no sólo encontrarse, sino incluso verse, imaginarse y pensarse como vecinos, conciudadanos.

En el Forum de Barcelona (Barcelona, 2004), el arquitecto catalán Manuel de Solá Morales manifestó que “el peligro máximo de nuestras ciudades no es la dispersión o la congestión, sino la segregación”. Ha definido la segregación como “la consolidación en paquetes de funciones que tienden a cerrarse en sí mismos, creando espacios para ricos y pobres, zonas de oficinas y zonas de viviendas”.

Abandono del espacio público e incremento de la inseguridad

El abandono del espacio público y la inseguridad se unen al malestar producido por la falta de espacios públicos o la baja calidad de los mismos, en muchas de las grandes ciudades las personas se sienten amenazadas, inseguras. El espacio público se percibe como una amenaza. Una reacción “natural” en respuesta a esta amenaza que eleva la cifra del temor y el miedo es no salir, no exponerse, refugiarse en lugares privados: el auto bien cerrado, la casa bien enrejada, el barrio cerrado y vigilado, el suburbio bien alejado (Davis, 2001).

En este contexto de construcción social de la inseguridad se abandona el espacio público, se pierde la solidaridad, el interés y respeto hacia los “otros”. La percepción de inseguridad y el abandono de los espacios públicos funcionan como un proceso acumulativo, ya que si se pierden los espacios de interacción social, los lugares en donde se construye la identidad ciudadana, también aumenta la inseguridad.

Convivencia urbana versus inseguridad

El territorio donde normalmente se manifiesta con más fuerza la crisis de la vida social urbana, es el espacio público. Actualmente, la preocupación por la seguridad del transitar y el estar en la calle, por la sociabilidad en barrios y plazas, en definitiva por todo tipo de espacio público está latente en muchas de las ciudades de país y del mundo.

Segovia y Jordan (2005) explican que la experiencia en América Latina muestra que la delincuencia penaliza más a los sectores desfavorecidos, impidiéndoles apropiarse de los espacios públicos o transformando sus barrios ya segregados en áreas de alta vulnerabilidad. Por tanto, el fortalecimiento de la convivencia social en espacios públicos seguros a escala de barrios y a escala de la ciudad es un desafío para las políticas sociales: habitacionales, urbanas, sociales y culturales. Debería crearse una política activa de espacios públicos de

calidad, que pueda impulsar y fortalecer un uso intensivo y diverso que promueva de manera positiva hacia grupos vulnerables y que contribuya a crear un ambiente de seguridad. El espacio público calificado es un mecanismo esencial para que la ciudad cumpla su función iniciática de socialización de niños, adolescentes y jóvenes, de colectivos marginados o considerados de “riesgo” (Borja, 2003).

Los espacios públicos constituyen territorios sociales y culturales; por tanto, gestionar el espacio público se vuelve una prioridad en el esfuerzo por controlar la inseguridad. La importancia de los espacios públicos como control social natural ha sido destacada por urbanistas como Oscar Newman (1996) y Bill Hillier (1990). El urbanismo puede contribuir a reforzar dinámicas sociales integradoras: marcar simbólicamente el territorio, proponer una arquitectura con múltiples usos que refuerce la vida colectiva y favorezca la diversidad y la mixtura social.

Relativización de la inseguridad

Quienes menos suelen frecuentar los espacios públicos, son lo que más le temen. La inseguridad real o el sentimiento de su amenaza restringen el uso del espacio público y, por lo tanto, su beneficio. Sin embargo, esto no es permanente ni igual todo el tiempo, varía según horarios, días de la semana y tipo de usuario (edad, sexo, externo o residente en el entorno cercano).

Una de las mayores diferencias en la percepción de seguridad/inseguridad en los espacios públicos se vincula con el horario, especialmente el nocturno. En todos los casos se muestra una tendencia a realizar un menor uso durante la noche y a considerarlo menos seguro. Esto lleva a concluir que los espacios parecen ser diseñados para el día. Mientras los

espacios sean diseñados para el día, el uso nocturno siempre será inferior y con más inconvenientes.

Más inclusión, más seguridad

Un tema esencial al pensar en el espacio público es el de la inclusión, el crear encuentros cotidianos permite el uso del espacio público por parte de todos, sin excluir a nadie. Se trata de acoger y legitimar distintos grupos de personas y distintos usos de actividades. Una estrategia fundamental para garantizar el uso del espacio público por parte de todos es la heterogeneidad: diversidad de funciones y diversidad de usuarios. La misma seguridad queda así, de una manera o de otra, garantizada. Una ciudad más segura, más accesible, en la que sea más fácil combinar la vida personal y familiar con el trabajo, es una buena ciudad, no para las mujeres, sino para toda la ciudadanía (Conclusiones de las Jornadas “Urbanismo y género”, Barcelona 2000).

La mejor manera de garantizar la seguridad del espacio público es la continuidad de su uso social, es decir, la presencia de la gente, lo que quiere decir que correspondan a trayectos, que sean agradables.

La flexibilidad como herramienta para la diversidad

Según cita Manuel Delgado (2007) “lo que en realidad era solo un espacio teórico se ha convertido por arte de magia en espacio sensible. Lo que antes era una calle es ahora escenario potencialmente inagotable para la comunicación y el intercambio”.

Posibilitar que se activen diferentes mecanismos de intercambio de información en un espacio público, combinando distintas actividades dentro de un mismo lugar, ya sea simultáneamente (mixticidad de usos), o de manera diferida en el tiempo (diversidad de usos) son los que consideramos espacios flexibles. Para planificarlos se deben dar ciertas

características que permitan que exista el escenario físico para las actividades proyectadas y las que con el transcurso del tiempo vayan surgiendo. “Para entender una ciudad hemos de ocuparnos abiertamente como su manifestación esencial, de las combinaciones o mezclas de usos, no de estos por separado” (Jacobs, 2011).

El diseño y utilización de espacios flexibles resulta una herramienta poderosa en la regeneración y dinamización del entorno urbano. Es así que expuestas todas las teorías y experiencias de grandes autores especialistas en arquitectura y la sociedad, queda claro que para poder diseñar un espacio público que perdure en el tiempo hay que hacer pensando en las personas, que son los que van a hacer de este espacio como suyo, es por ello que debe tener identidad, debe ser un lugar que los represente, que pueda funcionar tanto de día como de noche y que sea inclusivo en todos los aspectos, de esta manera se disminuye e incluso se puede llegar a eliminar la inseguridad y se puede hacer de este sitio parte de la cultura y el patrimonio de los ciudadanos.

ESPACIO PÚBLICO FLEXIBLE

Las actividades que suceden en un determinado lugar lo modifican de una manera temporal o permanente, mientras que las características del lugar condicionan las actividades que se pueden desarrollar en él. Esta relación recíproca debe ser flexible para garantizar la complejidad del espacio público. “En esta mezcla de actividades realizadas en el exterior influyen una serie de condiciones. El entorno físico es una de ellas: un factor que influye en las actividades en diversas medidas y de diferentes maneras” (Gehl, 2006). El conseguir espacios flexibles en la escena urbana está condicionado a cumplir determinados parámetros físicos, algunos de los cuales resultan básicos y otros solo lo enriquecen como por ejemplo a continuación:

- ***Escala del espacio público***

Para realizar cualquier tipo de actividad el primer requisito es contar con espacios del tamaño adecuado. Teniendo claro que calidad no es lo mismo que cantidad, el espacio debe ser proporcionado según la afluencia vecinal prevista a corto y largo plazo. Es fundamental no proyectar espacios desproporcionados que resulten innecesarios y en consecuencia desaprovechados “Nada menos favorable al renacimiento de la vida de la calle que tamaños desproporcionados que acaben diluyendo la limitada actividad pública de las nuevas periferias” López de Lucio (Di Siena, 2009). Para enfrentarnos a la regeneración de espacios con este tipo de problema se debe establecer estrategias de fragmentación por medio de elementos temporales o permanentes (vegetación, constructivos).

Es conveniente considerar bandas funcionales (Manchón, 2003. Pozueta, 2000) en la sección de la acera: banda al servicio de la fachada, banda de circulación, banda de equipamientos y banda de calzada, que según señala la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona en el indicador de Accesibilidad debe ser como mínimo de 3,70 m. Para que se produzcan relaciones sociales es recomendable secciones de acera mayores de 5,00 m. Lynch (1962) afirma que unas dimensiones espaciales de alrededor de 25 metros resultan perfectamente cómodas y bien proporcionadas en un contexto social; también señala que en los buenos espacios urbanos rara vez se encuentran dimensiones espaciales mayores de 110 metros ya que “Si las calles son demasiado anchas y los espacios demasiado grandes, se pierde más o menos la oportunidad de poder ver, desde un sitio, el espacio y lo que está pasando.” (Gehl, 2006)

- ***Elementos Arquitectónicos Urbanos***

Al momento de planificar y diseñar un espacio público urbano es importante tener en cuenta elementos arquitectónicos que permitan que el usuario pueda tener distintas percepciones dentro del mismo espacio, de esta manera enriquecerá considerablemente los diferentes usos que se realicen en él. “Paisajes para sentarse: elementos multifuncionales en los espacios urbanos tales como una gran escalinata que sirva a la vez como punto de observación, un monumento, una fuente con una base amplia y escalonada, o cualquier otro gran elemento espacial diseñado para cumplir más de una función al mismo tiempo” (Gehl, 2006).

Elementos como: un monumento, una fuente o una escalinata, pueden ser también un punto de atracción, que además de favorecer varias actividades, vuelven dinámico el paisaje y mejoran la conectividad entre un espacio y otro.

- ***Pavimentos flexibles***

Es recomendable proponer un tapiz neutro que haga posible la materialización de diferentes actividades y la ejecución de diferentes diseños temporales gracias a técnicas como pintura para pavimentos, combinación de distintos materiales, uso de luces leds. Los pavimentos más indicados para potenciar esta flexibilidad son los pavimentos continuos que no poseen ningún tipo de barrera, que facilitan el tránsito y el asentamiento de determinadas actividades no permanentes como exposiciones, ferias, mercados de artesanías, entre otros.

- ***Mobiliario Urbano flexible***

El mobiliario urbano debe poseer la capacidad de reubicarse o desplazarse según las necesidades del usuario, de esta manera es posible conseguir distintos espacios en uno, según la ubicación de los mismos. Otra posibilidad que nos ofrece el mobiliario son los elementos

urbanos multiuso, que gracias a la riqueza e innovación de su diseño, permite adaptarse fácilmente a distintas actividades. Así nos encontramos con elementos que cumplen diferentes requisitos de una forma creativa, innovadora y variada, como bancos que disponen de varias funciones (cambiar de posición para elegir vistas, ensanchar los asientos si se necesitan, cubierta para proteger a las personas de la lluvia o el sol, recostarse, entre otras), elementos urbanos esculturales-luminosos, o las topografías vegetales que funcionan como áreas de juego para niños, zonas para sentarse o como barreras de protección frente al tráfico rodado o elementos que proporcionan relieve al espacio urbano dando pie a que sean usados de múltiples maneras. Lo importante es contar con diseños que el usuario pueda apropiarse, identificarse y querer usarlos para cualquier actividad. “El diseño de un mobiliario urbano multifuncional, es un principio que se puede recomendar con carácter general, porque da como resultado elementos urbanos más interesantes y permite una mayor variedad en el uso del espacio de la ciudad.” (Gehl, 2006).

- ***Diseño de elementos vegetales***

Los elementos vegetales 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, al igual que su uso como elementos de construcción de los espacios efímeros. “Para los proyectistas es importante situar los recorridos peatonales y las zonas de descanso exteriores de forma óptima con respecto a cada lugar concreto. Más aun,

habría que centrar los esfuerzos en la pequeña escala para mejorar la situación incorporando cortavientos y árboles donde más se necesitan” (Gehl, 2006).

- ***Integración y Conectividad***

Para dinamizar espacios y facilitar su integración en la ciudad, es importante prever focos de atracción que actúen de “pegamento” entre la ciudad y este tipo de espacios flexibles. En un principio los espacios flexibles, pueden apoyarse en dotaciones y equipamientos ya consolidados, para fomentar su vinculación con los vecinos, mediante actividades que complementen a las existentes. “Si las actividades y las personas se agrupan, es posible que los acontecimientos individuales se estimulen mutuamente”. (Gehl, 2006).

Una vez que estos espacios flexibles son adoptados por la ciudadanía, se transforman en elementos de unión entre distintas zonas de la ciudad. Actualmente los municipios cuentan con múltiples actuaciones en el espacio público ya consolidadas de las que pueden beneficiarse los espacios flexibles más periféricos, como son mercados o ferias. Estas actividades, se podrán ampliar o trasladar a los espacios propuestos, para facilitar que la población se identifique más rápidamente con ellos. Estas actuaciones podrían enriquecer espacios como los aparcamientos en superficie frente a grandes superficies transformadas en áreas para actividades temporales como exposiciones, ferias, mercadillos, dotándolos con juegos infantiles como planteó el arquitecto Van Eyck (Grupo de Investigación Habitar, 2010). Estas actividades secundarias creadas transforman la percepción del lugar por parte de los usuarios.

- ***Infraestructuras***

La flexibilidad en el espacio público no solo debería de remitirse a la superficie, sino también al llamado urbanismo del subsuelo o urbanismo subterráneo, proyectando

infraestructuras que permitan y faciliten la ejecución de las modificaciones que surgirán a lo largo del tiempo, debido a la misma evolución de la ciudad. De este modo, los cambios no supondrán la demolición y posterior reconstrucción del espacio público. En las ciudades cada vez es más común adoptar soluciones que liberalizan el Espacio Público en superficie trasladando los vehículos al subsuelo. Para ello se deberían combinar aparcamientos subterráneos bajo los viales con galerías de servicios al objeto de ampliar la superficie urbana peatonalizable y lograr flexibilizar las infraestructuras.

- ***Peatonalización***

El derecho a la ciudad no es tan solo el derecho a usarla sino también el derecho a identificarnos con ella, a apropiarnos aunque sea simbólicamente de sus espacios, de manera fluida, espontánea y creativa. Fomentar recorridos peatonales amplios y al mismo tiempo favorecer un espacio público de calidad donde se pueda dar la convivencia y la interacción entre personas es el objetivo de la peatonalización. Esta estrategia es una de las más valoradas por los diferentes Sistemas de Certificación Internacional como (Breeam, Casbee y Leed). Una estrategia para fomentar la peatonalización es dotar a las vías con diferentes usos aunque sea de manera esporádica, recuperando el carácter lúdico de la calle como manifestaba Lefebvre “multiplicidad de usos, multiplicidad de grupos, multiplicidad de significados”. Así podemos imaginar una calle que se cierra al tráfico a partir de una cierta hora y se convierte en pista de atletismo, o de bicicleta para los niños. Es por ello que:

- Proyectando un vial de coexistencia.
- Introduciendo vegetación (arbolado de porte y pantallas vegetales) y
- Modificando el pavimento

Podemos reorganizar un vial y crear un espacio flexible, donde se mantiene la circulación rodada y esporádicamente se pueden realizar diferentes actividades.

- ***Accesibilidad en los espacios flexibles.***

Según la Guía Metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano, del Ministerio de Fomento (Rueda, 2012), en el indicador EPH02.08 – Accesibilidad del viario. “Cuanto mayor es el grado de accesibilidad, más seguro, atractivo, dinámico y multifuncional puede llegar a ser el espacio público”.

El objetivo principal de este Indicador es reducir el número de barreras físicas en el espacio público para garantizar la libre circulación de los ciudadanos. Conseguir un espacio público libre de obstáculos es fundamental para lograr espacios flexibles.

Tomando como referencia los requisitos del indicador y los requerimientos de la Orden VIV/561/2010, para garantizar una buena accesibilidad es imprescindible contar con un ancho mínimo y unas pendientes máximas. Los valores recomendables son:

- Ancho mínimo de acera: 3.7 m. (Anchura libre de paso 2,50 m.)
- Pendiente longitudinal máxima: 6%
- Pendiente transversal máxima: 2%

- ***Actividades virtuales.***

Un espacio flexible debe posibilitar el desarrollo de múltiples actividades, presentes y futuras. Siendo estas actuaciones las que dotan de carácter al espacio flexible, ya sea de un modo temporal o definitivo. La sociedad evoluciona constantemente y con ella sus necesidades e incluso los modelos de relación, que actualmente no solo tienen lugar en el espacio físico, muchas veces se producen en el espacio virtual gracias al desarrollo de nuevas

tecnologías. Para lograr el máximo aprovechamiento de los espacios flexibles es importante la selección de actividades más adecuadas a las necesidades y características de su ciudadanía. Aprovechar las nuevas tecnologías para conocer los intereses de los ciudadanos (ya sea con el uso de apps) es responsabilidad de las distintas autoridades. Este es un camino de doble dirección, por un lado se pueden recoger las demandas de los distintos colectivos y por otro publicitar las diversas actividades propuestas.

PLACEMAKING

Este concepto se originó en 1960, cuando escritores como Jane Jacobs y William H. Whyte expusieron ideas innovadoras sobre el diseño de ciudades que tomaban a las personas como protagonistas. Su trabajo se centró en la importancia de barrios y la invitación a espacios públicos. Jane, defendía la propiedad ciudadana de las calles a través de la famosa idea “ojos en la calle” y a su vez Whyte enfatizó los elementos esenciales para crear vida social en los espacios públicos. El término tomó más fuerza en 1970 por el uso de arquitectos paisajistas y urbanistas para describir el proceso de creación de plazas y parques que atraerías a las personas por su diseño agradable e interesante. Éste término alienta a las disciplinas involucradas en el diseño del entorno construido a trabajar en conjunto en la búsqueda de cualidades que estando solo profesionales tal vez no podrían lograr de la mejor manera, pero sí podrían alcanzar su meta con ayuda de los propios ciudadanos.

El Placemaking es tanto un concepto como una herramienta práctica, que busca la mejora de un sitio, barrio o ciudad desde el corazón de una comunidad, es un enfoque totalmente multifacético y fuera de lo común para la planificación, diseño y gestión de los espacios públicos. Que se trata de mirar, escuchar y hacer preguntas a las personas que viven, trabajan, juegan y pasan en un espacio determinado, para de esta manera descubrir sus

necesidades y aspiraciones. Toda esta fuente de información se utiliza para crear una visión y plan común para ese lugar.

Uno de los impulsores del "placemaking", Fred Kent, fundador y presidente del Proyecto para Espacios Públicos (PPS), destaca el valor fundamental del diseño urbanístico para aumentar la calidad de vida y el medio ambiente en las ciudades: "Si diseñas ciudades para los coches y el tráfico, tendrás coches y tráfico. Si las diseñas para la gente y el espacio, tendrás gente y espacio".

Placemaking saca provecho del potencial muchas veces escondido de una comunidad local, la inspiración, la creación de buenos espacios públicos que promuevan la salud de las personas, la felicidad y el bienestar colectivo. Para muchos diseñadores, arquitectos y planificadores el placemaking es tanto un proceso como una filosofía, que echa raíces cuando una comunidad hace sonar su voz, que expresa sus necesidades, sus deseos y anhelos acerca de los lugares en los que suelen pasar sus vidas. El anhelo de unir a la gente en torno a una visión más amplia para un lugar determinado se presentan a menudo mucho antes de que la palabra "Placemaking", una vez que el término se introdujo, sin embargo, permite a la gente darse cuenta de lo inspirador de su visión colectiva puede ser, y les permite mirar con nuevos ojos el potencial de los parques, centros de la ciudad, los muelles, plazas, barrios, calles, mercados, universidades y edificios públicos.

La experiencia nos ha demostrado que cuando los desarrolladores y planificadores dan la bienvenida con participación en las bases de un proyecto urbano, se ahorran un montón de dolores de cabeza. Los problemas más comunes, como los dominados por el tráfico, las calles o los parques poco utilizados y aislados, pueden ser evitados adoptando la perspectiva Placemaking, que ve a un lugar en su totalidad, en lugar de apuntar a fragmentos

aislados, porque son estas mismas personas las que conocen de punta a punto esos lugares y nosotros somos lo llamados a materializar un sueño o deseo colectivo.

11.3 MARCO CONCEPTUAL

RESILIENCIA URBANA

Según el anuncio de la Revista Márgenes No 15 Vol. 11 - Diciembre 2014 por Sergio Baeriswyl Rada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Valparaíso “Resiliencia urbana; aprender a habitar con las amenazas de la naturaleza. La experiencia del terremoto y tsunami de 2010 en las costas del Bío-Bío, la resiliencia tiene conceptos convergentes importantes que se deben tomar en cuenta.

Conceptos convergentes en la resiliencia urbana

La resiliencia puede ser un concepto débil y superficial si su empleo es genérico. Este concepto es ante todo un objetivo general, pero que se debe construir en cada caso y según las condiciones y características de los escenarios locales (Sergio Baeriswyl, 2014).

Esto es válido cuando se trata de resiliencia urbana, ya que en ello conjugan muchos componentes y actores que deben ser tomados en cuenta para poder formar un todo, y es así que pueden representar un verdadero desafío al proponer un gran cambio.

Esto lleva a reconocer tres puntos claves a tomar en cuenta en la arquitectura de resiliencia, los mismos que pueden o no actuar conjuntamente y de cuya combinación dependerá el nivel de resiliencia de la ciudad.

- a) Lo estructural: La estructura de ciudad es el primer punto a tomar en cuenta, va de la mano con el diseño urbano y la organización funcional, creada para reducir la vulnerabilidad del suelo urbano. Se pueden considerar medidas de mitigación en zonas de riesgo, que dependen de la factibilidad de ciudad tanto técnica como económica y social

como: defensas costeras, dunas de protección, bosques de mitigación y de más medidas similares. Por otra parte el uso de suelo es el que debe demostrar el nivel de amenaza en el que se encuentra el lugar y las actividades permitidas del mismo, de esta manera se evitan asentamientos informales en las zonas de más peligro. Además una ciudad resiliente debe de contar por obligación con rutas de evacuación para emergencias señalizadas que guíen a la población a un lugar seguro.

- b) La institucionalidad: Este fundamento trata de la expresión de un Estado que se encuentra organizado y está apto para delegar funciones, recursos y tareas que puedan brindar garantía a las condiciones de convivencia y desarrollo de una comunidad. La institucionalidad es indispensable e irremplazable en la creación e implementación de proyectos, y planes de transformación resiliente de una ciudad. Es quien debe asumir la responsabilidad de organizar cada departamento encargado de diferentes deberes como seguridad preventiva y reactiva, implementación de programas educativos, sistema de alerta temprana y dar charlas para mantener informada a la comunidad, asegurar el orden público, atender a las comunidades afectadas y los procesos de reconstrucción. Y este punto es el más complicado y el más deficiente en países que se encuentran en pleno desarrollo ya sea por la falta de organización, por la improvisación, por la falta de conocimiento de las autoridades y encargados y en la mayoría de casos que están primero las conveniencias políticas y al final el bien común de una ciudad o incluso de un país.
- c) El capital social: Este factor es intangible y fundamental en la resiliencia, ya que expone la capacidad de una sociedad para actuar de manera colectiva dejando de lado la individualidad, el comenzar a pensar en el bien común como primer principio en situaciones emergentes, antes, durante y después de la catástrofe. Sin duda alguna el

factor ciudadano es una herramienta de gran relevancia para enfrentar a la adversidad, aun cuando la institucionalidad se encuentra desorganizada o ausente y no cumpla con el rol que le corresponde y la ciudad no cuente con medidas de mitigación estructural, es el capital social quien tomara el control y de quien dependerá la primera acción rápida y una actuación ordenada de la comunidad ante el riesgo y facilitará los procesos de reconstrucción.

El gobierno de México creó una Guía de Resiliencia Urbana en el 2016 que expone las dimensiones de la resiliencia en el sistema urbano:

El análisis de la realidad urbana se realiza a partir de un modelo simplificado que concibe la ciudad como un sistema complejo. Para medir la resiliencia es necesario descomponer la visión global en ejes o dimensiones que permitan leer y entender los impactos sobre el continuo urbano. Estas dimensiones espacial, organizacional, física y funcional son sometidas, en conjunto, a las amenazas más probables para cada caso y determinan el comportamiento global de la ciudad a través de los vínculos entre sus distintos componentes. Luego, a la visión estática se añade la dimensión temporal, la cual permite la actualización de la información y el acceso en cualquier momento al perfil actualizado, con base en los datos disponibles.

- ***La dimensión espacial:***

La primera reflexión que surge al analizar la resiliencia urbana es la configuración del territorio. Su definición geográfica sobre el mapa, aunada a la definición administrativa, muestra una correlación de escalas que es necesario aplicar. El mapeo de la información es relevante para poner de manifiesto las interdependencias, las superposiciones y los vacíos de

información entre las distintas dimensiones. Esta configuración condiciona determinadas capacidades y reacciones por parte de la zona urbana ante un posible impacto.

La representación del territorio sobre el mapa permite detectar conflictos y oportunidades, tanto a nivel físico como organizacional, así como establecer líneas de acción en las cuales se maximice el beneficio urbano. Esta dimensión se encuentra ligada a diversos procesos, por ejemplo, distancias, coincidencias e influencias entre otros territorios, y predetermina condiciones de vulnerabilidad y de riesgo físico y social.

- ***La dimensión organizativa:***

La dimensión organizativa contempla el mapa de elementos intervinientes en el territorio. Por un lado están aquellos agentes que son activos o pasivos en los distintos procesos de cada ciudad, desde el gobierno local hasta el nacional, así como los distintos agentes supralocales –como los gobiernos estatales y las áreas metropolitanas– y sublocales – como barrios y distritos–, los cuales participan o deberían participar de manera activa y organizada en la instrumentación de iniciativas, proyectos y acciones.

A partir de la representación conceptual de los actores involucrados y sus competencias se pueden generar estrategias de coordinación interna –para el gobierno local–, y externa –para quienes ostentan la jurisdicción en determinados ámbitos y para los afectados por cada proceso–. Nuevamente, la superposición de capas genera un mapa complejo que, unido al resto de las dimensiones, permite elaborar estrategias de desarrollo que transformen las ciudades en lugares seguros, donde todos puedan realizar sus actividades cotidianas.

- ***Las dimensiones física y funcional***

Resulta complejo desvincular la dimensión física de la funcional ya que, en términos generales, se complementan y condicionan recíprocamente. Por tal motivo se evalúan de

forma conjunta, aunque respondan a criterios diferentes. La forma física de la ciudad atiende a condiciones como la infraestructura construida o la presencia física de servicios. La funcionalidad está determinada por la continuidad del servicio e incluye la sobredemanda que pueda generarse en el impacto probable de un fenómeno.

- ***El tiempo***

Las variables utilizadas en la medición de la resiliencia son dinámicas, por ello, se extienden en el tiempo a partir de una primera base de datos. La información se actualiza constantemente para permitir la evaluación ininterrumpida del Perfil de Resiliencia Urbana.

Las Naciones Unidas propuso en la Campaña Mundial para la Reducción de Desastres 2010 - 2011, en el folleto “Desarrollando ciudades resilientes - Mi ciudad se está preparando” expuso factores importantes para el reconocimiento de características que indiquen que una ciudad es resiliente, aspectos básicos para crearla, objetivos que sirven de guía como metas a alcanzar y los beneficios de vivir en ella.

Factores para reconocer una ciudad resiliente a desastres

- Ciudad en la que los ciudadanos participan, planifican y tienen poder de decisión junto con las autoridades locales.
- Cuenta con un gobierno local competente y responsable que vela por una ciudad sostenible con participación voz y voto de todos los grupos involucrados.
- Ciudad en la que se evitan muchos desastres porque toda la población vive en viviendas y barrios que cuentan con infraestructuras básicas y necesarias como (agua potable, sistema de alcantarillado y desagües, caminos en buen estado para transitar todo el año, energía eléctrica), que cumplen con los códigos de construcción idóneos, y carece de

asentamientos informales en zonas de riesgo como pendientes pronunciadas vulnerables a deslizamientos porque no existen terrenos disponibles en estos sitios.

- Comprende y actúa en base a los peligros y crea una base de información necesaria sólida sobre amenazas y los riesgos a los que se encuentra vulnerable.
- Ha tomado medidas para adelantarse a los desastres que se puedan suscitar y de esta manera protegen los activos: personas, propiedades, hogares, patrimonio cultural y capital económico. Es capaz de reducir al mínimo las pérdidas locales y sociales derivadas de fenómenos naturales, terremoto, tsunami u otras amenazas.
- Puede restaurarse con rapidez en servicios básicos y en la actividad social, institucional y económica tras un evento natural.

10 aspectos básicos de las ciudades resilientes

1. Establecer una organización y coordinación adecuadas para comprender y reducir el riesgo de desastres, sobre la base de la participación de los grupos de ciudadanos y de la sociedad civil. Forjar alianzas locales. Asegurarse de que todos los departamentos sepan cuál es su función en la reducción y la preparación del riesgo de desastres.
2. Asignar un presupuesto destinado a la reducción del riesgo de desastres y ofrecer incentivos a los propietarios de viviendas, familias de bajos ingresos, comunidades, negocios y sector público, para que inviertan en la reducción de los riesgos a los que se enfrentan.
3. Mantener datos actualizados sobre las amenazas y las vulnerabilidades, elaborar evaluaciones de riesgos y utilizarlas como base para los planes y las decisiones sobre desarrollo urbano. Asegurarse de que esta información y los planes concernientes a la resiliencia de la ciudad se discuten con el público y están a su disposición.

4. Invertir y mantener unas infraestructuras críticas para la reducción del riesgo, como por ejemplo, un sistema de drenaje para casos de inundación, adaptado en la medida de lo posible para hacer frente al cambio climático.
5. Evaluar la seguridad de todas las escuelas e instalaciones de salud y mejorarlas según convenga.
6. Aplicar y ejecutar reglamentos de construcción y principios de planificación territorial realistas y acordes con los riesgos. Identificar terrenos seguros para los ciudadanos de ingresos bajos y mejorar los asentamientos informales en la medida de lo posible.
7. Asegurarse de que en las escuelas y en las comunidades locales existen programas educativos y de aprendizaje en materia de reducción del riesgo de desastres.
8. Proteger los ecosistemas y las barreras naturales para mitigar las inundaciones, y otras amenazas a las que pueda ser vulnerable la ciudad. Adaptarse al cambio climático a través de la adopción de buenas prácticas de reducción de riesgos.
9. Instalar sistemas de alerta temprana y gestión de emergencias en la ciudad y realice simulacros de preparación públicos periódicamente.
10. Tras un desastre, asegurarse de que las necesidades de los supervivientes constituyen el eje de la reconstrucción y brindarles apoyo tanto a ellos como a las organizaciones de la comunidad en el diseño y la aplicación de respuestas, incluida la reconstrucción de viviendas y la recuperación de medios de vida.

Estrategias de Resiliencia

Pilar 1: MOVILIDAD URBANA

Por una ciudad que prioriza el transporte público, al ciclista y al peatón por sobre el automóvil y provee un sistema de movilidad integral confiable, seguro, sostenible e inteligente.

Objetivos

1.1 Transporte multimodal: Planificar y promover un sistema de transporte intermodal con visión regional.

1.2 Uso de transporte público: Promover el uso del transporte público mejorando la experiencia de viaje de la ciudadanía.

1.3 Movilidad activa: Mejorar e incentivar la movilidad activa para un sistema de transporte eficiente y sostenible.

Pilar 2: MEDIO AMBIENTE

Por una ciudad que crece y se desarrolla en armonía con el entorno, que utiliza de manera responsable sus recursos naturales y da acceso de manera equitativa a todos sus habitantes a áreas verdes y parques urbanos de alto estándar.

Objetivos

2.1 Cambio climático: Prevenir y mitigar los problemas asociados al cambio climático.

2.2 Parques urbanos: Disminuir el déficit de áreas verdes en sectores vulnerables por medio de proyectos de alto estándar.

2.3 Gestión de residuos: Generar e implementar un modelo de gestión integral de residuos.

2.4 Contaminación atmosférica: Disminuir los índices de contaminación atmosférica de la ciudad.

2.5 Gestión hídrica: Establecer un sistema metropolitano de gestión hídrica.

2.6 Energía renovable: Promover uso de energía renovable no convencional.

Pilar 3: SEGURIDAD

Por una ciudad que promueva la convivencia pacífica entre sus habitantes; que entienda la multicausalidad del delito y lo enfrente de manera colaborativa, coordinada, estratégica e inteligente.

Objetivos

3.1 Mirada multisectorial seguridad: Abordar la seguridad ciudadana desde una mirada multisectorial.

3.2 Incivildades: Impulsar iniciativas que aborden las incivildades

3.3 Coproducción de seguridad: Incorporar a las comunidades en el proceso de coproducción de seguridad.

Pilar 4: GESTIÓN DE RIESGOS

Por una ciudad y comunidades que aprenden de su historia y de la de otros para estar más preparados ante futuros escenarios de desastres y reducir así los daños e impactos asociados.

Objetivos

4.1 Sistemas inteligentes: Diseñar sistemas inteligentes para mitigar riesgos y enfrentar emergencias.

4.2 Reconocer y anticipar riesgos: Reconocer y anticipar los riesgos existentes en el área metropolitana.

4.3 Preparar a la ciudadanía ante riesgos: Preparar a la ciudadanía frente a amenazas y riesgo de desastres.

Pilar 5: DESARROLLO ECONÓMICO

Por una ciudad equitativa territorialmente que promueve la creación de nuevas oportunidades en medio de un ecosistema de innovación, emprendimiento y economía circular a nivel regional.

Objetivos

5.1 Potenciar el desarrollo económico; Potenciar el desarrollo económico de la región tanto en el ámbito urbano como rural.

5.2 Resiliencia empresarial: Reforzar la resiliencia empresarial a nivel metropolitano.

5.3 Ciudad global: Posicionar a la urbe como ciudad global.

5.4 Innovación y emprendimiento: Fortalecer el ecosistema regional de innovación y emprendimiento.

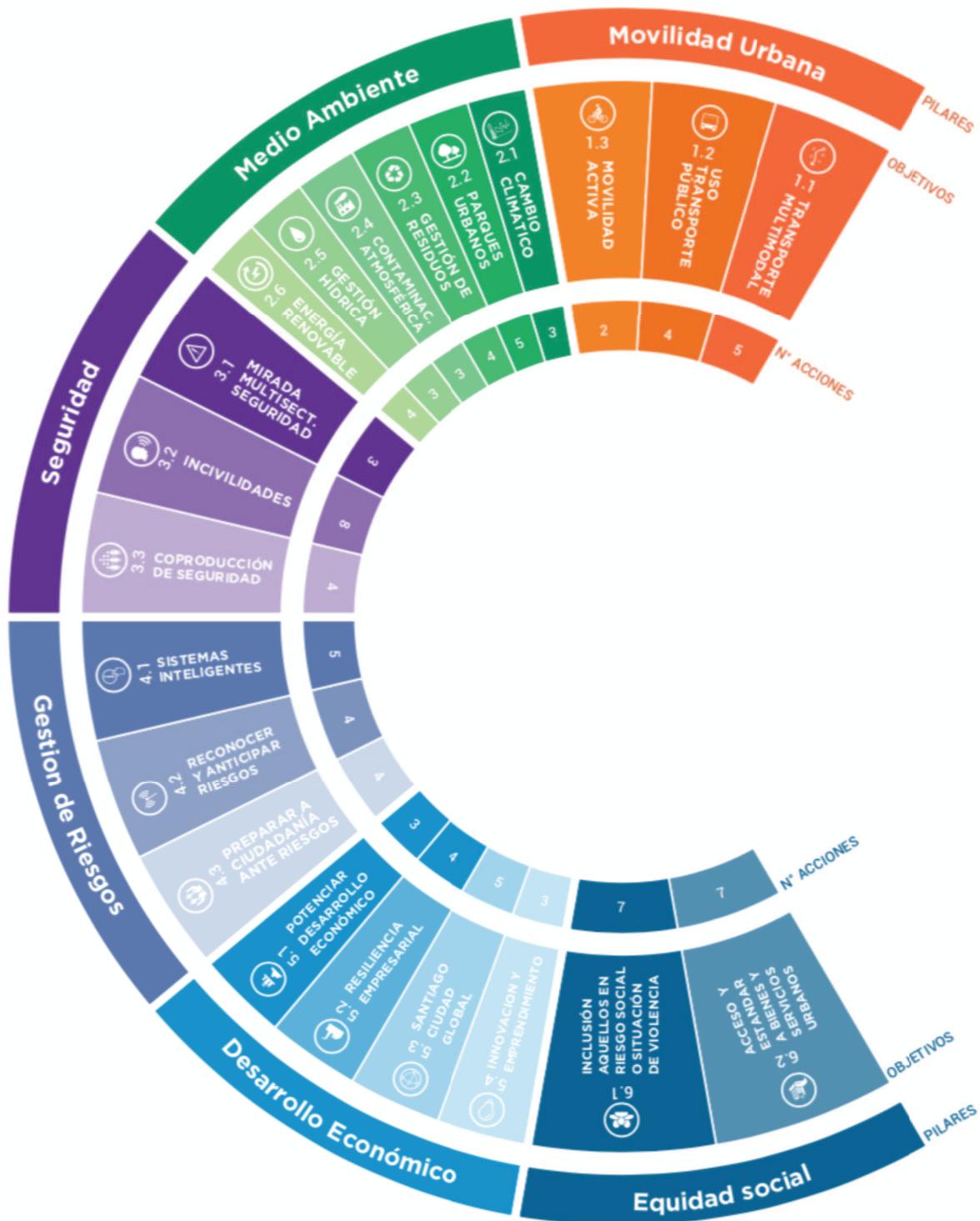
Pilar 6: EQUIDAD SOCIAL

Por una ciudad que disminuya las brechas sociales, la desigualdad y la fragmentación territorial a la que se ve enfrentada, en donde todos sus habitantes tengan acceso a los beneficios y oportunidades que ésta ofrece.

Objetivos

6.1 Inclusión aquellos en riesgo social o situación de violencia: Generar oportunidades de inclusión para aquellos en riesgos social o en situaron de violencia.

6.2 Acceso y estándar a bienes y servicios urbanos: Garantizar el acceso y estándar a bienes y servicios urbanos a todos los habitantes de la región.



ESQUEMA 1: ESTRATEGIAS DE RESILIENCIA. FUENTE: 100 CIUDADES RESILIENTES - SANTIAGO HUMANO & RESILIENTE

Beneficios en la reducción de riesgo urbano

- Protección de vidas y bienes inmuebles en caso de desastre, además de una drástica reducción de las víctimas mortales y los heridos graves.
- Protección de los logros alcanzados en el desarrollo y una menor dispersión de los recursos de la ciudad para la respuesta y la recuperación ante los desastres.
- Participación ciudadana activa y democracia local.
- Mayor inversión en casas, edificios y otros bienes inmuebles para reducir las pérdidas originadas por los desastres.
- Aumento de las inversiones en infraestructuras, incluidas la modernización, restauración y renovación.
- Oportunidades de negocio, crecimiento económico y empleo ya que las ciudades mejor gobernadas y más seguras atraen más inversiones.
- Ecosistemas equilibrados, que fomentan el abastecimiento y los servicios culturales tales como el agua potable y las actividades de ocio.
- Mejora general de la salud y el bienestar.
- Mejora de la educación en unas escuelas más seguras.

El libro de actas del 3er Congreso Internacional de Construcción Sostenible y Soluciones Eco-Eficientes 49. Modelo para la integración de la resiliencia y la sostenibilidad en la planificación urbana, expone un sistema de indicadores para la evaluación de la resiliencia urbana.

Sistema de indicadores

El acercamiento a la resiliencia a través del estudio de los Sistema Ecológico Social (SES), propone que el sistema urbano sea capaz de proveer recursos para la innovación, ser

adaptable y/o redundante. En la fase inmediata después de la crisis, es decir, de la emergencia, es donde se producen los mayores cambios, porque el sistema debe reorganizarse lo más rápidamente posible para volver a la funcionalidad. Consecuente con lo anterior, el análisis de resiliencia se organiza alrededor de cuatro atributos principales:

- La *Diversidad* en cuanto a estructuras y funciones, característica que permite asegurar una diversidad en la respuesta a la perturbación, en las opciones y en los recursos disponibles para la recuperación (Walker et al. 2015).
- La *Flexibilidad* que describe la capacidad de los elementos urbanos para adaptarse a los cambios y asumir nuevas funciones (Allan et al. 2013; Walker et al. 2015; Villagra et al. 2014).
- La *Conectividad*, esencial para mantener la funcionalidad. En el caso de los SES es importante mantener tanto la conectividad física como el intercambio de información que se produce dentro entre los individuos de la misma comunidad o entre diferentes comunidades.
- La *Modularidad* es el cuarto requisito que se relaciona con la Diversidad y la Conectividad. Los sistemas urbanos resilientes deben ser capaces de conformarse como un sistema modular, en los cuales los módulos pueden funcionar de manera independiente y a la vez conectarse en red con los otros. De esta manera, si un módulo colapsa debido a la crisis, los otros pueden proveer recursos y servicios para la recuperación.

Atributos de Resiliencia	Sinergia con la Sostenibilidad	Indicadores de diseño
Diversidad	Se relaciona principalmente con el concepto de <i>complejidad</i> urbana. Asegura <i>eficiencia metabólica</i> al reducir los desplazamientos.	Espacios abiertos en zonas seguras: $\frac{m^2}{\text{habitantes}}$
		Edificios públicos en zonas seguras: $\frac{m^2}{\text{construido/habitantes}}$
Flexibilidad	La <i>compacidad</i> en la ciudad define el equilibrio entre el espacio construido y el espacio abierto, para evitar la dispersión y la congestión. Asegura <i>eficiencia metabólica</i> al reducir los desplazamientos.	Densidad de población: $\frac{\text{habitantes}}{\text{hectáreas}}$
		Compacidad Urbana (corregida): $\frac{m^3}{m^2 \text{ espacios públicos}}$
Conectividad	La proximidad entre personas y servicios facilita la conectividad y la <i>cohesión social</i> en la comunidad. Asegura <i>eficiencia metabólica</i> al promover una movilidad más eficiente.	Índice de Proximidad: porcentaje de habitantes con acceso a servicios básicos.
		Índice de Paseabilidad: porcentaje de espacios y vías peatonales sobre el total de las vías.
Modularidad	La organización en barrio permite que cada módulo sea independiente y pueda proveer recursos en caso de crisis. Mejora la <i>eficiencia metabólica</i> por el funcionamiento en red	No de barrios independientes y resilientes.

TABLA 1: Elaborada por: Department of Planning and Urban Design, University of Bío-Bío, Concepción-Chile. A partir de la revisión de: (Cutter, S. L., Boruff, B. J. & Shirley 2003; Norris 2008; Allan 2013; Walker 2015; Marín Cotas 2012)

ESPACIO PÚBLICO

Borja y Muxi (2003) en el libro “El Espacio Público, Ciudad Y Ciudadanía” exponen puntos importantes en el diseño correcto de espacios públicos.

Elementos

- La calidad formal, el mantenimiento, la iluminación, la diversidad de usos posibles, la accesibilidad, la presencia de servicios y actividades que atraigan y fijen población, la vigilancia, etc. Todos ellos son factores securizantes evidentes.

- La relación con el entorno, la potenciación mutua de “públicos” entre los usuarios del espacio público y los del entorno (calles, comercios y oficinas, equipamientos, viviendas) y todo lo que facilite la integración urbana de los espacios públicos como plazas, avenidas, parques con espacios de transición (terrazas de cafés, pórticos o galerías comerciales, manzanas abiertas o comunitarias) contribuyen a la seguridad.

Estrategias

1. Mejora mediante ajardinados, mobiliario urbano, iluminación, equipamientos socio culturales actuaciones sobre los entornos, de calles y plazas de los barrios de bajo nivel de urbanización, a menudo antiguas periferias, que se convierten en verdaderos espacios públicos de uso colectivo y que proporcionan calidad de ciudad a estos barrios.
2. La consideración como espacios públicos, y no como espacios vacíos, de los espacios naturales -forestales, frentes de agua, reservas ecológicas-, o agrícolas en regiones urbanas para definir usos compatibles con su sostenibilidad.
3. La utilización de áreas vacantes para entretejer la trama urbana periférica mediante parques equipados y accesibles, nudos de comunicaciones con vocación de atraer elementos de centralidad, etc.

Criterios

1. No hacer jamás un proyecto para resolver un problema, sino para resolver dos, tres, varios problemas a la vez.
2. Diseñar primero el espacio público y articular ejes de continuidad física y simbólica entre los nuevos proyectos y la ciudad existente.
3. Actuar en los márgenes por su capacidad de sutura, en los antiguos barrios populares por su historia, en los ejes circulatorios por su posición estratégica, en las áreas obsoletas

recuperables, ya sean industriales, militares, ferroviarias, portuarias, etc., sobre la base de “grandes proyectos urbanos” que formen parte de una estrategia o de un Proyecto Ciudad coherente y deseable, compartido por consenso social y cooperación público-privada. Los proyectos urbanos estratégicos deben definir un área de intervención mucho mayor que lo que requiera el proyecto inicial que sirva de arranque.

4. Respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural del urbanismo de cada lugar.
5. El sector público ha de ser promotor, no simplemente controlador, regulador y operador subsidiario. No hay grandes proyectos urbanos, de reconversión, sin un programa público potente que abra paso, que impulse operaciones ancla y que establezca certidumbres y condiciones para los agentes privados. El mercado solo no hace la ciudad, la destruye primero y después se destruye a sí mismo, genera monopolios y rentas de privilegio, es decir elementos rígidos y paralizadores. El sector público por otro lado puede desarrollar la ciudad utilizando el mercado, pero no siguiéndolo de manera sumisa.
6. Hacer ciudad es hacer comercio y hacer cultura, términos históricamente y etimológicamente vinculados. Es decir la ciudad es el lugar de los intercambios y de las identidades. La calidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad, entonces en él se expresan, en el sentido más amplio y ambicioso, comercio y cultura.

PLACEMAKING

Consejos

- Implicar a la gente y hacer algo único, adaptado al espacio público concreto. Muchos diseños se reaprovechan de otros lugares donde han tenido éxito o porque estéticamente son atractivos, pero eso no significa que en otro lugar funcionen. Cada entorno, cada comunidad, es peculiar, y es la propia gente la que mejor lo conoce. Si los vecinos

ofrecen sus ideas, de lo que podría funcionar y lo que no, de dejar abierta la posibilidad de cambiar, de que el lugar evolucione, tendrá más posibilidades de convertirse en un punto de encuentro social.

- Peatonalizar los espacios, priorizar las zonas públicas para las personas y utilizar diferentes fórmulas para pacificar y reducir el tráfico rodado.
- Aplicar medidas "LQC". Estas siglas provienen de las palabras inglesas lighter, quicker, cheaper (más sencillo, más rápido, más barato). La transformación del espacio público urbano no necesita grandes obras y presupuestos que se eternicen, sino iniciativas útiles y amigables con las personas. Las medidas pueden ser muy diversas, como ubicar sillas, puestos de venta de productos o de comida, piezas de arte hechas por los propios vecinos, sacar al aire libre actividades culturales, educativas, ambientales, etc., que suelen hacerse en el interior de edificios, instalar árboles o huertos urbanos, etc. De esta forma se logra además la participación e implicación de los ciudadanos.
- Centrarse en la gestión del lugar, Incluso un espacio público con un mal diseño puede ganar vida si se gestiona bien. Las fuentes, las zonas verdes deberían estar bien cuidadas y la programación de actividades de todo tipo no deberían faltar. Un buen "placemaking" consigue que los propios vecinos realicen dichas actividades de manera espontánea y regular, y que conviertan el espacio en algo vivo, dinámico, abierto, participativo.
- Conseguir espacios abiertos para todos. El objetivo no es que un determinado colectivo dinamice el cambio y se apropie con el lugar, sino que todo el vecindario y las personas que lo transiten puedan disfrutar del mismo y enriquecerse con la variedad.

- Comenzar por las zonas con más posibilidades de éxito. Los lugares con colectivos interesados y que logren poner en marcha una iniciativa de este tipo servirán para que habitantes de otras partes de la ciudad vean sus ventajas y quieran involucrarse.

11.4 MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO

11.4.1 PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR

El plan nacional del buen vivir se aprueba el 24 de junio del 2013 con los lineamientos para la planificación del estado ecuatoriano, este plan propone 12 objetivos para alcanzar el buen vivir, en la investigación nos centraremos en 3 objetivos que respaldan el presente trabajo, estos son:

- ***Objetivo 2***

Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad

El reconocimiento igualitario de los derechos de todos los individuos implica la consolidación de políticas de igualdad que eviten la exclusión y fomenten la convivencia social y política. El desafío es avanzar hacia la igualdad plena en la diversidad, sin exclusión, para lograr una vida digna, con acceso a salud, educación, protección social, atención especializada y protección especial.

Política:

2.5 Fomentar la inclusión y cohesión social, la convivencia pacífica y la cultura de paz, erradicando toda forma de discriminación y violencia.

2.11 Garantizar el Buen Vivir rural y la superación de las desigualdades sociales y territoriales, con armonía entre los espacios rurales y urbanos.

- **Objetivo 3**

Mejorar la calidad de vida de la población

Mejorar la calidad de vida de la población es un reto amplio que demanda la consolidación de los logros alcanzados en los últimos seis años y medio, mediante el fortalecimiento de políticas intersectoriales y la consolidación del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social.

Política:

3.7 Fomentar el tiempo dedicado al ocio activo y el uso del tiempo libre en actividades físicas, deportivas y otras que contribuyan a mejorar las condiciones físicas, intelectuales y sociales de la población.

3.8 Propiciar condiciones adecuadas para el acceso a un hábitat seguro e incluyente.

3.11 Garantizar la preservación y protección integral del patrimonio cultural y natural y de la ciudadanía ante las amenazas y riesgos de origen natural o antrópico.

- **Objetivo 5**

Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad

El compromiso del Estado es promover políticas que aseguren las condiciones para la expresión igualitaria de la diversidad. La construcción de una identidad nacional en la diversidad requiere la constante circulación de los elementos simbólicos que nos representan: las memorias colectivas e individuales y el patrimonio cultural tangible e intangible.

Política:

5.1 Promover la democratización del disfrute del tiempo y del espacio público para la construcción de relaciones sociales solidarias entre diversos.

5.2 Preservar, valorar, fomentar y resignificar las diversas memorias colectivas e individuales y democratizar su acceso y difusión.

5.5 Garantizar a la población el ejercicio del derecho a la comunicación libre, intercultural, incluyente, responsable, diversa y participativa.

5.6 Promover la integración intercultural en los procesos contrahegemónicos de integración regional.

5.7 Promover la interculturalidad y la política cultural de manera transversal en todos los sectores.

11.4.2 FUNCIONES DE LOS GAD CANTONALES Y DIFERENTES

ORGANISMOS FRENTE A UN DESASTRE NATURAL – LEYES.

El código de finanzas públicas en su artículo 44 determina disposiciones generales sobre los planes de ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. (GAD):

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

En consecuencia. Para prevenir riesgos de desastres que afecten a la población, se debe establecer los canales entre el GAD, las instituciones que participan en el desarrollo de su territorio y el tejido social y las organizaciones de la sociedad civil presentes en el territorio.

Lo que debe perfeccionarse para cumplir con lo establecido en el artículo 95 de la constitución de la república del Ecuador que consagra el derecho de participación ciudadana en los asuntos de interés público y prevé que en forma individual o colectiva participen en

forma protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, de control social y rendición de cuentas del poder político.

Así como las funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, establecidas en el artículo 54 del código orgánico de ordenación territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD):

- Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal;
- Crear y coordinar los consejos de seguridad ciudadana con la participación de la policía nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, los cuales formularan y ejecutaran políticas locales, planes y evaluaciones de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana.
- Regular y controlar las construcciones en la circunscripción cantonal, con especial atención a las normas de control y prevención de riesgos y desastres.

11.4.3 LEY ORGANICA DE DISCAPACIDADES (SUPLEMENTO -- REGISTRO OFICIAL NO 796 -- MARTES 25 DE SEPTIEMBRE DEL 2012)

Entre la Ley Orgánica de Discapacidades, existen artículos y principios que fundamentan este proyecto:

CAPÍTULO SEGUNDO DE LOS PRINCIPIOS RECTORES Y DE APLICACIÓN

- **Artículo 4.- Principios fundamentales.-** La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios:

7. Participación e inclusión: Se procurará la participación protagónica de las personas con discapacidad en la toma de decisiones, planificación y gestión en los asuntos de interés público, para lo cual el Estado determinará planes y programas estatales y privados

coordinados y las medidas necesarias para su participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad.

8. Accesibilidad: Se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas.

SECCIÓN CUARTA DE LA CULTURA, DEPORTE, RECREACIÓN Y TURISMO

- **Artículo 44.- Turismo accesible.-** La autoridad nacional encargada del turismo en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, vigilarán la accesibilidad de las personas con discapacidad a las diferentes ofertas turísticas, brindando atención prioritaria, servicios con diseño universal, transporte accesible y servicios adaptados para cada discapacidad.

Además, los organismos mencionados vigilarán que las empresas privadas y públicas brinden sus servicios de manera permanente, así como también que promuevan tarifas reducidas para las personas con discapacidad.

SECCIÓN SÉPTIMA DE LA ACCESIBILIDAD

- **Artículo 58.- Accesibilidad.-** Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de

circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad. Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal. Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad físico-motora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en los porcentajes que establezcan las ordenanzas y el reglamento. En el caso de los sistemas de estacionamiento tarifados creados por los gobiernos autónomos descentralizados se destinará un porcentaje de parqueaderos claramente identificados mediante señalización y color, de conformidad con el reglamento de la presente Ley. El porcentaje señalado en los incisos anteriores no será inferior al dos por ciento (2%) del total de parqueos regulares de la edificación o de la zona tarifada.

11.4.4 ACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS PROCESOS DE GESTION DE RIESGO

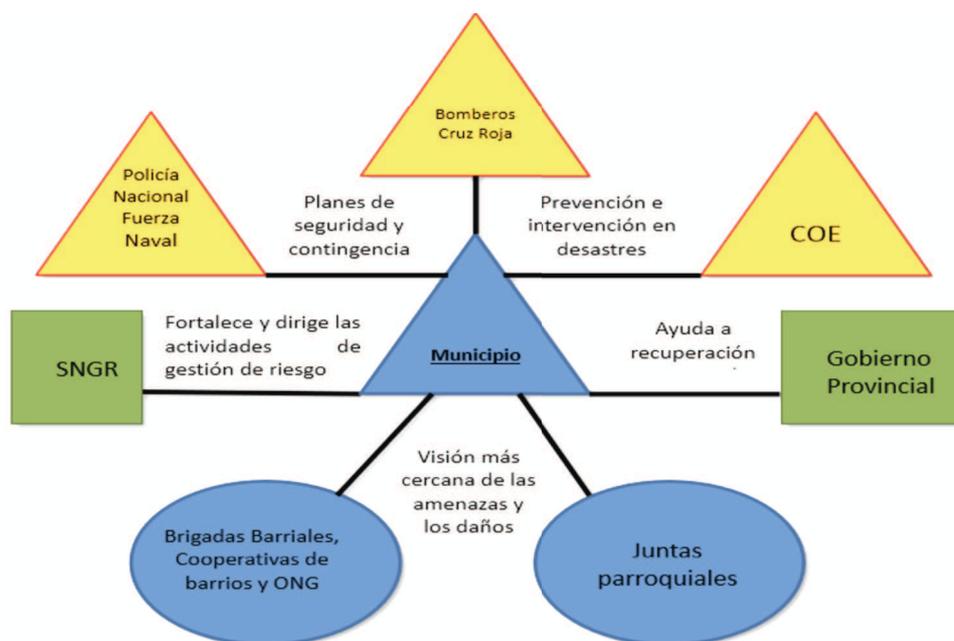
La gestión de riesgo es la capacidad que tiene la ciudadanía para afrontar condiciones peligrosas y reducir la vulnerabilidad. Esta gestión comprende la prevención, control de la emergencia y la recuperación, todo con la correcta organización y participación de los actores claves.

Para la implementación de un sistema de gestión de riesgos, es necesario integrar a los actores claves al proceso, así como incrementar el nivel de participación ciudadana. Para ello se debe aprovechar la estructura de los actores e incluir a los gobiernos provinciales, locales y

comunitarios, a los ministerios y a otras instituciones. (Grupo de las Naciones Unidas para el desarrollo, 2009).

Los actores que inciden en un determinado cantón se han clasificado de acuerdo a las siguientes categorías:

El éxito de la implementación de los procesos de gestión radica en la interacción entre los organismos de coordinación y los actores institucionales.



ESQUEMA 2: ESQUEMA DE ACTORES QUE INTERVIENEN Y ROLES. ELABORADO: CADS-ESPOL

11.4.5 UNISDR (ESTRATEGIA INTERNACIONAL PARA LA REDUCCION DE DESASTRES) CAMPAÑA MUNDIAL PARA LA REDUCCION DE DESASTRES 2010-2011 - DESARROLLANDO CIUDADES RESILIENTES “MI CIUDAD SE ESTA PREPARANDO”

La Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres de las Naciones Unidas (UNISDR) trabaja con sus socios en pro del aumento de la conciencia y el compromiso con respecto a las prácticas de desarrollo sostenibles susceptibles de reducir el riesgo de desastres

y mejorar el bienestar y la seguridad de los ciudadanos: invertir hoy para un mañana más seguro. Los socios de la UNISDR lanzan una nueva campaña en 2010, Desarrollando ciudades resilientes, Basada en campañas anteriores que se centraron en la educación y la seguridad en las escuelas y los hospitales, con cual se pretende convencer a los dirigentes de las ciudades y a los gobiernos locales para que se comprometan a cumplir una lista de comprobación de los 10 aspectos básicos para desarrollar ciudades resilientes y colaboren con los activistas locales, las redes populares y las autoridades nacionales.

Las claves para alcanzar esta resiliencia reside en una buena gobernanta urbana y local. La reducción de los riesgos ofrece numerosas ventajas. Cuando se aplica con éxito en el marco de la urbanización sostenible, las ciudades resilientes ayudan a reducir la pobreza, favorecen al crecimiento y el empleo y fomentan una mayor equidad social, nuevas oportunidades de negocio, ecosistemas más equilibrados y la mejora de la salud y la educación.

Objetivos principales

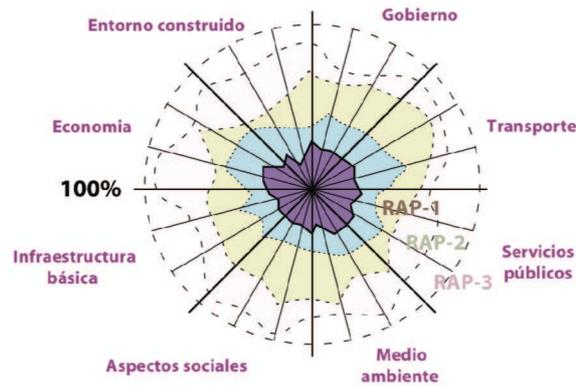
- **Más conocimientos:** Aumentar la conciencia de los ciudadanos y los gobiernos a todos los niveles acerca de las ventajas de la reducción de los riesgos urbanos.
- **Buenas inversiones:** Identificación de asignaciones presupuestarias en los planes de financiación de los gobiernos locales destinadas a la inversión en actividades relacionadas con la reducción del riesgo de desastres.
- **Construcciones más seguras:** Inclusión de la reducción del riesgo de desastres en los procesos de planificación del desarrollo urbano participativos y protección de las infraestructuras críticas.

11.4.6 GUÍA DE RESILIENCIA URBANA CREADA POR EL ESTADO DE MÉXICO EN EL 2016, PROPONE METODOLOGÍA A SEGUIR PARA REALIZAR EL PERFIL DE RESILIENCIA URBANA A BASE DE CINCO DIMENSIONES:

- 1. Organizacional:** Consiste en la interacción de las diferentes escalas de organización administrativa, es decir, nacional, estatal, municipal, distrital e individual.
- 2. Espacial:** Se refiere a la dimensión del territorio, que puede ser manzana, colonia, municipio, entidad federativa o nacional.
- 3. Física:** Incluye el análisis de las diferentes redes de infraestructura –entre ellas, hidráulicas, sanitarias, eléctricas, de gas–, equipamientos –salud, educación, cultura, abasto, comercio, transporte– y servicios – comerciales, financieros, del sector habitacional–.
- 4. Funcional:** Considera los diferentes planes y programas urbanos, los programas de respuesta ante emergencias, los planes operativos, así como los programas operativos anuales, entre otros.
- 5. Temporal:** Incluye el análisis en varios periodos de tiempo.

Perfil de Resiliencia Urbana

El Perfil de Resiliencia Urbana considera los indicadores antes mencionados para establecer la forma como la ciudad responde y se recupera ante el impacto de los fenómenos naturales. Esta metodología permite verificar cuáles son los factores más alejados del nivel óptimo de resiliencia.



ESQUEMA 3: ESQUEMA DE PERFIL DE CIUDAD RESILIENTE. **ELABORADO POR:** NACIONES UNIDAS.

11.5 MODELO DE REPERTORIO REALIZADO

11.5.1 El paseo marítimo de Benidorm, España

El paseo marítimo de Benidorm, diseñado por los arquitectos de OAB (Office of Architecture in Barcelona), no se entiende como una frontera-borde sino como un espacio intermedio que permeabiliza la transición entre la ciudad construida y el espacio natural del mar y la playa. Se estructura como un lugar con una topografía rica, como espacio dinámico que permite el paseo y el mirador sobre el mar, pero también organiza diferentes zonas de estancia para la contemplación.



IMAGEN 1: PASEO DE BENIDORM, VISTA PANORAMICA

El Paseo recoge los flujos longitudinales y transversales de las diferentes circulaciones y los canaliza permitiendo accesos cómodos a la playa. Elimina las barreras arquitectónicas permitiendo el acceso directo desde el aparcamiento, convirtiéndose así en un lugar arquitectónico que moldea una topografía nueva y juega con la luz y las sombras.

Un conjunto de líneas sinuosas trenzadas que establecen los distintos espacios y que adopta distintas formas naturales y orgánicas, recordando la estructura fractal de un acantilado, así como el movimiento de las olas y las mareas. El paseo se estructura en diferentes capas: una primera capa estructural que construye la línea de borde acabada en hormigón blanco, otra capa de texturas con pavimentos en diferentes colores y una última capa que conforma el mobiliario urbano. Junto con los elementos naturales como agua, vegetación, construyen un lugar homogéneo con personalidad propia y antecesor de la nueva arquitectura del Siglo XXI al reunir en un único concepto la tecnología constructiva y naturaleza. El nuevo paseo marítimo de Benidorm se propone así como una nueva forma que integra lo artificial construido y lo natural. El proyecto recoge diferentes esencias desde las formas orgánicas del modernismo, formas de geometría fractal de la naturaleza y las últimas tecnologías de la construcción así como las vanguardias del paisajismo.



IMAGEN 2: PASEO DE BENIDORM, DETALLES

El nuevo paseo marítimo no obedece al azar sino que surge de establecer unas determinadas leyes, un partí geométrico y una modulación. De esta forma se establece una lógica de construcción facilitando su modulación en partes. La playa invade parcialmente zonas antes ocupadas por el antiguo paseo aumentando la superficie de arena y reduciendo la de asfalto. Se recogen todos los aspectos funcionales: paseo, estancia, mirador, transición con la playa, barreras arquitectónicas, acceso directo al aparcamiento, colectores de aguas pluviales, iluminación de la playa, comunicación viaria, integración del mobiliario urbano e infraestructuras de servicios. Construye una nueva fachada que facilita la visión del mar y de la playa desde su cota más alta y establece un nuevo límite, integrando las diferentes circulaciones en sus pliegues y plataformas, eliminando una barrera y construyendo un lugar para las personas.

El paseo marítimo de Benidorm, posee características fundamentales para usar como referencia e inspiración en la propuesta a plantear, gracias a su topografía y el encontrarse la ciudad metros más alta que el nivel del mar coincide con Bahía de Caráquez y se puede incorporar a la ciudad conceptos arquitectónicos en el diseño como el movimiento, la fractalidad, el dinamismo dado por medio de colores, el juego de luces y sombras, la eliminación de barreras arquitectónicas para evitar impedir la vista hacia el mar y el fácil traslado de las personas hacia la playa y la inclusión de elementos naturales como vegetación como ornamento del pavimento.

11.5.2 Malecón, Puerto Vallarta

Como parte central de un plan de renovación para el centro histórico de Puerto Vallarta, se realizó el proyecto de remodelación del Malecón. Este espacio es el corazón histórico del puerto, un paseo de 800 metros lineales entre el pueblo y el mar como atractivo

principal. Desde hace varios años el automóvil se había convertido en el principal usuario del malecón, transformándolo en un paseo inseguro e incómodo para el peatón, con una barrera vehicular que lo atravesaba en todo su recorrido.



IMAGEN 3: MALECÓN PUERTO VALLARTA, VISTA PANORAMICA

La nueva propuesta arquitectónica parte del principio de regresar el Malecón a su propietario original, el peatón. Para lograrlo se transformó este en una gran explanada a lo largo de los 800 metros del recorrido, toda al mismo nivel, propiciando la salida de los vehículos en su mayor parte, permaneciendo una vialidad de velocidad disminuida, en donde el automóvil ahora, es el intruso en el nuevo espacio.

La sección de esta nueva explanada hacia el mar se creció para ganar más ancho de malecón, y la geometría del nuevo muro de contención se modificó, teniendo un perfil al mar con curvas que entran y salen a la playa correspondiendo este movimiento con la traza urbana existente y generando pequeñas plazas en la intersección de las bocacalles con el Malecón que alojan, ahora sí con orden, la temática escultórica tan emblemática de este lugar. Esta fachada hacia el mar se complementa con las rampas de acceso a la playa, y que al ir

subiendo y bajando a lo largo del malecón se convierten en una imagen icónica de inspiración marítima fácil de entender para cualquier usuario.



IMAGEN 4: MALECÓN PUERTO VALLARTA, DETALLES

Para lograr un paseo agradable a cualquier hora del día se necesitó crear sombras y por lo tanto la vegetación fue un tema importante. Del lado de los comercios se plantaron almendros, especie que se puede encontrar fácilmente en Puerto Vallarta y que se adapta perfectamente a la salinidad del mar brindando una sombra amable que nos ayudaría, nuevamente a generar estas actividades estacionarias. Del lado del malecón se plantaron palmeras cocoteras y dentro de las jardineras, aparte de la vegetación seleccionada, se plantaron palmeras cola de zorro. Para que las jardineras funcionaran como estancias sombreadas, el perímetro de estas se delimito con módulos prefabricados de concreto claro que tendrían la doble función, de contener la jardinera, por un lado, y gracias a su diseño ergonómico, el ofrecer un asiento al peatón, este criterio se repitió sobre el murete perimetral frente al mar, proponiéndose este como una clara banca para ver el horizonte.

Dentro del nuevo espacio público, y participando también ya como elementos urbanos en las calles que corren paralelas al malecón hacia el sur, las esculturas que allí se encontraban pasaron por un proceso de restauración y se reubicaron en la zona norte como remates visuales de las calles perpendiculares al malecón, dándoles, como ya se anotó, un orden y relevancia dentro del nuevo espacio público. Los Arcos y la escultura de “El niño y el hipocampo” o “el caballito de mar”, como comúnmente se le conoce, son los grandes íconos de Puerto Vallarta y por eso se les dio una jerarquía especial dentro del conjunto. El caballito se ubicó como el centro de la escalinata al mar, zona libre de vegetación específicamente diseñada para disfrutar de los atardeceres de Puerto Vallarta; y Los Arcos se ubicaron como centro radial de la plaza del palmar y como respaldo escenográfico del anfiteatro que ve al mar en la zona sur del malecón.

De esta manera el Malecón de Puerto Vallarta, tiene fundamentos como el los mobiliarios flexibles que poseen variedad de usos, el transformar al peatón como único y gran protagonista del espacio y dejar de lado al automóvil, la inclusión de rampas que permiten el fácil acceso a personas con capacidades espaciales y a su vez se vuelve dinámico el subir y bajar de nivel sin sentirlo, también la inclusión de vegetación apropiada y nativa de la zona para poder hacer uso del espacio a cualquier hora del día, este proyecto también propone insertar la identidad del lugar por medio de figuras representativas para que de esta manera los ciudadanos se apropien de él que será un factor indispensable para acoger en la propuesta a plantear.

CAPITULO 2

12. Diagnóstico de la investigación

12.1 Información básica

12.1.1 Ubicación geográfica de Bahía de Caráquez y área de estudio

La investigación se realiza en la ciudad Bahía de Caráquez del cantón Sucre, en la zona Norte de la Provincia de Manabí. Ubicada en a 0o 35' de latitud sur y 80o 25' longitud oeste es el centro geográfico generador de turismo de la zona norte de la provincia, siendo esta actividad productiva uno de los pilares que sustenta la economía local, exactamente en el sector entre el barrio Bellavista y el malecón Bahía de Caráquez.



IMAGEN 5: BAHIA DE CARÁQUEZ. FUENTE: GOOGLE EARTH

12.1.2 Límites del cantón

- Norte: Océano Pacífico, Estuario del Río Chone, Cantón San Vicente.
- Sur: Cantones Portoviejo y Rocafuerte.
- Este: Cantón Tosagua.
- Oeste: Océano Pacífico.

12.1.3 Clima

El clima de Bahía de Caráquez, es primaveral durante todo el año, su temperatura fluctúa entre los 24 y 30 °C.

- Precipitaciones con promedio anual: 606,30 mm
- Época lluviosa de enero a junio
- Humedad promedio anual: 79%
- Promedio mes más húmedo: 81%
- Latitud: 0° 36' 0" S y Longitud: 80° 25' 0" W

12.1.4 Flora

En el área de estudio no se aprecia gran cantidad de flora, pero se pueden apreciar en las zonas rurales del Cantón árboles de maderas finas, árboles de caucho, ceibos (lana vegetal), tagua (marfil vegetal), banano, fibras como las de abacá y toquilla.

12.1.5 Fauna

El área presenta intervención antrópica considerable, hay especies características de las zonas urbanas. Sin embargo cabe indicar que por la cercanía y la influencia del Estuario del Río Chone también se pueden encontrar en el borde del Malecón hacia la ribera del Río especies de aves nativas y migratorias entre ellas las más comunes están garzas nocturnas, garzas coroniamarillas, garzas nocturnas, garzas buyeras, cormoranes, tórtolas y martín pescador.

12.1.6 Hidrología

El Estuario del Río Chone constituye el sistema hidrológico más importante pues su área aportante es de 2380 km². La cuenca de aportación de la quebrada Briones es de 45 ha.

Debido a la fuerte pendiente de las laderas las descargas máximas se estiman en 6.9 m³/s para periodos de retorno de 50 años, está quebrada y el estero San Roque situada al sur, no producen mayor arrastre de material flotante. En la zona de Leonidas Plaza también aportan las quebradas El Toro, y Fanca y otros drenajes menores.

12.1.7 Economía

Pese a que Bahía de Caráquez es una ciudad con grandes potenciales turísticos, su principal actividad económica es la cría y engorde de camarones en cautiverio. En la bahía o estuario del río Chone existen unas 6.000 hectáreas de piscinas dedicadas al cultivo de este crustáceo. La industria local es muy incipiente, existiendo solamente una planta procesadora y exportadora de camarones congelados, una fábrica de hielo potable y una fábrica de agua purificada.

12.1.8 Arquitectura

En el sector de estudio no se encuentra ningún tipo de riqueza patrimonial arquitectónica, sin embargo en el resto de la ciudad aún quedan algunas de las construcciones antiguas, entre ellos la casa americana de estilo nórdico el cual fue un gran centro de cultura y arte que tuvo como huéspedes a ilustres visitantes del ámbito artístico, cultural y empresarial, cuya propietaria de esta edificación fue Bertha Santos de Dueñas, quien se convirtió en icono de la historia artística y cultural de la ciudad, la misma que se vio afectada en el terremoto del 16 de abril y hasta la actualidad no ha tenido reparación.

La iglesia de la Merced es otra de estas edificaciones históricas y fue construida originalmente en 1912, fruto de la donación económica realizada por Alberto Santos, un notable empresario de la ciudad, cuyo nombre ha quedado perennizado en la historia de la ciudad, como el caso del malecón del estuario, el cual lleva su nombre. La iglesia La Merced

fue construida con maderas finas traídas de los Estados Unidos y de Europa, y muchos de los elementos de construcción eran importados desde otros países y permanecieron intactos hasta antes del terremoto ocurrido el 4 de agosto de 1998, el cual afectó a muchas de sus estructuras arquitectónicas por lo que se decidió readecuarla manteniendo su diseño arquitectónico, vitrales y elementos decorativos, sin embargo sus colores que fueron cambiados.

12.1.9 Acceso, infraestructura vial y transporte

La ciudad consta de acceso por vía terrestre en donde confluyen carreteras que suelen venir desde Quito y Guayas. El 3 de noviembre de 2010, se inauguró el puente "Los Caras", que une San Vicente con Bahía, logrando completar la Ruta del Spondylus. El transporte público es el principal medio de transporte de los habitantes de la ciudad, que cuenta con el servicio de bus público interparroquial e intercantonal para localidades cercanas. En su mayoría las calles se encuentran asfaltadas o adoquinadas, sin embargo si hay algunas que se encuentran desgastadas y otras lastradas.

12.1.10 Condiciones de vida

12.1.10.1 Agua Potable y Alcantarillado

El sistema regional de agua potable La Estancilla cubre los cantones de Bolívar, Junín, Chone, Tosagua, Sucre y San Vicente, y es administrado por el Centro de Rehabilitación de Manabí.

El servicio de agua potable se hace mediante una red pública de distribución. El suministro se hace desde la Planta Regional ubicada en la Estancilla situada a 47km de la Ciudad de Bahía, cuya capacidad de conducción no permite satisfacer la demanda cada vez más creciente de la ciudad y de la periferia de Bahía de Caráquez. Actualmente el servicio es

deficiente. Bahía de Caráquez tiene dos sistemas de alcantarillado. El de aguas servidas, que está provisto de una planta de tratamiento en la parroquia Leónidas Plaza. El sistema de aguas lluvias, cuyos colectores hacen la entrega de aguas a los cursos naturales. En la franja costera en estudio se entrega las aguas servidas y lluvia directamente al mar por los colectores de la calle Salinas, por la prolongación sur de la avenida Unidad Nacional y por la quebrada Briones. Estas tres entregas se hacen sin ninguna estructura de control.

12.1.10.2 Manejo de Residuos

El servicio de recolección de residuos sólidos en la ciudad de Bahía de Caráquez, lo realiza la Municipalidad del Cantón Sucre, la disposición final se la realiza en un vertedero de esta ciudad.

12.1.10.3 Energía Eléctrica

La energía se obtiene del Sistema Interconectado Nacional, que cubre un 83,49% del Cantón. Para satisfacer la actual demanda y solucionar el deficiente servicio por cortes continuos y permanentes, se está ampliando la capacidad de la subestación actual de 10 MW a 30 MW, con lo cual se garantizará un buen servicio para los próximos 15 años.

12.1.10.4 Telecomunicaciones

El servicio de telefonía cubre el 22,44% del área urbana, lo obtienen de la correspondiente regional de la Corporación Nacional de Telecomunicaciones.

Además se cuenta con la señal del servicio de las empresas de telefonía celular (Claro), Alegro y COMCEL (Movistar).

12.1.11 Análisis de ciudad - sector

12.1.11.1 Mapa de delimitación de área

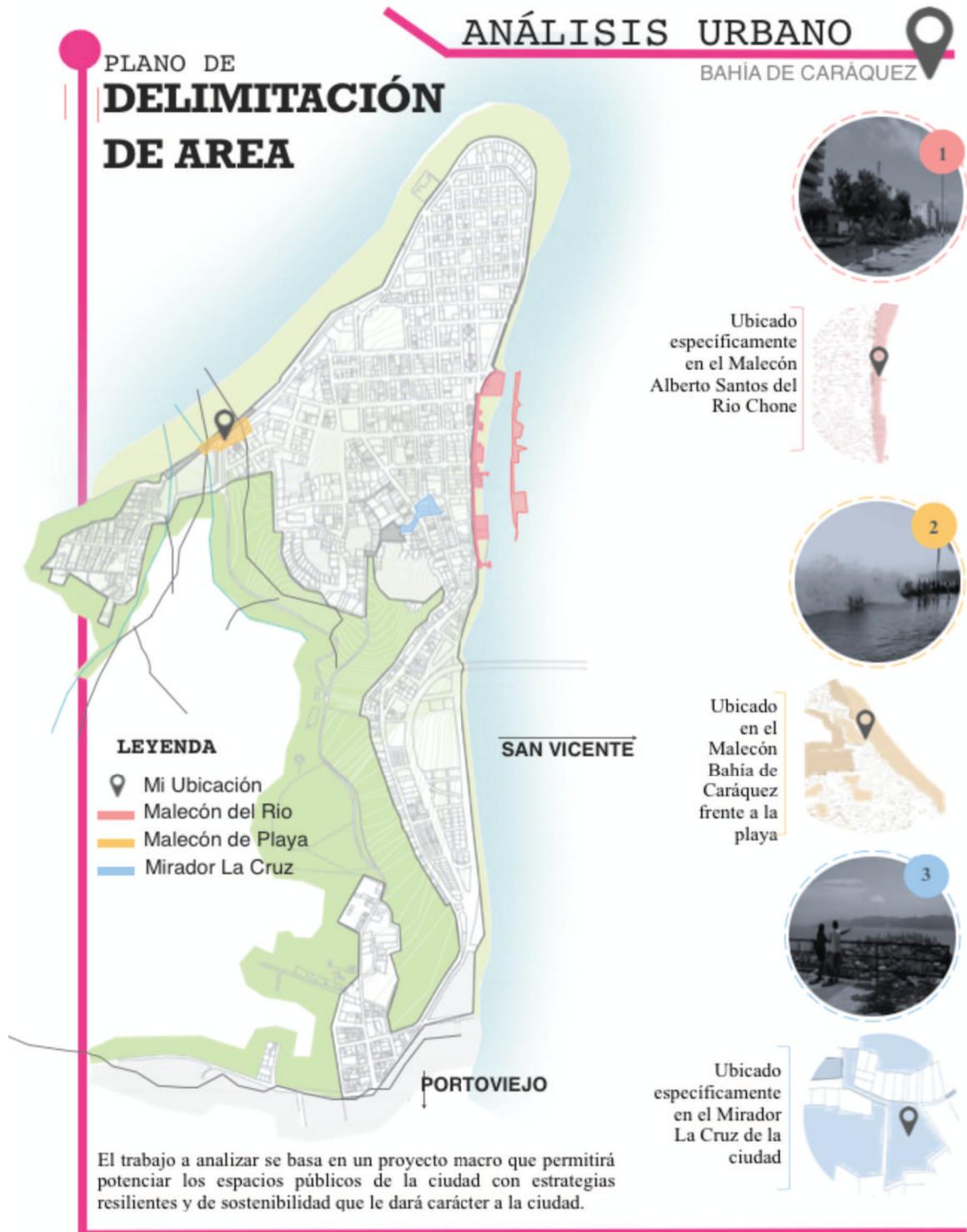
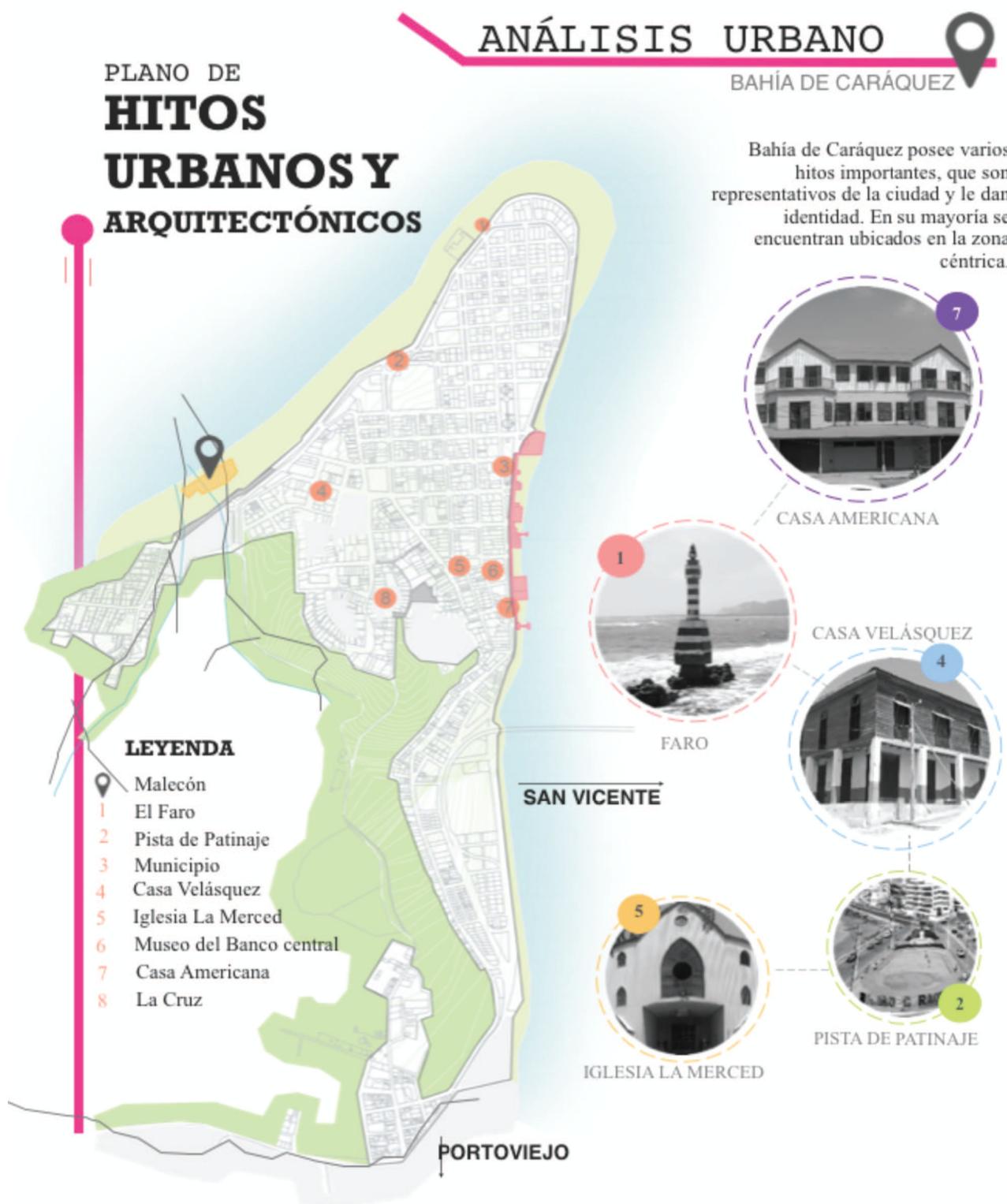


IMAGEN 6: PLANO DE UBICACIÓN DE PROYECTOS
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A PARTIR DE DATOS DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN SUCRE

12.1.11.2 Mapa de Hitos urbanos y arquitectónicos



Sin embargo, en la zona de estudio no se encuentran hitos ni lugares reconocidos que incentiven a las personas a visitar o recorrer el territorio.

IMAGEN 7: PLANO DE HITOS URBANO, HISTÓRICOS Y ARQUITECTÓNICOS
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A PARTIR DE DATOS DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN SUCRE

12.1.11.3 Mapa de Trama urbana



IMAGEN 8: PLANO DE TRAMA URBANA
FUENTE: ELABORACIÓN DE NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES, DENNY VÉLEZ A PARTIR DE DATOS DEL GAD SUCRE

12.1.11.4 Mapa de Tejido urbano

ANÁLISIS URBANO

BAHÍA DE CARÁQUEZ

PLANO DE

TEJIDO URBANO

Para analizar de manera minuciosa el tejido urbano, se caracterizaron tres zonas distintas. En el sector N°1 se puede observar claramente que la zona hotelera esta consolidada debido a que es una zona turística-Urbana. En el sector N°2 se puede observar que se encuentra en proceso de consolidación, esta parte de la ciudad creció debido a los asentamientos informales por tal razón está emplazada en zona de riesgo. El sector N° 3 es zona no consolidada, por su reciente posicionamiento en la ciudad y la falta de infraestructuras y equipamientos.



Sin embargo, la trama que rodea la zona de estudio no se encuentra consolidada por no tener tanto acogida por la población y no ser tan visitado.

IMAGEN 9: PLANO DE TEJIDO URBANO

12.1.11.5 Mapa de Manzanas



IMAGEN 10: PLANO DE MANZANAS

FUENTE: ELABORACIÓN DE NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES, DENNYS VÉLEZ A PARTIR DE DATOS DEL GAD SUCRE

12.1.11.6 Mapa de Vacíos urbanos y potenciales libres



El sector de estudio se encuentra categorizado como un potencial libre para la ciudad en donde se puede crear un proyecto que ayude a potenciarla.

IMAGEN 11: PLANO DE VACÍOS URBANOS Y POTENCIALES LIBRES.

FUENTE: ELABORACIÓN DE NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES, DENNYS VÉLEZ A PARTIR DE DATOS DEL GAD SUCRE

12.1.11.7 Mapa de Equipamiento urbano



IMAGEN 12: PLANO DE EQUIPAMIENTO URBANO

FUENTE: ELABORACIÓN DE NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES, DENNY VÉLEZ A PARTIR DE DATOS DEL GAD SUCRE

12.1.11.8 Mapa de Riesgo tecnológico y antrópico



Ninguno de estos dos factores de peligro se encuentran cercanos al sitio de estudio, ni lo afecta de manera directa.

IMAGEN 13: PLANO DE RIESGO TECNOLÓGICO Y ANTRÓPICO
FUENTE: ELABORADO POR NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES Y DENNY VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.11.9 Mapa de Riesgo por inundación

ANÁLISIS URBANO

BAHÍA DE CARÁQUEZ

PLANO DE

RIESGO DE INUNDACIÓN

La ciudad en su gran mayoría se encuentra en zona de riesgo por inundaciones por encontrarse ubicada geográficamente en la costa, a orillas del mar y el río Chone, y estar a pocos metros de altura del mismo, lo que indica que en caso de fuertes lluvias el nivel del río Chone subiría hasta llegar a inundar gran parte de Bahía de Caráquez.

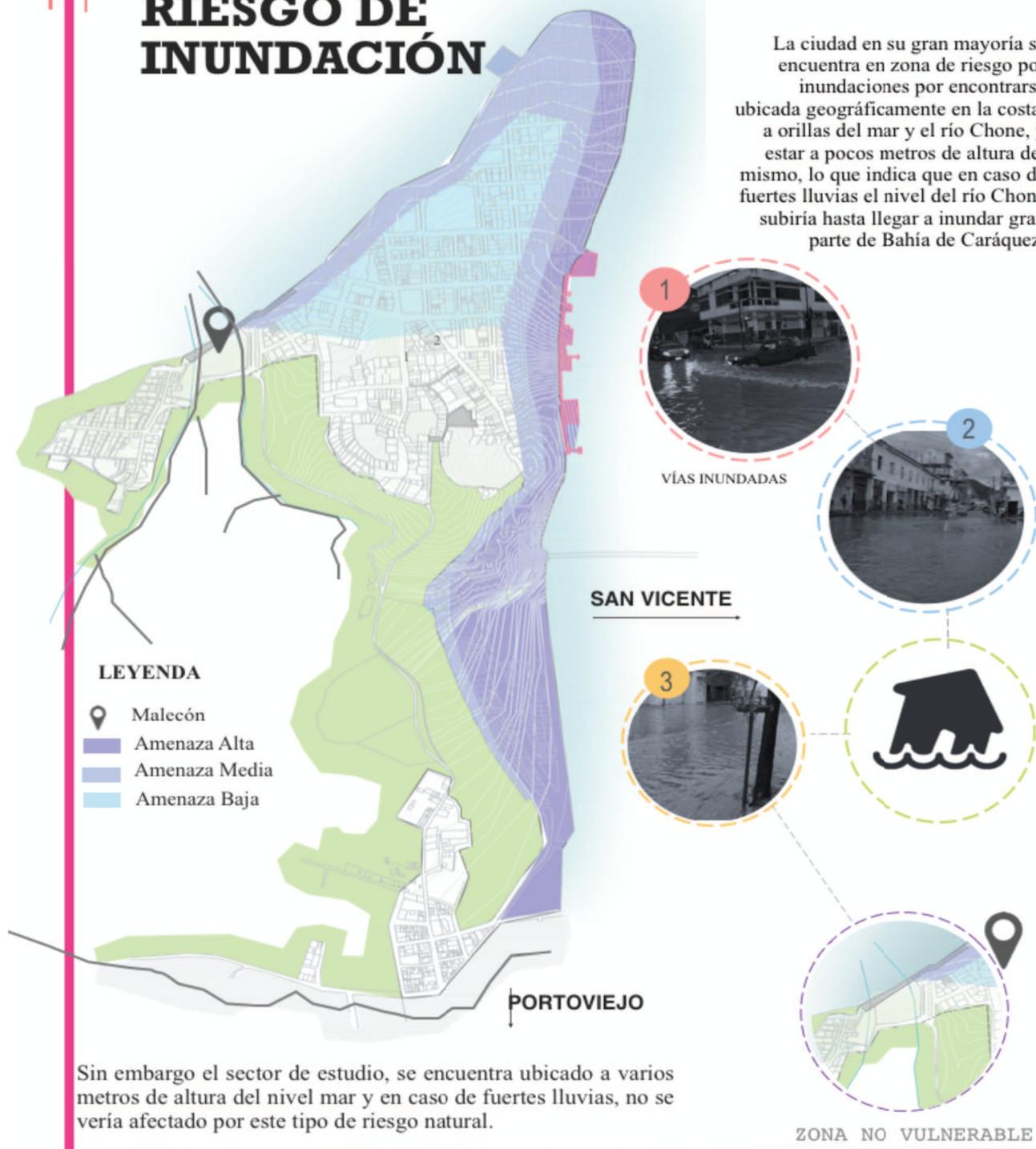


IMAGEN 14: PLANO DE RIESGO DE INUNDACIÓN

FUENTE: ELABORADO POR NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES Y DENNYS VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.11.10 Mapa de Riesgo de Movimiento de masas



IMAGEN 15: PLANO DE MOVIMIENTO DE MASAS
FUENTE: ELABORADO POR NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES Y DENNY VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.11.11 Mapa de Riesgo de tsunami

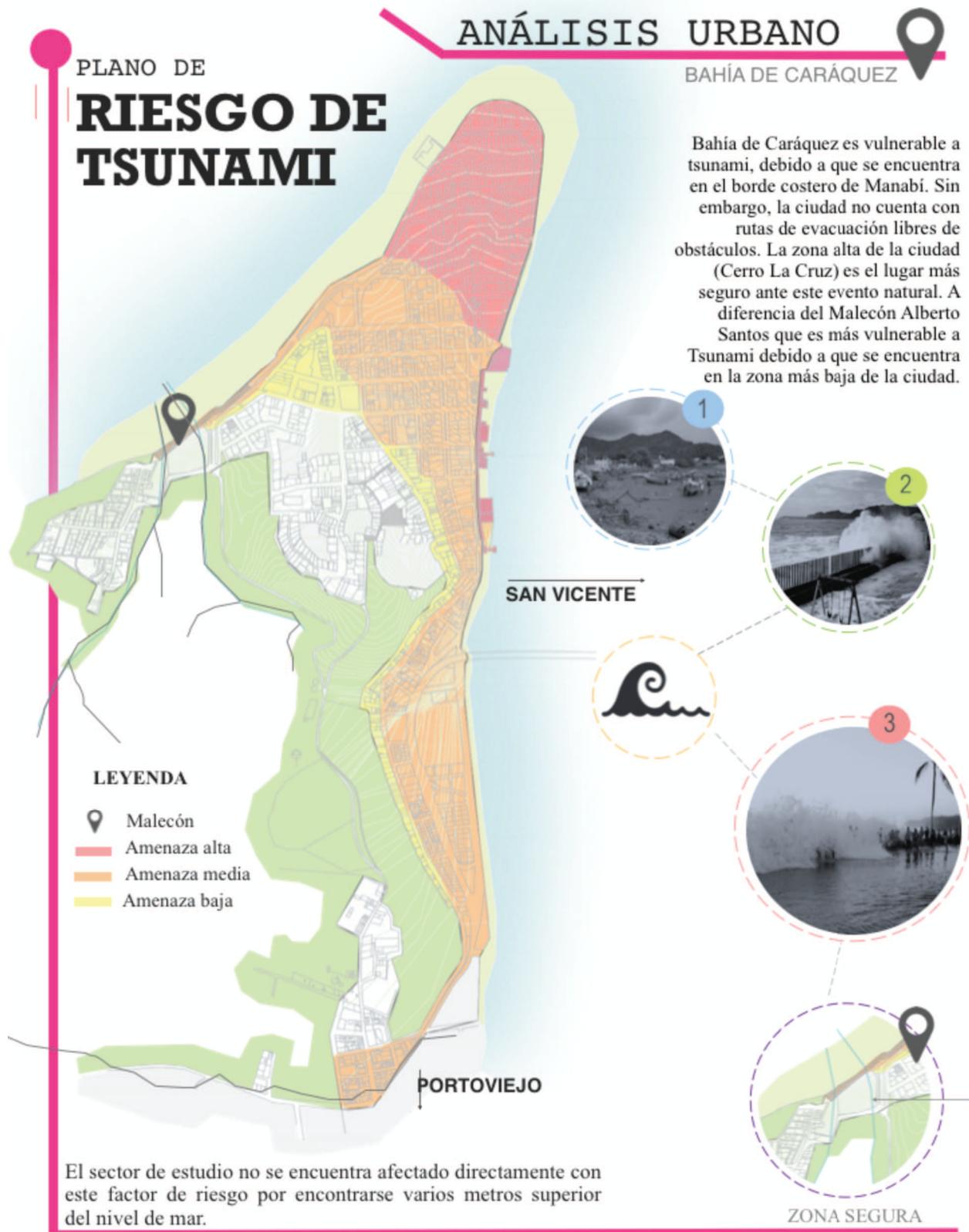


IMAGEN 16: PLANO DE RIESGO DE TSUNAMI

FUENTE: ELABORADO POR ZULAY GAVILANES, NICKOL BELLO Y DENNYS VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.11.12 Mapa de Vialidad urbana

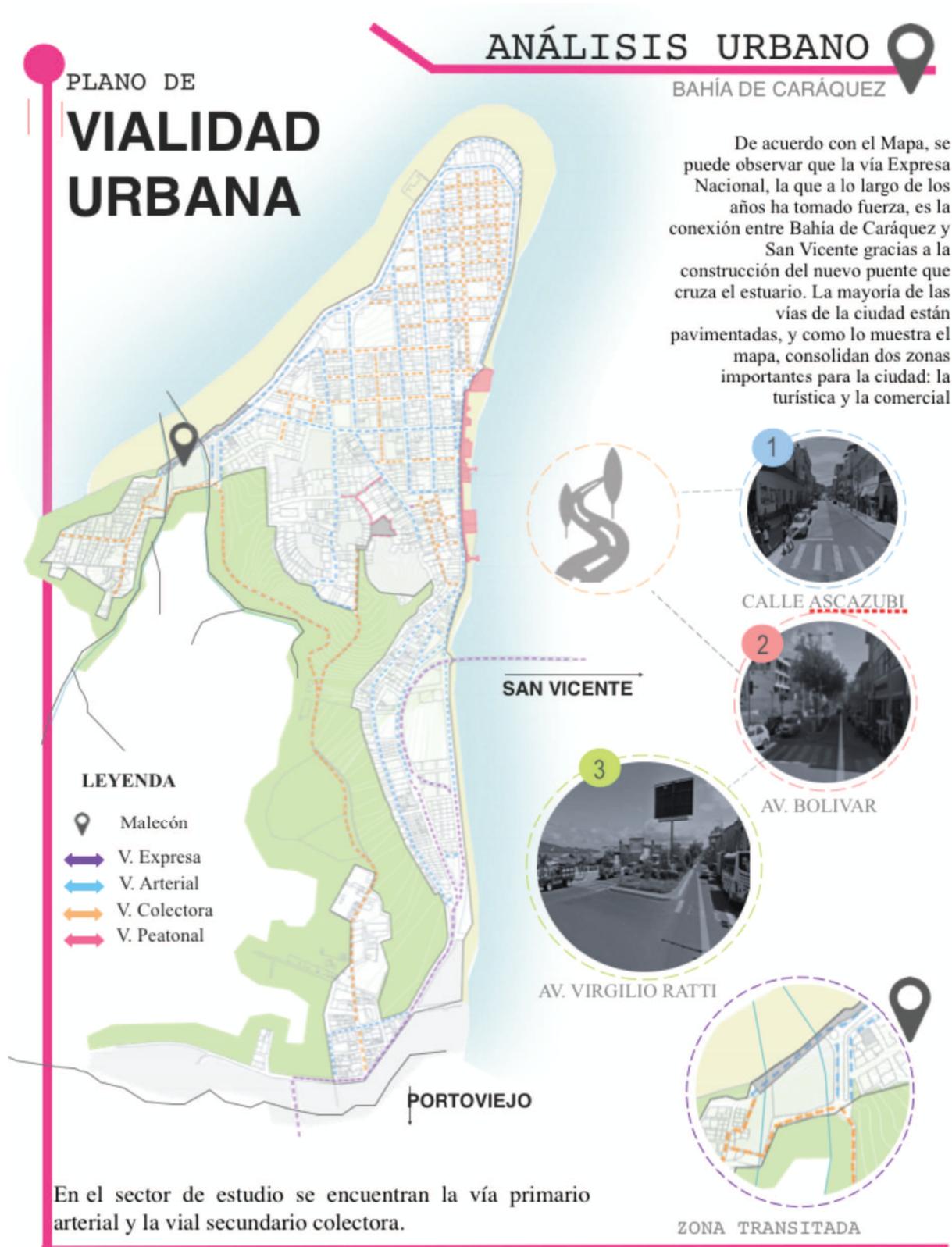


IMAGEN 17: PLANO DE VIALIDAD URBANA

FUENTE: ELABORADO POR NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES, Y DENNYS VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.11.13 Mapa de Espacios públicos



IMAGEN 18: PLANO DE ESPACIOS PÚBLICOS

FUENTE: ELABORADO POR NICKOL BELLO, ZULAY GAVILANES Y DENNYS VÉLEZ, A PARTIR DE DATOS DEL GAD DE SUCRE

12.1.12 Sector barrio Bellavista y malecón Bahía de Caráquez

12.1.12.1 Ubicación



IMAGEN 19: SECTOR DEL MALECON Y BARRIO BELLAVISTA. **FUENTE:** GOOGLE EARTH

Este espacio se encuentra al final de la ciudad en la parte inferior de la quebrada Briones del barrio Bellavista y cuenta con 11040 metros cuadrados.

12.1.12.2 Características

El malecón Bahía de Caráquez cuenta con un paisaje natural prestigiado, en él se muestra la tranquilidad de la playa que ofrece la ciudad, en él también se puede observar la quebrada Briones del barrio Bellavista con sus asentamientos informales en esta área que evidentemente es zona de riesgo, de la misma forma que se logra notar a simple vista el mal estado de la infraestructura del malecón y la deficiencia de mobiliario urbano y áreas verdes.



IMAGEN 20: MALECON BAHIA DE CARÁQUEZ.

FUENTE: TESISTA.



IMAGEN 21: SECTOR DE QUEBRADA BRIONES Y MALECON. **FUENTE:** TESISTA.

12.1.12.3 Espacios existentes

El sector en estudio cuenta con el espacio físico de 2.800 metros cuadrados de una obra de facilidades turísticas que fue levantada en el 2012 por el Ministerio de Turismo, que contemplaba con 10 kioscos para la venta de comida rápida y artesanías. Además de una batería sanitaria para hombres, mujeres y personas con capacidades especiales. También contaba con parqueadero y toda el área fue regenerada con adoquines, sembrío de palmeras y colocación de bancas, sin embargo esta obra apenas duró unos años y en la actualidad se encuentra sin uso, abandonada y en total deterioro.



IMAGEN 22: SITUACION ACTUAL DE FACILIDADES TURISTICAS Y BATERÍAS SANITARIAS. **FUENTE:** TESISTA.

12.2.1 TABLA #1

¿Cuál considera que es el estado actual del malecón Bahía de Caráquez?

CONCLUSION:

Por medio de los resultados dados por la encuesta realizada es evidente que la gran cantidad de la comunidad considera que el estado actual del malecón Bahía de Caráquez se encuentra en MAL ESTADO y tanto las personas que viven en la ciudad y las que llegan de visita lo pueden percibir fácilmente.



GRAFICO #11:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.2 TABLA #2

¿Considera usted que el malecón Bahía de Caráquez es un espacio público de calidad?

CONCLUSION:

Los resultados de la encuesta realizada en el área de estudio, reflejan que las ciudadanía no considera al malecón Bahía de Caráquez como un espacio público de calidad, muchos creen que tiene potencial para serlo por la gran vista de la playa y el paisaje natural que brinda sin embargo en la actualidad ellos no se sienten cómodos con el malecón porque creen que hace falta tratamiento.

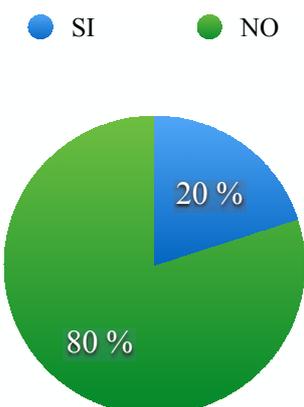


GRAFICO #12:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.3 TABLA #3

¿Considera usted que el actual malecón Bahía de Caráquez necesita un cambio?

CONCLUSION:

Sin duda alguna la comunidad total desea que exista un cambio, una transformación una mejoría en el malecón Bahía de Caráquez ya que consideran que es el punto inicial y más importante para atraer a los turistas y que la actividad económica pueda tener dinámica, así como también un espacio para el disfrute de toda la ciudadanía que permanece ahí a diario.

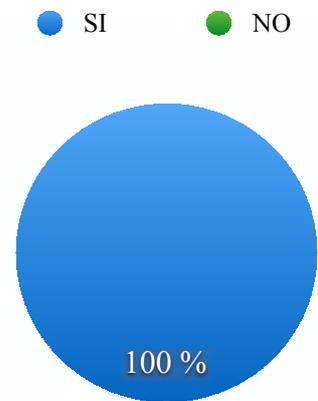


GRAFICO #13:
PORCENTAJE DE
ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.4 TABLA #4

¿Cree usted que la regeneración del malecón Bahía de Caráquez ayudaría a potenciar turística y comercialmente a la ciudad de Bahía de Caráquez?

CONCLUSION:

Según los resultados de la encuesta realizada, las personas creen que con una regeneración el malecón Bahía de Caráquez podría ser un punto de atracción turística, sin embargo la mayoría de personas por falta de conocimientos y mal actuar de las autoridades locales, suelen pensar que una regeneración solo comprende en hacer aceras y bordillos y no resolver problemas de fondo.

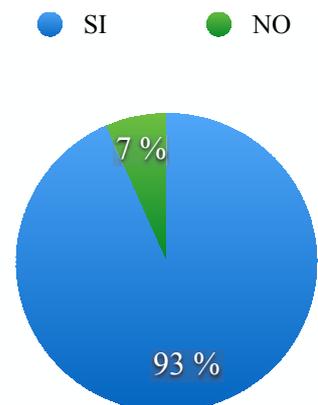
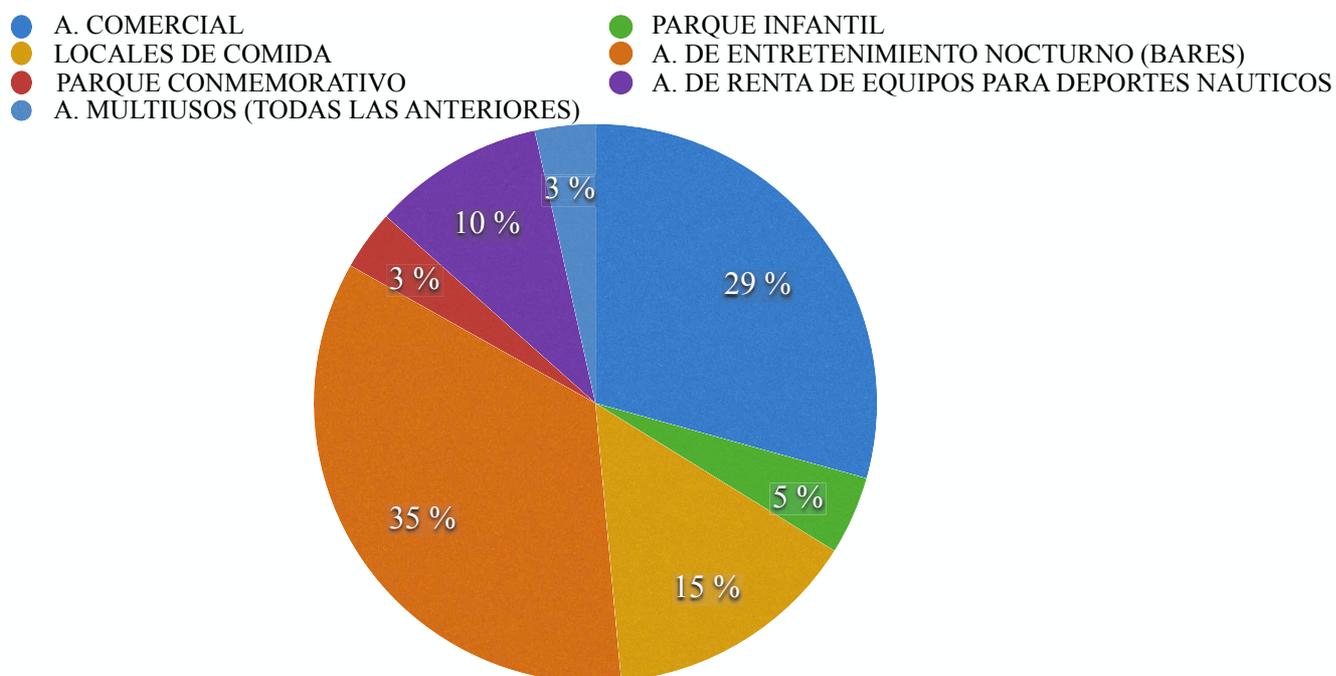


GRAFICO #14:
PORCENTAJE DE
ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.5 TABLA #5

¿Qué tipo de instalaciones le gustaría que tenga el sector entre el malecón Bahía de Caráquez y el barrio Bellavista?

GRAFICO #15: PORCENTAJE DE ENCUESTA. ELABORADO POR: TESISISTA.



CONCLUSION:

Según la encuesta dada sobre actividades que puedan impulsar la vitalidad del sector, los resultados reflejaron que el 35% de personas considera que se debe implementar un área de entretenimiento nocturno, ya que en la ciudad no hay lugares para recrearse en horas nocturnas y se ven obligados a acudir a San Vicente, el 29% cree que podría incluir un área comercial donde se puedan vender artesanías y demás opciones autóctonas, el 15% asegura que también es necesario crear un espacio de venta de comida, sin dejar de lado el aprovechamiento de la cercanía de playa el 10% desea que se cree un espacio para renta de equipos náuticos, un 5% considera que también podría funcionar un parque infantil, y una minoría de 3% piensa que todas las actividades anteriores son importantes.

12.2.6 TABLA #6

¿Qué actividades se realizan con frecuencia entre el malecón Bahía de Caráquez y el barrio Bellavista?

CONCLUSION:

Según los datos, el 48% de las personas acuden al sitio para actividades de contemplación y esparcimiento ya que les gusta ver la playa y el paisaje natural, el 24% acude a realizar deportes acuáticos por la accesibilidad y cercanía a la playa, el 13% visita el lugar en épocas de festividades como carnaval, semana santa, entre otros, el 11% va a pescar y el 4% suele realizar actividades comerciales.



GRAFICO #16:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.7 TABLA #7

¿Conoce usted qué medidas tomar en caso de desastres naturales como: tsunami, terremoto, deslizamientos de masas?

CONCLUSION:

Es alarmante que el 96% de la población no tenga conocimientos sobre qué medidas tomar en situaciones de desastres naturales, sabiendo que Bahía debido a su situación geográfica es totalmente vulnerable a situaciones catastróficas y según sus antecedentes ha pasado por varias



GRAFICO #17: PORCENTAJE DE ENCUESTA. **ELABORADO POR:** TESISTA.

afectaciones que incluso de ellas no se han podido recuperar en la actualidad.

12.2.8 TABLA #8

¿Conoce usted los puntos de encuentro seguro de la ciudad de Bahía de Caráquez?

CONCLUSION:

El 88% de la población según la encuesta planteada, desconoce los puntos de encuentro seguros en la ciudad, es una cifra realmente preocupante y muchos dicen que no tiene conocimiento por que las autoridades pertinentes no realizan charlas de prevención ni simulacros.

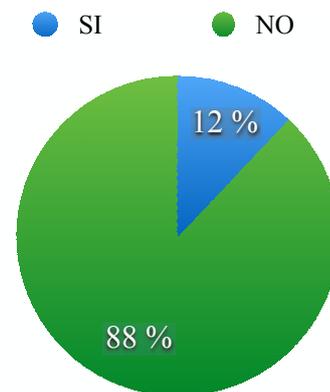


GRAFICO #18:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.9 TABLA #9

¿Cree usted que el estado actual del malecón Bahía de

Caráquez se encuentra afectado por situaciones como.....?

CONCLUSION:

Evidentemente el malecón se encuentra afectado por varios factores, según la comunidad: el 43% asegura que es por una infraestructura deficiente a simple vista, el 20% cree que fue a causa del terremoto del 16A, sin embargo el 16% dice que es por el desuso ya que las personas no frecuentan el sitio de estudio, el 14% cree que es porque existe delincuencia y el 7% expone que es por la falta de mantenimiento.



GRAFICO #19:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.10 TABLA #10

¿Suele frecuentar el sector de la quebrada Briones entre el malecón Bahía de Caráquez y el barrio Bellavista?

CONCLUSION:

Las personas que suelen frecuentar el sitio de estudio son porque viven en el barrio Bellavista, en San Roque o en sus alrededores.

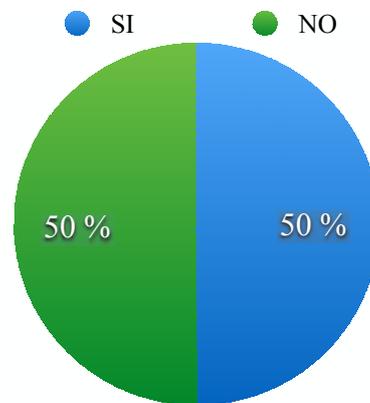


GRAFICO #20:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.11 TABLA #11

En caso de frecuentarlo, ¿qué días lo suele hacer?

CONCLUSION:

La mayoría de las personas visitan el lugar de estudio los fines de semana es que donde suelen tener tiempo libre de sus actividades cotidianas. Y el resto de personas pasan por el lugar porque queda cerca de sus viviendas.

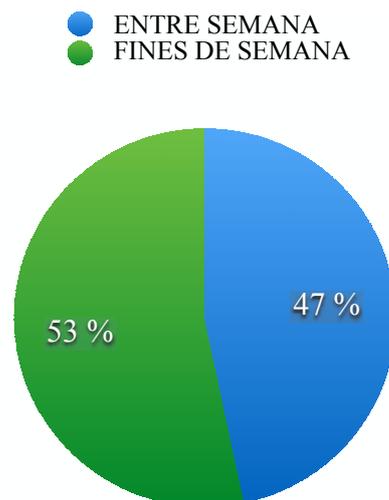


GRAFICO #21:
PORCENTAJE DE ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.12 TABLA #12

¿A qué horas del día suele visitar el sector?

CONCLUSION:

Según los resultados las personas suelen visitar el sitio en la mañana y en la tarde sin embargo en las noches prefieren evitarlo.

- HORAS DE LA MAÑANA
- HORAS DE LA TARDE
- HORAS DE LA NOCHE

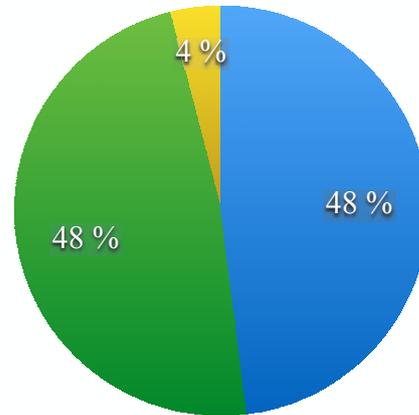


GRAFICO #22:
PORCENTAJE DE
ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.2.13 TABLA #13

En caso de NO frecuentarlo es por.....

CONCLUSION:

Las personas que no suelen visitar el sitio son porque tiene múltiples afectaciones de gran importancia como el abandono y falta de atractivos que provocan un problema mayor que es la inseguridad, los espacios que no son habitados, que no tiene vitalidad, se vuelen inseguros progresivamente.

- POR INSEGURIDAD
- PORQUE ESTÁ ABANDONADO
- PORQUE NO TIENE NINGÚN ATRACTIVO

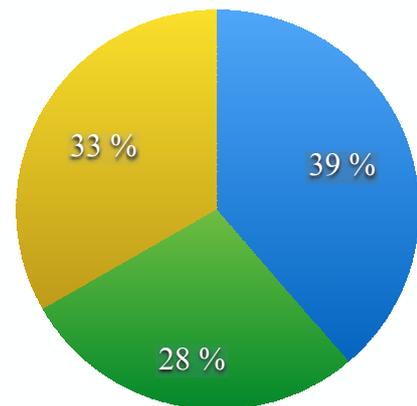


GRAFICO #23:
PORCENTAJE DE
ENCUESTA.
ELABORADO POR:
TESISTA.

12.3 Interpretación de resultados

La riqueza histórica, patrimonial, natural, marítima, flora y fauna existente en Bahía de Caráquez no es suficiente para poner en evidencia la imagen paisajística natural y el potencial que posee, es necesario mencionar que el escaso interés de las autoridades del GAD y deficiente planificación hace visibles las necesidades que condicionan el desarrollo y mejora del malecón y del sector específico.

El 91% de la comunidad considera que el malecón Bahía de Caráquez se encuentra en MAL ESTADO. En su mayoría la comunidad no tiene conocimiento sobre las cualidades que debe tener un espacio público para que sea de calidad, sin embargo con lo que pueden comprender el 80% de personas cree que no lo es y el 20% piensa que sí, confundiendo que es un lugar que puede ser re potenciado y que es agradable para visitar por la vista y la brisa del mar. Es por ello que la población en su totalidad cree que el malecón Bahía de Caráquez necesita un cambio de manera urgente y se le debe dar prioridad. Aunque suelen confundir el significado de regeneración urbana con la construcción de aceras y bordillos, gracias a que a eso definen una “regeneración” las autoridades, el 93% de los encuestados aseguran que con una verdadera regeneración urbana del malecón Bahía de Caráquez, este podría transformarse a un punto de atracción turística tanto para personas de la provincia como del país y del mundo. Por la misma causa es necesario sumar actividades para poder generar actividad y vitalidad en el sitio y que las personas puedan apropiarse del espacio, el 35% de encuestados considera que lo fundamental y más importante a implementar es un área de entretenimiento nocturno, ya que suelen ir a San Vicente porque la ciudad no brinda este servicio, el 29% considera que sería de gran factibilidad incluir un área comercial para la venta de artesanías y creaciones autóctonas, el 15% dice es necesario tener un espacio para la venta de comida, y

para el aprovechamiento de la cercanía de playa el 10% desea que se cree un espacio para renta de equipos náuticos para que las personas locales y turistas puedan recrearse, un 5% piensa que podría funcionar un parque infantil, y una minoría de 3% cree que todas las actividades anteriores son importantes. Según los datos, el 48% de los encuestados visitan el malecón para contemplar la vista del paisaje natural de la playa y para dirigirse a otros lugares cercanos, el 24% lo visita para poder acceder a realizar deportes acuáticos, el 13% visita el malecón en épocas de festividades como carnaval, semana santa, entre otros, el 11% va a pescar y el 4% suele realizar actividades comerciales alrededor de él. Otro tema de gran relevancia y que resulta de acuerdo a los datos una situación alarmante es que el 96% de los encuestados no tiene conocimiento alguno sobre las medidas que se deben tomar en situaciones de emergencia, a pesar de que saben que la ciudad ya ha pasado por varios casos de desastres naturales las personas siguen sin saber qué hacer, solo el 12% conoce los puntos de encuentro seguros a dónde acudir en situaciones catastróficas, sin embargo el otro 88% sigue esperando por charlas de parte de las autoridades. Evidentemente el malecón Bahía de Caráquez se encuentra afectado por varios factores, el 43% de encuestados asegura que es por una infraestructura deficiente a simple vista, el 20% cree que fue a causa del terremoto del 16A, sin embargo el 16% dice que es por el desuso ya que las personas no frecuentan el sitio de estudio, el 14% cree que es porque existe delincuencia y el 7% expone que es por la falta de mantenimiento. El 50% que visita el sector es porque viven en el barrio Bellavista o San Roque y les queda en el camino cuando salen de sus hogares y regresan a ellos, también el 53% que lo visitan es para acceder a la playa los fines de semana y lo hacen en la mañana o en la tarde sin embargo en la noche prefieren evitar ya que el 39% perciben inseguridad y

tienen miedo, el 33% considera que no tienen ninguna atractivo y no hay razón para dirigirse al sitio y el 28% lo ven abandonado todo el tiempo.

Es evidente que Bahía de Caráquez es una ciudad vulnerable a desastres naturales y comenzando desde esta premisa se debe actuar diseñando puntos de encuentro con todas las medidas de seguridad para establecerse en caso de catástrofe, para ello es necesario también concientizar a la ciudadanía y brindarles conocimientos para acciones emergentes, es por ello que el sector entre el barrio Bellavista y el malecón Bahía de Caráquez sería un lugar idóneo que ofrece una agradable vista del paisaje natural de la playa, para revitalizar y potenciar turísticamente mediante un cambio, una regeneración urbana de verdad, que solucione problemas de fondo más que de forma, y pueda brindar servicios a la ciudadanía y que de esta manera logren empoderarse del lugar, que el mismo fomente la inclusión social y puedan tener la oportunidad de realizar diferentes actividades en el mismo espacio diariamente, en la mañana, en la tarde y por la noche.

De lo enunciado se puede concluir que la degradación del malecón Bahía de Caráquez y el sector del barrio aledaño Bellavista se produce por la inadecuada planificación urbana.

12.4 Pronóstico

Como es notable en los resultados obtenidos del diagnóstico realizado es de gran importancia la recuperación, regeneración y mejoramiento de la escasa infraestructura del malecón Bahía de Caráquez sector Bellavista como parte clave para el desarrollo social, turístico, económico, cultural y ambiental de la ciudad y sus habitantes, siendo ellos los protagonistas y encargados de potenciar Bahía de Caráquez y surgir junto a ella. Por lo tanto se debe dar solución inmediata a la problemática siendo necesaria la participación de la comunidad y de las autoridades competentes para que en conjunto con una buena

organización se pueda dar solución a problemas de fondo que afectan a la ciudad de gran manera y se lleve a cabo el proyecto urbano de la regeneración del malecón Bahía de Caráquez sector Bellavista.

De no dar solución inmediata, a la problemática diagnosticada la ciudad seguirá corriendo peligro por falta de conocimientos en situaciones de riesgo, la economía seguirá deteriorándose por la carencia de atractivos que llamen a turistas y los ciudadanos seguirán migrando hacia otras ciudades con más oportunidades.

CAPITULO 3

13. PROPUESTA

13.1 Propuesta Urbana General

13.1.1 Análisis Inicial

13.1.1.1 Objetivo

El objetivo principal de este plan mediante la implementación de proyectos integradores con características resilientes es conectar la ciudad por medio de una red de propuestas urbanas arquitectónicas que generen reactivación económica. Ofreciendo en cada espacio clave servicios de potenciación comercial, turística y de entretenimiento con base en la innovación e inclusión social, tomando en cuenta la seguridad de la población en casos de impactos severos provocados por conmociones y presiones de origen natural o humano. De esta manera se invita a la ciudadanía nacional e internacional que visite la urbe en toda su extensión para que logren ser conocidos todos sus rincones llenos de historia, que se queden en esta tierra firme que ha podido superar todas las tormentas que ha pasado. El ancla es el emblema de esperanza de que “Bahía se levanta”.

13.1.1.2 Definición de alcances

En este proyecto urbano integrador, se propone conectar toda la urbe por medio de articulaciones de vías principales amplias, arboladas y soterradas que logren que la ciudadanía recorra la ciudad visitando cada estación donde se ofrecen los proyectos específicos planteados, cada uno con espacios seguros, multifuncionales e inclusivos que ofrecen multiservicios como: actividades turísticas, comerciales, de entretenimiento y espacio público flexible, teniendo como base los requerimientos específicos de seguridad ciudadana en cuanto a eventos de desastres naturales.

13.1.1.3 Situación actual general

Bahía de Caráquez durante muchos años estuvo rodeada de abundancia económica, social, de entretenimiento y multiculturalidad, sin embargo debido a una serie de situaciones mencionadas anteriormente todo este círculo de prosperidad fue disminuyendo hasta dejar una ciudad desolada, varios ciudadanos que aportaban al crecimiento económico y social prefirieron encontrar un hogar en otra parte, las actividades comerciales decayeron en cantidades alarmantes, y la infraestructura hotelera que era el punto de hospedaje turístico quedó considerablemente afectado. La percepción de inseguridad debido a la posición geográfica que hace vulnerable a la urbe a desastres naturales, ha sido parte del incremento de temor tanto en turistas como en ciudadanos nativos, no saben qué medidas tomar en caso de eventos de este tipo, no conocen los lugares seguros, se encuentran desinformados y por ello optan por evitar visitar esta hermosa ciudad. Existen tres proyecto principales diseñados por cada uno de los tesistas y siete secundarios los mismos que fueron propuestos entre los tesistas y otros adaptados según el plan el municipio local que servirán de conectores con los principales y el resto de la ciudad que sean explicados a continuación.

13. 1.1.3.1 Situación actual Malecón Alberto Santos

La ciudad es reconocida a nivel Nacional por su malecón Alberto Santos y sus hermosas vistas hacia el mar y desembocadura del río Chone. El área de restaurantes hace varios años atrás, era una de las áreas más visitadas por turistas de diferentes ciudades. Sin embargo, en el transcurso del tiempo, debido a la falta de mantenimiento y a las catástrofes ocurridas en la ciudad han ocasionado un declive en el número de visitas a este lugar. La situación actual que presenta es deprimente. Las infraestructuras de servicios como los restaurantes se encuentran en deterioro, lo que genera la ruptura del paisaje. Además de esto,

se encuentra también la carencia de espacios para desarrollar actividades de recreación e inseguridad peatonal. Todos estos problemas repercuten en la imagen urbana de la ciudad, ya que se remiten a la saturación de anuncios publicitarios en vías primarias, generando un perfil urbano irregular, la falta de controles que impidan el aumento indiscriminado de anuncios publicitarios, que deterioran significativamente la imagen urbana de la ciudad. Cabe mencionar que la ciudad no cuenta con un espacio o vías que sean seguras en caso de ocurrir un desastre natural, a esto se le denomina también espacios Resilientes.



IMAGEN 23: SITUACION ACTUAL MALECON ALBERTO SANTOS. **FUENTE:** TESISISTAS

13. 1.1.3.2 Situación actual Mirador La Cruz

Uno de los puntos o sitios más representativos de la parroquia, es el mirador del cerro La Cruz, por historia por ser un icono de la cultura y de la idiosincrasia de su gente, un monumento al cual se la ha visto transformando y dándole otras características, en primera instancia era solamente una cruz, a la cual se la colocó en un punto alto de la ciudad, luego

fue trasladada hacia el cerro exhibiéndola y que sea visible desde todos los puntos del casco urbano, después de esto se la considero un lugar atractivo en cual se encontraba potencial, después de esto se realizó el proyecto del mirador del cerro en cual se dejaría la cruz antigua y se la trasladaría a otro lugar y en lugar de ella, se construiría una cruz de mayor dimensión que fuera más visible, y como plus a esa cruz se le dio la virtud de ser accesible, siendo esto una de las cosas más atractivas del mirador. El mirador se vio afectado a raíz del terremoto del 16 de abril, en la cual sus estructuras, el piso y la infraestructura que había en lugar están deteriorada. La accesibilidad al sector también se vio afectada ya que sus vías están en mal estado, el acceso peatonal que se da por medio de escalinatas también se vio afectado, muchos de los escalones están inservibles, impidiendo el acceso al mirador.



IMAGEN 24: SITUACION ACTUAL MIRADOR LA CRUZ. **FUENTE:** TESISISTAS

13. 1.1.3.3 Situación actual Malecón Bahía de Caráquez - sector Bellavista

El final del malecón que recorre toda la ciudad, acaba en el sector Bellavista, barrio que se encuentra actualmente segregado de la urbe y con grandes problemas a nivel de

infraestructura, servicios básicos, equipamiento urbano, entre otras, y ha permanecido descuidado de las autoridades municipales.

Debido a la importancia de estos problemas que afectan directamente a la ciudad, se escogió este como terreno de estudio para la propuesta específica del trabajo de titulación.



IMAGEN 25: SITUACION ACTUAL MALECÓN BAHÍA DE CARÁQUEZ. **FUENTE:** TESISISTAS

IMAGEN 26: SITUACION ACTUAL DE FACILIDADES TURÍSTICAS. **FUENTE:** TESISISTAS