

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



**FACULTAD DE ARQUITECTURA**  
**INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACION PREVIO A LA**  
**OBTENCION DEL TITULO DE ARQUITECTO**

Tema:

**“MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA DE LA PLAYA**  
**DE SAN JACINTO CANTON SUCRE”**

Autor:

Zambrano Guadamud Lilly Gray

Tutor:

Arq. Janeth Cedeño

Manta – Manabí

2018

**“MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA DE  
LA PLAYA DE SAN JACINTO CANTON SUCRE”**

## **DECLARACION DE AUTORIA**

Yo, Zambrano Guadamud Lilly Gray, portadora de la cedula de identidad N° 131434079-3 egresada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, certifico que:

Soy la única autora del contenido del presente trabajo de titulación. En tal virtud, expreso que el contenido, las conclusiones y los efectos legales y académicos que se desprenden del trabajo propuesto son de exclusiva responsabilidad de la autora. Asumo las consecuencias derivadas de mis actos, no afectaran de la autora del proyecto ni a la Universidad e instituciones que colaboraron en el desarrollo del mismo.

**Zambrano G. Lilly**

**Autora**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación está dedicado a los estudiantes de la Facultad de Arquitectura quienes requieran expandir sus conocimiento es los temas de urbanismo y a todo profesional que esté interesado, ya sea para el beneficio de nuestra sociedad siendo generoso al compartir nuestro conocimiento.

**Zambrano Guadamud Lilly Gray**

## **AGRADECIMIENTO**

“Arquitectura es cosa de arte, un fenómeno de emociones, que queda fuera y más allá de las cuestiones constructivas. El propósito de la construcción es mantener las cosas juntas y el de la arquitectura es deleitarnos.” **Le Corbusier Arquitecto Urbanista**

Este trabajo de investigación va dedicado a los estudiantes de Arquitectura que desde primer año de carrera tienen la ilusión de llegar a ser arquitecto e impartir conocimiento a su entorno. A todo el personal académico que me proporciono todos los conocimientos necesarios para llegar a cumplir la meta más deseada por un estudiante de arquitectura.

A mi familia, por el apoyo incondicional durante mis años de estudio cursando la carrera.

Amigos y compañeros de salón por la ayuda brindada, por los gratos momentos en el aula de clase logrando las metas y adquiriendo conocimientos por nuestros profesores.

A mi tutora de tesis, Arq. Janeth Cedeño por su guía valiosa, asesoramiento y paciencia durante todo el proceso de titulación.

Gracias.

**Zambrano Guadamud Lilly Gray**

## INDICE

|   |             |
|---|-------------|
| <b>CERTIFICADO DEL TUTOR.....</b>                                 | <b>III</b>  |
| <b>DECLARACION DE AUTORIA.....</b>                                | <b>IV</b>   |
| <b>CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.....</b> | <b>V</b>    |
| <b>DEDICATORIA.....</b>   | <b>VI</b>   |
| <b>AGRADECIMIENTO.....</b>  | <b>VII</b>  |
| <b>8. RESUMEN.....</b>  | <b>XV</b>   |
| <b>9. INTRODUCCION.....</b>                                       | <b>XVI</b>  |
| <b>10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>                        | <b>XVII</b> |
| 10.1 Marco contextual.....  | XVII        |
| 10.2 Formulación del problema.....                                | XVII        |
| 10.3 Justificación.....   | XVII        |
| 10.4 Definición del objeto de estudio.....                        | XIX         |
| 10.5 Campo de acción de la investigación.....                     | XX          |
| 10.6 Objetivos.....   | XXI         |
| 10.7 Identificación de variables.....                             | XXI         |
| 10.8 Operacionalización de variables.....                         | XXI         |
| 10.9 Formulación de la idea a defender.....                       | XXII        |
| 10.10 Tareas científicas desarrolladas.....                       | XXII        |
| 10.11 Diseño de la investigación.....                             | XXIII       |

## CAPITULO 1

|   |           |
|---|-----------|
| <b>11. Marco referencial de la investigación.....</b> | <b>26</b> |
| 11.1 Marco antropológico.....                         | 26        |
| 11.2 Marco teórico.....                               | 28        |
| 11.3 Marco conceptual.....                            | 45        |
| 11.4 Marco jurídico y/o normativo.....                | 47        |
| 11.5 Modelo de repertorio realizado.....              | 53        |

## **CAPITULO 2**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>12. Diagnóstico de la investigación.....</b> | <b>61</b> |
| 12.1 Información básica.....                    | 61        |
| 12.2 Tabulación de la información.....          | 70        |
| 12.3 Interpretación de resultados.....          | 80        |
| 12.4 Pronóstico.....                            | 82        |
| 12.5 Comprobación de la idea planteada.....     | 82        |

## **CAPITULO 3**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>13. Propuesta.....</b>                                     | <b>83</b> |
| 13.1 Análisis del sistema arquitectónico urbano.....          | 83        |
| 13.2 Subsistemas y componentes.....                           | 85        |
| 13.3 Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones..... | 89        |
| 13.4 Lógica de implantación de la propuesta.....              | 90        |
| 13.5 Capacidad de la propuesta.....                           | 92        |
| 13.6 Requerimientos normativos.....                           | 93        |
| 13.7 Requerimientos tecnológicos.....                         | 95        |
| 13.8 Requerimientos de equipamiento.....                      | 96        |
| 13.9 Pre factibilidad de la propuesta.....                    | 98        |

## **CAPITULO 4**

|  |            |
|--|------------|
| <b>14. Validación de la propuesta.....</b> | <b>99</b>  |
| <b>CONCLUSIONES.....</b>                   | <b>100</b> |
| <b>RECOMENDACIONES.....</b>                | <b>101</b> |
| <b>REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....</b>     | <b>102</b> |
| <b>ANEXOS.....</b>                         | <b>105</b> |

## INDICE DE GRAFICOS

Gráfico N°1: Una ciudad más caminable, imagen tomada por [ve-mas.com](http://ve-mas.com)

Gráfico N°2: Diferentes clases sociales y etnias en la ciudad, imagen tomada por [huffingtonpost.com](http://huffingtonpost.com)

Gráfico N°3: Variedad de espacios para el uso público, imagen tomada por [huffingtonpost.com](http://huffingtonpost.com)

Gráfico N°4: Arquitectura sustentable, imagen tomada por [arqsustentable.net](http://arqsustentable.net)

Gráfico N°5: Circulación y traslado peatonal, imagen tomada por [ensegun2.com](http://ensegun2.com)

Gráfico N°6: Diseño de plaza, imagen tomada por [archdaily.co](http://archdaily.co)

Gráfico N°7: Implementación de áreas verdes, imagen tomada por [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl)

Gráfico N°8: Crecimiento de ciudades en altura, imagen tomada por [hoteledelfin.com.ec](http://hoteledelfin.com.ec)

Gráfico N°9: Circulación y traslado, utilización de otros medios de transporte, imagen tomada por [circulamexico.com](http://circulamexico.com)

Gráfico N°10: Diseño de espacios urbanos en la ciudad, imagen tomada por [plataformaarquitectura.cl/cl](http://plataformaarquitectura.cl/cl)

Gráfico N° 11: Mobiliario urbano, imagen tomada por [espaciopublico-ep.blogspot.com](http://espaciopublico-ep.blogspot.com)

Gráfico N°12: Mobiliario urbano, imagen tomada por [mupa.com.mx](http://mupa.com.mx)

Gráfico N°13: Mobiliario urbano, imagen tomada por [mupa.com.mx](http://mupa.com.mx)

Gráfico N°14: Recuperación ambiental y mejoramiento urbano de las áreas verdes de la ciudad de México, imagen tomada por [mupa.com.mx](http://mupa.com.mx)

Gráfico N°15: Mobiliario urbano para exteriores, imagen tomada por [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl)

Gráfico N°16: Juego de cuerdas para áreas recreativas, imagen tomada por [lataformaarquitectura.cl](http://lataformaarquitectura.cl)

Gráfico N°17: Imagen panorámica de la regeneración de la playa de San Vicente, imagen tomada por [obraspublicas.gob.ec](http://obraspublicas.gob.ec)

Gráfico N°18: Imagen del malecón de San Vicente (antes), imagen tomada por [toro\\_tauro.instagram](https://www.instagram.com/toro_tauro) 2015/03

Gráfico N°19: Imagen del malecón de San Vicente (después), imagen tomada por [alikosaco.instagram](https://www.instagram.com/alikosaco) 2016/12

Gráfico N°20: Vista del proyecto malecón Salinas Cruz (México), imagen tomada por [www.biosarquitectura.com/proyectos/44](http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44)

Gráfico N°21: Vista del plano de implantación del proyecto malecón Salinas Cruz (México), imagen tomada por [www.biosarquitectura.com/proyectos/44](http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44)

Gráfico N°22: Vista del acceso a la playa del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México), imagen tomada por [www.biosarquitectura.com/proyectos/44](http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44)

Gráfico N°23: Vista de la plaza y del mobiliario urbano del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México), imagen tomada por [www.biosarquitectura.com/proyectos/44](http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44)

Gráfico N°24: Construcción de espigón en la playa de Barbasquillo, imagen tomada por [www.eldiario.ec](http://www.eldiario.ec)

Gráfico N°25: Finalización de espigón en la playa de Barbasquillo, imagen tomada por Autor de Tesis.

Gráfico N°26: Malecón de La Libertad, imagen tomada por Google Maps.

Gráfico N°27: Malecón de La Libertad, imagen tomada por Google Maps.

Gráfico N°28: Malecón de La Libertad, imagen tomada por Google Maps.

Gráfico N°29: Malecón de La Libertad, imagen tomada por Google Maps.

Gráfico N°30: Imagen satelital de la Playa de San Jacinto, imagen tomada por Google Maps

Gráfico N°31: Vista del malecón de la Playa de San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°32: Vista de la actividad comercial, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°33: Condiciones actuales del malecón de San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°34: Vías de acceso al malecón de San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°35: Vías de acceso al malecón de San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°36: Mobiliario existente en el sector, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°37: Mobiliario existente en el sector, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°38: Vía de acceso a San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°39: Transporte público que transita por el sector, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°40: Vista del comercio en San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°41: Vista del perfil costero de la playa de San Jacinto, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°42: Vista de viviendas edificadas en el malecón, imagen tomada en la fase de diagnóstico por autor de tesis.

Gráfico N°43: Imagen del área a intervenir, plano obtenido por Gobierno Provincial de Manabí.

Gráfico N°44: Imagen de la Propuesta, plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°45: Corte A – A', plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°46: Corte B – B', plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°47: Mobiliario urbano, luminaria. Elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°48: Mobiliario urbano, cestos de basura. Elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°49: Mobiliario urbano, bancas. Elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°50: Fachada del diseño de Isla, plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°51: Zonificación, plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°52: Pesca artesanal actividad que aun practica la comunidad de San Jacinto, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°53: Mobiliario urbano, detalle constructivo de banca, elaborado por autor tesis

Gráfico N°54: Mobiliario urbano, detalle constructivo de cesto de basura, elaborado por autor tesis

Gráfico N°55: Mobiliario urbano, detalle constructivo de luminaria, elaborado por autor tesis

Gráfico N°56: Planta y corte del diseño de Isla, plano elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°57: Mobiliario utilizado en el espigón de la playa de murciélago, anexos, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°58: Material utilizado en la construcción del espigón de la playa murciélago, anexos, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°59: Vista panorámica de espigón playa murciélago, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°60: Vista panorámica de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°61: Plaza actual de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°62: Locales comerciales existentes de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°63: Hostal y viviendas existentes de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°64: Viviendas existentes de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°65: Locales existentes de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°66: Viviendas existentes de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°67: Vista actual desde el malecón de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°68: Vista panorámica de la propuesta en la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°69: Vista desde espigón de la propuesta en la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°70: Vista desde la intervención de la vía de la propuesta en San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°71: Vista desde el espigón de la propuesta en la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°72: Vista desde el boulevard de la propuesta en la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

Gráfico N°73: Vista desde el ingreso al malecón de la playa de San Jacinto, anexo, elaborado por autor de tesis.

## **INDICE DE CUADROS**

Cuadro N°1: Tabla de variables, fase de preliminares. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°2: Fórmula para calcular la muestra de la población, fase de preliminares. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°3: Actividad económica de los habitantes del sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°4: Actividad económica de los habitantes del sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°5: Actividad económica de los habitantes del sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°6: Espacios públicos de necesidad en el sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°7: Espacios públicos de necesidad en el sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°8: Inseguridad en el sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°9: Circulación del peatón en las vías, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°10: Autoridades locales en el sector, fase de diagnóstico. Elaborado por autor de tesis.

Cuadro N°11: Matriz de plan de acción, fase de propuesta. Elaborado por autor de tesis.

## **RESUMEN**

En este trabajo de titulación hablaremos de lo que implica el mejoramiento urbano de áreas utilizando criterios urbanos de función y forma que serán aplicados en el perfil costero de la playa de San Jacinto, lugar donde se realizó la investigación.

El mejoramiento urbano consiste en la intervención en las áreas que requieren atención, según los datos recopilados en la encuesta realizada en sitio, las cuales botaron resultados palpables sobre las actividades realizadas con mayor frecuencia, siendo el comercio y el turismo que a su vez generan los ingresos de la comunidad, de la misma manera se observó que la actividad realizada con menos frecuencia es la pesca artesanal la cual colabora con las actividades principales. Por lo tanto, se busca fomentar dichas actividades para que ayuden a generar ingresos mejorando la atención brindada a los turistas que visitan la playa de San Jacinto.

Para lograr lo antes mencionado es importante definir el área que requiere ser intervenida, así localizando la vía principal del malecón la cual es la más visitada por el turista donde se encuentran los hostales y restaurantes. En esta área se concentra con mayor influencia el comercio y el turismo donde se observa el deterioro urbano el cual provoca que el sector sea visitado en menor frecuencia por el turista afectando directamente su economía.

Por lo tanto, de acuerdo a los requerimientos del sector es importante intervenir y mejorar su imagen urbana, se propone la implementación de espigones que sirvan para sedimentar arena y obtener más área de playa logrando la regeneración de la vía principal del malecón la cual consiste en el diseño de espacios de circulación para los peatones donde ningún elemento impida su trayecto, a su vez se propone áreas destinadas para el parqueo y no exista acumulación de vehículos en la vía del malecón, beneficiando a los hostales y restaurantes ubicados en el perfil costero.

### **Palabras claves:**

Regeneración, movilidad urbana, urbanismo, espigones, circulación.

## INTRODUCCION

El asentamiento que tuvo la playa de San Jacinto surgió de la pesca artesanal siendo una comunidad que baso la pesca como actividad principal por consiguiente el comercio influencio en su desarrollo, siendo un destino turístico a lo largo de los años dejo de ser un lugar de paso para ser habitado y así su economía fue creciendo, su aspecto físico fue asentándose de manera informal sin planificación esto dando como consecuente un deterioro a su imagen urbana que ha provocado una decreciente economía.

En este trabajo de titulación hablaremos temas urbanos que nos sirvan de guía para futuros proyectos de regeneración urbana e intervenir pequeñas comunidades que requieren planificación y ordenamiento territorial.

El mejoramiento urbano es la intervención de un área definida que requiere cambios en beneficio de la comunidad obteniendo resultados positivos a largo plazo que mejoren el desarrollo económico de acuerdo a las actividades cotidianas, a su vez permitiendo accesos adecuados, circulación sin obstrucción, colocación de elementos urbanos ya sea el equipamiento para cada área intervenida.

Por lo tanto, planteamos el concepto de movilidad urbana que es la libre circulación sin obstrucciones de ningún elemento por un espacio determinado que facilite las actividades cotidianas de las personas que transitan por diferentes medios de transporte.

De la misma manera presentamos la regeneración urbana como una solución adecuada para un sector con conflictos espaciales donde un área en particular se vaya a intervenir por medio elementos que permitan el mejoramiento urbano de un perfil costero, tal como el espigón que es la construcción de una estructura no lineal que permite la sedimentación de arena y reducción de oleaje. Por lo tanto, la intervención urbana también se puede lograr por medio de la ampliación de vías, proponiendo diseño de boulevares con aceras amplias, colocación de mobiliarios urbanos, un área destinada para el parqueo de vehículos, accesos adecuados para el peatón sin impedimentos de ningún tipo.

La identidad de una comunidad no debe perderse, se debe proponer elementos acordes al contexto, ya sea ornamentación adecuada de un perfil costero, monumentos que reflejen las características propias de un sector pesquero.

La importancia de este proyecto es dar a conocer las potencializadas que tiene el sector en efecto para su beneficio económico. Por tal razón este trabajo de investigación tiene la intención de beneficiar a la comunidad de San Jacinto.

## **10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **10.1 Marco contextual.**

#### **10.1.1 Situación actual de la problemática**

La presente investigación se desarrolla en la playa de San Jacinto parroquia “Charapoto” cantón Sucre, en el perfil costero de este punto turístico que pertenece a la provincia de Manabí.

La playa se caracteriza por ser un atractivo turístico y en temporadas se rodea de visitantes de diferentes lugares del país y extranjeros. El desarrollo de la comunidad que habita, se basa en el comercio y la pesca como fuente principal de ingresos y que se ha logrado por las autoridades de turno y los mismos dueños de negocios.

Al pasar los años se puede observar un deterioro de la imagen física y un desorden en las actividades comerciales en el sector; lo cual repercute en el paisaje natural y urbano, esto es debido al crecimiento improvisado de locales comerciales formales e informales, la construcción de elementos arquitectónicos que no tienen una tipología definida, está unido a la inadecuada jerarquización de la circulación de vehículos y la no priorización de la movilización del peatón.

Teniendo en cuenta los puntos antes mencionados, se plantea proponer un mejoramiento urbano, que nos permita solucionar las condiciones en las que se enfrenta el peatón y darles prioridad.

### **10.2 Formulación del problema**

#### **10.2.1 Definición del problema**

Debido a la falta de control de las autoridades locales y la necesidad de aumentar los ingresos, los comerciantes han asentado sus puestos de trabajo sin orden alguno e incluso con infraestructura no apta para desarrollar un negocio, lo cual se va generando un desorden y un deterioro de su imagen urbana y por lo tanto, provoca que no sea atractivo para quienes la visitan y que finalmente son los que mueven la productividad del lugar en mención.

Así mismo, la falta de planificación urbana indica el déficit de espacios públicos para la convivencia entre habitantes y turistas. El crecimiento informal que se ve a través de los años indica que se ha priorizado al vehículo y no el peatón siendo notorio los conflictos de la movilidad urbana.

La playa de San Jacinto se caracteriza por ser un lugar turístico, y gracias a la investigación realizada se puede conocer su estado actual y el desarrollo urbano que ha tenido a lo largo de los años, lo cual es un factor importante que ha incidido en su paisaje natural y urbano, y la calidad de vida y económica de sus habitantes.

Teniendo en cuenta las causas que han generado el deterioro de su imagen urbana se plantean alternativas de solución encaminadas a mejorar su condición en cuanto a la infraestructura adecuada y reordenar su movilidad, tanto del vehículo y del peatón, así obteniendo una integración entre ambos factores.

## 10.2.2 Problema central y subproblemas

Definimos el problema principal de la siguiente manera:

- **Deterioro de la imagen urbana y escasos de espacios públicos en el perfil costero de la playa de San Jacinto:** la falta de preocupación de las autoridades locales por la carencia de espacios públicos, calles asfaltadas, aceras y bordillos, mobiliario urbano que actualmente no posee el sector, genera disconformidad en los habitantes.

### Sub problemas

- **Infraestructura inadecuada para el desarrollo del comercio formal e informal:** la falta de control de las autoridades ha generado un crecimiento improvisado en las actividades comerciales que actualmente realiza la comunidad de la playa de San Jacinto provocando un desorden urbano / visual del perfil costero.
- **Carencia de priorización del peatón:** la falta de infraestructura como aceras, señaléticas, calles asfaltadas no permiten la libre circulación del peatón generando malestar en los habitantes y visitantes, se espera un diseño urbano más caminable y amable para el usuario.
- **Insuficiencia de áreas de sombra y de paseo para el peatón:** la falta de preocupación de las autoridades locales provoca la inexistencia de áreas que promuevan la recreación y descanso del peatón, generando que no se pueda disfrutar del lugar y sus atracciones.

## 10.2.3 Formulación de la pregunta

¿Qué elementos urbanos – arquitectónico carece el perfil costero de San Jacinto?

## 10.3 Justificación

El crecimiento informal de la trama urbana formó un desorden en las actividades comerciales, la contaminación visual y la falta de espacio público que generan un gran problema para el sector, lo cual constituye el motivo principal por el cual esta investigación es realizada, para determinar posibles soluciones y mejorar las condiciones de la playa de San Jacinto.

A continuación, se explica la justificación del problema de acuerdo a cada punto que pertenece al mismo.

### Justificación Social

Se justifica este proyecto desde el punto de vista social, pues se pretende obtener la integración social y cultural de turistas locales y extranjeros, a través de la organización de los espacios públicos. Se presenta una propuesta al mejoramiento urbano, implementando espacios públicos donde existan accesos equitativos involucrando a personas con capacidades especiales, fomentando la actividad comercial y siendo un pasaje turístico ameno para el usuario.

### Justificación Urbano – Arquitectónica

La imagen urbana actual que presenta el sector estudiado carece de espacios públicos, mobiliario urbano, calles asfaltadas, aceras y bordillos, que actualmente no posee el sector, por la misma despreocupación de las autoridades al no actuar ante las necesidades que presenta la comunidad, para ello se propone el mejoramiento urbano de los espacios ya existentes con los

nuevos espacios públicos, tales como: plazas, espacios de estancia, ciclo vías; con la implementación de señaléticas, iluminación, rampas de acceso, mobiliario urbano, con el fin de mejorar la imagen urbana donde predomine el peatón sobre el vehículo.

### **Justificación Académica**

La universidad, contribuye al desarrollo social, cultural y productivo con profesionales éticos, creativos, cualificados y con sentido de pertinencia. Así, proponiendo nuevas alternativas y soluciones a diversos problemas que presenta la comunidad.

Este trabajo permite poner en práctica todos los conocimientos adquiridos en el proceso de formación de la carrera, siendo un instrumento de consulta para futuros proyectos similares que pueda aportar a la comunidad por parte del estudio y su campus universitario.

### **Justificación Ambiental**

La falta de mantenimiento de limpieza de las áreas públicas provoca que los habitantes no tengan un sistema de eliminación de desechos eficiente que genere una contaminación visual y ambiental.

Se propone disminuir este impacto generado por residuos sólidos urbanos, fomentando la construcción con materiales propios del sitio, así evitando el consumo de combustible en el transporte de materiales y tomando acciones en cuanto al manejo de los residuos, concientizando a la comunidad sobre el reciclaje y ahorro de energía.

## **10.4 Definición del objeto de estudio**

En esta investigación el objeto de estudio es el deterioro de la imagen urbana, por lo cual conociendo las condiciones actuales en las que se encuentra podemos ver la transformación que sufrió a lo largo de los años mientras el crecimiento de la población, del comercio sin planificación territorial por parte de las autoridades locales, por consecuencia el sector presenta deterioro en su imagen urbana.

Sin embargo, podemos obtener una clara visión de las posibles alternativas para mejorar esta imagen urbana que tiene el perfil costero de la playa de San Jacinto con la necesidad de mejorar el paisaje urbano y aumentar los ingresos a la comunidad.

#### **10.4.1 Delimitación sustantiva del tema**

Consiste en la implementación de conceptos urbanos que mencione temas del ordenamiento territorial para el mejoramiento de la imagen urbana de la playa de San Jacinto.

#### **10.4.2 Delimitación espacial**

El análisis y estudio se realizará en malecón de la playa de San Jacinto, en todo el perfil costero que pertenece al sector.

#### **10.4.3 Delimitación temporal**

En el presente trabajo de titulación, dispone un periodo de duración determinado por la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, por lo tanto, el autor del presente trabajo contará con dos meses y medio para organizar la información investigada. El proceso comienza desde la recopilación de datos generales del sector a estudiar, formulación y comprobación de hipótesis, investigación de campo y la muestra de resultados hasta obtener las alternativas de solución a la problemática.

Las actividades del sector se basan en el comercio y la pesca como flujo económico, es pertinente mencionar que el tema a investigar ha pasado por etapas de crecimiento a lo largo de los años, por lo cual el desarrollo que ha sufrido se ve directamente relacionado con las actividades antes mencionadas.

### **10.5 Campo de acción de la investigación**

Delimitamos la investigación por todo el perfil costero de la playa de San Jacinto, el campo de acción N°2 correspondiente al ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos en la modalidad de proyecto integrador que comprende los siguientes puntos:

**1.- Intervención en la vía principal del malecón, con la implementación de accesos para la circulación de peatones:** la falta de preocupación por las autoridades locales para llevar a cabo obras que mejoren la imagen urbana, en consecuencia la vía principal del malecón no se encuentra en óptimas condiciones puesto que no existen aceras y bordillos, mobiliario urbano ni calles asfaltadas y demás no existen accesos que mejoren la circulación de los peatones y que involucre a personas con capacidades especiales.

**2.- Implementación de mobiliario urbano conjuntamente con áreas de estancia:** la falta de obras que mejoren la imagen urbana conlleva a que no exista mobiliario urbano que nos ayude a optimizar las actividades cotidianas y al mismo tiempo que nos ayude a la integración de los espacios existentes con la elaboración de espacios públicos donde existan paradas de buses, tachos de basura entre otros elementos que nos permita mejorar las condiciones urbanas donde predomine el peatón y no el vehículo.

**3.- Tecnología y construcción convencional y/o alternativa:** la intención es tener varias alternativas de soluciones que se adapten al contexto.

## 10.6 Objetivos

### 10.6.1 Objetivo general

Determinar posibles alternativas de soluciones para el mejoramiento visual del perfil costero que contribuya a un progresivo cambio de la movilidad peatonal y de espacios públicos destinados al uso de estos, para ser aplicados en propuesta de diseño arquitectónico y proyectos similares.

### 10.6.2 Objetivos específicos

- Plantear alternativas de soluciones a los problemas mencionados en el sector elegido de la playa de San Jacinto.
- Analizar teorías del urbanismo para así generar cambios en la movilidad peatonal y espacios públicos.
- Conocer y aplicar normativas de uso y ocupación de suelo en el sector elegido para el tema de investigación.

## 10.7 Identificación de variables

### 10.7.1 Variable independiente

- Gestión inadecuada de las autoridades locales del perfil costero de la playa de San Jacinto.

### 10.7.2 Variable dependiente

- Deterioro visual de la imagen urbana.
- Carencia de mobiliario urbano y espacios públicos que mejoren la imagen urbana en el perfil costero de la playa de San Jacinto.

## 10.8 Operacionalización de las variables

### Tabla de variables respecto a los espacios públicos.

| VARIABLES   | CONCEPTO   | AMBITO   | INDICADOR                                    | INSTRUMENTO             | OBJETIVO   |
|---|--|--|--|-------------------------|--|
| <b>Gestión inadecuada de las autoridades locales del perfil costero de la playa de San Jacinto.</b> | Concientización para las autoridades locales del sector.                           | Leyes, normativas y plan de desarrollo territorial.  | Despreocupación por las autoridades locales. | Encuestas, entrevistas. | Proponer soluciones favorables para el mejoramiento de la imagen urbana. |
| <b>Deterioro visual de la imagen urbana.</b>  | Utilización de conceptos urbanísticos para ser utilizados en el área a intervenir. | Normativas de uso y ocupación de suelo. Utilizar conceptos de urbanismo y de medio ambiente. | Uso de normativas existentes.                | Encuestas, entrevistas. | Proponer soluciones favorables para el mejoramiento de la imagen urbana. |

|   |   |                           |  |                         |  |
|---|---|---------------------------|--|-------------------------|--|
| <b>Carencia de mobiliario urbano y espacios públicos en el perfil costero de la playa de San Jacinto.</b> | Áreas destinadas al uso de habitantes y visitantes sin ninguna restricción. | Ordenamiento territorial. | Existencia de mobiliario urbano y espacios públicos aptos para las actividades cotidianas. | Encuestas, entrevistas. | Proponer soluciones favorables para el mejoramiento de la imagen urbana. |
|---|---|---------------------------|--|-------------------------|--|

**Cuadro N°1: Tabla de variables**

Fuente: Fase preliminares

Elaborado por: Autor de tesis

## 10.9 Formulación de la idea a defender

En vista de la recopilación de información encontrada en la investigación se plantea la siguiente idea a defender:

La falta de preocupación por las autoridades locales y el desinterés de los habitantes del sector nos indican las falencias que existentes en la organización y la falta de planificación urbana que ha provocado el deterioro de la imagen urbana de la playa de San Jacinto.

## 10.10 Tareas científicas desarrolladas

La intención de este trabajo de investigación es el desarrollo de un documento que sea utilizado como herramienta de estudio para futuros planteamientos de problemáticas que vayan relacionadas con el objeto de estudio que se está planteando en dicho trabajo.

**10.10.1 Tarea científica 1:** elaboración del marco teórico del tema de estudio.

**10.10.2 Tarea científica 2:** organizar información recopilada de acuerdo al tema de estudio, casos similares que puedan ser de referencia para dar a conocer las posibles alternativas de soluciones de la problemática.

**10.10.3 Tarea científica 3:** proponer alternativa de solución de acuerdo a las necesidades identificadas.

## **10.11 Diseño de la investigación**

### **10.11.1 Fases de estudio, métodos teóricos, empíricos y técnicas e instrumentos utilizados por la fase.**

En la elaboración de este trabajo de tesis se llevaron a cabo tres fases de estudio:

**Fase 1: Identificación de la problemática y elaboración del marco teórico:** habiendo identificado la situación actual de la problemática, conociendo los factores que determinaron las consecuencias y de haber planteado situaciones similares, se puede tener una idea más clara de las posibles alternativas de solución de acuerdo a las referencias investigadas.

**Fase 2: Diagnóstico:** conociendo la problemática de acuerdo a la información obtenida y conociendo la situación real en visitas de campo podemos elaborar un criterio técnico que permita alcanzar posibles soluciones.

**Fase 3: Elaboración de la alternativa de solución:** esta fase nos permite conocer todos los factores que influyeron y causaron la problemática, proponiendo una solución aplicando los conocimientos adquiridos durante los años de estudios en la Facultad de Arquitectura.

#### **Proceso metodológico empleado como técnica de investigación**

Dentro del marco metodológico comprenden los factores más importantes para la planificación de esta investigación conjuntamente con los recursos disponibles para llevar a cabo la misma, así mismo el tiempo requerido para cada etapa del trabajo.

#### **Método de investigación**

Con el propósito de dirigir esta investigación a un método metodológico, se aplica lo siguiente:

#### **Método inductivo-deductivo en el desarrollo del marco de referencia para la investigación**

La intención del proyecto es de realizar un análisis de acuerdo a la información obtenida, así extrayendo conclusiones que nos puedan servir de apoyo al momento de proponer alternativas de solución, indagando en conceptualización y en las referencias que se presenten con casos similares para conseguir un resultado favorable.

#### **Método analítico para realizar el diagnóstico del sitio de estudio**

La información recopilada se analizó y sintetizó de manera que fuera estudiada individualmente, así proporcionando un mejor entendimiento de la problemática.

## Técnicas utilizadas

- Técnica documental: se logró recopilar la información basándose en la problemática existente.
- Técnica de campo: era de gran necesidad visitar el lugar de estudio para poder palpar la necesidad que existe actualmente para así llegar con una solución favorable.
- Técnica de la observación: se aplicó como método de estudio para verificar la causa de la problemática.
- Técnica de la entrevista: por medio del dialogo con los habitantes del sector, le logro recopilar información de primera mano para la investigación.
- Técnica de la encuesta: técnica utilizada para cuantificar la información requerida para el estudio del sector.

## Instrumentos utilizados

Se utilizaron las siguientes herramientas para la recopilación de información:

- Fichas de encuesta
- Cartografía y datos estadísticos
- Cámara fotográfica y de video
- Páginas web con información

### 10.11.2 Población y muestra

De acuerdo a los datos obtenidos de la dirección de límites y participación ciudadana del gobierno provincial de Manabí, la población total de la comunidad de San Jacinto es de 2481 habitantes.

Para calcular el tamaño de la muestra se aplicó la siguiente fórmula:

|           |                               |     |      |
|-----------|-------------------------------|-----|------|
| <b>n=</b> | Tamaño de la muestra          |     |      |
| <b>Z=</b> | Nivel de confiabilidad        | 95% | 1.62 |
| <b>P=</b> | Probabilidad de ocurrencia    | 50% | 0.50 |
| <b>Q=</b> | Probabilidad de no ocurrencia | 50% | 0.50 |
| <b>N=</b> | Tamaño de la población        |     |      |
| <b>e=</b> | Error de la muestra           | 5%  | 0.05 |

Cuadro N°2: Fórmula para calcular la muestra de la población

Fuente: Fase preliminares  
Elaborado por: Autor de tesis

### Desarrollo de la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{e^2 (N-1) + Z^2 * P * Q}$$
$$n = \frac{(-1.96)^2 * 0.5 * 0.5 * 2481}{0.05^2 (2481-1) + (-1.96)^2 * 0.5 * 0.5}$$
$$n = \frac{3.84 * 0.5 * 0.5 * 2481}{0.0025 (2480) + 3.84 * 0.5 * 0.5}$$
$$n = \frac{2381}{6.2 + 0.96}$$
$$n = 332.54$$
$$n = \frac{\text{Tamaño de muestra}}{\text{Número de personas por familia}}$$
$$n = \frac{332.54}{4.90} = 67.86$$

De acuerdo al cálculo realizado con la fórmula de la muestra de la población, nos da como resultado 68 personas. Fue de gran necesidad conocer la opinión y necesidad de la población implicada en las actividades cotidianas que existen en el sector estudiado, así obteniendo resultados favorables.

#### 10.11.3 Resultados esperados

Los resultados son producto de la recopilación de información expuesta en la metodología utilizada en la investigación.

#### 10.11.4 Novedades o innovación de la investigación

El proyecto como propuesta estará relacionada con normativas y teorías que se han planteado, tiene la intención de proponer el diseño del mobiliario urbano con materiales propios del sector y de la integración socio-cultural de turistas locales y extranjeros.

Comprendiendo a lo largo del perfil costero de la playa de San Jacinto y sus áreas de influencia, así estableciendo espacios públicos para el uso de los habitantes y todos aquellos visitantes, erradicando los problemas del deterioro de la imagen visual y el paisaje urbano contribuyendo a su desarrollo socio-económico.

## **CAPITULO 1**

### **11. Marco referencia de la investigación**

#### **11.1 Marco antropológico**

San Jacinto un pueblo de pescadores en la provincia ecuatoriana de Manabí, en la costa del Océano Pacífico. Pertenece al Cantón Sucre, cuya cabeza cantonal es Bahía de Caráquez, encontrándose a 35 km al sur de dicha localidad.

#### **Asentamiento pesquero y zona comercial**

La población de la playa de San Jacinto, se originó con un asentamiento informal que a lo largo de los años fue poblando el territorio rural con el que inició principalmente la actividad pesquera, siendo un punto primordial para su desarrollo y al mismo tiempo se consolidó como un lugar turístico donde los eventos cívicos, sociales y el desarrollo de edificaciones hoteleras mejoraron su actividad comercial.

La playa de San Jacinto fue tomando forma hasta ocupar el borde costero donde actualmente se encuentra el malecón y sus locales comerciales de restaurantes y hostales donde la mayor parte de turistas anualmente son nacionales de preferencia la región sierra, que visita las playas en los meses de julio y agosto.

Las actividades comerciales están conformadas por la venta formal e informal, comprendiendo a la formal en restaurantes, hostales, basares, tiendas y venta de ropa. Por otro lado, se encuentra la venta informal que se desarrolla en las vías, ofreciendo alimentos, productos para el hogar y vestimenta.

El turismo se desarrolla en la gastronomía y en deportes acuáticos. La actividad económica del resto de la población está basada en los sectores secundarios y terciarios (Agricultura, ganadería, pesca, construcción y electricidad).

#### **Actividades sociales y recreacionales**

En la playa de San Jacinto los eventos sociales toman protagonismo en los bailes populares que se organizan entre varias comunidades, montando escenarios donde se presentan grupos musicales del agrado de los visitantes y habitantes del sector.

Sin embargo, las actividades sociales no tienen un lugar en específico para ser realizadas, es decir, no cuentan con plazas donde se pueda reunir a la comunidad y organizar eventos, parques donde existan juegos infantiles o canchas para fomentar el deporte en la comunidad.

## **Reseña histórica del sector**

### **Orígenes de la playa de San Jacinto**

En el año 1938 el señor Jacinto Farías fue el primer poblador de este espacio que anteriormente se conocía como “LA TRINCHERA”. Con la muerte del señor Jacinto, el nombre cambio a San Jacinto por los familiares y habitantes.

En la década de los 40, con la construcción de la carretera lastrada los primeros vehículos de pasajeros y carga circulaban el trayecto entre Bahía y Manta o Bahía y Portoviejo pasando por San Jacinto, lo que provocó que este sector se convierta en un lugar de paso y al desarrollarse se vuelva en uno de los puntos turísticos visitado por turistas.

### **Recurso natural y asentamiento pesquero**

Existió un recurso natural que ayudó a los primeros pobladores a subsistir, estas fueron las salinas que eran casi las únicas en Manabí que se explotaban, este recurso era escaso y caro, tuvo su auge en los años 30 al 60; el estado era el único dueño y lo administraba, establecieron una oficina llamada la ADUANA que tenía importancia Nacional y Provincial cuyo cargo administrativo era apetecido por muchas personas, por cuanto existía contrabando de sal y como el producto era caro existían robos de la misma.

Al inicio de los años 30 las actividades principales que se hacían eran la producción de sal para lo cual existían grandes extensiones de salitrales y la pesca artesanal con redes de playa tipo cerco.

### **Asentamiento de la población**

Para 1948 llegaron los tres primeros turistas que compraron sus terrenos y edificaron una pequeña vivienda para su estancia durante la temporada invernal, siendo ellos Don Simón Velásquez Álava, David Velásquez Cedeño y Doña Francisca Arteaga, los dos primeros de Calceta y la tercera de Chone.

El auge turístico nace cuando se construye la carretera lastrada de Rocafuerte a San Jacinto en 1970 y posteriormente asfaltada en 1986. En 1971 existían 438 casas y en 1993 eran 1315 casas.

Actualmente tiene unos 2481 habitantes y cuenta con una incipiente proyección turística con hoteles, hosterías y multitud de restaurantes especializados en pescado y mariscos que se pesca frente a sus costas.

## 11.2 Marco teórico

### LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO

Según Ascher Francois consultado en su libro Los Nuevos Principios del Urbanismo (2007), podemos citar los siguientes parámetros:

#### **“1. Elaborar y dirigir proyectos en un contexto incierto.**

De la planificación urbana a la gestión estratégica urbana.”

El urbanismo moderno nos indica que la ciudad requiere una planificación urbana, estableciendo la organización de acuerdo a las actividades y así mismo la proyección a futuro que necesita tener en cuenta al desarrollar proyectos urbanos a largo plazo.

El neourbanismo nos dice que la planificación urbana tiene un futuro incierto y que esa proyección debe tener en cuenta más factores que incidan en su desarrollo de proyectos a largo plazo. Requiere que la planificación urbana obtenga un estudio minucioso de la ciudad como tal, teniendo en cuenta el crecimiento y las actividades de la población.

#### **“2. Dar prioridad a los objetos frente a los medios.**

De las reglas de la exigencia a las reglas del resultado.”

El urbanismo moderno nos plantea normas y leyes regidas por los municipios de cada ciudad, teniendo en cuenta ordenanzas que nos permita funcionar correctamente al momento de proponer proyectos para el desarrollo de la ciudad.

El neourbanismo nos plantea objetivos y un procedimiento para el cumplimiento de las normas y leyes de cada ciudad, los nuevos tipos de formulación de los proyectos y reglamentaciones las conocemos como el plan de desarrollo que se formula con una proyección futura para cada cantón, parroquia, etc.

#### **“3. Integrar los nuevos modelos de resultado.**

De la especialización espacial a la complejidad de las ciudades de redes.”

El urbanismo moderno nos plantea nuevos modelos de producción, tayloriano que consiste en un modelo de producción industrial, y el fordiano que consiste en un sistema socio económico basado en la producción en serie, ambos para mejorar la productividad dentro del oficio del trabajo.

El neourbanismo nos permite adaptarnos e introducir nuevos sistemas constructivos con nuevas tecnologías en la producción, mejorando el desarrollo de las actividades cotidianas optimizando su uso al momento de ser empleados.

#### **“4. Adaptar las ciudades a las diferentes necesidades.**

De los equipamientos colectivos a equipamientos y servicios individualizados.”

El urbanismo moderno nos indica sobre las nuevas necesidades que van surgiendo a medida que una ciudad aumenta su desarrollo, demandas que presenta en la zona residencial en el crecimiento de la población, el transporte adquiere nuevas rutas para los accesos, las actividades comerciales toman nuevas posturas más que simples negocios son empresas, etc.

El neourbanismo nos explica que esta evolución no es nueva, se han ido desarrollando a medida que la población aumenta, la implementación de los nuevos sistemas constructivos ayuda y facilitan el desarrollo de la productividad para ahorrar tiempo y obtener más beneficios.

#### **“5. Concebir los lugares en función de los nuevos usos sociales.**

De los espacios simples a los espacios múltiples.”

El urbanismo moderno baso el desarrollo de la ciudad de acuerdo a los espacios exteriores de las edificaciones y plantea limitaciones entre privado y público, estos espacios son cada vez menos parecidos y no incluyen accesos libres y reservados.

El neourbanismo comprende ambos espacios, público y privado como áreas de acceso libre sin restricciones para las personas sin interponerse al desarrollo de la ciudad.

#### **“6. Actuar en una sociedad muy diferenciada.**

Del interés general sustancial al interés general procedimental.”

El urbanismo moderno nos indica que las ciudades son edificadas de acuerdo a conceptos de interés general, que las decisiones públicas con sus leyes y normativas son consideradas superiores ante los intereses individuales, es decir, que las autoridades rigen normas para un bien general.

El neourbanismo aplica el mismo concepto. La ciudad se rige con normas y leyes, pero no solo las autoridades son las encargadas de tomar decisiones sino también un conjunto de expertos que puedan dar otro punto de vista para la elaboración de normas y leyes de la ciudad para un mejor funcionamiento.

#### **“7. Readaptar la misión de los poderes públicos.**

De la administración a la regulación.”

Las autoridades de cada ciudad manejaban el urbanismo moderno, por medio de las normativas y leyes impartidas para su cumplimiento y control de proyectos urbanos. Esta administración se encargaba de controlar todo proyecto urbano y prohibía tanto como proyectaba.

El neourbanismo pretende solucionar problema tras problema, teniendo una solución más personalizada para favorecer el desarrollo de la población y que cada proceso a utilizar no sea repetitivo aumentando las posibilidades de adaptación de la ciudad.

#### **“8. Responder a la variedad de gustos y demandas.**

De una arquitectura funcional a un diseño urbano atractivo.”

El urbanismo moderno racionaliza la arquitectura y las formas urbanas para que funcionen correctamente y no existan proyectos urbanos que no se adecuen al entorno de la ciudad, conservando las edificaciones existentes que tienen valor histórico.

#### **“9. Promover una nueva calidad urbana.**

De las funciones simples al urbanismo multisensorial.”

El urbanismo moderno paso a ser bastante elemental, llevar a cabo las funciones establecidas para que favorezca su desarrollo con un proceso sencillo y funcional donde no solo proyecten, sino que hagan realidad los proyectos urbanos planificados.

El neourbanismo es mucho más sutil en cuanto a resolver problemas, debe funcionar de tal manera que sirva para varias soluciones. Los espacios públicos y espacios exteriores son equivalentes a las áreas privadas o espacios interiores, no existen exclusividad entre los espacios donde se proyectan las edificaciones.

#### **“10. Adaptar la democracia a la tercera revolución urbana.**

Del gobierno de las ciudades a la gobernancia metropolitana.”

El urbanismo moderno requiere que las autoridades sean firmes y no solo hagan cumplir las normas y leyes establecidas, también se pretende la participación voluntaria para un bien general.

El neourbanismo enfrenta a una sociedad que exige que sus derechos sean cumplidos y que se respete al medio ambiente, requiere un urbanismo más amigable con el ambiente en cuanto al ahorro de energía y a la reutilización de materiales, entre otros.

#### **Conclusión general del tema:**

A criterio del autor de este trabajo, es de mayor importancia que exista una socialización entre las autoridades y la población para tratar temas de interés general y obtener una equidad para tomar las decisiones.

De acuerdo a las necesidades de la población se puede resaltar problemas de solución inmediata, con la elaboración de proyectos urbanos que mejore el desarrollo y que las autoridades apoyen y ayuden al financiamiento.

## 10 PRINCIPIOS DEL NUEVO URBANISMO

Según Ernesto Peralta consultado en la página [circulamexico.com](http://circulamexico.com) Nuevo año, nuevo urbanismo, 10 Principios del Nuevo Urbanismo (2012), podemos citar los siguientes parámetros:

### “1. Urbanismo caminable.

Porque todos somos peatones”



Gráfico N°1: Una ciudad más camibale.

Fuente: <http://www.ve-mas.com/tedx-jeff-speck-4-formas-de-hacer-una-ciudad-caminable/>  
Elaborado por: [ve-mas.com](http://www.ve-mas.com)

La ciudad debe basarse en un diseño donde los peatones sean priorizados sobre otros medios de transporte, en el desarrollo de infraestructura para la comodidad del peatón generando un urbanismo participativo.

### “2. Ciudad diversa.”



Gráfico N°2: Diferentes clases sociales y etnias en la ciudad.

Fuente: [http://www.huffingtonpost.com/2013/12/10/how-to-spot-a-new-yorker\\_n\\_4400531.html](http://www.huffingtonpost.com/2013/12/10/how-to-spot-a-new-yorker_n_4400531.html)  
Elaborado por: [huffingtonpost.com](http://huffingtonpost.com)

La ciudad debe ser diseñada para todas las clases sociales, etnias y culturas, sin ser menospreciadas.

### “3. Uso mixto.”



Gráfico N°3: Variedad de espacios para el uso público.  
Fuente: <http://www.arkiplus.com/historia-del-nuevo-urbanismo>  
Elaborado por: arkiplus.com

La ciudad debe ofrecer una variedad y equilibrio en cuanto a la infraestructura y romper con la zonificación de las clases sociales, la ciudad debe ser un lugar donde los distintos estratos se reconocen entre si y conviven en el mismo espacio público.

### “4. Sostenibilidad.”



Gráfico N°4: Arquitectura sustentable  
Fuente: [http://www.arqsustentable.net/territorios\\_urbanismo\\_ecologico.html](http://www.arqsustentable.net/territorios_urbanismo_ecologico.html)  
Elaborado por: arqsustentable.net

Partiendo en el ahorro de energía y recursos naturales, la ciudad debe desarrollarse en un ámbito sano para el medio ambiente y acercarse a un sistema autosuficiente.

## “5. Accesibilidad.”



Gráfico N°5: Circulación y traslado peatonal.  
Fuente: <http://www.ensegun2.com/articulo>  
Elaborado por: ensegun2.com

El traslado de un lugar genera gastos, ya sea el tipo de transporte requiere un gasto físico o económico. Las ciudades digitales nos permiten trabajar sin tener la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, pero se pierde interacción social entre la comunidad.

## “6. Calidad del diseño.”



Gráfico N°6: Diseño de plaza  
Fuente: <http://www.archdaily.co/co/photographer/frank-lynen>  
Elaborado por: archdaily.co

La ciudad no solo requiere infraestructura que soluciones problemas, necesita que los espacios públicos se encuentren ubicados estratégicamente mejorando el confort de la comunidad.

## “7. Estructura pública de barrio.”



Gráfico N°7: Implementación de áreas verdes

Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-59367/invasion-verde-genaro-alva-claudia-ampuero-denise-ampuero-gloria-rojas>

Elaborado por: [plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)

La ciudad obtiene su propia identidad, al momento de construir y reconstruir, esa identidad debe ser mantenida de tal manera que no se pierda al momento de intervenir algún sector.

## “8. Ciudad compacta.”



Gráfico N°8: Crecimiento de ciudades en altura.

Fuente: <http://www.hoteledelfin.com.ec/conoce-salinas/>

Elaborado por: [hoteledelfin.com.ec](http://www.hoteledelfin.com.ec)

Consiste en la construcción en altura, la ciudad crece hacia arriba en lugar de crecer en extensiones. Se genera un ahorro en recursos respetando los bordes o límites de la ciudad, que necesita menos infraestructura de transporte y servicios.

## “9. Movilidad amable.”



Gráfico N°9: Circulación y traslado, utilización de otros medios de transporte.  
Fuente: <http://circulamexico.com/?p=122#> Nuevo año, nuevo urbanismo  
Elaborado por: [circulamexico.com](http://circulamexico.com)

El uso del vehículo debe ser menos frecuente para optar por un transporte público que genere menos emisiones y fomentar uso de bicicletas y caminar como medio de transporte esencial.

## “10. Diseño participativo.”



Gráfico N°10: Diseño de espacios urbanos en la ciudad.  
Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl>  
Elaborado por: [plataformaarquitectura.cl/cl](http://www.plataformaarquitectura.cl/cl)

En el diseño de la ciudad debe intervenir varios agentes que con su conocimiento puedan elaborar proyectos urbanos y con la colaboración de la sociedad y las autoridades para el beneficio del desarrollo de la comunidad.

**Conclusión general del tema:**

Se puede analizar los diferentes factores que favorezcan al desarrollo de la ciudad, tomando en cuenta estos principios y ponerlos en práctica la ciudad se transforma en un lugar más atractivo y óptimo en su funcionamiento.

El desarrollo de las ciudades ocasiona que los accesos y el transporte de los habitantes se vuelvan un caos en la circulación y el vehículo tome poder sobre las vías. Se vuelve común observar la dificultad que tiene el peatón para circular libremente por las calles.

El uso constante del transporte urbano público y privado, generan un gran impacto al medio ambiente que, con la implementación de otros medios de transporte como la bicicleta, patines e incluso caminar ayudaría a contrarrestar la contaminación ambiental.

Los principios del nuevo urbanismo pretenden una ciudad más amable con los habitantes y el medio ambiente, el ahorro de energía, reutilización de materiales, menor uso del transporte vehicular, entre otros son unos de los factores que ayudarían a que se construya con una conciencia ambiental.

De la misma manera pretende que el diseño de la ciudad sea participativo, que actúen los diferentes agentes encargados de la planificación a largo plazo para que las metas establecidas sean de gran aporte al desarrollo de la urbe.

## **ANÁLISIS DE LA MOBILIDAD URBANA ESPACIO, MEDIO AMBIENTE Y EQUIDAD**

Según Eduardo Alcântara Vasconcellos consultado en su libro *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad* (2010), podemos citar los siguientes parámetros:

“Las personas transitan por las ciudades con el fin de realizar una serie de actividades de su interés como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos. Este traslado puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados (autobuses y automóviles) o no motorizados (bicicletas). Dicha circulación, reflejada en el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular.”

### **“Desarrollo urbano, transporte y tránsito**

Las ciudades se configuran en los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan una serie de actividades, ya sea dentro o fuera de los hogares. Las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento: caminata, transporte mecanizado (bicicleta) o motorizado (autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro).”

Para poder comprender el desplazamiento que se realiza en la ciudad es necesario saber el tipo de transporte que se debe utilizar para llevar a cabo las diferentes actividades, ya sean dentro o fuera de las viviendas y el traslado varía en el desplazamiento que se use.

### **“Transporte, espacio y movilidad**

Los principales factores que interfieren en la movilidad de las personas son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional. La disponibilidad de transporte motorizado impacta fuertemente a los hogares; sin embargo, puede ser considerada como un factor asociado al nivel de ingreso.”

El uso del transporte es influenciado al nivel de ingresos de cada persona que pertenece a la ciudad, se entiende que las personas de menores recursos hacen el papel de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público; y las personas con ingresos mayores utilizan el transporte privado.

Sin embargo, las tendencias del nuevo urbanismo pretenden que se reduzca el impacto que ocasiona el transporte público tanto como el privado, con la utilización de otros tipos de transporte como la bicicleta, patines y caminar.

## **“Consumo de recursos en la movilidad**

Uso del espacio por parte de vehículos:

Podemos distinguir dos tipos de uso del espacio: en movimiento y estacionar. El espacio ocupado por una persona en movimiento depende del modo de transporte, su velocidad y el tiempo que permanece parado, en el caso de un vehículo particular.”

Es importante analizar que el espacio vial construido para el uso de los vehículos también es utilizado para los peatones, y debe existir el correcto acceso para su libre circulación.

“Espacio para estacionar

El uso del espacio por parte de un vehículo estacionado puede ser dividido en dos: uso del espacio privado y uso del espacio público. El uso del espacio privado ocurre en la casa del propietario del automóvil o dentro de un inmueble que pertenece a otra persona o entidad (tienda, restaurante, edificio público). El uso del espacio público ocurre en las calles.”

Existen dos tipos de estacionamiento vehicular en la ciudad; privado y público, entendiendo que los espacios privados están ubicados dentro del inmueble o en la propiedad del usuario y los espacios públicos para los estacionamientos designados en las calles.

## **“Impacto del transporte urbano en el medio ambiente**

Más allá de lo que el uso de transporte individual implica en cuestiones de equidad en el consumo de las vías como bienes públicos, éste también tiene impactos negativos en el uso del ambiente construido en la ciudad y en el sistema de circulación. La organización del tránsito en función de los usuarios de los vehículos puede afectar las relaciones sociales que ocurren en el espacio, una vez que las personas que caminan o usan bicicleta pueden ser forzadas a adaptarse a condiciones inadecuadas.”

El uso excesivo del transporte privado y público lleva consecuencias negativas para el medio ambiente, el uso correcto del transporte beneficiaría a contrarrestar el impacto ocasionado que afecta el comportamiento de las personas que utilizan todos los medios motorizados de acuerdo a su uso específico.

**Conclusión general del tema:**

Podemos definir que la movilidad urbana implica comprender la manera en que las personas se mueven por la ciudad y el impacto que genera en la vida cotidiana.

En relación con la planificación urbana, las intervenciones en transporte pocas veces son vistas como vinculación de “hacer ciudad”, la preocupación en la construcción de infraestructura tiende a concentrarse en disminuir el tiempo de transporte sin relacionarse con el impacto urbano que tienen en el entorno donde se desarrollan.

A medida que la necesidad de trasladarse de un lugar a otro va en aumento, los recursos se van deteriorando y en el peor de los casos se desvanecen. La implementación de otro tipo de transporte beneficiaría a que los recursos no se acaben y que el medio ambiente no se vea afectado por la contaminación que existe en el transporte público y privado.

## MOBILIARIO URBANO

Según el blog de Espacios Públicos en la página web [espaciopublico-ep.blogspot.com](http://espaciopublico-ep.blogspot.com) (2009), podemos citar lo siguiente:

“Se considera “Mobiliario Urbano” todo elemento urbano complementario, ubicado en la vía pública o en espacios públicos, de uso público y con propósito de facilitar las necesidades del ciudadano (peatón), mejorando su calidad de vida y fomentando el uso adecuado de los espacios públicos, así como servir de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano, formando parte de la imagen de la ciudad.



Gráfico N° 11: mobiliario urbano  
Fuente: [espaciopublico-ep.blogspot.com](http://espaciopublico-ep.blogspot.com)  
Elaborado por: autor de tesis.

Los elementos del mobiliario urbano, pueden ser permanentes, móviles, fijos o temporales y según su función, se clasifican en: Para el descanso, la comunicación, información, necesidades fisiológicas, comercio, seguridad, higiene, servicio y de jardinería.

El mobiliario urbano abarca una gran variedad de elementos desde bancas, mesas, alumbrado, bebederos, basureros, pasamanos, teléfonos, cercas, pérgolas, fuentes, jardineras, aparca bicicletas, entre otros; también se considera como mobiliario urbano las señalizaciones de las vialidades y semáforos.

El mobiliario urbano debe ser de materiales durables que resistan los cambios de temperatura y el desgaste del exterior; por lo general las empresas encargadas del diseño industrial para mobiliario urbano usan materiales como madera, concreto, acero son los más recurrentes.”

A criterio del autor de este trabajo, podemos catalogar al mobiliario urbano indispensable para el espacio público, ya que, son elementos que nos indican el funcionamiento del mismo, de acuerdo a la elaboración y diseño nos permite tener una buena interacción de la comunidad y de mejorar la imagen urbana del sector.

## TIPOS DE MOBILIARIO URBANO

Según lo consultado en la página web [mupa.com.mx](http://mupa.com.mx) Tipos de mobiliario urbano (2017), podemos citar lo siguiente:

“El mobiliario urbano es el conjunto de elementos instalados en el espacio público para facilitar la actividad de los usuarios. Forma parte fundamental de la infraestructura y ha llegado a ser indispensable para lograr una exitosa convivencia entre ciudadanos y mejorar la imagen urbana. Debido a esto es que existen diferentes tipos de mobiliario urbano que a continuación mencionamos.

- Botes de basura.
- Bancas para parque.
- Mesas y sombrillas.
- Racks para bicicletas.
- Ceniceros y bolardos metálicos.
- Techumbres y señaléticas.
- Paraderos de autobús.



**Gráfico N°12: Mobiliario urbano**  
Fuente: [mupa.com.mx](http://mupa.com.mx)  
Elaborado por: Mupa

Para que el diseño del mobiliario urbano sea funcional debe cumplir con ciertos criterios.

- Funcionales.
- Amplia gama de diseños.
- Comodidad.
- Duraderos.
- Fácil instalación.
- Resistentes a la intemperie.
- Cumplir con la responsabilidad ambiental.”



**Gráfico N°13: Mobiliario urbano.**  
Fuente: mupa.com.mx  
Elaborado por: Mupa



**Gráfico N°14: Recuperación ambiental y mejoramiento urbano de las áreas verdes de la ciudad de México.**  
Fuente: mupa.com.mx  
Elaborado por: Mupa

A criterio del autor de este trabajo, podemos concluir que los espacios públicos, áreas verdes, áreas de recreación urbana en las ciudades por lo general se van perdiendo a medida que el desarrollo de la ciudad aumenta, por lo tanto, es importante rescatar estas áreas que son de mayor uso por los habitantes del sector.

La utilización del mobiliario urbano nos facilita la función de las actividades que se realizan en el área a intervenir para la recuperar el espacio público.

## **MATERIALES: EQUIPAMIENTO URBANO, JUEGOS Y MOBILIARIO PARA ESPACIOS PUBLICOS.**

Según lo consultado en la página web [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl) Materiales: equipamiento urbano, juegos y mobiliario para espacios públicos (2016), podemos citar lo siguiente:

“Los espacios públicos y recreacionales actuales ya no son sólo áreas verdes con zonas arboladas, hoy en día incorporan una serie de equipamientos que permiten la recreación segura de sus visitantes. Desde los juegos infantiles a las máquinas de ejercicios, pasando por las plazas de agua, les presentamos a continuación una serie de opciones de equipamiento urbano de alta calidad, que promueve el desarrollo físico, creativo e integrador de los niños, elevando el estándar de las áreas comunes dentro de nuestras ciudades.



**Gráfico N°15: Mobiliario urbano para exterior.**  
Fuente: [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl)  
Elaborado por: Plataforma arquitectura

El mobiliario urbano para exterior Govaplast de UrbanPlay. Fabricados con polímeros reciclados de alta densidad, estos elementos de diseño sobrio están especialmente diseñados para responder a las necesidades de amoblamiento de espacios exteriores.

### **Modelo: The Wave**

El banco está compuesto por 4 patas de metal de 8 x 150 mm en chapa de hierro (galvanizado o acero inoxidable) y 4 tableros de plástico reciclado ondulados de 40x150x3600 mm. Las placas se fijan desde abajo de las patas de metal con tornillos 6x40mm. Las patas son de diferente altura para que las juntas formen una superficie ondulada.

## Equipamiento para la recreación

Al elegir el equipamiento a incorporar en un proyecto, se debe tomar en cuenta que, generalmente, los espacios públicos son áreas abiertas que reciben mucho flujo de personas, son muy vulnerables y habitualmente no cuentan con vigilancia y tampoco instancias definidas de mantenimiento. Además, se encuentran expuestos a alguna condición climática especial, como por ejemplo humedad permanente, sequía constante, abundancia de sol o lluvia, salinidad en ambientes de borde costero, grandes diferencias de temperaturas entre el día y la noche, entre otros.

En el caso de los establecimientos educacionales o espacios de juegos para niños, estos deben ser seguros en sí mismos, incluso sin supervisión.



**Gráfico N°16: Juego de cuerdas para áreas recreativas.**  
Fuente: [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl)  
Elaborado por: Plataforma arquitectura

Los equipos de juego Berliner, comercializados por UrbanPlay. Los tubos son tratados con un procedimiento de zinc - epoxi y los nudos y correas para cuerdas y paneles se componen de aluminio (que es inherentemente resistente a la corrosión). Las cuerdas han sido fabricadas con materiales con durabilidad probada en condiciones climáticas extremas y alta frecuencia de juego.”

Podemos concluir que la importancia del mobiliario urbano no solo nos facilitara el funcionamiento de las actividades como anteriormente se mencionó, sino, que nos hará utilizar de mejor manera los espacios disponibles para ubicar el mobiliario, nos dará las dimensiones necesarias que se deben tomar en cuenta al ser instalados. De esta manera la función de cada elemento estará acorde al área en donde se va a intervenir.

### 11.3 Marco conceptual

#### Regeneración urbana

Según lo consultado en la página [nuevasolucionesurbanas.org](http://nuevasolucionesurbanas.org), Regeneración Urbana, Nuevas Realidades y Nuevas Soluciones (2016), podemos citar:

La regeneración urbana consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública.

El gran reto de la regeneración urbana está en hacer compatible la mejora de las condiciones de vida del tejido urbano existente, donde se desarrolla actividad social y económica, sin provocar el desplazamiento forzoso de la población como si fuera un efecto colateral inevitable.

El espacio público como catalizador para la regeneración urbana: áreas verdes, calles, parques, equipamientos e instalaciones públicas tienen una gran capacidad de transformación.

Por lo tanto, la regeneración urbana nos permite beneficiar a la población al intervenir de manera positiva en el tejido urbano. Solucionando los problemas actuales que presenta el sector, de manera objetiva donde el componente principal sea el mejoramiento urbano, ya sea realizando diseños de vías, caminaderas, áreas públicas, entre otras que proporcionen una nueva imagen renovada del sector.

#### Glosario de términos

##### Regeneración urbana

La regeneración urbana debe ser un conjunto de acciones que deben orientarse a dar solución a todos los problemas que causan el deterioro urbano así como las causas y factores que lo originan. Una estrategia de regeneración urbana, puede abarcar acciones de rehabilitación, renovación o mejoramiento, pero no se limita a ninguna de ellas en concreto. (<http://arquinetpolis.com>)

**Mobiliario Urbano:** es un conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público, cabinas telefónicas, entre otros. (Glosario\_definición)

**Infraestructura Urbana:** Conjunto de obras que constituyen los soportes del funcionamiento de las ciudades y que hacen posible el uso del suelo urbano: accesibilidad, saneamiento, encauzamiento, distribución de aguas y energía, comunicaciones, etc.

Esto es, el conjunto de redes básicas de conducción y distribución: vialidad, agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, gas y teléfono, entre otras, que hacen viable la movilidad de personas, abasto y carga en general, la dotación de fluidos básicos, la conducción de gas y la evacuación de los desechos urbanos. (Glosario\_definición)

**Paso peatonal:** son zonas de una urbe donde no frecuente el uso del vehículo, pues da prioridad al flujo peatonal, y en caso que lo disponga, uso de transporte no motorizado como las bicicletas. (Glosario\_definición)

**Movilidad Urbana:** La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación. (Caf.com)

**Plaza:** es un espacio urbano público, amplio o pequeño y descubierto, en el que se suelen realizar gran variedad de actividades. Las hay de múltiples formas y tamaños. Por su relevancia y vitalidad dentro de la estructura de una ciudad se las considera como salones urbanos. (Glosario\_definición)

**Vías peatonales:** estas vías son de uso exclusivo para el tránsito peatonal, el estacionamiento de vehículos debe realizarse en sitios específicos. (Arqhys.com)

## **11.4 Marco jurídico y/o normativo**

Mencionando el componente jurídico, nombramos las leyes, normas y ordenanzas del Estado que prestan servicio y cuidado del ciudadano, su habitar y medio ambiente.

### **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR**

Según la Constitución Política de la República del Ecuador, (2008). Podemos citar:

#### **“TÍTULO II**

#### **DERECHOS**

##### **Capítulo segundo**

##### **Derechos del buen vivir**

##### **Sección segunda**

##### **Ambiente sano**

**Art. 14.-** Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, Sumak Kawsay.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”

Es decir que, el deterioro del medio ambiente es de interés público, así mismo la conservación y recuperación de espacios naturales.

##### **“Sección cuarta y sección sexta**

##### **Cultura y ciencia/hábitat y vivienda**

**Art. 24 y art. 31.-** Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y rural.”

Por lo tanto, toda persona tiene el derecho a poseer espacios de recreación y de esparcimiento, a disfrutar todos los espacios públicos que conserva la ciudad.

##### **“Capítulo sexto**

##### **Derechos de libertad**

**Art. 66.-** se reconoce y garantiza a las personas:

2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.”

Por lo tanto, toda persona tiene derecho a obtener atención médica y a alimentarse. Dotarse de todos los servicios necesarios, a obtener empleo, al descanso y al ocio.

## **“TÍTULO V ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO**

### **Capítulo cuarto**

#### **Régimen de competencias**

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

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.
8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.”

Por lo tanto, los gobiernos municipales están en la obligación de hacer cumplir las competencias antes mencionadas, con el fin de proporcionar planes para su desarrollo.

## **“TÍTULO VI RÉGIMEN DE DESARROLLO**

### **Capítulo primero**

#### **Principios generales**

**Art. 276.-** El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

4. Recuperar y conservar la naturaleza y mantener un ambiente sano y sustentable que garantice a las personas y colectividades el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural.
7. Proteger y promover la diversidad cultural y respetar sus espacios de reproducción e intercambio; recuperar, preservar y acrecentar la memoria social y el patrimonio cultural.”

Es así que estos objetivos son elaborados con el fin de mantener el territorio donde la comunidad vive, garantizando el mantenimiento del patrimonio y cultura.

**“Art. 277.-**Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

1. Garantizar los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza.
2. Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo.
3. Generar y ejecutar las políticas públicas, y controlar y sancionar su incumplimiento.
4. Producir bienes, crear y mantener infraestructura y proveer servicios públicos.
5. Impulsar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la Constitución y la ley.
6. Promover e impulsar la ciencia, la tecnología, las artes, los saberes ancestrales y en general las actividades de la iniciativa creativa comunitaria, asociativa, cooperativa y privada.”

El cumplimiento de este artículo son deberes que tiene el estado para redimir los derechos de toda persona y el lugar donde habita.

## **“Capítulo segundo**

### **Planificación participativa para el desarrollo**

**Art. 280.-** El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.”

Por lo tanto, la elaboración de un plan nacional de desarrollo es de gran beneficio para la ejecución de proyectos que favorezcan al desarrollo de país.

**“Capítulo sexto  
Trabajo y producción  
Sección sexta  
Ahorro e inversión**

**Art. 339.-** El Estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. Las inversiones se orientarán con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica, y generación de equilibrios regionales y sectoriales.

La inversión extranjera directa será complementaria a la nacional, estará sujeta a un estricto respeto del marco jurídico y de las regulaciones nacionales, a la aplicación de los derechos y se orientará según las necesidades y prioridades definidas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como en los diversos planes de desarrollo de los gobiernos autónomos descentralizados.

La inversión pública se dirigirá a cumplir los objetivos del régimen de desarrollo que la Constitución consagra, y se enmarcará en los planes de desarrollo nacional y locales, y en los correspondientes planes de inversión.”

Por lo que la inversión proporcionada por el estado para el beneficio del desarrollo del país es de gran interés y gracias a la inversión extranjera se puede complementar directamente.

**“Título VII  
RÉGIMEN DEL BUEN VIVIR  
Capítulo primero  
Inclusión y equidad**

**Art. 342.-** El Estado asignará, de manera prioritaria y equitativa, los recursos suficientes, oportunos y permanentes para el funcionamiento y gestión del sistema.”

Este artículo nos indica que los sectores con mayores necesidades de desarrollo serán atendidos de manera prioritaria, de esa manera se podrá cumplir de manera eficiente e igualitaria cada sector.

**Conclusión general del tema:**

La importancia de cada artículo obtenido de la Constitución del Ecuador, ya que, los ha reformado en beneficio de las ciudades, así mismo de los ciudadanos respetando su integridad y derechos de niños (as), jóvenes, hombres, mujeres y adultos mayores.

Es un hecho histórico que en la Constitución del Ecuador se reconozca los derechos a la naturaleza, permitiendo la restructuración de los organismos de control y de diferentes entidades que gozan de autonomía política, financiera y administrativa, los mismos que permiten la socialización de los proyectos vinculados a los principios del Buen Vivir.

## **CODIGO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION, COOTAD**

Según Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (2008). Podemos citar:

### **“TITULO V DESCENTRALIZACION Y SISTEMA NACIONAL DE COMPETENCIAS**

#### **Capítulo 1**

#### **Descentralización**

**Art. 105.-** Descentralización. -

La descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados.”

Por lo cual la descentralización es un derecho obligatorio del Estado para definir las entidades encargadas de llevar a cabo las diferentes dignidades.

#### **“Capítulo IV**

#### **Del Ejercicio de las Competencias Constitucionales**

**Art. 130.-** Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. -

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.”

Por lo cual la gestión de la planificación, regulación y control del tránsito debe ser tomada a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados para velar la seguridad vial dentro del territorio cantonal.

**“Art. 145.-** Ejercicio de la competencia de infraestructura física, equipamientos y espacios públicos de la parroquia rural. -

A los gobiernos autónomos descentralizados parroquiales rurales les corresponde, concurrentemente y en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados provinciales y municipales, según corresponda, planificar, construir y mantener la infraestructura física, los equipamientos y espacios públicos de alcance parroquial, contenidos en los planes de desarrollo y acorde con sus presupuestos participativos anuales.”

Por lo tanto, estos gobiernos parroquiales rurales podrán contar con la concurrencia y apoyo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales y municipales, para la elaboración de proyectos que ayuden al desarrollo.

**Conclusión general del tema:**

La regulación permitiente en la gestión del estado facilita el proceso de planificación y ejecución de proyectos, con la ayuda de recursos financieros, materiales y tecnológicos se permite el desarrollo de la playa de San Jacinto.

De igual manera la regulación del tránsito y el transporte nos facilitan el acceso y el cumplimiento de las ordenanzas. La gestión ambiental y la implementación de infraestructura física, equipamiento y espacios públicos nos permiten desarrollar una propuesta que cumpla con las necesidades del sector.

## 11.5 Modelo de repertorio realizado

### Regeneración del Malecón del cantón San Vicente, Manabí.



Gráfico N° 17: Imagen panorámica de la regeneración del Malecón de San Vicente.

Fuente: <http://www.obraspublicas.gob.ec/gobierno-nacional-inaugura-este-martes-malecon-y-vias-en-manabi/>  
Elaborado por: obraspublicas.gob.ec

La regeneración del malecón de San Vicente comprende a una carretera de 1,5 km construida con pavimento rígido de 4 carriles, parterre central, señalización vertical, horizontal e iluminación fotovoltaica. En la intervención incluyó adoquinado y pavimentación de varios espacios de parqueo y áreas verdes, lo que favorece la ornamentación de la ciudad.

Las calles céntricas hacen un total de 11 kilómetros construidas con pavimento flexible de 2 carriles, bordillos y aceras; se construyeron obras adicionales como un muro perimetral peatonal para ampliación del malecón, ciclovías, obras de infraestructura para alcantarillado hidrosanitario y acometidas de agua potable.



Gráfico N° 18: imagen del malecón de San Vicente (Antes)

Fuente: [toro\\_tauro.instagram](https://www.instagram.com/toro_tauro/) 2015/03  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N°19: Imagen del malecón de San Vicente (Después)**  
**Fuente: alikosaco.instagram 2016/12**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

Esta obra de regeneración para el malecón de San Vicente, ha sido un aporte para el turismo del sector. Con la implementación de aceras y bordillos a su vía principal para el acceso exclusivo de los peatones, ciclovía, barandales, luminarias entre otros elementos, han sido un factor importante para su mejoramiento urbano.

Sin embargo, la vía de acceso al malecón no cuenta con un paso lateral elevado para el cruce correcto del peatón, la circulación del vehículo esta sobre las prioridades de los peatones y ciclistas.

El área de la plaza no posee un escenario para eventos sociales o espacios de estancia, cubiertas y bancas para que el visitante descanse después de un recorrido por el malecón.

A pesar del diseño implementado, no se logra apreciar elementos característicos propios del sector, así como esculturas, luminarias entre otros mobiliarios donde el diseño sea con temáticas que vayan acorde con la playa y el paisaje marino.

## Regeneración del Malecón de Salina Cruz, Oaxaca (México):



Gráfico N° 20: Vista del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México)  
Fuente: <http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44>  
Elaborada por: Autor de tesis

La ciudad y puerto de Salina Cruz, Oaxaca, se localiza en la parte norte del océano Pacífico, y al sur del golfo de México, el paisaje marino se extiende en una playa de 2km donde se propuso la regeneración del malecón que comprende a un paseo marítimo para la población.

El sector tiene antecedentes de fuertes mareas que hacen variar la línea de la costa durante el año. Esta propuesta se basó en un malecón realizado con un muro de protección que siguiendo las formas marinas como se observa en el Gráfico N°20, se redondea como una ola para evitar grandes colisiones de agua en época de huracanes.

Sobre esta ola que recorre la playa, una serie de servicios para el ocio se van sucediendo sobre el paseo a partir de 3 plazas representativas. Con una sección variada donde redondea el tránsito rodado, el de bicicleta y el peatonal, el nuevo Malecón ordena el frente para crear en segunda línea una ordenación urbana racional y respetuosa con el entorno que da la bienvenida a los visitantes.



Gráfico N° 21: Vista del plano de implantación del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México)  
Fuente: <http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44>  
Elaborado por: Autor de tesis

La propuesta del malecón para Salinas Cruz, comprende un muro de protección contra las fuertes mareas que ocasionan las épocas de huracanes, siendo de gran ayuda para evitar inundaciones en el borde costero.

El recorrido del malecón comprende una serie de servicios para el ocio sobre 3 plazas establecidas, sin embargo, no existe un recorrido con sombra y mobiliario urbano que permita el descanso y el mayor tiempo de estancia del turista. Los locales comerciales están sobrepuestos en el área de las plazas y no van acorde al diseño de los muros de protección.



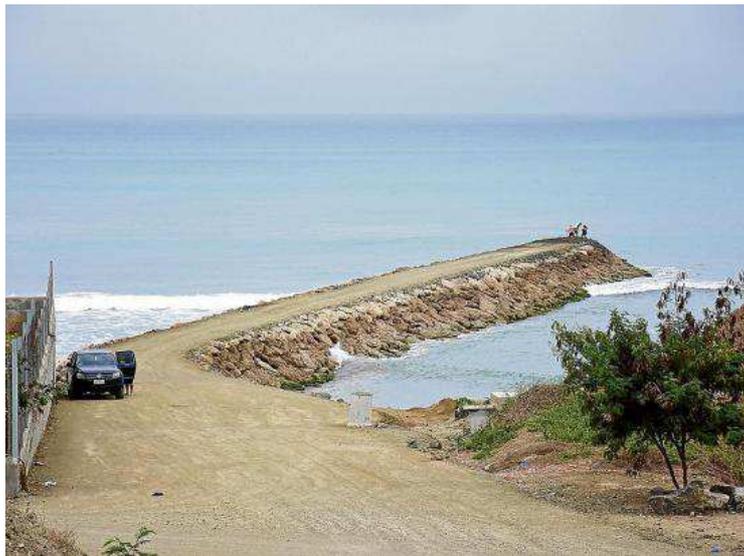
Gráfico N° 22: Vista del acceso a la playa del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México)  
Fuente: <http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44>  
Elaborado por: Autor de tesis



Gráfico N° 23: Vista de la plaza y del mobiliario urbano del proyecto del malecón de Salinas Cruz (México)  
Fuente: <http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44>  
Elaborado por: Autor de tesis

La regeneración del malecón de Salinas Cruz es un proyecto que tiene como primera necesidad proteger a los habitantes contra las fuerte mareas que se dan en épocas de huracanes en el sector, con la implementación de un muro de protección siguiendo la línea marina innovando en el diseño propuesto.

## Espigones en la playa de “Barbasquillo”, Manta



**Gráfico N°24: Construcción de espigón en la playa de Barbasquillo.**

Fuente: [www.eldiario.ec](http://www.eldiario.ec)

Elaborado por: [www.eldiario.ec](http://www.eldiario.ec)

En la playa de Barbasquillo y parte de El Murciélagos en la ciudad de Manta, se implementó un proyecto que abarca la construcción de cuatro espigones para ayudar a sedimentar la arena en este sector de ambos balnearios que actualmente tienen terreno rocoso, se ganará más área de playa provocando que sean lugares atractivos para incentivar el turismo para ambas playas de la ciudad.



**Gráfico N°25: Finalización de construcción de espigón en la playa de Barbasquillo.**

Fuente: Autor de Tesis

Elaborado por: Autor de Tesis

Por el momento solo se ha realizado la construcción de uno de los cuatro espigones que favorecerá el turismo en ambas playas, ya que, al implementar este tipo de estructura como se menciona anteriormente, ayuda a que exista arena donde el terreno es rocoso, beneficiando el paso a los habitantes de Manta.

Esta misma intervención se puede observar en la Playa de La Libertad en la provincia de Santa Elena, el proyecto para este sector ya se encuentra finalizado.

## Espigones en la playa de “La Libertad”, Santa Elena



**Gráfico N°26: Malecón de La Libertad**

**Fuente: Google Maps**

**Elaborado por: Autor de tesis**

Como se puede apreciar en el Gráfico N°26, imagen tomada en Google Maps, el malecón de salinas implemento el proyecto de espigones para que el espacio de la playa sea de mayor área, de la misma manera esto es un gran aporte para el turismo del sector.

“Esta zona costera presenta un pequeño caudal en los meses de invierno, pero cuando es época del fenómeno de El Niño, este presenta lluvias torrenciales lo que facilita el acarreo de grandes cantidades de sedimentos.”

Todos estos datos antes mencionados son encontrados en un informe elaborado por INOCAR, consultado en su página web [www.inocar.mil.ec](http://www.inocar.mil.ec)



**Gráfico N°27: Malecón de La Libertad**

**Fuente: Google Maps**

**Elaborado por: Autor de tesis**

Como se puede apreciar en el Gráfico N°27, imagen tomada de Google Maps, la construcción de los espigones ayudó a que el malecón aumente su área de recorrido para los turistas y puedan apreciar el paisaje marino.

El proyecto abarcó la construcción de un espigón tipo C, donde se encuentran tres espigones tipo I, de esta manera se crean nuevas áreas de playa para el disfrute del turista que visita este balneario.

Los espigones son construidos con una base de piedra escollera, formando así los muros donde luego se apoya la calle lastrada y para finalizar se colocan los adoquines para darle el acabado que tendrá lugar al recorrido del malecón.

De la misma manera la implementación de mobiliario urbano, iluminación, colocación de palmeras, caminaderas con adoquines de colores, entre otros elementos aporta gran valor al mejoramiento urbano del sector.



**Gráfico N°28: Malecón de La Libertad**  
Fuente: Google Maps  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N°29: Malecón de La Libertad**  
Fuente: Google Maps  
Elaborado por: Autor de tesis

Podemos concluir que los espigones construidos favorecen al mejoramiento de la imagen urbana y al paisaje marino de la playa de “La Libertad”, esto proporciona el crecimiento del malecón y el área de playa para beneficio de los habitantes y turistas que visitan sus playas.

Sin embargo, esta intervención resiente aún está por ver en avances con la sedimentación de arena y ver cómo reacciona ante la corriente marina. Como se mencionó anteriormente los fenómenos naturales que presenta el sector fueron considerados para el estudio realizado y poder realizar la construcción de los espigones, que no sólo fueron construidos para el mejoramiento urbano y su paisaje marino, sino, también para la seguridad de sus habitantes.

## CAPITULO 2

### 12. Diagnóstico de la investigación

#### 12.1 Información básica



Gráfico N° 30: Imagen satelital de San Jacinto.

Fuente: Google Maps

Elaborado por: Autor de tesis

La información obtenida dentro del Plan de Desarrollo de la parroquia de Charapoto del cantón Sucre, se pudo saber que San Jacinto representa un área de 16.19 ha, lo que corresponde al 0.08% de la superficie total de la parroquia con una población de 2481 habitantes (según dirección de límites y participación ciudadana del gobierno provincial de Manabí). Sus habitantes se dedican a las faenas de pesca, comercio y turismo por su playa y paisajes.



Gráfico N° 31: Vista del malecón de la playa de San Jacinto

Fuente: Fase de diagnóstico

Elaborado por: Autor de tesis

La playa de San Jacinto presenta cambios en el desarrollo urbano, con edificaciones de carácter comercial; que han sido ubicados en el borde costero, esto ha generado problemas como la inadecuada jerarquización de vehículo y peatón, yuxtaposición de actividades, ausencia de espacios recreativos y el deterioro de la vía principal.



**Gráfico N° 32: Vista de la actividad comercial**  
**Fuente: Fase de diagnostico**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

La playa de San Jacinto se ha concebido desde épocas anteriores como un pueblo de pescadores siendo este su principal factor para su desarrollo, y a lo largo de los años se ha implantado varias residencias en el borde costero, sin proponer espacios de integración para la sociedad.

Una vez presentado el tema y luego de haber sido aceptado por la universidad, para un profundo análisis de la problemática se ha realizado visitas de campo al sector donde se puede evidenciar varios de los factores que inciden en el deterioro de la vía y la falta de mobiliario urbano que presenta la playa de San Jacinto.

En el proceso de investigación en la obtención de resultados de datos reales y confiables, mediante el análisis para identificar el impacto que presenta el sector estudiado. Con los resultados obtenidos podemos identificar la posible solución de acuerdo a normas establecidas y por lo cual establecemos los siguientes ámbitos para este diagnóstico.

## Uso de suelo



**Gráfico N°: 33: Condiciones actuales del malecón de San Jacinto**  
**Fuente: Fase de diagnóstico**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

Los espacios públicos no son de uso exclusivo para los peatones, el paso y la circulación es de preferencia para el vehículo, la vía principal del malecón no cuenta con acera ni bordillos, señalización adecuada para el ingreso y acceso del peatón.

El desorden con el cual se maneja el tránsito, donde uno de los inconvenientes es el lugar para estacionar los vehículos particulares eventual o permanentemente, ya que, no cuenta con un lugar en específico donde cumpla esta función, los conductores se ven en la obligación de hacer uso de espacios no apropiados en ciertas ocasiones. Este tipo de prohibiciones se encuentra con frecuencia en la vía del malecón.

Sin embargo, el crecimiento comercial que ha tenido por varios años el sector no impide que el turista circule por las vías y que el vehículo se interponga en sus actividades.

La actividad comercial tiene una ubicación favorable en el perfil costero del sector y ha sido gracias al atractivo de su playa, aun así, el deterioro visual que tienen los establecimientos de comida y hospedaje por la despreocupación de sus dueños y la falta de acceso a los mismos provoca que no exista más fluidez de turistas por la zona.

Sin embargo, esto se debe regularizar pues la inadecuada colocación de puestos informales de comercio también genera desorden visual en la imagen urbana y malestar en los establecimientos que se dedican al turismo.

## Movilidad peatonal

La circulación peatonal debe darse de forma lineal y los equipamientos urbanos dentro de los espacios públicos se deberían concebir en base al uso y a la necesidad de los peatones, gracias a la investigación y a las visitas de campo podemos identificar los lugares donde los elementos urbanos no están presentes y son necesarios.

El recorrido del peatón puede verse interrumpida al encontrar elementos que impidan su libre circulación, así como, vehículos estacionados, carretas, la venta informal, entre otros. Al hablar de libre circulación mencionamos al recorrido que realiza el peatón y además las personas de capacidades especiales para que tengan un camino de uso exclusivo sin elementos que interrumpa su trayectoria.



**Gráfico N° 34: Vías de acceso al malecón de San Jacinto**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 35: Vías de acceso al malecón de San Jacinto**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

Es necesario organizar de mejor manera los espacios públicos con la correcta señalización, así evitando que el vehículo u otro elemento que impidan la libre circulación de los peatones.

La ubicación de un área recreativa junto a la implantación de vías de uso netamente vehicular forma un gran contraste y por ende genera un problema que determina una serie de problemas menores. Entre los sub problemas podemos mencionar el cruce indebido de calles de parte de los peatones, el irrespeto de los conductores, estacionamiento de vehículos, etc.

La regulación del tránsito de la vía que se ubica en el perfil costero de la playa de San Jacinto debería ser tratada de manera urgente, así evitando que el desorden y la falta de control sigan su curso.

### **Mobiliario urbano**

El necesario uso del mobiliario urbano nos facilita las actividades de interacción humana que se presentan en el sector estudiado, implementando algunos elementos tales como aceras y bordillos, paradas de buses, barandas, rampas e incluso cableado y postes. Las empresas de telecomunicaciones y alumbrado público se muestran inoperables frente a varias necesidades del sector lo que demuestra que se necesita una recuperación del mismo.



**Gráfico N° 36: Mobiliario existente del sector**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 37: Mobiliario existente del sector**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

En las visitas de campo realizadas se pudo observar la falta de mobiliario urbano que represente una imagen más atractiva para el visitante, por ejemplo, la plaza ubicada en el malecón que se encuentra en condiciones desfavorables y sin mantenimiento alguno.

## Vías

El estado de la vía para el ingreso de la playa de San Jacinto se encuentra en condiciones favorables, siendo el paso de transporte intercantonal, vehículos pesados y privados.



**Gráfico N°38: Vía de acceso a San Jacinto**  
**Fuente: Fase de Diagnóstico**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

Al introducirnos al pueblo observamos que el diámetro de la vía de ingreso aumenta, que al estar en buenas condiciones nos facilita la circulación. Al avanzar en dirección al malecón nos encontramos con una vía deteriorada sin implementación de elementos urbanos que nos aporten una imagen atractiva para los visitantes, así mismo al recorrer las calles secundarias del sector observamos que no cuentan con una capa asfáltica, aceras, bordillos, iluminación, entre otros elementos urbanos.

## Transporte

Al indicar las vías de acceso anteriormente, podemos mencionar que existen conductores que irrespetan las vías haciendo uso de ellas para la venta informal de productos y las áreas que no están destinadas al estacionamiento del vehículo, obstruyendo la libre circulación del peatón. Siendo necesaria la implementación de señalización y espacios adecuados para el parqueo del vehículo.

Al no contar con paradas de buses los conductores hacen uso incorrecto de las vías, al ingresar el transporte público por las vías rodeando el pueblo no da oportunidad para que el peatón circule por la vía principal del malecón.



**Gráfico N°39: Transporte público que transita por el sector**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

### **Análisis de la problemática en base a los criterios de diseño.**

Basándonos en las visitas de campo del sector estudiado indicamos los criterios de diseño para complementar el análisis de la investigación.

#### **- Criterio funcional**

Desde esta perspectiva podemos indicar que el perfil costero de la playa de San Jacinto está conformado entre comercio y residencia, siendo el área comercial la más pronunciada, ya sea en restaurantes de comida típica y hostales que se ubican en el borde costero del sector. Comprendiendo la zona residencial asentándose hacia las vías de acceso al pueblo, encontrando también el esparcimiento de la zona comercial que comprende locales más pequeños de venta de ropa, alimentos y otros productos.



**Gráfico N° 40: Vista del comercial de San Jacinto**  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Fuente: Autor de tesis

### - Criterio formal

San Jacinto se desarrolla en un sector litoral de nuestra provincia, debemos priorizar las características propias, ya que, además de la cultura pesquera que genera recursos para sus habitantes posee atractivos turísticos que son de gran aporte económico para su desarrollo.



Gráfico N° 41: Vista del perfil costero de la playa de San Jacinto  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

### -Criterio arquitectónico

Las viviendas que predominan en el sector fueron construidas por los mismos habitantes implementando un sistema constructivo tradicional basado en la utilización de la madera, caña, hormigón armado y mixto. En su mayoría la tipología de vivienda utilizada es de 1 a 2 plantas siendo la planta baja de uso comercial y para hostales u hoteles varia de 2 a 4 plantas, siendo la planta baja para uso de restaurante.

En el perfil costero encontramos viviendas de 2 plantas de uso residencial para ser utilizadas en temporadas. De igual manera encontramos establecimientos de comida y hostales de 2 plantas de sistema constructivo antes mencionado.



Gráfico N° 42: Vista de viviendas edificadas en el malecón  
Fuente: Fase de diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

### **-Criterio urbanístico**

No cuenta con un tejido urbano definido, ya que, su crecimiento fue improvisado ocupando todo el perfil costero y áreas rurales de la parroquia de Charapoto. La zona urbanizada comprende las edificaciones construidas, que cubren la gran mayoría de la superficie y deja poco espacio de áreas verdes, las áreas naturales o de reserva no son afectadas por el crecimiento de la población.



**Gráfico N° 43: Imagen del área a intervenir.**  
**Fuente: Plano obtenido por Gobierno Provincial de Manabí**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

## 12.2 Tabulación de la información

### Elaboración de fichas

Encuesta dirigida a los habitantes y comerciantes de la playa de San Jacinto.

**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA - CARRERA DE ARQUITECTURA**

**TEMA: Mejoramiento de la imagen urbana de la playa de San Jacinto cantón Sucre**

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA PLAYA DE SAN JACINTO**

1. ¿Realiza usted alguna de las siguientes actividades?

- |             |                          |            |                          |
|-------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| a. Turismo  | <input type="checkbox"/> | c. Pesca   | <input type="checkbox"/> |
| b. Comercio | <input type="checkbox"/> | d. Ninguna | <input type="checkbox"/> |

2. ¿Qué actividad comercial aporta más al desarrollo de la playa de San Jacinto?

- |             |                          |            |                          |
|-------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| a. Turismo  | <input type="checkbox"/> | c. Pesca   | <input type="checkbox"/> |
| b. Comercio | <input type="checkbox"/> | d. Ninguna | <input type="checkbox"/> |

3. ¿Considera usted necesario realizar una regulación en todas las actividades comerciales en el sector?

- |       |                          |       |                          |
|-------|--------------------------|-------|--------------------------|
| a. Si | <input type="checkbox"/> | b. No | <input type="checkbox"/> |
|-------|--------------------------|-------|--------------------------|

4. A su criterio, ¿cuál sería la mayor necesidad que presenta el sector?

- |                           |                          |                      |                          |
|---------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|
| a. Espacios recreativos   | <input type="checkbox"/> | c. Señalización      | <input type="checkbox"/> |
| b. Rehabilitación de vías | <input type="checkbox"/> | d. Mobiliario urbano | <input type="checkbox"/> |

5. ¿Cuál de estos espacios cree usted que son necesarios para el sector?

- |            |                          |            |                          |
|------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| a. Parques | <input type="checkbox"/> | c. Malecón | <input type="checkbox"/> |
| b. Plazas  | <input type="checkbox"/> | d. Ninguna | <input type="checkbox"/> |

6. Considera usted que existe inseguridad en el sector, ¿cuál es su opinión?

|                    |                          |       |                          |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|
| a. Si<br>¿Por qué? | <input type="checkbox"/> | b. No | <input type="checkbox"/> |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|

7. ¿Creé que usted tiene preferencia para circular por las vías?

|                    |                          |       |                          |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|
| a. Si<br>¿Por qué? | <input type="checkbox"/> | b. No | <input type="checkbox"/> |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|

8. ¿Cree usted que las autoridades locales están ocupándose de las necesidades antes mencionadas?

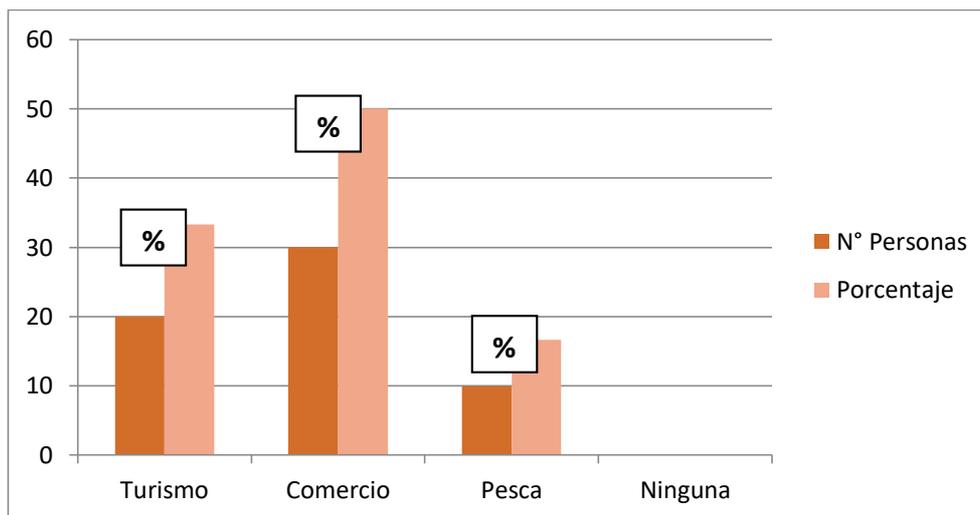
|                    |                          |       |                          |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|
| a. Si<br>¿Por qué? | <input type="checkbox"/> | b. No | <input type="checkbox"/> |
|--------------------|--------------------------|-------|--------------------------|

Encuestador: \_\_\_\_\_

Encuesta dirigida a los habitantes y comerciantes de la playa de San Jacinto.

1. ¿Realiza usted alguna de las siguientes actividades?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Turismo      | 20                             | 33,33        |
| Comercio     | 30                             | 50           |
| Pesca        | 10                             | 16,66        |
| Ninguna      | 0                              | 0            |
| <b>Total</b> | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



**Cuadro N°3: Actividad económica de los habitantes del sector**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

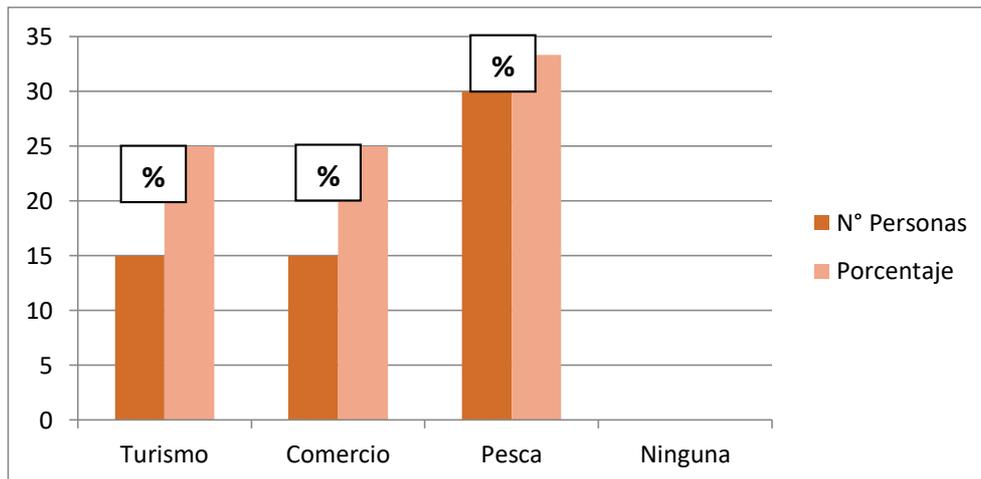
**Análisis:**

El 50% de los pobladores indican que la actividad comercial es la que se realiza con más frecuencia influyendo en la economía.

Sin embargo, el 33,33% manifiestan que el turismo también es fundamental para la economía del sector, por lo que podemos concluir que ambas actividades son colaborativas entre sí y por lo tanto deben ser explotadas para lograr su mejor desarrollo.

2. ¿Qué actividad comercial aporta más al desarrollo de la playa de San Jacinto?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Turismo      | 15                             | 25           |
| Comercio     | 15                             | 25           |
| Pesca        | 30                             | 33,33        |
| Ninguna      | 0                              | 0            |
| <b>Total</b> | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



Cuadro N°4: Actividad económica de los habitantes del sector  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

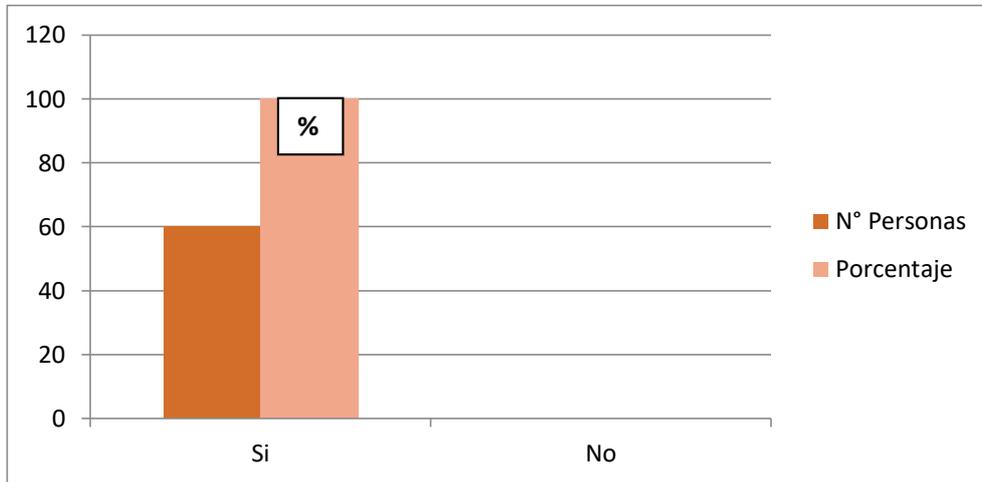
**Análisis:**

El 33,33% de los pobladores indican que dependen mucho de la pesca, es la actividad que da el producto para que los locales comerciales de comida típica puedan funcionar y es el alimento que más frecuente en las familias.

Sin embargo, teniendo en cuenta que las actividades que se realizan con más frecuencia son el comercio y el turismo, debemos destacar que la pesca es la base de la economía, ya que, las otras dos actividades dependen de esta para funcionar.

3. ¿Considera usted necesario realizar una regulación en todas las actividades comerciales del sector?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Si           | 60                             | 100          |
| No           | 0                              | 00           |
| <b>Total</b> | 60                             | 100          |



**Cuadro N°5: Actividad económica de los habitantes del sector**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

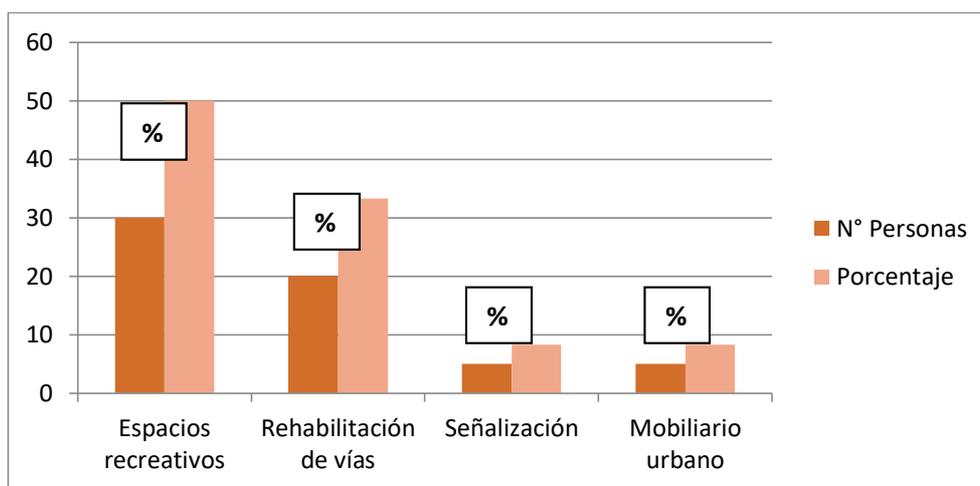
**Análisis:**

El 100% de los comerciantes del sector creen necesario que exista un control en cuanto a las actividades, ya que, en temporadas las calles se llenan de comercio informal generando molestia para los establecimientos.

Existen quejas en los propietarios de hostales que ofrecen también el servicio de restaurante que presentan molestias con las autoridades en la presentación de documentación, indicando que no a todos los locales comerciales les exigen tener permiso de funcionamiento.

4. A su criterio, ¿cuál sería la mayor necesidad que presenta el sector?

| Opciones                   | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|----------------------------|--------------------------------|--------------|
| Espacios recreativos       | 30                             | 50           |
| Rehabilitación de las vías | 20                             | 33,33        |
| Señalización               | 5                              | 8,33         |
| Mobiliario urbano          | 5                              | 8,33         |
| <b>Total</b>               | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



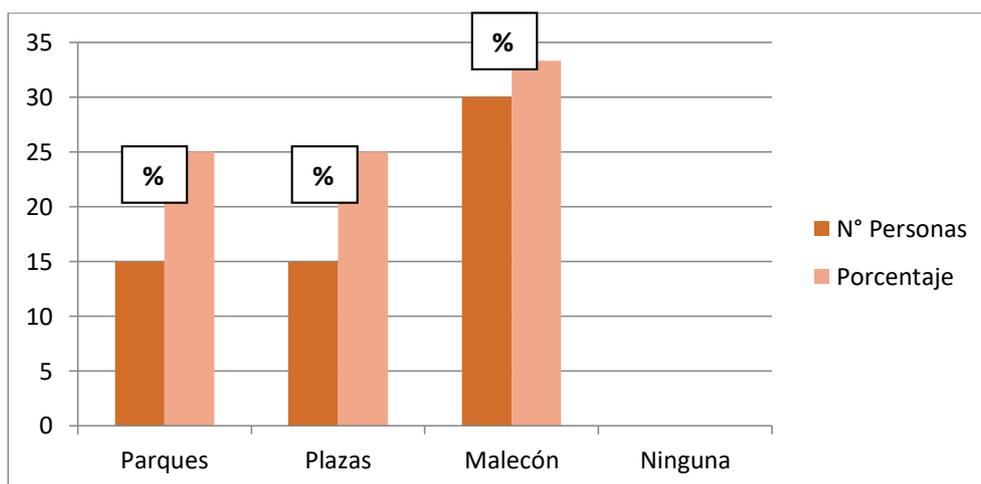
**Cuadro N°6: Espacios públicos de necesidad en el sector**  
Fuente: Fase del diagnóstico  
Elaborado por: Autor de tesis

**Análisis:**

El 50% de los encuestados señaló que, la falta de áreas de recreación en el sector es la necesidad más prioritaria puesto que no cuentan con canchas, parques o plazas donde la actividad social de paso a reuniones con la comunidad. Toda actividad es realizada en las calles con el armado de escenarios que sirven para cierto tiempo y actividades.

5. ¿Cuál de estos espacios cree usted que son necesarios para el sector?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Parques      | 15                             | 25           |
| Plazas       | 15                             | 25           |
| Malecón      | 30                             | 33,33        |
| Ninguna      | 0                              | 0            |
| <b>Total</b> | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



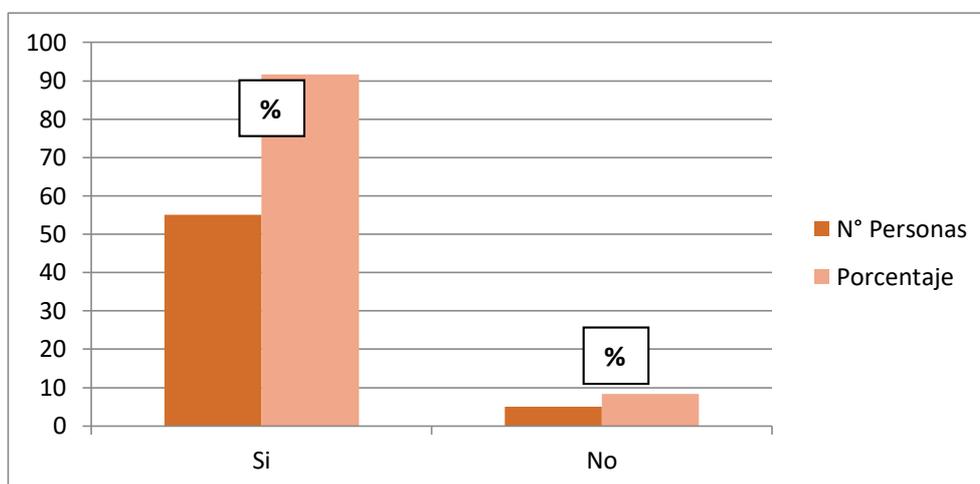
**Cuadro N°7: Espacios públicos de necesidad en el sector**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

**Análisis:**

El 33,33% de los habitantes del sector creen necesario que existan un proyecto para mejorar el malecón y atraer al turista, ya que, la economía también depende de la actividad comercial realizada en el sector.

6. Considera que existe inseguridad en el sector, ¿Cuál es su opinión?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Si           | 55                             | 91,66        |
| No           | 5                              | 8,33         |
| <b>Total</b> | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



**Cuadro N°8: Inseguridad en el sector**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

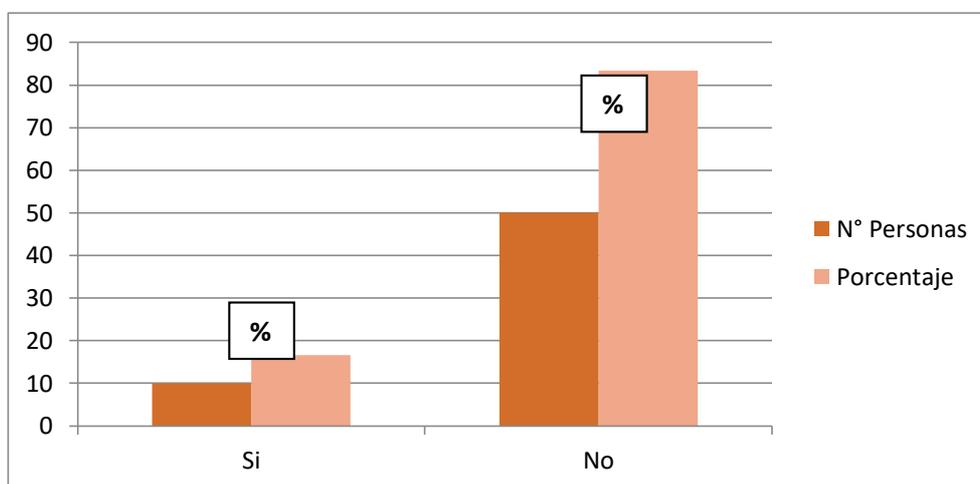
**Análisis:**

El 91,66% de personas encuestadas indicaron que existe inseguridad en el sector, expresan que la delincuencia no es provocada por pobladores del lugar sino de otros poblados que llegan a altas horas de la noche a intentar ingresar en locales comerciales.

Los pobladores y dueños de establecimientos aseguran que, si existe un control policial, la vigilancia de los agentes policiales es frecuentada en el sector y cuentan con un UPC.

7. ¿Creé que usted tiene preferencia para circular por las vías?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Si           | 10                             | 16,66        |
| No           | 50                             | 83,33        |
| <b>Total</b> | 60                             | 100          |



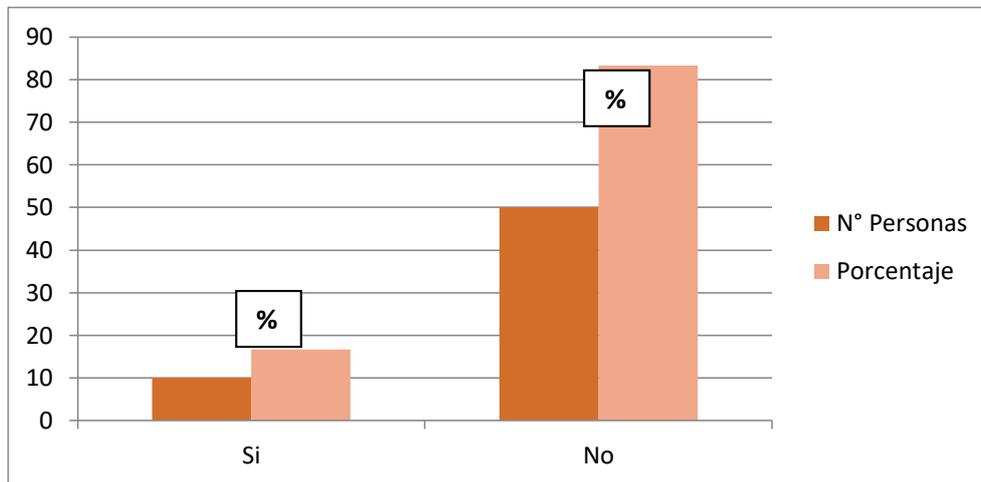
**Cuadro N°9: Circulación del peatón en vías**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

**Análisis:**

La comunidad en un 83,33% manifestó que el peatón no tiene preferencias para circular libremente por las vías, no cuentan con accesos apropiados, ya que, no cuenta con aceras y bordillos, puntos de encuentro, etc.

8. ¿Cree usted que las autoridades locales están ocupándose de las necesidades antes mencionadas?

| Opciones     | Número de personas encuestadas | Porcentaje % |
|--------------|--------------------------------|--------------|
| Si           | 10                             | 16,66        |
| No           | 50                             | 83,33        |
| <b>Total</b> | <b>60</b>                      | <b>100</b>   |



**Cuadro N°10: Autoridades locales en el sector**  
 Fuente: Fase del diagnóstico  
 Elaborado por: Autor de tesis

**Análisis:**

El 83,33% de los pobladores del sector están en desacuerdo con la gestión de las autoridades locales, ya que, para cualquier problema de la comunidad o petición deben ir directamente al municipio de Bahía sin tener respuesta inmediata a sus necesidades.

## **12.3 Interpretación de resultados**

### **Resultados encuestados**

De acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas realizadas en el sector, podemos manifestar que en el sector estudiado existen varios problemas a resolver, pero también varias potencialidades que podemos aprovechar para mejorar su desarrollo.

En cuanto a las potencialidades encontradas podemos mencionar que el turismo de la playa de San Jacinto es un factor importante en la economía del sector y puede ser explotado con espacios públicos, áreas recreativas donde el visitante frecuente, así mismo la implementación de mobiliario urbano, señalización y regeneración de las vías para mejorar su imagen urbana y sea atractivo para el turista.

Las actividades que se realizan con mayor frecuencia son el comercio y el turismo que trabajan colaborativamente para la economía del sector, quedando la actividad de la pesca en menos porcentaje de acción, pero es la actividad que trabaja como base para que las otras puedan funcionar correctamente, ya que, el sector depende principalmente de la pesca artesanal para proporcionar el producto a los distintos establecimientos y para servir de alimento en cada familia.

El gran porcentaje de encuestados manifestó que se necesita regular toda actividad comercial en el sector, ya que, existen inconvenientes entre propietarios en la presentación de documentación exigida por las autoridades.

En cuanto a la implementación de espacios públicos, los encuestados indican que la necesidad más priorizada son las áreas de recreación, ya que, no cuentan con canchas, parques o plazas donde exista sociabilización entre la comunidad.

Los habitantes coincidieron que existe inseguridad en el sector, indicando que no son parte de la comunidad sino de otras, irrumpiendo los locales comerciales y perjudicando las ventas de los negocios. Aun así, teniendo la vigilancia de los agentes policiales a ciertas horas del día y la noche, la inseguridad es un tema que los tiene alerta a los pobladores.

Los peatones del sector indican que no tienen preferencia para circular libremente por las vías, no cuentan con accesos apropiados, ya que, carecen de aceras y bordillos, la falta de mobiliario urbano, iluminación, señalética, entre otros elementos necesarios para mejorar la imagen urbana.

Los habitantes manifestaron que el vehículo es dueño de la vía y también presentaron inquietudes sobre la circulación de buses, vehículos pesados y el estacionamiento desordenado que les llena las vías en temporadas altas, el turista no puede caminar libremente por la vía sin que un vehículo se interponga.

## **Observaciones en sitio**

Las actividades comerciales que se desarrollan se basan en generar atractivo para la llegada del turista, ya sea en la preparación de alimentos típicos o el alojamiento, los establecimientos se encargan de brindar la mejor atención para el turista, los accesos a los restaurantes u hoteles no están en mejor condición y es una necesidad de los dueños de negocios.

El sector no cuenta con un lugar específico para realizar actividades sociales, es decir no cuenta con plazas, parques o canchas para practicar deportes para mejorar el desarrollo de la comunidad, las pocas áreas destinadas para la sociabilización no se encuentran en óptimas condiciones, ya que, no cuentan con infraestructura necesaria.

Toda actividad social u organización de algún comité se realiza en las vías o en alguna vivienda; existen tres comités que se encargan de la recaudación de fondos donde su mayor actividad es realizar préstamos hasta de \$300 dólares a manera de cooperativa, pero ninguna se encarga de organizar colectas para el mejoramiento del sector y de promover su desarrollo, cada local comercial o establecimiento se maneja por si solo sin ayuda de las autoridades.

Para finalizar, la falta de participación por las autoridades locales provoca que los habitantes y dueños de negocios tomen medidas por ellos mismos, ya que, para alguna queja o sugerencia que ayude al mejoramiento del sector debe ser llevada en el municipio de Bahía sin esperar una respuesta inmediata.

Se encuentra expuesta la problemática del sector, la poca aplicación de normativa que regule las actividades comerciales, las autoridades locales y de seguridad ciudadana para que actúen de manera inmediata en la comunidad.

## **12.4 Pronóstico**

La investigación realizada nos da la oportunidad de conocer la demanda de una intervención por parte de las autoridades locales para el mejoramiento urbano y el desarrollo de las actividades comerciales, la interacción de los peatones y vehículos que presenta el sector estudiado.

La playa de San Jacinto a lo largo de los años presenta deterioro en su imagen urbana por el descuido ocasionado por la falta de mantenimiento y preocupación de las autoridades, este problema va en aumento al pasar de los días perdiendo el paisaje marino y la imagen urbana que aún posee junto con el atractivo turístico que caracteriza al perfil costero.

Al no ser intervenido el sector va a inducir el aumento del deterioro de su equipamiento urbano, de las vías asfaltadas, el mobiliario urbano, el aumento de la inseguridad presentada en el sector que son unos de los factores que requieren atención.

Todo esto provocando descenso de su economía, perdiendo productividad en las actividades comerciales realizadas, ya que, será poco visitado por los turistas perjudicando su desarrollo. Provocando que los habitantes del sector migren a otras localidades en busca de trabajo, incitando a la playa de San Jacinto a que vuelva a ser un lugar de paso.

## **12.5 Comprobación de la idea planteada**

Una vez terminado el proceso de investigación y luego de haber identificado los factores que incidieron en la problemática, presentamos la hipótesis antes mencionada:

“La falta de preocupación por las autoridades locales y el desinterés de los habitantes del sector nos indican las falencias que existentes en la organización y la falta de planificación urbana que ha provocado el deterioro de la imagen urbana de la playa de San Jacinto.”

Podemos comprobar que el principal problema es la falta de preocupación de las autoridades locales, las cuales presentan falta de planificación urbana.

De la misma manera podemos rectificar que la falta de preocupación por los habitantes no es la principal característica del problema, ya que, los habitantes manifiestan que ante cualquier petición o sugerencia que aporte al desarrollo del sector no es atendida por las autoridades de manera inmediata.

Esta despreocupación y la falta de proyectos que ayuden a mejorar la imagen urbana de la playa de San Jacinto son consecuencia de que exista un deterioro de las vías, falta de mobiliarios urbanos, señalización, iluminarias, plazas o parques que ayude a la sociabilización de la comunidad y accesos adecuados para los establecimientos para que reciban a los visitantes.

## **CAPITULO 3**

### **13. Propuesta**

#### **13.1 Análisis del sistema arquitectónico urbano**

El análisis que se va a realizar a continuación comprende todo espacio público que determina la movilidad del sector en fases que permitan la continuidad de las actividades cotidianas de los habitantes, comerciantes y visitantes del sector estudiado. La movilidad urbana comprendida en el área de estudio comprende la circulación habitual de los peatones conjuntamente con los vehículos que transcurren por la vía principal del malecón de la playa de San Jacinto.

La propuesta planteada comprende la construcción de espigones que permitan sedimentar mayor cantidad de arena ganando área de playa para lograr intervenir la vía del malecón, siendo más factible para llevar a cabo. Los espigones también nos permiten obtener más área de accesos para la circulación de los peatones con un agradable paisaje marino.

La ampliación de la vía del malecón permite accesos adecuados para el peatón sin que el vehículo interrumpa su paso ni su trayecto habitual, al no contar con suficiente área que permita ampliar dicha vía por los locales comerciales existentes se expropiará un área de 440 m<sup>2</sup> en total de los terrenos que están ubicados en la vía del malecón que nos permita tener un diseño más uniforme al momento de intervenir en la ampliación de la vía que va en dirección hacia el perfil costero.

Los espacios que se proponen en el proyecto son los siguientes:

- Caminaderas
- Ciclovía
- Muelle de pesca artesanal (espigón)
- Accesos a la playa (rampas)
- Islas para la venta comercial
- Mirador con bancas de descanso

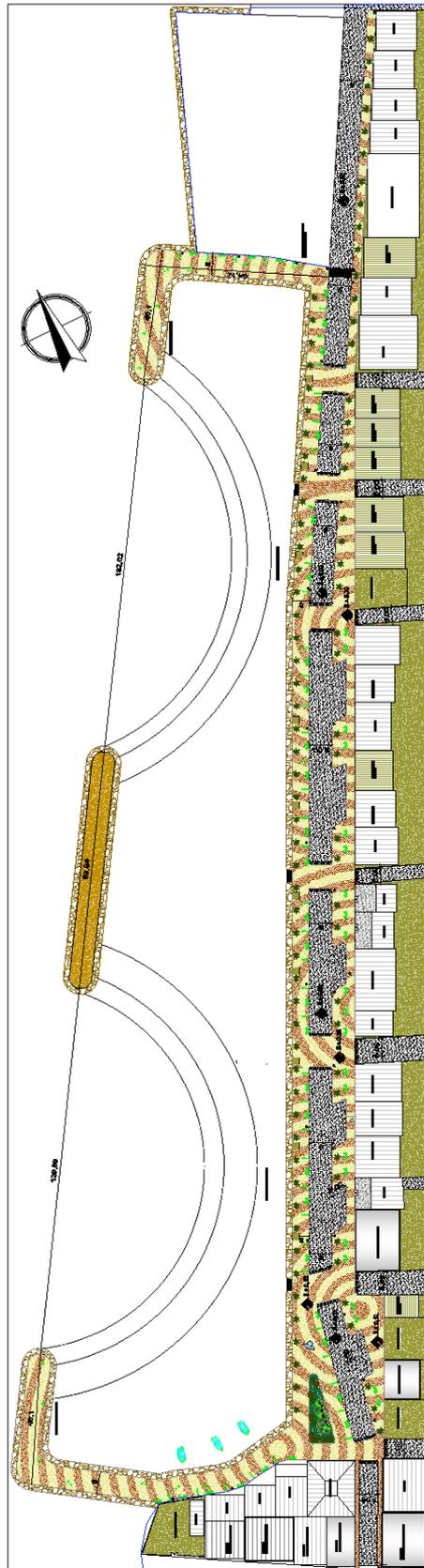


Gráfico N° 44: Imagen de la Propuesta  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

## 13.2 Subsistemas y componentes

El mejoramiento urbano del perfil costero de la playa de San Jacinto consiste en la ampliación de la playa de San Jacinto y la vía del malecón, evitando la congestión vehicular que existe durante temporada alta donde el vehículo se apodera de la calle impidiendo la circulación del peatón por el balneario.

La playa de San Jacinto no cuenta con una gran extensión de playa y eso dificultaría la intervención en la vía del malecón, provocando que la congestión vehicular continúe.

Por lo tanto, el proyecto consiste en la construcción de dos espigones en forma de “L”, que nos permitirá aumentar la sedimentación de arena, ganando área de playa. Con esto se logrará ampliar la vía del malecón sin que se ocupe un área mayor del que se dispone.

El diseño propuesto para los dos espigones comprende la forma de “L” y uno en forma de “T” en medio de ambos, el diseño va de acuerdo a la orientación del viento que proviene del norte a sur, esto nos permite la acumulación de arena formando áreas de playa que ayuda a la intervención previa de la vía del malecón. El largo de los espigones se toma de la medida actual que tiene el área de la playa y se toma la mitad como referencia multiplicada por tres, con esto obtenemos el largo adecuado para el diseño del espigón.

Los espigones deben estar constituidos por una plataforma, construidos con material de relleno, el cual debe estar afirmado y compactado. Sus taludes deben estar enrocados acomodados por gravedad a manera de protección contra la erosión del mar.

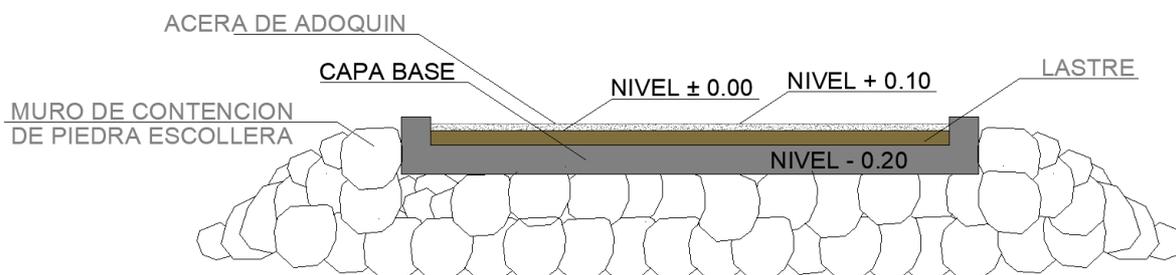


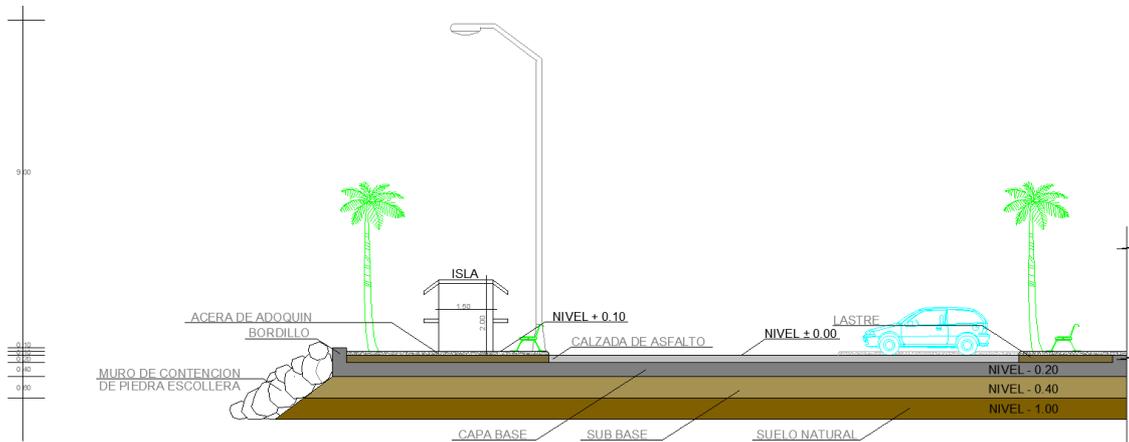
Gráfico N° 45: Corte A – A'  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

El relleno consiste en la colocación de piedra escollera (peso superior a 250 kg y de forma más o menos prismática), siendo la base de la plataforma y de la misma manera los taludes. Una vez finalizado el relleno continúa en el tramo inicial del espigón que consiste en una calle lastrada con un ancho de 8.00 metros que sirva de camino para el acceso de los peatones.

Finalizando el acabado final en la colocación de adoquines y del mobiliario urbano, tales como las iluminarias y bancas adecuadas para el estar y disfrute de la vista marina de los habitantes y visitantes del balneario.

La ampliación de la vía del malecón consiste en aumentar a 14 metros adicionales de la calle actual (6 metros de ancho), que se encuentra asfaltada y en malas condiciones, obteniendo un

ancho total de 20 metros que nos permite tener aceras de 3.00 metros de ambos lados de la vía, incluyendo un área de parqueo de 5.00 metros que permita estacionar los vehículos en los locales comerciales, hostales y viviendas, y la ciclovía de 3.00 metros de ancho del otro lado hacia el perfil costero donde se colocara la ornamentación propia de un perfil costero, así como palmeras, obteniendo un total de 8.00 metros que comprenden dos carriles ida/vuelta para el paso vehicular.



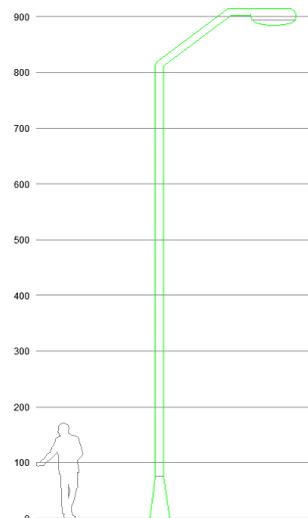
**Gráfico N° 46: Corte B - B'**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

De la misma manera la colocación de mobiliario urbano en áreas que sean necesarias para el uso del peatón, como luminarias, racks (estacionamiento de bicicleta), bancas, barandales, tachos de basura, islas para la venta comercial, entre otros elementos indispensables para mejorar su imagen urbana.

## Mobiliario Urbano

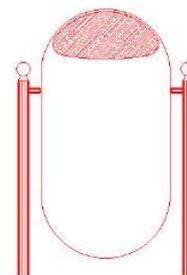
Las luminarias tendrán como características mínima en iluminación tensión de 24 V DC, luz LED y 70w de consumo. El acabado de aluminio y tornillería en acero inoxidable para su fácil mantenimiento. Se colocaran en una base de hormigón, como acabado pintura imprimante y como finalización pintura esmalte para que resista la salinidad del océano.

**Gráfico N° 47: Mobiliario urbano, luminaria**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



Los cestos de basura deben estar en terreno compactado y nivelado, sobre adoquín o acera de hormigón. El material será metálico de 50cm de diámetro y 80cm de altura.

**Gráfico N° 48: Mobiliario urbano, cestos de basura**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



Las bancas tendrán un ancho de 70cm, largo de 1,55cm y alturas de 42cm desde el suelo, 40cm altura del respaldar. Los materiales a utilizar son:

- Pernos de 5/16
- Listones de madera
- Soportes de hierro fundido

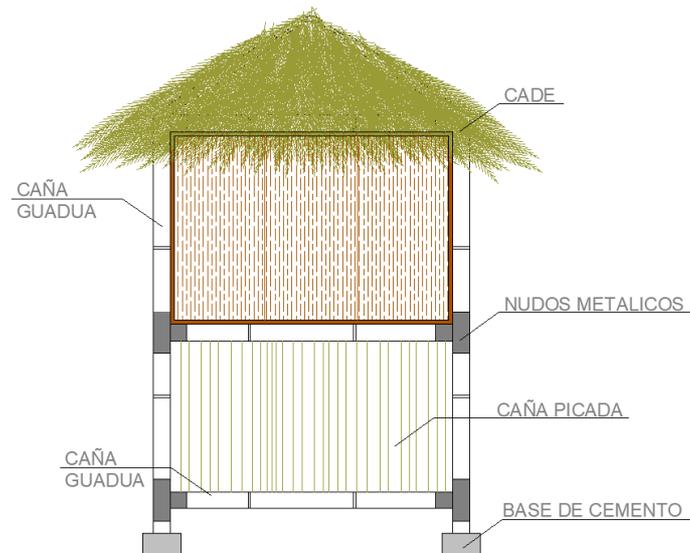


**Gráfico N° 49: Mobiliario urbano, bancas**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

Se propone el diseño y construcción de islas que sirvan para la venta de artesanías entre otros artículos que sirvan de beneficio para el comercio hechas de caña guadua, caña picada, cade y la estructura de nudos metálicos.

**Dimensiones:**

- Altura 2.00 metros
- Ancho 1.50 metros
- Largo 1.50 metros



**Gráfico N° 50: Fachada del diseño de Isla**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

| <b>CUADRO N°11: MATRIZ DE PLAN DE ACCION</b><br><b>Autor: Fase de propuesta</b><br><b>Elaborado por: Autor de tesis</b> |   |  |                                       |                           |              |
|---|---|--|---------------------------------------|---------------------------|--------------|
| PROGRAMA  | OBJETIVO  | PROYECTO   | RESPONSABLE                           | TIEMPO DE EJECUCION       | COSTO        |
| <b>DESARROLLO ECONOMICO</b>   | MEJORAMIENTO DEL COMERCIO Y EL TURISMO                      | Normativas construcción de infraestructura en el malecón de San Jacinto. | GAD Parroquial, Ministerio de turismo | 3 - 6 meses               | \$ 2.000     |
|   |   | Normativas para el uso adecuado del espacio público                      |                                       | 3 - 6 meses               | \$ 2.000     |
|   |   | Diseño de islas para la venta de artesanías, etc                         |                                       | 6 - 8 meses               | \$ 10.000    |
| <b>DESARROLLO TERRITORIAL</b>   | MEJORAMIENTO URBANO   | Regeneración de vía malecón  | GAD Parroquial, Obras públicas        | 2 - 3 años                | \$ 850.000   |
|   |   | Construcción de espigones  |                                       | 2 años                    | \$ 1.000.000 |
|   |   | Implementación de mobiliario urbano                                      |                                       | 6 meses                   | \$ 100.000   |
|   |   | Dotación de señalética en vías   |                                       | 3 meses                   | \$ 10.000    |
| <b>MANEJO DE DESECHOS</b>   | MEJORAR EL MANEJO DE LOS DESECHOS Y DESPERDICIOS MATERIALES | Plan de Eliminación de Desechos y reciclaje                              | GAD parroquial, Charapoto             | 6 - 8 meses               | \$ 100.000   |
|   |   | Sistema de clasificación de desechos y áreas de depósito                 |                                       | GAD parroquial, Charapoto | 1 año        |

### **13.4 Lógica de implantación de la propuesta**

De acuerdo al estudio realizado se distribuye el sector en zonas, las cuales nos permiten definir los espacios que comprenden las diferentes actividades a realizar por la comunidad.

Por lo tanto se definen 3 zonas, las cuales nos permiten describir cada actividad de acuerdo a las necesidades que requiere la comunidad de la playa de San Jacinto.

#### **Área circulación**

Comprende todo espacio que permite la práctica de deportes y circulación de los habitantes y visitantes del sector.

- Áreas verdes
- Mirador
- Playa
- Espigones

#### **Área social – peatonal**

Comprende los espacios que permita la interacción entre los habitantes y a su vez con los visitantes, brindando calidez al turista que visita el sector. Proporcionando un paisaje marino que sea agradable mientras circula el peatón.

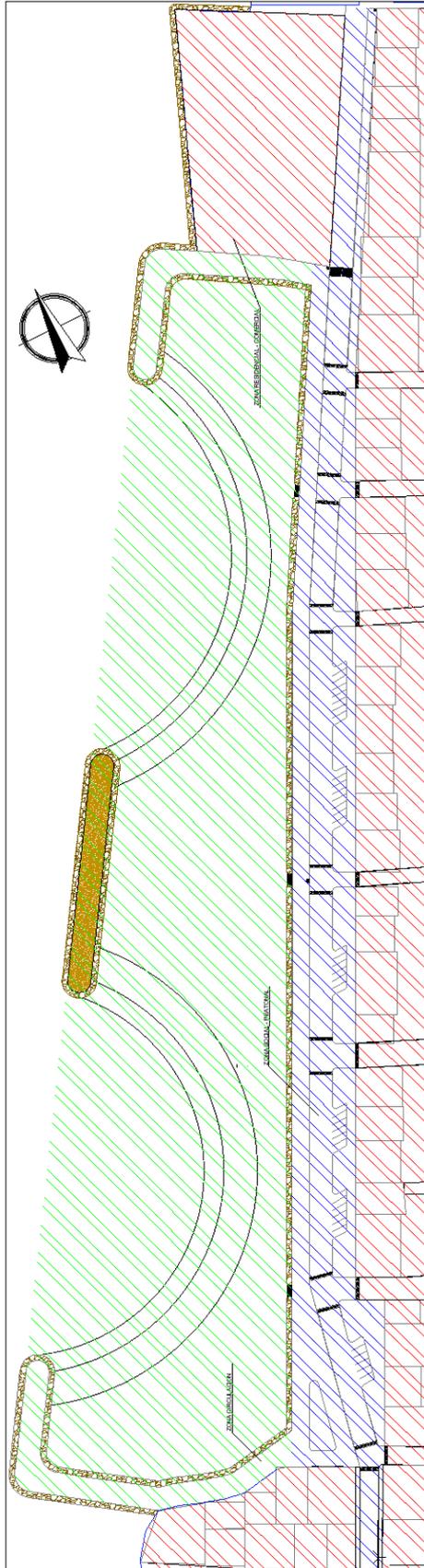
- Caminaderas
- Plaza
- Boulervar con aceras amplias
- Islas para la venta comercial
- Estacionamiento vehicular

#### **Área comercial – residencial**

Comprende todos los espacios destinados al comercio que brinden un servicio de calidad al visitante. Adicional se ha determinado que en el plano de uso y ocupación de suelo se ubiquen edificaciones para el hospedaje, ya que, esto nos permite mejorar el paisaje urbano y el servicio que se brinde al turista.

- Restaurantes
- Hostales
- Viviendas

Todas las zonas antes descritas son fundamentales para el funcionamiento de cada área implementada en la propuesta, nos permite a su vez optimizar recursos y disminuir el uso del vehículo como medio de transporte, se propone que los habitantes y a su vez los visitantes transiten libremente por el perfil costero para el disfrute del paisaje marino que tiene la playa de San Jacinto.



**Gráfico N° 51: Zonificación**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

### 13.5 Capacidad de la propuesta

La playa de San Jacinto cuenta con una población de 2481 habitantes, dato proporcionado por la dirección de límites y participación ciudadana del gobierno provincial de Manabí.

Las actividades que se realizan con mayor frecuencia son el comercio y el turismo, y en menor cantidad, pero no menos importante esta la pesca artesanal, que trabajan colaborativamente con el comercio y el turismo, actividades indispensables para la economía del sector. Al ser intervenido el perfil costero de la playa de San Jacinto se podrá potencializar tanto el comercio como el turismo y ver al sector crecer en su economía, dando paso a nuevos proyectos con el fin de beneficiar a los habitantes.



**Gráfico N° 52: Pesca artesanal actividad que aún practica la comunidad de San Jacinto**

**Fuente: Autor de tesis**

**Elaborado por: Autor de tesis**

En temporada alta el sector es visitado por una cantidad aproximada de 500 a 800 turistas, en su mayoría de la región sierra en los meses de junio – septiembre que las unidades educativas programan las vacaciones, y aprovechan para visitar la región costa con la variedad de playas que ofrecen.

Todas estas actividades nos proporcionan una cantidad real de personas beneficiadas con la propuesta planteada donde el ingreso de su economía crecería junto a su desarrollo como comunidad.

### 13.6 Requerimientos normativos

Se tomó en consideración la **Constitución de la República del Ecuador (2018)**, artículos que hacen referencia al hábitat y vivienda, dando a conocer el derecho a poseer espacios de recreación y de esparcimiento, de la misma manera se toma en cuenta los derechos de libertad en medicamento y alimentación.

En cuanto a la organización territorial se hace referencia a la planificación del ordenamiento territorial para la construcción de infraestructura física y equipamiento de salud, educación y espacios destinados al desarrollo social, cultural y deportivo.

Artículos relacionados al Buen Vivir para proteger y promover la diversidad cultural, el respeto al espacio de reproducción e intercambio, haciendo referencia a la preservación del patrimonio cultural. De la misma manera se toma en cuenta el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la ley.

De la misma manera haciendo referencias a artículos relacionados con la inversión para que sea orientado con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica y ser atendidos de manera prioritaria, de esa manera se podrá cumplir de manera eficiente e igualitaria cada sector.

En consideración al **Código de Ordenamiento Territorial, Autonomía y descentralización (2008)**, se hace referencia artículos donde la gestión del Estado debe ser obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos para la planificación y regulación.

Por lo tanto, los gobiernos autónomos descentralizados municipales son los encargados de gestionar tanto la planificación y la construcción, donde se mantenga la infraestructura física, los equipamientos y espacios públicos de alcance parroquial que nos permitan el desarrollo de una propuesta que cumpla con las necesidades del sector.

### **Normativa y leyes propuestas en el proyecto.**

Para este trabajo se propone la regeneración del perfil costero con áreas más organizadas para desempeñar las actividades cotidianas de la comunidad y a su vez ofrecer al turista un ambiente agradable durante su estadía.

Por lo tanto se propone normas del uso adecuado del área pública para preservar y mantener la calidad de vida de los habitantes y visitantes, así como, normas de limpieza, orden y salud.

De la misma manera se requieren normas que regularicen la construcción de infraestructura, por ser un perfil costero se debe plantear el tipo de edificaciones apropiadas, así como hoteles y restaurantes que permitan desempeñar las actividades sin perder el control de las personas que ocuparían estos establecimientos. El número de pisos no mayor a 4 que no obstruya la visibilidad de las futuras construcciones del sector.

La tipología establecida para el perfil costero debe permitir un orden y organización entre las edificaciones siguiendo la misma línea arquitectónica, infraestructura como centros de salud, unidades educativas no serían adecuadas incluir en el perfil costero, como se mencionó anteriormente los hoteles y restaurantes serían idóneos para esta área ya que va de la mano con las actividades comerciales y turísticas.

En conclusión, al plantear nuevas normas del uso adecuado de las áreas públicas y la regularización de la infraestructura se espera preservar los espacios propuestos en el proyecto para que se mantengan en buen estado y sean de utilidad tanto para los habitantes como los visitantes de la playa de San Jacinto.

### **13.7 Requerimientos tecnológicos**

El diseño propuesto plantea la construcción de espigones y ampliación en la vía principal del perfil costero de San Jacinto, para poder realizar la construcción de dicho elemento se requiere la utilización de diferentes tipos de equipos y maquinarias de obra civil, entre los vehículos pesados – semipesados y equipo tenemos:

- Oruga
- Retroexcavadora
- Volqueta
- Cargadora forestales de pluma recta
- Dragalina
- Martillo hidráulico
- Compactadora
- Placa vibratoria
- Rodillo vibrador

Entre las herramientas a utilizar tenemos:

- Amoladora
- Bailejo
- Barra
- Espátula
- Carretilla
- Nivel
- Plomada
- Parihuela
- Pala
- Pico

Todas las maquinarias, equipos y herramientas antes mencionadas son utilizadas en obras civiles y en el caso de la construcción de los espigones son las que se proponen usar, de la misma manera al ampliar la vía principal para continuar con el proyecto para finalizar con los acabados mencionados al comienzo del capítulo 3.

Entre los equipos e implementos de oficina utilizados para realizar este trabajo tenemos:

- Computadora escritorio/ portátil
- Cámara (teléfono celular)
- Impresora
- Escritorio de oficina y silla
- Mobiliario
- Conexión a internet
- Software
- Materiales de oficina

### 13.8 Requerimientos de equipamientos

En función a la actividad a realizar se definen diferentes mobiliarios urbanos los cuales estarán colocados en áreas públicas que sirvan de interacción social, entre ellos tenemos las bancas, cestos de basura, luminarias, racks (bicicletas), barandales, señalización, entre otros.

Entre los mobiliarios a usar tenemos los siguientes:

#### Banca

El diseño ergonómico propuesto para las bancas es de forma rectangular, el material a usar para la elaboración de las bancas es de madera, adicional los pernos para el anclaje y los soportes de hierro fundido para la base donde se instalaran en suelo compactado y nivelado.

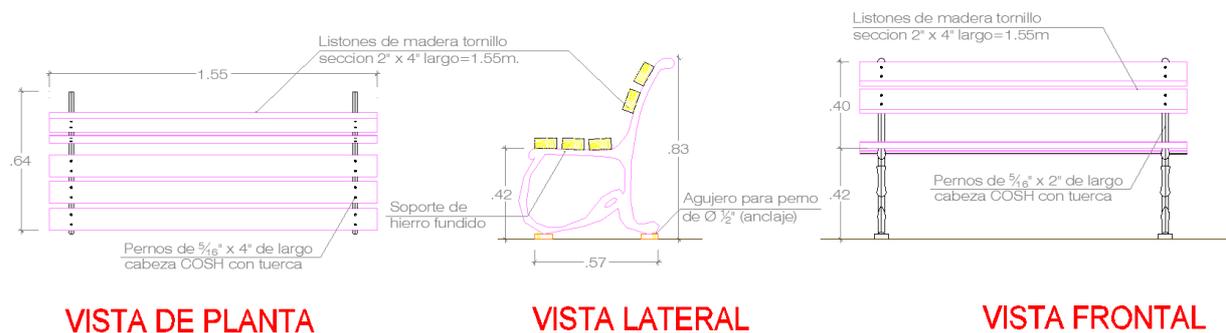


Gráfico N° 53: Mobiliario urbano, detalle constructivo de banca  
 Fuente: Autor de tesis  
 Elaborado por: Autor de tesis

#### Cestos de basura

Para el diseño de los cestos de basura implementados en la propuesta es de forma circular con una base rectangular para el soporte del elemento, material metalico.

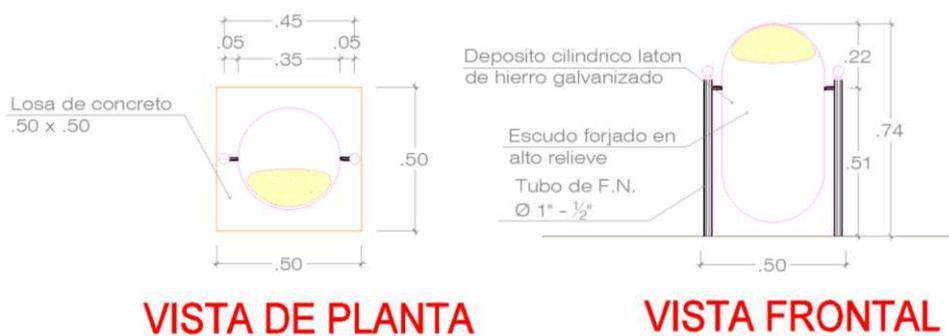


Gráfico N° 54: Mobiliario urbano, detalle constructivo de cesto de basura  
 Fuente: Autor de tesis  
 Elaborado por: Autor de tesis

## Luminaria

Las luminarias serán colocadas cada 10 metros ya que su altura de 9 metros permite mayor radio de iluminación, permitiendo mantener iluminada el área donde serán instaladas en una base de hormigón en suelo compactado y nivelado. El material es de aluminio más la tornillería de acero inoxidable, un acabado de pintura esmaltada para su resistencia contra la salinidad del océano.

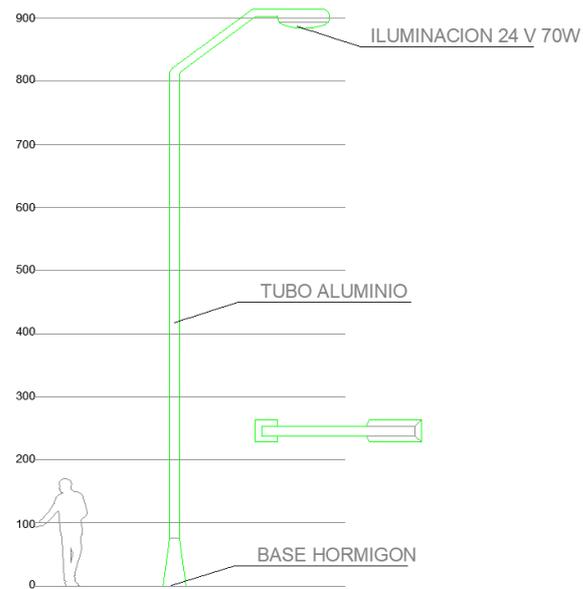


Gráfico N° 55: Mobiliario urbano, detalle constructivo de luminaria

Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

## Islas

El diseño que se propone de las islas va acorde a la tipología playera, con dimensiones de ancho y largo de 1.50 metros y altura 2.00 metros, con los siguientes materiales:

- Caña de 9 y 6 metros de longitud
- Caña picada
- Cade
- Templadores
- Pintura de fondo y acabado
- Tuerca más anillo
- Tablones de madera

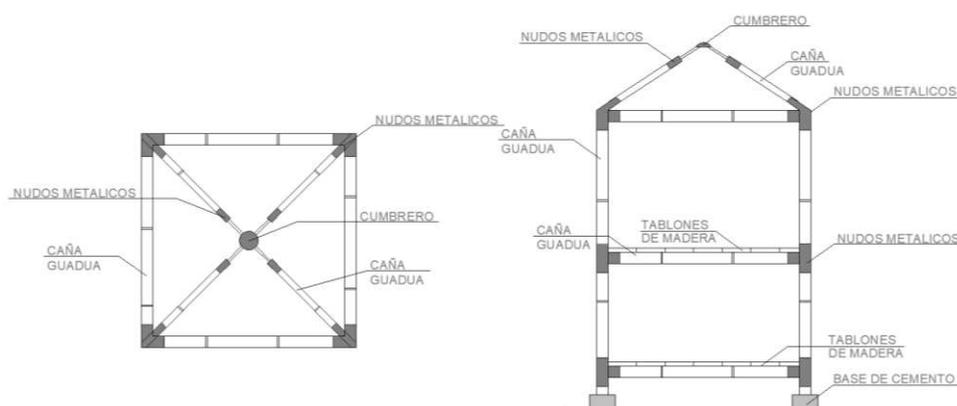


Gráfico N° 56: Planta y corte del diseño de Isla

Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

### **13.9 Pre factibilidad de la propuesta**

A lo largo de los años la playa de San Jacinto tuvo un asentamiento informal conformándose en una población que se originó en la pesca como actividad principal, por lo tanto el comercio fue importante para su crecimiento y a su vez el turismo.

Actualmente la comunidad depende mucho su económica del comercio y el turismo, la pesca artesanal se practica en poca cantidad pero no deja de ser importante para su desarrollo y crecimiento.

San Jacinto puede potencializar el turismo, con la ayuda de más áreas públicas, plazas, ampliación de la vía organizando la circulación entre el peatón y el vehículo.

Se plantea el diseño de islas que sirvan para la venta de artesanías y diferentes artículos que sirvan como fuente de ingresos al beneficio del comercio y turismo que permita autogestionarse y a su vez ser preservado por los habitantes.

Al incrementar el número de turistas que visiten al sector el incremento en su economía es considerable, a su vez los locales comerciales y hostales existentes se verían obligados a darle mayor mantenimiento a sus establecimientos, aumentando las ganancias anuales las cuales ayudarían al sostenimiento de las áreas que se implementan en la propuesta.

Con la ayuda del GAD provincial se puede financiar dicho proyecto siendo una inversión, ya que generaría ingresos anuales al municipio parroquial y los poblados cercanos tomarían la iniciativa de mejorar su imagen urbana y de la misma manera incrementar su economía. Habría más proyectos urbanos propuestos por el municipio en beneficios de los poblados, más infraestructura educacional entre otros.

Para concluir podemos acotar que la playa de San Jacinto es un destino turístico que tiene todos los recursos para ser potencializado, con la ayuda del Ministerio de Turismo y de Transporte sería un destino más atractivo de visitar.

## **CAPITULO 4**

### **14. Validación de la propuesta**

#### **Institucional**

La universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, contribuye al desarrollo social, cultural y productivo con profesionales competentes y emprendedores desde lo académico, la investigación, y la vinculación, que contribuyan a mejorar la calidad de vida de la sociedad.

Por lo tanto, la investigación realizada nos brinda las alternativas de solución óptimas para el perfil costero recuperando el paisaje marino y fomentando al turismo. Siendo este proyecto tomado en cuenta en el GAD de Bahía en mejora de la playa de San Jacinto de la parroquia de Charapoto.

#### **Social**

El proyecto propuesto tiene como fin brindar al sector estudiado potencializar sus capacidades turísticas y comerciales para su desarrollo económico, animando a la población a continuar con la pesca artesanal siendo su actividad de inicio del asentamiento de la comunidad.

Estimando que este trabajo logre reorganizar y planificar la movilidad urbana entre el peatón como prioridad principal y el vehículo, animando a la población a mejorar sus capacidades comerciales y turísticas.

#### **Económica**

El plan nacional de desarrollo, gracias a sus programas, proyectos públicos y organización en la distribución equitativa de los recursos en los diferentes gobiernos autónomos de la región en la gestión de obras hacen posible que este proyecto sea viable para el desarrollo urbano, así como el consejo provincial, ministerios de turismo, ambiente y transporte, obras públicas tienen como fin promover el Buen Vivir establecido en la constitución del Ecuador.

#### **Cultural**

La cultura y tradición de la comunidad de San Jacinto son primordiales para el desarrollo de este trabajo, las actividades cotidianas comerciales son fundamentales en el diseño de la propuesta, criterios arquitectónicos y urbanos que potencialicen el turismo para el crecimiento económico de la comunidad.

## **CONCLUSIONES**

La investigación realizada muestra la decreciente cantidad de turismo que visita la playa de San Jacinto esto ocasionado por el deterioro urbano que presenta en la actualidad, así como la falta de áreas públicas adecuado que permitan la interacción entre visitantes y habitantes, siendo un lugar de paso hacia otros destinos.

De la misma manera se pudo constatar la preferencia que existe con el tránsito vehicular que impide la libre circulación del peatón al no contar accesos adecuados como son las aceras y bordillos, los espacios públicos sin mobiliario urbano, iluminación, señalética, etc

También se pudo observar la inseguridad de la comunidad perjudicando a los locales comerciales en las ventas diarias, tema que los mantiene alerta manifestando que requieren una vigilancia por parte de los agentes policiales.

Podemos concluir que el sector estudiado cuenta con potencialidades que pueden ser explotadas tanto como el comercio y el turismo, el desarrollo como comunidad se basa en actividades cotidianas que benefician su crecimiento económico.

## **RECOMENDACIONES**

De acuerdo a la investigación realizada la propuesta va orientada a la actividad humana, con el propósito de hacer compatible las estrategias de desarrollo económico y social.

Con el fin de potencializar las capacidades comerciales para su desarrollo económico y social que sirvan para fomentar el turismo para que no solo sea un lugar de paso sino de estadía donde se pueda brindar al visitante un hospedaje con un paisaje marino adecuado y lugares que ayuden a la recreación social.

La propuesta realizada le permite a la comunidad la interacción social entre el visitante y habitante, con áreas públicas amplias con el adecuado mobiliario urbano donde el peatón es el principal protagonista y el vehículo no impida su libre circulación.

De la misma manera permitiendo que los habitantes realicen sus actividades cotidianas donde se fomente la pesca artesanal, actividad con la que inicio su desarrollo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

espaciopublico-ep.blogspot.com (2009). Espacios Públicos.

En línea. Consultado: 7, junio 2017.

Disponible en: <http://espaciopublico-ep.blogspot.com/2009/03/mobiliario-urbano.html>

web mupa.com.mx (2017), Tipos de mobiliario urbano.

En línea. Consultado: 7, junio 2017.

Disponible en: <https://www.mupa.com.mx/tipos-mobiliario-urbano/>

plataformaarquitectura.cl (2016), Materiales: equipamiento urbano, juegos y mobiliario para espacios públicos

En línea. Consultado: 7, junio 2017.

Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/777360/materiales-equipamiento-urbano-juegos-y-mobiliario-para-espacios-publicos>

Ascher Francois (2007), Los Nuevos Principios del Urbanismo.

Consultado: 8, junio 2017

circulamexico.com (2012), Nuevo año, nuevo urbanismo, 10 Principios del Nuevo Urbanismo por Ernesto Peralta

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: <http://circulamexico.com/?p=122#> Nuevo año, nuevo urbanismo

ve-mas.com (2017), 4 formas de hacer una ciudad caminable

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: <http://www.ve-mas.com/tedx-jeff-speck-4-formas-de-hacer-una-ciudad-caminable/>

arkiplus.com (2013), Historia del Nuevo Urbanismo

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: <http://www.arkiplus.com/historia-del-nuevo-urbanismo>

arqsustentable.net (2017), Territorios y espacios urbanos sustentables

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: [http://www.arqsustentable.net/territorios\\_urbanismo\\_ecologico.html](http://www.arqsustentable.net/territorios_urbanismo_ecologico.html)

archdaily.co (2017), Arquitectura de paisajes

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: <http://www.archdaily.co/co/photographer/frank-lynen>

plataformaarquitectura.cl (2010), Invasión verde

En línea. Consultado: 10, junio 2017

Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-59367/invasion-verde-genaro-alva-claudia-ampuero-denise-ampuero-gloria-rojas>

Constitución de la República del Ecuador (2008)

Consultado: 12, junio 2017

COOTAD (2008), Código de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización.

Consultado: 12, julio 2017

obraspublicas.gob.ec (2016), Gobierno Nacional inaugura este martes Malecón y vías en Manabí

En línea. Consultado: 14, julio 2017

Disponible en: <http://www.obraspublicas.gob.ec/gobierno-nacional-inaugura-este-martes-malecon-y-vias-en-manabi/>

biosarquitectura.com (2012), Malecón de las Salinas Márquez

En línea. Consultado: 14, julio 2017

Disponible en: <http://www.biosarquitectura.com/proyectos/44>

eldiario.ec (2016), Cuatro espigones para formar playas de arena en la ciudad de Manta

En línea. Consultado: 21, julio 2017

Disponible en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/411997-cuatro-espigones-para-formar-playas-de-arena/>

googlemaps.com (2017), Imagen satelital malecón playa La Libertad, Santa Elena

En línea. Consultado: 21, julio 2017

Disponible en: <https://www.google.com.ec/maps/place/La+Libertad/@-2.2353331,-80.9332332,13z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902e069afccbb0c5:0x72915e172091f926!8m2!3d-2.2306406!4d-80.9001863?hl=es-419>

googlemaps.com (2017), Imagen satelital malecón playa San Jacinto, Charapoto

En línea. Consultado: 21, julio 2017

Disponible en: <https://www.google.com.ec/maps/place/San+Jacinto/@-0.7803806,-80.521245,15z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902bc65a1fe93727:0x7f7ed486d349cd1!8m2!3d-0.7828481!4d-80.5132818?hl=es-419>

inocar.mil.ec (2005), Acta Oceanográficas N°15 Estudio llevado a cabo entre la Puntilla de Santa Elena y Punta Blanca, en la Provincia de Santa Elena

En línea. Consultado: 28, julio 2017

Disponible en:

[https://www.inocar.mil.ec/web/phocadownloadpap/actas\\_oceanograficas/acta15/OCE1501\\_13.pdf](https://www.inocar.mil.ec/web/phocadownloadpap/actas_oceanograficas/acta15/OCE1501_13.pdf)

repositorioacademico.upc.edu.pe (2009), Aspectos relevantes de cimentación con pilotes y proceso constructivo de muelle artesanal.

En línea: Consultado: 17, noviembre 2017

Disponible en:

<http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/bitstream/10757/273552/2/GAliaga.pdf>

ovacen.com (2009), Tipos de maquinaria constructora u obra y ejemplos

En línea: Consultado: 15, febrero 2018

Disponible en:

<https://ovacen.com/tipos-maquinaria-construccion-obras/>

civilgeeks.com (2015), Principales herramientas manuales que se utilizan para la construcción.

En línea: Consultado: 18, febrero 2018

Disponible en:

<https://civilgeeks.com/2015/07/04/principales-herramientas-manuales-que-se-utilizan-para-la-construccion-civil/>

manualdeobra.com (2016), Herramientas

En línea: Consultado 18, febrero 2018

Disponible en:

<https://www.manualdeobra.com/blog/2016/6/20/herramientas>

mapsacatalogo.com (2016), Equipos de construcción

En línea: Consultado 25, marzo 2018

Disponible en:

<https://www.mapsacatalogo.com/categorias-construccion.html>

<http://arquinetpolis.com> (2017)

En línea: Consultado 20, mayo 2018

Disponible en:

<http://arquinetpolis.com/regeneracion-urbana/>

<https://nuevassolucionesurbanas.org> (2016)

En línea: Consultado 25, mayo 2018

Disponible en:

<https://nuevassolucionesurbanas.org/nuevajusticianuevaagendaurbana/pdf/ONUhabitat-Informe2-Final-lowres.pdf>

## ANEXOS

### Espigón en playa del murciélago, ciudad de Manta



Gráfico N° 57: Mobiliario urbano utilizado en el espigón de la playa de murciélago

Fuente: Autor de tesis

Elaborado por: Autor de tesis



Gráfico N° 58: Material utilizado en la construcción del espigón de la playa murciélago

Fuente: Autor de tesis

Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 59: Vista panorámica de Espigón playa murciélago**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis

### **Playa de San Jacinto, parroquia Charapoto**



**Gráfico N° 60: Vista panorámica de la Playa de San Jacinto**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 61: Plaza actual de la Playa de San Jacinto**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 62: Locales comerciales existentes en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 63: Hostal y viviendas existente en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 64: Viviendas existente en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 65: Locales existente en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

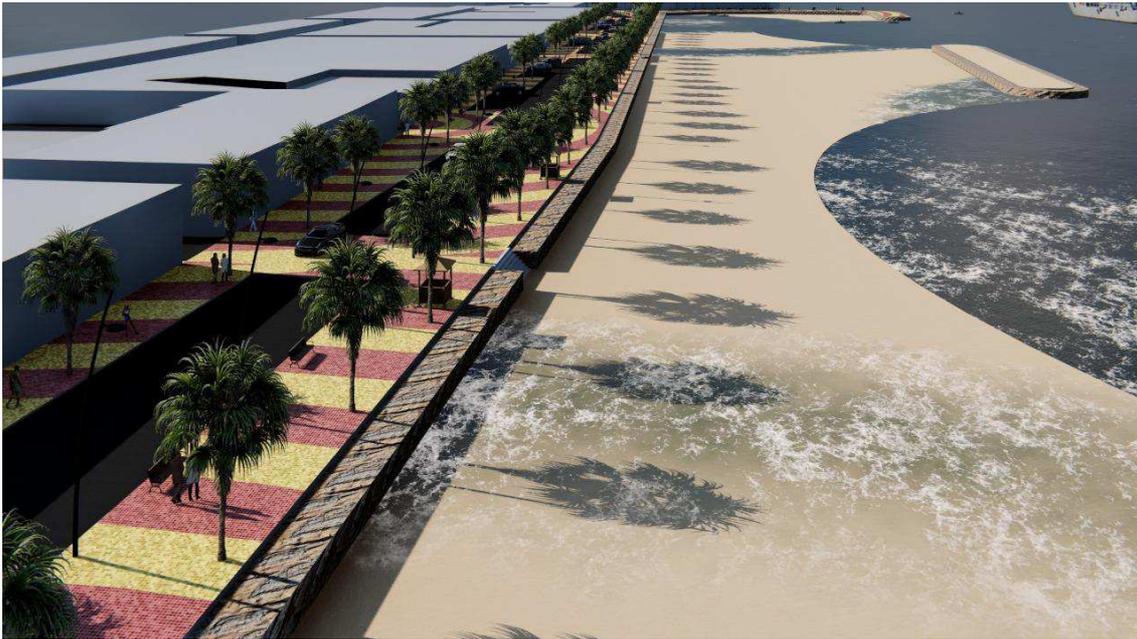


**Gráfico N° 66: Viviendas existentes en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

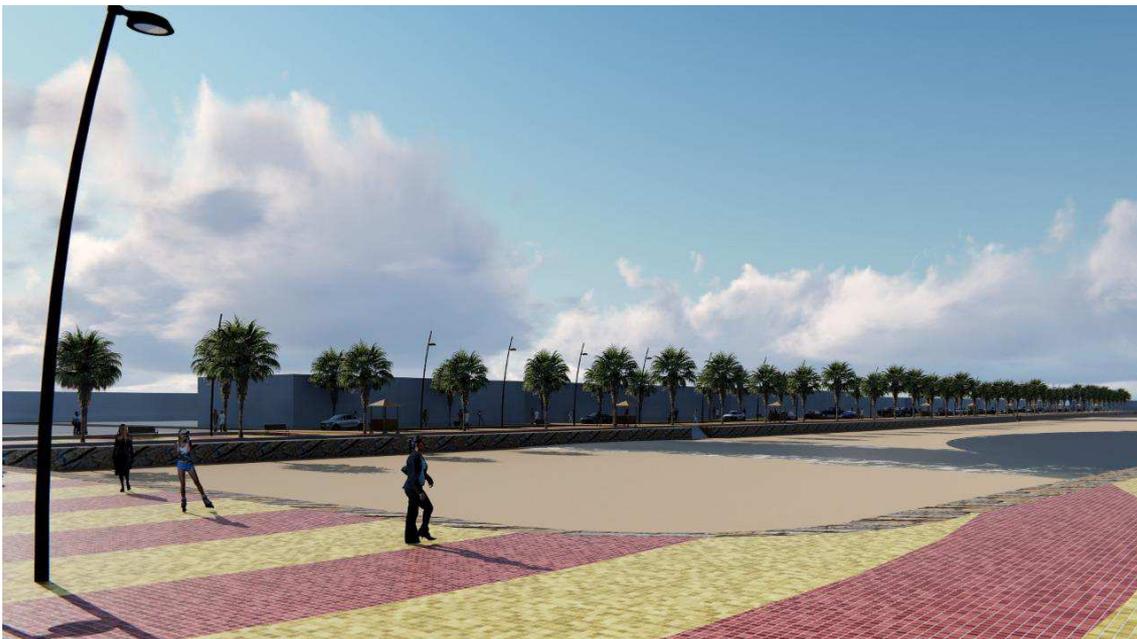


**Gráfico N° 67: Vista actual desde el malecón en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**

**Imágenes de la propuesta planteada.**



**Gráfico N° 68: Vista panorámica de la propuesta en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 69: Vista desde espigón de la propuesta en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 70: Vista desde la intervención de la vía de la propuesta en la Playa de San Jacinto**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 71: Vista desde espigón de la propuesta en la Playa de San Jacinto**  
Fuente: Autor de tesis  
Elaborado por: Autor de tesis



**Gráfico N° 72: Vista desde boulevard de la propuesta en la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**



**Gráfico N° 73: Vista desde el ingreso del malecón de la Playa de San Jacinto**  
**Fuente: Autor de tesis**  
**Elaborado por: Autor de tesis**