



UNIDAD ACADÉMICA

CARRERA DE ARQUITECTURA

PROYECTO DE TESIS

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

TEMA:

**“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA
DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ Y
REHABILITACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA”**

AUTORES:

ANDRADE MORÁN VALERIA

KARLA PAOLA SOLÓRZANO ROSADO

ECUADOR-MANABÍ-PORTOVIEJO

2010 – 2011

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico principalmente a **DIOS**, por darme la fortaleza y salud para seguir día a día con esta lucha que por fin alcance.

A *mis padres* que han sido mi pilar fundamental en mis logros, luchando conmigo con su amor y comprensión no dejándome desmallar ni un segundo de mi vida, *mis hermanos Juan Bosco y Adrian, mi cuñada Johanna Sánchez*, que son mis compañeros, mis amigos, que me apoyaron siempre y lucharon conmigo en mis logros.

A mis segundos padres *Soraya Rosado, Juan C. Tituaña, y Alhajita Rosado*, que con sus palabras y motivación, siempre confiaron en mí y sobre todo siempre enseñarme que pase lo que pase siempre estaremos unidos y ser mas fuertes cada día.

A mis amigos de mi vida gracias por estar conmigo y apoyarme en este éxito profesional y a mi mejor amiga, y hermana *Valeria Andrade* porque luchando juntas llegamos a alcanzar nuestras metas.

Karla Paola Solórzano Rosado

DEDICATORIA

El presente trabajo va dedicado en primer lugar a **Dios**, porque sin la presencia de él en mi vida jamás hubiese alcanzado mis metas.

A mis angelitos, **Gabriel Alejandro, Bliss y Melanie**, quienes son mi vida, mi fuerza y el motivo más grande por el cual siempre seguiré mejorando y luchando.

A mi **madre**, por enseñarme a luchar sin miedo todos los días para conseguir mis metas y objetivos.

A mi querido padre **Kléber Morán** y a mi hermosa y adorada madre **Amabilia Murillo**, por su gran amor y apoyo incondicional que han sido muy importantes en mi vida.

A mis tíos y segundos padres **Grace y Antonio**, porque gracias a sus consejos, a su carácter, y a su amor, soy una gran mujer.

A mis segundos hermanos **Antonio, Antonella y Alejandra**, porque sus sonrisas y locuras siempre fueron un gran motivo para seguir luchando.

A mi tía **Jacqueline** y mi hermano **Patricio**, por estar siempre a mi lado apoyándome.

A mi gran amor **Gabriel Ernesto**, por mostrarme que con perseverancia y con ganas uno puede llegar a conseguir sus metas sin importar las piedras que encontremos en el camino.

A la familia de mi esposo, pero de manera muy especial a **mis suegros, mis cuñados** y la **Sra. Esperancita**, por su apoyo incondicional día a día.

A mis tres amigas maravillosas, **Cecilia, Mishell, y Paola**, porque gracias a su apoyo incondicional siempre vuelvo a levantar.

Valeria Andrade Morán

AGRADECIMIENTO

Al culminar este arduo, pero gratificante camino, agradecemos primeramente a DIOS, por darnos la voluntad y fuerzas para ser mejores día tras día.

A nuestros padres, hermanos, familiares, y amigos que siempre tuvieron los mejores deseos para con nosotros, y que vivieron noche a noche el trabajo duro y perseverante que realizamos para alcanzar esta meta.

A la, Universidad “San Gregorio de Portoviejo” y especialmente a la “Unidad Académica Carrera Arquitectura” por habernos dado la oportunidad de prepararnos académicamente, en especial a aquellos docentes que supieron con tino y respeto instruirnos de la mejor manera.

A la población de la parroquia Puerto Daniel López del Cantón Puerto López, implicada en nuestra área de estudio, quienes de forma muy jovial nos abastecieron de información necesaria para el desarrollo de nuestra investigación.

Valeria Andrade M. y Karla P. Solórzano Rosado

IV

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR

ARQUITECTO

HÉCTOR CEDEÑO

Catedrático de la Unidad Académica Carrera de Arquitectura

CERTIFICA:

Que las egresadas: Valeria Andrade Morán y Karla Paola Solórzano Rosado, realizaron su tesis de grado titulada **“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA CANTÓN PUERTO LÓPEZ, Y REGENERACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA”**.

Previo a la obtención del título de Arquitecto, bajo mi dirección y supervisión, la misma que se encuentra concluida en su totalidad.

Arq. Héctor Cedeño

DIRECTORA DE TESIS

**UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE
PORTOVIEJO**

FACULTAD DE ARQUITECTURA

“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ Y REHABILITACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA”

TESIS PRESENTADA AL HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO, COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO

APROBADO POR EL TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN:

PROFESOR MIEMBRO

F _____

PROFESOR MIEMBRO

F _____

PROFESOR MIEMBRO

F _____

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PORTADA	I
DEDICATORIA	II - III
AGRADECIMIENTO	IV
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS	V
CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL DE REVISIÓN Y EVALUACIÓN	VI
INDICE	VII

CAPÍTULO 1. PROBLEMÁTICA

1.1 INTRODUCCIÓN	2
1.2 ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA	5
1.2.1 ANTECEDENTES GENERALES	5
1.3 JUSTIFICACIÓN	8
1.3.1 JUSTIFICACIÓN SOCIAL	8
1.3.2 JUSTIFICACIÓN INSTITUCIONAL	8
1.3.3 JUSTIFICACIÓN ACADÉMICA	9
1.3.4 JUSTIFICACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA	9
1.4 PROBLEMÁTICA	11
1.4.1 PLANTEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA	11
1.4.2 DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA PROBLEMÁTICA	12
1.5 ÁRBOL DE PROBLEMAS	13
1.6 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	14
1.6.1 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	14

1.6.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL	14
1.6.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL	16
1.6.4 SECTORES INVOLUCRADOS	16
1.6.5 PROGNÓISIS	16
1.6.6 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1.7 OBJETIVOS	17
1.7.1 OBJETIVO GENERAL	17
1.7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	17

CAPÍTULO 2. CONCEPTUALIZACIÓN

2.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	19
2.1.1 ELEMENTOS ASOCIADOS EN EL DISEÑO URBANO RESPECTO A LA TEMÁTICA DEL ESTUDIO	19
2.1.1.1 DISEÑO URBANO	19
2.1.1.1.1 PRINCIPIOS DEL DISEÑO URBANO	20
2.1.1.1.2 ARQUITECTURA	21
2.1.1.1.3 URBANISMO	22
2.1.1.1.4 CIUDAD	23
2.1.1.1.5 ESPACIO URBANO	24
2.1.1.1.6 ESPACIO RURAL	25
2.1.1.1.7 SISTEMAS URBANOS	25
2.1.1.1.8 ESTRUCTURA URBANA	26
2.1.1.1.9 MORFOLOGÍA URBANA	26
2.1.1.1.10 TEJIDO URBANO	30
2.1.1.10.1 TRAMA URBANA	30
2.1.1.10.2 VIALIDAD	31
2.1.1.10.3 TRAZA URBANA	32
2.1.1.10.4 ESPACIOS PÚBLICOS	33

2.1.1.10.5 ESPACIO PRIVADO	36
2.1.1.10.6 BORDES	40
2.2 DEFINICIONES CONCEPTUALES	41
2.2.1 PLANIFICACIÓN	42
2.2.2 POLÍTICA DE ESTADO	42
2.2.3 PLAN ESTRATÉGICO	42
2.2.4 PROYECTO	42
2.2.5 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	42
2.2.6 PLAN URBANO	43
2.2.7 ORDENAMIENTO	44
2.2.7.1 ORDENAMIENTO TERRITORIAL	44
2.2.8 CRECIMIENTO URBANO	45
2.2.9 DISEÑO URBANO Y CALIDAD DE VIDA	46
2.2.10 PAISAJE URBANO	46
2.2.11 REGENERACIÓN URBANA	47
2.2.12 TSUNAMI	47
2.3 MARCO TEÓRICO HISTÓRICO	50
2.3.1 DATOS GENERALES DE PUERTO LÓPEZ	50
2.3.1.1 HISTORIA	50
2.3.1.2 TURISMO	51
2.4 MARCO TEÓRICO GENERAL	57
2.4.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA	57
2.4.2 TOPOGRAFÍA	58
2.4.3 AMENAZAS EN LA PROVINCIA DE MANABÍ	59
2.4.3.1 CONTEXTO GENERAL	59
2.4.3.2 TIPIFICACIÓN DE AMENAZAS PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ	59
2.4.3.3 CUALIFICACIÓN DEL ESCENARIO	61

2.4.3.4 CONSOLIDADO DE AMENAZAS EN LA PROVINCIA DE AMENAZAS	62
2.4.4 CLIMA	65
2.4.5 TEMPERATURA Y HUMEDAD	66
2.4.6 PRECIPITACIONES Y HELEOFANÍA	67
2.4.7 ORIENTACIÓN Y ASOLEAMIENTO	68
2.4.8 GEOLOGÍA	68
2.4.9 MORFOLOGÍA	69
2.4.10 ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	70
2.4.11 PAISAJE URBANO	71
2.4.12 EQUIPAMIENTO URBANO	72

CAPÍTULO 3. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1 MARCO TEÓRICO PARTICULAR	88
3.1.1 ASPECTO FÍSICO ESPACIAL DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ	88
3.1.1 ESTRUCTURA URBANA	88
3.1.1.2 MORFOLOGÍA URBANA	89
3.1.1.3 TRAMA URBANA	90
3.1.1.4 TEJIDO URBANO	90
3.1.1.5 USO DE SUELO	91
3.1.1.6 CRECIMIENTO EVOLUTIVO	91
3.1.2 INFRAESTRUCTURA URBANA	93
3.1.2.1 EQUIPAMIENTO URBANO	93
3.1.2.2 SERVICIOS BÁSICOS	93
3.1.2.2.1 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	93
3.1.2.2.2 RECOLECCIÓN DE AGUA RESIDUALES	95
3.1.2.2.3 RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS	96

3.1.2.2.4 SERVICIO ELÉCTRICO Y TELEFÓNICO	97
3.1.3 VIALIDAD Y TRANSPORTE	100
3.1.3.1 VÍAS A NIVEL CANTONAL	100
3.1.3.2 TRANSPORTE A NIVEL CANTONAL	101
3.2 MARCO TEÓRICO LEGAL	103
3.2.1 NORMAS DE DISEÑO URBANO	103
3.3 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	106
3.3.1 REPERTORIO INTERNACIONAL	106
3.3.2 REPERTORIO NACIONAL	129
3.4 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	135
3.4.1 HIPÓTESIS GENERAL	135
3.4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	135
3.4.3 SEÑALAMIENTO DE VARIABLE	136
3.4.4 INDICADORES	136

CAPÍTULO 4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 METODOLOGÍA	138
4.1.1 MÉTODOS	138
4.1.2 MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN	138
4.1.3 NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN	139
4.1.4 POBLACIÓN Y MUESTRA	140
4.1.5 TAMAÑO DE LA MUESTRA	141
4.1.6 ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	142
4.1.7 RECURSOS	142
4.1.7.1 RECURSOS HUMANOS	142
4.1.7.2 MATERIALES	142
4.1.7.3 TECNOLÓGICOS	142
4.1.7.4 PROCESO DE LA RECOPIACIÓN	143

4.1.7.5 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	143
4.1.7.6 ECONÓMICOS	143
4.1.8 PRESUPUESTO	143

CAPÍTULO 5. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS

5.1 CUADROS ESTADÍSTICOS	146
5.1.1 FORMULACIÓN DE LA ENCUESTA	146
5.1.1.1 ENCUESTA REALIZADA A LOS COMERCIANTES, PESCADORES, CIUDADANÍA CIVIL Y AUTORIDADES DE LA ZONA URBANA DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ	146
5.2 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	156
5.2.1 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	156
5.2.2 SEÑALAMIENTO DE VARIABLES	156
5.4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	157
5.4.1 CONCLUSIONES	157
5.4.2 RECOMENDACIONES	158

CAPÍTULO 6. PROPUESTA ALTERNATIVA

6.1 FUNDAMENTACIÓN INVESTIGATIVA Y NIVEL DE COMPLEJIDAD DE LA PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA	161
6.1.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	161
6.1.2 ANTECEDENTES	162
6.2 ANÁLISIS DE LA VIAVILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS DE DISEÑO URBANO, PROPUESTAS	163
6.2.1 ANÁLISIS DE LA VIALIDAD	163
6.2.2 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA	163
6.2.3 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD INSTITUCIONAL	163
6.2.4 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA	163
6.3 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN	165
6.4 ARTICULACIÓN DE LA PROPUESTA	166
6.4.1 ESTADO ACTUAL	166

6.4.2 PLANIMETRÍA GENERAL	168
6.4.3 ZONIFICACIÓN DE PROYECTOS	169
6.4.4 ÁREAS A SER INTERVENIDAS	170
6.4.4.1 IDENTIFICACIÓN DE LA TRAZA	171
6.4.4.2 IDENTIFICACIÓN DEL TEJIDO URBANO	171
6.5 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	174
6.5.1 ÁREAS PROYECTADAS	175
6.6 REUBICACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL	176
6.6.1 UBICACIÓN DE LA PROPUESTA	176
6.6.2 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA N°1 REUBICACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL	177
6.6.3 PROPUESTA FUNCIONAL DE LA NUEVA BAHÍA COMERCIAL	178
6.6.3.1 DESCRIPCIÓN FUNCIONAL	178
6.7 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA N°2 REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN JULIO IZURIETA	180
6.7.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	180
6.7.2 PROPUESTA VISUAL	183
6.8 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA N°3 UNIFICACIÓN DEL PARQUE CON LA IGLESIA	184
6.8.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	184
6.9 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA N°4 ORDENAMIENTO DEL DESGUCHADERO	187
6.9.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	187
7. ANEXOS	190 – 193
8. BIBLIOGRAFÍA	195 – 206
9. GLOSARIO DE TÉRMINOS	207-209

1. PROBLEMÁTICA

1.1 INTRODUCCIÓN

“La **ciudad** es un **espacio** en constante evolución, se conforma y modifica a partir de diferentes factores que se presentan **dentro** de la ciudad (endógenos), como **fuera** de la misma (exógenos), dado que las ciudades que **crecen y evolucionan**, tienen una fuerte interrelación con el exterior, ya sea esta regional, nacional o internacional.

Esta dinámica de cambio en las ciudades se puede abordar desde diferentes disciplinas y enfoques, como podría ser desde: la demografía, la sociología, la medicina, la economía, la arquitectura, la ingeniería, entre otras.

El estudio de las características espaciales de la **estructura urbana**, fundamentalmente de trazado viario (**trazado urbano**), lo abierto o cerrado de su trama urbana y la forma de su plano urbano, se conoce con el nombre de **morfología urbana**, concepto íntimamente relacionado con la estructura urbana (puesto que son la forma y la función de la ciudad), de modo que es habitual hablar conjuntamente de estructura y morfología urbana.



ILUSTRACIÓN #1 VISTA ÁREA DE SAO PAULO BRASIL

La morfología urbana hace alusión a la forma externa de una ciudad y es resultado de la conjunción de diferentes elementos: el emplazamiento, el trazado de sus calles, los tipos de edificación y los usos del suelo. Cada uno de ellos, se caracteriza por una configuración física concreta y una funcionalidad específica, siendo esta funcionalidad, dependiente de la configuración física, reflejada en **planos**.

El estudio del **plano** permite conocer como es una ciudad, pues muestra el aspecto actual de ésta: espacios edificados y no edificados; zonas verdes, ríos y estanques; monumentos históricos; algunos edificios públicos de interés; y la red e infraestructuras de transporte (estaciones de ferrocarril, puertos, aeropuertos...).” ([http://es.wikipedia.org/wiki/estructura Urbana](http://es.wikipedia.org/wiki/estructura_Urbana))

En otras palabras el **plano urbano** sirve para deducir el origen y la evolución de la ciudad a lo largo del tiempo. Además de la disposición de las vías y las edificaciones, lo que constituye un factor fundamental en la **conformación de las ciudades o centros poblados**, que de manera general, se caracterizan básicamente, en cuatro tipos de **planos**:

- **Plano ortogonal , en cuadrícula, o en damero**
- **Plano radioconcéntrico**
- **Plano irregular**
- **Plano lineal**

Plano ortogonal, en cuadrícula o en damero: Este tipo de plano, presenta la sensación de orden colectivo, ya sea por el predominante trazado lineal recto de sus calles, como por la conformación de sus manzanas, permitiendo que su parcelamiento sea el más regular. Este fue el *trazado* que implantaron los **españoles en las ciudades que fundaron**.



ILUSTRACIÓN #2 PLANO ORTOGONAL



ILUSTRACIÓN #3 PLANO RADIOCONCÉNTRICO

Plano radioconcéntrico: Este diseño permite una fácil y rápida circulación desde el centro hacia la periferia o en sentido contrario, debido a que sus calles o arterias convergen en un mismo **centro**, acotando la presencia de calles circundantes a este centro. Lo complicado de este plano es, su parcelamiento en comparación con el **plano en damero**.

Plano irregular: El plano irregular tiene un aspecto anárquico, sin forma definida. Es fruto de una decisión social, un origen multipolar, con varios centros que crecen hasta juntarse, o de la yuxtaposición de varios tipos de planos.

(<http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtml>)

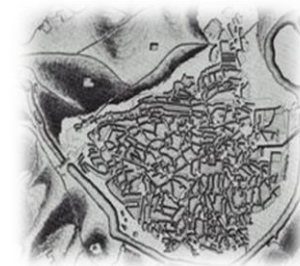


ILUSTRACIÓN #4 PLANO IRREGULAR

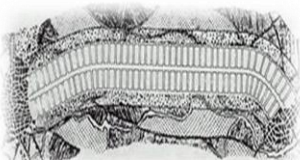


ILUSTRACIÓN #5 ESQUEMA DE CIUDAD LINEAL

Plano lineal: Se caracteriza por tener una forma extendida. Son poblaciones que surgieron generalmente en torno a una vía de comunicación: carretera, río o ferrocarril; y en algunas ocasiones

por razones topográficas, pues se construyen al pie de una ladera, dejando el resto para el cultivo. (<http://geografia.laguia2000.com/geografia-urbana/el-plano-urbano>)

La vía de comunicación principal, funciona como eje de crecimiento y a los lados de ésta, se extiende la ciudad, que crece a veces sin orden. Un caso de planificación del crecimiento en el siglo XIX fue la ‘ciudad lineal’ propuesta por Arturo Soria, en la que existe una gran vía de comunicación, con viviendas unifamiliares y zonas ajardinadas en ambos lados

Expuesta así, la conformación de ciudades, la **zona urbana** del cantón “Puerto Daniel López”, se enmarca en el concepto de plano **damero**, pues se desarrolla a partir de un núcleo central, constituido por el parque e importantes edificaciones públicas y privadas, consolidándose luego con construcciones en base a los diversos usos de suelos que se han consolidando de acuerdo al crecimiento espontáneo de la ciudad. Así tenemos el uso residencial que se inicia en la zona céntrica y avanza hacia las zonas altas buscando terrenos aptos para las edificaciones futuras.

El cantón “Puerto Daniel López” posee una buena ubicación geográfica además de paisajes maravillosos que se hayan próximos al mar; buen clima, agradable para los turistas. Tiene un enorme potencial económico debido a la pesca; pero por la débil planificación del ordenamiento urbano, las actividades se desarrollan actualmente en condiciones no óptimas, por lo que amerita una urgente intervención que permita optimizar estas bondades, y lograr mejorar tanto las condiciones físicas como sociales de su población.



ILUSTRACIÓN #6 IMAGEN DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

1.2 ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA

1.2.1 ANTECEDENTES GENERALES

En el *presente trabajo* realizaremos un *proceso investigativo serio*, en el que se establecerán los *lineamientos específicos*, que contribuirán con el “*Ordenamiento territorial de la zona urbana del Cantón Puerto Daniel López, y propenderemos a mejorar la alta actividad turística, de mayor representatividad, interviniendo en el sector del malecón Julio Izurieta*”, mediante el cual, se busca implantar *espacios sustentables y planificados*, fortaleciendo los *sistemas urbanos de este centro poblado*.

RESEÑA HISTÓRICA DEL CANTÓN “PUERTO DANIEL LÓPEZ”

En base a la recopilación bibliográfica y de testimonios de la población, se puede enmarcar al actual cantón Puerto Daniel López, en tres etapas, que reflejan su evolución territorial dentro del contexto de la zona sur de Manabí. Así:

En sus inicios, era un caserío conocido como “**La Ensenada**”, de escasa trascendencia durante los siglos XVIII y XIX.

Aproximadamente en **1810** el español **José González** y el chileno **Juan Carpite**, quienes se asentaron en la llamada “Ensenada”, constituyéndose en los descubridores de este emporio turístico y de pesca artesanal.

Cabe indicar que el nombre de “Ensenada” surge del concepto de que “las olas golpeadas en un rompeolas, dan origen a una ensenada”, lo que se da en este balneario, producto de la existencia de varios rompeolas naturales, permitiendo que las aguas del Océano Pacífico lleguen tranquilamente a la playa.

Puerto Daniel López nace del nombre de **un filántropo Jipijapense**, que aportó para el desarrollo del cantón; hijo de Colombiano y de la Guayaquileña Carmen Saltos, en cuyo honor el Ilustre Municipio de Jipijapa, dio nombre a la Ensenada.

Por muchos años Puerto López, fue desconocido en la geografía ecuatoriana, hasta que en **1820**, empezó a ser visitada por pescadores provenientes del “Palmar”, provincia del Guayas, quienes atraídos por la tranquilidad de las aguas y la abundancia de pesca, pasaban cortas temporadas armando pequeñas viviendas en la arena, debido a que el lugar donde está

actualmente la población, era una inmensa selva. Existía un extenso **manglar**, que se extendía desde la desembocadura del **Río Buena Vista** hasta la propiedad del Sr. Emiliano Vásquez.

Aproximadamente desde **1840**, los visitantes eventuales, empezaron a radicarse en el lugar que llamaron la Ensenada, confiando en la bondad de la naturaleza, habiéndose asentado definitivamente para **1900**, conociéndose como pioneros pescadores como: Ignacio González, Antonio Higinio Muñoz y más tarde, las familias Parrales y Gonzabay.

Puerto López fue un importante centro urbano y Puerto Prehistórico, especialmente durante el desarrollo de las culturas **Bahía** y **Manteña**. También fue un centro de procesamiento de SPONDYLUS (ostras), concha perla y otros grandes moluscos.

El creciente desarrollo agrícola y pesquero, motivó a los habitantes de “La Ensenada” a organizarse, surgiendo la idea de la parroquialización.

Fue el **Señor Julio Izurieta Figueroa**, quien en **1522**, conformó un comité pro-parroquialización de La Ensenada, ante el **Municipio de Jipijapa**, siendo su **Presidente Don Suveriano González**, quien aprobó esta petición. La **Parroquialización de la Ensenada, con el nombre de Daniel López**, se consiguió el **26 de mayo en 1922**, pero la inauguración no ocurrió hasta el **24 de mayo de 1923**.

La parroquia Daniel López, era un pueblo, casi desconocido, perdido en el Sur de la Provincia de Manabí, unido por un camino de herradura a la Cabecera Cantonal de Jipijapa, y es en **1974** que comenzó el flujo turístico con la llegada del primer bus de transporte intercantonal, con la apertura de la carretera **Jipijapa – Manta**.

En el año **1936**, esta parroquia estaba constituida por los recintos: **Salango, Las Tunas, Ayampe, Dos Ríos, Río Blanco, Buena Vista, San Jacinto, Río Chico, Vueltas Largas, El Gramal, Los Tamarindo, El Pital y San Vicente**.

El proceso por la cantonización de la **Parroquia PUERTO DANIEL LÓPEZ**, se inició en **1989**, cuando la asociación de manabitas Lopences residentes en Guayaquil, mediante una proclama pública, preparada por el Sr. Julio Izurieta Váscenez, llama a la unidad de los habitantes para este propósito. Después de generar conciencia cívica en los moradores lopences, la noche del **2 de Agosto de 1989** se realiza una Asamblea General y se conforma

el **Comité Pro-Cantonización**, integrada por Estuardo Mendoza Ayón, Presidente; Jorge Izurieta Vásconez, Vicepresidente; Juan Antonio Gómez Jalea, Secretario; Wellington Vásquez Vivar, Tesorero; Julio Izurieta Vásconez, Procurador Síndico; Walter Espinoza Flores, Asesor General; y los Vócales: Miguel Plúa Murillo, Ecuador Izurieta Briones, Alfredo Acuña, Bernardino González y Carlos Rodríguez.

Se iniciaron las gestiones, hasta que el Congreso Nacional aprobó en segundo debate el proyecto de Cantonización, el **3 de Agosto de 1994** que entró en vigencia por el Ministerio de la Ley, publicada en **Registro Oficial el 31 de Agosto de 1994, independizándose de Jipijapa por imperio de la Ley, Registro Oficial #516.**



ILUSTRACIÓN #7 IMAGEN DE LOS PESCADORES DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

1.3 JUSTIFICACIÓN

1.3.1 JUSTIFICACIÓN SOCIAL

Es meritorio recalcar que a nivel nacional y mundial, el *ordenamiento* de las áreas físicas espaciales, está tomando cada vez un rol más importante dentro de la arquitectura urbana, buscando resolver las problemáticas de los poblados para beneficio del ser humano.

Puerto López se caracteriza como un referente de producción y comercio dentro de la provincia de Manabí, y, al no existir una investigación exhaustiva ni un estudio de ordenamiento territorial, nos incentiva a intervenir, aspirando mejorar la calidad de vida de sus habitantes, poniendo en práctica los conocimientos adquiridos en el proceso de aprendizaje académico de nuestra universidad.

La realización de este trabajo se basa en conocer y analizar los diferentes aspectos que conforman la realidad del área de estudio, enfocándose en el tema de investigación, relativo al proceso urbano de la cabecera cantonal “Puerto López”. Se elaborará un planteamiento destinado a conocer la problemática urbana existente, a partir de la cual, se realizarán propuestas de tipo estratégico, que ejercerán acciones para orientar, controlar, ordenar y regular el futuro crecimiento, que debe tener como objetivo principal el ordenamiento urbano de la localidad.

1.3.2 JUSTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

La importancia de elaborar este *trabajo académico*, está encaminado a *plantear soluciones* a los *problemas urbanos* existentes y, prever los que se puedan presentar a futuro, rescatando los valores *sociales, económicos, culturales, turísticos y educativos* del Cantón Puerto Daniel López.

Por ello, es *imperioso proponer un ordenamiento urbanístico planificado y funcional*, que pueda satisfacer las necesidades básicas, mejorar la calidad de vida, para un adecuado bienestar de los habitantes en los sectores a intervenir, aportando con el *entorno y el espacio físico*, dándole orden, estética y mejor función a la **traza y por ende a la trama urbana**.

1.3.3 JUSTIFICACIÓN ACADÉMICA

La importancia de “**Puerto Daniel López**”, radica en ser un cantón *privilegiado por su singular y exuberante belleza natural, con connotaciones que trascienden no solo a la provincia, sino también al país*. Su impresionante belleza llena de paisajes costeros, con una fauna exclusiva, sobre todo en los meses de junio a septiembre en donde se da el **avistamiento de las ballenas jorobadas**, hacen de él uno de los cantones más atractivos para los turistas, y, al no existir una investigación exhaustiva ni un estudio de *ordenamiento territorial*, nos impulsa a intervenir con aspiración de generar una trama ordenada, que permita un mejor desenvolvimiento de sus habitantes y por ende mejorar su calidad de vida; poniendo en práctica los conocimientos adquiridos en **nuestro proceso de aprendizaje académico**, logrados muy acertadamente en la *UNIDAD ACADÉMICA CARRERA DE ARQUITECTURA* de la **UNIVERSIDAD “SAN GREGORIO” DE PORTOVIEJO**.

Este trabajo está **basado** en conocer y analizar los diferentes aspectos que conforman la realidad del área de estudio, encaminados en nuestro campo profesional, por este motivo nuestra tesis será de índole urbano- arquitectónico, cuyo tema es:

“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ Y REHABILITACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA”.

1.3.4 JUSTIFICACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA

“El crecimiento actual de las ciudades en América del Sur es originada, en su mayoría, por desplazamientos migratorios de la **población rural**, que por diversos factores se asientan sin control alguno, en las *áreas urbanas*. Este hecho universal, ha puesto en relevancia la *trascendencia del urbanismo* y el interés hacia el *fenómeno urbano* y a la demanda habitacional en los *conglomerados humanos* que se crean y se desarrollan sin la debida planificación.



ILUSTRACIÓN #8 VISTA DEL PARQUE DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

AÑO 2011

El **31 de agosto de 1994** tras el esfuerzo de pioneros habitantes, se creó el nuevo cantón **Daniel**

López, denominado también **Puerto López**.

Lo que hoy es el territorio de Puerto López, fue habitado durante la época aborigen, por las culturas **Valdivia** y más tarde por los **Mantas**, dos de las más importantes de la **etapa Pre Hispánica**.

Puerto López está ubicado en el corazón del **Parque Nacional Machalilla**, caracterizado por una biodiversidad propia y por la existencia de un conjunto de islas, con un maravilloso atractivo originario que amerita, la regularización de su espacio físico.

Enfocándonos en nuestro tema de investigación, relativo al **proceso urbano de la zona urbana del Cantón “Puerto Daniel López”**, elaboraremos un planteamiento destinado a conocer la *problemática urbana existente*, a partir de la cual se realizarán propuestas de tipo *estratégico*, que ejercerán acciones para *orientar, controlar, ordenar y regular* el futuro crecimiento que debe tener como objetivo principal el *ordenamiento urbano* de la localidad.



ILUSTRACIÓN #9 IMAGEN DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

1.4 PROBLEMÁTICA

1.4.1 PLANTEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA

“El crecimiento urbano de las ciudades ha sido en las últimas décadas, un problema que ha demandado diversas soluciones, siempre manejadas sobre *una base común*, **las necesidades primordiales del hombre y su mejor desarrollo en la sociedad, para elevar la calidad de vida aumentando la autoestima de los habitantes**”. (<http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtml>)

Muchos de los centros poblados a nivel mundial, se han desarrollado o creado debido a la incidencia de vías, o de ríos, permitiendo de esta manera que se configuren las llamadas ciudades o poblados lineales con su respectiva trama, y por ende, se den problemas asociados con el crecimiento espontáneo y desorganizado, sobre todo desde sus inicios.

El ordenamiento territorial no es una política nueva en el mundo. Los países europeos y algunos países latinoamericanos como Venezuela y Bolivia, cuentan con una experiencia significativa en este campo, cuyo conocimiento puede ser importante para apoyar los procesos incipientes que se desarrollan en países como Guatemala, Uruguay, Ecuador, Honduras, San Salvador, Costa Rica y Colombia.

El sistema de ordenamiento de países latinoamericanos, es una experiencia reciente, son muy pocos los países en donde estos procesos ya están consolidados. El primero, del que se tienen referencia, en aprobar su Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, fue Venezuela en 1983. ([http://es.wikipedia.org/wiki/estructura Urbana](http://es.wikipedia.org/wiki/estructura_Urbana))

En **Ecuador** el aporte de ordenamiento territorial y el urbanismo, se fundamenta en su capacidad para relacionar variables y procesos económicos, sociales y ambientales en el territorio y los asentamientos poniéndolos en función de sus objetivos físico-espaciales, en los que pueda desarrollarse un modo de vida determinado por los valores culturales, éticos, políticos, ambientales y económicos, que caracterizan a nuestra sociedad. (<http://es.wikipedia.org/wiki/Estado>)

Puerto López se halla ubicado en un delta de ríos, rodeado de montañas deforestadas, con pendientes superiores al 30%, con la presencia de suelos con fuertes procesos erosivos y propensos a deslaves. Por esta razón, la **cabecera cantonal de Puerto López**, presenta un riesgo considerable de inundaciones y deslaves. En ciertas épocas, sobre todo las más

lluviosas, los sedimentos acumulados, han alcanzado hasta un metro de altura en ciertos lugares de la ciudad.

Sus servicios básicos son insuficientes, tales como el de agua para consumo humano, energía eléctrica, telefonía, alumbrado público, alcantarillado sanitario y pluvial. El escaso equipamiento tiene falencias, tanto en su dotación, como en su administración: mercado, cementerio, camal, sub - centros de salud, biblioteca, cuerpo de bomberos, y el relleno sanitario, que amerita un tratamiento específico.

Es importante recalcar, el **gran alcance** que ha tenido en los últimos años, **el turismo**, por la presencia de innumerables recursos naturales de alta calidad (Los Frailes, Salango, Agua Blanca) a pesar de la carencia de infraestructura básica, importante para todo puerto en desarrollo turístico.

1.4.2 DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA PROBLEMÁTICA

Han transcurrido varios años y los problemas urbanos se siguen presentando, porque una de las debilidades del Municipio de Puerto López ha sido la falta de planificación y por ende, ausencia de proyectos macros para lograr su desarrollo.

Este cantón, presenta una sensación de orden colectivo, ya sea por el predominante trazado lineal de sus calles, como por la conformación de sus manzanas, el mismo que fue teniendo un crecimiento no planificado, creando con el tiempo, y a medida que la población aumentaba, **conflictos** en su **movilidad y accesibilidad** a consecuencia de un **deficitario sistema vial** y, a los **asentamientos espontáneos**.

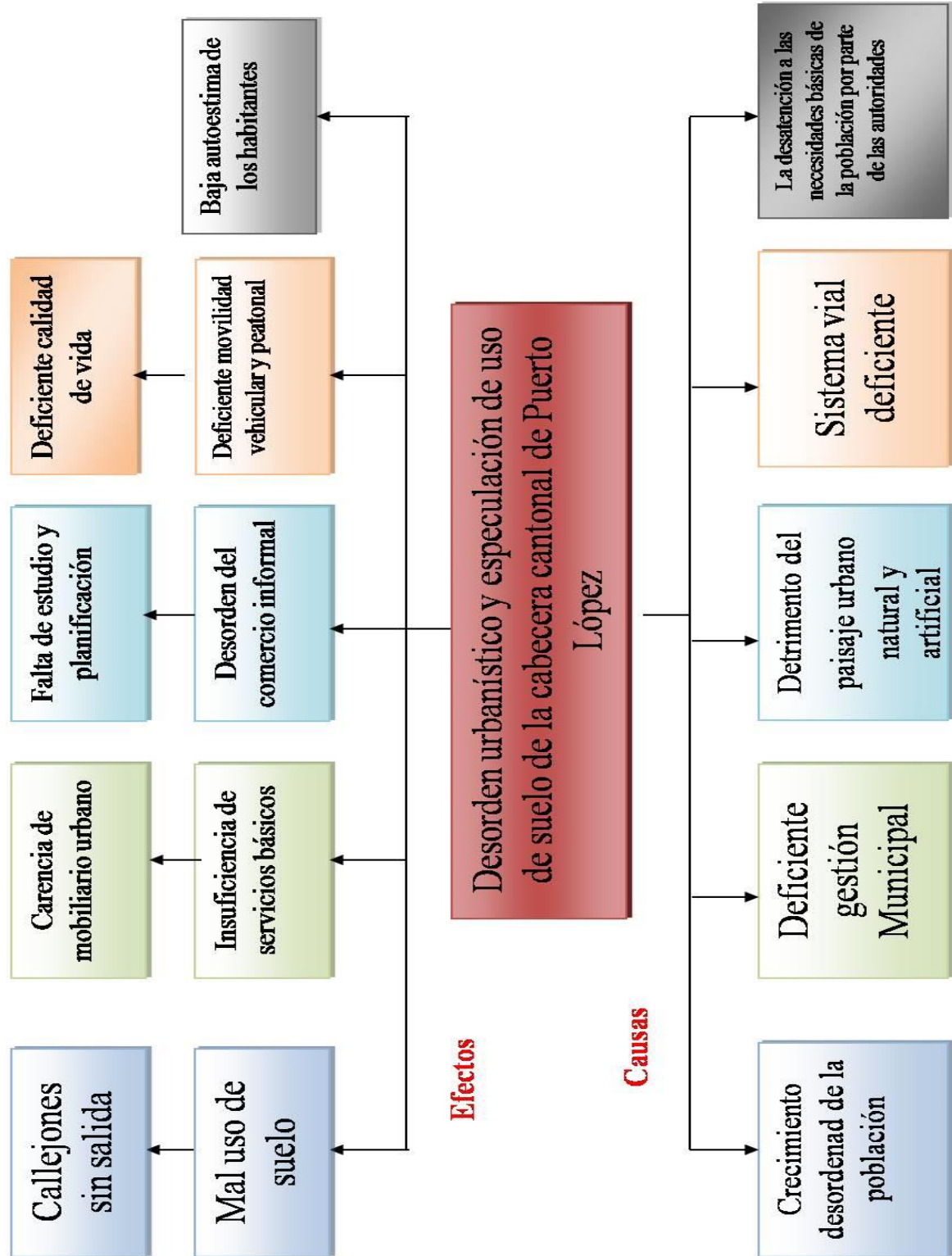
Es necesario entonces, un completo estudio y análisis, para lograr de manera técnica y práctica, proporcionar soluciones o pautas que lleven al mejor desarrollo y ordenamiento de este valioso cantón.



ILUSTRACIÓN #10 VISTA DE EL MALECÓN Y LA PLAYA DE PUERTO LÓPEZ

AÑO 2011

1.5 ARBOL DE PROBLEMAS



1.6 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.6.1 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Campo: Ciencias Arquitectónicas.

Área: Urbano.

Aspecto: Ordenamiento territorial y rehabilitación de malecón.

Tema: “Ordenamiento territorial de la zona urbana del Cantón Puerto Daniel López y rehabilitación del Malecón Julio Izurieta”.

Delimitación Espacial: La investigación se desarrollará en la zona urbana del cantón Puerto López de la provincia de Manabí.

Delimitación Temporal: Este trabajo investigativo se desarrollará durante el periodo abril 2010 – enero 2011.

1.6.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL



ILUSTRACIÓN #11 MANABÍ CON RESPECTO AL ECUADOR

AÑO 2008

La propuesta urbanística, se enfoca en la zona urbana del Cantón “Puerto Daniel López”, perteneciente a la provincia de Manabí, país Ecuador.

La cabecera cantonal se encuentra a un grado con treinta y tres minutos y treinta y ocho segundos de longitud oeste. Con 449 km cuadrados de extensión y 15.656 habitantes (censo 2001).

Puerto López está ubicado a 165 km de Portoviejo y se encuentra en la zona Suroeste de la provincia, con costas al Océano Pacífico y de 8679 habitantes (censo 2001).

Los límites establecidos son:

NORTE: Parroquia de Machalilla

SUR: Cinco Cerros

ESTE: Julcuy y Pedro Pablo Gómez

OESTE: Océano Pacífico

El Cantón Puerto Daniel López
acoge a **tres parroquias:**

- Puerto López
- Machalilla
- Salango

Entre sus recintos constan:

- Río Chico
- Puerto Rico
- Las Tunas
- Ayampe
- El Pital
- Río Blanco
- Guale
- San Vicente
- La Ciénega
- Dos Ríos
- Sitio Buena Vista
- La Encantada
- La Mocora
- San Jacinto
- El Triunfo



ILUSTRACIÓN #12 UBICACIÓN SATELITAL DE PUERTO LÓPEZ CON RESPECTO A EL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ

AÑO 2008

1.6.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL

La elaboración de esta investigación se ha dividido en dos etapas, la primera destinada a la construcción teórica del problema, proceso de investigación y delimitación de la problemática, en un tiempo estimado de cinco meses, y la segunda parte es la conformación de la propuesta, para el cual tenemos dos meses.

Se espera que las soluciones brindadas en este trabajo, sirvan para lograr un verdadero desarrollo, basado en las reales necesidades requeridas por sus habitantes, además que sea utilizado como referente para centros poblados con similares características urbanas y necesidades.

1.6.4 SECTORES INVOLUCRADOS

Las áreas en la cuales centraremos nuestro trabajo investigativo, será la zona urbana de la parroquia de Puerto López, en los barrios: *San Jacinto, San Pedro y San Pablo, Cristo del Consuelo, Central, Victor Menéndez, 12 de Octubre, y 17 de Agosto.*

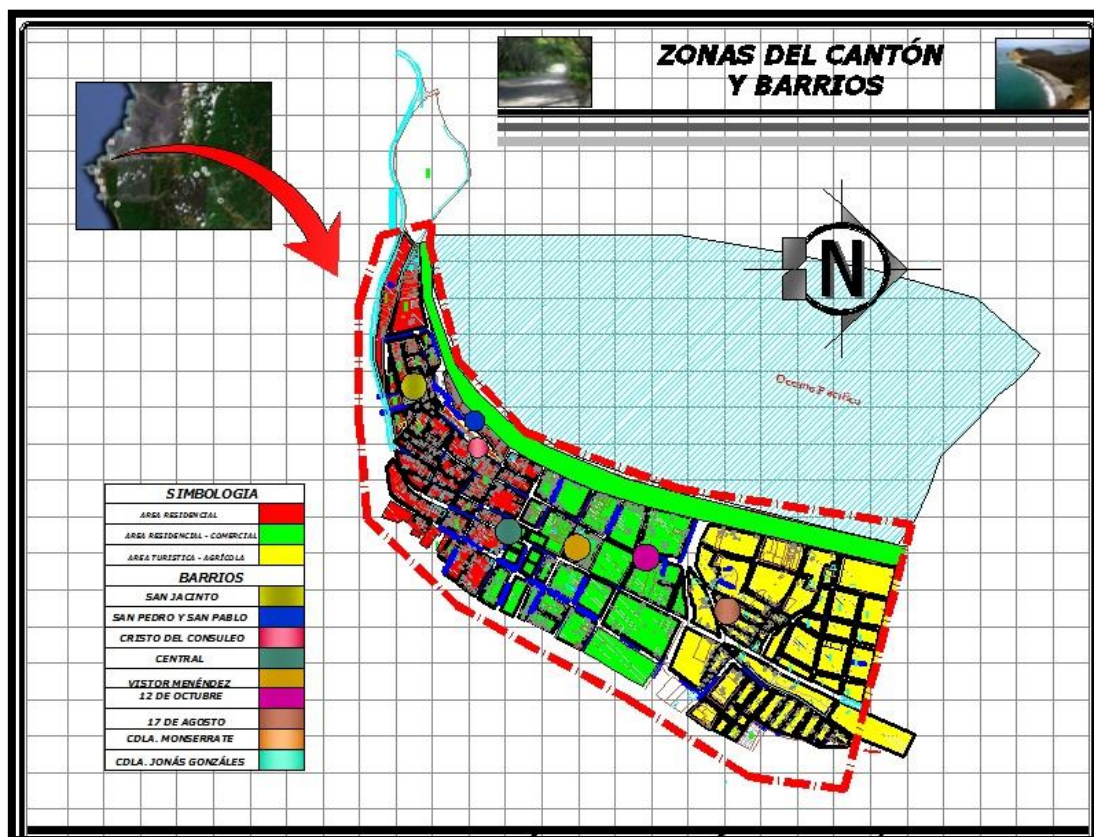


ILUSTRACIÓN # 13 ZONAS Y BARRIOS DE LA ZONA URBANA DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

1.6.5 PROGNOSIS

¿Qué ocurriría con el cantón Puerto López de no solucionarse el desorden urbanístico y especulación del uso de suelo de la cabecera cantonal?

1.6.6 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Por qué existe desorden urbanístico y especulación del uso de suelo en la cabecera cantonal de Puerto López?

1.7 OBJETIVOS

1.7.1 OBJETIVO GENERAL

- Estudiar el área urbana y rehabilitación del malecón del cantón Puerto López a través de un Plan de ordenamiento físico espacial, que contribuya al desarrollo armónico de la ciudad, recuperando la sinergia de su población.

1.7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar las tasas de crecimiento poblacional del cantón Puerto Daniel López, para relacionarla con la planificación urbana del mismo.
- Evaluar la gestión municipal en lo relacionado al uso de los espacios públicos y de los servicios básicos de la parroquia.
- Establecer las condiciones de desarrollo armónico del paisaje urbano natural y artificial para la recuperación urbana del malecón “Julio Izurieta” de la parroquia Puerto López.
- Estudiar el sistema vial del cantón Puerto López, para restablecer su aporte al desarrollo urbanístico del sector y fomentar el desenvolvimiento comercial y turístico de esta parroquia.
- Determinar los niveles de participación de las **Autoridades** en lo referente a la atención a las necesidades básicas de la población.
- Diseñar una **propuesta alternativa de solución** al problema sobre el desorden urbanístico y especulación de uso de suelo de la cabecera cantonal de Puerto López.

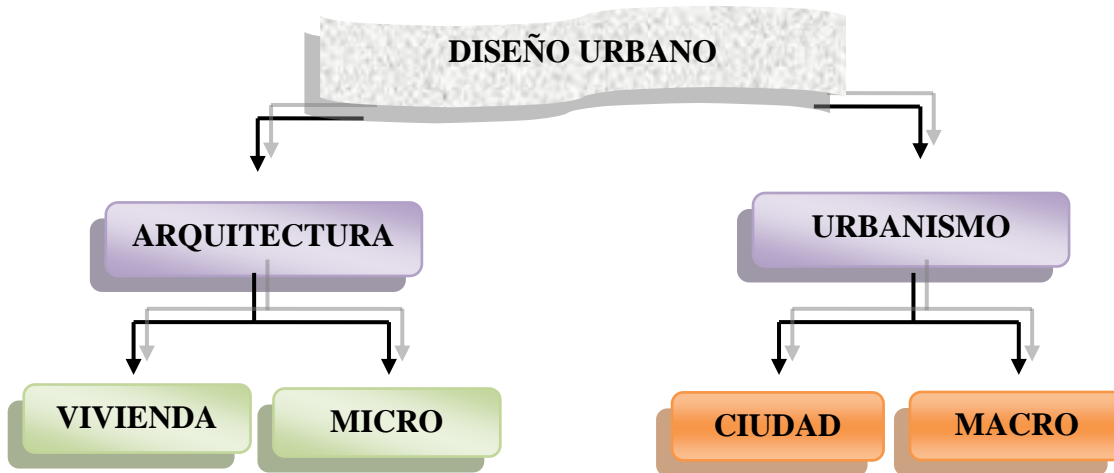
2. CONCEPTUALIZACIÓN

2.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1.1 ELEMENTOS ASOCIADOS EN EL DISEÑO URBANO RESPECTO A LA TEMÁTICA DE ESTUDIO

2.1.1.1 DISEÑO URBANO

“El **DISEÑO URBANO** realiza la planeación física en niveles de análisis como son la región, el centro urbano, el área urbana y hasta el mismo **mobiliario urbano**, donde se conjuga elementos de la Arquitectura y Urbanismo.



El **diseño urbano** está orientado a interpretar la forma y el espacio público con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o **sociedades urbanas**, dentro de una consideración del beneficio colectivo en un área urbana existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir.



ILUSTRACIÓN #14 LA CATEDRAL DE BRASILIA

La teoría del diseño urbano trata primariamente el diseño y la gestión del espacio público (como por ejemplo el ámbito público, el área pública, o el dominio público), y la forma en que los lugares públicos se experimentan y usan. El espacio público incluye la totalidad de los espacios usados libremente en el día a día por el público en general, como las **calles**, las **plazas**, los **parques** y la **infraestructura pública**. Algunos aspectos de los espacios de

propiedad privada, como las fachadas de los edificios o los jardines domésticos, que también contribuyen al espacio público y son por lo tanto consideradas por la teoría del diseño urbano.

2.1.1.1.1 PRINCIPIOS DEL DISEÑO URBANO

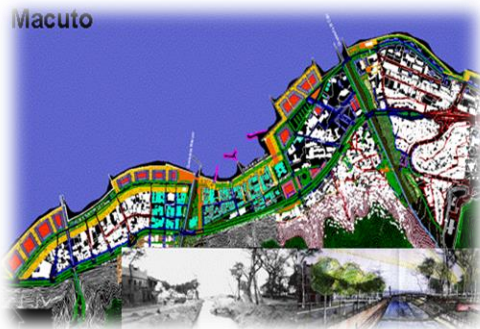


ILUSTRACIÓN #15 DISEÑO URBANO

Los espacios públicos están frecuentemente sujetos a la superposición de responsabilidades de agencias o autoridades e intereses de propietarios cercanos, así como los requerimientos de múltiples y a veces incompetentes usuarios. Por lo tanto el diseño, la construcción y la administración del **espacio público**, demanda la consulta y negociación entre una variedad de esferas sociales. Los diseñadores urbanos raramente tienen el grado de libertad o control artístico ofrecido en otras profesiones del **diseño** como la **arquitectura**. Normalmente requiere de colaboración multidisciplinaria, con representación balanceada de los múltiples campos, incluyendo la **ingeniería, ecología, historia local y planeamiento del transporte urbano**.

El diseño urbano tiene en consideración los siguientes aspectos:

Estructura Urbana: Cómo los lugares se posicionan juntos y cómo las partes se interrelacionan unas con otras.

Tipología, densidad y sustentabilidad urbana: tipos de espacios y morfologías relacionadas con la intensidad de uso, consumo de recursos, producción y mantenimiento de comunidades viables.

Accesibilidad: Proveer una opción fácil y segura para moverse entre los espacios.

Legibilidad y guiamiento: Ayudar a las personas a encontrar el camino y entender cómo funciona el espacio.

Animación: Diseñar espacios para simular actividad pública.

Mezcla de usos complementarios: Locación de actividades que permiten interacción constructiva entre ellas.

Caracterización y significación: Reconocer y valorar las diferencias entre un espacio y otro.

Continuidad y cambio: localizar a las personas en tiempo y espacio, incluyendo lo que respecta al patrimonio y al soporte para la cultura contemporánea.

Sociedad civil: *Hacer espacios donde las personas sean libres de encontrarse unas con otras como iguales cívicos, una componente importante en la construcción del capital social*.¹

2.1.1.2 ARQUITECTURA



ILUSTRACIÓN #16 PUTRAJAYA CAPITAL DE MALASIA

“La arquitectura es el arte y la ciencia de diseñar edificios. En los siglos pasados, los arquitectos se ocupaban no sólo de diseñar los edificios, sino que también diseñaban ciudades, plazas, alamedas y parques, y objetos de uso en las edificaciones, como los muebles. Hoy en día, los profesionales y arquitectos que proyectan y planifican el espacio urbano son los urbanistas, constituyéndose en una especialidad distinta a la arquitectura o la ingeniería civil, la cual se denomina urbanismo, en tanto que a los profesionales que crean muebles y otros objetos, se les conoce como Diseñadores Industriales.”²

Según Vitrubio, en el Siglo I a.d.C., dice que la arquitectura descansa en tres principios: la Belleza (Venustas), la Firmeza (Firmitas) y la Utilidad (Utilitas). La arquitectura se puede definir, entonces, como un equilibrio entre estos tres elementos, sin sobrepasar ninguno a los

¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Planificaci%C3%B3n_urbana

² <http://www.promonegocios.net/proyecto/concepto-proyecto.html>

otros. No tendría sentido tratar de entender un trabajo de la arquitectura sin aceptar estos tres aspectos. Vitrubio dice: "la arquitectura es una ciencia que surge de muchas otras ciencias, de ahí que tenga bastante importancia la historia de la arquitectura, sin duda es muy importante para poder tener bastantes aspectos y conocimientos de las edificaciones de las diferentes culturas prehistóricas.

2.1.1.3 URBANISMO

“El urbanismo es la **disciplina** que tiene como objetivo de estudio a las ciudades, desde una perspectiva holística enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los sistemas urbanos. El término actual concretizado -Urbanismo- procede del ingeniero español Ildefonso Cerdá. Es una disciplina muy antigua, que incorpora conceptos de múltiples disciplinas y un área de práctica y estudio muy amplia y compleja.



ILUSTRACIÓN #17 CIUDAD DE BRASILIA, BRASIL

Según algunos, sería una ciencia que se encuadraría dentro de las ciencias sociales (geografía, sociología, etc.) y, según otros, sería un arte, asociado tradicionalmente a la arquitectura, es decir, un conjunto de saberes prácticos que proporcionan las bases fundamentales para resolver los problemas de las ciudades; en esta dualidad se vislumbra el carácter descriptivo y explicativo del urbanismo como ciencia frente al carácter prescriptivo del urbanismo como arte, aunque ambos enfoques necesariamente se retroalimentan mutuamente.

El urbanismo empezó siendo una teoría compleja que interesó desde el primer momento a los estudiosos de la ciudad, y acabó siendo una disciplina que reúne una suma de conocimientos sustanciales relacionados con la construcción y conservación de las ciudades y con el estudio de las relaciones socio-económico-ambientales que tiene lugar dentro del fenómeno urbano, de la que se ocupa actualmente una multiplicidad de profesionales: abogados, arquitectos, economistas, geógrafos, ingenieros, sociólogos, y de forma exclusiva los urbanistas. Hipodamo de Mileto (considerado por muchos el primer urbanista de la historia) hizo el plan urbanístico de El Pireo, el puerto de Atenas, sobre una cuadrícula que ahora se conoce como *hipodámica*, y que se ha repetido multitud de veces. Nerón también se comportó como un urbanista cuando, tras el incendio de Roma, hizo reconstruir la ciudad sobre un plan distinto del trazado original.

El término "urbanismo" procede de la palabra latina *urbs* ('ciudad'), que en la antigüedad se refería por antonomasia a la capital del mundo romano, Roma. Aparece por vez primera en el diccionario de la Real Academia Española en 1956, donde se define como “conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades de la vida urbana”. Es claro que la idea de poblado no se ajusta a la dimensión actual del urbanismo, siendo la idea de ciudad, en el sentido moderno del término, la que se adecúa más al campo de esta disciplina.

2.1.1.4 CIUDAD

Una **ciudad** es un área urbana con alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Se diferencia de otras entidades urbanas por diversos criterios, entre los que se incluyen población, densidad poblacional o estatuto legal, aunque su distinción varía entre países. La población de una ciudad puede variar entre unas pocas centenas de habitantes hasta una decena de millones de habitantes.



ILUSTRACIÓN #18 VISTA AÉREA DE LA CIUDAD DE CHICAGO

La historia de las ciudades del mundo es en general larga, dado que las primeras ciudades habrían surgido entre quince a cinco mil años atrás, como asentamientos permanente poco complejos. Las sociedades sedentarias que viven en ciudades son frecuentemente llamadas **civilizaciones**.

La rama de la historia y del urbanismo encargado del estudio de las ciudades y del proceso de urbanización es la historia urbana. Las primeras ciudades verdaderas son a veces consideradas aquellos grandes asentamientos permanentes donde sus habitantes ya no eran los simples dueños del área cercanas al asentamiento, sino que pasaron a trabajar en ocupaciones más especializadas en la ciudad, donde el comercio, la provisión de alimentos y el poder fueron centralizados.

2.1.1.5 ESPACIO URBANO

La definición de **espacio urbano** (o, también, **centro urbano** o **área urbana**) resulta tan difícil como la de espacio rural (o la del espacio periurbano, que comprende el espacio entre los dos últimos), sobre todo tras los últimos modelos de crecimiento urbano, por lo que se hace necesario concretarlo por sus funciones, su alta densidad de población y su extensión, así como por ser emisor de servicios y estar perfectamente dotado de infraestructuras.



ILUSTRACIÓN #19 VISTA DEL ESPACIO URBANO DE BUENOS AIRES ARGENTINA

Pueden observarse dos escalas o niveles de análisis, las ciudades en el espacio y las ciudades como espacio:

EN PRIMER CASO

Se define los sistemas urbanos como rangos o jerarquías.

EN SEGUNDO CASO

Aparecen las funciones, las estructuras, la morfología y la arquitectura.

Ambas interaccionan entre sí y están compelidas a un cambio drástico. Las jerarquías urbanas responden a nuevos intereses y los sistemas urbanos son desarticulados según los nuevos recortes verticales y horizontales en el espacio. Las funciones varían y el nuevo perfil económico modifica los patrones de empleo o de vivienda, alternando la forma y la estructura.

Además, el precio del suelo es alto, el empleo en el sector primario es insignificante, y suele haber mucho espacio físico y recursos para la supervivencia de las personas.

La ciudad es un elemento difusor de productos, como los servicios, dotaciones e infraestructuras, de los que se sirve la población rural que, con el paso del tiempo, tiende a adquirir comportamientos urbanos y a diluir las diferencias. Al mismo tiempo, la ciudad necesita que el campo la abastezca de mercancías agrícolas y ganaderas, energía y productos primarios que ella misma no puede producir. La ciudad sirve también como lugar de ocio.

2.1.1.6 ESPACIO RURAL

El **espacio rural** resulta tan difícil de definir, como el espacio urbano. Atendiendo a su calificación urbanística, se define por oposición: **medio rural** (o *campo*) es la parte de un municipio que no está clasificada como Área Urbana o de Expansión Urbana: Áreas no urbanizadas al menos en su mayor



ILUSTRACIÓN #20 PAISAJE DE LA MESETA CASTELLANA

parte o destinadas a la limitación del crecimiento urbano, utilizadas para actividades agropecuarias, agroindustriales, extractivas, de silvicultura y de conservación ambiental.

A su vez, se encuentra caracterizado por un tipo de hábitat, ya sea que se encuentre agrupado o disperso, por el uso del suelo y a veces por ciertos géneros de vida.

Asimismo, esta subdivisión del espacio mantiene vigente su relación con el grado de desarrollo de la sociedad, estableciendo diferencias entre el espacio rural de los países industriales, donde el límite entre espacio rural y urbano cada día es más difuso, mientras que ocurre lo contrario en sociedades con escaso avance tecnológico.

2.1.1.7 SISTEMAS URBANOS

Un sistema urbano se puede explicar a partir del esquema del fenómeno urbano, que comprende dos aspectos la **forma** (en el marco y medio natural) y la **función** (proceso interno o dinámica de la ciudad).

El sistema urbano de una ciudad se compone de su paisaje urbano y su estructura urbana, que en mutua relación dan las características propias a una ciudad (identidad propia) y la distinguen de otras.

LA FORMA

El paisaje urbano es el resultado de la interacción de tres variables que son: el plano, el uso del suelo y la edificación. En el marco y medio natural.

LA FUNCIÓN

En lo que respecta a la función que se enmarca en el proceso que se produce en la estructura urbana con su con su identidad propia, tenemos que analizar la actividad principal o actividades que cumple la ciudad, pero que por su magnitud o importancia se convierten en función o funciones. Recordemos que la función está dada por la actividad en la que se desempeña el mayor número de habitantes y que rebasa los límites de la ciudad en forma de bienes y servicios en beneficio de la región, de otros núcleos urbanos de la red, ya sea en el ámbito provincial, nacional continental o mundial”.³

2.1.1.8 ESTRUCTURA URBANA

“ La **estructura urbana** es la relación urbanística (tanto desde el punto de vista espacial como económico y social) existente en el interior del espacio urbano entre las distintas partes que componen la ciudad, compuesta en el caso de ciudades antiguas de sucesivas zonas habitualmente agregadas concéntricamente a partir del emplazamiento del núcleo inicial donde se fundó la ciudad.

2.1.1.9 MORFOLOGÍA URBANA

La morfología Urbana hace alusión a la forma externa de una ciudad y es resultado de la conjunción de diferentes elementos: el emplazamiento, el trazado de sus calles, los tipos de edificación y los usos del suelo. Los elementos que conforman un espacio geográfico urbano se distribuyen de una forma determinada.

En un plano, lo primero que llama la atención es su forma: es raro que sea homogénea, es decir, con un solo tipo de organización urbanística; y normal que sea heterogénea, es decir, con distintos tipos de plano, unas veces ejemplo de cierta planificación urbanística, otras veces reflejo de su ausencia. Normalmente conviene analizar un plano heterogéneo, primero, dividiéndolo en zonas que tengan una morfología homogénea y, después, explicando la morfología (ortogonal, concéntrica, lineal...) de cada



ILUSTRACIÓN #21 VISTA ÁREA DE SAO PAULO BRASIL

³ <http://es.wikipedia.org/wiki/Estado>

una de esas zonas y describiendo su situación relativa dentro de la ciudad y cuáles son sus características singulares.

El estudio del plano permite conocer cómo es una ciudad, pues muestra el aspecto actual de la ciudad: espacios edificados y no edificados; zonas verdes, ríos y estanques; monumentos históricos; algunos edificios públicos de interés; y la red e infraestructuras de transporte (estaciones de ferrocarril, puertos, aeropuertos...).

También el plano urbano sirve para deducir el origen y la evolución de la ciudad a lo largo del tiempo. Además de la disposición de las vías y las edificaciones, los nombres de las calles y plazas permiten conocer la historia de una ciudad: algunos nombres antiguos surgieron de forma espontánea y, a menudo, hacían referencia a las características del terreno (Cuesta de la Vega...) o al lugar a donde conducían (calle de las Huertas...); otros aluden a parte del camino que comunicaba una ciudad con otra (avenida de Toledo), a familias insignes que vivían en esa calle (calle del Conde), a un edificio público que flanqueaba un espacio abierto (plaza del Ayuntamiento), a oficios que se realizaban en una o varias de sus casas (calle de las Hilanderas), o simplemente respondían a un elemento llamativo y diferenciador de esa calle, como un árbol o un manantial (calle del Almendro).

En casi todas las ciudades fundadas hace siglos se pueden diferenciar tres partes evolutivas que el plano urbano refleja: el casco antiguo o histórico, que es el núcleo primitivo de la ciudad, a veces también llamado ‘almendra central’, que pudo estar delimitado por una muralla y suele presentar un plano irregular y apenas espacios abiertos; los ensanches del siglo XIX y principios del XX, planificados, que presentan un plano ortogonal y algunos espacios verdes; y las afueras o periferia, áreas más modernas que avanzan sobre el espacio rural y suelen reflejar un plano regular, en caso de haberse originado en los últimos tiempos, o irregular, si fueron incorporados pequeñas ciudades y pueblos próximos a la nueva gran ciudad que creció y los absorbió.

TIPOS DE PLANOS

En las zonas urbanas donde el desarrollo carece de planificación, el plano será irregular; y donde el crecimiento responda a un plan urbanístico determinado, el plano será regular. Entre los tipos de plano regulares se pueden destacar el ortogonal, el lineal el radioconcéntrico y el irregular.



ILUSTRACIÓN #22 VISTA AÉREA DE PUNTA ARENAS, CHILE

EL PLANO IRREGULAR

La falta de planificación propia de este tipo de plano se traduce en un entramado confuso de calles, a menudo estrecho y sinuoso, trazadas sin orden y con escasos espacios abiertos. Se puede contemplar en el centro de la mayoría de las ciudades musulmanas y de algunas ciudades medievales europeas. Su principal problema: la dificultad para el tráfico rodado.



ILUSTRACIÓN #23 PLANO CIUDAD MEDIEVAL

EL PLANO ORTOGONAL O DAMERO

Las ciudades con Plano en damero tienen calles rectilíneas, cuyos cruces forman ángulos rectos, y las casas se agrupan formando manzanas rectangulares. Este tipo de plano se adoptó en las ciudades romanas, las que los conquistadores españoles fundaron en la América hispana y en los ensanches de las ciudades europeas del siglo XIX. Pero tiene dos inconvenientes: primero, el tráfico se ralentiza en las encrucijadas de calles y segundo, orientarse por la ciudad puede ser difícil ante la homogeneidad de las edificaciones.



ILUSTRACIÓN #24 PLANO ORTOGANAL O EN DAMERO



ILUSTRACIÓN #25 VISTA DE BARCELONA ESPAÑA

EL PLANO RADIOCONCÉNTRICO

Muchas calles importantes arrancan de un mismo centro (generalmente una plaza o un lugar elevado) y se prolongan en sentido radial, cortadas por otras vías circulares y concéntricas. Su trazado permite un rápido acceso al centro de la ciudad a través de las numerosas calles radiales, pero el tráfico entre los extremos es lento porque a menudo hay que pasar por el centro de la ciudad para llegar a cualquier otra parte de esta.



ILUSTRACIÓN #26 VISTA AERIA DE PARIS



ILUSTRACIÓN #27 PLANO DE LA CIUDAD DE VITORIA

A veces, la distribución puede ser espontánea, sin ningún tipo de planificación. La mayor parte de estas ciudades tienen un origen defensivo, como Milán, Washington, Moscú o Vitoria. (ESPAÑA).

EL PLANO LINEAL

Una vía de comunicación principal funciona como eje de crecimiento y a los lados de esta se extiende la ciudad, que crece a veces sin orden. Un caso de planificación del crecimiento en el siglo XIX fue la ‘ciudad lineal’ propuesta por Arturo Soria.



ILUSTRACIÓN #29 PLANO LINEAL DE LA CIUDAD DE MADRID

En la que existe una gran vía de comunicación, con viviendas unifamiliares y zonas ajardinadas a ambos lados. No se debe confundir con otro ejemplo urbanístico de la misma época, la ciudad-jardín, basada en pequeños núcleos urbanos rodeados completamente por espacios verdes”.⁴



ILUSTRACIÓN #28 MODERNA URBANIZACIÓN

⁴ [http://es.wikipedia.org/wiki/estructura Urbana](http://es.wikipedia.org/wiki/estructura_Urbana)

2.1.1.10 TEJIDO URBANO

“**Tejido urbano** o trama urbana es la peculiar morfología de un área de la ciudad que resulta de la manera en que están dispuestos entre sí los espacios públicos (las calles) y los espacios parcelados o edificados (las casas).

Tiene como propósito principal conocer la importancia y significado del tejido en la estructura urbana, también usamos tejido o trama para denominar cualquier área de la ciudad cuando lo contemplamos desde el punto de vista de la morfología urbana.

El tejido es un “**acervo**” cultural que el diseñador urbano debe conocer y utilizar en su acercamiento a la ciudad. Comprender el rol del tejido en la construcción de la ciudad es parte importante de la comprensión de la función que como diseñadores urbanos debemos tener.

2.1.1.10.1 TRAMA URBANA

Se entiende como **trama urbana** a la red de intersecciones de calles o avenidas, que constituye el trazado básico de una ciudad, es la forma en que se disponen las calles con las manzanas, además de la relación que guardan con los demás elementos como las plazas, glorietas, entre otros.

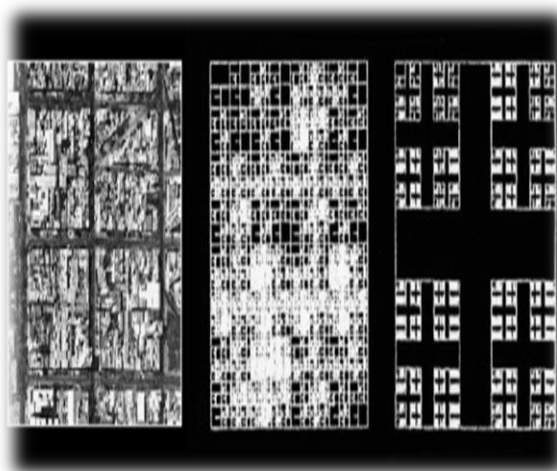


ILUSTRACIÓN #30 MOSAICO DE TRAMA

La mayoría de las veces la traza urbana obedece a las características del suelo donde se asienta el lugar.

Se asocia directamente a la forma urbana y debe considerar tres aspectos: **función, arquitectura y situación. La trama urbana, en cuanto función, dice relación con la forma que adquiere la estructura vial de la ciudad y su relación con los patrones de localización de las actividades en el espacio, importa por tanto, las características de la vialidad, de los predios, de las relaciones lleno – vacío, de los usos**”.⁵

⁵ <http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtm1#geo>

2.1.1.10.2 VIALIDAD

“La **calle** es el elemento básico conformador de los tejidos urbanos y, en consecuencia, de la propia forma que la ciudad adopta sobre su territorio.”⁶

Además constituye, junto con las plazas el espacio público predominante de la ciudad, ocupando entre el 20 y 40% del total del espacio urbano según diferentes tipos de tejidos.

La forma urbana se asocia en la práctica a la forma de sus tramas viarias; y, por ello, conviene abstraer este elemento urbano para un detallado análisis, con el fin de poder establecer el papel urbanístico que cada calle juega en el conjunto de la trama y determinar sus parámetros de diseño.

Las calles se caracterizan, sobre todo, por su relación con el espacio parcelado – edificado que soporta, pudiendo tipificarse diferentes tipos de calles sobre la base de esa lógica de conformación, de las características de su urbanización y de las funciones que se dan en ella.

La calle, como elemento constitutivo de la trama viaria, tiene unas características propias de cada arquetipo de tejido urbano; y, así, no sería entendible el tejido de los ensanches sin una malla regular, repetitiva y continua en alineación y rasante; o las forma organizativas de la ciudad – jardín sin sus calles más sinuosas y adaptadas a la topografía; o incluso la relación entre el orden abierto de la edificación en los polígonos y la vía que se independiza respecto a ella y al terreno. Junto a ellas, las principales arterias viarias de la ciudad conforman un esqueleto que organiza sus barrios y sectores. Muchas de las calles tienen características diferenciales que las identifican dentro de la trama de la ciudad, lo que a menudo se manifiesta en denominaciones diferentes en el “nomenclátor” de calles de la ciudad, que responden a funciones urbanísticas distintas o a modelos consolidados de disposición formal.

La calle es el resultado de la combinación de roles que la originaron:

- Desplazamiento
- Escenario
- Privilegiado de la vida colectiva

⁶ http://es.wikipedia.org/wiki/Planificaci%C3%B3n_urbana

- De Encuentro
- Rol Comercial y de intercambio
- Recreativo y de Esparcimiento.

13. Autores Anónimos. El viario urbano: condiciones de diseño. Año 2002.

2.1.1.10.3 TRAZA URBANA

La traza urbana es la forma en que se disponen las calles con las manzanas, además de la relación que guardan con los demás elementos como las plazas, glorietas, etc.

La mayoría de las veces la traza urbana obedece a las características del suelo donde se asienta el lugar.

Traza equi-rectangular, ortogonal, en cuadrícula o en damero.

Traza lineal.

Traza radioconcéntrico.

Traza irregular.



ILUSTRACIÓN #31 TRAZA ORTOGONAL



ILUSTRACIÓN #32 TRAZA RADIOCOCÉNTRICO



ILUSTRACIÓN #33 TRAZA IRREGULAR

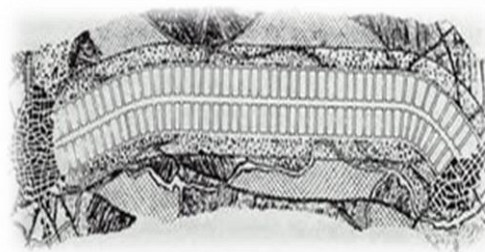


ILUSTRACIÓN #34 PROYECTO DE LA CIUDAD LINEAL DE ARTURO DE SORIA

2.1.1.10.4 ESPACIOS PÚBLICOS

Banquetas, pisos y pavimentos: Será necesario conservar los mismos tipos de banquetas, pisos y pavimento del contexto, o a lo máximo, instalar otro material que se adecue al ya existente; el material debe de ser de la misma gama de colores, igual modulación y texturas similares. Es recomendable que se utilicen materiales permeables como adoquín, empedrado u otros en vialidades. Dichos materiales causan un menor impacto ambiental que el concreto hidráulico.

La traza que se dé a banquetas debe de ser uniforme, así como el alineamiento. Además, debe de conservarse en banquetas y calles los mismo niveles, sin crear escalonamientos o salientes.

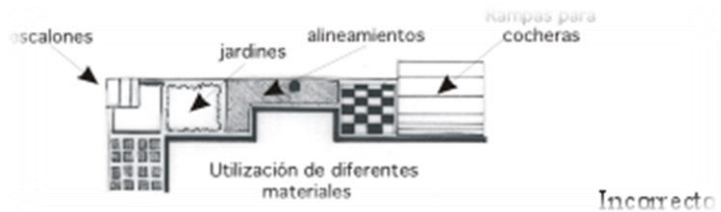


ILUSTRACIÓN #35 ESQUEMA DE DIVERSOS

En banquetas debe de cuidarse que las rampas de cochera no obstruyan el paso de peatones, cuidando que las pendientes sean adecuadas según la reglamentación correspondiente para evitar problemas como inundaciones, taponamientos de rejillas.

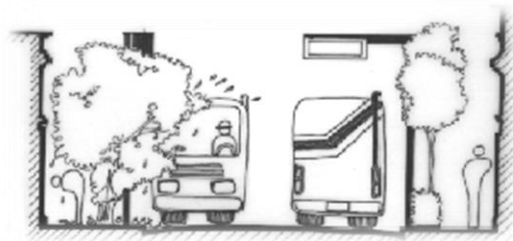


ILUSTRACIÓN #36 ESQUEMA DE VEGETACIÓN

Vegetación: La vegetación es parte de la imagen de un lugar, por lo que su conservación es algo necesario dentro de una sociedad. La vegetación debe de enriquecer la Imagen Urbana y no hacerla confusa o desordenada. En caso de implementar vegetación en el espacio urbano, se procurará que sea la propia del lugar.

La vegetación que se coloque en espacio público debe de ser acorde con el mobiliario urbano, de manera que un árbol no debe impedir la vista del edificio principal, obstruir un semáforo, el paso de peatones o vehículos, ni tampoco arrojar constantemente frutos u hojas en la vía pública.

Es recomendable que los árboles que se planten se conozcan en la totalidad de sus características, como son: tamaño máximo de crecimiento, diámetro de

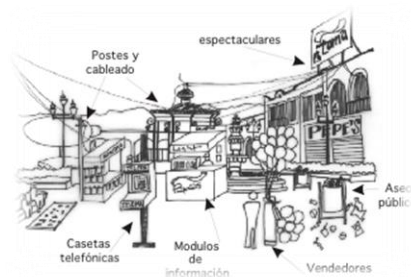


ILUSTRACIÓN #37 ESQUEMATICA

follaje, tipo de hoja y fruto, diámetro y profundidad de raíces, resistencia a la intemperie o agresiones.

Enfermedades probables y se coloquen a distancias iguales en una cuadra.

Es importante recomendar que se planten el mayor número de árboles posibles adecuadamente, ya que no solo mejoran la Imagen Urbana sino que mejoran en un alto grado el medio ambiente de la zona: proveen de oxígeno, absorben la contaminación en el ambiente, dan sombra a peatones, vehículos y edificaciones y evitan el calentamiento provocado por las edificaciones y vías de tránsito.

Plazas, parques y jardines: Dichos lugares representan, los espacios de convivencia y tránsito de la sociedad. En ellos la comunidad realiza gran cantidad de actividades y su relación con el entorno es determinante en la Imagen Urbana, por lo que tienen gran importancia y se debe de guardar especial cuidado en su diseño y ubicación.



ILUSTRACIÓN #38 CONJUNTO DE ESPACIOS

Las plazas deben contener un equilibrio entre: áreas verdes, espacios de reunión y espacios de tránsito. Es muy importante conservar las características originales de la plaza. En caso de ser nuevo el diseño de la plaza, debe ser acorde con el contexto.

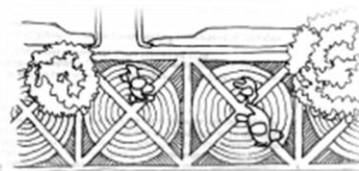


ILUSTRACIÓN #39 ESQUEMA DE ÁREAS LIBRES

Es recomendable que el **mobiliario urbano** (como: casetas telefónicas, bancas, módulos de información) y **elementos de infraestructura** (como: postes, cableado), sean ubicados en lugares estratégicos evitando afecten al contexto.

Los diseños de pisos, deben de ser acordes al entorno, adaptados así a la imagen urbana del lugar.

Los parques y jardines constituyen normalmente los espacios verdes más grandes dentro de una población. Debe tenerse un especial cuidado y procurar utilizar vegetación y árboles en la mayor medida posible, cuidando aspectos como tipo de vegetación, pasos peatonales y puntos de reunión. Los cajetes deben proteger correctamente las áreas con jardín sin afectar

visualmente, además debe cuidarse la profundidad que se les dé, según las características del árbol, los materiales que sean resistentes y adecuados a la imagen urbana, etc.

Mobiliario urbano: Debe mantener unidad de diseño y adecuación al contexto. El mobiliario urbano debe ser colocado de manera que no obstruya el paso de peatones o de vehículos. Cuando el mobiliario urbano es ya existente, es recomendable conservarlo en su estado original y darle continuo mantenimiento. En caso de que esté muy deteriorado o se requiera nuevo, es recomendable que éste, se adapte al contexto, a la imagen urbana del lugar buscando homogeneizar el mobiliario urbano.



ILUSTRACIÓN #40 ESQUEMA DE SEÑALIZACIÓN

Señalización: Es el conjunto de mensajes a manera de señalamientos con el objetivo de informar. Dos elementos son los más importantes en la señalización: el tamaño y la colocación.

Dependiendo de la imagen urbana de un lugar la señalización se coloca de distintas formas, tamaños o formatos: puede estar empotrado en el muro, puede desplegarse de un techo o de un marco, puede ser de bandera, sobre un camellón, etc. Es importante que la señalización presente homogeneidad de diseño, mismos tamaños, tipografías, colores, alturas, etc., dependiendo de la información que contenga.

Instalaciones: Las instalaciones son parte importante de un edificio, de ellas depende parte de su funcionamiento, pero muchas veces constituyen un problema para la imagen urbana. Es recomendable que las instalaciones siempre sean lo más ocultas posibles, por medio de elementos que sean adecuados al edificio logrando con esto no afectar la imagen urbana.

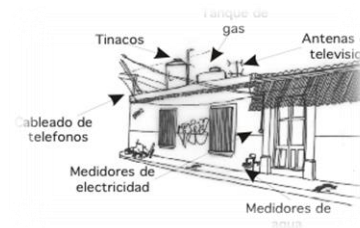


ILUSTRACIÓN #41 ESQUEMA DE INTALACIONES

Las instalaciones en azoteas (maquinas de aire acondicionado, aire lavado, hidroneumático, tanque de gas, cuarto de máquinas de elevadores, etc.) deberán de ocultarse.



ILUSTRACIÓN #42 ESQUEMA DE CONTAMINACIÓN VISUAL

Anuncios y publicidad: Son mensajes de índole comercial- promocional y pueden darse distintas formas, las cuales deben ser adecuadas a la imagen urbana de un lugar, de manera que sin afectarla, cumplan su misión de anunciar.

Hay que entender que los anuncios publicitarios no deben determinar la imagen urbana de un lugar, son un elemento subordinado a la misma.

Es recomendable buscar la adecuación de los anuncios y publicidad al contexto por medio de formas, tamaños, materiales, maneras de sujetarse, tipografías, colores, etc.

Todo anuncio en centros históricos deber ser confinado al vano. No se permite colocar letreros ni anuncios en azoteas, que rebasen la altura de las misma, anuncios de gas neón o fluorescente, de gabinete corrido, estructurales o semi estructurales.

No se deberán de colocar anuncios de plástico o algún tipo de papel en postes de teléfono o electricidad. Podrán colocarse exclusivamente en espacios destinados para su uso.

2.1.1.10.5 ESPACIO PRIVADO

Alineamiento:

Es recomendable que las edificaciones de una calle mantengan uniformidad en el alineamiento. De lo contrario la circulación peatonal se hará torpe y la imagen urbana carecerá de unidad.

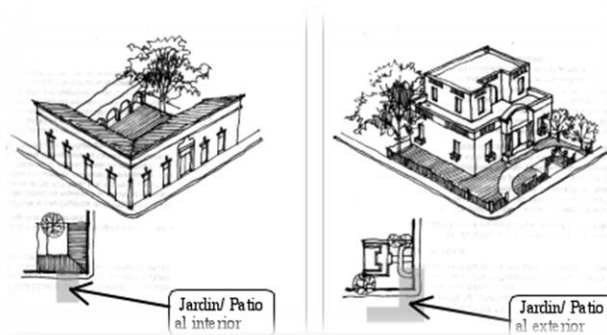


ILUSTRACIÓN #43 ESQUEMAS DEL ESPACIO PRIVADO

El alineamiento se rompe cuando:

El edificio esta mas adelante o atrás del paño de los otros edificios hacia la calle.

Cuando existen elementos salientes o revestimientos que rompen con la unidad.

Cuando existen techumbres o voladizos que no respetan las alturas, formas y longitudes de volado del contexto, etc.

Volumetría: La volumetría es la forma que resulta de las fachadas y la cubierta del edificio. Características de la volumetría son los vanos, las alturas, forma de cubiertas y fachadas, los balcones, etc.



ILUSTRACIÓN #44 DE VOLUMETRIA

Los edificios de una zona deben de mantener una volumetría acorde al contexto sin que alguno rompa con el entorno. Deben de cuidarse que en cada edificio, tengan las características comunes, sin ser iguales, para crear una imagen urbana de unidad.



ILUSTRACIÓN #45 DE VOLUMETRIAS CON EL ENTORNO

Alturas: Las alturas siempre deben de ser estandarizadas, procurando siempre sean las originales de los edificios. En caso de intervenciones o nuevos edificios deberán de adaptarse a las alturas de las fincas de valor patrimonial de la zona. Un lugar en el que los



ILUSTRACIÓN #46 CON RESPECTO A LAS ALTURAS

edificios están a diferentes alturas muestra una imagen urbana poco armónica. Por la tanto conservar la altura de un edificio, las alturas de sus vanos, techos o cubiertas, columnas, arcos y demás elementos, aumenta el carácter de unidad entre los edificios.

Vanos: Son las puertas, ventanas, cocheras de un edificio. Las formas y alturas de los vanos de un edificio, barrio o zona deben de corresponderse entre sí, manteniendo un ritmo y armonía. Los vanos son un elemento que caracteriza fuertemente la imagen urbana de un lugar.

Cubiertas: Es recomendable que las cubiertas correspondan al sistema constructivo del edificio y que se integren al contexto. Así como al clima y los materiales disponibles de una región, por lo que es



ILUSTRACION #47 CON RESPECTO A LAS CUBIERTAS

recomendable continuar la forma de techo del contexto.

Materiales y acabados en fachadas: Los materiales y acabados de un edificio siempre deben de responder al sistema constructivo utilizado en la región, dándole a la imagen urbana un sentido del lugar.

Es importante mantener las características de los materiales, acabados y colores del contexto en centros históricos para conservar la personalidad del lugar, es decir, la imagen urbana.



ILUSTRACION #48 DE MATERIALES Y ACABADOS EN FACHADAS

Queda prohibido en centros históricos el uso de vidrio espejo, vidrios polarizados, plásticos, acrílicos, laminas, etc., para acabados.

El uso de adobe principalmente, estuco, mortero de cemento arena y otros similares son los más utilizados en centros históricos. Dándole diversos acabados como liso.

Boleado, rústico, apalillado, etc. A estos se les añade un color, el cual, debe de cuidarse que sea de la misma gama de color de las edificaciones cercanas.

No se deben usar lacas, barnices o esmaltes, colores fluorescentes, fosforescentes, negro, etc. ya que resultan agresivos a la imagen urbana.

Tampoco se deberán pintar los elementos de materiales pétreos o cerámicos ni en fachadas ni en pisos.

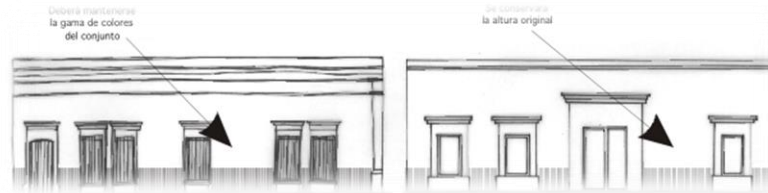
Una finca de valor patrimonial, cuando es subdividida, debe de conservar su color y elementos originales, por lo que no debe ser pintada de diversos colores para marcar la división.



ILUSTRACION #49 ESQUEMA DE MATERIALES PARA ACABADOS

Los colores que se aplique siempre deberán respetar el color original del edificio, y en caso de que el edificio sea nuevo, deberá de adecuarse a la gama de colores que se utilizan en el contexto.

De igual manera los guardapolvos deberán de mantener las características originales del edificio o adecuarse al contexto, así como la gama de colores y la modulación ya existente.



ILUSTRACION #50 DE DIVERSIDAD DE MATERIALES Y FORMAS

Elementos arquitectónicos en fachada: La fachada se compone básicamente de macizos y vanos, los cuales se ven complementados y adornados con ciertos elementos como: molduras, marquesinas, herrería y carpintería.

En un edificio ya existente, es recomendable mantener todos sus elementos en su estado original. En caso de que se sustituyan o sean para un edificio nuevo, es importante que los elementos sean adecuados al contexto y a la vez mantener su carácter contemporáneo.

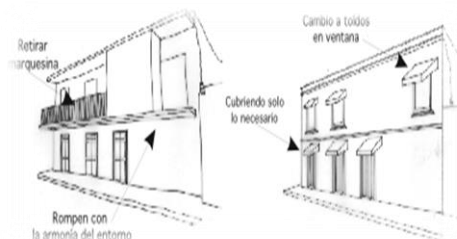


ILUSTRACION #51 CON RESPECTO A LAS MOLDURAS

Las molduras pueden ser de materiales pétreos, estuco y mortero cemento-arena. El material debe de tener la suficiente resistencia a la intemperie.

Es importante, en edificios nuevos, no se imiten las antiguas formas de molduras, sino que sencillamente se adecuen en términos generales a las edificaciones históricas.

Las marquesinas son las salientes del techo a partir del plano de la fachada. La longitud de dicha saliente varía, según la reglamentación existente de la zona. Es recomendable que las marquesinas sean eliminadas o sustituidas por techumbres o toldos que abarquen únicamente la longitud de ventana, ya que así se da sombra únicamente donde se necesita.



ILUSTRACION #52 CON RESPECTO A LAS MARQUESINAS

La herrería puede ser de hierro, acero o aluminio. Dependiendo si el edificio es nuevo o ya existente deberá de tomarse la opción de material y forma de la herrería.

Si el edificio es nuevo, entonces la herrería deberá de adaptarse en material, forma y altura al contexto.

Si el edificio ya existe, entonces retomar los materiales y formas que originalmente tenía dicho edificio.



ILUSTRACION #53 TIPOLOGIAS DE VANOS

En ambos casos, si el material de la herrería ya no existe, hay que encontrar otro similar, pero sin imitar las características del antiguo, manifestando el tiempo en que se hizo la modificación.

La carpintería, la podemos observar en marcos de ventanas, vigas, columnas, barandales, balcones, ornamentación, puertas y sus correspondientes marcos, etc.

2.1.1.10.6 BORDES

El borde en el espacio arquitectónico es una franja, un área o espacio de borde que se puede producir y experimentar a través de prácticas subjetivas como un espacio predominantemente lineal.

BORDE URBANO: Corresponde a la línea que delimita las áreas urbanas y de extensión urbanas, que conforman los centros poblados, diferenciándolos del resto del área comunal.

Se dan en todas las tipologías de traza urbana, ejemplo: ciudades, pueblos, y aldeas, cada uno con su propio centro y borde identificable.

BORDE NATURAL: corresponde a la línea imaginaria que delimita las áreas naturales dentro de una ciudad.

2.2 DEFINICIONES CONCEPTUALES

2.2.1 PLANIFICACIÓN

El planeamiento urbanístico o planificación Urbana es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio.



ILUSTRACION #54 PLAN DE DESARROLLO URBANO DE KABUL

La planificación Urbana está relacionada con la arquitectura y la ingeniería civil en la medida en que ordena espacios. Debe asegurar su correcta integración con las infraestructuras y sistemas urbanos. Precisa de un buen conocimiento del medio físico, social y económico que se obtiene a través de análisis según los métodos de la sociología, la demografía, la geografía, la economía y otras disciplinas. El planeamiento urbanístico es, por tanto, una de las especializaciones de la profesión de urbanista, tradicionalmente practicada en los países en los que no existe como disciplina académica independiente por arquitectos e ingenieros civiles, entre otros profesionales.

Sin embargo, el urbanismo no es sólo el planeamiento, sino que precisa gestión lo que conlleva organización político-administrativa.

La planificación urbana se concreta en los planes, instrumentos técnicos que comprenden, generalmente, una memoria informativa sobre los antecedentes y justificativa de la actuación propuesta, unas normas de obligado cumplimiento, planos que reflejan las determinaciones, estudios económicos sobre la viabilidad de la actuación y ambientales sobre las afecciones que producirá.

2.2.2 POLÍTICA DE ESTADO

Se refiere a una forma de organización social soberana y coercitiva, formada por un conjunto de instituciones, que tiene el poder de regular la vida nacional en un territorio determinado, éste difiere según los autores, pero algunos de ellos lo definen como el conjunto de instituciones que poseen la autoridad y potestad para establecer las normas que regulan una sociedad, teniendo soberanía interna y externa sobre un territorio determinado.

2.2.3 PLAN ESTRATÉGICO

“El plan estratégico es un documento en el que los responsables de una organización (empresarial, institucional, no gubernamental, deportiva,...) reflejan cual será la estrategia a seguir por su compañía en el medio plazo. Por ello, un plan estratégico se establece generalmente con una vigencia que oscila entre 1 y 5 años”.⁷

2.2.4 PROYECTO

Los proyectos surgen de las necesidades individuales y colectivas de las personas. Son las personas las que importan, son sus necesidades las que deben ser satisfechas a través de una adecuada asignación de recursos, teniendo en cuenta la realidad social, cultural y política en la que el proyecto pretende desarrollarse.

Por tanto, un proyecto es la búsqueda de una solución inteligente de forma sistemática al planteamiento de un problema, sea este un Proyecto de Investigación, Proyecto de Inversión Privada, Proyecto de Inversión Social o Proyecto Tecnológico.

2.2.5 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

“Este constituye un instrumento utilizado por el Estado, cuyo objetivo es salvaguardar la calidad de vida de los pobladores de ámbitos urbanos. Aspiraciones en torno al tejido urbano, fortalecimiento de la identidad urbana, tratamiento del patrimonio, articulación de la estructura físico-espacial, calidad urbana, funcional y estética del tejido urbano y participación efectiva de los ciudadanos, se resuelven mediante estrategias particulares de ordenamiento a través de los Planes Especiales, cuyas directrices permiten intervenciones

⁷ http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_estrat%C3%A9gico

dentro de la disciplina del diseño urbano, como estrategia formal y táctica para la definición de espacios adecuados, su tamaño, legibilidad e interdependencia ; conducentes a establecer un sentido de lugar”.⁸

2.2.6 PLAN URBANO

“En la ordenación del territorio a nivel local existen diferentes instrumentos de planificación, al igual que a nivel federal y a nivel de cada uno de los estados federados. Dichos instrumentos aplicados a diferentes escalas pueden abarcar desde la ciudad en su totalidad hasta proyectos de construcción concretos. El plan de desarrollo urbano (PDU) es, dentro de los instrumentos de planificación urbana considerando en su sentido más amplio, una planificación integradora de rango superior para toda la ciudad. Su objetivo consiste en procurar un desarrollo urbano sostenible tomando en cuenta las ideas políticas, las concepciones de mundo y los intereses concretos del actual triángulo de fuerzas sociales de una ciudad: "política", "ciudadanía" y "administración". El PDU tiene que poner en evidencia, desde una perspectiva técnica, las posibilidades de desarrollo, los espacios y los límites de maniobra y ofrecer además propuestas para su implementación. En este sentido, su tarea consiste en identificar las áreas que requieren de desarrollo urbano.

El desarrollo urbano persigue así la creencia en un desarrollo de la ciudad sostenible en el que se incorporan correlativamente los aspectos sociales, políticos, medioambientales y comerciales.

Un desarrollo urbano sostenible se logra a través de conceptos clave, planes de desarrollo de la ciudad, además de proyectos en los campos de acción del PDU, como por ejemplo, en materia de construcción de viviendas. El PDU se caracteriza por la incorporación de la mayor cantidad posible de actores sociales en un diálogo abierto y orientado al debate, desarrollado - en lo posible- dentro de las primeras etapas de la planificación.

El PDU traza un margen de maniobra amplio e integrativo para la política y es al mismo tiempo un instrumento de dirección de las planificaciones técnicas que se desarrollen a futuro.

⁸ <http://www.promonegocios.net/proyecto/concepto-proyecto.html>

El desarrollo urbano siempre está orientado al desarrollo de la ciudad en su totalidad, pero a causa de las múltiples interdependencias y relaciones que existen con las áreas circundantes, incorpora cada vez con mayor frecuencia la cooperación con la región. La necesidad de participar en los procesos de planificación y diseño en la ciudad de Bonn ha aumentado considerablemente en los últimos años. Y para que una ciudadanía interesada y comprometida pueda participar en las discusiones y en los procesos de creación de opinión de forma continua, es necesario que exista información exhaustiva sobre los procesos de planificación y las medidas de desarrollo actuales”.⁹

2.2.7 ORDENAMIENTO

"Ordenamiento es el conjunto de acciones dirigidas a disponer con orden los habitantes, las actividades, las construcciones, los equipamientos y los medios de comunicación sobre un espacio territorial.

2.2.7.1 ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El ordenamiento territorial es una normativa, con fuerza de ley, que regula el uso del territorio, definiendo los usos posibles para las diversas áreas en que se ha dividido el territorio, ya sea: el país como un todo, o una división administrativa del mismo.

Existe confusión terminológica, aunque en general, se reserva el término Ordenamiento territorial para definir la normativa; mientras que el proceso y la técnica para llegar a dicha normativa, se conocen como *Ordenación del Territorio en español*.

El ordenamiento territorial orientado a un área urbanizada o en proceso de urbanización, se puede denominar ordenamiento urbano.

El Ordenamiento Territorial se define como un instrumento que forma parte de la política de estado sobre el Desarrollo Sostenible. Es un proceso político, en la medida que involucra la toma de decisiones concertadas de los actores sociales, económicos, políticos y técnicos, para la ocupación ordenada y uso sostenible del territorio. Asimismo, es un proceso técnico administrativo porque orienta la regulación y promoción de la localización y desarrollo de los asentamientos humanos, de las actividades económicas, sociales y el desarrollo físico

⁹ http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/stadtplanungsamt/index.html?lang=es

espacial, sobre la base de la ZEE que tiene en consideración criterios ambientales, económicos, socioculturales, institucionales y geopolíticos, a fin de hacer posible el desarrollo integral de la persona como garantía para una adecuada calidad de vida”.¹⁰

2.2.8 CRECIMIENTO URBANO

“El crecimiento urbano es la urbanización extendida fuera de los centros de las ciudades, por lo general, en terrenos sin urbanizar. Se caracteriza por una baja densidad de población por hectárea, por lugares donde las casas están separadas de las zonas comerciales e industriales y por patrones de calles ramificadas. El crecimiento urbano, también llamado crecimiento suburbano, a menudo se desencadena al urbanizar terrenos agrícolas, bosques y zonas húmedas.

Hay varios problemas ambientales relacionados con el crecimiento urbano, que trae como consecuencia una pérdida de espacio abierto y de terrenos agrícolas, mayor dependencia del automóvil y de otros vehículos y mayor consumo de energía y agua. La naturaleza diseminada del crecimiento urbano a menudo obstaculiza el sistema de transporte público.

Puesto que las casas construidas en un ambiente de crecimiento urbano están separadas de los lugares de trabajo, los almacenes y servicios, por lo general, los residentes deben viajar siempre en automóvil.

El crecimiento urbano puede causar más tráfico, empeoramiento de la contaminación del aire y del agua, amenazas a las fuentes de agua subterránea, mayores tasas de escorrentía de agua contaminada, destrucción del hábitat de la vida silvestre y mayores posibilidades de inundación. También contribuye a prolongar el tiempo de ida al trabajo y de regreso a casa, a incrementar los costos de los servicios y a tener centros urbanos deteriorados y moribundos.

El **crecimiento acertado** es un concepto creado como alternativa al crecimiento urbano. El crecimiento acertado en una nueva urbanización se centra en la ciudad y estimula el ejercicio, por ejemplo, caminar y montar en bicicleta, y el uso de trenes subterráneos, autobuses y otras formas de transporte colectivo. Promueve el ejercicio y la salud cardiovascular. Incluye un conjunto de viviendas, establecimientos comerciales y tiendas. Ofrece oportunidades para

¹⁰ De Wikipedia, la enciclopedia libre

crear empresas y empleos, equilibra la urbanización y la protección ambiental y fomenta la creación de vecindarios bien establecidos”.¹¹

2.2.9 DISEÑO URBANO Y CALIDAD DE VIDA

“LA CALIDAD DE VIDA como OBJETIVO DEL DISEÑO URBANO se interpreta como la calidad de vida urbana y se define:

El grado de satisfacción de la demanda de necesidades y/o aspiraciones por parte de individuos que ocupan un espacio urbano, obtenido mediante estrategias ordenadoras, que actúan directamente sobre el componente físico espacial del área considerada, e indirectamente sobre los componentes social, económico, político y cultural; estableciendo relaciones de calidad entre los mismos”.

2.2.10 PAISAJE URBANO

Este medio es esencialmente compuesto por dos elementos que lo definen, estos dos elementos son completamente distintos, el primero es privado, con poca personalidad, completamente artificial y desarrollado por el hombre, llamado espacio construido, mientras que el otro elemento es el espacio libre, espacio de unión entre todo el espacio construido, en el que se desarrolla toda la movilidad y funcionalidad de la ciudad, relaciones sociales, etc. Dentro del espacio libre existe muy distintos sub elementos:

Estos son las calles, paseos o avenidas. Otros sub elementos son las plazas y glorietas, cuya funcionalidad es la estancia o la comunicación entre calles. Y por último es el espacio verde, espacio en el que el hombre recuerda lo natural, rodeado de toda la planificación vial y arquitectura de las edificaciones, en el se desarrolla actividades de ocio ligadas principalmente al paseo, estacionalidad y relaciones sociales.

¹¹<http://toxtown.nlm.nih.gov/español/locations.php?id=122>

2.2.11 REGENERACIÓN URBANA

“Los espacios deteriorados de una ciudad demandan cambios que se constituyan en verdaderas transformaciones integrales. Éstas transformaciones no se pueden alcanzar con obras o proyectos aislados o que no formen parte de una estrategia que vaya más allá de una intervención y que apunte a promover mejoras definitivas.

La Regeneración Urbana es una herramienta que ha demostrado ser eficiente y que se ha constituido, para varias ciudades, en proyecto de punta de lanza de procesos que han alcanzado logros tales, que superan las expectativas originales. Por último, es responsabilidad de la ciudad que administran, y de la intervenciones”.¹²



ILUSTRACION #55 REGENERACION URBANA – SANTA BARBARA- EEUU.

2.2.12 TSUNAMI

Conjunto de olas marinas que llegan a la playa con gran velocidad, altura y fuerza destructora.

QUÉ SIGNIFICA “TSUNAMI”

Es un término de origen japonés: Tsu (puerto) nami (ola). Tsunami quiere decir “olas en el puerto”. Un tsunami no causa daños en alta mar; pero es destructivo en las playas.

Los tsunamis, son formaciones de gigantescas olas en el mar que tienen gran amplitud, altitud viajan muy rápido; son, por lo tanto, de gran poder destructivo, especialmente, en litorales muy bajos y extensos, con desembocaduras fluviales muy amplias.

¹² <http://toxtown.nlm.nih.gov/español/locations.php?id=122>

CAUSAS DEL TSUNAMI

Al producirse una ruptura brusca de un bloque del fondo marino, éste desciende en forma abrupta; la inmensa masa de agua que está sobre él también desciende y cuando rebota, genera una radiación de olas hacia los litorales en forma de círculos concéntricos.

Otra de las causas que generan los tsunamis son las vibraciones de la corteza terrestre en el fondo marino, por razones obviamente sísmicas. Un tsunami, puede producirse, también, por grandes erupciones volcánicas, ocurridas en las profundidades del océano o en las islas de formación volcánica. Cuando estos volcanes hacen explosión, producen ondas expansivas que se traducen en grandes olas dentro de una masa acuática, su efecto de ariete (golpe de olas), contra las playas e infraestructura existente en las mismas, causan gran destrucción por la inundación violenta de agua salada y escombros a poblaciones asentadas en las zonas costeras, hasta varios centenares de metros desde la playa, igual que la inundación rápida por aumento de nivel de ríos y esteros, los que se salen de sus cauces en los tramos cercanos a su desembocadura en el mar.

Además se puede apreciar una erosión muy activa por el retroceso o reflujos de las aguas marinas.

MEMORIA COLECTIVA

- 1906: Tsunami frente a las costas de Esmeraldas, producido por un sismo de 8.6 grados en la escala de Richter.
- 1933: Se produce un Tsunami frente a las costas de Salinas, después de un sismo de 6.9 en la escala anterior.
- 1953: Después de un sismo de 7.3 en la escala, se origina un Tsunami frente a las costas de Puerto Bolívar provincia de El Oro.
- 1979: Es el último Tsunami registrado en nuestro país, se dio origen después de un sismo de 7.8 en la escala de Richter frente a las costas de Esmeraldas.

HAY DIVERSOS TIPOS DE TSUNAMIS

De origen cercano, cuando se genera cerca de la costa. En estos casos, las olas son de menor altura; pero las personas tienen menos tiempo para evacuar, porque llegan a la playa en pocos minutos.

De origen lejano, cuando se origina a miles de kilómetros de distancia. En este tipo de tsunamis las olas son más altas y destructoras; sin embargo, se cuenta con más tiempo para evacuar siempre y cuando se disponga de una alerta temprana, porque demoran varias horas en llegar a la playa.

SEÑALES NATURALES QUE NOS ALERTAN...

- Inicialmente se siente un temblor muy fuerte, que impide a las personas mantenerse en pie y causa daños en las viviendas.
- Luego las aguas del mar se retiran considerablemente de la playa.
- Posteriormente se forman las grandes olas que avanzan a la playa con gran altura y velocidad.

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA REDUCIR EL RIESGO DE UN TSUNAMI

- Evite construir su vivienda en zonas bajas y demasiado cerca de la playa. Elija sitios altos y seguros para hacerlo.
- Los municipios deben elaborar y ejecutar planes de uso de suelo en cada localidad, para impedir nuevas construcciones en zonas de peligro.

¿CÓMO PREPARARNOS?

Busque con anticipación un lugar alto y alejado de la playa para trasladarse en caso de ocurrencia de un tsunami.

Busque las rutas de evacuación para llegar con facilidad y en el menor tiempo a la zona de seguridad. Elija rutas con pendientes moderadas, que le permitan ganar altura rápidamente.

¿CÓMO PROTEJERSE SI OCURRE EL TSUNAMI?

Cuando no hay lugares altos a donde correr, un bosque frondoso o los pisos altos de un edificio pueden ser lugares de seguridad.

Un tsunami puede penetrar por un río o estero varios kilómetros tierra adentro. Por ello, usted debe alejarse de los ríos y esteros y buscar un lugar alto.

2.3 MARCO TEÓRICO HISTÓRICO

2.3.1 DATOS GENERALES DE PUERTO LÓPEZ

2.3.1.1 HISTORIA

Lo que hoy es el territorio **del Cantón Puerto López** fue habitado durante la época aborígen por los miembros de la cultura **Valdivia**, y más tarde por los **Mantas**, dos de las más importantes de la etapa **Pre-Hispánica del Ecuador**.

El **desarrollo turístico** fue el principal motor de la elevación de Puerto López a la categoría de Cantón, cuyo territorio era **Parroquia desde el 16 de Enero de 1923**. En **1989** se iniciaron una serie de acciones que buscaban convertir el territorio en cantón de **Manabí**, dirigidas por la **Asociación de Lopenses** residentes en Guayaquil.

El **Congreso Nacional aprobó la Ley de Creación de Puerto López como Cantón el 3 de Agosto de 1994**, y la misma, tras recibir el Ejecútese del Presidente de la República Sixto Durán Ballén, **fue publicada en el registro oficial el 31 de Agosto de ese mismo año**.

El cantón lleva el nombre de **Daniel López**, un **filántropo e intelectual** de principios de siglo, que honró el nombre del **Cantón Jipijapa**.

El **cantón Puerto López** se encuentra ubicado en el **suroeste de la provincia de Manabí**, entre los **01°10' y 01°40' de latitud sur** y entre los **80° 25' y 80° 52' de longitud oeste**; cuenta con una **superficie de 411,69 km²** y cerca de **50 Km.** lineales de franja costera.

Las jurisdicciones territoriales que lo componen son tres parroquias: Salango, Puerto López y Machalilla. Dentro de ellas existen en cuatro Comunas Jurídicas: La Tunas, Salango, El Pital y Agua Blanca. Las comunidades, centros poblados o recintos más importantes son: Salaite, Pueblo Nuevo, San Vicente, San Isidro, Vueltas Largas, Río Blanco, Platanales, El Tamarindo, Dos Ríos, Guale, Matapalo, El Triunfo, la Encantada, La Colombia, Río Plátano, Río Chico, Puerto Rico, Las Cabañas y Ayampe. La vía marginal de la costa conecta la cabecera cantonal de Puerto López con sus dos parroquias rurales: Salango y Machalilla. La articulación vial hacia el interior se realiza a través de caminos vecinales.

Hacia el sur del cantón se encuentra la cordillera Chongón - Colonche relieve montañoso con cotas que llegan a más de 800 m.s.n.m., hacia el interior del cantón, **presentando pequeñas**

elevaciones hacia la costa lo que genera la presencia de acantilados de gran valor paisajístico; recorre el cantón paralela a la franja costera.

Al sur de Puerto López en la parroquia Salango se encuentra ubicada la mayor cuenca hidrográfica del cantón, por su magnitud, caudal permanente, biodiversidad y servicios ambientales que brinda, la cuenca del río Ayampe, en los actuales momentos surte de agua hasta Machalilla hacia el norte. Se debe destacar que esta zona aunque no pertenece al PNM (Parque Nacional Machalilla) la biodiversidad existente y al grado de conservación que todavía se guarda del entorno y la belleza escénica que esta brinda, ha posibilitado el desarrollo de opciones de ecoturismo para niveles de un alto consumo.

El cantón **Puerto Daniel López** cuenta con una población de **16.626 habitantes** según el último censo del **INEC 2001**.

2.3.1.2 TURISMO

El **turismo** comprende las actividades que lo hacen las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos.

Puerto López es la capital eco turística de la costa Ecuatoriana. Es una región dedicada al turismo y al cuidado del medio ambiente, siendo punto de partida para descubrir las maravillas naturales del **Parque Nacional Machalilla**.

- **PLAYA DE AYAMPE**



ILUSTRACIÓN #56 IMAGEN DE LA PLAYA DE AYAMPE

Es conocido por ser el único afluyente o río importante dentro del cantón, en el valle del río Ayampe es un área de importancia para la región por el cuidado de sus especies faunísticas y florísticas, siendo incluso considerado un IBA (Important Bird Area) por poseer un gran número de especies de aves endémicas de la eco región tumbesinas, algunas en peligro de extinción.

- **PLAYA DE SALAITE**



Ubicada dentro del Parque Nacional Machalilla, un lugar donde se besan la montaña con el mar. Típico lugar de artesanos de la arcilla, elaboradores de ladrillos para la construcción. Sitio lleno de paz y tranquilidad, playa limpia y amplia para

disfrutar de sus aguas tranquilas y arenas blancas. También apta para pesca deportiva, Snorkeling y buceo.

- **MACHALILLA**



Perteneciente a la parroquia del mismo nombre, playa con una extensión de aproximadamente de dos kilómetros de extensión, donde a pesar de encontrarse junto a la población y una caleta

pesquera, se puede contar con paz, tranquilidad, aguas claras, arenas blancas.

- **PLAYA RIO CHICO**



Hermosa e inmensa playa para disfrutar del mar, del sol, arena blanca y de sus exuberantes paisajes, flora, fauna, la misma que se une en su extremo norte con el sector Los Ostionales, continuación de la misma playa donde además de lo descrito se puede mariscar y pescar, siempre vigilados por una

ILUSTRACIÓN #57 IMAGEN DE LA PLAYA DE SALAITE

exuberante montaña, en el sitio existen grandes rocas y arrecifes donde se pueden obtener percebes y ostiones.

- **LAS TUNAS**



ILUSTRACIÓN #58 IMAGEN DE LA PLAYA LAS TUNAS

Junto a los manglares, la misma que es utilizada para el descanso, para disfrutar el sol, el paisaje, y la investigación científica, también se puede realizar el deporte del surf y otros deportes acuáticos y recorridos por los manglares.

- **PUERTO LÓPEZ**



ILUSTRACIÓN #59 IMAGEN DE LA PLAYA DE PUERTO LÓPEZ

La misma tiene una extensión de casi tres kilómetros, preferida por los bañistas ya que sus aguas son frescas, limpias y tranquilas, a pesar de estar al pie de la cabecera cantonal, una ciudad pujante, aún se tiene paz y tranquilidad para disfrutar de la playa, del sol y de sus alrededores además de las faenas de descarga de pescados que realizan los pescadores de la zona, la misma que se ha convertido un atractivo especial para los turistas.

- **SALANGO**



ILUSTRACIÓN #60 IMAGEN DE LA PLAYA DE SALANGO y pelícanos que anidan en la Isla Salango, en frente y a pocos minutos de la playa, donde

también existe una pequeña playa paradisiaca. Asimismo, en frente de esta se encuentra la parcela marina, exclusivo lugar para practicar el buceo y Snorkeling y la pesca deportiva.

Ubicada en la Parroquia y Comuna ancestral de Salango, donde además del sol, arena y playa, se puede disfrutar de un Museo y centro de investigaciones arqueológicas. Su entorno es privilegiado con exuberante flora y fauna, en especial la fauna marina, grandes colonias de piqueros patas azules

PLAYA LOS FRAILES



ILUSTRACIÓN #61 IMAGEN DE LA PLAYA DE LOS FRAILES

Exquisita y paradisiaca playa natural de arenas blancas, frescas y agradables aguas marinas situada dentro del Parque Nacional Machalilla, donde se puede disfrutar plenamente de la naturaleza, de su natural entorno, bosque seco tropical, de su flora y fauna, también es un centro de anidación de tortugas, se pueden realizar deportes acuáticos, buceo y Snorkeling. La playa es extensa que invita a un agradable recorrido aspirando aire puro y las fragancias del Palo Santo, un árbol endémico del bosque seco tropical.

- **AGUA BLANCA**

Está localizada a 20 minutos del cantón Puerto López, es la primera comunidad ecoturística de la costa ecuatoriana, posee un gran potencial arqueológico con ruinas prehistóricas perteneciente a la cultura Manteña, la última de la prehistoria ecuatoriana. Actualmente se ha habilitado un museo de sitio, las urnas funerarias, las lagunas de aguas termales y el valle del río Buena vista ideal para quienes gustan de la observación de aves.



ILUSTRACIÓN #62 IMAGEN DE AGUA BLANCA

- **PARQUE NACIONAL MACHALILLA**



ILUSTRACIÓN #63 IMAGEN DEL PARQUE NACIONAL MACHALILLA

Es un área de reserva ecológica y arqueológica de gran importancia. Su encanto está en la combinación de desierto, las áreas bajas del parque son secas y semidesérticas, presentan hermosos paisajes, playas, bahías y acantilados. Cuenta con una infinita gama de especies marinas y terrestres.

- **ISLA DE LA PLATA**



ILUSTRACIÓN #64 IMAGEN DE LA ISLA DE LA PLATA famosa concha *Spondylus* considerada como el manjar de los dioses y moneda primitiva por las culturas prehispánicas.

La Isla de la Plata es considerada uno de los lugares más importantes del Parque Nacional Machalilla. Desde épocas prehistóricas fue utilizada como un centro de adoración al sol por casi todas las culturas precolombinas así demuestra los vestigios arqueológicos encontrados en este lugar y por ser un lugar de intercambio de la

Posteriormente fue refugio de piratas y corsarios que utilizaron la isla como base de operación para atacar a los galeones españoles parte de la historia afirma que en sus aguas quedaron arrojadas muchas toneladas de metales espacialmente de plata de allí deriva su nombre.

Actualmente la importancia radica por ser sitio de anidación de aves marinas tales como piqueros de patas azules, enmascarados y de patas rojas, fragatas, pájaros tropicales, albatros y leones marinos, además de ser lugar ideal para la reproducción de aves migratorias: posee una extensión de 1200 hectáreas. Y desde 1979 el Parque Nacional Machalilla habilitó dos senderos turísticos de aproximadamente 3km de extensión y un tiempo de caminata de

aproximadamente 3 horas los mismos que debe ser visitados bajo la supervisión de un guía naturalista autorizado.

Otros de los atractivos de este lugar es la práctica del Snorkeling o buceo de superficie, actividad que se facilita debido a que el perfil costero de esta Isla está rodeado por arrecifes coralinos, desde los meses de Junio a Septiembre otra de las atracciones la constituyen las presencia de ballenas jorobadas de la antártica, este sitio es un lugar ideal para el apareamiento y el nacimiento de las crías.



ILUSTRACIÓN #65 IMAGEN DE LA ISLA DE LA PLATA

ZONA DE ESTUDIO

La *zona de estudio* se encuentra ubicado en el suroeste de la provincia de Manabí, entre los 01°10' y 01°40' de latitud sur y entre los 80° 25' y 80° 52' de longitud oeste; cuenta con una superficie de 411,69 km² y cerca de 50 Km. lineales de franja costera.

“Puerto López limita de la siguiente manera:

Al *Norte* con la Parroquia de Machalilla,

Al *Sur* con Cinco Cerros;

Al *Este* con Julcuy y Pedro Pablo Gómez

Al *Oeste* el Océano Pacífico.

2.4.2 TOPOGRAFÍA

Las características topográficas de la zona en la cual se asienta la parroquia **Puerto López**, responden a situaciones combinadas, en la parte concentrada, en el centro de dicha parroquia que es relativamente plana con ciertos desniveles.

En la **zona oriental** es donde se asienta la población **urbana-marginal**, se caracteriza por ser bastante irregular su conformación, los desniveles varían de **2 hasta 6 metros**. Tomando como referencia la altura promedio de la parroquia.

La presencia de los ríos **Blanco** y **Pital**, dan realce al relieve y la topografía de la zona, siendo la altura promedio estimada, de **13,54 m.s.n.m.**



ILUSTRACIÓN #67 MAPA FÍSICO DE LA PROVINCIA DE MANABÍ

2.4.3 AMENAZAS EN LA PROVINCIA DE MANABI

2.4.3.1 CONTEXTO GENERAL

Las principales amenazas en el país y su tendencia están relacionadas con factores geodinámicas externas e internas, así como por actividades humanas, los que en conjunto definen el grado de peligrosidad.

Como factor externo se puede anotar la situación geográfica del Ecuador por estar situado en el “Cinturón de Fuego del Pacífico”, influenciado por las placas tectónicas de Nazca y Sudamérica; lo cual expone el territorio a una serie de amenazas geológicas, a las que se suman otras derivadas de la ubicación en la zona tórrida sobre la línea ecuatorial que lo hace vulnerable a peligros hidrometeorológicos/oceanográficos.

Por otro lado una serie de factores internos, definidos por la presencia de fallas geológicas alineadas a lo largo de las cordilleras andinas, así como, un sistema de fallas transcurrentes que originan los nudos y hoyas hidrográficas, caracterizados por cambios bruscos de altitudes y climas, que lo convierten en áreas con alto grado de exposición a eventos geológicos (volcánicos, sísmicos, movimientos de terrenos inestables).

A estos dos factores se suman otros de carácter antrópico, definidos por los impactos a la biodiversidad, en lo que hace referencia al medio físico (agua, aire, suelo), medio biótico (flora, fauna) y socioeconómico (salud, actividades productivas y de servicios, paisaje, reservas arqueológicas), que por falta de políticas preventivas y de ordenamiento territorial, generan diversos tipos de amenazas de origen antrópico o incrementan el grado de vulnerabilidad de los peligros naturales.¹³

2.4.3.2 TIPIFICACIÓN DE AMENAZAS PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ

La evaluación de las amenazas naturales parte de la revisión de los antecedentes históricos relativos a la ocurrencia de fenómenos naturales en un escenario definido; en muchos casos la deficiencia en la información existente o la dispersión y fragmentación de la misma, no permite establecer patrones precisos que faciliten la estimación aproximada del periodo de




¹³ Fuente: Odeplan (Oficina de Planificación Nacional), Bases para el plan nacional de prevención y mitigación de riesgos. 2003.

manifestación de eventos que en su ocurrencia puedan alterar las condiciones normales de vida de una comunidad.




En el presente documento se realiza una recopilación bibliográfica de las principales amenazas naturales identificadas para la provincia de Manabí, de acuerdo con estudios e investigaciones realizadas por diferentes instituciones, algunos de estos estudios, como consecuencia de los efectos causados por eventos adversos que la han afectado.

Según la categorización de amenazas, realizada en el Plan Estratégico para la Gestión del Riesgo de la Ciudad de Armenia (Colombia): naturales, socio-naturales y antrópicas ¹⁴; para la Provincia de Manabí se podrían destacar las siguientes, de conformidad con los registros bibliográficos encontrados:

Naturales: que son imposibles de evitar o prevenir, teniendo en cuenta que son expresiones propias de la dinámica de la naturaleza.

-  Sismos
-  Tsunamis
-  Sequías

Socionaturales: que se expresan en la naturaleza pero que directa o indirectamente son causados por el ser humano debido al manejo inadecuado de las cuencas hidrográficas o a los conflictos en el uso del suelo, en cambio, se pueden prevenir si actuamos sobre las actividades que las causan (por ejemplo: deforestación u ocupación humana de suelos con vocación protectora).

-  Inundaciones
-  Deslizamientos
-  Deslaves

Antrópicas: son claramente causados por la acción humana como los accidentes industriales, la contaminación o la violencia, que la regla general es intentar, a toda costa, evitar que estas se produzcan.

¹⁴ FOREC, Acodal, Fundación Bosque de Niebla. Plan estratégico para la gestión participativa del riesgo del Municipio de Armenia. Armenia, 2002.

- ✚ Incendios estructurales
- ✚ Explosiones
- ✚ Atentados terroristas
- ✚ Contaminación
- ✚ Derrame de sustancias peligrosas

- ✚ Accidentes aéreos
- ✚ Epidemias
- ✚ Colapso de estructuras
- ✚ Incendios forestales

Los eventos históricos han mostrado fuertes impactos al considerar la tipología de las amenazas en los diferentes cantones de la provincia. El análisis territorial y las cartografías temáticas existentes (por ejemplo el INFOPLAN) permiten visualizar dentro de un contexto amplio, la tendencia o susceptibilidad a la influencia de fenómenos tales como sismos, inundaciones y remociones en masa.

2.4.3.3 CUALIFICACIÓN DEL ESCENARIO

De conformidad con lo anterior, la situación de la Provincia de Manabí respecto a los fenómenos que pueden causar mayores impactos, se puede resumir de la siguiente manera:

NATURALES

✚ SÍSMICOS

La provincia está localizada en la zona de influencia del choque y subducción de las placas tectónicas de Nazca y Suramérica. En el caso de Ecuador, la Cordillera de Los Andes que atraviesa el país de sur a norte es de origen volcánico al igual que las Islas Galápagos, en ambos casos producto de la interacción de las placas antes mencionadas.

De acuerdo al mapa de sismicidad nacional existen cuatro grandes zonas de amenaza, bajo la clasificación de menor a mayor peligro. (Mapa N° 4).

En Manabí la zona de sismicidad crítica (muy alta sismicidad) corresponde a los territorios costeros y la de alta sismicidad corresponde a los territorios localizados sobre la franja central longitudinal de la Provincia sobre la cordillera central de la Costa.

El sismo más fuerte registrado en el Ecuador se produjo en 1906 y afectó la zona norte de la Provincia de Manabí; en 1942 se produjo un sismo que causó la destrucción de Jama; en 1956 se presentaron daños considerables en Chone y el 4 de agosto de 1998 se **produjeron dos** sismos: el primero de una magnitud 5.4 en escala de Richter y el segundo alcanzó 7.1 grados,

ambos tuvieron su epicentro a 10 Km. de Bahía de Caráquez. Los cantones más afectados por este evento fueron: Sucre, Portoviejo, Chone, Rocafuerte y San Vicente.

La zona central de la Sierra (Ambato y Riobamba), la Sierra norte y las zonas costeras de las provincias de Esmeraldas y Manabí son las que mayores pérdidas han sufrido por efecto de los terremotos durante los últimos 4 siglos en el Ecuador.

TSUNAMIS O MAREMOTOS

Históricamente se tiene conocimiento que un tsunami afectó a Tarqui del cantón Manta y a Jaramijó en 1953.

Los mayores riesgos de un tsunami se encuentran en la península de Cojimíes. La segunda zona de riesgo de tsunami está localizada entre la punta de Charapotó y Crucita, y la tercera zona de riesgo está localizada en la costa sur de Salango.

En el transcurso de la historia, varios sismos han inducido maremotos o tsunamis en la franja litoral del Ecuador; fue el caso del sismo ocurrido en 1906, el cual provocó un maremoto que inundó la costa de la provincia de Esmeraldas dejando cuantiosas pérdidas humanas y materiales. En 1958, otro maremoto de intensidad VIII afectó nuevamente la costa ecuatoriana.

En general todo el litoral de la provincia de Manabí está en peligro de tsunami por la sismicidad de las costas del Pacífico. En el mapa No. 4 se presenta una línea siguiendo el perfil costero representando la amenaza por tsunami en la Provincia, pero no existen informaciones que permitan establecer a nivel puntual o general las áreas de afectación costa adentro por este tipo de fenómeno.

2.4.3.4 CONSOLIDADO DE AMENAZAS EN LA PROVINCIA DE AMENAZAS

El estudio de Oxfam, Coopi, IRD, SIISE categoriza los cantones más susceptibles de afectación por amenazas naturales en el país. Para establecerla dicha categorización el estudio seleccionó 6 peligros naturales, incluyendo la amenaza por fenómenos volcánicos y realizó la sumatoria de los valores correspondientes a cada amenaza para obtener un valor global que identifique el nivel cualitativo de amenaza por cantón. El valor máximo cualitativo es de 3 y el valor mínimo cualitativo es de 0.

Para el efecto de análisis en el presente documento, sólo se han extractado los cantones de la provincia de Manabí incluidos dentro del estudio antes mencionado. *(Oxman, Coopi, I.R.D, SIDE.)*

Cantón	Provincia	Peligro Inundación	Peligro Sísmico	Peligro Tsunami	Peligro Deslizamiento	Peligro Sequía	Peligro Volcánico	Total
Portoviejo	Manabí	3	3	2	2	2	0	12
Sucre	Manabí	3	3	2	1	2	0	11
Pto. López	Manabí	2	3	2	2	2	0	11
Jipijapa	Manabí	2	3	2	2	1	0	10
Montecristi	Manabí	2	3	2	1	2	0	10
Pedernales	Manabí	2	3	2	2	1	0	10
Jama	Manabí	2	3	2	2	1	0	10
Jaramijó	Manabí	2	3	2	1	2	0	10

ILUSTRACIÓN #68 CUADOR DE PELIGROS NATURALES DE MANABÍ



ILUSTRACIÓN #69 FOTO SE UN TSUANAMI

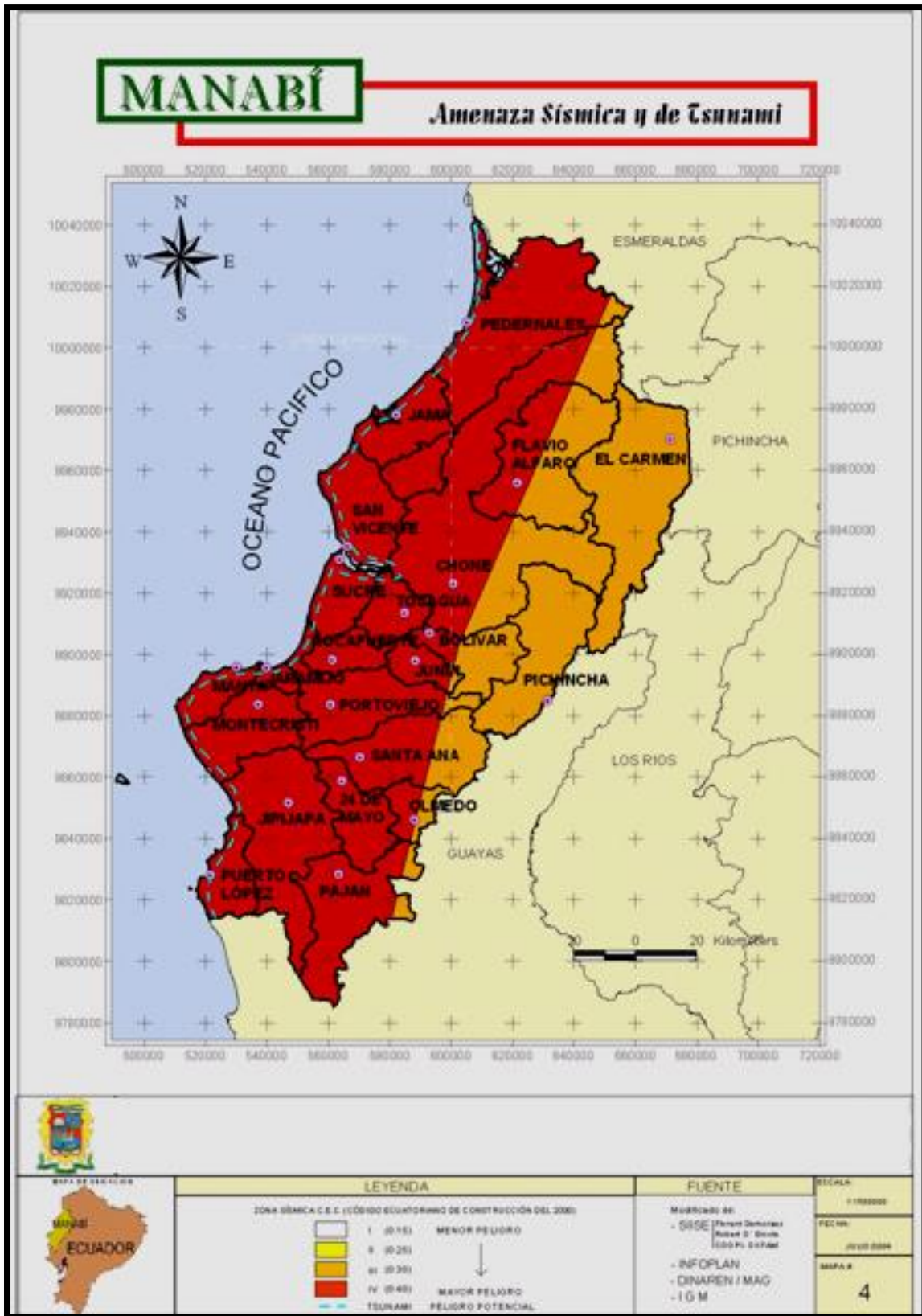


ILUSTRACIÓN #70 AMENAZAS DE SISMO Y TSUNAMI EN MANABÍ

2.4.4 CLIMA

El clima de Manabí en general, es cálido y se encuentra subordinado a la existencia de dos estaciones bien diferenciadas: invierno y verano. El período invernal que, por lo general, se inicia el 25 de diciembre y concluye el mes de mayo, es el más caluroso. Se caracteriza por un aumento de temperatura y se ve influenciado por la corriente Cálida del Niño, que circula desde el Istmo de Panamá hacia nuestras costas, a una velocidad de 0.3 nudos. Su elevada temperatura permite la evaporación de la zona acuática que permite la formación de la estación lluviosa. El período de verano, que empieza a partir de junio hasta diciembre, se encuentra influenciado por la Corriente Fría de Humboldt, que corre de Sur a Norte y que al llegar al cabo Pasado se desvía a las Islas Galápagos. En estos lugares el invierno es corto y en ciertos años apenas llueve dos o tres veces, por lo que avanza rápidamente el desierto. El resto de la provincia tiene clima cálido y húmedo, principalmente en los valles circundados por montañas.

Las **características climáticas** de Puerto López están determinadas en su mayor parte por el sistema orográfico y por la influencia que sobre la zona ejerce la corriente marítima de Humboldt. En el cuadro siguiente se detallan algunas variables climáticas promediadas durante un año.

Tal como es conocido el clima en el territorio del cantón, las lluvias se concentran en mayor cantidad y frecuencia en una sola época del año (diciembre a mayo), caracterizándose el resto del año por la escasez de precipitaciones y por tanto por una sequía bien marcada (déficit hídrico).

Cabe destacar que el clima y especialmente las precipitaciones, están muy relacionadas con la presencia de la Cordillera Chongón-Colonche, que con sus elevaciones menores a **850 m.s.n.m.**, dan lugar a zonas cubiertas de niebla en la mayor parte del año, y a un tipo de lluvia de baja intensidad llamada **garúa**.

La temperatura mensual sufre grandes variaciones; existen meses con temperaturas medias de 26,3 ° C (febrero y abril) y otros con temperaturas de 22,1 ° C (agosto), existiendo una diferencia de 4,2 ° C. Los valores más altos de la temperatura corresponden a los meses con mayor precipitación (diciembre a mayo) y los valores más bajos a los meses de época de verano.

Los valores (datos) de nubosidad se dan en octavos y es una apreciación de las nubes que cubren el cielo, correspondiendo 8/8 al cielo completamente cubierto. En el caso de Puerto López se promedia con valores de alrededor de 7/8 anualmente.

En cuanto a heliofanía o brillo del sol, Puerto López, se caracteriza por un brillo medio de 1078,8 h/año; 89,9 h/mes; 3,0 h/día. Existen meses con valores máximos que corresponden al invierno con 171,4 h/mes y 5,7 h/día en el mes de abril y otros con valores mínimos en época seca, con de 28,7 h/mes y 1 h/día en el mes de octubre.

Se considera vientos perjudiciales para los cultivos, los que tienen velocidades mayores a 10 m/sg

2.4.5 TEMPERATURA Y HUMEDAD

La temperatura promedio anual es de 25.7 C°.

Máxima 34°C.

La temperatura máxima media es de 26.8°C.

La temperatura mínima media es de 25°C.

Mínima 22°C.

La humedad relativa se hace presente con los siguientes datos en los últimos 5 años:

Humedad media es de 77.5%

Máxima media es de 83.2%

Mínima media es de 63.7%

La humedad máxima se presenta en los meses de febrero y marzo, considerando que en las épocas de severa lluvia alcanza un mayor porcentaje. Todos estos datos reflejados en los cuadros 2 y 3; revelan que la temperatura y humedad de esta localidad son óptimas para el normal desenvolvimiento de los quehaceres diarios y mucho más para el descanso de los moradores que habitan la parroquia y para el que la visita.

2.4.6 PRECIPITACIONES Y HELEOFANÍA

La heleofanía, expresada en horas y décimos de hora de brillo de sol, está inversamente relacionada con la nubosidad, dependiendo de factores como época de mayor precipitación (invierno), época seca, latitud y altitud.

En el PNM y en área de influencia existen registros en tres estaciones; éstas son: Puerto López, Pedro Pablo, Gómez y Julcuy.

En la estación de Julcuy, que está ubicada a una altura de 240 m.s.n.m. registra una media anual de 1373,8 horas/año equivalente a una media mensual de 114,5 horas o 3,8 horas/día; con máxima registrada de 166,0 h/mes en el mes de agosto que corresponde a la época de verano y mínima en el mes de Enero con 70,7 h/mes que es período de invierno. El mismo comportamiento se tiene para la estación Pedro Pablo Gómez.

En la zona baja, representada por la estación de Puerto López, se caracteriza por un brillo medio de 1078,8 h/año, 89,9 h/mes; 3,0 h/día, con meses con valores máximos que corresponden al invierno de 171,4h/mes y 5,7 h/día en el mes de abril y mínimos en época seca de 28,7 h/mes y 1 h/día en octubre. Se puede observar que las estaciones ubicadas en las partes más altas tienen mayor brillo solar, que la ubicada en la parte baja, debido a la presencia de menos humedad atmosférica. Los valores medios mensuales y anuales de las estaciones que registran este parámetro climático se encuentran en el cuadro.

La incidencia del viento en la parroquia, está caracterizado por vientos que vienen del Sur y del oeste predominando los vientos del *Sudeste* y por la tarde del *Nor Oeste* los mismos que son arrastrados por la *brisa marina del Océano Pacífico* en la época seca, es decir de junio a diciembre, se han registrado los mayores valores medios mensuales de velocidad de vientos.

En la estación de Jipijapa, la velocidad máxima registrada es de 4 m/s en el mes de septiembre y el mínimo 1,8 m/s en el mes de marzo que corresponde a la época de invierno.

En la estación meteorológica de Julcuy a 240 m.s.n.m, el valor medio anual registrado de la velocidad del viento es de 1,8 m/s; siendo su valor máximo de 2,3 m/s en el mes de noviembre y 1,1 m/s en el mes de marzo.

2.4.7 ORIENTACIÓN Y ASOLEAMIENTO

La parroquia Puerto López se encuentra orientada en el centro este del cantón Puerto Daniel López. Su expansión urbana se orienta de Norte a Este y de Sur a Este y cuya retícula inicial se desarrolla paralela y transversal. Habiendo ventaja de asoleamiento en las Viviendas ubicadas y orientadas de Norte a Sur paralela a la vía Machalilla y favoreciendo a las ubicadas de Este a Oeste sobre todo en horas de la mañana.

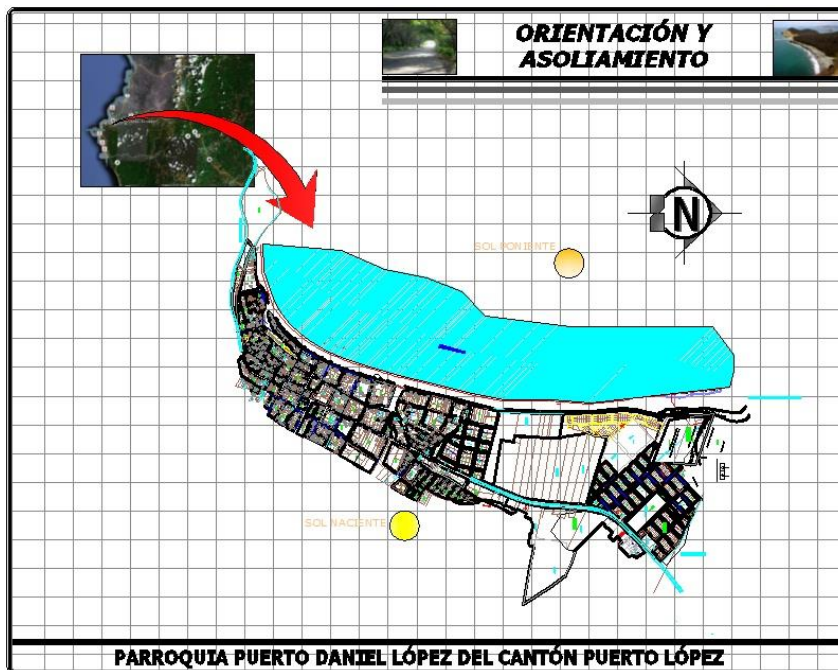


ILUSTRACIÓN #71 ORIENTACION Y ASOLEAMIENTO

2.4.8 GEOLOGÍA

El primer gran fenómeno geotectónico en el Ecuador es la presencia de los Andes que obligan a dividir geográficamente el litoral, Sierra y Oriente, diferentes entre sí desde los puntos de vista físico y litoral, Sierra, y Oriente, diferentes entre sí desde los puntos de vista físico y geológico. Revisando el mapa geológico se notará que nuestra zona de estudio se encuentra en el litoral específicamente en el centro este de la provincia de Manabí. Para una mayor comprensión es necesario dar una idea de la formación geológica ecuatoriana de acuerdo a los periodos geológicos.

En el terciario: Una mirada detenida al mapa geológico revela que las superficies más extensas, ocupadas por las formaciones terciarias, se encuentran en el litoral y en el Oriente.

Tanto en el plioceno como el plioceno y eoceno, la formación geológica predominante en el terciario son las sedimentaciones marinas, sobre todo en la faja exterior de la costa aquella que en la actualidad conserva un relieve desigual.

El cuaternario: el extenso interior del litoral es indudablemente producto de sedimentaciones terrestres fluvio_lacustres y exclusivamente fluvial. Es de anotar también que las mayores alturas son fruto del volcanismo (andesita, dasita, basaltos) precisamente gracias a la actividad desplegada en el cuaternario. Cabe mencionar la existencia de ellas geológicas, las mismas que predominan casi exclusivamente en la provincia de Esmeraldas, noroccidente de la provincia de Manabí; en menor escala en la península de Santa Elena y en ciertos sectores de la Sierra. En el área de la Parroquia Calderón, no se registran fallas geológicas, ni epicentros de rendimientos sísmicos.

2.4.9 MORFOLOGÍA

El relieve del Cantón Puerto López presenta una variedad de conjuntos morfológicos: la Cordillera Chongón Colonche; las colinas y relieves litorales; los valles aluviales; y, el conjunto de islas e islotes. En el siguiente cuadro se detallan los conjuntos morfológicos que se encuentran en la zona de Puerto López y que hacen relación con características geológicas de sus suelos:

Los Conjuntos Morfológicos	A. Conjunto Islas Continentales	
	B. Conjunto Cordillera Costanera Chongón-Colonche	
	C. Relieves colinados y Sub-estructurales terciarios	C.1. Colinas medias a altas sobre Areniscas
		C.2. Colinas bajas sobre lutitas
	D. Relieves litorales	
	E. Formas de origen denudativo	
	F. Formas de Origen acumulativo	F.1. Valles Aluviales

En el territorio del Cantón Puerto López se encuentran elevaciones que van desde el nivel del mar hasta la cota de los 840 m.s.n.m. en las altura de la Cordillera Chongón Colonche.

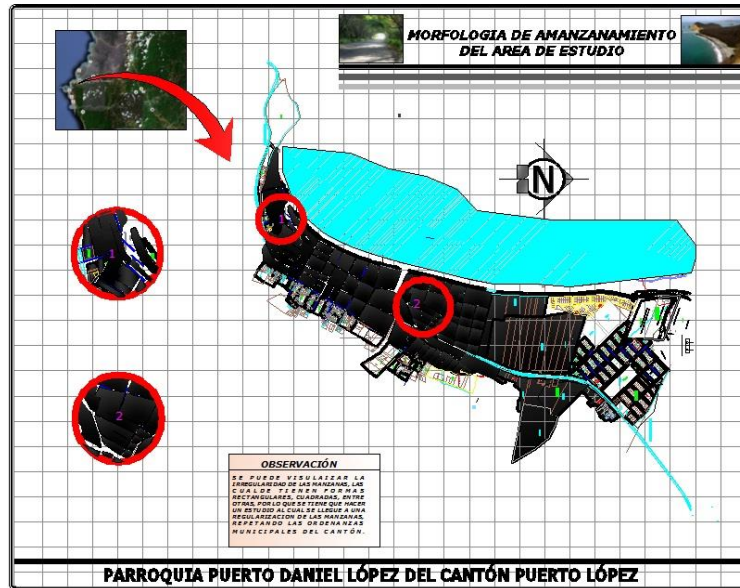


ILUSTRACIÓN #72 MORFOLOGÍA DE AMANZANAMIENTO DEL ÁREA DE ESTUDIO

2.4.10 ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

A esta parroquia accedemos por medio de la ruta que está conectada con el resto del país, la vía Jipijapa - Puerto Cayo – Puerto López – Manglaralto – Santa Elena - Libertad. La

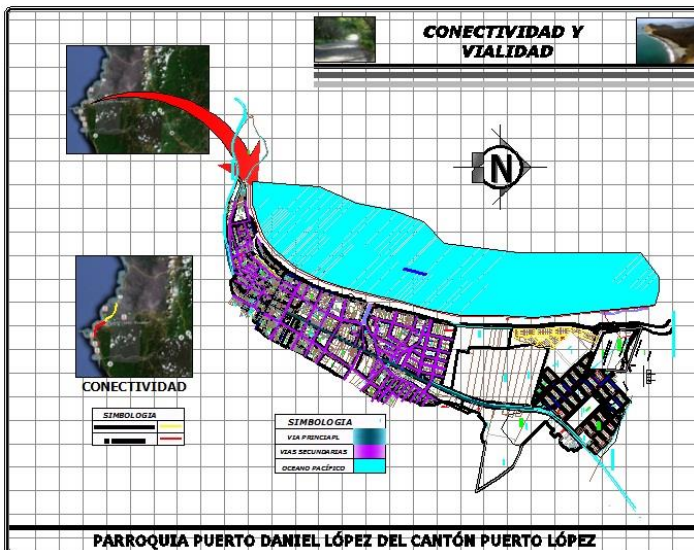


ILUSTRACIÓN #73 CONECTIVIDAD Y VIALIDAD

circulación interna de dicha parroquia se realiza por medio de esta vía principal que toma el nombre de Av. Machalilla, la cual consta de dos carriles centrales y asfaltados que tiene comunicación directa con sus vías secundarias existentes, el ancho de esta vía es de 12.50 mts; consta de 4 carriles, el cual presenta una altura funcional de 0.20 cm.

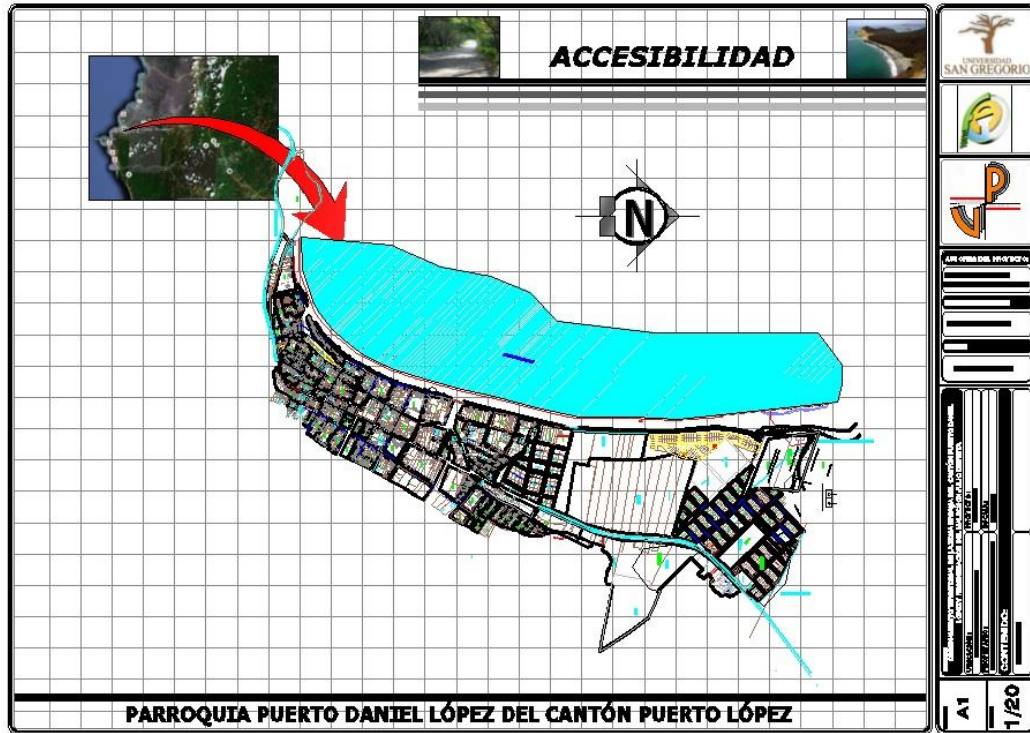


ILUSTRACIÓN #74 ACCESIBILIDAD

2.4.11 PAISAJE URBANO

El **Cantón Puerto López** presenta una gran riqueza y variedad de recursos naturales, los mismos que se pueden apreciar desde elevaciones que alcanzan los 840 m.s.n.m. en las partes más altas de la cordillera **Chongón Colonche**, con la presencia del bosque húmedo tropical y seco premontano, hasta la transición del bosque muy seco tropical y el matorral desértico tropical que se



ILUSTRACIÓN #75 IMAGEN DE PUERTO LÓPEZ 2011

encuentra al occidente en las partes más bajas, a altitudes entre 0 y 300 m.s.n.m. Inclusive, es posible encontrar la presencia de un pequeño remanente de manglar, así como significativos recursos costeros y marítimos.

2.4.12 EQUIPAMIENTO URBANO

Es el que está formado por el conjunto de espacios y construcciones, destinados a dar un servicio a la comunidad, siendo los mobiliarios un complemento del equipamiento urbano.

A continuación detallamos el equipamiento existente en la zona urbana de Puerto López:

TORRES DE VIGILANCIA



ILUSTRACIÓN #76

BANCO DEL PICHINCHA



ILUSTRACIÓN #77

RETEN NAVAL



ILUSTRACIÓN #78

RETEN NAVAL MÓVIL



ILUSTRACIÓN #79

ASOCIACIÓN DE PESCADORES DE LA PARROQUIA



ILUSTRACIÓN #80

COLEGIO NACIONAL TÉCNICO “PROVINCIA DE MANABÍ”



ILUSTRACIÓN #81

CENTRO COMERCIAL JULIO IZURIETA



ILUSTRACIÓN #82

CEMENTERIO



ILUSTRACIÓN #83

MERCADO CENTRAL



ILUSTRACIÓN #84

IGLESIA DE PUERTO LÓPEZ



ILUSTRACIÓN #85

PARQUE CENTRAL Y BIBLIOTECA MUNICIPAL



ILUSTRACIÓN #86

CENTRAL TELEFÓNICA PUERTO LÓPEZ (CNT)



ILUSTRACIÓN #87

POLICIA COMUNITARIA DEL CANTÓN PUERTO LÓPEZ



ILUSTRACIÓN #88

CUERPO DE BOMBEROS DE PUERTO LÓPEZ



ILUSTRACIÓN #89

ESCUELA SIMÓN BOLÍVAR



ILUSTRACIÓN #90

SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DEL CANTÓN PUERTO LÓPEZ Y ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES



ILUSTRACIÓN #91

CENTRO DE SALUD



ILUSTRACIÓN #92

ESTACION DE SERVICIO RUTA DEL SOL



ILUSTRACIÓN #93

UNIVERSIDAD ESTATAL DEL SUR DE MANABÍ



ILUSTRACIÓN #94

RESUMEN

DATOS GENERALES DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

LÍMITES Y UBICACIÓN PARROQUIAL

Puerto López limita de la siguiente manera:

Al *Norte* con la Parroquia de Machalilla,

Al *Sur* con Cinco Cerros,

Al *Este* con Julcuy y Pedro Pablo Gómez,

Al *Oeste* el océano Pacífico.

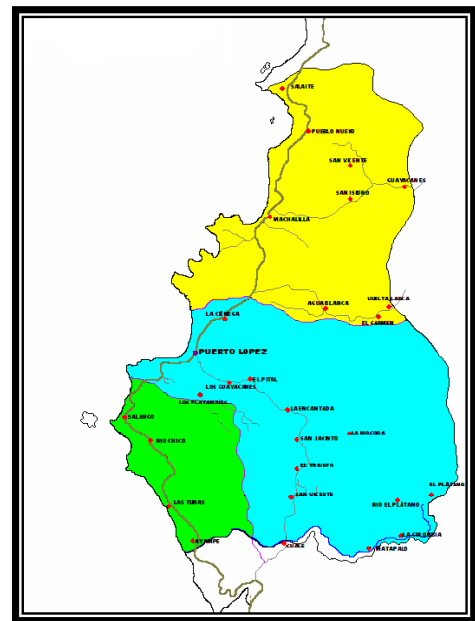


ILUSTRACIÓN #95 LÍMITES DE PUERTO LÓPEZ

POBLACIÓN

El cantón **Puerto Daniel López** cuenta con una población de **16.626 habitantes** según el último censo del **INEC 2001**.

HISTORIA

Lo que hoy es el territorio **del Cantón Puerto López** fue habitado durante la época aborígen por los **Valdivia**, y más tarde por los **Mantas**, dos de las culturas más importantes de la etapa **Pre-Hispánica del Ecuador**.

El **desarrollo turístico** fue el principal motor de la elevación de Puerto López a la categoría de Cantón, cuyo territorio era **Parroquia desde el 16 de Enero de 1923**. En **1989** se

iniciaron una serie de acciones que buscaban convertir el territorio en cantón de **Manabí**, dirigidas por la **Asociación de Lopenses** residentes en Guayaquil.

El **Congreso Nacional aprobó la Ley de Creación de Puerto López como Cantón el 3 de Agosto de 1994**, y la misma, tras recibir el Ejecútese del Presidente de la República Sixto Durán Ballén, **fue publicada en el registro oficial el 31 de Agosto de ese mismo año**. El cantón lleva el nombre de **Daniel López**, un **filántropo e intelectual** de principios de siglo, que honró el nombre del **Cantón Jipijapa**.

El **cantón Puerto López** se encuentra ubicado en el **suroeste de la provincia de Manabí**, entre los **01°10' y 01°40' de latitud sur** y entre los **80° 25' y 80° 52' de longitud oeste**; cuenta con una **superficie de 411,69 km²** y cerca de **50 Km.** lineales de franja costera.

Las jurisdicciones territoriales que lo componen son tres parroquias: Salango, Puerto López y Machalilla. Dentro de ellas existen en cuatro Comunas Jurídicas: La Tunas, Salango, El Pital y Agua Blanca. Las comunidades, centros poblados o recintos más importantes son: Salaite, Pueblo Nuevo, San Vicente, San Isidro, Vueltas Largas, Río Blanco, Platanales, El Tamarindo, Dos Ríos, Guale, Matapalo, El Triunfo, la Encantada, La Colombia, Río Plátano, Río Chico, Puerto Rico, Las Cabañas y Ayampe. La vía marginal de la costa conecta la cabecera cantonal de Puerto López con sus dos parroquias rurales: Salango y Machalilla. La articulación vial hacia el interior se realiza a través de caminos vecinales.

Hacia el sur del cantón se encuentra cordillera Chongón - Colonche relieve montañoso con cotas que llegan a más de 800 m.s.n.m. hacia el interior del cantón, presentando pequeñas elevaciones hacia la costa lo que genera la presencia de acantilados de gran valor paisajístico; recorre el cantón paralela a la franja costera.

Al sur de Puerto López en la parroquia Salango se encuentra ubicada la mayor cuenca hidrográfica del cantón, por su magnitud, caudal permanente, biodiversidad y servicios ambientales que brinda, la cuenca del río Ayampe, en los actuales momentos surte de agua hasta Machalilla hacia el norte. Se debe destacar que esta zona aunque no pertenece al PNM (Parque Nacional Machalilla) la biodiversidad existente y al grado de conservación que todavía se guarda del entorno y la belleza escénica que esta brinda, ha posibilitado el desarrollo de opciones de ecoturismo para niveles de un alto consumo.

MIGRACIÓN

La situación de crisis que atraviesa la provincia y el país, ha dado lugar a que un alto porcentaje de manabitas, haya considerado la opción de emigrar, en busca de mejores oportunidades de vida; lo cual no se ha dado en forma significativa en la parroquia Puerto López.

Parroquia	Sexo	Número de habitantes
Machalilla	Hombres	2294
	Mujeres	2060
Puerto López	Hombres	4524
	Mujeres	4155
Salango	Hombres	1894
	Mujeres	1699

SALUD

Principales indicadores de salud en Puerto López

En el siguiente cuadro se muestran las diez principales causas de muerte ocurridas en el Cantón Puerto López, de acuerdo a la información oficial. Como se puede observar, las causas no plenamente clasificadas ocupan el primer lugar. Esto puede significar que debido a las falencias en los servicios de atención médica, no se han podido diagnosticar y verificar las verdaderas causas de estos fallecimientos.

Principales causas de muerte en Puerto López.

Nombre de la causa de muerte	Muertes	Porcentaje
Enfermedades hipertensivas	5	9,3
Ciertas afecciones originadas en el período perinatal	5	9,3
Diarrea y gastroenteritis de presunto origen infeccioso	2	3,7
Septicemia	2	3,7
Diabetes mellitus	2	3,7
Tuberculosis respiratoria	1	1,9
Paludismo (malaria)	1	1,9
Tumor maligno del estómago	1	1,9

Tumor maligno del páncreas	1	1,9
Anemias	1	1,9
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	19	35,2
Resto de muertes (total de causas excepto diez principales)	14	25,9

Fuente: SIISE, versión 3.5, 2002

Asimismo, se presenta la información respecto del nivel de desnutrición que afecta a la población infantil del cantón, información que a pesar de no ser alarmante en comparación con otras zonas, debe ser objeto de la preocupación de autoridades.

Porcentaje de desnutrición crónica en niños y niñas menores de cinco años

Parroquia	Porcentaje
Machalilla	37,78
Puerto López	33,58
Salango	36,74
Total Cantonal	36,03

Fuente: SIISE, versión 3.5, 2002

EDUCACIÓN

ANALFABETISMO

La tasa cantonal de analfabetismo es del 14,7 %, siendo mayor en las mujeres de la parroquia Salango y presentando menor porcentaje en los hombres de la Parroquia Machalilla. El porcentaje provincial 12,9% y nacional que es del 10,38%.

Analfabetismo en Puerto López

Sector /Sexo	Parroquia Machalilla	Parroquia Puerto López	Parroquia Salango	Cantón Puerto López	Provincia Manabí	Ecuador
Hombres	8.56	15.42	14.95	12.98	12,62	8.69
Mujeres	12.84	18.14	19.12	16.70	13,19	12.07
Total	10,6	16,7	16,8	14,7	12,9	10,38

Fuente: SIISE versión 3.5, 2002

ANALFABETISMO FUNCIONAL

Es un indicador de mucha importancia ya que, a diferencia del anterior, el analfabetismo funcional se explica en personas que han recibido tres años o menos de instrucción primaria y que por lo tanto, aunque puedan leer, no son capaces de entender a cabalidad el contenido de la lectura. A nivel cantonal, es del 35,3%, siendo un valor bastante más elevado que el indicador a nivel provincial y el nacional.

ANALFABETISMO FUNCIONAL

Sector /Indicador	Parroquia Machalilla	Parroquia Pto. López	Parroquia Salango	Cantón Pto. López	Manabí	Ecuador
Analfabetismo funcional	30,8	40,9	34,2	35,3	28,3	21,3

Fuente: SIISE, versión 3.5, 2002

En el siguiente cuadro se muestra que las mujeres de la Parroquia Puerto López presentan el mayor porcentaje de analfabetismo funcional con un 40,11%, frente al porcentaje más bajo que es el 27,7 % de los hombres de la Parroquia Machalilla.

ANALFABETISMO FUNCIONAL POR SEXOS EN PUERTO LÓPEZ

Parroquia	Sexo	Porcentaje
Machalilla	Hombres	27.73
	Mujeres	31.34
Puerto López	Hombres	39.59
	Mujeres	40.11
Salango	Hombres	32.74
	Mujeres	36.00

Fuente: SIISE, versión 3.5, 2002

NIVELES DE EDUCACIÓN DE LA POBLACIÓN

El porcentaje de población con educación primaria completa a nivel cantonal es del 43,44%, mientras que el nivel secundario completo solo lo ostentan el 8,28% de la población y el nivel superior apenas el 5,79%.

NIVELES DE EDUCACIÓN DE LA POBLACIÓN

Parroquia	Primaria	Secundaria	Superior
Machalilla	40,80	6,76	4,75
Puerto López	45,16	11,70	8,44
Salango	44,36	6,37	4,17
Total Cantonal	43,44	8,28	5,79

Fuente: SIISE, versión 3.5, 2002

Los indicadores que se han presentado en esta sección han sido escogidos por su relevancia. Se ha tratado de mostrar la realidad actual del Cantón Puerto López y sus parroquias rurales, de una manera panorámica, con la finalidad de contextualizar el contenido del siguiente capítulo, el mismo que intenta actualizar el autodiagnóstico de las comunidades, parroquias y de Puerto López en su conjunto.

EQUIPAMIENTO DEL LUGAR

El déficit de los servicios residenciales básicos en la parroquia es del 93.03%, por lo que algunas familias se dirigen a los centros poblados para satisfacer estas necesidades.

Solo el 2% de los hogares cuenta con servicio de alcantarillado, debiendo optar por la construcción de pozos ciegos o letrinas.

El 93% tiene acceso a la red de energía eléctrica.

SERVICIOS BÁSICOS

El 1% cuenta con captación a través de agua entubada en la parroquia.

El 22% tiene solucionado el desalojo de basura, mediante el servicio de recolección municipal, los demás deben quemar o enterrar la basura.

MERCADO LABORAL

La población se desarrolla preferentemente en actividades pesqueras y en menor medida en la agricultura y el turismo; habiéndose ésta última ganado en los últimos años dinamismo.

FESTIVIDADES, COSTUMBRES, GASTRONOMÍA

GASTRONOMÍA

Puerto López es uno de esos cantones no sólo privilegiado por la naturaleza, sino también por las destrezas de sus habitantes.

Uno de esos aspectos que viene destacando en este cantón manabita, es su **especial gastronomía**. Por ello es que cada año, en Puerto López hay todo lo que un turista amante de la buena gastronomía pueda exigir.

Los platos donde predomina el marisco es su principal carta de presentación, aunque sobresale en ello el **spondylus**, el mismo que es preparado en deliciosos ceviches. Las langostas, los langostino, pescados, concha, camarones, entre otros, son los que resaltan en los platos de los diferentes restaurantes de Puerto López. Aquello se ha vuelto una **tradición**.

Vale mencionar que los constantes cursos y seminarios a los que asisten periódicamente los propietarios de los restaurantes le han dado un toque muy especial a las presentaciones de los platos. Aquello ha ido de la mano con el desarrollo turístico que tiene este sector de nuestra bella provincia.



ILUSTRACIÓN # 96
CEVICHE DE PULPO CON PATACONES

FESTIVIDADES TRADICIONALES

En Puerto López y sus áreas aledañas, se celebran muchos eventos especiales con fiestas. Los desfiles callejeros, con música en vivo, bailes y desfiles marciales con bandas; se disfruta mucho en esta parte del Ecuador.

CANTONIZACIÓN DE PUERTO LOPEZ AGOSTO 31

Cada 31 de agosto se celebra la Cantonización de Puerto López, el que es celebrado con un desfile que puede durar unas tres horas, marchan bandas musicales estudiantiles, y militares que practican durante semanas antes de la presentación, para demostrar su orgullo de ser Lopences y Ecuatoriano, al cual le sigue una gran fiesta, en la que se puede pasar bailando toda la noche en el malecón.

Días	Festival	Donde se celebra
Enero 4-6	Fiestas Patronales (Reyes Mango)	Salango
Febrero	Carnaval	En todas las playas
Marzo 19-20	Parroquialización (Aniversario de fundación)	Machalilla
Abril	Semana Santa	En todas las playas
Mayo 3	Fiestas de la Santa Cruz	Puerto López
Mayo 23-24	Fiestas Parroquiales de las Cruces	Puerto López
Junio 20	Día del Medio Ambiente	Puerto López
Junio 23-25	Festival Mundial de Observación de Ballenas Jorobadas	Puerto López
June 25-29	Fiestas Religiosas San Pedro y San Pablo	Puerto López Machalilla
Agosto 9-11	Festival Ayampe	Ayampe
Agosto 20	Parroquialización (Aniversario de fundación)	Salango
Agosto 31	Cantonización (Aniversario de fundación del Cantón)	Puerto López
Septiembre 15	Día Mundial de Limpieza de Playas	En todas las playas
Septiembre 24	Fiesta de la Virgen de la Merced	Puerto López
Octubre 12	Festival Balsa Manteña	Salango
Noviembre 20-21	Fiestas Patronales de la Virgen Monserrate	Puerto López
Diciembre	Fiestas Patronales de la	Puerto López

6-8

Virgen Maria Inmaculada
Concepcion

ASPECTOS ECONÓMICOS

Históricamente la Provincia ha tenido reiterados períodos de intensas y prolongadas sequías acompañadas de la emigración de sus habitantes; siendo la sequía y el riego uno de sus principales problemas, la represa de Poza Honda constituye uno de los mayores esfuerzos para enfrentarlo. Sus principales productos agrícolas son el café, maíz duro, cacao, cítricos, yuca, algodón y oleaginosas, contando además con el más importante hato ganadero y avícola del litoral.

- Tiene como principales centros urbanos a Manta, Portoviejo, Bahía, Chone y Jipijapa.
- Posee 2 entes especiales para su desarrollo: SENAGUA y la Junta de Recursos Hidráulicos, organismos cuestionados por la ciudadanía manabita en términos de su eficiencia y desempeño.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE OCUPADA

La población ocupada del cantón representa el 37,5% del total de Población en edad para Trabajar (PET), esto es de la población de 12 años y más; en otras palabras, el 37,5 % de la población en edad de trabajar se encuentra ocupada.

PARROQUIAS	PET	Ocupados	Tasa bruta de ocupación
Machalilla	3158	1081	34,23
Puerto López	6358	2540	39,95
Salango	2561	981	38,31
TOTAL CANTON	12077	4602	37,5

Fuente: Sistema Integrado de Indicadores del Ecuador (SIISE), versión 3.5, 2002

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA

La población económicamente activa del Cantón Puerto López, es de 4811 personas, en relación con el total de la población que es de 16626 habitantes, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Promedio de los Habitantes de Puerto López corresponde a la PEA

PARROQUIAS	PEA	Población total	Porcentaje
Machalilla	1207	4354	27,72
Puerto López	2612	8679	30,09
Salango	992	3593	27,61
TOTAL CANTON	4811	16626	28,94

Fuente: Sistema Integrado de Indicadores del Ecuador (SIISE), versión 3.5, 2002

Los datos del cuadro anterior muestran que, en promedio, el 28,94 % de los habitantes de Puerto López, corresponde a la Población Económicamente Activa.

3.2.6 Indicadores de Pobreza

En el siguiente cuadro se explicita la población de cada parroquia en estado de pobreza por NBI (Necesidades Básicas insatisfechas) y el porcentaje que representa en relación a la población total de cada parroquia. La población que no cuenta con servicios básicos completos, a nivel del cantón es del 93,56%, sobre todo la que habita en el sector rural.

Pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI)

Parroquia	Porcentaje de pobreza por NBI	Numero de habitantes	población total
Machalilla	97,44	4.243	4.354
Puerto López	88,12	7.647	8.679
Salango	95,12	3.417	3.593
Total Cantonal	93,56	15.307	16.626

Fuente: Sistema Integrado de Indicadores del Ecuador (SIISE), Versión 3.5, 2002

3. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1 MARCO TEÓRICO PARTICULAR

3.1.1 ASPECTO FÍSICO ESPACIAL DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ

3.1.1.1 ESTRUCTURA URBANA

El **cantón Puerto López** se encuentra ubicado en el **suroeste de la provincia de Manabí**, entre los **01°10' y 01°40' de latitud sur** y entre los **80° 25' y 80° 52' de longitud oeste**; cuenta con una **superficie de 411,69 km²** y cerca de **50 Km.** lineales de franja costera. Políticamente está dividido en tres parroquias: Machalilla, Puerto López y Salango.

Está conectado con el resto del país por medio de la única vía importante que lo atraviesa, la vía **Jipijapa - Puerto Cayo – Puerto López – Manglaralto – Santa Elena - Libertad**. Cuenta con vías lastradas que comunican los diferentes recintos siendo los más importantes: **Machalilla - San Isidro - El Limón, Buenavista - Agua Blanca - Vuelta Larga, Puerto López - Río Blanco - Guale - Matapalo.**

Los centros poblados o recintos más importantes son: **Salaite, Pueblo Nuevo, San Vicente, San Isidro, Agua Blanca, Vuelta Larga, Río Blanco,, Platanales, El Tamarindo, Guale, Matapalo, Río Chico, Puerto Rico, Las Tunas y Ayampe.**

El relieve del cantón está marcado por la presencia de la cordillera **Chongón - Colonche** que se muestra paralela a la franja costera y recorre el cantón longitudinalmente con cotas que llegan hasta los 800 m.s.n.m. hacia el interior del cantón y pequeñas elevaciones hacia la costa; la planicie costera se ve interrumpida por la presencia de acantilados de gran valor paisajístico.

Espacialmente este cantón está dividido en tres grandes zonas:

1. La zona que corresponde dentro de los límites del Parque Nacional Machalilla.
2. La zona que corresponde a las zonas de amortiguamiento que forman un anillo alrededor de la primera.
3. La zona que no tiene relación con el Parque Nacional, está ubicada hacia el suroeste del cantón y la conforman los centros poblados ubicados en el filo de costa.

La característica más importante de este cantón es la condición que el 75% de su territorio es desde 1979 área protegida con el nombre de Parque Nacional Machalilla (PNM), designación que se justifica por poseer diversidad de ecosistemas, variedad de recursos continentales y marinos, un remanente de bosque seco tropical y vestigios de diversas culturas prehispánicas asentadas a través del tiempo en lo que hoy es el territorio del cantón Puerto López.

Algunos centros poblados menores (comunidades) que han quedado atrapados dentro de los límites entre los más importantes están: **Salaite, Pueblo Nuevo, Agua Blanca, El Carmen, Vueltas Largas, La Mocora, El Plátano, Matapalo**, los pobladores de estos recintos consideran a esta área protegida como un impedimento para mejorar sus condiciones de vida, debido a que todas las actividades que se ejecutan dentro del Parque Nacional Machalilla están dirigidas a la conservación del medio natural, lo que prohíbe una serie de usos de suelo y actividades relacionadas con el crecimiento y desarrollo de los centros poblados, como sembríos, ganadería, habilitación de vías, desarrollo urbano y otros, cuya implementación podría generar fuertes impactos ambientales negativos.

Las denominadas “**Zonas de Amortiguamiento**” la cual es una franja de 1km de ancho y que corre paralela a los límites del PNM (Parque Nacional Machalilla), dentro de esta zona se permiten ciertos usos y actividades relacionadas al desarrollo social y productivo de la población.

3.1.1.2 MORFOLOGÍA URBANA

El relieve del Cantón Puerto López presenta una variedad de conjuntos morfológicos: la Cordillera Chongón Colonche; las colinas y relieves litorales; los valles aluviales; y, el conjunto de islas e islotes identificadas como **Isla de la Plata**.

Casi en el límite del territorio cantonal, se pueden encontrar las elevaciones más altas, correspondientes al Cerro de San Sebastián, en el corazón del Parque Nacional Machalilla.

En esta región, húmeda por excelencia, se guardan los bosques menos intervenidos de la región y es allí donde se alberga una rica y variada flora y fauna perteneciente al Bosque húmedo **premontano**, conocido también como **Bosque de Garúa**.

3.1.1.3 TRAMA URBANA

Se entiende como **trama urbana** a la red de intersecciones de calles o avenidas, que constituye el trazado básico de una ciudad. Se asocia directamente a la forma urbana y se consideran tres aspectos: función, arquitectura y situación.

La trama urbana, en cuanto función de la parroquia “Puerto López”, tiene en la parte céntrica en donde está ubicada la iglesia y otros equipamientos públicos, un **trazado** de amanzanamiento **ordenado y regular** (en damero), pero ante la presencia de los asentamientos espontáneos, se crea una trama **irregular**.

Respecto a su **Arquitectura**, denotamos las diversas alturas de sus edificaciones, la falta de normativas urbanas, y el **uso de suelo variado**, generan un entorno edificatorio deficiente.

En las comunidades las casas típicas están fabricadas de caña guadúa y techo de cadí, estos materiales también se han utilizado en la construcción de las mejores hosterías que tiene el Cantón.

En la cabecera cantonal existen construcciones mixtas y de hormigón, aunque todavía se encuentran las tradicionales casas de caña.

3.1.1.4 TEJIDO URBANO

El **tejido** es la interrelación de cada cosa, de cada elemento y como consecuencia se generan extensiones y nuevos cambios en las ciudades. Tiene como propósito principal conocer la importancia y significado del tejido en la estructura urbana.

Los principales componentes de los Tejidos Urbanos que se interrelacionan son: la trama, la vialidad, la traza, los espacios públicos y los bordes.

La zona urbana de “Puerto López”, contiene todos los componentes del tejido urbano, se puede observar que la trama es de forma lineal, nace por la incidencia de una arteria vial principal, de comunicación, entre parroquias, cantones y provincias.

En ella tenemos las relaciones **llenos** (equipamiento, edificaciones) y **vacíos** (no edificado) como: terrenos baldíos, plaza, parques, estadio y áreas de cultivos.

3.1.1.5 USO DE SUELO

La Parroquia Puerto López de la provincia de Manabí en su zona urbana cuenta con un suelo **residencial permanente** de 45%, la **zona residencial sin construcción** es de 20%, la **zona comercial** es el 12%, **zona turística** 10%, y el **Parque Nacional Machalilla** 12%.

Sus actividades económicas principales son la pesca artesanal, el comercio, el turismo y las actividades administrativas propias de la Cabecera Cantonal.

3.1.1.6 CRECIMIENTO EVOLUTIVO

PERIODO PREHISTÓRICO: La Costa Sur de Manabí, donde se encuentra ubicado el Cantón Puerto López, en los años 3500 A.C. y 700 D.C., estuvo ocupado por las culturas Valdivia (3.500 - 1800 A.C.), Machalilla (1800 - 1500 A.C.), Chorrera, Guangala y Manteña, entre otras; encontrándose vestigios de culturas que van desde el periodo formativo hasta esta última.

COLONIAL: No hay muchos datos al respecto, se conoce que las poblaciones de la costa mantuvieron cierta actividad en relación al mar, pero hubo una crisis demográfica muy fuerte producto de la conquista y las epidemias.

SIGLO XVIII: Llegaron al lugar el Sr. José González de nacionalidad española y el Sr. Juan Carpita - Chileno, asentándose en lo que en ese entonces se le denominaba “La Ensenada”.

1876: Se conoce como recinto Ensenada, creado por el mexicano Don Estoquio Guillen, perteneciente a la parroquia Machalilla, primer puerto de exportación de Tagua, Café, Jabón Fruto y Paja Toquilla.

1878: Creación de la parroquia Machalilla, el 20 de Marzo. Es una de las más antiguas de la provincia.

1922: Parroquialización de Daniel López, se constituye como tal, en virtud del desarrollo agrícola y pesquero de esta ensenada, motivando a la población a organizarse y con el

liderazgo del Sr. Julio Izurieta Figueroa, se logra tal propósito mediante Ordenanza Municipal, el 26 de Mayo de 1922.

1923: El Gobernador lo inaugura ratificándola como parroquia de Jipijapa, el 24 de mayo de 1923. Su nombre fue en reconocimiento a un personaje filántropo, banquero y científico que hizo mucho por esta Parroquia.

1950: Comienza a poblarse lo que hoy se conoce como **Salango**, en terrenos que pertenecían a la Compañía Agrícola tropical.

1974: Llega el primer bus de transporte cantonal, ya se avizoraba la potencialidad de la zona y empieza a tener mayor movimiento y afluencia turística. Así mismo, la apertura de la carretera Jipijapa- Manta, determinó la decaída del Puerto Internacional de Machalilla.

1979: Se establece legalmente el Parque Nacional Machalilla el 26 de julio, con una extensión de 55.000 ha.

1994: La Cantonización de Puerto López se obtiene mediante la intervención de la Asociación de Lopences residentes en Guayaquil en 1989, lo cual se consiguió inicialmente ante el Congreso Nacional y luego mediante publicación en el Registro Oficial, a partir del 31 de agosto de 1994.

1995: Se declara como (ZEM) Zona Especial de Manejo el área y se forma un comité zonal.

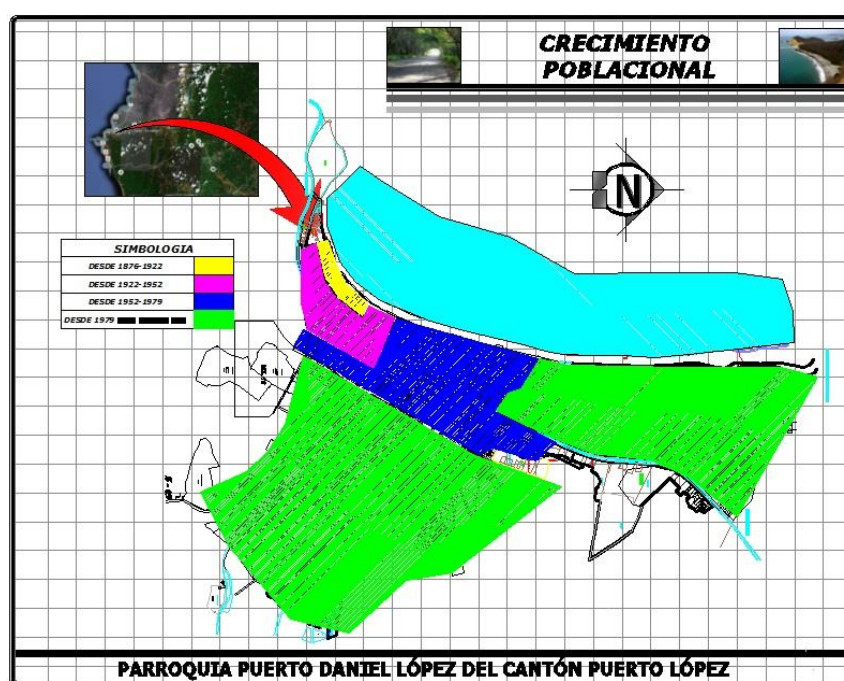


Ilustración #97 CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ
ELABORADO POR: VALERIA ANDRADE Y KARLA SOLÓRZANO

3.1.2 INFRAESTRUCTURA URBANA

3.1.2.1 EQUIPAMIENTO URBANO

Es el que está formado por el conjunto de **espacios y construcciones**, destinados a dar un servicio a la comunidad, siendo los mobiliarios un complemento del **equipamiento urbano**.

3.1.2.2 SERVICIOS BÁSICOS

3.1.2.2.1 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

El cantón Puerto López, no posee un sistema convencional de agua potable, por lo que el déficit cantonal es del 100%. El sistema de agua que se ofrece, está a cargo de la Junta de Recursos Hidráulicos y su dotación es a través de pozos someros de entre 3 y 4 metros de profundidad. Para captación de agua, ubicados en el sitio denominado Las Cabañas de Ayampe, estos pozos se alimentan de los acuíferos del río Ayampe. **El agua es repartida desde aquí por medio de carros repartidores de agua “tanqueros” que realizan la distribución de una manera muy irregular por lo que el abastecimiento de agua no está asegurado a toda la población. El agua repartida no se considera de buena calidad debido a que no hay control de calidad en el proceso de captación ni de distribución; se desconoce cómo se realiza el proceso de cloración del agua y el manipuleo, los cuales no todos cumplen con las condiciones higiénicas, hasta que llega al usuario, donde es depositada en tanques domiciliarios, para su posterior consumo. Este proceso conlleva a la aparición de larvas de insectos en los tanques domiciliarios lo cual es un peligro sanitario latente para la población. Este sistema es utilizado por el 70% de la población mientras que el 30% restante se abastece directamente de pozos de agua.**

Otro porcentaje de la población, preferentemente rural, construye sus propios pozos, en los cuales se evita la manipulación y depende del grado de conocimiento del usuario para clorar o hervir el agua.

CUADRO DE PROBLEMAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA EN EL CANTÓN

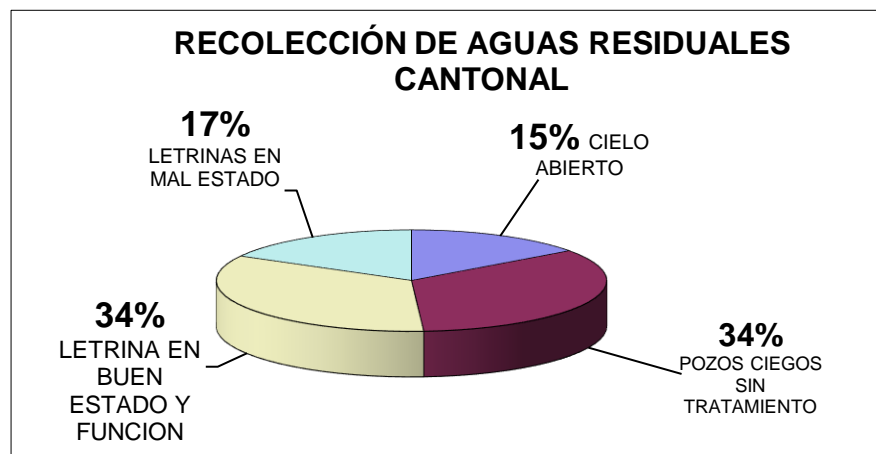
LOCALIDAD	PROBLEMA	LOCALIDAD	PROBLEMA
SALAITE	Pozo abandonado. Pozos de agua no apta para consumo humano. Tanqueros	PUERTO RICO	Pozos Tanqueros
PUEBLO NUEVO	Existen 5 pozos de abastecimiento, 2 de ello con agua azufrada y filtraciones de mar	RÍO CHICO	Tanqueros
MACHALILLA	Dos cisternas abandonadas y agrietadas de 200 y 400 m3. Tanqueros	LAS TUNAS	64% de la población se abastece por tanqueros 36% se abastecen de pozos
PUERTO LÓPEZ	78% de la población sin red de agua. 22% restante con red colapsada. Abastecimiento manual desde el río blanco. Tanqueros	AYAMPE	67% de la población se abastece por tanqueros 33% se abastecen de pozos
SALANGO	Utilización de pozos someros muy salinos tanqueros		



Ilustración #98 Plano de Abastecimiento de Agua Potable de la Parroquia PUERTO LÓPEZ
Elaborado por: VALERIA ANDRADE Y KARLA SOLÓRZANO

3.1.2.2.2 RECOLECCIÓN DE AGUAS RESIDUALES

El cantón Puerto López no cuenta con un sistema convencional de recolección de aguas residuales por lo que el déficit en este servicio es del 100%. El 85% de la población del cantón tiene algún sistema para evacuar sus aguas negras mientras que el 15% restante lo hace a cielo abierto, de este 85% el 40% tiene un sistema séptico que funciona de regular a bueno mientras que el 60% restante posee pozos ciegos, en mal estado que no brindan las seguridades sanitarias adecuadas.



De esto se deduce que el 32% de la población no posee ningún tipo de recolección de sus aguas residuales siendo depositadas directamente al suelo, quebradas, playas y ríos originando problemas ambientales y sanitarios, reflejados en la población como: **contaminación de acuíferos, acumulación de excretas en las playas, malos olores, descargas de líquidos residuales domésticos a las calles, proliferación de epidemias, entre otros.**

Caso especial merece las industrias instaladas en el cantón como la fábrica Polar en Salango, laboratorios de larvas clandestinos en Puerto López y Machalilla y otras industrias o servicios como fábrica de hielo, gasolineras, camal, en los cuales se desconoce qué tipo de tratamiento les dan a sus aguas residuales antes de verterlas a la disposición final.

Otro problema detectado es que un **alto porcentaje de letrinas** tienen su capacidad saturada, a causa de un mal manejo de limpieza de estos pozos. La Junta de Recursos Hidráulicos

provee, de vez en cuando de un carro sifonero o hidrocleaner. Obviamente esto conlleva un grave problema si se considera que el porcentaje de letrización en el cantón es elevado.

3.1.2.2.3 RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS

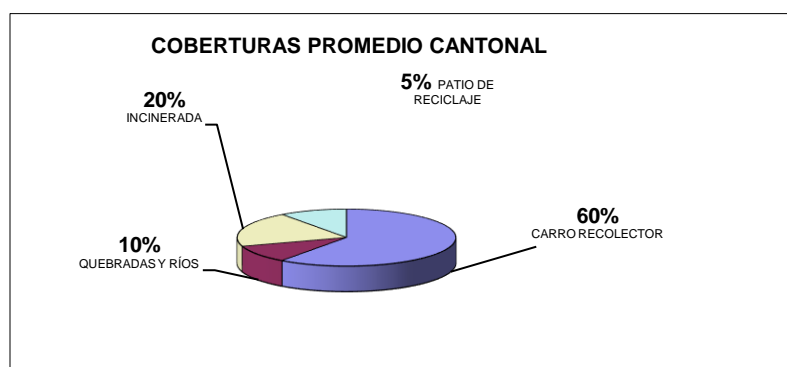
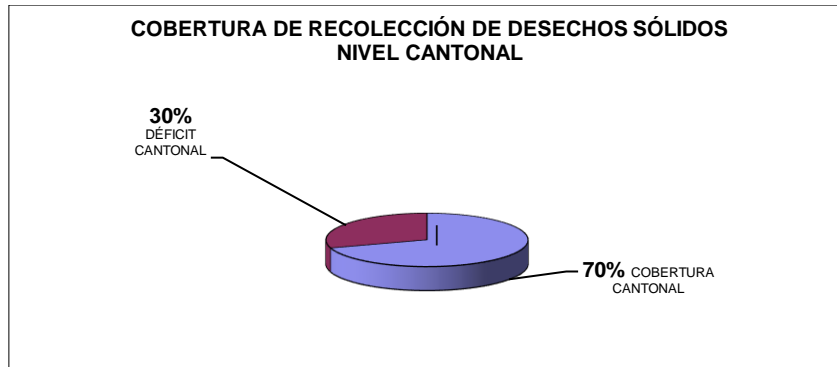
El cantón Puerto López cuenta con un servicio regular de recolección de desechos sólidos, esta cobertura del 70% representa en su mayor parte la recolección en áreas urbanas. Aparte de las comunidades de Puerto López, Machalilla y Salango, los centros poblados atendidos son: Río Chico, Puerto Rico, Las Tunas y Ayampe, presentándose problemas ambientales en el área rural preferentemente en los centros poblados ubicados en el interior del Parque Nacional que son los únicos que no reciben el servicio de recolección de desechos sólidos. Existen dos carros recolectores de basura para todo el cantón, siendo la frecuencia promedio: Puerto López 3 – 4 veces por semana, Machalilla 1 vez por semana, Salango 2 veces por semana, otras comunas 1 vez por semana.

La ubicación de botaderos técnicamente realizados se encuentran con la condicionante de que la mayor parte del territorio del cantón es Parque, por tanto no existen muchas alternativas para su solución.

Esta falta de cobertura origina problemas ambientales como incineración de desechos, basuras arrojadas a quebradas y ríos, desperdicios al margen de la carretera. En Machalilla y en menor grado en Puerto López y Salango, la actividad del eviscerado del pescado en zonas de playa, produce residuos orgánicos que son arrojados al mar y a la playa ocasionando malos olores e insalubridad.

Toda la basura recogida es llevada al basurero municipal ubicado en Puerto López, que es un relleno sanitario técnicamente implementado el cual colapsó con la presencia del Fenómeno El Niño.

Existe un patio de reciclaje en la comuna de Puerto Rico el cual es de manejo y administración de la propia comuna. Actualmente no está en funcionamiento debido a la dificultad de recoger los desperdicios clasificados, además del poco volumen de recolección lo que no resulta económicamente beneficioso.



3.1.2.2.4 SERVICIO ELÉCTRICO Y TELEFÓNICO

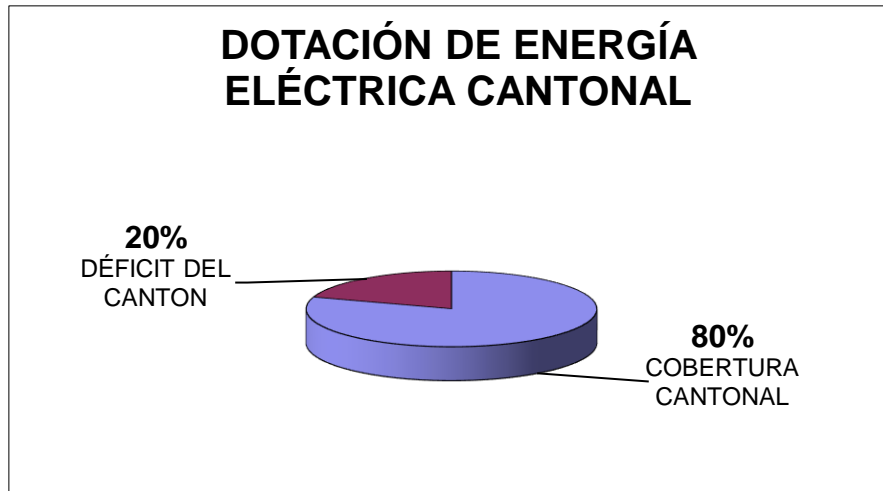
La Empresa Eléctrica de Manabí ofrece un servicio de energía eléctrica aceptable, hasta 1999 el servicio dependía de Jipijapa, a partir de ese año se instalaron en Puerto Cayo y Machalilla sub-estaciones de 2.5 MVA que mejoraron el servicio.

La cobertura cantonal tiene una media de 90% en la dotación urbana.

En la zona rural, la cobertura es del 80%, únicamente en los recintos de Guale y Matapalo falta el servicio eléctrico debido a problemas de accesibilidad.

El tipo de suelo donde están ubicados los postes que llevan las líneas de tensión son muy erosionables, propensos a fallas, por lo que el fluido eléctrico corre el riesgo de cortarse intempestivamente.

El servicio requiere de mantenimiento, al no proporcionarlo se encuentra constantemente luminarias públicas fuera de servicio, además existen robos de materiales que contribuyen al mal funcionamiento del sistema.



NÚMERO DE ABONADOS PUERTO LÓPEZ	
CATEGORIA	CANTIDAD
Residencial	2904
Comercial	120
Industrial (Comercial Alta Demanda)	13
Total Cantonal	3037

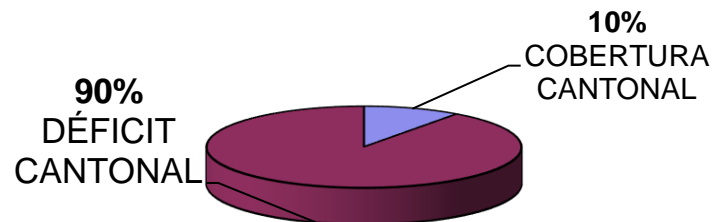
FUENTE: Empresa Eléctrica, delegación Pto. López

El cantón Puerto López no posee un servicio telefónico eficiente, cuenta con 150 líneas que representan aproximadamente el 10% de la cobertura cantonal.

Existen dos centrales telefónicas, una analógica en la cabecera cantonal y otra satelital ubicada en la población de Machalilla con cabinas para atención al público y servicio de fax. En la población de Salango y Las Tunas existe una cabina telefónica en cada centro poblado.

Las condiciones geográficas y de área protegida dificultan la instalación de la infraestructura para el servicio de telefonía (postes, cableado, repetidoras, etc.).

COBERTURA TELEFÓNICA CANTONAL



El sector hotelero y turístico ubicado en la Parroquia Salango, se sirve de la central ubicada en Manglaralto, provincia del Guayas, cuya cobertura llega hasta Salango.

El sistema es analógico y no ha sido cambiado a digital. A pesar de estar en una zona turística no se cuenta con servicios de Internet y correo electrónico.

El sistema bancario y el servicio de tarjetas de crédito no funcionan, porque no existe servicio telefónico.

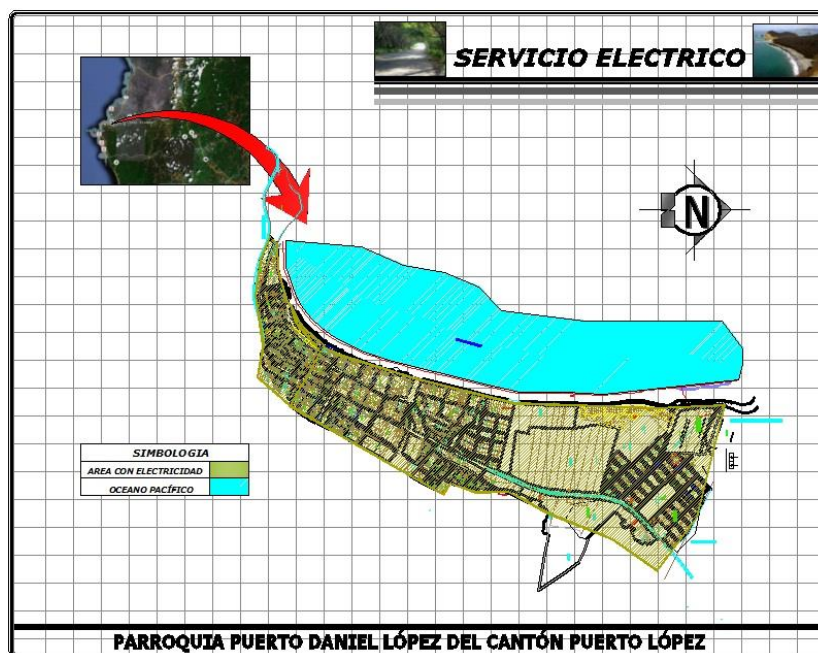


Ilustración #99 Plano de Abastecimiento de Servicio Eléctrico de la Parroquia Puerto López
Elaborado por: VALERIA ANDRADE Y KARLA SOLÓRZANO

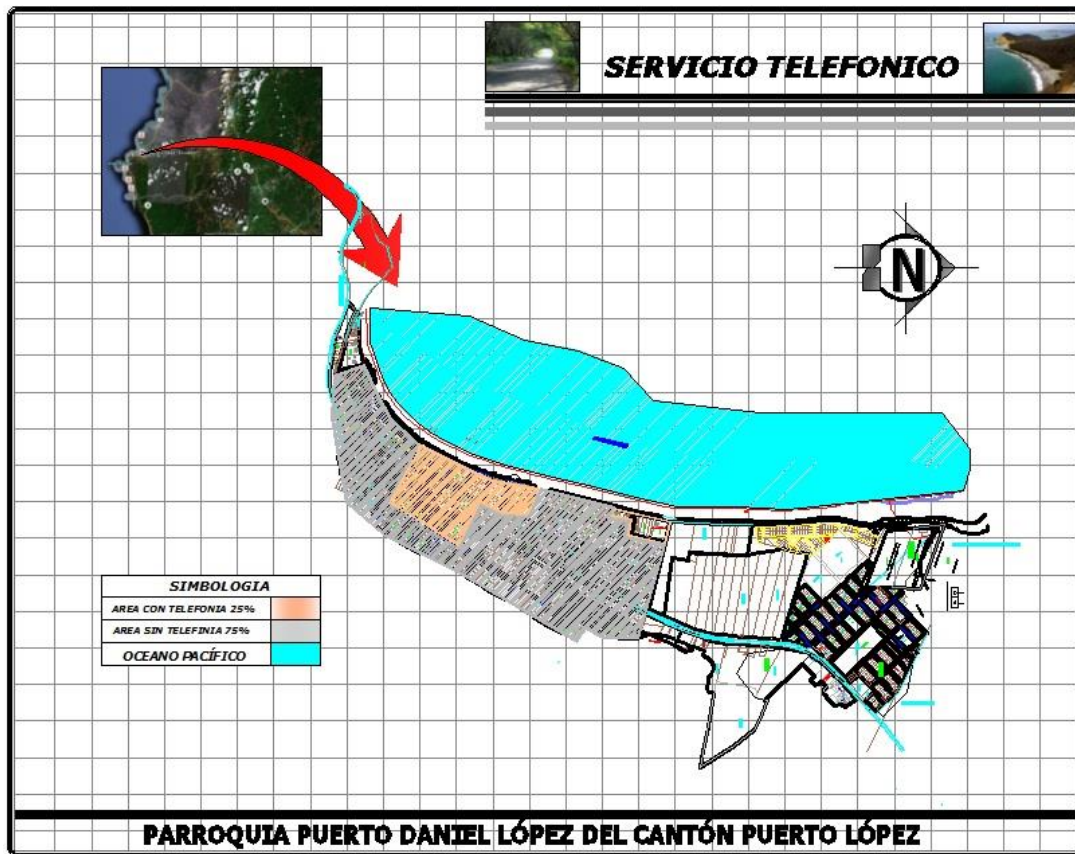


Ilustración #100 Plano de Abastecimiento de Servicio Telefónico de la Parroquia Puerto López
Elaborado por: VALERIA ANDRADE Y KARLA SOLÓRZANO

3.1.3 VIALIDAD Y TRANSPORTE

3.1.3.1 VÍAS NIVEL CANTONAL

Puerto López está conectado al sistema vial regional por el eje vial Jipijapa – Puerto Cayo – Machalilla – Puerto López – Manglaralto - Santa Elena. Desde Jipijapa se conecta con las principales ciudades de la provincia de Manabí y resto del país. Desde Santa Elena con el polo de desarrollo comercial y turístico de La Libertad y Salinas y con la ciudad comercial más importante del país que es Guayaquil.

Por Jipijapa se conecta con la sierra por la vía Chone – El Carmen – Santo Domingo – Quito.

Las dos vías llegan a la marginal de la costa.

La característica de esta vía al estar en el filo costero de la cordillera tiene una excelente visibilidad que fortalece el turismo, pero presenta una propensión a los deslaves y cortes por no contar con el drenaje y mantenimiento de cunetas.

Luego del fenómeno “El Niño” 97 - 98, se han reconstruido los puentes y alcantarillas e identificados muchos puntos donde se tiene que emprender en obras de drenaje.

Los puentes reconstruidos cuentan con un tratamiento de los causes, y las inversiones han sido significativas para la durabilidad de las obras.

Los puentes reconstruidos son Salango y Chico. Está por empezar la reconstrucción del puente Salaite con una inversión prevista de US \$ 425.000.

Esta vía, que es el único acceso que tiene Puerto López, enlaza hacia el sur todas las zonas pesqueras y turísticas más importantes del sur de Manabí con la Península de Santa Elena. Según el programa de reconstrucción del Plan Maestro de Ex Corpecuador (corporación encargada de la reconstrucción vial, después del fenómeno “El Niño”) esta vía será arreglada en su totalidad para el año 2002 y forma parte de la marginal del costa.

Las vías lastradas interiores que conectan los recintos son: Agua Blanca – Vuelta Larga que cruza el Parque Nacional Machalilla y tiene un uso restringido, por estar en una zona protegida. La vía Machalilla – San Isidro – El Limón ubicada en la zona de amortiguamiento al igual que la vía Puerto López – Río Blanco– Guale, son vías consideradas **corredores turísticos del cantón.**

3.1.3.2 TRANSPORTE NIVEL CANTONAL

El cantón Puerto López, cuenta con un servicio regular de transporte público desde las ciudades de Quito, Manta, Jipijapa, Manglaralto, Santa Elena y Libertad, evidenciando una constante y dinámica relación de actividades con la ciudad de Manta (centro económico – productivo más importante de Manabí) y con Santa Elena y La Libertad (zonas comerciales importantes de la zona norte costera de la provincia del Guayas) . No existe transportación directa con Puerto López desde la ciudad de Portoviejo ni desde Guayaquil.

Tampoco existe transportación hacia los recintos interiores del cantón, quedando cubiertos únicamente los recintos asentados en el filo costero que obviamente se benefician del trazado de la vía marginal de la costa.

Se han reportado casos de inseguridad por asaltos en los transportes, en el tramo Jipijapa - Puerto Cayo al norte del cantón y en la zona llamada Cinco Cerros, al sur, debido a que el trazado sinuoso de montaña, más la presencia de neblina muy densa obliga a un tráfico lento.

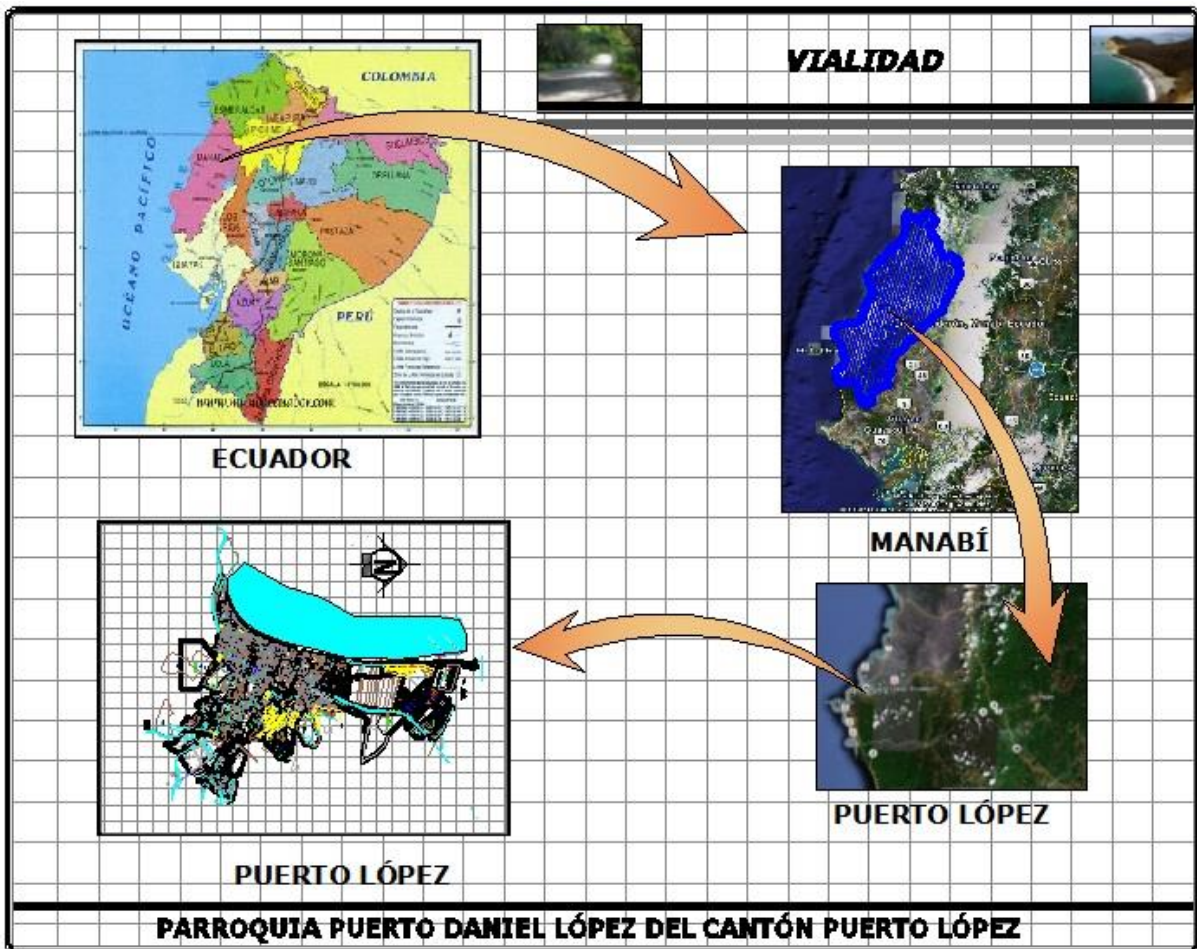


Ilustración #101 Plano de VIALIDAD de la Parroquia Puerto López
Elaborado por: VALERIA ANDRADE Y KARLA SOLÓRZANO

3.2 MARCO TEÓRICO LEGAL

3.2.1 NORMAS DE DISEÑO URBANO

El presente proyecto se apoya en el artículo 123 de la ley del constitución de la República del Ecuador del año 2008, con el fin de lograr el ordenamiento del espacio urbano en los centros de población, en el cual se debe considerar la característica, modo de operar y adecuada jerarquía de los diferentes elementos que lo componen, y que se relacionan entre sí; para lo cual se establecen dos grandes sistemas que conforman la base de la estructuración urbana:

El sistema de estructura territorial, que tiene por objeto ordenar el espacio urbano en "*unidades territoriales*" que se jerarquizan en función de la actividad que en ellas se realice, del número de habitantes y las demandas de equipamiento urbano que genera la vida en la comunidad, así como de la necesidad de conservar el sentido de identidad y escala humana dentro del centro de población, independientemente del tamaño del mismo.

El sistema vial, que tiene por objeto establecer una adecuada jerarquía entre los diferentes tipos de vías urbanas que sirven para los desplazamientos de personas y bienes en el centro de población.

Ambos sistemas dependerán del tamaño y funciones que tenga el centro de población dentro del contexto regional.

ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

Artículo 10.- Niveles de organización territorial.- El Estado ecuatoriano se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales.

CAPÍTULO I

Ordenamiento Territorial Metropolitano y Municipal

Sección Primera

Planes de Ordenamiento Territorial

Artículo 466.- Atribuciones en el ordenamiento territorial.- Corresponde exclusivamente a los gobiernos municipales y metropolitanos el control sobre el uso y ocupación del suelo en el territorio del cantón, por lo cual los planes y políticas de ordenamiento territorial de este nivel racionalizarán las intervenciones en el territorio de todos los gobiernos autónomos descentralizados.

El plan de ordenamiento territorial orientará el proceso urbano y territorial del cantón o distrito para lograr un desarrollo armónico, sustentable y sostenible, a través de la mejor utilización de los recursos naturales, la organización del espacio, la infraestructura y las actividades conforme a su impacto físico, ambiental y social con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y alcanzar el buen vivir.

El plan de ordenamiento territorial deberá **contemplar estudios parciales** para la conservación y ordenamiento de ciudades o zonas de ciudad de gran valor artístico e histórico, protección del paisaje urbano, de protección ambiental y agrícola, económica, ejes viales y estudio y evaluación de riesgos de desastres. Con el fin de garantizar la soberanía alimentaria, no se podrá urbanizar el suelo que tenga una clara vocación agropecuaria, salvo que se exista una autorización expresa del organismo nacional de tierras.

El ordenamiento del uso de suelo y construcciones no confiere derechos de indemnización, excepto en los casos previstos en la ley.

Artículo 467.- Ejecución de los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial.- Los planes de desarrollo y de ordenamiento se expedirán mediante ordenanzas y entrarán en vigencia una vez publicados; podrán ser actualizados periódicamente, siendo obligatoria su actualización al inicio de cada gestión.

Sección Segunda

Afectación a Predios por el Ordenamiento

Territorial

Artículo 468.- Edificaciones preexistentes.- Los edificios e instalaciones existentes con anterioridad a la aprobación del plan de ordenamiento territorial y de las zonas urbanas de promoción inmediata que resultaren en oposición de éstos, se califican comprendidos en

dicho plan o zonas. En consecuencia, no podrán realizarse en ellos obras de reparación, mejoramiento u otras de mantenimiento que eleven el valor de la propiedad, salvo pequeñas reparaciones, que exigieren la higiene o el ornato de los mismos, y aún estas, se efectuarán bajo las siguientes condiciones y que no excedieren del diez por ciento (10%) del costo de la construcción. El concejo podrá autorizar, previo informe de los responsables de planeamiento del ordenamiento territorial del municipio del cantón o distrito, usos y obras de carácter provisional (ornamentales, comerciales, folclóricas) que habrán de demolerse una vez cumplido el plazo y cuando lo resuelva el concejo, sin derecho de indemnización. Esta autorización aceptada por los propietarios, deberá protocolizarse e inscribirse en el registro de la propiedad.

Excepcionalmente, cuando el edificio haya sido concluido o adquirido poco antes de la aprobación del plan y de las zonas que lo afecten y no estuviere prevista la expropiación o demolición en el respectivo programa de ejecución, podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de reparación o reconstrucción, siempre que el propietario renuncie al cobro del valor de aquellas obras, en caso de expropiación o se comprometa a efectuar la demolición tan pronto como lo resuelva el concejo. Tales renunciaciones o compromisos serán protocolizados e inscritos como se indica en el inciso primero del presente artículo.

Artículo 469.- Enajenación de predios afectados.- El que enajenare terrenos o edificios afectados por el plan de ordenamiento territorial deberá hacer constar esta circunstancia en el correspondiente título de enajenación, así como los compromisos que hubiere adquirido con la municipalidad o distrito metropolitano.

El precio que se pacte no podrá ser superior al catastral, y en caso de acuerdo contrario, éste se considerará colusorio y no se tomará en cuenta para futuros actos o transacciones, manteniéndose la obligación de denunciarlos.

En los actos de enajenación de terrenos en proceso de urbanización, deberán consignarse los compromisos que el propietario hubiere asumido cuyo cumplimiento esté pendiente.

La infracción de cualquiera de estas disposiciones, facultará al adquirente para resolver el contrato en el plazo de un año a contar desde la fecha de su otorgamiento y exigir la indemnización de los daños y perjuicios que se le hubiere irrogado. Si no hiciera uso de este derecho en este plazo, las obligaciones serán exigibles al comprador.

3.3 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

3.3.2 REPERTORIO INTERNACIONAL

MAR DEL PLATA, ENTRE LA CIUDAD REAL Y LA CIUDAD IDEAL

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Mar del Plata se encuentra ubicada en el sudeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina, sobre la costa del Océano Atlántico. Este núcleo urbano surgió y creció a partir de la función turística y balnearia y a partir de ellas se concatenaron otras actividades que se transformaron en pilares de su desarrollo, como es el caso de la actividad pesquera y las industrias textiles y de la construcción. Actualmente, al igual que otros centros urbanos latinoamericanos, esta ciudad ha mostrado un progresivo agotamiento de su modelo o perfil productivo anterior. En consecuencia, ha ocurrido un aumento constante de los índices de desocupación, desencadenando una preocupante situación social. Esta cuestión -entendemos- es consecuencia directa de las medidas macroeconómicas producto de la globalización de la economía, tales como la desregulación de los mercados, la regionalización e integración de grandes espacios, la variedad de modelos de organización de las empresas y gestión de la producción y las privatizaciones (García y otros, 1999).

El objetivo del presente trabajo es realizar un análisis crítico del Plan Estratégico Mar del Plata, sus debilidades y contradicciones. La metodología utilizada consiste en el análisis de los documentos oficiales, la observación participante y entrevistas a distintos actores.

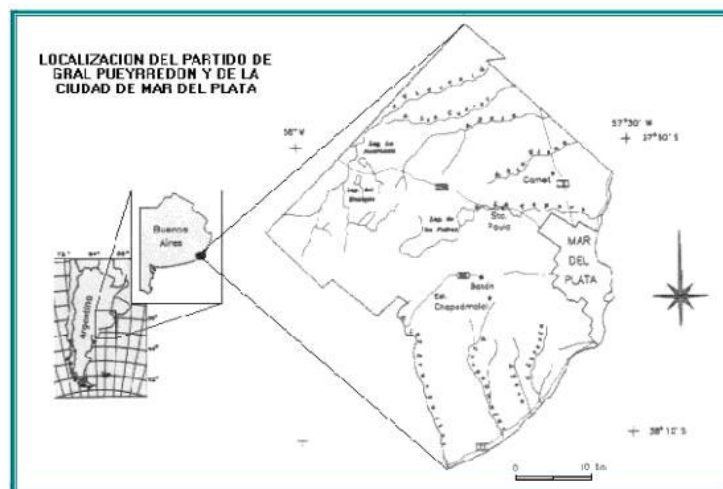


ILUSTRACIÓN 102 Figura 1: Localización del área de estudio
Fuente: Sánchez, Magdalena y García, Mónica (1999)

La *ciudad ideal* del cambio de siglo ha sido modelada, a juzgar por la agenda urbana hegemónica difundida por organizaciones multilaterales, consultoras internacionales y gobierno local. Se sintetiza en la ciudad competitiva, globalizada, flexible, administrada cual empresa, con apoyo de estrategias de marketing, apta para aprovechar oportunidades con agilidad y a presentarse **atractiva al mundo y a los inversionistas** (Vainer, C. 2000). El "paraíso" utópico de la ciudad virtual puede revelarse como una máscara para la especulación financiera y para los grandes emprendimientos inmobiliarios. El estimulado civismo urbano puede encubrir el desprecio por la participación ciudadana.

Es así como un grupo "selecto" de ciudades es clasificada como "modelo" digno de ser imitado (Barcelona, Río de Janeiro, Curitiba, Singapur, entre otras), ciudades constituidas a partir de prácticas de gestión, indicadores urbanísticos y a lo que se ha dado en llamar "soluciones creativas" para los problemas urbanos. Esto conlleva a **una adaptación simplista del modelo de planeamiento estratégico centrado en la promoción de la ciudad-imagen** y en la potenciación de los aspectos más controvertidos de la ciudad "posmoderna", como lo son la competitividad y el marketing, indispensables para atraer inversiones extranjeras.

Según Vainer (2000), en el discurso del planeamiento estratégico la productividad y la competitividad -propias de la economía global- constituyen la "nueva cuestión urbana", en contraposición a la cuestión urbana relacionada con el crecimiento desordenado, el consumo colectivo, los movimientos sociales urbanos. Para Vainer, el discurso del planeamiento estratégico se estructura sobre una serie de "analogías constitutivas":

-La ciudad es una mercancía y, como tal, puesta en venta en un mercado en donde otras ciudades también están en venta. De ahí la importancia del marketing de ciudades y la necesidad de esos productos urbanos, que bien pueden ser una oferta cultural o una imagen.

-La ciudad es una empresa, es decir, un agente económico que actúa en el contexto del mercado, sesgado por la competencia con otras ciudades, para atraer inversores. Asimismo, deberá ser gestada como una empresa.

-La ciudad es una patria y como tal debe generar un sentimiento de patriotismo cívico entre los habitantes, que es posible a través del consenso y del sentimiento de identidad y de pertenencia.

El autor intenta demostrar cómo, en este tipo de planeamiento estratégico, los intereses empresariales están en detrimento de la ciudad como espacio público y político: es el rasgo de la construcción de **la ciudad sin ciudadanos**.

Corta historia del proceso de Planificación Estratégica en Mar del Plata

Las políticas macroeconómicas han provocado un colapso de las actividades económicas tradicionales de la ciudad, generando una crisis productiva que se suma a la deteriorada situación socioeconómica nacional. Es en este contexto en el que se hace necesario pensar nuevas estrategias para reposicionarse y superar la problemática estructural, surgiendo la necesidad de una Planificación Estratégica del territorio. Sin embargo, muchos de los diagnósticos que se realizan previo a la formulación de los Planes Estratégicos carecen de un análisis dinámico, en tanto se formulan a la manera de simples descripciones de la situación del momento.

Las actividades previas a la concreción del Plan Estratégico para Mar del Plata tuvieron su inicio formal en abril de 2001, cuando diversas entidades se autoconvocaron conformando una "Junta Promotora"; en octubre de 2002 se sanciona la Ordenanza Municipal 14.957, por la que se crea la Comisión Mixta Plan Estratégico Mar del Plata. La misma convalida lo actuado por la Junta Promotora, coordinada inicialmente por el "Centro de Constructores y anexos" y sucesivamente por la Universidad FASTA, el Colegio de Ingenieros, el Colegio de Arquitectos, la Cámara Argentina de la Construcción y el Consejo Profesional de Agrimensura. Un 60 % de las instituciones que motorizaron este proceso respondían a intereses vinculados fuertemente con la rama de la construcción, al empresariado o a cámaras y colegios profesionales, con lo que corroboramos lo anteriormente señalado.

El proceso de funcionalización de cualquier tipo de espacio que quiera ser transformado conlleva una carga importante de conflictos en un doble sentido. Primero, por las tensiones por su apropiación entre distintos agentes; segundo, porque la funcionalización atribuida puede entrar en conflicto con los espacios circundantes. Por lo tanto, no nos hallamos ante un hecho neutro, sino con la modificación de un factor del sistema espacio-sociedad.

El Plan Estratégico para Mar del Plata se gestó con un fuerte perfil empresarial: el deseo que ha prevalecido no pasa por la apropiación de un excedente a través del proceso de producción de valor, sino solo el de apropiarse especulativamente de una parte del valor total generado

por el sistema productivo, sin intervenir en dicha producción. El valor de nuevas localizaciones pasa a ser el centro de interés de determinados agentes-propietarios, agentes de compra-venta, de ahí la preocupación por participar en la decisión de calificación del suelo, o en el conocimiento de antemano de determinados proyectos urbanísticos. Los agentes constructores e inmobiliarios son los que asumen el papel de productores directos de espacio, conformando un grupo que, junto con las obras públicas, adquiere un volumen importante dentro de la producción de valor

En cuanto al Estado, tal como ha escrito Capel, *"es a la vez agente que contribuye de forma decisiva en la producción de espacio y árbitro de los conflictos y contradicciones surgidos entre los diferentes agentes. Al mismo tiempo, realiza las acciones necesarias para la regulación del sistema en el caso de la existencia de una presión popular o a través de movimientos reivindicatorios, con lo que adopta un papel de agente subordinado y gestor del sector privado: incentivando a través de subvenciones, desgravaciones fiscales y otros mecanismos, con la reelaboración de un marco legal apropiado"* (Ortega Valcarcel, 2000) . En este sentido, las recientes y constantes propuestas de modificación del Código de Ordenamiento Territorial (C.O.T.) marplatense, se condicen con nueva legislación referente a la construcción en la ciudad, reclamada por los agentes inmobiliarios urbanos.

En julio de 2003, la Junta Promotora efectúa el "Concurso de Antecedentes, Propuesta y Oposición para la confección de una propuesta de gestión para la elaboración del Plan Estratégico para Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon". Los postulantes presentaron su programa metodológico durante las "Jornadas de Exposición Pública" realizadas el 26 y 27 de Septiembre en el Honorable Concejo Deliberante. La Comisión Asesora elevó los dictámenes a la Comisión Mixta y esta designó ganador el proyecto presentado por el equipo liderado por el Arquitecto Roberto Monteverde.

El proceso todo de puesta en marcha del Plan Estratégico para Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon puso en manifiesto que algunos objetivos y empleo indiscriminado de conceptos resultan ambiguos, antitéticos y necesitarían mayores precisiones: desarrollo sustentable/competitividad, sociedad civil, calidad de vida, ya que usados en general, sirven casi para justificar cualquier práctica. Asimismo, cabe destacar que:

- Los integrantes de la Junta Promotora -por sus características- parten de una visión "ingenua" sobre las posibilidades del desarrollo local y las ciudades como "gestoras

de su propio desarrollo" y de la inserción en una economía global, acentuada por el Equipo Coordinador del Proyecto.

- Por la dinámica, la convocatoria se convirtió en un proceso cerrado y dirigista (poco espacio para la discusión y la crítica) donde la toma de decisiones basada en el "consenso" termina siendo la sumatoria de opiniones y propuestas de los asistentes a distintas escalas pero sin discusión.
- La lógica del plan excluye a la mayoría de la población: el proyecto prioriza la competitividad, la productividad y acentuará la fragmentación existente, ya que la mayor parte de las inversiones -públicas y privadas- están destinadas a los espacios de reproducción del capital y al sector turístico.
- En el Plan Estratégico, los intereses empresariales están en detrimento de la ciudad como espacio público y político.
- El "consenso" al que se alude no ha sido construido políticamente, sino que se enuncia bajo el supuesto de que todos los ciudadanos "vemos y vivimos" la misma crisis de la ciudad.
- Se niegan los conflictos y tensiones existentes.
- El diagnóstico corresponde a un espacio sin profundidad histórica, es una "fotografía" o imagen congelada del presente, no permite analizar qué es lo que pasó ni efectuar una prognosis. Se apoya en un deficiente empleo de indicadores, estadísticas, etc.
- La metodología utilizada (FODA) no es neutra, ya que no permite identificar responsables. Al no jerarquizar problemas, lleva luego al listado de proyectos, sin ningún tipo de priorización.
- Faltan referencias explícitas a la región (articulación sistema urbano, jerarquía, redes) lo cual no resulta llamativo, ya que la imagen-objetivo es la de la ciudad empresa, con aspiración de inserción en los espacios de la globalización y no con la región de pertenencia (localidades que compiten entre sí para atraer inversiones).
- Tampoco hay referencias a la verticalidad provincia - nación.
- Falta precisar a qué prácticas concretas, a qué redes de sujetos se aplican, cómo, etc.

CONSIDERACIONES FINALES

Por lo anteriormente expuesto podemos fundamentar que el proceso de planificación estratégica llevado a cabo en la ciudad de Mar del Plata y Partido de General Pueyrredon no parece dirigirse a la ciudad real sino a la ciudad ideal, la ciudad modelo, la ciudad turística. Esta divergencia de objetivos (ciudad para todos o ciudad para pocos) generará severas consecuencias territoriales, ya que:

- Las intervenciones urbanas están siendo realizadas de manera diferencial, de acuerdo con objetivos meramente inmobiliarios y con rápidas tasas de renovación del capital. Ejemplo son los proyectos llevados a cabo durante 2005 para la concreción de la "IV Cumbre de las Américas", todos ellos localizados en el frente costero.



ILUSTRACION 103: Puente Arturo U. Illia , situado en Punta Iglesia e inaugurado con motivo de la "IV Cumbre de las Américas 2005".

Facilita el paso peatonal entre el Boulevard Marítimo y el mencionado sector .Esta construcción es considerada paradigmática de las obras del mencionado evento, conjuntamente con el Paseo de las Américas. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial 2006, se considera que las obras de la Cumbre "marcan un rumbo distinto en la actuación municipal en materia de espacios públicos. Por un lado, han dotado a la ciudad de espacios de calidad (tanto por su proyecto como por su materialización); por el otro, indican un camino a seguir y profundizar" ("Documento base de trabajo. Plan de Ordenamiento Territorial para Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon". 23 de marzo de 2006). Sería importante que los logros del Plan Estratégico no se apoyen solamente en estas obras sino en una actuación más integral en el territorio local, con vistas a la inserción en la región sudeste bonaerense y en el MERCOSUR.



ILUSTRACION 104: Vista del Parque San Martín, frente a Playa Chica. Este sector también fue reacondicionado para la realización de la Cumbre. Desde 2006 en adelante se dieron numerosas iniciativas de construcción en altura en esta zona.

- ✓ El Municipio deja de ser el garante de los vecinos de la ciudad y se transforma en el auspiciante de las iniciativas inmobiliarias puramente especulativas (por ejemplo, la reciente construcción de torres en la costa, sector Golf y Playa Grande). Un caso reciente es el de los terrenos del asentamiento precario Villa Paso, en el cual se han ido relocalizando a los habitantes y ya se está planificando construir en altura, lo cual genera preocupación en sectores vecinales, como puede verse en una nota del diario [La Capital](#).
- ✓ **Se profundiza la dualidad entre la ciudad turística y la ciudad interna**, los barrios y sectores excluidos que no se benefician por las mencionadas intervenciones
- ✓ El objetivo central de un Plan Estratégico, que debería ser mejorar la calidad de vida de la población a través de la creación de empleo y la inclusión social, termina siendo no cumplido. La ciudad real queda desdibujada por una ciudad ideal



ILUSTRACION 105: Recientes emprendimientos inmobiliarios en altura en la costa. En este caso se trata del sector lindero con Playa Grande, donde el valor del suelo adquiere valores muy altos.

Se plantea como objetivo lograr –a través de una mirada "mas amplia"- un "reequilibrio urbanístico entre la ciudad turística mas consolidada y el resto del tejido" (Documento base de trabajo. "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon". Mar del Plata 23 de marzo de .2006.) Sin embargo, al analizar los proyectos contemplados a futuro, se puede adivinar la continuidad de intervenciones sobre sectores donde la inversión del capital ya es importante o donde no se observan necesidades sociales. Esto se observa al analizar la distribución espacial de las futuros emprendimientos urbanos en calles comerciales como Güemes, Alem, Puan y de los denominados "nuevos equipamientos de jerarquía", además de la reestructuración del frente marítimo como los Proyectos Museo de Arte Contemporáneo, Parque Terrazas del Golf y Terminal de Cruceros.



ILUSTRACION 106: Vista aérea de la costa marplatense.

El privilegiado marco físico natural, que combina costas arenosas, acantilados, lomas y depresiones, ha posibilitado la explotación turística desde hace más de un siglo. Sin embargo, las construcciones en elevación sobre la línea de costa generan pérdida de la luz solar a partir del momento de declinación del sol por el oeste, restándole horas útiles a las actividades de playa. Por otro lado, otra consecuencia es la fragmentación de la ciudad en dos, la que mira al mar y la que mira las espaldas de los edificios. Este proceso es común en otros balnearios atlánticos bonaerenses.

REGENERACIÓN URBANA PARA LA RECUPERACIÓN DEL RÍO CHEONGGYECHEON DE COREA DEL SUR



ILUSTRACION #107 PLANTA URBANÍSTICA

El caso de la *recuperación del canal Cheonggyecheon* (CHEON – gay -cheon), Corea del Sur, ejemplifica cómo una gran ciudad puede modificar sus patrones de crecimiento, recuperando un antiguo e importante canal urbano que se había transformado en autopista, devolviéndole su rol natural y generando uno de los espacios públicos más interesantes de la séptima aglomeración urbana más grande del mundo.

A pesar de beneficiar a 160.000 autos diariamente, la autopista estaba en una obsolescencia absoluta, ya que su mantenimiento tenía un costo altísimo, su estructura ya no permitía el tránsito de grandes vehículos y causa de una mala calidad de vida debido a la contaminación. Como consecuencia, el centro se despoblaba y desvalorizaba, transformándose en un lugar cada vez menos llamativo.

La autopista había generado un importante deterioro en la calidad de vida de los ciudadanos, la cual se había visto empeorada por los crecientes índices de polución, escasa ventilación y contaminación ambiental.

De esta forma, el antiguo canal se transformó prácticamente en una cloaca abierta, que luego dio paso a una completa transformación que terminó edificando el cauce en su totalidad.

Se construyó así una importante arteria urbana, que luego recibió una segunda vía de alta velocidad elevada de seis pistas.



Por lo visto, el éxito del proyecto se debe a que se toman en cuenta todas las piezas que le influyen y lo crean finalmente. Los cambios y externalidades están analizados con profundidad por los gestores del proyecto, donde se balancean todas las variables y efectos posteriores a escala urbana. Al contrario a como pasa en otros países donde “la planificación

urbana ha fallado ya que se ha concentrado en normar un estado futuro ideal de usos de suelo, densidades, vialidad y equipamientos; y no ha abordado el desafío de conducir los procesos de cambio.

ABORDAJE HISTÓRICO DEL CANAL



ILUSTRACIÓN #109-110 **PRIMERA ETAPA DEL PARQUE**

Esto ahora es parte del pasado. En el año 1999 la Alcaldía de Seúl comenzó a gestionar una importante y polémica iniciativa para eliminar la Autopista, símbolo del progreso y el desarrollo de la capital, pero en franco deterioro y obsolescencia física. Hace 50 años en la ciudad de Seúl existía el canal de Cheonggyecheon, un cauce de aguas de carácter más bien rural que dividía la ciudad en sentido norte-sur y donde la gente acostumbraba lavar sus ropas.

Junto con el crecimiento económico de Corea del Sur, la ciudad comenzó a expandirse y con esto, desarrolló nuevas infraestructuras y autopistas para suplir la demanda de la creciente tasa de motorización asiática.

PASEO POR EL PARQUE CHEONGGYECHEON

(Referente, en todo el mundo con respecto a la recuperación de un río)



ILUSTRACIÓN #111-112 ANTES Y DESPUÉS DEL CANAL CHEONGGYECHEON

En un radical y revolucionario acto de *regeneración sustentable* (que es ejemplo en todo el mundo), el **Alcalde Lee Myung Bak** lideró el proyecto para recuperar el río, demoler la autopista y crear un parque de borde de **400 hectáreas, en 8 km de largo y 80 metros de ancho**, dando paso nuevamente al cauce natural del río con sus aguas debidamente tratadas y purificadas.

Como resultado final, se obtiene este gran espacio público que se transforma en el pulmón de la ciudad, y que aparte de traer una serie de *externalidades positivas*, como *buena calidad de vida, valorización del terreno y turismo*, se espera que traiga consigo *beneficios a largo plazo que repercutan a nivel mundial*, transformando a Seúl en una nueva capital de desarrollo económico internacional. (<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/05/27/regeneracion-urbana-demoliendo-autopistas-y-construyendo-parques/>)



ILUSTRACIÓN # 113 VISTA NOCTURNA DEL PARQUE

En esta vista del canal de Cheonggyecheon del paseo nocturno se puede observar que cuenta con iluminación necesaria.



ILUSTRACION #114 Vista del canal de Cheonggyecheon, con su malecón



ILUSTRACIÓN #115 Vista del canal de Cheonggyecheon, de acuerdo al proyecto



ILUSTRACIÓN #116 Vista del canal de Cheonggyecheon

PROYECTO DE ORDENAMIENTO EN BILBAO

RECUPERACIÓN DE LA RIA

Bilbao es la capital de la provincia de Vizcaya, en el País Vasco, al norte de España. Está

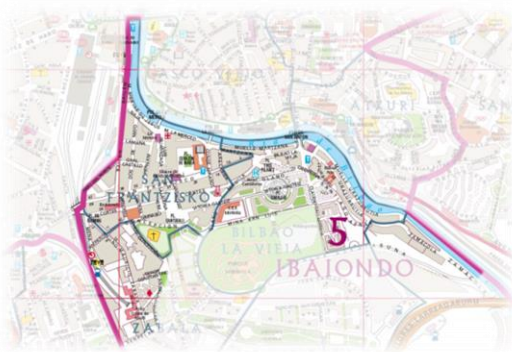


ILUSTRACIÓN #117 PLANO ESQUEMATICO DE BILBAO

situada en la comarca del Gran Bilbao, un continuo urbano que se extiende a lo largo de la ría de Bilbao, o del Nervión, dando cobijo a numerosas empresas, minas de hierro, fábricas y astilleros, que durante la revolución industrial otorgaron a esta ciudad un elevado nivel económico. Tiene una población de 354.145 habitantes (2006) y una extensión de 41,26 km²,

con una densidad poblacional de 8.583 habitantes por km² (2006). Su área metropolitana llega a albergar alrededor de 1.000.000 de habitantes, siendo así la quinta aglomeración española en cuanto a población, y la primera del País Vasco.

Tras la grave crisis industrial de los años 80, la ciudad de Bilbao apostó por una renovación integral que ha transformado el entorno de la Ría en un espacio de ocio y disfrute para los ciudadanos, dentro de un proceso de revitalización del área metropolitana impulsado por todas las administraciones públicas. El **Museo Guggenheim Bilbao**, el **Palacio Euskalduna**, los puentes de Euskalduna y Zubizuri o pasarela de Calatrava, las torres gemelas Isozaki Atea, las nuevas zonas verdes en Abandoibarra y el nuevo tranvía, entre otros, han recuperado zonas hasta entonces deprimidas y han hecho que la ciudad vuelva la vista hacia ese entorno.

Hoy en día la ciudad sigue inmersa en un proceso de transformación, gracias a los proyectos de soterramiento de vías en Basurto e Irala, la reforma integral de Zorrozaurre (Zaha Hadid), La Alhóndiga (Philippe Stark) ó a la continuación de las obras del máster-plan de Abandoibarra (César Pelli), con la construcción de la **Torre Iberdrola** como obra más destacada.

Lo que hoy en día llamamos comúnmente, Bilbao la Vieja es en realidad el conjunto de tres barrios: Bilbao la Vieja propiamente dicho, antiguo núcleo ferrón y marítimo que ha acompañado a Bilbao desde sus orígenes, San Francisco, zona que pasó de terreno conventual a pequeño ensanche burgués y popular, y Zabala, un espacio vinculado a las antiguas minas y al ferrocarril. El conjunto se hizo, con la revolución industrial, obrera y populosa, la otra cara del Bilbao de la alta burguesía. Con esa herencia histórica y su posterior devenir se ha forjado un carácter especial que subyace en todos los rincones de estos barrios y sus gentes.

Hoy en día Bilbao La Vieja es un barrio abierto y dinámico que se encuentra en pleno proceso de transformación. A continuación se presenta una evaluación del desarrollo de dicho Plan sobre la base de los cuatro ámbitos de actuación definidos en el mismo, Mejora Social, Promoción del empleo y la Actividad Económica, Transformación del Entorno Urbano, Convivencia Ciudadana.

Equipamientos y Zonas verdes:

- ✚ La situación céntrica del barrio en la ciudad y la construcción desordenada existente determina una histórica escasez de espacios abiertos, zonas verdes y equipamientos básicos.
- ✚ En los últimos años se han solventado algunas de las carencias existentes (tanto a través del Plan Puerta Abierta como del PIR):
 - ✓ Conexiones peatonales con las zonas verdes de Miribilla y con el parque de Monte fuente.
 - ✓ Centro de Salud de la Merced.
 - ✓ Comisaria de la Policía Municipal, oficinas municipales de Lan Ekintza en la Plaza de la Cantera, Bilbao Arte, Bilbo Rock La Merced, etc.
- ✚ De este modo, a día de hoy podemos observar cómo aún existe una carencia notable de equipamientos y espacios, especialmente en algunos ámbitos:
 - ✓ Instalaciones deportivas, culturales y de ocio.
 - ✓ Escasez de plazas en buenas condiciones, espacios libres y zonas verdes en el barrio.

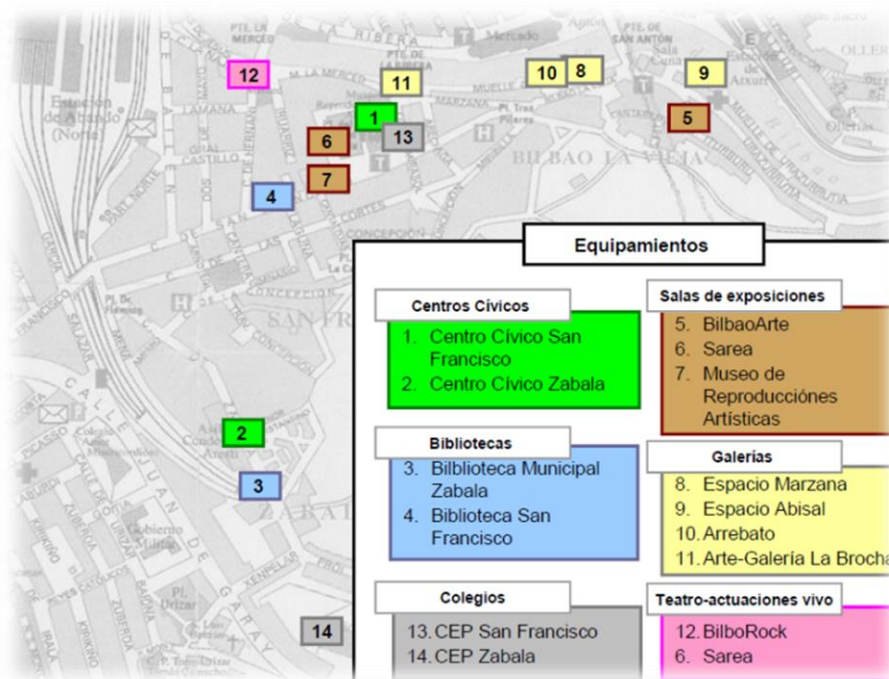


ILUSTRACIÓN # 118 EQUIPAMIENTO DEL BARRIO BILBAO

La conectividad y accesibilidad del barrio con su entorno requiere considerar no sólo las barreras físicas anteriormente comentadas, si no otra serie de elementos en los que el barrio muestra un aceptable nivel general.

La céntrica situación del barrio, la disponibilidad de puentes y conexiones peatonales suficientes (especialmente con un importante nudo de comunicaciones como Abando) y la existencia de líneas de transporte público, han propiciado, junto con algunas de las actuaciones mencionadas anteriormente (muelles, Cantalojas, reordenación de sentidos de circulación, etc.), que la conectividad y accesibilidad desde y hacia el barrio no constituya un problema de magnitud.

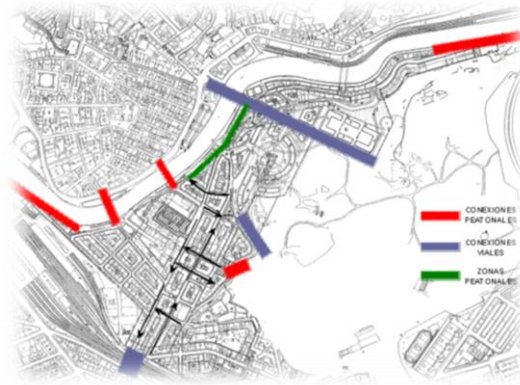


ILUSTRACIÓN #119 PLANO DE CONECTIVIDAD

- ✚ Sin embargo, a día de hoy aún existen algunos temas por resolver:
- ✓ Incrementar el transporte público (número de líneas y frecuencias) especialmente en la zona alta del barrio y sobre todo, en Zabala.
 - ✓ Plantear la posibilidad de actuar en el suelo de RENFE en la calle Bailén para facilitar la conexión peatonal con la zona centro de Bilbao.
 - ✓ Analizar las necesidades de conexión y los flujos ocasionados por las nuevas zonas, en lo que afecta al barrio en cuanto a sentidos de circulación más apropiados para la conexión con el entorno (la reordenación viaria en el barrio está en marcha en estos momentos), posibilidad de peatonalización de calles, necesidad de aparcamientos en zonas concretas del barrio, incremento del transporte público, etc.

PROPUESTA

El barrio de Antesala recupera su centralidad



ILUSTRACIÓN #120 EL BARRIO DE AMETZOLA

En 1998 Ametzola ha recuperado su centralidad en el espacio urbano, gracias a la habilitación de un parque de 32.000 m² destinado a ser el pulmón verde de esta zona de la ciudad, la apertura de la nueva estación de Ametzola que une los servicios ferroviarias de RENFE y FEVE y que, una vez inaugurada la Variante Sur en marzo de 1999, da servicio diario a más de 6.000 pasajeros. Asimismo, la construcción de 750 viviendas libres y 150 de promoción oficial contribuirán a incrementar el parque de viviendas de la zona.

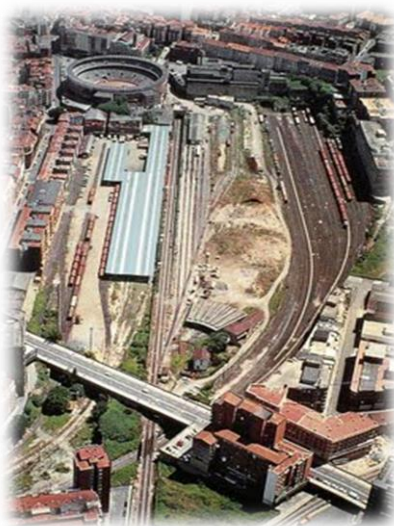


ILUSTRACIÓN #121 El barrio de Ametzola 1996



ILUSTRACIÓN #122 El barrio de Ametzola 2004

LA REFORMA DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL ROMPE CON UNA ANTIGUA HERIDA URBA



ILUSTRACIÓN 123 PLANO DE PLAN MASA

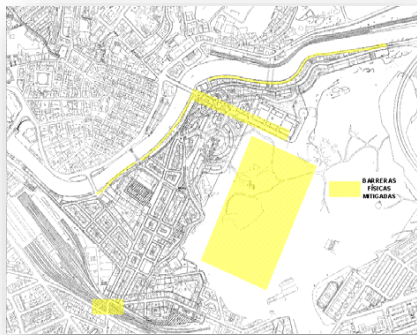


ILUSTRACIÓN #124 PLANO DE PROYECTO PLAZA DEL CORAZON DE MARIA

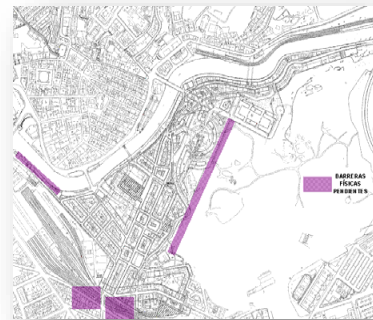


ILUSTRACIÓN #125 PLANO DE PROYECTO PLAZA DE LA CANTERA

✚ **Constituyendo nuevas oportunidades de apertura y permeabilidad del barrio:**

- ✓ Urbanización y construcción 493 viviendas públicas en Miribilla y futura apertura del Puente San Antón hasta Miribilla.
- ✓ Urbanización y peatonalización de los Muelles de la Merced, Marzana y Urazurrutia.
- ✓ Ampliación del Puente Cantalojas.

Actuación urbanística de la Plaza de la Cantera y su entorno:

La actuación ha consistido en una urbanización completa de la Plaza de la Cantera, la apertura y prolongación de la c/Gimnasio hasta su conexión con la c/Concepción, liberando suelos para mejora y creación de nuevos espacios libres y para las actuaciones edificatorias a implantar en el entorno.

Todo ello ha supuesto actuaciones de acondicionamiento, renovación de redes de servicio y suministro, eliminación de barreras arquitectónicas, saneamiento y salubridad urbana, mejora de infraestructuras y comunicaciones, etc.

Reurbanización de Plazas

La actuación incluye re urbanizar los pequeños espacios libres existentes en Bilbao La Vieja, hasta ahora descuidados y poco utilizados.

Desde Surbisa se ha procedido a recuperar y/o re urbanizar las siguientes plazas:

- El espacio libre entre los n°s 35 y 37 de la c/ Zabala.
- La Plaza Triangular ubicada en la confluencia de las calles Cortes, Concepción y Conde Mirasol.
- La plazoleta en la c/ Marzana entre las calles Aretxaga y Conde Mirasol.
- El espacio anexo al edificio Bilbo-Rock, en la c/Hernani.

Asimismo, con la urbanización de la calle Marzana se han ampliado los espacios libres existentes en el barrio.

Rehabilitación de edificios privados

La actuación incluye la promoción e incentivos a la rehabilitación privada de edificios residenciales para que alcancen las debidas condiciones de conservación.

Desde el año 2005 se han impulsado y tramitado más de 100 expedientes de ayudas económicas para la Rehabilitación de edificios.

Rehabilitación interior de viviendas

La actuación incluye la promoción e incentivación de la rehabilitación privada de viviendas para que alcancen las debidas condiciones de habitabilidad.

Desde el año 2005 se han impulsado y tramitado más de 350 expedientes de ayudas económicas para la Rehabilitación de viviendas.

Reforma y modernización de locales comerciales

La actuación incluye el análisis individualizado de cada local para conocer su problemática administrativa, de seguridad, salubridad, etc. prestando especial atención a tres tipos de locales: locales cerrados; locales abiertos y que no están en condiciones porque no han pasado por la ventanilla municipal (es decir, han cambiado de titular sin solicitar cambio de actividad); y locales abiertos y con peligrosidad.

Una vez realizado el diagnóstico se procede a la organización de estrategias coordinadas para cada problemática que tiendan a promover la realización de las obras necesarias y tras ello la puesta en uso del local (ej: la agilización de los expedientes para declarar la caducidad de licencias en los locales cerrados para que no puedan reabrir sin mejorar su estado).

Desde el año 2005 se han impulsado y tramitado 62 expedientes de ayudas económicas para Rehabilitación de locales en funcionamiento.

Asimismo, y con independencia de la existencia de una actividad en el local, se han tramitado más de 10 expedientes de ayuda para la recuperación de fachadas en plantas bajas.

Rehabilitación estratégica de edificios con especiales dificultades

La actuación incluye el tratamiento específico y extraordinario para los edificios con especiales dificultades para su rehabilitación (propietarios desconocidos, morosidad, desinterés y abandono) que puedan llegar a la ejecución subsidiaria de las obras por el Ayuntamiento de Bilbao a cargo de la propiedad o incluso compra de viviendas.

Desde el año 2005 se han incoado 2 expedientes de ejecución subsidiaria de las obras necesarias en elementos comunes motivada no solo por la urgencia de la actuación sino también por la incapacidad demostrada por los integrantes de las Comunidades de Propietarios para gestionar la rehabilitación por sus propios medios.

Asimismo, se ha mantenido la facilidad y flexibilidad en el pago del reintegro de las obras ejecutadas subsidiariamente para aquellos propietarios que hayan demostrado un precaria

situación económica pero una voluntad manifiesta en apoyar la rehabilitación necesaria en el edificio.

Para alcanzar este objetivo se han puesto a disposición de los beneficiarios ayudas económicas a fondo perdido, así como la asistencia técnica, jurídica y social del equipo de Surbisa.

Mejora de la accesibilidad de los edificios

La actuación supone promover la introducción de las mínimas condiciones de accesibilidad de los edificios en cada intervención de rehabilitación que se realice a través de la sociedad urbanística de rehabilitación municipal de Bilbao SURBISA mediante ayudas económicas. Desde el año 2005 se han impulsado y tramitado 18 expedientes para la financiación de la eliminación de barreras arquitectónicas en edificios y mejorar así la accesibilidad a los mismos, fundamentalmente mediante la instalación de ascensores. (<http://www.bilbao.net/bilbaolavieja/jsp/home.jsp?idioma=A>)

REGENERACIÓN DEL MALECON EN LA HABANA-CUBA

El Malecón y en particular el tramo denominado “Malecón Tradicional”, ha sido reconocido por expertos, visitantes y por los habaneros como una de las imágenes urbanas más emblemáticas de la Ciudad de La Habana, sobre todo por propiciar una lectura continua de los diversos momentos históricos de su desarrollo, por su carácter de espacio público multifacético y por el valor de conjunto de su arquitectura.

Sus atributos como cordón que separa y vincula a la ciudad con el mar y como eje vial expedito unido a sus valores paisajísticos, urbanísticos y arquitectónicos reafirman su relevancia social, económica y ambiental.

Sin embargo, el aumento del deterioro acelerado por el agresivo entorno natural, la lentitud de las intervenciones de rehabilitación, el desbalance en la intensidad de usos, la alta densidad habitacional, la erosión del tejido social y la pérdida de las fuentes de generación económica local, aumentan día a día la vulnerabilidad de esta singular franja urbana y de sus habitantes.

Transcurridos casi 10 años de la creación de la Oficina de Rehabilitación del Malecón Tradicional el equipo de gestión y planificación que la integre replantea diversas interrogantes. ¿Se perderá la mayor parte del patrimonio edificado en este tramo del Malecón? ¿Podrá incrementarse el ritmo de intervención en un corto plazo? ¿Qué nuevas estrategias, fuentes financieras y capacidad de instrumentación de proyectos pudieran instrumentarse para detener y revertir el deterioro? ¿Habrá que aceptar la teoría de algunos expertos de que habrá que edificar otro Malecón Tradicional?

Algunos profesionales defienden el criterio de que el buen futuro de la ciudad sólo puede partir de su pasado, pero no se debe olvidar que la revitalización de ese proceso le añade valor, permitiendo la satisfacción de las exigencias del presente y el futuro. Este sería el único modo de hacer perdurar en el tiempo la imagen de un espacio tan útil e imprescindible de la ciudad. El equipo del Malecón Tradicional todavía anda en la búsqueda de mecanismos más efectivos para realizar tal utopía.

La singularidad como oportunidad

Cada ciudad es una matriz espacial única, de ahí que cada espacio, calle y parcela constituya un elemento singular dentro de un todo. Lo anterior determina que para ciertas funciones o usos urbanos hay sitios únicos que no pueden ser sustituidos por otros.

Existe un conjunto de atributos tales como la accesibilidad, la centralidad, la mixtura de usos, el entorno ambiental, las características del patrimonio, la calidad y amplitud de los espacios públicos y las normativas urbanas, que hacen que unos pocos espacios o sitios urbanos resulten verdaderamente irrepetibles. La autenticidad de estos lugares permite que en ellos se vislumbren mejores oportunidades para encauzar con más éxito nuevas propuestas para su desarrollo, potenciando conexiones tanto a escala nacional como internacional. Lo anterior quiere decir que la singularidad determina per se mayores oportunidades pero se requiere además un consenso entre actores a la hora de definir una propuesta de política o un plan de intervenciones que conduzca a un nuevo y mejor orden. Esto sin dañar el frágil equilibrio de que la autenticidad restaure lo roto, mantenga lo vivo y potencie el futuro mediante la suma de valores existentes y nuevos.

Al tratar de aprovechar las oportunidades que brinda un espacio urbano rara vez se encuentra un panorama perfecto. Si se trata de un sitio con historia y tradiciones también se tendrá que

lidar con las contradicciones y dificultades generadas por su composición social, su base económica y los conflictos de intereses entre los actores locales, nacionales e incluso internacionales. Para que una oportunidad se concrete exitosamente deberá abrir espacio a muchos y tendrá que asegurar un equilibrio entre lo social, patrimonial, financiero y ambiental. Aplicando estas reflexiones al caso del Malecón habanero y con el objetivo esencial de completar el proyecto urbano para esa franja, se ha gestado un profundo debate que ha partido de reconocer que se trata de un sitio único en el cual se manifiesta toda la complejidad descrita anteriormente. En los últimos tiempos se viene discutiendo sobre temas tan relevantes como la inserción de la arquitectura contemporánea; la necesidad de intervenciones emblemáticas; la generación de plusvalías y su captura; los usos rentables y los sociales; el incremento de la centralidad y sus efectos sobre el resto de la ciudad; y el dilema entre el tráfico vehicular y el peatonal.

Aún con lo avanzado que está el Proyecto (PERI actualizado) que define las intervenciones para el futuro del Malecón Tradicional, estos puntos están aún en pleno debate, y sólo en algunos puntos se ha logrado un primer nivel de consenso.

Propuestas y desafíos

El plan de desarrollo para el Malecón Tradicional PERI comenzó a ser elaborado en 1997 y ha tenido revisiones críticas teniendo en cuenta las actualizaciones al diagnóstico edificio, social y los resultados que se han alcanzado en la rehabilitación durante el período 1997-2003. La nueva versión del PERI articula y conecta cuatro áreas fundamentales de análisis:

Situación actual según el diagnóstico:

- Estrategias a instrumentar
- Acciones identificadas
- Potenciales fuentes financieras a movilizar.

La nueva versión del Plan propone mantener la función residencial, pero reforzando su presencia en la calzada de San Lázaro y disminuyendo su peso en el Malecón donde se prioriza el desarrollo de proyectos con alto nivel de diseño para mantener y elevar la imagen del conjunto. Además se persigue incrementar los usos recreativos y de ocio buscando la revalorización funcional y económica del mismo.

El desafío actual está relacionado con las nuevas dinámicas de la gestión inversionista en el Centro Histórico que trabajan muy ligadas al planeamiento, no visto como un documento terminado sino como un proceso multifacético. En el que va reflejando hasta la dimensión financiera los planes de acción que se ajusta y chequea de acuerdo a una lógica general de actuaciones prevista por los planificadores en el PERI y por los gestores en el plan anual de inversiones.

Este método de trabajo permite iniciar proyectos a diferentes escalas con un criterio espacial ya definido por el plan general pero según etapas que se ajustan y actualizan constantemente de acuerdo a las prioridades del momento. Es así que se podrá trabajar en el corto plazo paralelamente en la creación de las viviendas de tránsito en zonas inmediatas al área de intervención, que se dé mantenimiento a las obras ya ejecutadas en períodos anteriores, se mejoren las redes de infraestructura y el mobiliario urbano.

El proceso de gestión se apoya en el estudio detallado de cada manzana y de cada inmueble recogido en el PERI, donde los nuevos usos, densidades y las modificaciones a las regulaciones se han ido perfilando.

Por la forma en que ha sido estructurado, el PERI es un buen ejemplo de un plan general capaz de reflejar progresivamente los resultados que se van obteniendo tales como las mejoras logradas a partir del impacto financiero de nuevos servicios y funciones, así como las magnitudes espaciales y financieras de las nuevas propuestas.

No obstante, se apoya en el Presupuesto del Estado para los programas priorizados, utiliza los recursos propios de la Oficina del Historiador y los créditos de la banca cubana. Con vistas al futuro se estudian nuevas modalidades como el derecho de usufructos, inserción de fondos de inversión, la anticipación del potencial adicional de construcción, etc, los cuales podrán construir vehículos financieros de este gran proyecto urbano.

El proyecto para el Malecón Tradicional está probando métodos de trabajo que vinculan estrechamente la planificación y la gestión inversionista, sólo queda esperar que este esfuerzo creativo se refleje de igual forma en los procesos constructivos para su operación y mantenimiento de cuyo éxito depende que este sitio mantenga su singularidad y sus atractivos reafirmando su papel como espacio público y de conexión a escala en la Ciudad. (<http://www.planeamientoyurbanismo.com/>)

3.3.2 REPERTORIO NACIONAL

REGENERACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

Hay que reconocer que, el mejor referente en cuanto a regeneración o rehabilitación urbana a nivel nacional, se encuentra en la ciudad de Guayaquil, por ser el más claro ejemplo de intervención urbano-arquitectónica y social.

Durante las décadas previas a 1992, la ciudad de Guayaquil sufrió las devastadoras consecuencias de improvisadas y prácticas de sus gobiernos locales.



ILUSTRACIÓN #126 MOSAICO DE REGENERACIÓN URBANA DE GUAYAQUIL AÑO 2006

En la **década de los 60** se trasladaron del Malecón y su centro urbano, las principales actividades portuarias al nuevo puerto al sur de la ciudad, la ejecución de los puentes que unieron Guayaquil con el resto del país, fueron algunos hechos fundamentales que aunados a la falta de planificación urbanística dieron inicio al proceso de degeneración del centro urbano. Es a partir de entonces que la ciudad comienza a darle la espalda a uno de sus recursos más importantes: el gran Río Guayas. Paralelamente se produjo el abandono del centro urbano como zona residencial, además de una intensa densificación comercial, limitándose su uso al comercio y oficinas.

Ya para **los años 90** el deterioro urbano se hacía evidente en las infraestructuras públicas y privadas, en el medio ambiente urbano, y en el desmedro en la percepción de identidad, orgullo y respeto de los habitantes por su ciudad.

En 1992 el alcalde León Febres-Cordero ex presidente del Ecuador, al ser electo alcalde asume el reto de reconstruir la ciudad con importantes iniciativas de carácter urbano, administrativo y social, y que luego con la posta a cargo del Alcalde Jaime Nebot **en el año 2001** se inició un exitoso proceso Regeneración Urbana, interviniendo diferentes sectores a través de proyectos y

programas concretos, que se integran a la visión estratégica que se tiene para el desarrollo de toda la ciudad.

En el año 2004 esta gestión fue reconocida internacionalmente por el Programa de Naciones Unidas para el desarrollo (UNDP) como un ejemplo de buena práctica de promover la gobernabilidad democrática como factor importante en la erradicación de la pobreza y promoción del desarrollo.

La Regeneración Urbana se constituye en uno de los componentes para alcanzar los objetivos de un desarrollo sostenible de la ciudad, y es precisamente esta visión de sostenibilidad la que hace que la **recuperación de las infraestructuras urbanas** no sea un fin per se, sino **un medio donde coexisten tres dimensiones, que en conjunto, garantizan la sostenibilidad de una sociedad: la dimensión económica, la social, y la ambiental.**

Objetivos generales de la Regeneración Urbana

- Atraer el turismo nacional e internacional, revalorizando el patrimonio histórico y monumentos, y creando nuevos espacios públicos donde los ciudadanos tengan acceso al conocimiento, cultura y ocio sin restricciones de ninguna índole.

- Expandir y fortalecer a los actores económicos en el marco del desarrollo sostenible, generar empleo directo e indirecto y ordenar la actividad comercial informal.

- Crear una imagen urbano arquitectónica legítima de pertenencia de lugar, de su cultura y su gente, preservante de su patrimonio y orgánicamente innovadora.

- Propiciar el desarrollo de lazos que ayudan a los miembros de una sociedad marcada por profundas desigualdades a percibirla como un ente unitario, como un mecanismo de convivencia armónica e integradora.

- Mejorar el medio ambiente urbano, e incrementar el área verde por habitante.

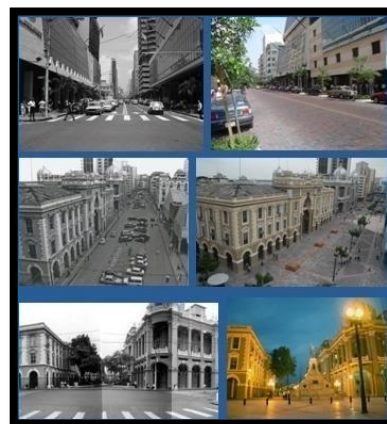


ILUSTRACIÓN #127 MOSAICO DE OTROS SECTORES INTERVINIDOS CON LA REGENERACIÓN URBANA DE GUAYAQUIL AÑO 2008

- Mejorar el sistema de evacuación de aguas lluvias y demás infraestructuras de servicios.
- Contribuir al ordenamiento del tráfico vehicular y disminuir el déficit de estacionamientos.
- Mejorar la seguridad y mantenimiento.
- Replicar el modelo de intervención de la Regeneración Urbana a las diferentes condiciones y circunstancias de cada sitio

EL INICIO DE LA REGENERACIÓN URBANA

La estrategia inicial implementada en la ciudad de Guayaquil se fundamentó en fortalecer el centro urbano como un polo de desarrollo de usos mixtos y reafirmar la diversidad e integridad de funciones, espacios y usos de suelo. Con estas acciones se plantean los siguientes objetivos:

- Revertir el creciente deterioro de su capital de recursos urbanos, arquitectónicos, ambientales y del sentido de pertenencia de sus habitantes, producido por la falta de atención y planificación.
- Atraer la inversión inmobiliaria y aumentar la densidad del uso residencial.
- Revertir la pérdida de vitalidad causada por la alta especialización en la oferta de bienes y servicios.

El primer paso para alcanzar estas metas fue la de crear un proyecto emblemático que amalgame en un solo territorio todos los distintivos que configuran la estructura básica de la identidad Guayaquileña. La recuperación del principal borde fluvial reunía todos los requisitos necesarios: centralidad, estructura urbana heterogénea desde pasiva hasta hiperactiva, patrimonio histórico y natural, identidad y memoria colectiva, es así que el proyecto Malecón 2000 se convirtió en el catalizador de la transformación urbana y social en la ciudad de Guayaquil.

Una vez implementado y habiendo alcanzado sus metas a corto plazo exitosamente, el Malecón 2000 fue el instrumento impulsor de las metas y objetivos trazados en una estrategia

integral de recuperar diferentes segmentos urbanos evidentemente reconocibles por su baja funcionalidad y progresivo deterioro, pero favorablemente susceptibles de reconstrucción de su tejido urbano y de su articulación con los grandes y medianos proyectos ejecutados o proyectados.

El siguiente paso de esta estrategia fue:

- Intervenir en una parte del histórico cerro Santa Ana.
- Recuperar un importante margen del estero con el Malecón del salado.
- El centro urbano de Guayaquil, incluida la avenida más importante que une estratégicamente los nuevos malecones, y a continuación de estos proyectos.
- La regeneración de barrios emblemáticos con baja funcionalidad, ejes viales importantes.
- Proyectos especiales en las periferias y recuperación de bordes del estero salado.

Regeneración del centro urbano

La estrategia empleada en la regeneración del espacio público y semipúblico del centro urbano se fundamentó en las siguientes estrategias:

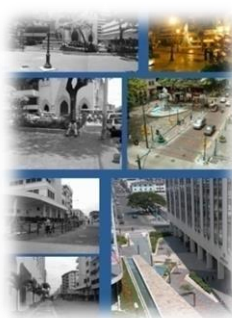
- Aumentar la calidad de vida a las poblaciones residente, flotante y turística, con la creación de nuevas áreas verdes, espacios públicos y puesta en valor de edificios patrimoniales y centros históricos.
- Mejorar la vialidad con el ordenamiento y conversión sectorial de las vías vehiculares
- para el nuevo sistema de transporte público Metro-Vía.

Intervención física de la Regeneración Urbana

- Reordenamiento y rehabilitación de las redes saneamiento ambiental.
- Reordenamiento y canalización subterránea de las redes de energía eléctrica,

comunicaciones, y semaforización.

- Eliminación de barreras de accesibilidad, unificación de niveles y materiales (colores y texturas) en aceras y soportales.
- Eliminación de la contaminación visual y normativa de la publicidad.
- Dotación de mobiliario urbano.
- Mejoramiento de la iluminación pública.
- Señalización vial horizontal y vertical, e información turística.
- Balance cromático en el revestimiento de las fachadas.
- Manejo psico-social de la informalidad tendente a la regularización y control de ocupación del espacio físico del centro urbano.
- Ordenamiento de los espacios de aparcamiento.
- Mejorar el medio ambiente urbano a través de la siembra de árboles en aceras, calzadas y parterres. Administración de las áreas regeneradas; aseo urbano, seguridad, y mantenimiento. (<http://www.douglasdreher.com/noticias/noticia.asp?id=271&sc=8>)



**ILUSTRACIÓN # 128 IMÁGENES EN MOSAICO DE
REGENERACIÓN URBANA EN GUAYAQUIL
AÑO 2008**



**ILUSTRACIÓN #129 IMÁGENES EN MOSAICO DE
REGENERACIÓN URBANA EN GUAYAQUIL
AÑO 2008**

REGENERACIÓN DEL MALECÓN EL SALADO DE GUAYAQUIL

Pasear por la orilla del río Guayas es una buena alternativa de recreación. El restaurado y moderno Malecón, de Norte a Sur, ofrece a los caminantes variados atractivos por la cantidad de atractivos que ofrece para todos los gustos y edades.

Desde el sector del antiguo Mercado Sur hasta la calle Loja, la caminata ofrece diversidad de actividades.

En sentido Sur-Norte, el primer punto del recorrido es el Mercado Artesanal, en las calles Febres Cordero y Sargento Vargas (hoy convertida en parque), donde puede comprar trajes bordados o tejidos, adornos de madera, tagua o mármol, artículos de cuero y bisutería provenientes de diversas partes del país y del Perú.

A pocos pasos está el reconstruido Mercado Sur, que semeja un palacete de cristal donde se celebrarán eventos trascendentales por las fiestas de la ciudad.

Desde el centro comercial Malecón, pasando por el área de juegos infantiles, el Hemiciclo de la Rotonda, monumento al que se le otorgó un espacio de relieve en la misma ubicación de siempre, mirando hacia la Avenida Nueve de Octubre y de espaldas al majestuoso Guayas.



ILUSTRACIÓN #130 Desde Las Peñas se aprecian los cambios en el Malecón 2000

Los juegos para niños se encuentran cerca de la calles Sucre; la pista de patinaje está en P. Icaza y **el área de ejercicios (argollas, cabos, abdominales, flexiones de pecho, barras)** se encuentran desde Junín hasta Orellana (llamada también Luzárraga), donde además hay un instructivo de rutinas.

Si gusta del silencio para leer, meditar o dialogar, el área más adecuada es entre Imbabura hasta Juan Montalvo, donde aparecen los jardines y la laguna que representa a los antiguos esteros de Morillo y Lázaro, que desembocaban en la calle Roca.

Desde la calle Orellana se hallan las Plazas Precolombina con un estanque, un muelle circular donde se puede conversar y una representación de calendario solar que utilizaban nuestros antepasados; Neoclásica y Balsa Manteña.

Las plantas están agrupadas por su floración y follaje; se aprecian especies introducidas de Madagascar, Japón, India, África, México y nativas como el mango, marañón rojo, ceibo y acacia.

Desde la terraza Casa de Máquinas (Tomás Martínez) se aprecia el esplendor de estos jardines así como la imponencia del río Guayas.

Elbia de Béjar, visitante, destacó la belleza de las plantas y de la laguna que dan armonía y paz a cualquier turista.

En la noche, ocho bares, cafés y restaurantes deleitan con música y cocteles a los turistas; además, la plataforma del Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo (calle Loja) sirve para conciertos de todo tipo.

La caminata culmina aquí, pero si prefiere este sería el punto de partida para otro paseo por el cerro Santa Ana, donde nació la ciudad de Guayaquil. (<http://especiales.eluniverso.com/especiales/guayaquil/elmalecon.asp>)

3.4 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

3.4.1 HIPÓTESIS GENERAL

El desorden urbano del sector centro de la parroquia Puerto López, se basa en la débil planificación municipal, al no hacer respetar las normas y ordenanzas Municipales de parte del gobierno cantonal; percibiéndose desde la Av. Machalilla hasta el malecón y desde la calle Efraín Reyes hasta la calle C.

3.4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

El mobiliario urbano, incluido el del corredor marítimo, de Puerto López, se encuentra en mal estado, a causa del mal uso de los habitantes y a la falta de mantenimiento por parte del gobierno cantonal.

✚ El desorden urbano del corredor marítimo de Puerto López, se da por la falta de control de las autoridades municipales.

3.4.3 SEÑALAMIENTO DE VARIABLES

Dependiente: Rehabilitación del malecón

Independiente: Ordenamiento territorial

3.4.4 INDICADORES

- ✓ Crecimiento poblacional
- ✓ Tipos de viviendas
- ✓ Alturas de edificaciones
- ✓ Morfología de manzanas
- ✓ Habitantes por edades
- ✓ Habitantes por sexos
- ✓ Ordenanzas municipales
- ✓ Equipamiento urbano
- ✓ Tipos de vías
- ✓ Trama urbana
- ✓ Servicios básicos
- ✓ Uso de suelo
- ✓ Tejido urbano
- ✓ Vialidad
- ✓ Sentido de las vías
- ✓ Accesibilidad

4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 METODOLOGÍA

4.1.1 MÉTODOS

El presente trabajo investigativo pretende conocer la necesidad de un *ordenamiento territorial urbano*, a través de una investigación de campo, la cual está *destinada a la población del sector de estudio*.

Los métodos utilizados para este tipo de investigación son *el método científico y descriptivo*, para poder explicar y detallar la propuesta y, determinar las causas para nuestra investigación. El *método descriptivo* consistió en describir el estado actual de casos, hechos, fenómenos, personas o cosas, explicando sus distintas cualidades, propiedades o circunstancias, interpretando en forma real lo que se investigó y, el *método científico* es un proceso sistemático por medio del cual se obtiene el conocimiento científico basándose en la observación y en la experimentación.

4.1.2 MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

- **Bibliográfica.**- La investigación es **bibliográfica**, porque recopilará toda la información necesaria, facilitada por los diferentes canales de información de la tecnología moderna, proporcionando tanto, las normas de planificación urbana del país como, ejemplos de otras ciudades con similares problemas.
- **De campo.**- Siendo la **investigación** nuestra herramienta básica para obtener un conocimiento cabal de la problemática de Puerto Daniel López, concurremos a los dos grandes sectores, que dinamizan toda ciudad: La **Ilustre Municipalidad de Puerto López** y el **conglomerado social de su población**, incluyendo asociaciones, gremios: de comerciantes, de choferes, de pescadores, de autoridades educativas, religiosas, locales que proporcionará toda la información necesaria del cantón, desde sus inicios hasta la actualidad; y su realidad, incluido problemas socio-económicos, culturales, urbanos, y ecológicos.

Para la investigación al problema existente, en la Cabecera Cantonal de Puerto López, se la obtendrá encuestando a los ciudadanos quienes darán las posibles soluciones al problema existente, también se entrevistará al director de planificación urbana del Municipio, que explicará las necesidades y en que se originó dicha problemática del mismo y por ende a las observaciones que se mostraran al conocer el desorden territorial, de la parroquia.

- **Cuasi-Experimental.**- Esta investigación es cuasi-experimental ya que por medio de la información que se recopilará en base a datos estadísticos de la cabecera cantonal de Puerto López, se dará una solución a sus necesidades con el fin de proyectar hacia futuro.

4.1.3 NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN

- **Exploratoria.**- *Es un tipo de investigación que muestra porque un problema no ha sido bien definido. Las ayudas exploratorias determinan el mejor diseño de la investigación, método de la colección de datos y selección de temas.* Este proyecto es exploratorio ya que se tiene que indagar el origen del problema. En el análisis de la realidad actual del Cantón Puerto López mostró la falta de interés a las necesidades básicas de la población por parte de las autoridades dando como resultado la baja autoestima de los habitantes y un detrimento del paisaje urbano, natural y artificial.
- **Descriptiva.**- *Se refiere a la etapa preparatoria del trabajo científico que permita ordenar el resultado de las observaciones de las conductas, las características, los factores, los procedimientos y otras variables de fenómenos y hechos. Este tipo de investigación no tiene hipótesis exacta.* De acuerdo a la investigación, los elementos que circundan en el desorden urbanístico y la especulación del uso de suelo de la cabecera cantonal, se han dado por el crecimiento espontáneo, y los problemas urbanos seguirán presentándose de manera desproporcionada por la falta de estudio y planificación por parte de las autoridades.
- **Analítica.**- *Es un procedimiento más complejo con respecto a la investigación descriptiva, que consiste fundamentalmente en establecer la comparación de variables entre grupos de estudio y de control sin aplicar o manipular las variables. Además, se refiere a la proposición de hipótesis que el investigador trata de probar o negar.* En base a lo exploratorio, descriptivo y los resultados de las encuestas que proporcionarán los habitantes de la cabecera cantonal, se aportarán soluciones a los problemas que presenta dicho cantón, para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- **Propositiva.**- *Es aquella que busca investigar un propósito determinado o indeterminado.* Después de analizar los objetivos e hipótesis de la problemática existente del cantón, se dan las siguientes propuestas para un ordenamiento territorial:

Mejorar la estructura urbana de la cabecera cantonal, haciendo un estudio de las intersecciones de calles o avenidas con el propósito de mejorar la trama urbana de dicha parroquia con la finalidad de dar un mejor confort en los habitantes.

- Co-relacional: Este tipo de estudio descriptivo tiene como finalidad determinar el grado de relación o asociación no causal existente entre dos o más variables.

RECOPIACIÓN DE DOCUMENTOS

La información fue almacenada mediante preguntas dirigidas a 313 personas que conforman la muestra poblacional que dio como resultado, utilizando una de las técnicas de la teoría probabilística. (Ver Anexo Formulario de Encuesta).

4.1.4 POBLACIÓN

La población la constituyen 8.679 habitantes. De la cabecera Cantonal de Puerto López

4.1.5 MUESTRA

N	Tamaño de la muestra
PQ	Varianza media de la población
N	Población o Universo
E	Error admisible, es decir, aquel que lo determina el investigador, 1% = 0.01; 2% = 0.02; 3% = 0.03; 4% = 0.04; 5% = 0.05
K	Coficiente de corrección del error

4.1.5.1 TAMAÑO DE LA MUESTRA

$$N= \quad n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{Z^2 \cdot P \cdot Q + N \cdot e^2}$$

$$N=15634$$

$$Z=0.96 \quad n = \frac{(0.96)^2 \cdot 0.50 \cdot 0.50 \cdot 8.679}{(0.96)^2 \cdot 0.50 \cdot 0.50 \cdot 8.679 \cdot (0.04)^2} = \frac{1999.6416}{6.39885312} \quad 312.5 \text{ hab.}$$

P=50%

Q=50%

$$n = \quad 313 \text{ hab.}$$

E=4%

Para obtener un resultado más homogéneo de la problemática a estudiar se consideró que la muestra referida sea estratificada en segmentos para obtener resultados más fidedignos. Los segmentos considerados son: *Comerciantes y Pescadores; la Sociedad Civil; Autoridades y Representantes de grupos y Organizaciones, importantes de la Parroquia “Puerto López”.*

ESTRATOS	Nº
COMERCIANTES, PESCADORES Y AGENTES TURÍSTICOS	80
SOCIEDAD CIVIL	221
AUTORIDADES Y DELEGADOS DE GRUPOS Y ORGANIZACIONES REPRESENTATIVAS DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ, PROV. DE MANABI	12
TOTAL DE MUESTRA	313

4.1.6 ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

4.1.7 RECURSOS

4.1.7.1 RECURSOS HUMANOS

Los recursos humanos que son fundamentales en la intervención de nuestra investigación, están distribuidos de la siguiente manera:

Director de Proyecto de Investigación:

✚ Arq. Héctor Cedeño

Estudiantes Egresados:

✚ Valeria Andrade Morán

✚ Karla Paola Solórzano Rosado

Informantes:

Comerciantes, pescadores, sociedad civil, autoridades y delegados de grupos y organizaciones representativas de la parroquia puerto López, prov. de Manabí

4.1.7.2 MATERIALES

- Texto relacionado con el tema
- Materiales de oficina
- Fotocopiados
- Viáticos y subsistencia
- Suministros de computación

4.1.7.3 TECNOLÓGICOS

- | | |
|---------------|---------------------|
| • Escáner | • Cámara |
| • Impresora | • Equipo de cómputo |
| • Diagnostico | • Video grabadora |

4.1.7.4 PROCESO DE LA RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

- **Primaria.**- La información primaria se la obtendrá mediante encuesta a los pobladores, quienes darán las falencias que existen en dicho cantón y la entrevista al director de Planificación Urbana del Municipio.
- **Secundaria.**- la información secundaria se la conseguirá por medio del internet, libros, periódicos.

4.1.7.5 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

- Microsoft Office Word, Microsoft Power Point, Microsoft Office Excel, Microsoft Office Project.

4.1.7.6 ECONÓMICOS

La investigación tendrá un costo aproximado de 2.172,50 dólares.

4.1.8 PRESUPUESTO

PRESUPUESTO						
RUBROS	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO	
					AUTOGESTION	APORTE INSTITUCIONAL
Papel Bond A4	4	Resma	5,00	20,00		
Viatico Provisional	3	Viaticos	10,00	30,00		
Viatico Nacional	4	Viaticos	60,00	240,00		
Internert	15	Meses	30,00	450,00		
Aranceles	50	Aranceles	12,50	625,00		
Fotocopiados	500	unidad	0,03	15,00		
Tinta de Impresora	3	cartucho	50,00	150,00		
Anillado	4	ejemplar	2,00	8,00		
Mobilización	100	galones	2,10	210,00		
Empastado A1	1	unidad	20,00	20,00		
Empastado A4	1	unidad	7,00	7,00		
Impresiones Ploter	200	unidad	1,00	200,00		
Sub Total			1,00	1975,00		
Imprevistos		10%		197,50		
TOTAL				2.172,50		

5. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS

PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON LA UTILIZACIÓN DE LA ENCUESTA

UNIVERSO	ESTUDIO
COMERCIANTES, PESCADORES Y AGENTES TURISTICOS	80
SOCIEDAD CIVIL	221
AUTORIDADES Y DELEGADOS DE GRUPOS Y ORGANIZACIONES REPRESENTATIVAS DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ, PROV. DE MANABI	12
TOTAL DE MUESTRA	313

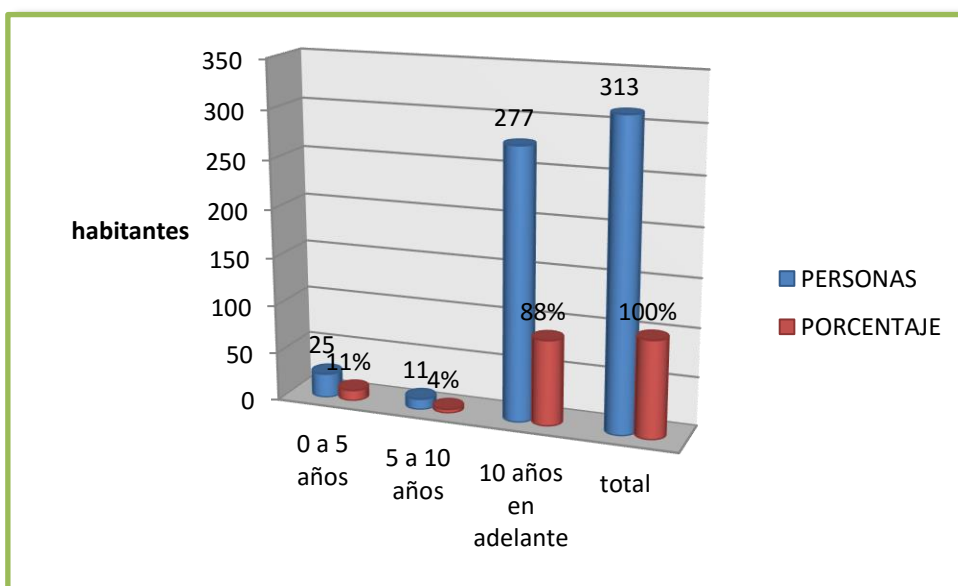
5.1 CUADROS ESTADÍSTICOS

5.1.1 FORMULACIÓN DE LA ENCUESTA

5.1.1.1 ENCUESTA REALIZADA A LOS COMERCIANTES, PESCADORES, CIUDADANIA CIVIL Y AUTORIDADES DE LA ZONA URBANA DE LA PARROQUIA “PUERTO LÓPEZ”

1. ¿Qué tiempo tiene viviendo en el sector?

VARIABLES	PERSONAS	%
0 a 5 años	25	11,00
5 a 10 años	11	4,00
10 años en adelante	277	88,00
total	313	100,00



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

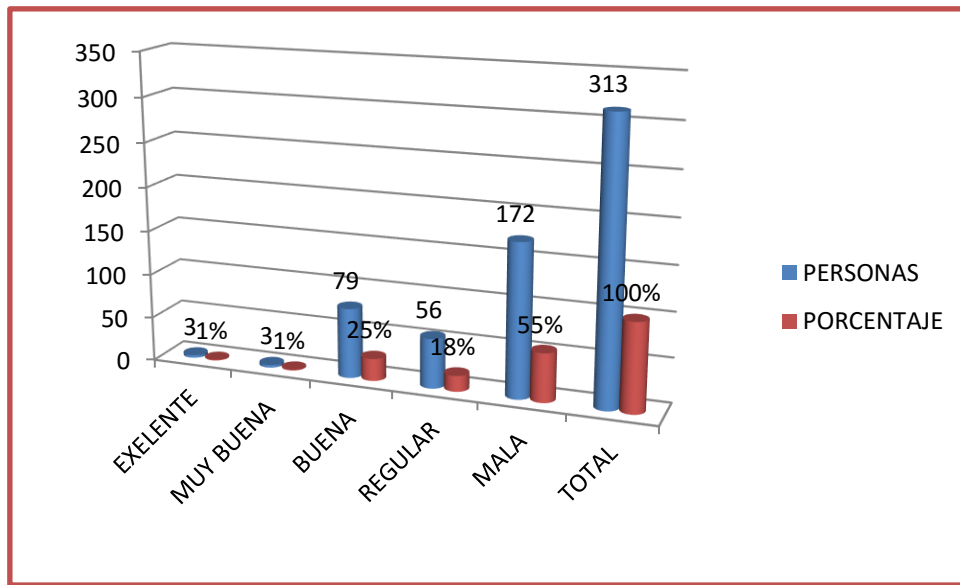
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 1:

De la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del cantón Puerto Daniel López, podemos decir que el 88% vive en este sector de 10 años en adelante, el 4% tiene viviendo de 5 a 10 años, el 1% tiene viviendo de 0 a 5 años.

2. ¿Cómo el Municipio ha trabajado el tema de las áreas de la parroquia Puerto López?

VARIABLES	PERSONAS	%
EXELENTE	3	1
MUY BUENA	3	1
BUENA	79	25
REGULAR	56	18
MALA	172	55
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

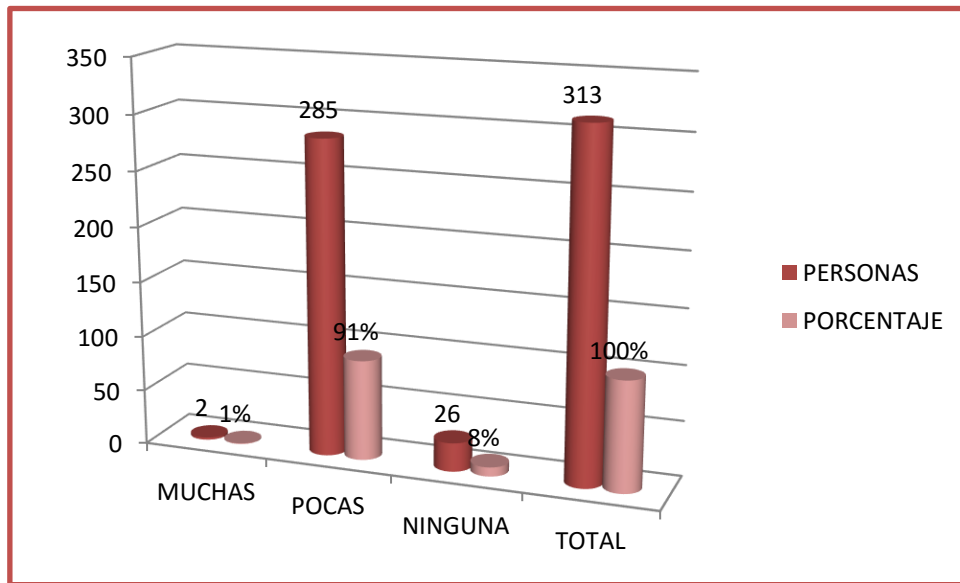
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 2:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del cantón Puerto Daniel López, podemos decir que el 55% considera malo, el 18% dice que es regular, el 25% considera bueno, el 1% piensa que es buena y excelente el trabajo que el Municipio ha trabajado el tema de las áreas de la parroquia Puerto López,

3. ¿Cuenta Puerto López con suficientes áreas recreativas y de esparcimientos?

VARIABLES	PERSONAS	%
MUCHAS	2	1
POCAS	285	91
NINGUNA	26	8
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

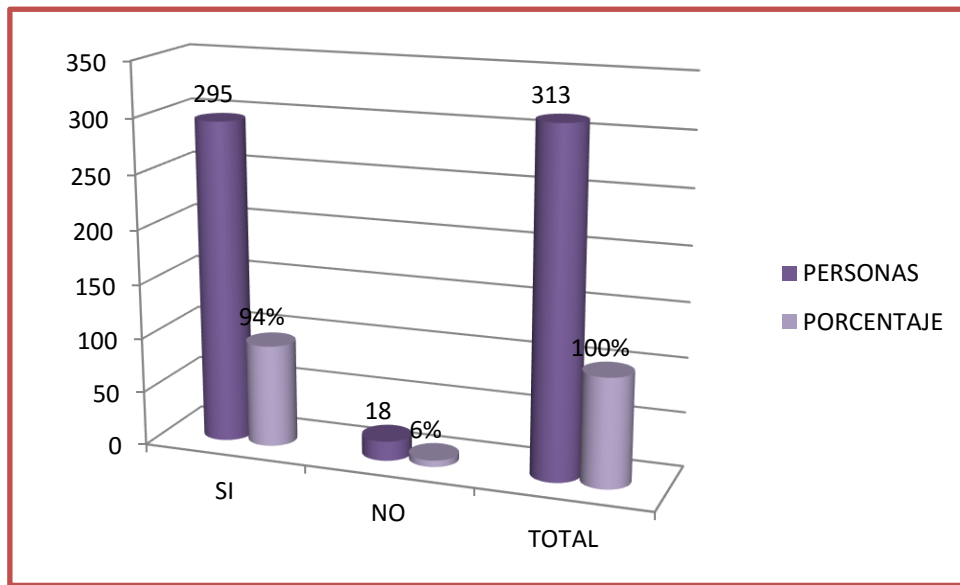
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 3:

En la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del cantón Puerto Daniel López, podemos decir que el 8% no cuenta con ninguna, el 91% dice que tiene pocas, y el 1% dice que hay muchas zonas suficientes para áreas recreativas y de esparcimientos.

4. ¿Estaría dispuesto a que se realice una regeneración del Malecón Julio Izurieta de la parroquia y sus vías de acceso?

VARIABLES	PERSONAS	%
SI	295	94
NO	18	6
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

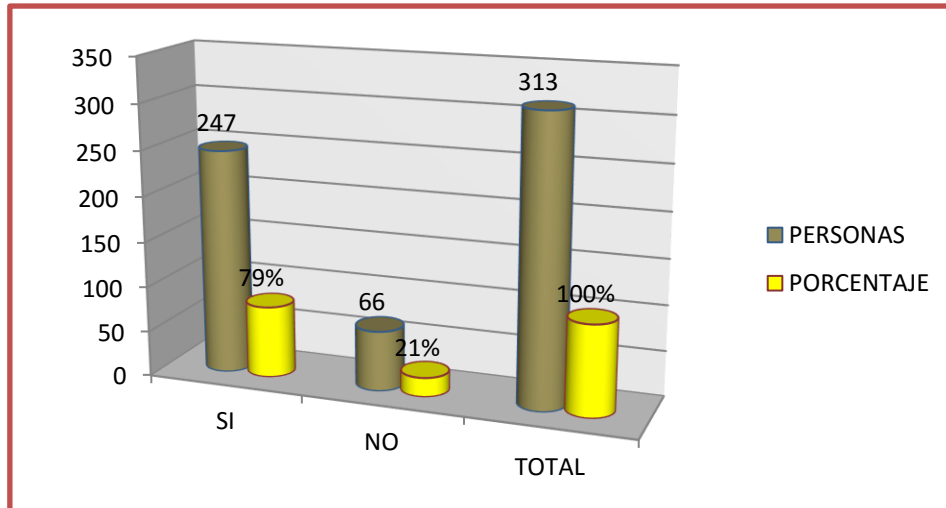
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 4:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 94% si considera y el 6% no considera una regeneración del Malecón Julio Izurieta de la parroquia y sus vías de acceso

5. ¿Considera que se debe expropiar la vía principal y secundaria de la parroquia para un mejor ordenamiento urbano?

VARIABLES	PERSONAS	%
SI	247	79
NO	66	21
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

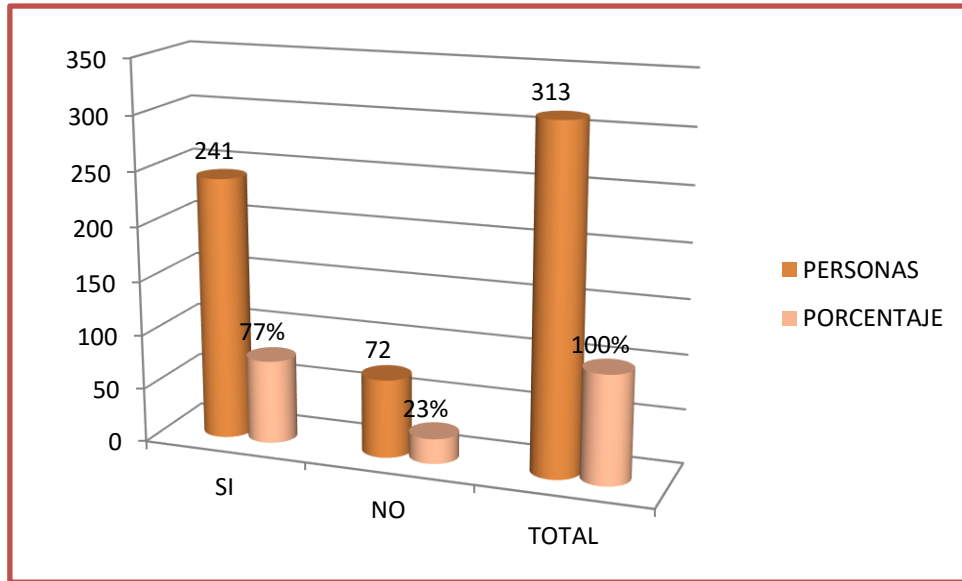
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 5:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 79% si considera y el 6% no consideran necesario la expropiación en la vía principal y secundaria de la parroquia para un mejor ordenamiento urbano

6. ¿Es necesaria la creación de una ordenanza para el ordenamiento urbano de la cabecera parroquial de Puerto López?

VARIABLES	PERSONAS	%
SI	241	77
NO	72	23
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

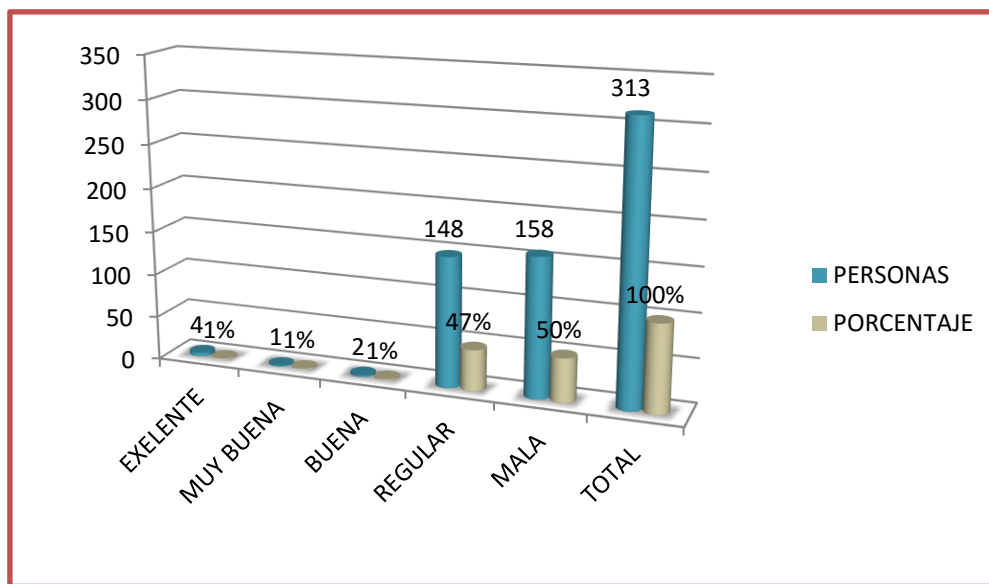
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 6:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 77% si está de acuerdo y el 23% consideran que no es necesaria la creación de una ordenanza para el ordenamiento urbano de la cabecera parroquial de Puerto López.

7. ¿Cómo están las condiciones de salubridad de su sector?

VARIABLES	PERSONAS	%
EXCELENTE	4	1
MUY BUENA	1	1
BUENA	2	1
REGULAR	148	47
MALA	158	50
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

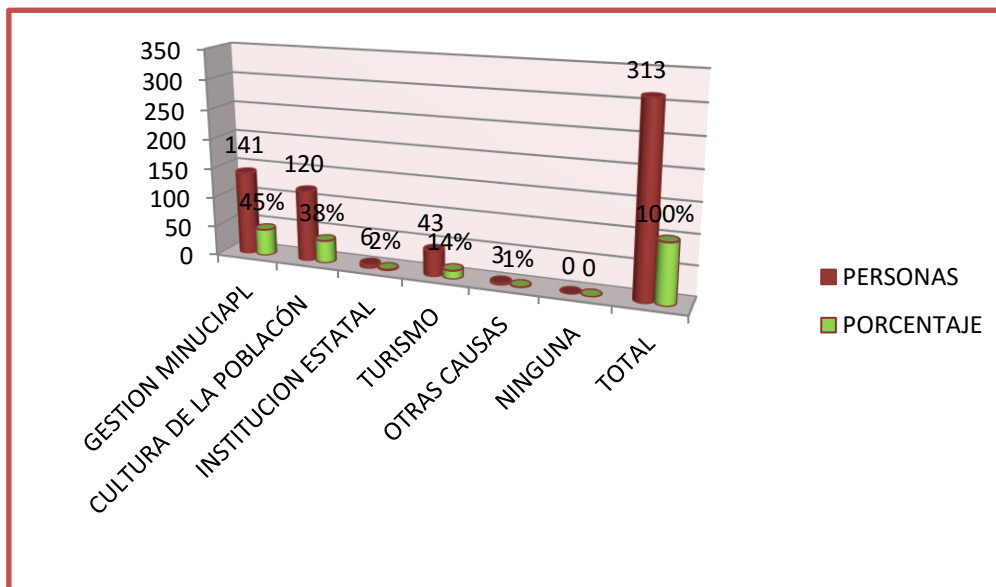
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 7:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 50% considera mala, el 47% considera que es regular, el 1% considera que es buena-muy buena y excelente las condiciones de salubridad de su sector.

8. ¿A qué atribuye usted como causa principal de las condiciones de salubridad de la parroquia?

VARIABLES	PERSONAS	%
GESTION MINUCIAPL	141	45
CULTURA DE LA POBLACÓN	120	38
INSTITUCION ESTATAL	6	2
TURISMO	43	14
OTRAS CAUSAS	3	1
NINGUNA	0	0
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

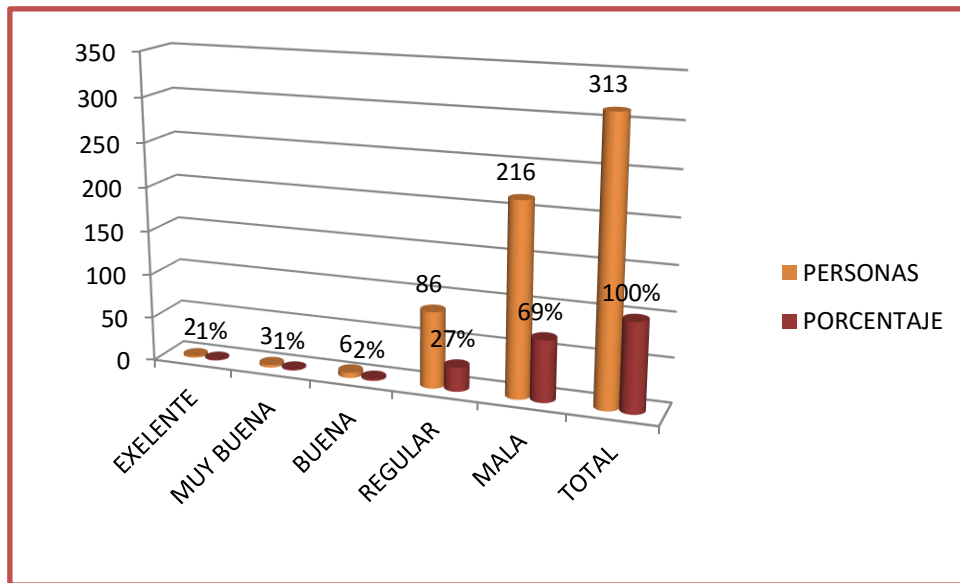
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 8:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 45% a la gestión Municipal, el 38% a la cultura de la población, el 2% institución Estatal, el 2%, el 14% el turismo, el 1% otras causas, el 0% ninguna.

9. ¿Cómo cataloga la seguridad en la zona donde vive?

VARIABLES	PERSONAS	%
EXELENTE	2	1
MUY BUENA	3	1
BUENA	6	2
REGULAR	86	27
MALA	216	69
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

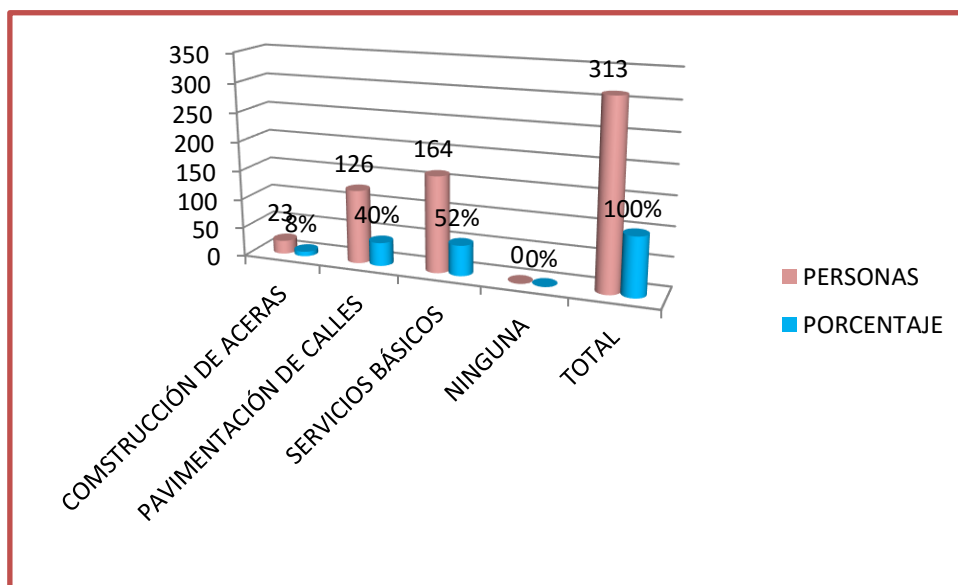
EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 9:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 1% considera excelente, el 1% considera muy buena, el 2% considera buena, el 27% considera regular, el 69% mala, la seguridad en la zona donde vive.

10. ¿Qué obras de infraestructura considera más urgente mejorar en el sector?

VARIABLES	PERSONAS	%
COMSTRUCCIÓN DE ACERAS	23	8
PAVIMENTACIÓN DE CALLES	126	40
SERVICIOS BÁSICOS	164	52
NINGUNA	0	0
TOTAL	313	100



FUENTE: PARROQUIA PUERTO LÓPEZ

ELABORACION: VALERIA ANDRADE M., KARLA P. SOLÓRZANO R.

EGRESADOS DE ARQUITECTURA

INTERPRETACIÓN GRÁFICO N° 10:

Mediante la encuesta realizada a los habitantes de la zona urbana de la parroquia “Puerto López” del Cantón Puerto Daniel López, se pudo observar que, el 8% construcción de aceras, el 40% pavimentación de calles, 52% servicios básicos, el 0% ninguna.

5.2 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

El desorden urbano de un sector de la ciudad de Puerto Daniel López se debe a la débil planificación municipal, por no hacer respetar las normas y ordenanzas Municipales de parte del gobierno cantonal; percibiéndose desde la Av. Machalilla hasta el malecón y desde la calle Efraín Reyes hasta la calle C.

5.2.1 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

✚ El mobiliario urbano en mal estado debido al mal uso de los ciudadanos y a la falta de mantenimiento del gobierno cantonal.

✚ El desorden urbano del corredor marítimo de puerto Daniel López es consecuencia de la falta de planificación de las autoridades municipales.

5.2.2 SEÑALAMIENTO DE VARIABLES

Dependiente: Rehabilitación del malecón

Independiente: Ordenamiento territorial



ILUSTRACIÓN 131 IMAGEN DE PUERTO LÓPEZ

5.4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.4.1 CONCLUSIONES

- El desarrollo del Sur de Manabí ha estado y está ligado indiscutiblemente a la vía marginal de la costa, constituyéndose en un corredor turístico, lo cual es propicio para que se integre a los invaluable vestigios culturales, arqueológicos de Puerto Daniel López, y vuelva a convertirse en el gran centro procesador del spondylus (ostras), conchas y otros grandes moluscos como fue en épocas pasadas.
- Es un cantón muy joven que necesita afianzar su vocación dirigida hacia el ecoturismo.
- La presencia del Parque Nacional Machalilla juega un rol muy importante en el cantón, considerando que el 80% de su territorio se encuentra dentro de los límites del Parque Nacional.
- Puerto López ha sido definido como **primer cantón turístico y ecológico del país**; sin embargo de ello, las condiciones actuales de sus servicios básicos, deficientes e inexistentes: carencia de agua potable y alcantarillado pluvial y sanitario, con graves problemas de saneamiento ambiental por la proliferación de basura y el deambular de cerdos y gallinazos en sus calles ponen en serio cuestionamiento tal definición.
- No se respetan las normativas referidas al uso del suelo y éste, está supeditado a intereses particulares.
- Es una zona dotada de un **sistema de cuencas y micro cuencas** que deben ser estudiadas y adecuadamente manejadas.
- Las poblaciones del **borde costero** se han asentado en zonas de alto riesgo, que los vuelve vulnerables a inundaciones y deslaves.
- Los servicios de infraestructura son altamente deficientes, desalentando el crecimiento de las actividades productivas, y propiciando los riesgos para la salud de los pobladores.
- Los entes municipales no han sido los protagonistas activos de su desarrollo.
- Se observa en Puerto López un deseo de cambiar su economía precaria a una economía de mayor alcance en vista del auge turístico de los últimos años.

5.4.2 RECOMENDACIONES

- Se debe, con carácter de urgente dotar a la localidad de Puerto Daniel López de los servicios básicos para su debido desarrollo.
- El Municipio de Puerto López como ente rector de la administración del cantón deberá coordinar con todas las instituciones que tienen que ver con el desarrollo de la localidad, a fin de propiciar un trabajo interinstitucional sostenido en pro del cantón.
- La Ilustre Municipalidad debería coordinar de manera seria y sostenida acciones con el Parque Nacional Machalilla, para encauzar al cantón a un desarrollo armónico y sustentable entre población y naturaleza.
- Realizar un ordenamiento territorial de la zona Sur de Manabí que oriente el desarrollo de la zona.
- Apoyar la realización de planes de ordenamiento urbano y rural de los cantones de la zona sur de Manabí para el control del crecimiento de las poblaciones.
- Realizar un mapa de riesgos de la zona, que esté a disposición de los entes de planificación cantonal.
- El turismo coexiste en el cantón con la actividad pesquera, las actividades de la pesca artesanal no son incompatibles con el turismo en Puerto López, y una adecuada aplicación del Plan de Manejo del borde costero, un efectivo control del PNM (Parque Nacional Machalilla) respecto del Área Marina, deben conducir a que ambas actividades sean complementarias. Un primer ensayo, son los grupos organizados de pescadores, que debidamente autorizados trasladan turistas al área de avistamiento de ballenas.
- Con la pesca industrial, en particular con la fábrica de procesamiento de pescado que funciona en Salango que en forma permanente contamina con sus emanaciones y desperdicios al aire y a las aguas de Salango, sucede todo lo contrario; dicha empresa es incompatible con el desarrollo turístico. La población de Puerto López mientras mantenga dicha empresa con sus prácticas contaminantes, tendrá severas restricciones; que amerita la reubicación y funcionamiento para su desarrollo turístico y pesquero.
- El balneario de Puerto López para consolidarse, y posicionarse en el mercado nacional e internacional como destino turístico ecológico, necesita generar y promover en la población, una cultura de respeto al medio ambiente; para que esto sea

posible, las actividades relacionadas con el turismo de naturaleza, deben penetrar por todos los tejidos del engranaje social, de tal suerte que, la vivienda, la comunicación, la salud, la educación, el ornato, el desarrollo urbano, rural entre otros se organicen en función no del turismo, sino del turismo ecológico.

- Lo planteado tiene efectos prácticos, para el caso del área protegida del PNM (Parque Nacional Machalilla), serán las comunidades de menores recursos, localizadas al interior las que a través de actividades de manejo de bosque, artesanías, fincas integrales, servicios de guardia, parques entre otras, debidamente acompañadas por acciones de crédito y asistencia técnica, sean las que promuevan el desarrollo sustentable del sector.
- Con la ciudad ordenada y planificada, se optimice el uso del espacio público, sobre todo de: vías, parques, áreas verdes y espacios de encuentro.

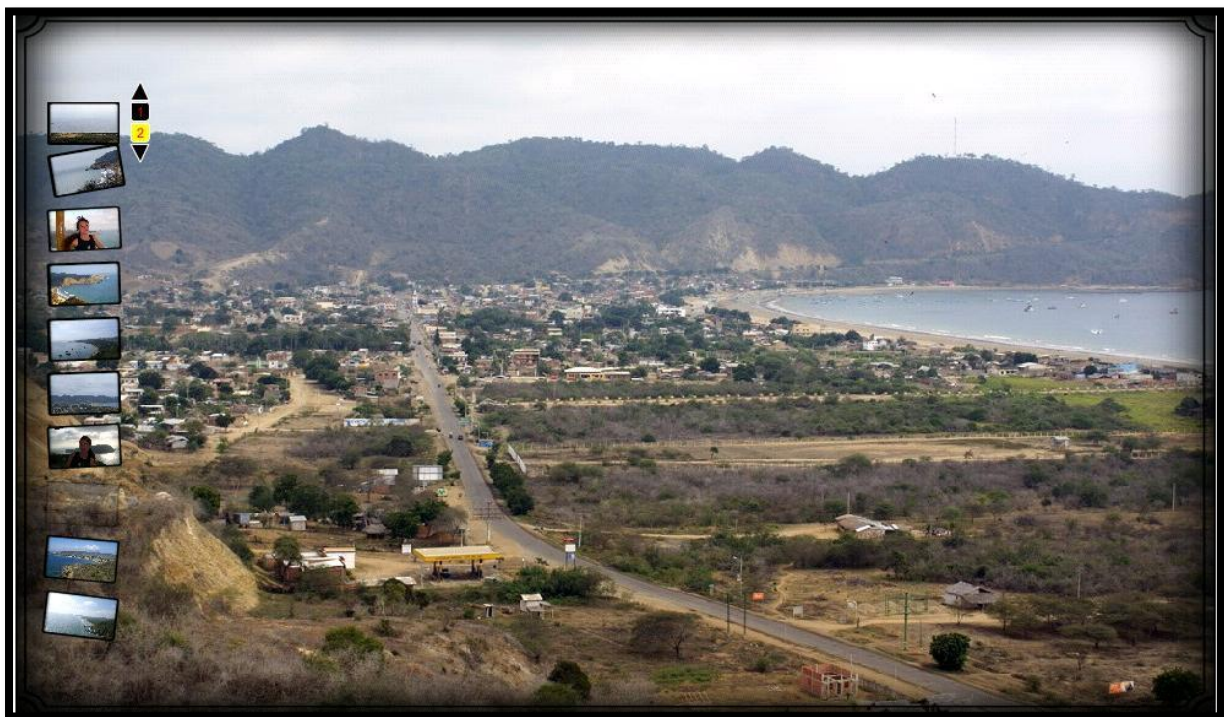


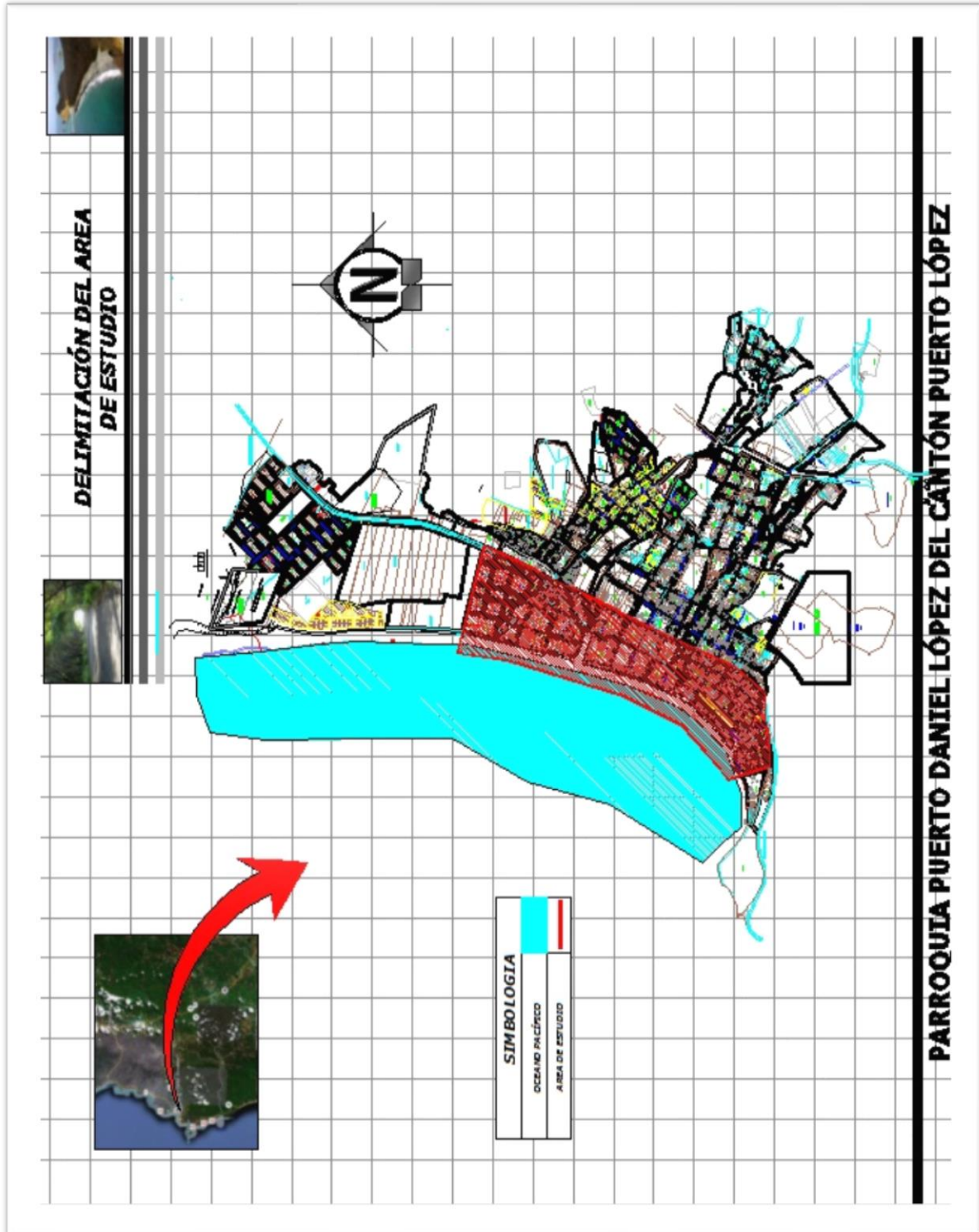
ILUSTRACIÓN 132 IMAGEN DE PUERTO LÓPEZ

6. PROPUESTA ALTERNATIVA

“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ Y REHABILITACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA”

6.1 FUNDAMENTACIÓN INVESTIGATIVA Y NIVEL DE COMPLEJIDAD DE LA PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

6.1.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO



ILUSTRACION # 133: DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO
ELABORADO POR: VALERIA ANDRADE Y KARLA
SOLÓRZANO ROSADO

6.1.2 ANTECEDENTES

El tema de tesis, se encuentra fundamentado en el capítulo 1, en relación al estudio de la problemática desarrollada.

La problemática que se investigó se basa en relación al “DESARROLLO DE LA TRAMA URBANA DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ” y el planteamiento del tema de ésta propuesta:

“ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA URBANA DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ Y REHABILITACIÓN DEL MALECÓN JULIO IZURIETA ”

Ésta involucra como preferencia, el desarrollo de la **propuesta básica y viable de diseño urbano del área de estudio**, que comprende, sectores residenciales, comerciales, y recreativos, sin dejar de lado la **consolidación de la traza urbana**.

La vía principal Jipijapa-Puerto López, que conduce a la parroquia Puerto López, define el crecimiento y eje fundamental de la Parroquia, la cual es una Zona Turística- Comercial, de gran concentración de parroquias y cantones aledaños a ésta, convirtiéndola en una condicionante importante para el estudio práctico, que incide en el nivel de nuestro planteamiento de soluciones y proyectos, identificados como:

REGULARIZACIÓN DE LA TRAMA DE LA ZONA URBANA DE LA PARROQUIA PUERTO LÓPEZ:

- Rehabilitación del Malecón Julio Izurieta desde la calle Efraín Reyes hasta la calle C
- Ordenamiento de la área de eviscerado para la parroquia Puerto López
- Reubicación y creación de módulos para los comerciantes informales.
- Integración del parque con la iglesia

6.2 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS DE DISEÑO URBANO, PROPUESTAS

6.2.1 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD

La Av. Machalilla, del centro urbano de esta parroquia, conlleva a desarrollar una eficiente gestión del transporte público, e implementación del mobiliario urbano necesario, el que deberá servir a toda la parroquia, generando condiciones cuantitativas y cualitativas, para mejorar las condiciones de vida de la población a servir.

6.2.2 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA

La vía Jipijapa - Puerto López por su estratégica ubicación, es reconocida a nivel provincial, constituyendo un trayecto importante por alta concentración del turismo, lo que la Municipalidad del Cantón Puerto Daniel López, debe ser responsable de gestionar las rentas, necesarias para su concreción.

La parroquia Puerto López tiene un potencial económico de notable consideración, donde proyectos como el que se plantean, se convierten en **posibilidades de desarrollo** desde la óptica financiera, canalizando debidamente las oportunidades y bondades con que cuenta.

6.2.3 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD INSTITUCIONAL

Instituciones como Obras Públicas y Consejo Provincial de Manabí deben ser responsables de gestionar este tipo de proyectos junto con el Municipio del Cantón Puerto Daniel López, ya que las propuestas de esta índole son capaces de impulsar el desarrollo de esa parroquia en todos los aspectos posibles.

Estas instituciones deberán ajustar y adjuntar proyectos afines para concretar una propuesta alternativa integral para poder implementar y ejecutar el proyecto, además será necesario que las instituciones privadas y estatales contribuyan a la solución de la problemática.

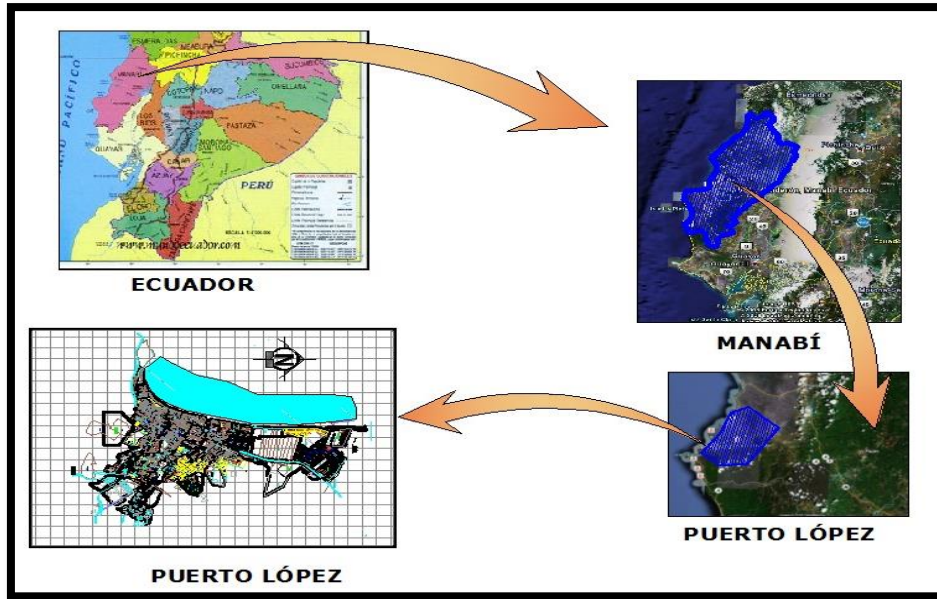
6.2.4 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA

Las propuestas planteadas son proyectos en los que pueden intervenir; la **mano de obra local**, en mayor porcentaje utilizando materiales tradicionales de la zona para no perder la identidad ideológica.



ILUSTRACION # 134: IMAGEN DE LA VIA PRINCIPAL DEL CANTÓN PUERTO DANIEL LÓPEZ

6.3 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN



ILUSTRACION # 134



ILUSTRACION # 135 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

6.4 ARTICULACIÓN DE LA PROPUESTA

6.4.1 ESTADO ACTUAL



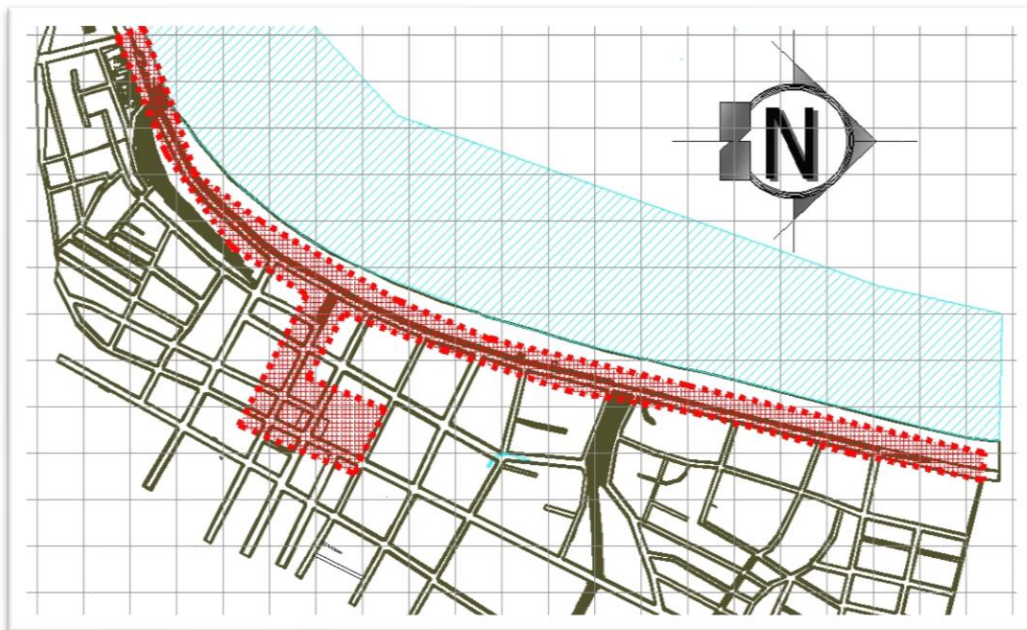
ILUSTRACION # 136 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El área de estudio donde se ha efectuado la propuesta macro de regularización de la traza urbana de la parroquia Puerto López es de 411.69Km².

La propuesta alternativa de diseño urbano escogida tiene un área de 153.68 Km² Claramente definidas, donde se asientan las actividades de comercio, servicios y viviendas, en ciertos casos funcionan comercio y vivienda (disfuncionalidad residencial y comercial).



ILUSTRACION # 137



ILUSTRACION # 138

6.4.2 PLANIMETRÍA GENERAL

Para efectuar la propuesta de la regularización de la traza urbana, se conoce que la vía Jipijapa-Puerto López, tiene un tráfico vehicular alto, tanto por vehículos livianos como pesados, lo que hace necesario, la unificación del parque central, con la iglesia y la reubicación de los comerciantes informales.

También es preciso la ampliación de aceras, la unificación de los portales, y una ciclo vía, que sirva para descongestionar el tráfico, mejorar la circulación vehicular y peatonal en el Malecón Julio Izurieta y en el centro de esta zona urbana de la parroquia, especialmente en los días de feria.

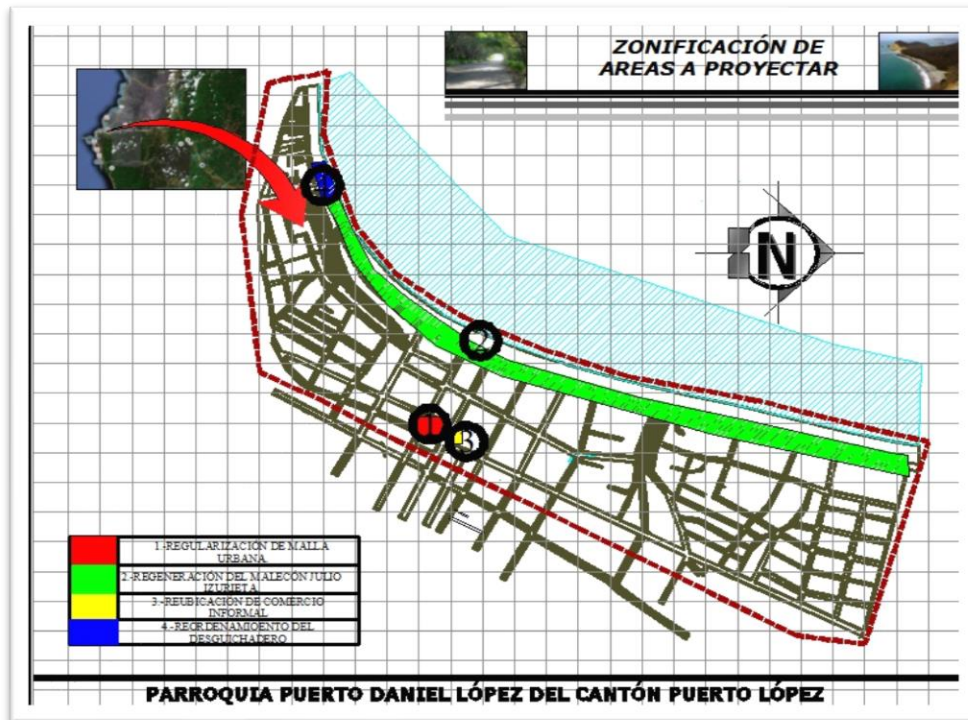
En este sector, se concentran varios problemas que pueden resumirse en:

- Desorden del Tejido Urbano.
- Ocupación de la vía pública y soportales.
- Falta de señales de tránsito y semáforos.
- Ausencia de mobiliario urbano.
- Actividad comercial desorganizada.
- Carencia de plazas de estacionamientos.
- Contaminación visual y acústica.



ILUSTRACION # 139 IMAGEN DEL ÁREA CENTRAL DE PUERTO LÓPEZ

6.4.3 ZONIFICACIÓN DE PROYECTOS



ILUSTRACION # 140 ZONIFICACIÓN DE ÁREAS A PROYECTAR

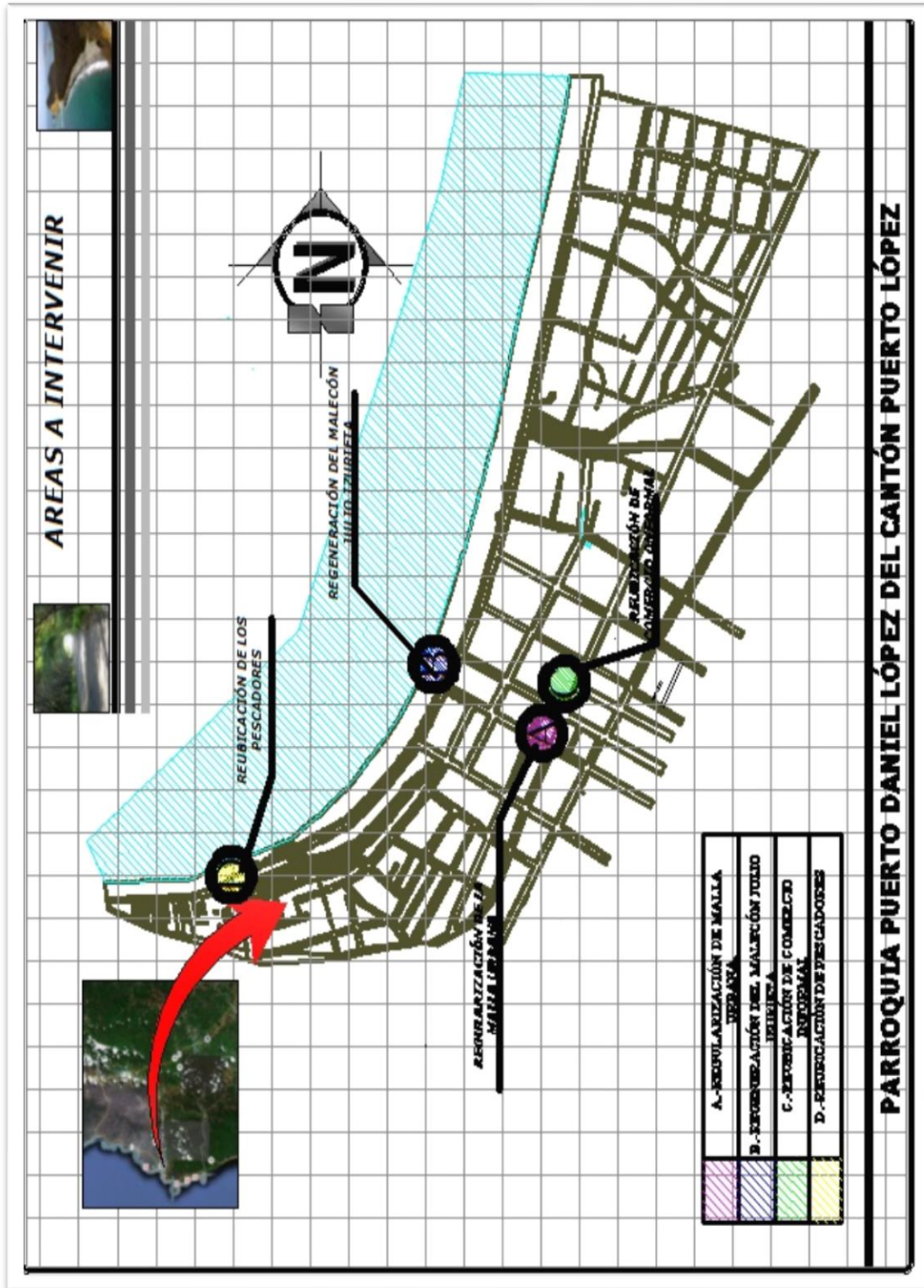
La Zona Urbana de la parroquia Puerto López necesita de varias intervenciones urbanas y arquitectónicas, por lo que se han zonificado las posibles **áreas propositivas**, las que deberán involucrarse en el futuro, para organizar el crecimiento espontáneo, y generar armonía en esta localidad.

Las intervenciones a realizar en las diferentes áreas de esta parroquia son:

- Rehabilitación del Malecón Julio Izurieta, desde la calle Efraín Reyes hasta la calle D
- Reubicación del comercio informal
- Ordenamiento del Área de Eviscerado
- Integración del parque con la iglesia

Consideramos que con estas propuestas, aportaremos al desarrollo turístico- urbanístico y arquitectónico de este importante corredor turístico.

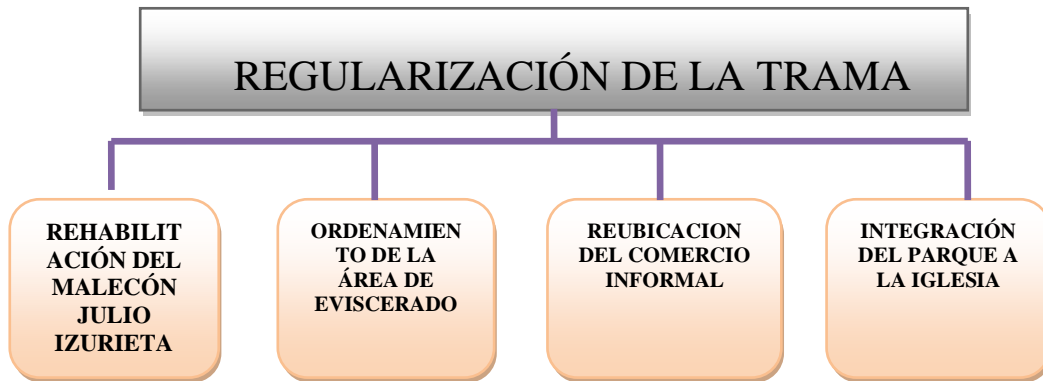
6.4.4 ÁREAS A SER INTERVENIDAS



ILUSTRACION # 141 ÁREAS A INTERVENIR

Con la zonificación antes descrita, tomamos en consideración las siguientes intervenciones en pro del desarrollo de la localidad:

Como propuesta global, se plantea la regularización de la trama urbana, que a su vez, se dará cabida a otras organizaciones puntuales:



6.4.4.1 IDENTIFICACIÓN DE LA TRAZA

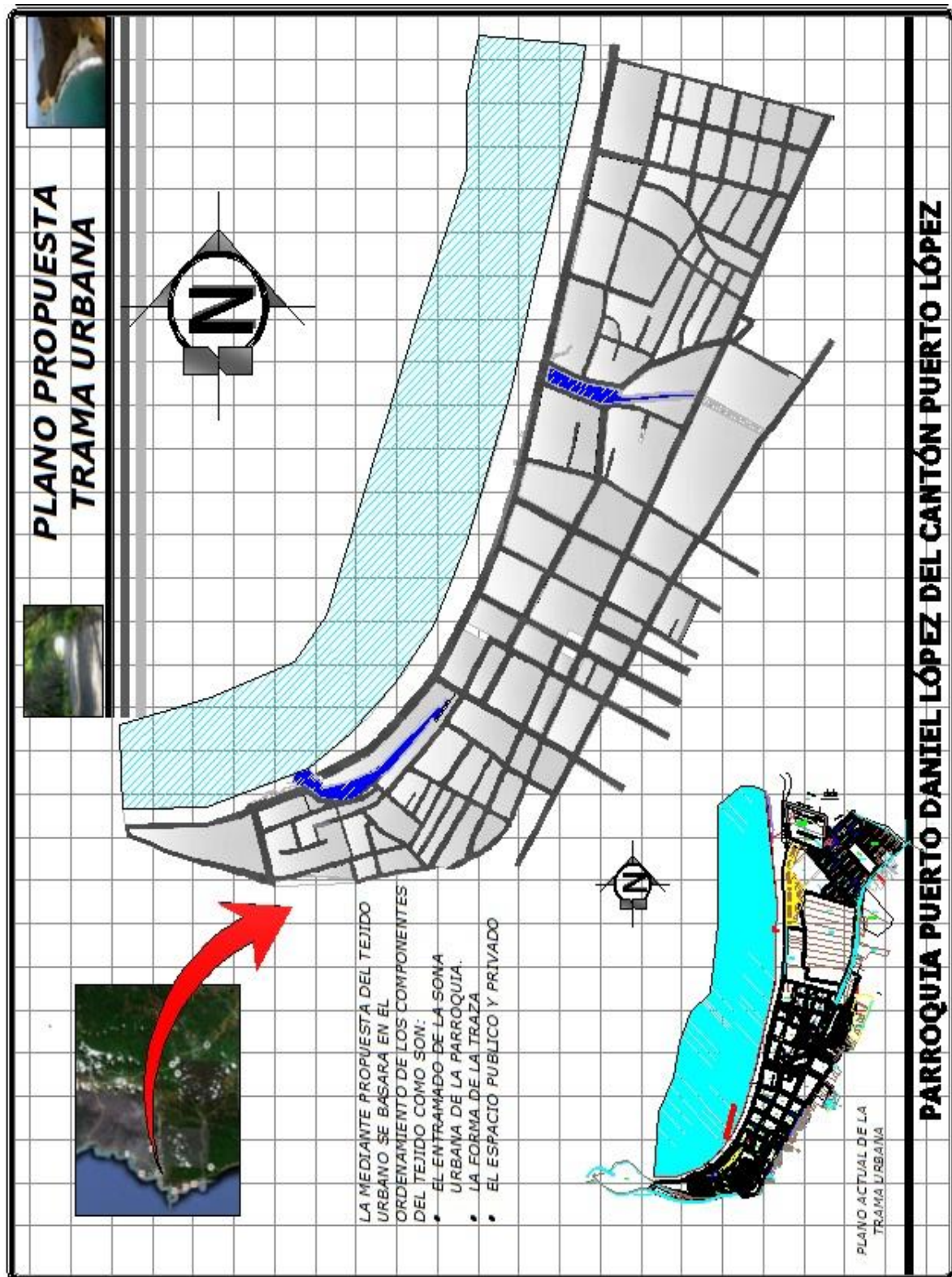
En la pieza escogida, se puede visualizar un amanzamiento con tendencias en forma y dimensiones, influenciando por la carretera, el mar y la topografía existente, en esta área de forma espontánea. Los tipos de amanzamientos son de forma rectangular, trapezoidal, irregular e inacabada.

La propuesta para la regularización de la traza urbana de la zona urbana de la parroquia Puerto López, **básicamente tiende a la regularización de las manzanas y de las vías** lo que permitirá un diseño correcto de la **regularización urbana**.

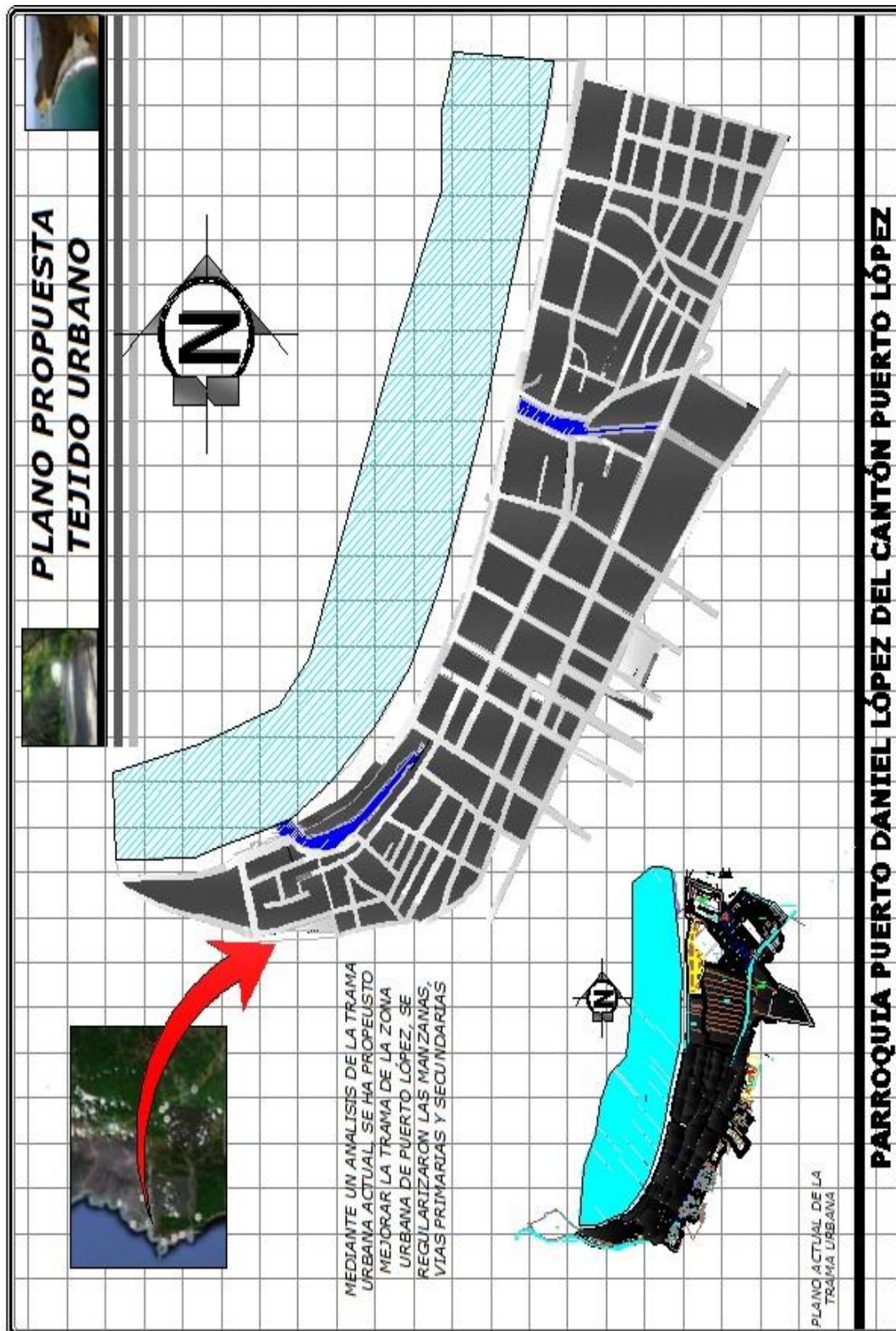
6.4.4.2 IDENTIFICACIÓN DEL TEJIDO URBANO

La propuesta del tejido urbano, implicará la regularización de todos los componentes del tejido como: el entramado de la localidad, la vialidad, la forma de la traza, el espacio público y privado, y los bordes que delimitan las áreas naturales, del sector en estudio.

La propuesta para el mejoramiento del tejido urbano proporcionará un impacto positivo en la localidad, solucionada por la rehabilitación del comercio, y la regularización de la viabilidad.



ILUSTRACION # 142 PLANO PROPUESTA TRAMA URBANA



ILUSTRACION # 143 PLANO PROPUESTA TEJIDO URBANO

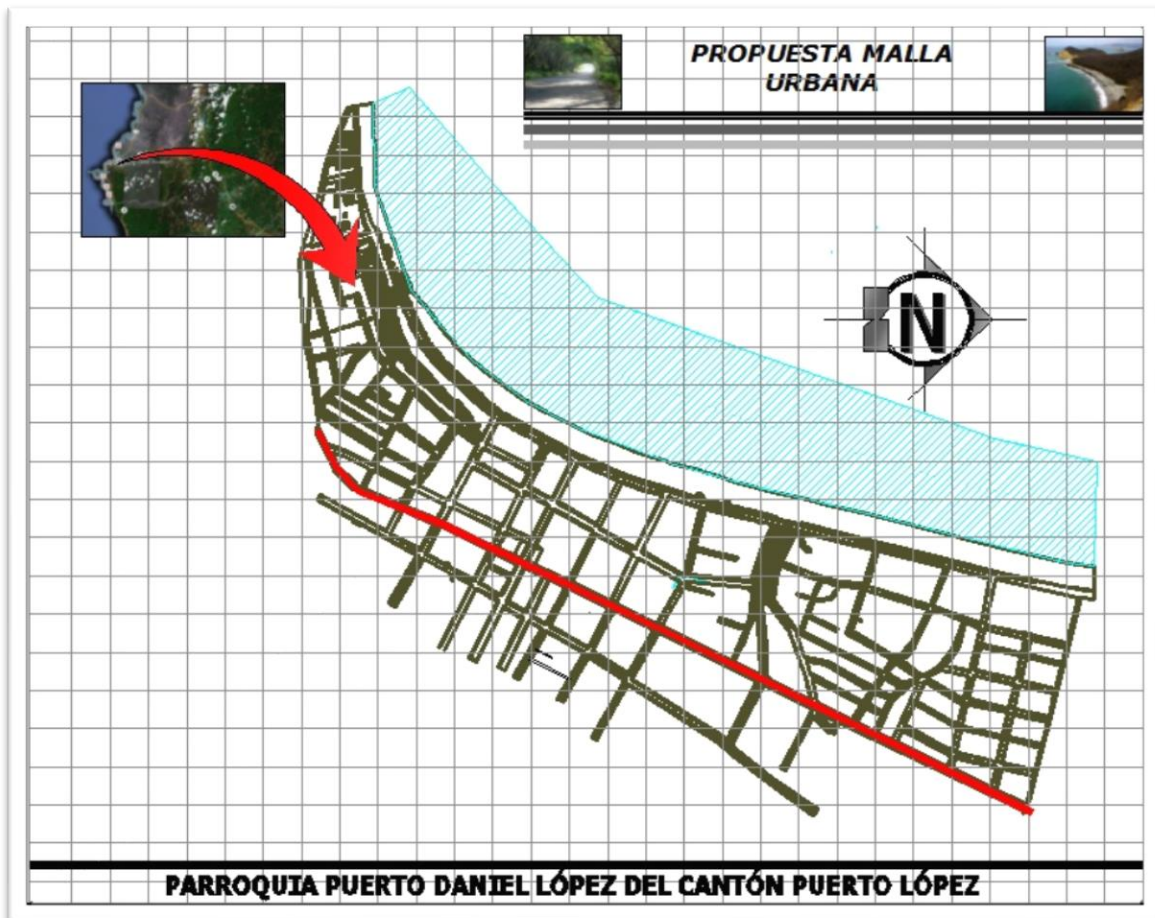
6.5 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta urbana implica:

Con la inclusión de un área de expansión urbana, la definición del crecimiento ordenado, la zona urbana de la Parroquia Puerto López presenta un creciente perímetro, por lo que el centro poblado alcanzará un área de 153.68 Km².

Dentro de la definición de la **trama urbana** implica también propiciar una zona comercial para proporcionar, brindar servicios y facilidades para la población y personas que visitarán la parroquia y así solucionar la problemática existente en el Malecón y en la Av. Machalilla.

La Av. Machalilla tiene 1Km de longitud y 12.70m de ancho, actualmente este eje es parte de la vía Jipijapa – Puerto López, por lo que tiene un flujo vehicular intenso, tanto de automóviles livianos como pesados, por lo que es necesaria la intervención oportuna de esta pieza urbana, para disminuir el impacto visual y físico de las vías vehiculares.



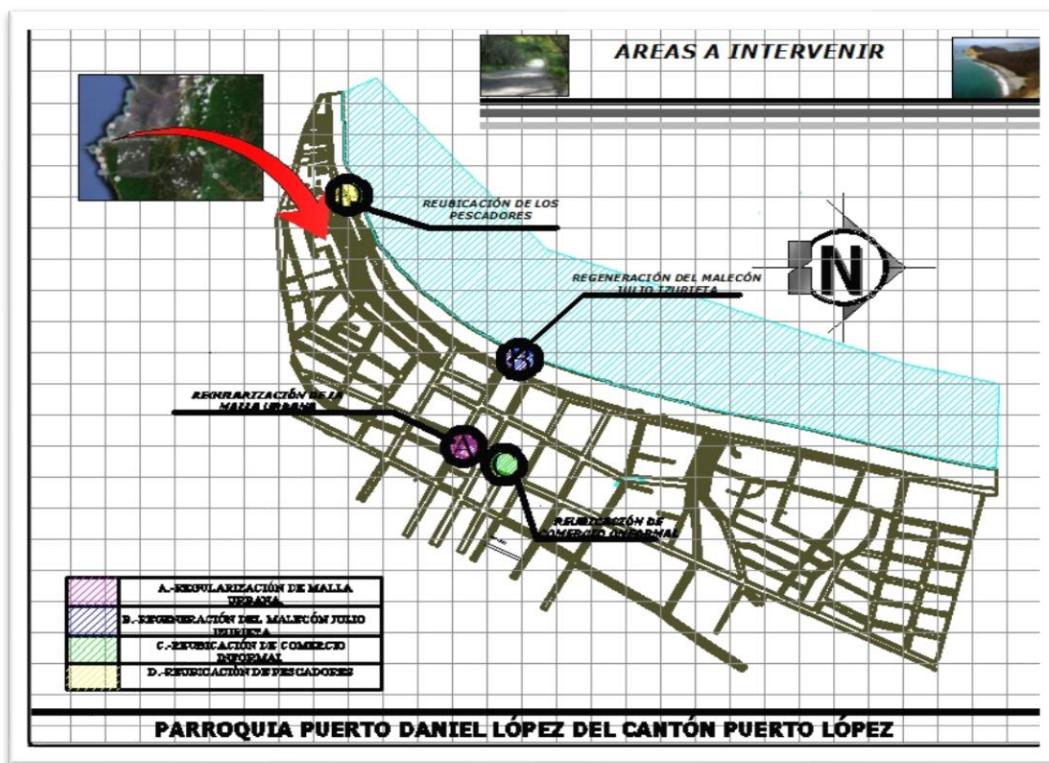
ILUSTRACION # 144 PROPUESTA MALLA URBANA

6.5.1 ÁREAS PROYECTADAS

Las áreas proyectadas en esta comunidad son las siguientes:

1. Regularización de la Malla Urbana
2. Rehabilitación del Malecón Julio Izurieta, desde la calle Efraín Reyes hasta la calle D
3. Reubicación del comercio informal
4. Reordenamiento del Área de Eviscerado

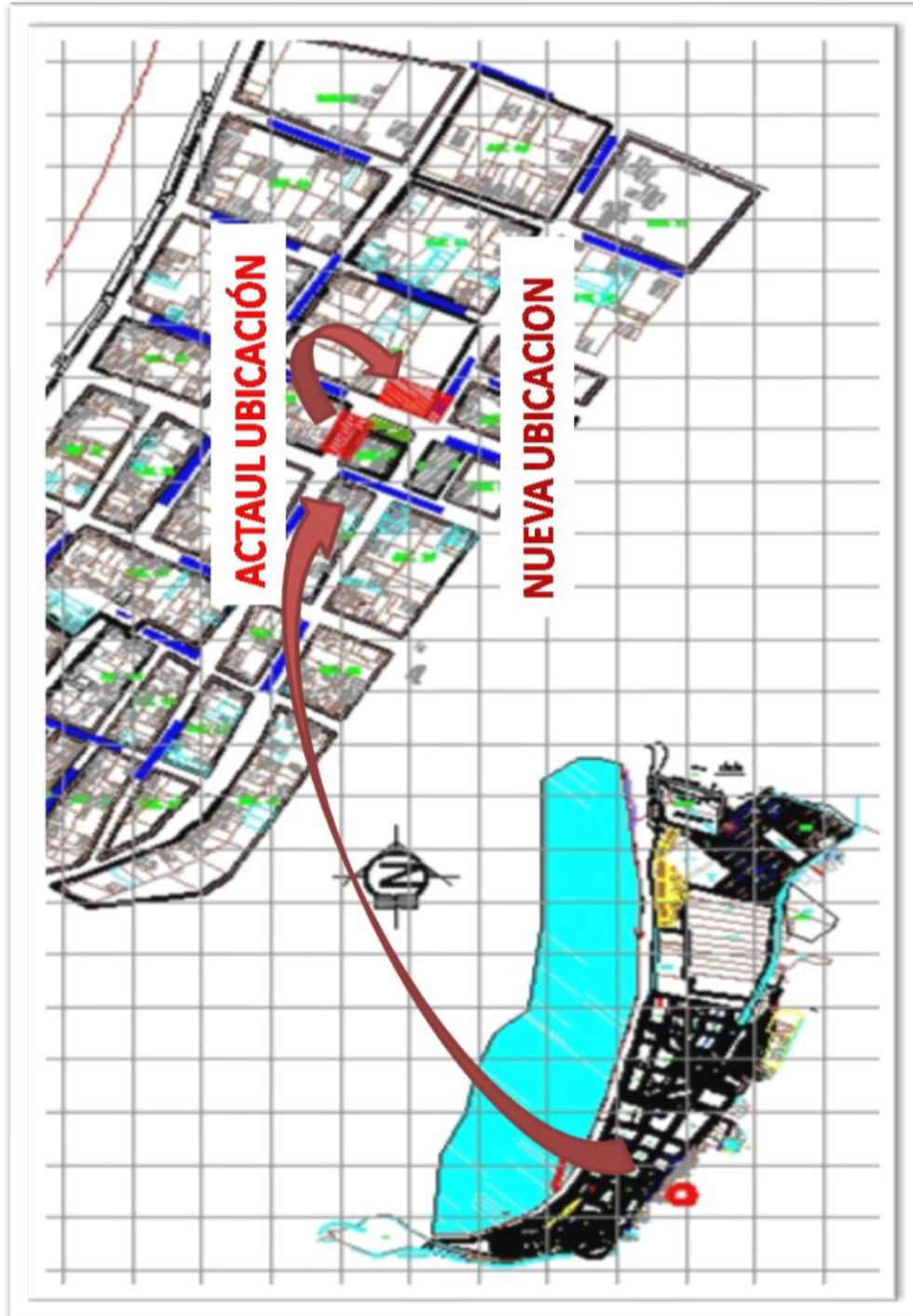
Las áreas proyectadas en nuestra pieza urbana, fueron insertadas según la necesidad de los habitantes de la Zona urbana de la Parroquia Puerto López, analizando cada una de las actividades comerciales, turísticas y administrativas que se desarrollan al interior de nuestra área de estudio.



ILUSTRACION # 145 PLANO DE ÁREAS A INTERVENIR

6.6 REUBICACION DEL COMERCIO INFORMAL

6.6.1 UBICACIÓN DE LA PROPUESTA



ILUSTRACION # 146

6.6.2 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA #1 REUBICACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

Esta propuesta pretende **mejorar** las actividades comerciales y funcionales que se desarrollan en la zona urbana de la parroquia Puerto Daniel López del Cantón Puerto López.

La nueva ubicación de la bahía comercial, generaría un desembarazo a los problemas de **movilidad y accesibilidad**, existentes en la actualidad, a consecuencia de su actual ubicación, (calle Rocafuerte entre la calle Eloy Alfaro y Calle General Córdova), especialmente en los días de feria: jueves, viernes, sábados y domingos, siendo los días de mayores conflictos los sábados y domingos.

Otro de los problemas es el desorden generado por los comerciantes informales, que invaden los soportales y aceras, al no contar con un espacio planificado para ellos.



ILUSTRACION # 147

Este bahía comercial estará ubicado en las calle “Eloy Alfaro” y “Av. Machalilla”, en un terreno que cuenta con una área aproximada 1774.60 m², perteneciente a la Municipalidad de la Parroquia

Esta ubicación fue según el estudio, la más propicia para la nueva bahía comercial, por los siguientes factores:

- 1.-El terreno elegido no cuenta con construcción alguna, por lo que no será necesaria la expropiación.
- 2.-Proximidad al área comercial consolidada (Ave. Machalilla).
- 3.-Mejor acceso por medio de la vía principal.
- 4.- Topografía regular

Esta nueva ubicación del comercio informal generará una mejor movilidad y accesibilidad al centro poblado de la parroquia ya que este estará conectado con la Ave. Machalilla y la calle Eloy Alfaro.

6.6.3 PROPUESTA FUNCIONAL DE LA NUEVA BAHIA COMERCIAL

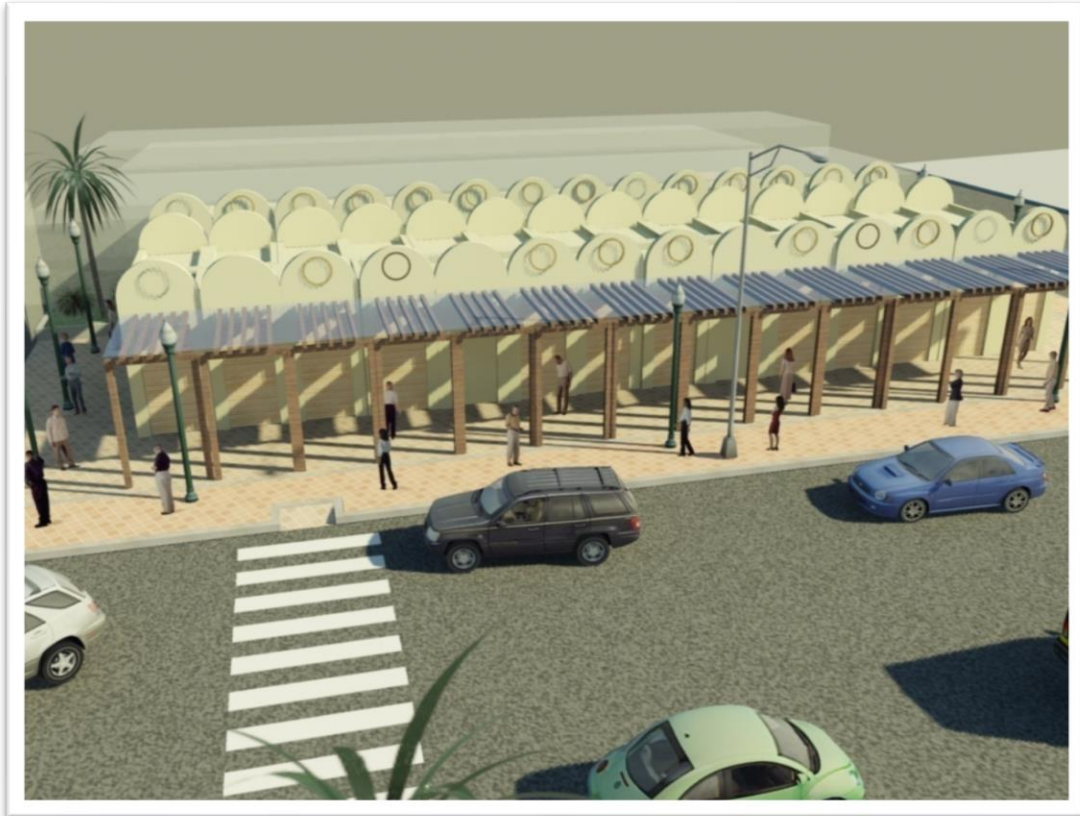
6.6.3.1 DESCRIPCIÓN FUNCIONAL

La nueva Bahía comercial de la parroquia Puerto López, será un espacio que brindará todas las comodidades formales y funcionales para mejorar las actividades comerciales que aquí se realizan.

Esta Bahía está proyectada para albergar al menos 53 puestos comerciales, dichos puestos serán repartidos entre las diferentes asociaciones de comerciantes, los cuales deberán ser los encargados de su mantenimiento y deberá estar considerado también, para el uso de personas especiales por ende deberá ser planificado con normas técnicas y especiales para ellos.



ILUSTRACION # 148



ILUSTRACION # 149



ILUSTRACION # 150

6.7. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA #2 – REHABILITACIÓN URBANA DEL MALECÓN JULIO IZURIETA

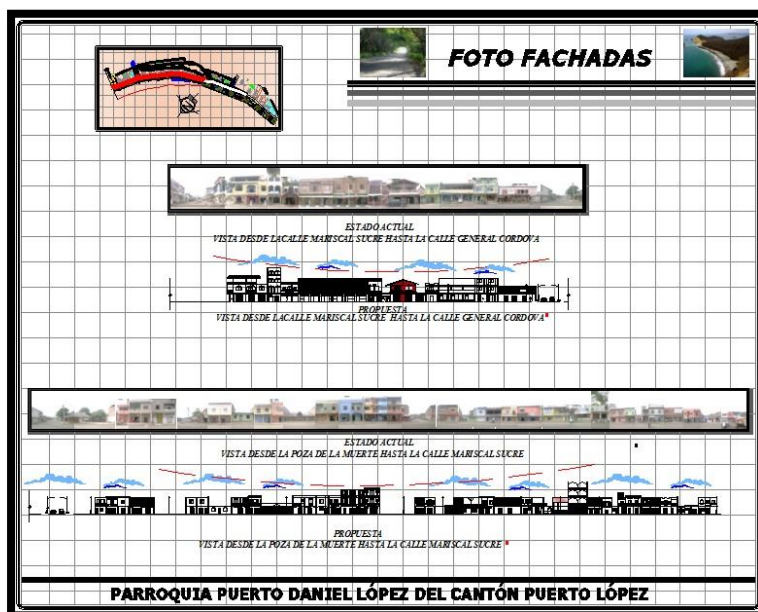
6.7.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La regeneración urbana en este corredor turístico, consiste en mejorar el entorno físico y funcional de la misma, mediante el estudio de varios factores, como por ejemplo, la altura de las edificaciones, el mobiliario urbano existente, barreras arquitectónicas, entre otras.

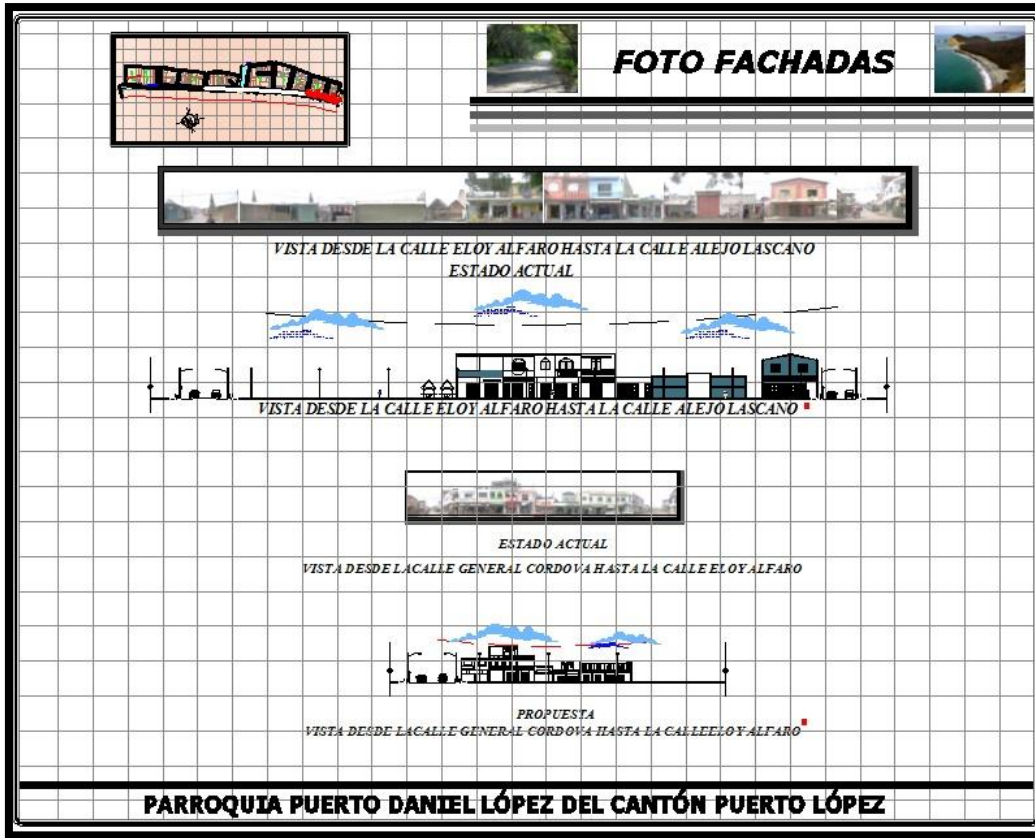
La propuesta plantea darle una mejor presentación al corredor turístico, hacerla más funcional, vehicular y peatonalmente.

Mejorar su apariencia, para lo cual se utilizarán tratamientos de pisos, zonificando las diversas actividades como son: la zona recreativa, zona comercial, zona para adultos, zona para niños, mobiliario urbano adecuado, facilidades para las personas con capacidades diferentes, haciendo rampas, nivelando los niveles de acera y soportal, quitando las barreras arquitectónicas, evitar la contaminación visual optimizando el uso de vallas publicitarias.

Le otorgaremos al corredor turístico una uniformidad en su apariencia, esto lo lograremos con la utilización de colores similares en sus fachadas y en lo posible que exista igualdad en las alturas de las edificaciones.



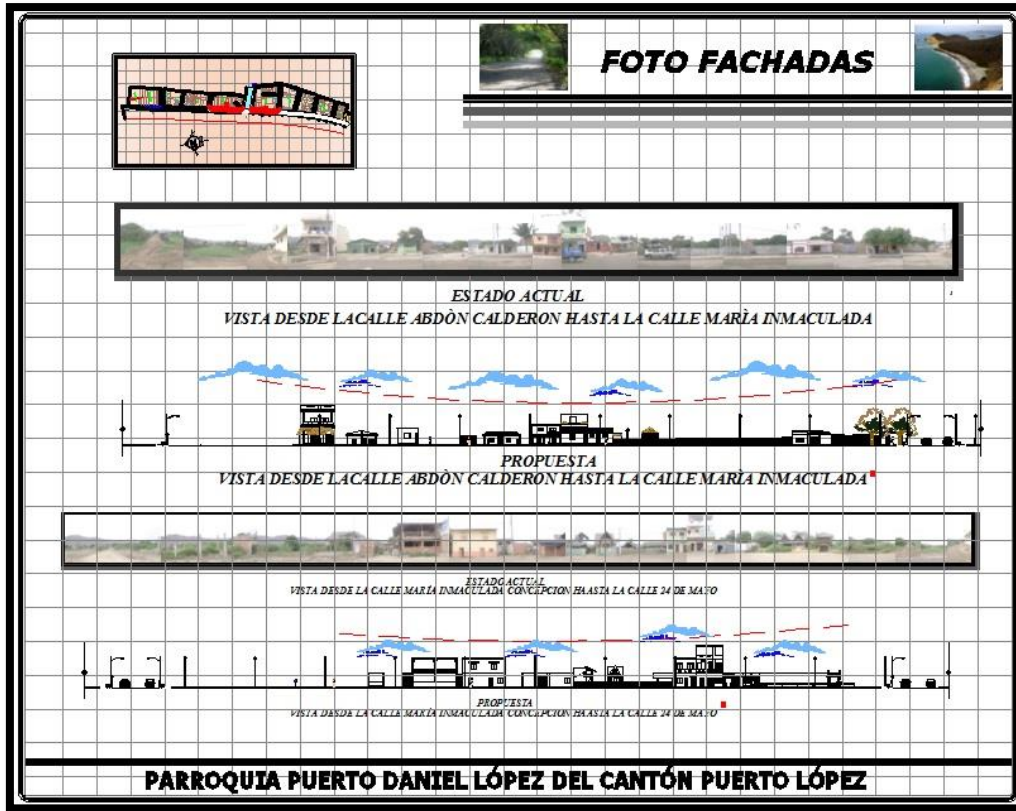
ILUSTRACION # 151



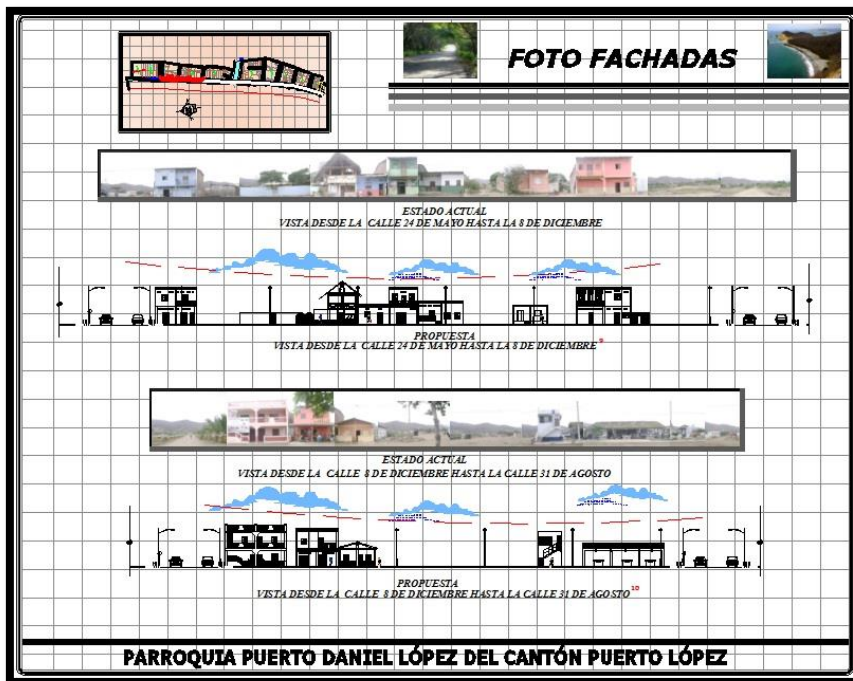
ILUSTRACION # 152



ILUSTRACION # 153



ILUSTRACION # 154



ILUSTRACION # 155

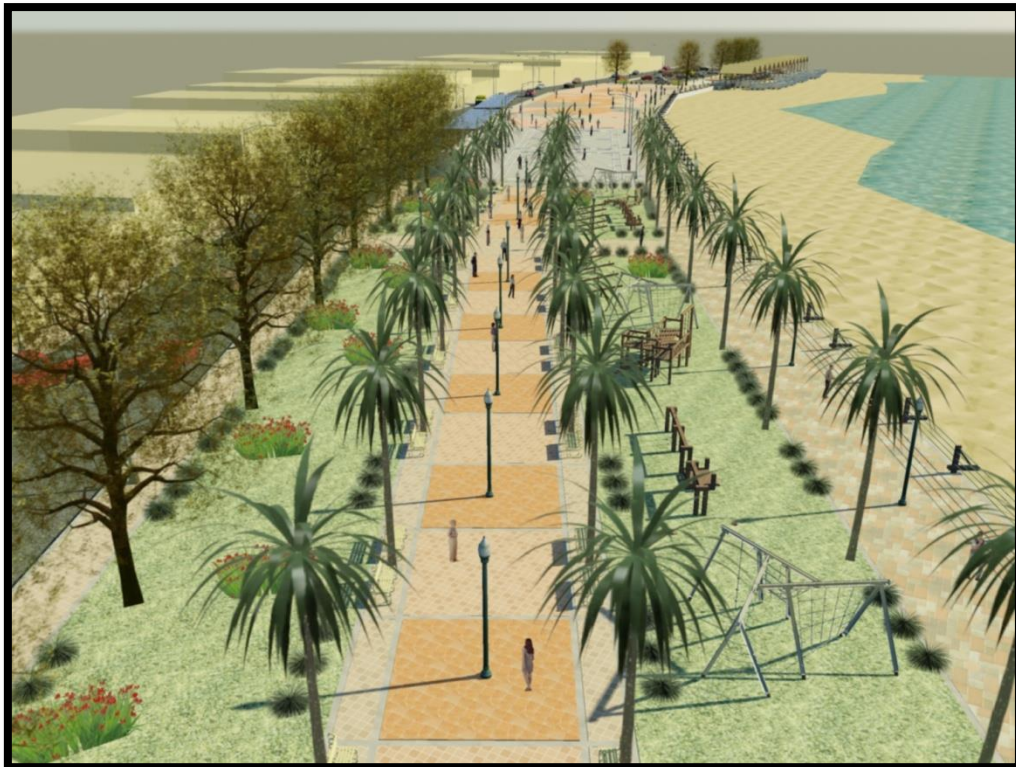
6.7.2 PROPUESTA VISUAL



ILUSTRACION # 156



ILUSTRACION # 157



ILUSTRACION # 158

6.8 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA #3 INTEGRACIÓN DEL PARQUE CON LA IGLESIA

6.8.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Dentro de la regularización de la malla urbana se realizó la unificación del parque con la iglesia, en su entorno físico y funcional de la misma, mediante estudios de algunos factores, como la interrupción del comercio informal.

La propuesta plantea una mejor circulación, tanto vial como peatonal, dándole una mejor apariencia, utilizando tratamiento de piso, mobiliario urbano adecuado, factible para las personas con capacidades diferentes, haciendo rampas, nivelando las aceras, y quitando las barreras arquitectónicas.



ILUSTRACION # 159



ILUSTRACION # 160



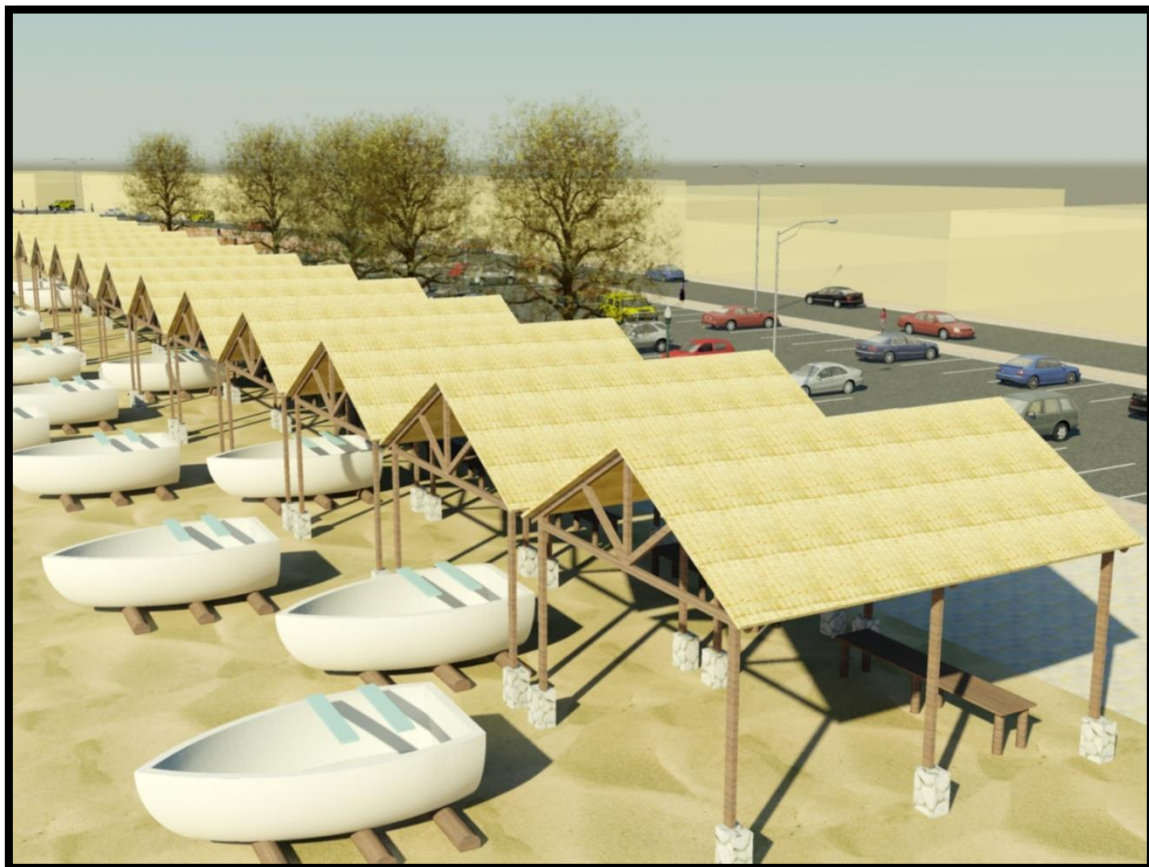
ILUSTRACION # 161

6.9 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA #4 ORDENAMIENTO DEL ÁREA DE ESVICERADO

6.9.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Esta propuesta tiene como fin darles a los pescadores artesanales un espacio planificado, para brindar de mejor manera sus servicios a la comunidad.

Crearemos lugares donde puedan estacionar sus botes, espacios para la zona de eviscerado, y un estacionamiento que será utilizado para vehículos de transporte de mariscos y para los días de feria.



ILUSTRACION # 162



ILUSTRACION # 163



ILUSTRACION # 164

7. ANEXOS

ANEXO # 1

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ENCUESTA DIRIJIDA A LA SOCIEDAD CIVIL DE LA CABECERA CANTONAL DEL CANTÓN PUERTO LÓPEZ

REALIZAN: VALERIA ANDRADE – KARLA SOLÓRZANO EGRESADOS DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

1. ¿Qué tiempo tiene viviendo en el sector?

- a. 0 a 5 años _____
- b. 5 a 10 años _____
- c. De 10 en adelante _____

2. ¿Cómo el Municipio ha trabajado el tema de las áreas de la parroquia Puerto López?

- a. Excelente _____
- b. Muy buena _____
- c. Buena _____
- d. Regular _____
- e. Mala _____

3. ¿Cuenta Puerto López con suficientes áreas recreativas y de esparcimientos?

- a. Muchas _____
- b. Pocas _____
- c. Ninguna _____

4. ¿Estaría dispuesto a que se realice una regeneración del Malecón Julio Izurieta de la parroquia y sus vías de acceso?

a) Si _____ b) No _____

5. ¿Considera que se debe expropiar la vía principal y secundaria de la parroquia para un mejor ordenamiento urbano?

a) Si _____ b) No _____

6. ¿Es necesaria la creación de una ordenanza para el ordenamiento urbano de la cabecera parroquial de Puerto López?

a) Si _____ b) No _____

7. ¿Cómo están las condiciones de salubridad de su sector?

- a. Excelente _____
- b. Muy buena _____
- c. Buena _____
- d. Regular _____
- e. Mala _____

8. ¿A qué atribuye usted como causa principal de las condiciones de salubridad de la parroquia?

- a. Gestión municipal _____
- b. Cultura de la población _____
- c. Institución estatal _____
- d. Turismo _____
- e. Otras causas _____
- f. Ninguna _____

9. ¿Cómo cataloga la seguridad en la zona donde vive?

- a. Excelente _____
- b. Muy buena _____
- c. Buena _____
- d. Regular _____
- e. Mala _____

10. ¿Qué obras de infraestructura considera más urgente mejorar en el sector?

- a. Construcción de aceras _____
- b. Pavimentación de calles _____
- c. Servicios básicos _____
- d. Ninguna _____

ANEXO # 3

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ENCUESTA DIRIJIDA A AUTORIDADES Y PERSONAS REPRESENTATIVAS DE LA CABECERA CANTONAL DEL CANTÓN PUERTO LÓPEZ

REALIZAN: VALERIA ANDRADE – KARLA SOLÓRZANO EGRESADOS DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

- 1.- ¿Cuáles considera Usted son los principales problemas de la Cabecera Cantonal de Puerto López?

2. ¿A que son destinados los recursos económicos del cantón Puerto López?

3. ¿Cuál es el mayor potencial económico de la parroquia, y que necesita para que se le dé un mejor desarrollo?

4. ¿Es necesaria la rehabilitación del Malecón Julio Izurieta y por qué?



8. BIBLIOGRAFÍA

- <http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtml>
- <http://geografia.laguia2000.com/geografia-urbana/el-plano-urbano>
- *El Diario; ejemplar del 11- 12 2009.*
- http://es.wikipedia.org/wiki/Planificaci%C3%B3n_urbana
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Estado>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_estrat%C3%A9gico
- <http://www.promonegocios.net/proyecto/concepto-proyecto.html>
- <http://toxtown.nlm.nih.gov/espa%C3%B1ol/locations.php?id=122>
- <http://www.portoviejo.gov.ec/>
- *Inec (V censo de población y IV de vivienda) fascículo Manabí.*
- *Estación meteorológica Portoviejo.*
- *Diccionario. Glosario de términos urbanísticos.*
- *Diccionario enciclopédico básico.*
- *Biblioteca del consejo provincial de Manabí.*
- *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo - José María Ordeig .*
- *Fernando Chueca. breve historia del urbanismo, Madrid 1970.*
- *Defensa civil.*
- *Junta parroquial “Puerto López”*
- *Biblioteca de la parroquia PUERTO LÓPEZ*
- *Proyecto de constitución 2008*
- <http://www.douglasdreher.com/noticias/noticia.asp?id=271&sc=8>
- http://es.wikipedia.org/wiki/estructura_Urbana
- <http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtml#geo>
- <http://www.manabi.gov.ec/>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Planificaci%C3%B3n_urbana
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Estado>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_estrat%C3%A9gico
- <http://www.promonegocios.net/proyecto/concepto-proyecto.htm>

TESIS DE GRADOS INVESTIGADAS EN LAS CIUDADES DE CUENCA, MANTA, QUITO Y GUAYAQUIL:

En la Universidad Estatal De Cuenca, en el año 2001, Melva Cárdenas, Leonardo Contreras, Edgar Chimbo, Cristian Ledesma, Nicolás López, Gonzalo Marín, José Romero, Diego Saquicela, Pablo Serrano, Andrés Singuerza y Edgar Vélesela, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE CHORDELEG Y ESQUEMA DE ORDENAMIENTO DE SUS CUATRO PARROQUIAS”. Y presentaron como conclusión que Chordeleg es un centro poblado basado en una economía sólida, sobre todo, en la producción artesanal para consumo turístico-comercial. Las labores agropecuarias, no tienen peso importante, sirven especialmente para el auto-consumo de la población.

En la Universidad Estatal De Cuenca, en el año 2003, Javier Aguirre, Mónica Beltrán, Nelson Carofilles, y Esteban Orellana, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA CABECERA CANTONAL GIRÓN”. Y presentaron como conclusión que es imposible una mejor inserción de la ciudad de girón dentro de ámbito micro regional, disminuir su dependencia de centros urbanos mayores y retoman un papel protagónico, mejorando y potenciando sus servicios a la población. Girón cuenta con un posicionamiento estratégico de entrada y salida por sus características geográficas en “retener” este tráfico de paso en el poblado a través de la venta de una imagen mejorada y dinámica de la ciudad como, prestados de servicios o su área de influencia.

En la Universidad Estatal De Cuenca, en el año 2000, Fanny Ochoa, Marlon reinoso, Olger Chavala y Eduardo Mejía, investigaron sobre: “CONTROL URBANO DE LA CIUDAD DE CUENCA”. Y presentaron como conclusión que de acuerdo a la apariencia adquirida por el grupo de tesis en el departamento del control urbano, así, como por los datos recopilados se ha realizado una estimación del diseño promedio que se denominaron los tramites de juzgamiento en ser procesados:

- ✓ Desde la detención de la información por parte del inspector hasta la emisión del parte informativo.
- ✓ Desde la emisión del parte hasta la solicitud del informe técnico a la Dirección de Control Urbano.

✓ La desaparición de un proceso de juzgamiento normal tiene un promedio de 103 días, se inicia con la detención de la información hasta la emisión de la sustancia en primera instancia.

✓ Desde la expresión de la sentencia,(multa) en primero instancia hasta la emisión de título de crédito a la dirección financiera.

Basándonos en un ensayo realizado por el grupo de tesis utilizando una propuesta de “formular para seguimiento de obra” se puede determinar que cumple con los objetivos para los que fue creado que son:

✓ Propician la presencia del personal en la obra.

✓ Caracterizar el control de calidad e obras; este es gracias a las visitas obligatorias del profesional en la construcción que los propician se sientan con el respaldo adecuado.

En la Universidad Estatal De Cuenca, en el año 1989, José Sardi, Milton Farfán, y Fernando Maldonado, investigaron sobre “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EQUIPAMIENTO EN CUMBE”. Y presentaron como conclusiones que la relación que se da entre la cabecera Parroquial y los Centros Poblados contiguos son la de intercambio comercial y de servicios, que en su mayor corte tienen relación con la ciudad de cuenca, centro polarizante a nivel regional. Cumbe y Cuenca están comunicadas por una red vial y medios de transporte e eficientes. La cercanía de ciertos servicios y equipamiento, y la búsqueda de fuentes de trabajo en la ciudad, han determinado que las delaciones de interdependencia entre estos dos centros poblados sea mayor, además debido a que la Parroquia está bajo la jurisdicción del Cantón Cuenca la administración y gestión local depende de Cuenca.

En la Universidad Estatal De Cuenca, en el año 1979, Eric Lampard, Max Weber, Arnold Toymbec, Henry Lefebre, y Manuel Casteless, investigaron sobre: “PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE PUYO. PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN – TRAZADO VIAL – LEGISLACIÓN URBANA”. Y presentaron como conclusiones un plan educativo, organismos y control catastro integral y equilibrio regional.

En la Universidad Católica De Cuenca, en el año 2003, Pablo Chacón Sánchez, Jhon Galindo Dumas, Verónica León Zúñiga, Omar Machuca Rendón, Paola Ortiz Benavides, Juan Peña

Vásquez, Abner Pulla Quito, Lenin Quezada Ullauri, Rafael Rivera Racines, y Mauricio Valdivieso Carrión, investigaron sobre: “ESTUDIO DE ORDENAMIENTO DE LA TRAMA VERDE DE LA CIUDAD DE CUENCA”. Y presentaron como conclusiones:

La finalidad de estructurar una trama verde urbana nos conduce a crear un equilibrio dinámico entre el ambiente urbano, ambiente social y el ambiente natural.

Es importante el aspecto estético expresando una imagen acorde a las exigencias culturales y paisajísticas del entorno y de sus habitantes... Lo óptimo sería hacer de las urbes un conjunto de núcleos urbanos independientes, interrelacionados, que tengan todos los servicios e infraestructura y que alberguen actividades laborales, recreacionales, socioculturales y político administrativa.

... Para mantener los espacios verdes públicos, es imperante controlar el tráfico. Ya que este es un medio de contaminación que acaba con la avifauna y fauna que existe en ellos.

- Con relación al riego de los espacios verdes, sería imprudente el mantenerlos con agua potable, ya que el costo para la ciudad sería muy elevado, por lo tanto una solución sería el uso de un carro cisterna, en los espacios en lo que no exista posibilidad de riego directo para la cual se abastecería con agua de río extraída con una bomba de riego de propiedad Municipal o privada.

- Regenerar y rescatar los espacios verdes de uso público, descuidados y abandonados, tanto por las autoridades como de la ciudadanía y darles un uso acorde al sector donde está ubicado.

- Como resultado del diagnóstico realizado en la ciudad existe el 33% de lotes no construidos, pero como en el Centro de la Ciudad existen pocos de estos lotes, se los debería declarar de uso público para destinarlos a espacios verdes en los lugares que estos espacios fueren necesarios y darlos el uso requerido y de esta forma aumentar el porcentaje de áreas verdes, hasta llegar a niveles aceptables por habitante.

- Manteniendo el uso de los distintos parques, es importante la integración de los mismos, por lo cual se ha visto la factibilidad de esta integración mediante balcones floridos de los inmuebles catalogados como Patrimonio, rescatando su belleza y su significado cultural, consiguiendo así una relación y un callejón entre los espacios verdes. Para este

efecto se podría designar las calles Simón Bolívar, Mariscal Sucre, Gran Colombia, Benigno Malo, Manuel Vega, Rafael María Arízaga, Del Rollo, Gaspar Sangurima, Antonio Vega Muñoz, Padre Aguirre, Juan Bautista Aguirre, Abraham Sarmiento, Paseo Tres de Noviembre, Av. Tres de Noviembre, Av. Huayna — Capac, Av. De las Américas y Av. Iéroes de Verdeloma.

- Otra solución de integración de las áreas verdes, puede ser la conformación de jardineras en intervalos, esto se lo implantará en las aceras que se resten para dichos trabajos, en estas jardineras se sembrarán plantas que no alcancen más altura, evitando que se pierda la visual.
- Como se observa, entre los espacios verdes públicos existen sectores de diálogo y descanso, debiendo ser intervenidos dándoles un tratamiento para que sirvan de enlace entre las áreas verdes, este trabajo consistirá en dotar de equipamiento a estas áreas, utilizando vegetación de baja altura para no tapar la visual.
- En los espacios verdes que se encuentran tangenciales a una vía de alto tráfico, para su protección se colocará vallas vegetales, para dar seguridad al usuario y también para controlar la contaminación.
- En esta zona del Centro de la Ciudad se encuentra “El Barranco” que por su importancia para la ciudad se debe intervenir de una forma que no afecte a su característica; para esto se implantará un programa de seguridad para los usuarios, también se creará focos de atracción se establecerá puestos de venta de artesanías típicas de la ciudad, de esta forma se motivará a visitar el lugar por parte de los turistas y de la ciudadanía.
- Todas las áreas verdes del Centro de Histórico deberá contar con un equipamiento necesario para su óptima utilización.
- El equipamiento y mantenimiento de estos espacios deberá ser responsabilidad directa del Municipio, con la colaboración de las organizaciones barriales, organizaciones gremiales, colegios profesionales y organizaciones no gubernamentales con las que se gestionará para la adopción de un parque o un área verde.
- Publicidad a estas áreas para fomentar la visita y utilización de dichas zonas, mediante folletos, propagandas radiales y otros medios de comunicación social.

- Con relación a la Ecovía, se ve la necesidad de crear un anillo con este tipo de vía, el mismo que deberá extenderse hasta la calle Daniel Alvarado, bajando por la Gaspar Sangurirna, terminando ésta en la Av. Huayna Cápac.

En la Universidad Católica De Cuenca, en el año 2008, Elvis Iván Pauta Orellana, investigó sobre: “PLAN ESQUEMATICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICA DE LA COMUNIDAD DE DON JULIO”. Y propuso como conclusión un diseño de la red vial en el área de estudio, esperamos en un futuro generar una traza ordenada, que mejoren las condiciones de circulación y traigan los mayores servicios a la población; sabiendo que la apertura de nuevas vías trae consigo beneficios y afecciones al medio ambiente y a la propiedad privada.

En la Universidad Católica de Cuenca, en el año 2005, Cecilia Paz Ochoa Muñoz, investigo sobre: “LA INFLUENCIA URBANO-ARQUITECTÓNICA DEL HERMANO JUAN B. STIERLE EN CUENCA”. Y presenta como conclusión: La necesidad de espacio y de edificaciones que ofrezcan seguridad y confort han obligado al hombre a buscar alternativas que vayan en su favor. Es esta la razón de que vayan apareciendo con el pasar del tiempo diversas técnicas constructivas...

En la Universidad Católica de Cuenca, en el año 2008, Juan Pablo Pérez Ortiz, investigo sobre: “PLAN ESQUEMÁTICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROYECTOS URBANOS-ARQUITECTÓNICOS DE LA COMUNIDAD DE PÁRIG”. Y presenta como conclusión... que los resultados del diagnóstico realizado a través de encuestas a los pobladores e investigaciones de campo; se pudo determinar el estado en el que se encuentra la población; lo que ayudó a determinar los diferentes programas y proyectos contenidos en un PLAN, que ayudarán a orientar hacia un proceso de desarrollo y crecimiento ordenado, y garantizar un estilo de vida más cómodo sin alterar medio ambiente.

Desde el punto de vista arquitectónico el valor excepcional radica no en la monumentalidad de sus construcciones sino por el contrario, en lo particular capacidad de adaptación a las diversas corrientes arquitectónicas de cada momento histórico.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999: Bonilla Roldan Diego, Calderón Proaño Erick, Galarza Ramírez Inés, Martínez Román Ítalo, Moreno Estrada Marco, Morucho

Yaucán Edison, Durán Yánez José, Demonche Pozo Iván, y Machado Miranda Pablo, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA PULUHAGUA”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Nevárez Ricaurte Alex, Sánchez Ochoa Nelly, y Toro Mayorga Lorena, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN LA PENÍNSULA DE COJIMIES DE LA PROVINCIA DE MANABÍ”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal De Quito, en el año 1999, Cabrera Basantes Rommel, Echeverría Avellana Verónica, y Navarrete Navarrete Hugo, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA CIUDAD DE BAHÍA DE CARAQUEZ”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año de 1979, Álvarez Falconi Gustavo, Arteaga Caicedo Marco, Bolaño Sotomayor Marco, Bravo Rodríguez Galo, y Pazmiño Carlos, investigaron sobre: “ORDENAMIENTNO TERRITORIAL DE LAS PLAYAS DE SAN JACINTO Y SAN CLEMENTE”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año de 1990, Caiza Caiza Hugo, Gavilanes Arias José, y Segura Gallo José, investigaron sobre “PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL URBANO FÍSICO DE LA CIUDAD DE MACHACHI”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal De Quito, en el año de 1992, Guevara Alonso, Flores Rodríguez Diego, y Sotomayor Rodas Mauricio, investigaron sobre: “ORDENAMIENTO

TERRITORIAL DE UNA COMUNIDAD INDÍGENA DE LA SIERRA, APLICACIÓN TECNOLÓGICA EN UN CENTRO DE REUNIONES EN LA COMUNIDAD PUCO HUAICA". Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal De Quito, en el año 1998, Guerrero Cobeña William, Jaramillo Pino Ibeth, y Ojida Valle Kelvin, investigaron sobre: “ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DESTINO AGUAS TERMALES DE AGUALLANCHI". Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Chica Torres Johnny, Jácome Terán William, y Martínez López Henry, investigaron sobre: “PROPUESTA DE UN ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE ESPACIOS DESTINADOS AL OCIO PARA LA MIGRACIÓN DE CHONE PROVINCIA DE MANABÍ". Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 2001, Chiriboga Acosta Francisco, y Chávez Jiménez Diana, investigaron sobre: “PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA RECREACIÓN TURÍSTICA DE LITORAL BAHÍA DE CARÁQUEZ". Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Miño Merino Cristian, Orellana León Gustavo, y Zambrano Alcívar Milner, investigaron sobre: “REHABILITACIÓN URBANA-ARQUITECTÓNICA DE UN SECTOR POBLACIONAL DE BAHÍA DE CARAQUEZ – MANABÍ”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Armijos Rivadeneira Bolívar, Borquez Ruiz Eduardo, y Cueva Guayasamín Pablo, investigaron sobre: “PLAN DE REORDENAMIENTO DEL PUERTO FLUVIAL Y EL MALECÓN DE LA CIUDAD DE

BABAHOYO”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Baño González Luis, Mantilla Andino Verónica, y Velasco Becerro Leonardo, investigaron sobre: “DISEÑO DE UN MALECÓN

TURÍSTICO PARA LA CIUDAD DE JARAMIJÓ DE LA PROVINCIA DE MANABÍ”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 2007, Esteves Nieto Juan, investigaron sobre: “RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA DEL MALECÓN DE BAHÍA DE CARÁQUEZ Y EL CENTRO CULTURAL ARQUITECTÓNICO”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Loayza Loayza Felipe, Moreno Núñez Pablo, y Viteri Javier, investigaron sobre: “RESCATE DE LA RIVERA OCCIDENTAL DISEÑO DEL MALECÓN FLUVIAL DE LA CIUDAD DE ESMERALDAS”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Cadena Luna Humberto, Cisneros Pérez Mariana, e Yáñez Castro Regulo, investigaron sobre: “TRATAMIENTO URBANO ARQUITECTÓNICO DE PREVENCIÓN AL DESASTRE NATURAL POR RIESGO DE DESBORDAMIENTO DEL RÍO EN EL MALECÓN ALTO ECHEANDÍA – PROVINCIA DE BOLÍVAR”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1998, Fernández Trujillo Darwin, Lara Jaramillo Fernando, Navarrete Flores Franklin, investigaron sobre: “LA PROBLEMÁTICA FÍSICA ESPACIAL, FRENTE A SITUACIÓN DE RIESGO DEL BARRIO LUCHA DE LOS POBRES; NUEVO MALECÓN, ECHEANDÍA, PROVINCIA DE BOLÍVAR.”. Y no

presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Altamirano Valladares Ximena, Álvarez de la Torre Diego, y Moreira Viteri Pablo, investigaron sobre: “SAN LORENZO, DISEÑO DEL MALECÓN, REHABILITACIÓN Y RESCATE DE LA RIVERAS”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Estatal de Quito, en el año 1999, Bonilla Urbina Danny, Duque León Pablo, y Villamizar Moreno Ligia, investigaron sobre: “DISEÑO DE ESPACIOS CULTURALES PARA LA RECUPERACIÓN DEL MALECÓN DE LA CIUDAD DE VINCES”. Y no presentan conclusiones, si no que realizan proyectos puntuales que la dirige directamente el alcalde de la ciudad de Quito, ya que son para realizarse a beneficio de la comunidad.

En la Universidad Católica Santiago De Guayaquil, en el año 2001, Viviana Ordoñez Orellana, investigo sobre: “MALECÓN EN MANGLAR ALTO”. Y presento como propuesta Hacer del Malecón un espacio de transición e internacional entre la población y el área de la playa. Hacer recorridos visuales intersanales, y espacios abiertos estéticamente atractivos para desarrollar actividades de creación.

En la Universidad Laica Eloy Alfaro De Manabí, en el año 2002, Sonia Cedeño Chila y Jorge Guillen Ponce, investigaron sobre: “REHABILITACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DEL MALECÓN DE MANTA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA”, y presentaron como conclusión...sus vías principales no contienen áreas adecuadas para el desarrollo de tanta actividad, por lo que se ha tratado de desarrollar alternativas de solución para los grandes conflictos de congestamiento que presenta este sector.

Su falta de continuidad debido a la ubicación del parque de la Armada, el muelle, la sedimentación productiva en la Poza emanando malos olores y sobre todo de su pésima estructura física, causando un contraste negativo para el entorno paisajístico del malecón, es por lo que se hace necesaria su rehabilitación.

...el déficit que presta el malecón en la parte arquitectónica como el muelle han sido acondicionadas en sitios no planificados, de los cuales existen edificios que se están cayendo debido a la vetustez y falta de mantenimiento. Se puede decir que el malecón los ha ido perdiendo paulatinamente con el paso de los años importancia, pues ya no es el mejor lugar de encuentro de las familias mantenses.

En la Universidad Laica Eloy Alfaro De Manabí, en el año 2005, Gissella María Vera Peñarrieta y Jaime Benito Meza Vera, investigaron sobre: “PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO PARA EL CANTÓN JUNÍN”. Y presentaron como propuestas un plan de ordenamiento urbano debido a la existencia de infraestructura básica, propuesta de zonificación del uso de suelo, sistema vial general, e infraestructura básica del cantón.

En la Universidad Laica Eloy Alfaro De Manabí, en el año 1998, Fabiola Castro Bravo y Jesús Sánchez Macías, investigaron sobre: “REORDENAMIENTO URBANO DEL SECTOR DE PICOAZÁ”. Y presentaron como propuestas:

- Crear un área ecológica de reserva para protección de las riveras del río.
- Instalar tubería en las viviendas que no existe y abastecerse del líquido vital cuando entre a funcionar la planta del ceibal.
- Reubicación del mercado y plantear nuevos equipamientos necesarios. mejorar el estado espacios y materiales en la vivienda.
- Fortalecimiento en el plano organizativo a través de la cohesión social.
- Mejoramiento ambiental del sector, rescate de su paisaje natural y urbano.

9. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **TEJIDO URBANO:** es la peculiar morfología de un área de la ciudad que resulta de la manera en que están dispuestos entre sí los espacios públicos (las calles) y los espacios parcelados o edificados (las casas).
- **TRAMA URBANA:** Se entiende como trama urbana a la red de intersecciones de calles o avenidas, que constituye el trazado básico de una ciudad, es la forma en que se disponen las calles con las manzanas, además de la relación que guardan con los demás elementos como las plazas, glorietas, entre otros.
- **PLAN URBANO:** En la ordenación del territorio a nivel local existen diferentes instrumentos de planificación, al igual que a nivel federal y a nivel de cada uno de los estados federados.
- **ORDENAMIENTO:** Ordenamiento es el conjunto de acciones dirigidas a disponer con orden los habitantes, las actividades, las construcciones, los equipamientos y los medios de comunicación sobre un espacio territorial.
- **ORDENAMIENTO TERRITORIAL:** El ordenamiento territorial es una normativa, con fuerza de ley, que regula el uso del territorio, definiendo los usos posibles para las diversas áreas en que se ha dividido el territorio, ya sea: el país como un todo, o una división administrativa del mismo.
- **CRECIMIENTO URBANO:** El crecimiento urbano es la urbanización extendida fuera de los centros de las ciudades, por lo general, en terrenos sin urbanizar.
- **PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:** Este constituye un instrumento utilizado por el Estado, cuyo objetivo es salvaguardar la calidad de vida de los pobladores de ámbitos urbanos.
- **BORDE URBANO:** Corresponde a la línea imaginaria que delimita las áreas urbanas y de extensión urbanas que conforman los centros poblados, diferenciándolos del resto del área comunal.
- **PROYECTO:** es la búsqueda de una solución inteligente de forma sistemática al planteamiento de un problema, sea este un Proyecto de Investigación, Proyecto de Inversión Privada, Proyecto de Inversión Social o Proyecto Tecnológico.
- **MORFOLOGÍA URBANA:** La morfología urbana hace alusión a la forma externa de una ciudad y es resultado de la conjunción de diferentes elementos: el emplazamiento, el trazado de sus calles, los tipos de edificación y los usos del suelo. Los elementos que conforman un espacio geográfico urbano se distribuyen de una forma determinada.

- **CIUDAD:** es un área urbana con alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Se diferencia de otras entidades urbanas por diversos criterios, entre los que se incluyen población, densidad poblacional o estatuto legal, aunque su distinción varía entre países.
- **LA REHABILITACIÓN URBANA:** es el conjunto de acciones, públicas y privadas, dirigidas a alcanzar el objetivo de la recuperación, reconstrucción y reutilización del espacio en la ciudad consolidada.
- **SUSTENTABLE O SUSTENTABILIDAD:** El término sustentabilidad refiere al equilibrio existente entre una especie con los recursos del entorno al cual pertenece. Básicamente, la sustentabilidad, lo que propone es satisfacer las necesidades de la actual generación pero sin que por esto se vean sacrificadas las capacidades futuras de las siguientes generaciones de satisfacer sus propias necesidades, es decir, algo así como la búsqueda del equilibrio justo entre estas dos cuestiones.
- **SOSTENIBLE:** El concepto de sostenible tiene que ver con, que lo que hagamos en este momento, pueda sostenerse en el tiempo, que no agotemos los recursos de tal manera de poder disfrutarlos en el futuro, de llegar a un equilibrio, en donde lo que utilicemos, vuelva a ser recuperado.
- **PLANIFICACIÓN:** Es prever y decidir en el presente las acciones que nos conduzcan a un futuro deseable y posible. Antes de planificar se requieren los antecedentes necesarios que nos permitan llegar a un diagnóstico.
- **AFECTACIÓN URBANA:** Acción por la cual se destina un terreno o parte de él para obras públicas o de interés social.
- **CONSERVACIÓN URBANA:** Intervención en la morfología urbana para mantener los elementos constitutivos que lo conforman.
- **DEFINICION VIAL:** Acción técnica para precisar la implantación de una vía.
- **MORFOLOGÍA:** Sintetiza el estudio o tratado de las formas.
- **REINTEGRACIÓN ARQUITECTÓNICA:** Restitución de elementos que fueron desplazados o destruidos por su grado de deterioro.

- **ZONIFICACIÓN:** División de un área territorial en sub áreas o zonas caracterizadas por una función o actividad determinada, sobre la que se establece una norma urbana que determina la forma de ocupación y uso de los espacios públicos y privados.
- **MALECÓN O CORREDOR MARINO:** Corredor Turístico (subregión turística): según las definiciones de la Organización de los Estados Americanos (OEA), es un espacio homogéneo, en el que por la cercana distancia de los atractivos y servicios se llega a una natural complementariedad. Por lo general, se agrega que rutas troncales efectivizan su integración y la jerarquía de los atractivos y productos determinan el rango de convocatoria de dicho espacio. Ej. Playas Patagónicas (Buenos Aires, Chubut, Río Negro), Patagonia de Los Lagos, Patagonia Central, entre otros.
- **INTERVENCIÓN PATRIMONIAL:** Es el conjunto de recursos que un pueblo ha creado a lo largo de la historia para asegurar su sobrevivencia, reproducción y es la herencia que todos tenemos sin importar lo humilde que seamos.