



Universidad Particular SAN
GREGORIO DE PORTOVIEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

ARQUITECTO

T E M A :

*“DESARROLLO URBANO DE LA PARROQUIA LEONIDAS PLAZA, SECTORES:
FRANCISCO MARAZITA, MARIANITA DE JESUS, ACUARELA, LA INMACULADA,
PARTE DE MANGLE 2000 Y CARÁN, PERTENECIENTES AL CANTÓN SUCRE”*

*Propuesta alternativa: PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA
PARROQUIA LEONIDAS PLAZA Y TRATAMIENTO DEL BORDE NATURAL
ADYACENTE AL ESTUARIO DEL RÍO CHONE*

A U T O R E S :

Vera Solórzano Ligia Daniela
Vélez Guerrero César René

D I R E C T O R :

Arq. Janeth Gorozabel Mg.

Portoviejo - Manabi - Ecuador

2007

Certificación

Arquitecta

Janeth Gorozabel Molina

DIRECTORA DE TESIS

CERTIFICA

Que el presente trabajo de investigación y práctica profesional realizado por los estudiantes Ligia Daniela Vera Solórzano y César René Vélez Guerrero, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, por lo tanto autorizó su presentación.

Portoviejo, junio del 2007

f).....

Arq. Janeth Gorozabel

DIRECTORA DE TESIS

Dedicatoria

A mis padres, quienes con su ejemplo han cultivado en mí, el deseo de superación personal y profesional.

Daniela Vera Solórzano

A mi madre, quien siempre supo darme todo su apoyo y comprensión para poder cristalizar mis ideales.

César Vélez Guerrero

Agradecimiento

A Dios, creador y ayuda de nuestra existencia.

A la directora de tesis, por la aportación de sus conocimientos, a los docentes de la Facultad de Arquitectura, a las autoridades del Municipio del Cantón Sucre, quienes en forma desinteresada abrieron las puertas de su institución para realizar nuestro trabajo de investigación.

En definitiva gracias a todos quienes nos apoyaron con sus palabras de aliento para que se haga realidad nuestra aspiración.

Los autores

Índice de contenidos

Certificación	I
Dedicatoria	II
Agradecimiento	III
Índice de ilustraciones	v

Capítulo 1. Problemática

1.1. Introducción	2
1.2. Justificación y Antecedentes	3
1.2.1. Justificación	3
1.2.1.1. Justificación institucional	3
1.2.1.2. Justificación social	3
1.2.1.3. Justificación urbana	4
1.2.2. Antecedentes	5
1.2.2.1. Antecedentes académicos	5
1.2.3. Delimitación de la problemática	6
1.2.3.1. Delimitación específica	7
1.2.3.2. Delimitación temporal	7
1.2.4. Objetivos	10
1.2.4.1. Objetivo General	10
1.2.4.2. Objetivo Específicos	10

Capítulo 2. Conceptualización

2.1. Marco teórico Histórico	12
2.1.1. Reseña histórica de Bahía	12
2.1.2. Movilidad de las ciudades	18
2.1.2.1. Movimiento de personas	19
2.1.2.2. Movimiento de mercancías	19
2.1.3. Sistema circulatorio urbano	20
2.1.3.1. Espacio geográfico planificado	20
2.1.3.2. Espacio geográfico natural	21
2.1.3.3. Paisaje urbano	22
2.1.3.4. Paisaje vial	23
2.1.4. Asentamiento informal	24
2.1.4.1. Características de los asentamientos	26
2.1.4.2. Intervención de la planificación urbana	27
2.2. Marco teórico General	28
2.2.1. Datos geográficos de la Provincia de Manabí	28
2.2.1.1. Ubicación geográfica y división política	28
2.2.1.2. Topografía	28
2.2.1.3. Clima	29
2.2.1.4. Estructura socio-económica	29
2.2.1.5. Demografía	31
2.2.1.6. Planificación urbana	34
2.2.1.7. Sistema vial a nivel provincial	35
2.2.1.7.1. Transporte terrestre	35
2.2.1.7.2. Transporte marítimo	35
2.2.1.7.3. Transporte aéreo	36

Capítulo 3. Diagnóstico del área de estudio

3.1. Marco Teórico Particular	39
3.1.1. Ubicación geográfica	39
3.1.2. Topografía	40
3.1.3. Clima del sector de estudio	40
3.1.4. Características del suelo	41
3.1.5. Fenómenos naturales	42
3.1.6. El Estuario del Río Chone	43
3.1.6.1. Datos técnicos generales	43
3.1.6.2. Meteorología del lugar	44
3.1.6.3. Condiciones físicas el Estuario	44
3.1.6.3.1. Geomorfología	44
3.1.7. Aspecto físico-espacial de Bahía de Caráquez	45
3.1.7.1. Estructura urbana	45
3.1.7.1.1. Topografía	45
3.1.7.1.2. Zonificación	46
3.1.7.1.3. Conformación urbana	46
3.1.7.1.4. Morfología urbana	47
3.1.7.1.5. Trama urbana	47
3.1.7.1.6. Tejido urbano	48
3.1.7.1.7. Uso del suelo	48
3.1.7.2. Infraestructura urbana	50
3.1.7.2.1. Equipamiento	50
3.1.7.2.2. Servicios Básicos	50
3.1.7.2.2.1. Abastecimiento de Agua	50
3.1.7.2.2.2. Eliminación de aguas servidas	51
3.1.7.2.2.3. Alcantarillado pluvial	51
3.1.7.2.2.4. Desechos sólidos	52
3.1.7.2.2.5. Servicio eléctrico y telefónico	52
3.1.7.2.3. Sistema vial y transporte	53
3.1.7.2.3.1. Servicio vial urbano	53
3.1.7.2.3.2. Tránsito	53
3.1.7.2.3.3. Transporte	53
3.2. Marco Teórico Legal	55
3.2.1. Ordenanzas Municipales del Cantón Sucre	55
3.3. Marco Teórico Referencial	67
3.3.1. Ejemplos Nacionales	67
3.3.1.1. Bastión Popular – Guayaquil	67
3.3.1.1. Parque Lineal Machángara – Quito	69
3.3.2. Ejemplos Internacionales	74
3.3.2.1. Margamar - Viña del Mar	74
3.3.2.2. Modelo Barcelonés	76
3.4. Formulación de Hipótesis	81
3.4.1. Hipótesis General	81
3.4.2. Hipótesis Particular	81

Capítulo 4. Diseño de la Investigación

4.1. Metodología de Trabajo	83
4.1.1. Proceso Metodológico de Diseño Integral	83
4.1.2. Métodos y técnicas de investigación	83

4.1.2.1. Clasificación de la investigación	83
4.1.2.1.1. Investigación de campo	83
4.1.2.1.2. Investigación bibliográfica	83
4.2. Técnicas de Investigación.....	84
4.2.1. Técnicas de campo	84
4.2.2. Técnicas documentales.....	84
4.3. Recursos	85
4.3.1. Recursos Humanos	85
4.3.2. Recursos Técnicos	85
4.3.3. Recursos Materiales	85
4.3.4. Recursos Económicos	85
4.4. Diagrama – Proceso Metodológico.....	87
4.4.1. Proceso de elaboración.....	88

Capítulo 5. Resultados y Análisis de los datos obtenidos

5.1. Tabulación de datos	90
5.1.1. Formulación de la encuesta	90
5.2. Análisis e Interpretación	103
5.2.1. Interpretación	103
5.2.2. Crítica	106
5.3. Diagnóstico	107
5.3.1. Comprobación de objetivos	107
5.3.2. Comprobación de hipótesis	108
5.3.3. Conclusiones – Problemática	110
5.3.4. Prognosis.....	111

Capítulo 6. Contenido de la Programación

6.1. Problemas – Soluciones	114
6.1.1. Imagen Objetiva de la Propuesta	114
6.1.2. Determinación de las necesidades.	116
6.1.3. Políticas de solución y estrategias.....	116
6.1.4. Estructuración de planes y proyectos	118
6.2. Práctica de la programación	119
6.2.1. Lógica de implantación del objeto	119
6.2.1.1. Zonificación y crecimiento urbano	119
6.2.1.2. Accesibilidad y vías	119
6.2.1.3. Infraestructura básica- servicios	120
6.2.1.4. Condiciones ambientales y topográficas	120
6.2.1.5. Radio de acción – influencia	120
6.2.1.6. Relación con el contexto.....	121
6.2.2. Determinación de la capacidad de la propuesta.....	121
6.2.2.1. Oferta	121
6.2.2.2. Demanda – proyección.....	122
6.2.3. Análisis de actividades que se desarrollan en la muestra urbana	122

Capítulo 7. Desarrollo de la Propuesta

7.1. Propuesta teórica	125
7.1.1. Características del contexto	125
7.1.2. Plan masa.....	126
7.2. Propuesta funcional.....	127

7.2.1.Ordenamiento urbano	127
7.2.2.Equipamiento	128
7.2.3.Costo social.....	129
7.2.4.Trazado vial.....	130
7.2.5.Impacto ambiental	131
7.2.6.Borde natural	131

Anexos

A.Glosario.....	135
-----------------	-----

Bibliografía

Índice de ilustraciones

Ilustración A: Marineros	12
Ilustración B: Malecón antiguo de Bahía	13
Ilustración C: Vista del Cantón San Vicente	22
Ilustración D: Estuario del Río Chone.....	22
Ilustración E: Vista aérea de Bahía de Caráquez	22
Ilustración F: Parroquia Bahía de Caráquez.....	23
Ilustración G: Parroquia Bahía de Caráquez	23
Ilustración H: Paisaje vial en bajía de Caráquez.....	24
Ilustración I: Paisaje vial en Leonidas Plaza	24
Ilustración J: Planta de la Trama urbana adaptada en Leonidas Plaza	25
Ilustración K: Condiciones de los asentamientos en Leonidas Plaza	25
Ilustración L: Entorno de los asentamientos en Leonidas Plaza	26
Ilustración M: Entorno de los asentamientos en Leonidas Plaza	39
Ilustración N: Banco del Fomento	42
Ilustración O: Isla del Sol	45
Ilustración P: Bastión Popular (antes de la intervención)	68
Ilustración Q: Bastión Popular (después de la intervención)	69
Ilustración R: Tramo después de realizar obras de Parque Lineal Machángara	70
Ilustración S: Tramo antes de realizar obras de Parque Lineal Machángara	70
Ilustración T: Parque Lineal Machángara.....	72
Ilustración U: Proyecto de ciudad para Viña del Mar	76
Ilustración V: Recuperación de espacios públicos en el barrio de Gracia	77
Ilustración W: Fòrum 2004; al fondo, el barrio La Mina.	79
Ilustración X: Plan masa	126
Ilustración Y: Trama urbana actual	127
Ilustración Z: Trama urbana propuesta	127
Ilustración AA: Tmorfología urbana actual	127
Ilustración AB: Trama urbana propuesta	127
Ilustración AC: Propuesta de sustitución de viviendas.....	128
Ilustración AD: Equipamiento urbano.....	129
Ilustración AE: Trazado vial.....	130
Ilustración AF: Calle Gonzalo Centeno Medranda	130
Ilustración AG: Estuario del Río Chone.....	131
Ilustración AH: Malecón peatonal.....	132
Ilustración AI: Malecón peatonal.....	132

1. PROBLEMÁTICA

1.1. Introducción

El ordenamiento urbano, para la función de urbanismo es el eslabón que mantiene con la arquitectura, pues el diseño urbano está orientado a interpretar la forma y el espacio urbano, con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas, dentro de una consideración de beneficio colectivo en un área urbana existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir.

El urbanismo es la actividad que se ocupa de estudiar la naturaleza, estructura y funcionamiento de las colectividades humanas en el espacio físico, busca comprender como se organizan en asentamientos duraderos y por qué cambian.

Todo proyecto urbano busca atender los problemas de una demanda dinámica en terrenos que característicamente tienen problemas de funcionalidad, congestión vial, insuficiencia de servicios básicos, contaminación ambiental, entre otros.

Sucre fue el sexto cantón creado por decreto legislativo el 3 de noviembre de 1875, de la provincia de Manabí, su cabecera cantonal Bahía de Caráquez, está asentado en una espléndida bahía, debido a su localización se convierte en una ciudad turística.

Siendo Bahía de Caráquez una ciudad de desarrollo socio-económico y espacial interesante en la provincia y en el país estimamos prioritario la orientación del ordenamiento urbano; implantando elementos y espacios necesarios, así como el tratamiento de los bordes naturales y artificiales, que se ajuste a los requerimientos de su población.

El análisis de los recursos socio-económicos cumplen un papel importante dentro del desarrollo urbano espontáneo, ya que este recurso reúne las condiciones para provocar el desplazamiento de la sociedad rural a zonas urbanas.

En virtud de lo expuesto hemos considerado oportuno intervenir en el ordenamiento de un sector de la parroquia urbana Leonidas Plaza, que por sus connotaciones funcionales, formales y estéticas actuales, amerita la intervención urgente; para aportar a su futuro desarrollo coherente con objetiva satisfacción urbana y mejoramiento de la calidad de vida, de los ciudadanos que habita en el sector de análisis.

El desarrollo urbano espontáneo y no planeado del área de estudio, es una mezcla caótica de actividades urbanas, generando con ello conflictos serios a los habitantes en términos de tránsito, contaminación y desajustes psicológicos, que se traducen respectivamente en graves costos sociales por la pérdida de horas- hombre destinadas a la transportación, deterioro de la salud pública y poca identificación con los lugares en que se reside o trabaja.

1.2. Justificación y Antecedentes

1.2.1. Justificación

1.2.1.1. Justificación institucional

La Asociación de Municipios del Ecuador Núcleo de Manabí (AME) y la Universidad Particular Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

San Gregorio de Portoviejo, suscribieron un convenio bipartito para que los estudiantes egresados de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de mencionada universidad, en su tema de tesis elaboren los proyectos de desarrollo, concebidos en el plan estratégico de cada uno de los cantones manabitas, por lo tanto el proyecto a realizarse contribuirá a mejorar las condiciones de vida de los habitantes, y en nuestro caso la ciudad de Bahía de Caráquez.

La importancia de elaborar esta tesis esta dirigida a proponer soluciones a los problemas urbanos que existen y a los que posiblemente se puedan llegar a presentar en el desarrollo urbano del sector a investigar.

Proponer una planificación urbanística funcional que prestará, una vez concebida, las comodidades necesarias para un adecuado bienestar de los habitantes del sector y contribuir con la estética, saneamiento ambiental y mejor desenvolvimiento del tejido urbano del sector de investigación.

La factibilidad de este proyecto, ésta dada porque el Municipio del Cantón Sucre cuenta ya con un área de intervención sugerida por el departamento de Planificación del citado cantón, existiendo la predisposición de las principales autoridades para la ejecución inmediata del proyecto.

1.2.1.2. Justificación social

Es por todos conocida la tendencia nacional y mundial a la emigración a los centros poblados de habitantes de las zonas rurales. En la actualidad casi el 50% de la población mundial vive en zonas urbanas, habiéndose incrementado en más de un 80% en los últimos 20 años.

La provincia de Manabí, tiene una población de 1.267.844 Hab. El cantón Sucre, tiene 52.158 habitantes según el Censo del 2001, representa el 4.4% del total de la Provincia de Manabí; la población de Sucre ha crecido en el último período intercensal 1990-2001, a un ritmo del 1.0% promedio anual. La población del Cantón se encuentra distribuida de acuerdo al siguiente detalle: el 37.78% en el área urbana, y el 62.22% de su población reside en el área rural.

Debido a los asentamientos desorganizados en Bahía de Caráquez se ha generado comunidades muy deprimidas y en situación de pobreza generalizada, que presentan carencias acentuadas en el campo de la infraestructura social, educación, salud, nutrición. Se observan, además, elevados niveles de inactividad, desempleo y subocupación, lo que genera espacialmente una trama urbana totalmente desordenada que se hace mucho más evidente en los sectores: Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000

El Municipio de Sucre y la ciudad Bahía de Caráquez se encuentran entre las áreas más afectadas por el evento de El Niño 1997-98, con cuantiosas pérdidas en vidas humanas y en infraestructura vial, de vivienda, agrícola e industrial. Lamentablemente, el panorama social se tornó aún más delicado con los sismos de gran intensidad que se produjeron en la zona en agosto de 1998 que aumentaron el número de familias damnificadas.

En su afán por buscar solución a la complicada situación de las personas que se quedaron sin viviendas, producto de las intensas lluvias que ocasionaron los deslaves de las inestables laderas circundantes de la ciudad y por los movimientos telúricos, se escogieron algunos sectores para reubicar a la población que clamaba por ayuda. Uno de esos sectores, de los pocos con que cuenta la topografía del municipio en sus áreas urbanas y semiurbanas es el barrio Leonidas Plaza y

terrenos contiguos de la ciudadela Paco Marazita, siendo esta la razón principal para los asentamientos en este sector, sin contar con una planificación urbana existente.

1.2.1.3. Justificación urbana

El crecimiento poblacional que en los últimos años ha presentado la ciudad de Bahía de Caráquez debido al desarrollo de importantes sectores productivos como la actividad camaronera y el turismo, ha generado también la presencia de nuevos asentamientos sin planificación, pues son el resultado de invasiones que no cuentan con infraestructura sanitaria, las mismas que por estar ubicadas en las riberas del río Chone y en el cinturón marginal de la ciudad, descargan todas las aguas servidas y los desechos sólidos al estuario, alterando completamente las condiciones de salubridad de la población en general y consecuentemente afectan los recursos naturales en los ecosistemas circundantes.

Un plan de ordenamiento local va a contribuir a mejorar los niveles de empleo e ingreso de las familias integradas al proyecto y; dinamizar las actividades de mejoramiento ambiental y de educación ecológica de la zona. Y, más que nada, va a servir de referente para poner en práctica iniciativas de remediación en el ámbito del desarrollo urbanístico.

Este plan de ordenamiento urbano local, se podrá utilizar como un *modelo multiplicador*, para otros asentamientos, que contengan las mismas condiciones naturales, sociales, culturales similares.

Una vez ejecutado el proyecto se evidenciará un cambio positivo, y éste tendrá un efecto trascendental en el impacto tanto urbano como turístico, ya plasmado quedará demostrada la originalidad del mismo

1.2.2. Antecedentes

1.2.2.1. Antecedentes académicos

La Universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, en su reglamento establece que para lograr el título profesional, se debe elaborar una tesis de grado, para poder demostrar la idoneidad y capacidad de sus egresados.

Tomando en cuenta que un Proyecto de Grado puede proponer una edificación o conjunto de edificaciones nuevas para mejorar las condiciones en que se halla(n) la(s) ya existente(s), una nueva propuesta que responda una necesidad de una actividad cualquiera, o bien la aplicación de los conocimientos a una tecnología o diseños novedosos.

Por la variedad de problemas existentes en nuestra provincia (Manabí), ya sean estos arquitectónicos como urbanísticos, se firmó un convenio entre la Universidad San Gregorio de Portoviejo y la Asociación de Municipios del Ecuador (AME Manabí), del cual se realizó un sorteo de los diferentes proyectos solicitados por AME, en donde nosotros fuimos parte y se nos designó la solicitud del cantón Sucre, que trata sobre el *ORDENAMIENTO URBANO DE BAHÍA DE CARÁQUEZ*.

Como resultado de la coordinación efectuada con Departamento de Planificación y Proyectos, se resolvió realizar el estudio en una de las áreas más críticas en problemas de asentamientos poblacionales, por lo que se plantea elaborar la investigación sobre el:

“DESARROLLO URBANO DE LA PARROQUIA LEONIDAS PLAZA, SECTORES: FRANCISCO MARAZITA,

MARIANITA DE JESUS, ACUARELA, LA INMACULADA, PARTE DE MANGLE 2000 Y CARÁN, PERTENECIENTES AL CANTÓN SUCRE”, investigación que nos posibilita efectuar una propuesta alternativa de solución socio-espacial a la problemática del sector, lo que nos lleva a plantear una propuesta alternativa relativa al **“PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA PARROQUIA LEONIDAS PLAZA Y TRATAMIENTO DEL BORDE NATURAL ADYACENTE AL ESTUARIO DEL RÍO CHONE”**

1.2.3. Delimitación de la problemática

La investigación se ha determinado en el ámbito urbanístico, geográfico espacial, enfocada a satisfacer las necesidades urbanas que requieren las poblaciones en estudio.

Los manglares en el Ecuador están distribuidos a lo largo de la línea costera desde la Provincia de Esmeraldas hasta la Provincia de El Oro. Su extensión es de 149.556,23 hectáreas.

En Ecuador los manglares están legalmente protegidos, sin embargo miles de hectáreas se han destruido por diferentes razones tales como: asentamientos humanos, conversión de uso del suelo para actividades bioacuáticas e inclusive considerables extensiones han sido destruidas por la presencia de insectos defoliadores.

Según los reportajes, la Provincia de Manabí, tiene la tasa más alta de deforestación en el mundo; durante los últimos 20 años se ha visto tal vez un daño ambiental inigualable en el Estuario de Bahía de Caráquez, en la desembocadura de los Ríos Chone y Carrizal. Antes, hubo una superficie muy extensa de bosque de manglar; ahora, el 95 % del área ha sido destruida para la construcción de piscina camaroneras. El manglar, este es uno de los ecosistemas más importantes de la zona, constituye el borde natural del área del estudio, teniendo como un límite el estuario del Río Chone.

Bahía de Caráquez, se encuentra implantada en un terreno irregular y longitudinal, limitada por una cadena montañosa, siendo ésta la razón para que esta ciudad tenga un crecimiento longitudinal. Ofrece zonas de atracción turística, a pesar de que grandes extensiones de manglar han sido devastadas para la construcción de piscinas camaroneras.

La entrada a la bahía tiene aproximadamente 1600m de ancho., ensanchándose en algunas partes en el interior, motivo por el cual se convierte en una ciudad altamente turística por sus hermosos paisajes naturales, lo que ha creado expectativas para que la ciudad se desarrolle hacia la explotación del recurso turístico.

El área de estudio se encuentra ubicada en la parroquia urbana Leonidas Plaza, del cantón Sucre en la provincia de Manabí. Bahía de Caráquez se encuentra ubicada geográficamente a orillas de la desembocadura del río Chone y astronómicamente a 0°35.8' de latitud sur y 80°25.3' de latitud oeste, cuyo recurso principal es la actividad camaronera.

Esto conlleva a realizar un análisis del desarrollo urbano en Leonidas Plaza, y dar una propuesta de orden urbano, encaminado hacia el ordenamiento de los asentamientos poblacionales, y mantención de los recursos naturales, que haga que el desarrollo de éstos sea sostenible.

1.2.3.1. Delimitación específica

La propuesta urbanística, se proyecta en el cantón Sucre, específicamente en la parroquia urbana Leonidas Plaza, en el sector delimitado por la calle José Salamé, Av. César Ruperti Dueñas, el canal Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

de aguas lluvias El Toro, estuario del Río Chone, comprende las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000, significa una superficie aproximada de 30,3 Ha.

1.2.3.2. Delimitación temporal

Datos obtenidos en el departamento de Planeamiento Urbana del Municipio de Bahía de Caráquez, entidad que solicitó el estudio de Leonidas Plaza, la misma que comprende áreas de mangles, en el estuario del Río Chone.

En la elaboración de esta investigación, se ha dividido en dos etapas, siendo así la primera etapa, destinada hacia la construcción teórica del problema, proceso de investigación y delimitación de la propuesta, considerada en un periodo de 5 meses, y cuya segunda etapa, es la elaboración de la propuesta, en un tiempo estimado de 3 meses.

Se estima para proyectos planteados hacia una propuesta urbana, que sean considerados como modelos multiplicadores, que se aprovechen para reproducirse en diferentes sitios, la solución proyectada servirá en un tiempo mínimo de 20 años.

UBICACION

DELIMITACION DEL ÁREA DE ESTUDIO

1.2.4. Objetivos

1.2.4.1. Objetivo General

- Realizar un plan de ordenamiento urbano piloto para el asentamiento poblacional de las Ciudadelas: “Francisco Marazita”, “Marianita de Jesús”, “Acuarela”, “La Inmaculada”, parte de “Mangle 2000” y “Carán”, pertenecientes al cantón Sucre.

1.2.4.2. Objetivo Específicos

- Establecer estrategias para dotar de servicios básicos a las Ciudadelas Francisco Marazita, Marianita de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte de Mangle 2000 y Carán de la parroquia urbana Leonidas Plaza.
- Establecer zonas de encuentro, equipamientos, mobiliario, y delimitación de los bordes naturales del estuario para la población en estudio y su área de influencia.
- Fomentar el turismo; mediante el aprovechamiento de los recursos naturales con los que cuenta el lugar.

2. CONCEPTUALIZACIÓN

2.1. Marco teórico Histórico

2.1.1. Reseña histórica de Bahía

Por los años desde 1860 a 1875, cuando este puerto ya comenzaba a ser surcado como marítimo y fluvial, hombres de empresa en bien del progreso, estudiaban la manera de transformar a este puerto de la categoría de caleta y elevarlo a puerto mayor de la república.

Foto: Gobierno çCantonal de Sucre

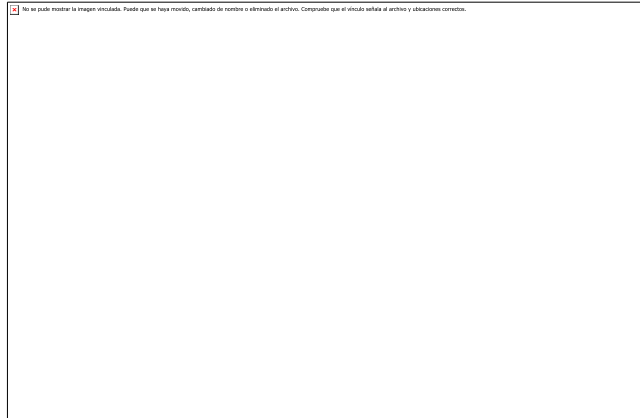


Ilustración A: Marineros

En los primeros años de la fundación del puerto, las radas interior y exterior de la bahía ofrecían libre y cómodo acceso de tráfico hasta por el año 1894, época que entraban los vapores de regular calado como el "Quito", "Manabí" y el "Chala", que fondeaban frente al malecón de Bahía, pero a medida que el río Chone iba aglomerando sus sedimentos y el mar sus arenales vino a obstaculizar su ahondamiento. Esta regularidad creciente vino a privar el tráfico conocido lo que provoco con el pasar del tiempo la decadencia de este bello puerto, sin que las gestiones para el dragado alcanzaran para sostenerlo, además de esto el deslave de sus contornos adyacentes o que rodeaban a la bahía, por su terreno deleznable y la influencia de los embates del mar sobretodo en el sector del malecón.

El 21 de octubre de 1867 el Congreso Nacional creo el cantón Sucre, con las parroquias: Bahía de Caráquez, Canoa, Pedernales y Mompinche, pero la resolución legislativa fue anulada en marzo de 1869. Pero esto no fue motivo para que la gente de Bahía de Caráquez se detuvieran, las gestiones continuaron y es el 3 de noviembre de 1875 se crea definitivamente el quinto cantón de Manabí y Bahía de Caráquez como parroquia matriz.

Foto: Gobierno Cantonal de Sucre



Ilustración B: Malecón antiguo de Bahía

En 1909 empezó la construcción del malecón y la construcción de muelles, paralelamente se inauguraron los trabajos del ferrocarril cuya meta era llegar hasta Quito pero solo avanzó hasta Chone.

En 1911 y 1913 se funda el diario "El Globo" y "El Patriota" respectivamente, a partir desde entonces comienza la decadencia del puerto, y en 1914 se empieza los trabajos para proteger la

ciudad de las mareas, pero se retrasan a causa de la guerra y de prioridades que tenía la ciudad, 1917 Bahía contaba con 2968 habitantes, y recién en 1925 aparece la primera clínica bien montada en Bahía.

En 1929 se crea la escuela fiscal de niños "Miguel Valverde" y aún en 1938 Bahía contaba con gran movimiento comercial, por aquí se exportaban productos como tagua, cacao y café, ya en 1942 Bahía sufre el primer terremoto, 1946 Bahía cuenta con agua potable, a partir de la década del 50 comienza la decadencia de la ciudad debido a que sus principales personalidades abandonan la ciudad emigrando hacía Quito y Guayaquil.

En 1979 Bahía posee 16400 habitantes y todo el cantón con un total de 111247 habitantes, a partir de la década de los 80 empieza la época camaronera que levanta la economía de la ciudad a través de las muchas plazas de trabajo que genera.

En 1981 se construye en hormigón armado el edificio del Banco Central del Ecuador figura representativa en la imagen de la ciudad, al año siguiente una tragedia natural conocida como el fenómeno del niño desdibuja considerablemente la ciudad.

A partir de la década de los 90 Bahía ha descubierto su potencial turístico y se instalan en la ciudad importantes agencias turísticas que promocionan a nivel mundial las bondades naturales de la ciudad. Un importante aporte del gobierno del Arq. Sixto Durán B. a nivel de infraestructura, provoca en la ciudad significativas inversiones del sector privado.

En 1997 un nuevo fenómeno del niño obliga un retroceso debido a la destrucción de vías de ingreso a la ciudad que llevaron a colapsar la infraestructura física y la destrucción de viviendas en varias zonas de la urbe.¹

Posteriormente el sector camaronero se ve afectado por la aparición de plagas que han restado su producción en un gran porcentaje. El martes 4 de agosto 1998 ocurrió un terremoto de magnitud Ms 7.1 que desplomó edificaciones y afectó a la mayoría.

La superficie actual de la ciudad de Bahía de Caráquez es de aproximadamente 250 ha. Se

¹Gobierno del Cantón de Sucre

encuentra asentada en una zona relativamente plana, con rangos altimétricos que no superan los 3.1 msnm, presentándose algunas colinas de baja altura, que determinan una morfología irregular.

La ciudad de Bahía de Caráquez tiene como acceso principal, una vía asfaltada que forma parte de una red secundaria que al enlazarse con la red primaria (vía litoral), une al resto de cabeceras cantonales y con algunos cantones de la provincia de una forma directa tales como Chone, Tosagua, Rocafuerte y Manta.

La primera arteria de la ciudad en formarse, fue el malecón a orillas del estuario del río Chone. Las vías secundarias se fueron formando a partir de esta vía principal, todas ellas ya, de una manera organizada. En la actualidad, encontramos un sistema vial conformado por avenidas, vías principales, vías secundarias y vías terciarias, esta última, son las que enlazan los distintos barrios con Bahía de Caráquez.

Reseña histórica de Bahía

Reseña histórica de Bahía

Reseña histórica de Bahía

2.1.2. Movilidad de las ciudades

Uno de los principales factores para la transformación urbana, es precisamente el movimiento en la ciudades, es por esto que se le da mucha importancia, motivo por el cual se ocasiona el desarrollo urbano ya sea este espontáneo o planificado.

*“Las características espaciales de los movimientos urbanos son particularmente importantes para el diseño de un sistema urbano eficaz de transporte, ya que la conexión de los desplazamientos en horas determinadas conduce a una demanda - punta en cada modelo de transporte. En el ámbito general, el movimiento en las ciudades se divide en dos grandes categorías, movimiento de personas y movimiento de mercancías”.*²

Para los movimientos urbanos, también juega un papel fundamental, el espacio geográfico espacial, en donde se dé lugar a los nuevos asentamientos, y se produzca un equilibrio en el sistema urbano para los moradores y el transporte.

El desarrollo de la industria camaronera cambió la fisonomía del estuario y produjo desequilibrios ecológicos que están afectando la productividad del estuario. Por otro lado, cabe resaltar que al convertirse en una ciudad cosmopolita visitada por turistas nacionales y extranjeros, en este puerto comienza a implementarse una infraestructura básica, considerada una ciudad altamente turística.

Dadas las características de las ciudades de Bahía de Caráquez (turística-industrial), conviene encontrar los volúmenes de movimiento y de cuándo y con qué frecuencia tienen lugar estos desplazamientos. Anótese que el movimiento de personas está relacionado directamente con el turismo y el movimiento de mercancías con la industria (camarón) y la producción, intercambio y consumo de productos nativos de esta región.

*“En todas las ciudades son fácilmente reconocibles los modelos temporales de los desplazamientos aunque la duración del movimiento varía con el tamaño de la ciudad, su carácter ocupacional e industrial y su localización.”*³

Bahía de Caráquez, a pesar de ser una ciudad pequeña, ha tenido un importante desarrollo, y esto se debe a su localización privilegiada. En orden decreciente, los ritmos principales de los viajes son diarios, semanales y temporales; y han sido estos dos últimos desplazamientos, por estar relacionados directamente con el turismo, los que han generado este desarrollo. En la actualidad, a más del turismo, la industria (camarón) esta jugando un papel muy importante en el desarrollo de este sector.

2.1.2.1. Movimiento de personas

“Las actividades humanas relacionadas con los desplazamientos personales pueden ser agrupadas

²Daniels, Pw. Warnes, A. Movimiento en Ciudades, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983

³Daniels, Pw. Warnes, A. Movimiento en Ciudades, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983

*bajo cinco amplias categorías: económicas, sociales, educativas, recreativas y culturales. Desde luego que muchas de las actividades normales involucran una mezcla de estos elementos, especialmente en las dimensiones social, recreativa y cultural de nuestras vidas. En la mayoría de los casos cada actividad puede generar viajes hacia y desde el lugar donde se realiza, pero también viajes menos frecuentes durante la realización de estas actividades”.*⁴

Con la incorporación de un nuevo plan de ordenamiento y preservación del manglar, se pretende formar un solo centro urbano, donde se desarrollan todas las actividades anteriormente descritas. Con esta visión, determinado momento, todos los habitantes de esta ciudad, se les elevará su autoestima, y con este plan se generará medios de ingresos económicos. Otro sector social que se verá beneficiado con esta solución urbana será el sector turístico pues podrán apreciar la zona de manglar del estuario del Río Chone, y ayudar a su conservación.

2.1.2.2. Movimiento de mercancías

“Los desplazamientos de las mercancías no están concentrados en las áreas urbanas como ocurre con los de los pasajeros, ya que una parte considerable de la carga discurre por flujos externos al ámbito urbano y entre áreas urbanas.

*Debe resaltarse que los desplazamientos por carretera suponen una mayor proporción en los desplazamientos intra-urbanos de mercancías que de los que se producen a escala nacional. No cabe duda de que, globalmente el transporte por carretera está pasando a representar una mayor proporción en el volumen creciente del movimiento de mercancías”.*⁵

El proyecto tiene como propósito promover el desarrollo urbano ordenado de Bahía de Caráquez tomándose en cuenta que un nuevo sistema de planeamiento urbano ordenado ayudaría a sus habitantes, y al desarrollo de la región, y provocaría mayor y mejor movilidad de personas como de mercancías.

2.1.3. Sistema circulatorio urbano

*“Como cualquier otra entidad organizada, una ciudad puede ser analizada desde dos puntos de vista distintos: uno que revela su **estructura (forma)** y el otro su **funcionamiento (fisiología)**. La estructura de una ciudad es el modelo espacial de sus distintas partes y funciones, y su fisiología es el intercambio que se da entre estas unidades especializadas. Sin el sistema circulatorio no existirían ciudades, pues la aglomeración obstaculizaría el intercambio económico en vez de facilitar”.*⁶

Para el desarrollo del proyecto, se debe tomar en cuenta el funcionamiento de las ciudades, poniendo especial atención en la red viaria, esto es: sus vías principales y secundarias, así como las características que presentan referentes a, uso, ancho y sentido de vía; esto servirá para poder

⁴Daniels, Pw. Warnes, A. Movimiento en Ciudades, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983

⁵Daniels, Pw. Warnes, A. Movimiento en Ciudades, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983

⁶Whittick, Arnold. Enciclopedia de la Planificación Urbana, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1975

conocer y calificar la ubicación más idónea para lograr una circulación urbana adecuada en el sector, con respecto a su formación.

Es evidente, la fundamental significación del ambiente, siendo así de vital importancia la preservación del manglar del estuario del Río Chone, creando bordes urbanos transitables, y a la vez evitar asentamientos poblacionales en zonas de riesgos.

2.1.3.1. Espacio geográfico planificado

El concepto de espacio geográfico comprende en su sentido más amplio a cualquier asociación de formas localizadas en la superficie terrestre. En la delimitación del paisaje influyen decididamente la homogeneidad y la continuidad, que garanticen que esas formas estén asociadas, y esto se refiere tanto a su geografía física como a la humana, es decir aquellos aspectos económicos, sociales y culturales que han ayudado a conferir a un territorio determinadas cualidades visuales, y más en general sensoriales, que lo precisan y caracterizan como un ambiente definido.

A los efectos del diseño de exteriores, el paisaje debe estar enmarcado dentro de ciertas características que permitan percibirlo o identificarlo, como son: su extensión, estructura, variedad o complejidad, accesibilidad física y visual, articulación y definición espacio formales, que faciliten su legibilidad y la consiguiente formación de una imagen nítida y memorable de ese entorno.

El dominio creciente del hombre sobre la naturaleza a dado como resultado el fenómeno de urbanización el cual se manifiesta de diversas formas tomando en cuenta a los actores de la sociedad, tratando siempre de equiparar y armonizar lo verde con lo artificial.

Dentro del paisajismo encontramos tres campos de interacción bien definidos como: espacio geográfico natural, el paisaje urbano y el paisaje vial.

2.1.3.2. Espacio geográfico natural.

Este campo abarca todo sector en el que los factores naturales predominan sobre los artificiales, independientemente de la acción del ser humano en el sector, es así que el sector de estudio en su visión global se enmarca dentro de este ámbito, pues la ciudad de Bahía de Caráquez se encuentra rodeada de una extensa área de vegetación, montañas y agua, las cuales dan como resultado uno de los paisajes más hermosos de nuestro país, las montañas que se fusiona armoniosamente con los demás elementos que se encuentran inversos en este gran paisaje como son las ciudades, el estuario del río Chone y el azul del cielo, como lo podemos apreciar en la **ilustración C**, logrando fusionar con gran acierto los elementos de la naturaleza con la acción de la mano del hombre.

Pero esta fusión podría verse afectada por la falta de control de las autoridades al permitir que los pobladores de estas ciudades comiencen a asentarse en las laderas de las colinas lo cual, como consecuencia, esta dando paso a la erosión de las montañas produciendo deslaves en tiempos de lluvia y poniendo en peligro la integridad física de los pobladores de la ciudad.

El estuario del río Chone es otro de los elementos que compone el espacio geográfico natural del sector, dentro de este se han formado pequeñas islas en las cuales podemos encontrar gran variedad de flora y fauna, las mismas que podrían verse afectadas por un proceso de contaminación de las aguas del estuario, las cuales reciben desechos sólidos y aguas servidas. **Ilustración D.**

Foto: Municipio de Sucre

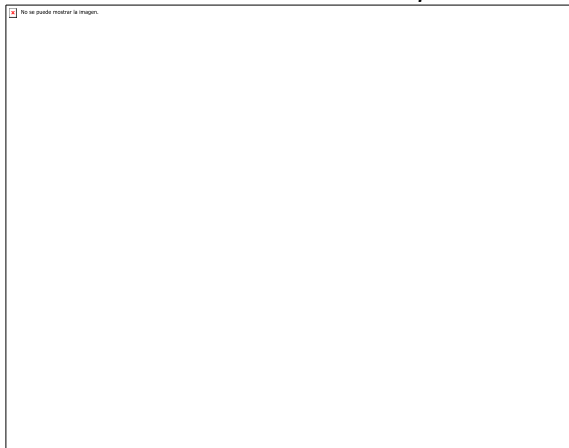


Ilustración C: Vista del Cantón San Vicente

Foto: Investigación de campo

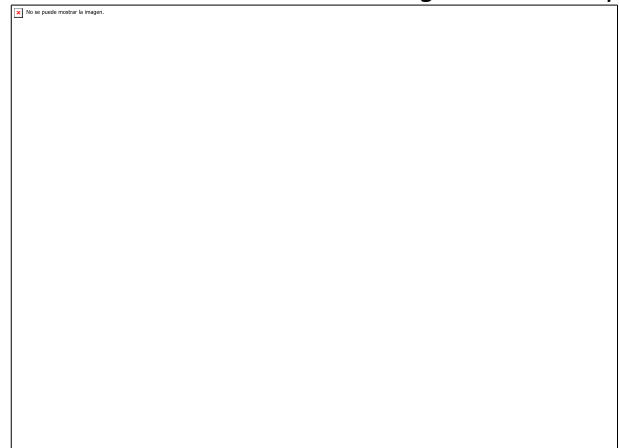


Ilustración D: Estuario del Río Chone

2.1.3.3. Paisaje urbano.

A medida que las ciudades crecen en dimensiones, cuando pasa de un asentamiento rural a un asentamiento urbano, las modificaciones que realiza el hombre a su medio ambiente van siendo mayores debido a la creciente demanda de sus necesidades y por esto en este campo predominan los elementos construidos por el hombre tales como: edificaciones, vías y su equipamiento por lo cual los elementos del paisaje verde aparecen subordinados y enmarcados por las estructuras artificiales y su tratamiento sigue otras direcciones que el de los espacios naturales en razón de su escala y carácter.

El paisaje urbano del sector de estudio que comprende Bahía de Caráquez es totalmente diferente debido al desequilibrado desarrollo de esta ciudad, pero este paisaje urbano se ve afectado en la ciudad por la falta de espacios verdes, debido a la densidad poblacional y la falta de áreas de expansión urbana, pues esta ciudad en la actualidad se encuentra consolidada. **(Ver ilustración E)**

Foto: Municipio de Sucre

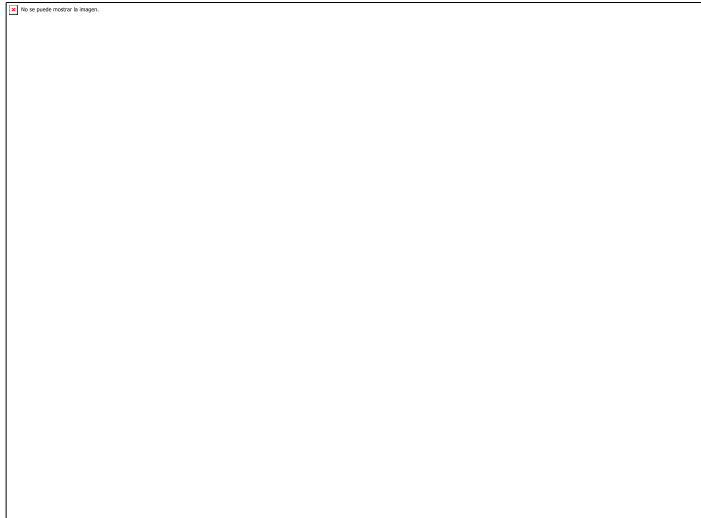


Ilustración E: Vista aérea de Bahía de Caráquez

La ciudad de Bahía de Caráquez tiene como uno de sus atractivos turísticos y visuales las edificaciones que en ella se han levantado, localizados al margen de su costa norte con dirección hacia el océano Pacífico, demostrando con esto que los elementos construidos por el hombre pueden armonizar y fundirse con la naturaleza en un paisaje mixto de incomparable belleza, pero esto no es lo único que nos brinda esta ciudad como paisaje urbano, pues la composición misma de esta nos da la oportunidad de recorrerla con tranquilidad e ir admirando el resto de sus edificaciones tanto antiguas en el centro como modernas hacia el norte a través de una red vial organizada y bien mantenida las cuales en algunos casos se complementan con la implantación de vegetación en los parterres centrales de las calles principales y en las aceras de las calles secundarias **(ver ilustración F)**, que caracteriza y jerarquiza la disposición de sus manzanas en forma de damero, en oposición con lo que sucede en la parroquia Leonidas Plaza, donde no se encuentra vegetación en su alrededor, ni una traza urbana definida, el hombre a conformado su población en una forma desorganizada, creando una traza urbana discontinua, y cada vez más cerca a las riberas del estuario, afectando dramáticamente al equilibrio entre los bordes natural y edificado, ocasionando inestabilidad entre los mismos. **(ver ilustración G)**.

Foto: Municipio de Sucre

Foto: Investigación de campo

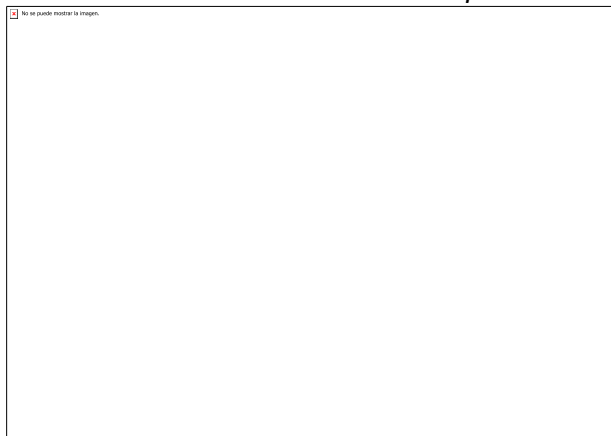


Ilustración F: Parroquia Bahía de Caráquez

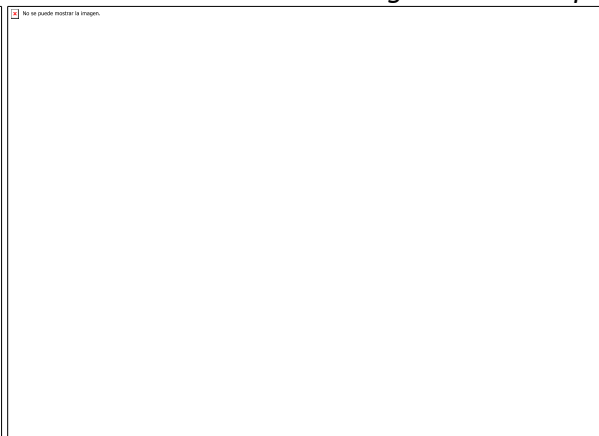


Ilustración G: Parroquia Bahía de Caráquez

2.1.3.4. Paisaje vial.

El paisaje vial es un espacio público, que comprende los elementos formales característicos de las vías donde su principal función es para la circulación de los peatones, generando la movilidad de personas, en la actualidad es ocupado casi en su totalidad por el desplazamiento de vehículos.

El paisaje vial; incluye tanto los aspectos del diseño de la propia vía como del paisaje circundante. En este campo si se incorporan los aspectos del paisaje verde con el urbano, se produce un equilibrio de lo artificial con lo natural, creando un equilibrio necesario entre ambos. Es importante considerar la imagen visual de las vías al desplazarse por ellas, tanto como la imagen que se tiene, vista desde su entorno, pues tomando en cuenta estos dos aspectos se podrá conjugar de forma idónea los elementos de la naturaleza con los creados por el hombre, logrando con esto que un elemento extraño a la naturaleza no sea rechazado por la misma, así como la imagen visual que se tiene de ese elemento sea del agrado de sus usuarios y observadores.

En la ciudad de Bahía de Caráquez se nota un tratamiento e integración de las vías con el entorno natural **(ver ilustración H)**.

La percepción por parte del peatón en el área de análisis, en términos generales, es de calles reducidas en su función a simples elementos para circulación, sin ninguna reglamentación edilicia y constructiva, con ausencia casi total de hitos urbanos significativos (espacios abiertos, parques, parterres, mobiliario urbano, entre otros), con callejones entre sus manzanas lo que genera sobretodo inseguridad en el peatón. **(ver ilustración I)**.

Foto: Investigación de camp

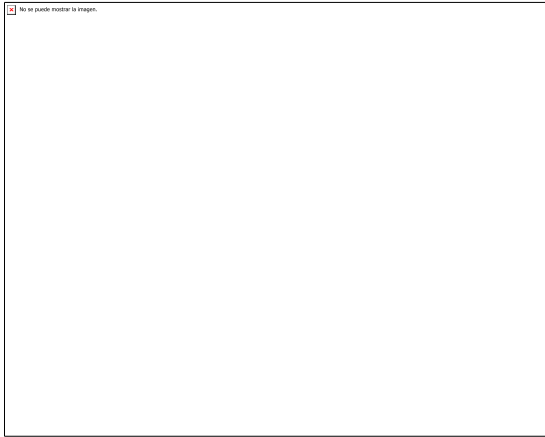


Ilustración H: Paisaje vial en bajía de Caraquez

Foto: Investigación de camp

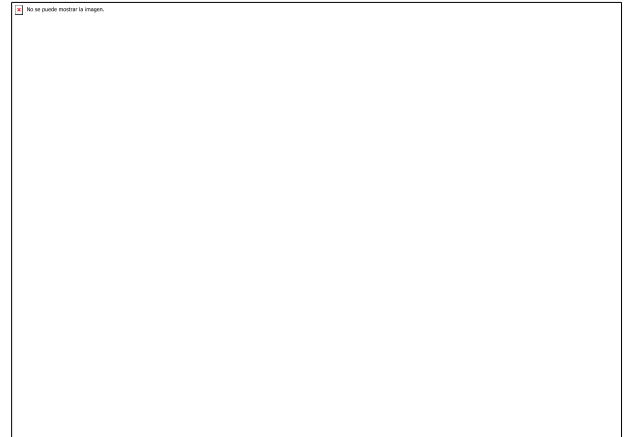


Ilustración I: Paisaje vial en Leonidas Plaza

2.1.4. Asentamiento informal.

Un **asentamiento irregular** o **asentamiento informal** es un lugar donde se establece una persona o una comunidad que no esta dentro del margen de los reglamentos o las normas establecidas por las autoridades encargadas del ordenamiento urbano.

Los establecimientos informales (coloquialmente referidos como "invasiones") por lo general son densos establecimientos que abarcan a comunidades albergadas en viviendas auto-construidas bajo deficientes condiciones de vida. Toman forma de establecimientos espontáneos sin reconocimiento ni derechos legales, expandiendo los bordes de las ciudades en terrenos marginados que están dentro de los límites de las zonas urbanas.

Son característicos en los países en vías de desarrollo y típicamente son el producto de una necesidad urgente de obtención de vivienda de las comunidades urbanas de escasos recursos económicos.

Se generan cuando la administración actual y las autoridades de desarrollo urbano no pueden tratar las necesidades de la comunidad entera o cuando un grupo de personas requiere de un lugar donde vivir pero no disponen de los recursos económicos necesarios para poder adquirir una vivienda de tipo "regular".

Un reporte de la comisión de la seguridad social de las Naciones Unidas de 1986 indico que entre un 30 y un 60% de los residentes de las ciudades más grandes de los países subdesarrollados viven en asentamientos irregulares.

No es otro caso aislado el que sucede en el **Leonidas Plaza** en el área de estudio, en el que parte de sus asentamientos son de tipo informal, su estructura espacial es desordenada, (**Ver Ilustración J**), con calles inacabadas, espacios muy estrechos creando callejones de inseguridad, hacinamiento, entre otros. (**Ver ilustración K**), tienen una plataforma organizacional definida, que es encabezada por los líderes comunitarios. Esta organización es una medida que se da como resultado de crear un medio de protección ante las presiones de las autoridades locales.

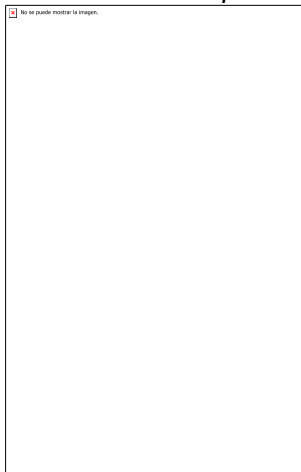
Foto: Municipio de Sucre

Ilustración J: Planta de la Trama urbana adaptada en Leonidas Plaza

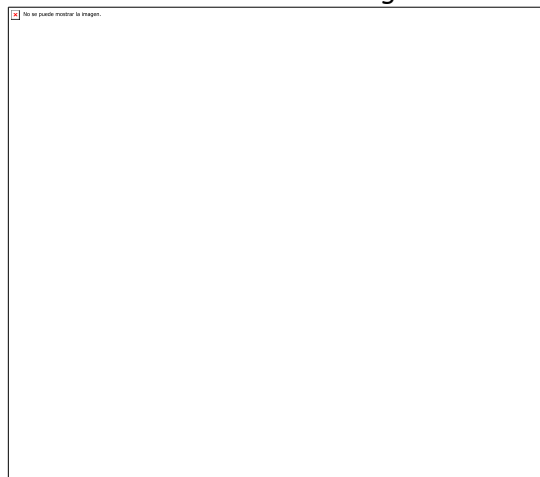
Foto: Investigación de campo

Ilustración K: Condiciones de los asentamientos en Leonidas Plaza

2.1.4.1. Características de los asentamientos.

El trazo de un asentamiento informal por lo general es de forma irregular. Normalmente este tipo de asentamientos carecen de la infraestructura y/o los servicios básicos tales como agua potable, drenaje, electricidad, y teléfono en sus inicios, con el transcurso del tiempo estos se van dotando de los servicios mediante la autoconstrucción y cooperación comunitaria.

Frecuentemente se localizan en zonas de riesgo sujetas a la degradación ambiental y peligros. Se complica la implementación de los servicios básicos por su carencia de planeación y diseño urbano, además de su acelerado crecimiento. Los residentes normalmente carecen de suficiente preparación educativa y por lo tanto no es común que estén dentro de las actividades económicas formales o al nivel del mercado laboral aledaño.

En Leonidas Plaza, son muchas las viviendas que se encuentran ubicadas en el borde natural del estuario, ocasionado perjuicios en el ecosistema, creando brotes de insalubridad en sus pobladores. **(Ver ilustración L)**

Las auroras ocurren típicamente entre los 95 y los 1000 kilómetros de altura.

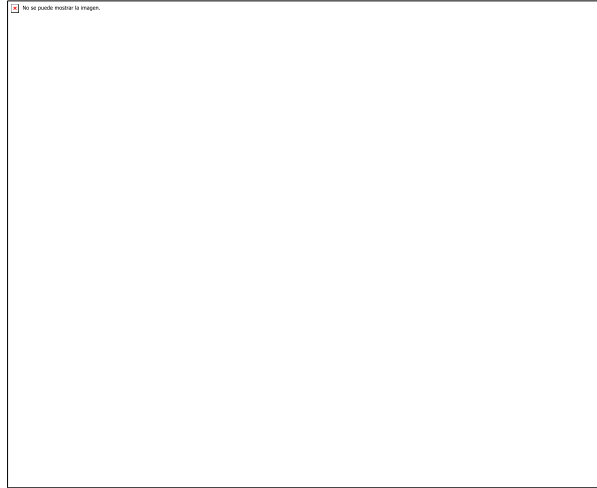
Foto: Investigación de campo

Ilustración L: Entorno de los asentamientos en Leonidas Plaza

Sus habitantes tienen mayores riesgos de contraer enfermedades y a una mayor mortalidad debido a sus niveles de pobreza y la influencia negativa del medio ambiente donde residen. El acceso al equipamiento urbano tal como escuelas, clínicas, y atención social está muy limitado. El espacio público abierto puede ser inseguro e insuficiente para las necesidades de la comunidad. Finalmente, la disparidad visible entre los asentamientos irregulares y las áreas circundantes puede llevar a tensiones sociales y generar crimen. Estos mismos factores también pueden incrementar la exclusión social y económica.

2.1.4.2. Intervención de la planificación urbana.

Los establecimientos informales requieren de la elaboración de modelos espaciales que apoyen los esfuerzos de mejorar las condiciones de vida más básicas, esto es un contraste con el mundo desarrollado, donde los progresos hacia las tecnologías para construir los modelos espaciales de urbanización formal se consideran como un hecho garantizado. Los panoramas más comunes de este tipo de investigación incluyen, entre otros:

- El monitoreo y predicción de las expansiones;
- Reubicación de los residentes hacia viviendas formales;
- Mejora de los establecimientos existentes;
- Prevención de desastres;
- Administración de los recursos y el ambiente.

Un requisito crucial para una planificación urbana eficaz es tener listo el acceso a datos espaciales exactos y actualizados. Pues los establecimientos informales crecen muy rápidamente y las técnicas tradicionales del mapeo no son económicas ni prácticas. Por lo tanto, las imágenes aéreas y satelitales, son la mejor fuente de la información espacial sobre establecimientos informales.

Con una intervención oportuna en la planificación urbana se puede llegar a adoptar estos asentamientos irregulares de la mejor manera, y brindar una mejor calidad de vida entre sus

habitantes, la planificación urbana en Leonidas Plaza, ha sido escasa, parte de su territorio cuenta ya, con una trama urbana planificada.

2.2. Marco teórico General

2.2.1. Datos geográficos de la Provincia de Manabí

2.2.1.1. Ubicación geográfica y división política

La provincia de Manabí se encuentra ubicada en la parte central de la región costanera del país, bañada por las aguas del océano Pacífico, encontrándose limitada al Norte por la provincia de Esmeraldas, al Sur por la provincia del Guayas, al Este por la provincia de Pichincha, Los Ríos y Guayas y al Oeste por el Océano Pacífico. Su capital es Portoviejo. Esta provincia esta compuesta por 22 cantones: Portoviejo, Bolívar, Chone, -El Carmen, -Flavio Alfaro, -Junín, -Jipijapa, -Manta, -Montecristi, -Paján, -Pichincha, -Olmedo, -Puerto López, -Pedernales, -Rocafuerte, -Santa Ana, -Sucre, -Tosagua, -24 de Mayo, -San Vicente, -Jaramijó y -Jama.

2.2.1.2. Topografía

Comprende la zona norte de la cordillera de Chongón-Colonche, limitada al este por la cuenca hidrográfica del Daule-Guayas. Las partes occidental y nor-occidental presentan relieves altos y moderados, constituidos por un macizo longitudinal, bien representado al norte desde Bahía de Caráquez y al sur entre Portoviejo y Jipijapa, con altitudes máximas entre 600 y 800 metros. A partir de Jipijapa la cordillera toma la forma de un arco, y se caracteriza por un descenso gradual hacia Guayaquil.

La provincia de Manabí tiene 350 Km de perfil costanero, el mismo que se encuentran bañadas por el Océano Pacífico. Los accidentes geográficos más importantes que se encuentran a lo largo de este perfil son los siguientes: La península de Cojimíes, los cabos Pasado, San Mateo y San Lorenzo; las puntas de Pedernales, Brava, Ballena, Charapotó, Jaramijó y Jama; las bahías de Cojimíes, de Caráquez y Manta; y las ensenadas de Jama, Crucita, Cayo y Machalilla.

En esta región encontramos tres formas topográficas principales:

Desde el perfil costanero hasta los 300 m de altura.

La cordillera costanera, entre 300 y 800 m de altura

El descenso hacia la cuenca Daule-Guayas.

Bahía de Caráquez, parroquia matriz del cantón Sucre, se encuentra situada en la ribera izquierda del río Chone, bordeada por montañas, situada en una superficie longitudinal, mientras que Leonidas Plaza parroquia urbana del cantón también está localizada en la ribera derecha del río Chone, asentada en una zona relativamente plana.

2.2.1.3. Clima

El clima de Manabí es cálido, y se encuentra subordinado a la existencia de dos estaciones bien diferenciadas: la invernal y la de 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 permiten la formación de la estación lluviosa.

El período de verano, que empieza a partir de junio hasta diciembre, se encuentra influenciada por la Corriente Fría de Humbolt, que es fría, que corre de Sur a Norte y que al llegar al cabo Pasado se desvía a las Islas de Galápagos.

La Corriente de Humbolt afecta a las zonas comprendidas entre el Cerro de Paján y el Océano, los cantones de Jipijapa, Montecristi y Manta, la parte sur del cantón Sucre hasta el cabo Pasado, constituyendo así una extensa área que se caracteriza por su sequedad.

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.

Bahía de Caráquez es participe del clima del litoral ecuatoriano, generalmente cálido-seco; pero es refrescado por las brisas marinas o influenciado por la corriente de Humbolt, que al llegar al cabo pasado, tuerce su curso hacia el occidente, privándose de ésa influencia gran sector norte del territorio cantonal. Es unas veces seco y otras, húmedo y ventoso.

2.2.1.4. Estructura socio-económica

La base productiva de la provincia ha estado históricamente vinculada a la agro exportación. La estructura agraria de la Provincia de Manabí se encuentra caracterizada, al igual que acontece en el ámbito nacional, por la polarizada distribución del recurso tierra. Un fenómeno igualmente generalizado es el fraccionamiento progresivo de la propiedad. Este deterioro de la tenencia de la tierra, se explicaría por la descomposición progresiva de la propiedad menor a 10 has, proceso en el cual la sucesión hereditaria a jugado un papel predominante. Así, se da lugar a la formación de dos grupos sociales, por un lado la consolidación de una pequeña burguesía agraria, y por otro, el incremento de un sector de finqueros en proceso creciente de proletarización.

Crecen entonces, las expectativas por bajar a los valles regados o vender su fuerza de trabajo en las ciudades, empleándose en diferentes oficios por no tener ninguna capacitación laboral. En este último caso, la fuerza de trabajo tiene un carácter real de proceso de “descampesinación” (llamado así al desarraigo del campo), adoptando la forma urbana como modo de vida.

Como en la mayoría de las provincias ecuatorianas, la actividad agrícola es la más importante de la provincia, ocupando el 75 % de su territorio, que equivale al 5.8 % del territorio nacional. Entre los principales productos que se cultivan constan: banano, maíz, melón, sandía, naranjas, pepinos, piñas y papayas, ocupando el primer lugar en el ámbito nacional en la producción de café.

La pesca es básicamente artesanal tanto dentro como fuera del estuario, realizándose principalmente la pesca blanca (pescado para el consumo humano), camarón, mariscos y larvas de camarón. Se estima que existen unas 24 embarcaciones de madera que se dedican a estas actividades a lo largo de las costas del cantón Sucre y el cantón San Vicente.

El cultivo de camarón es la actividad económica más importante de la zona, existiendo aproximadamente 5000 has de piscinas camaroneras que producen 10'000.000 de libras de camarón

anuales que representa el 10 % de la producción nacional.⁷ Los cambios más significativos han sido el incremento de la tasa de sedimentación y la calidad del agua del estuario.

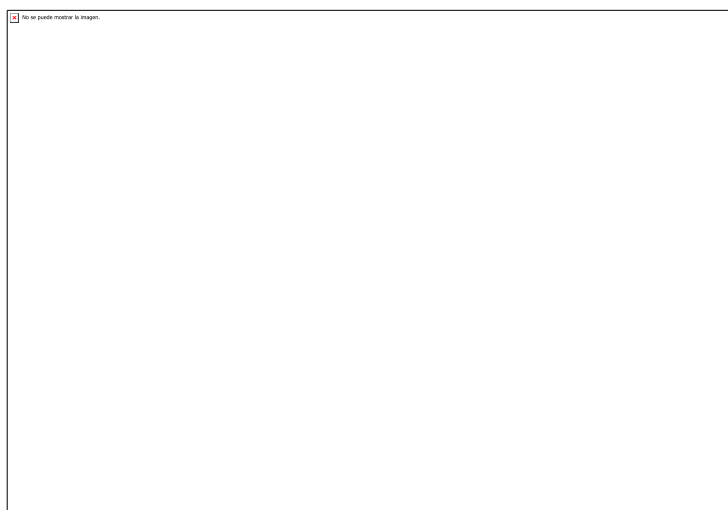
La ganadería y la riqueza forestal juegan papeles muy importantes dentro de la economía de la provincia, siendo notable la producción de ganado vacuno en la primera y la balsa, caña guadúa, laurel y guayacán en la segunda.

En la actualidad, el turismo interno constituye un gran potencial, convirtiéndose Manabí, en el primer centro de convergencia vacacional para nacionales y extranjeros, disponiendo de importantes sitios turísticos (Manta, Bahía de Caráquez, Crucita, etc.) y un parque natural (Parque Nacional de Machalilla).

Entre las principales actividades productivas del cantón, está la producción camaronera, que genera divisas para el país, así como también la agricultura, ganadería, avicultura, comercio, pesca y turismo.

La parroquia urbana Leonidas Plaza, basaba su economía principal en la explotación al manglar, generando grandes ingresos a la parroquia, debido a la intervención del hombre, estos recursos se fueron agotando, en la actualidad existen pocas zonas de manglar, por a la agresión al mismo, lo que ocasionó que disminuyera la flora y fauna en el sector.

Los índices en las actividades que se desarrollan en Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza son: la agricultura y pesca (44 %), manufactura (5 %), construcción (5 %), comercio (12 %), enseñanza (4 %) y otras actividades (30 %).⁸ Gráfico 1: Actividades productivas de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza.



2.2.1.5. Demografía

Manabí, que hasta 1962, mostraba densidades superiores a la región costa como un todo, entre 1974 y 1987, exhibe un leve incremento de la relación hombre-tierra y pasa a ser menor que la región.⁹

⁷Plan de Manejo de Recursos Costeros (PMRC)Guayaquil - Ecuador

⁸INEC. VI Censo de Población y V de vivienda

⁹POBLACIÓN Y CAMBIOS SOCIALES, Diagnóstico Socio-Económico del Ecuador, UNSPA-CONADE-Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

Según el censo el VI Censo de Población y V de Vivienda, del 2001, la población de Manabí es de 1'186,025 habitantes, ocupando el área urbana el 52%, y la rural 48%¹⁰

La población del cantón Sucre según censo el VI Censo de Población y V de Vivienda es de 52185 habitantes, con una extensión del 764.0 km², lo que equivale a una densidad poblacional de 68.3 hab/km², con proyección al año 2007, la población del cantón Sucre se estima 55395 habitantes.
11

De acuerdo a este censo, la población de esta provincia por cantones es la siguiente:

CELADE 1987

¹⁰ INEC VI Censo de Población y V de Vivienda

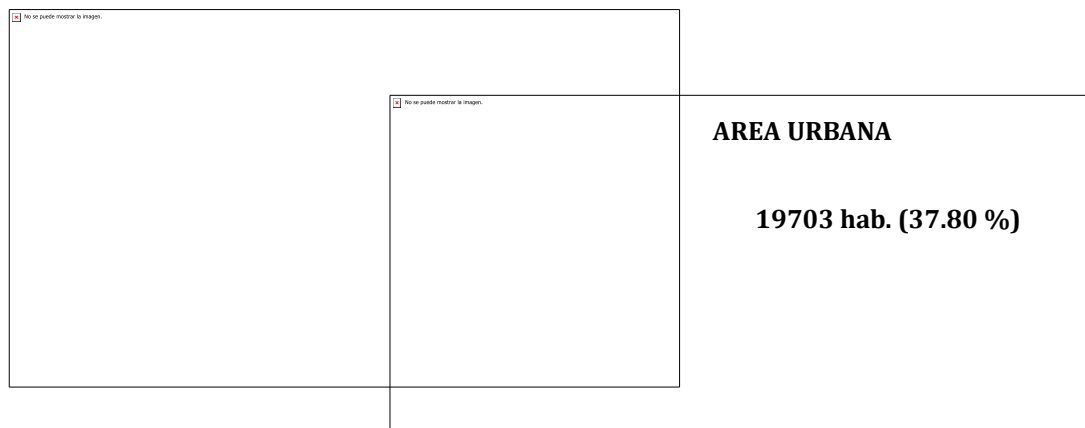
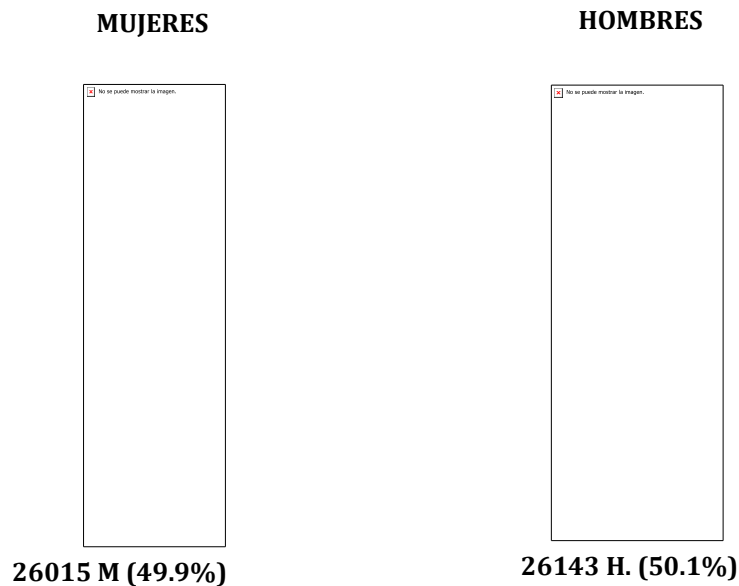
¹¹ INEC VI Censo de Población y V de Vivienda

Cantón	Población		
	1982	1990	2001
Portoviejo	167085	202112	238430
Bolívar	58371	37580	35627
Chone	138862	115646	117634
El Carmen		54070	69998
Flavio Alfaro		23613	25390
Jipijapa	72940	69177	65796
Junín	17903	17992	18491
Manta	106364	132816	192322
Montecristi	31793	37660	43400
Paján	45521	42446	35952
Pichincha		28827	29945
Rocafuerte	51003	26021	29321
Santa Ana	58917	49458	45287
Sucre	87568	75361	52158
Tosagua		31778	33922
24 de Mayo	36271	34026	28294
Pedernales		29842	46876
Olmedo		9872	9243
Puerto López		13630	16626
Jama			20230
Jaramijó			11967
San Vicente			19116
TOTAL PROVINCIAL	872598	1031927	1186025

El cantón Sucre, en los últimos 25 años, ha presentado cambios descendentes en su número de habitantes, siendo así que en 1982 contaba con 87568 habitantes, decayendo esa cifra para el año 1990 con 75361 habitantes, y para el 2001 posee 52158 habitantes, esta disminución de población que obtuvo a partir del 1990, se debió en gran parte a los fenómenos naturales, y también se redujo su población debido a la creación del cantón San Vicente, que antes formaba parte del cantón Sucre.

Siendo **BAHIA DE CARAQUEZ Y LEONIDAS PLAZA**, el área urbana del cantón Sucre, según el censo del 2001, posee 19703 habitantes, con una tasa de crecimiento del 1.0 % promedio anual, lo que se estima que para el año 2007, obtenga una población de 20915 habitantes.

Población del Cantón Sucre



AREA RURAL

2.2.1.6. Planificación urbana

La planificación urbana forma parte de las técnicas del urbanismo y comprende el conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectual por el 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. Está relacionada con la Arquitectura y la ingeniería 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.

La planificación urbana se concreta en los **planes**, y programas, 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. Establece decisiones que afectan al derecho de propiedad, por lo que es necesario conocer la estructura de la propiedad y establecer cual puede ser el impacto de las afecciones a la propiedad privada sobre la viabilidad de los planes.

Uno de los fenómenos socio-económicos mas característicos de las últimas tres décadas en las ciudades de creciente desarrollo productivo del Ecuador son las migraciones del campo a los centros poblados, en busca de mejores días para sus familias; se instalan en sectores donde no tienen acceso a los servicios públicos como el agua, alcantarillado, luz eléctrica y más aún, la ubicación de estos grupos humanos se hace en terrenos generalmente de alta pendiente en áreas marginales, produciendo la destrucción de los recursos naturales como el suelo, la flora y aumentando la carga de desechos sólidos y de aguas servidas en detrimento del entorno general.

Existe una falta de planificación urbana, en la provincia, ya que todos los sitios no están debidamente programados para el futuro crecimiento, los asentamientos se producen generalmente con características similares, en el cual sus habitantes prefieren vivir en zonas urbanas, y por diversos factores, llegan a habitar frecuentemente las colinas, o zonas vulnerables a desastres naturales.

En el casco urbano de Bahía de Caráquez, se puede apreciar una planificación urbana, ya que ha sido previsto su desarrollo urbanístico planificado, caso contrario es la realidad existente en la parroquia urbana Leonidas Plaza, en el área de investigación; donde los asentamientos humanos se han promovido sin planificación física espacial, se ha estructurado con trazados antitécnicos, carentes de conformación geométrica, ocasionando, desórdenes físicos-espaciales, inseguridad, escasos espacios de zonas verdes, problemas de infraestructura., brotes de insalubridad, y destrucción de los recursos naturales.

2.2.1.7. Sistema vial a nivel provincial

En la provincia de Manabí existen tres vías de acceso, las cuales, independientemente de los trayectos que recorren, se dirigen hacia la zona de Portoviejo y Manta. Estos accesos se realizan por El Carmen desde el Norte, por Pichincha desde el Este y por Jipijapa desde el Sur.

La mayor concentración de red viaria en el ámbito provincial se concentra en la parte central de Manabí, la misma que se divide en dos tipos de subsistemas centrales: El de Portoviejo-Manta y el de Chone-Bahía de Caráquez; y tres subsistemas periféricos como son los de Jipijapa, El Carmen y Pichincha.

Las vías secundarias son accesos a centros agrarios y zonas productivas secundarias, convirtiéndose en subsistemas de penetración y comunicación.

2.2.1.7.1. Transporte terrestre

Las principales vías de comunicación terrestre que tiene la provincia de Manabí representan una extensión de 3.501,7 kilómetros, de los cuales 378.5, son asfaltadas; 155,7, afirmadas; 80, sin afirmar, y 2.752 son veraniegas y no transitables en la época invernal.

La mayoría de los cantones están conectados con Portoviejo por carreteras estables y asfaltadas:

Santa Ana-Portoviejo, Sucre-Portoviejo, Chone-Portoviejo, Bahía-Portoviejo, Calceta-Portoviejo, Manta-Montecristi-Portoviejo, Jipijapa-Portoviejo. Las demás poblaciones intermedias están interconectadas como las troncales.

2.2.1.7.2. Transporte marítimo

En cuanto a las vías de comunicación marítima, Manabí cuenta con varios puertos de excelentes condiciones para el servicio de los buques de todo calado, ellos son: Manta, Bahía de Caráquez, Puerto López, Cayo y Jaramijó. Manta ha sido considerada siempre como un excelente puerto marítimo alternativo por su posición privilegiada, pues es el único puerto más cercano de las rutas internacionales y que no tiene problema en la entrada y salida de los buques, ya que no necesitan de marea alguna. Además de este hecho, se encuentra en el centro geográfico del país.

2.2.1.7.3. Transporte aéreo

En lo que a las vías de comunicación aérea se refiere, la ciudad de Manta cuenta con un terminal aéreo que sirve como asiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, y está considerado como aeropuerto internacional alternativo, contado para ello con todos los elementos que requiere la navegación aérea moderna.

Además del terminal “Eloy Alfaro”, de Manta, existe otro en la ciudad de Portoviejo, a donde arriban los aviones de TAME, dos veces por semana.

Eventualmente arriban aviones pequeños en el aeropuerto “Los Perales”, de la ciudad de Bahía de Caráquez, siendo este, utilizado para el aterrizaje y despegue de avionetas. Cabe destacar que en la actualidad la pista se lo ha ampliado a 2.225 m.

Sistema vial de manabí

3. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1. Marco Teórico Particular

3.1.1. Ubicación geográfica

Bahía de Caráquez se encuentra asentada en una zona relativamente plana, rodeada por montañas, a un promedio de 3.1 msnm, bordeada por la desembocadura del río Chone.

Geográficamente esta ciudad se encuentra localizada entre las coordenadas 00°35.8' latitud sur y 80°25.3' longitud oeste.

Las coordenadas exactas del área de estudio se encuentran ubicadas a:

Al noroeste: 0°37'18.95" latitud sur
80°25'55.95" longitud oeste.

Al noreste: 0°37'13.16" latitud sur
80°25'23.21" longitud oeste.

Al sureste: 0°38'8.83" latitud sur
80°24'57.34" longitud oeste.

Al suroeste: 0°38'10.80" latitud sur
80°25'31.45" longitud oeste.

Foto: Investigación de campo

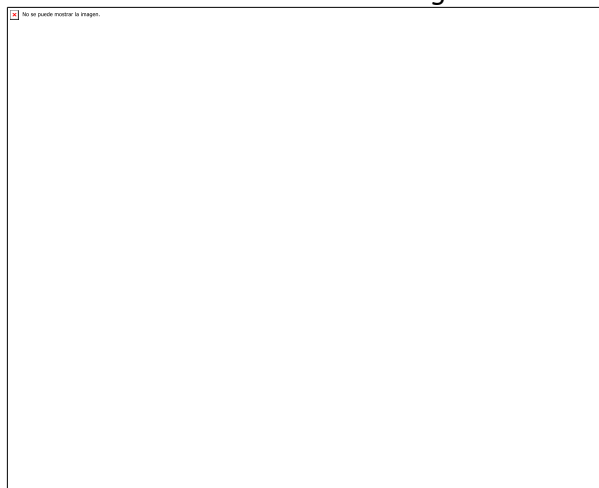


Ilustración M: Entorno de los asentamientos en Leonidas Plaza

Para tener una referencia podemos citar que el **centro artesanal**, se encuentra ubicado 0°37'37.78" latitud sur, 80°25'18.74" longitud oeste. (**Ver ilustración M**)

3.1.2. Topografía

El sector se enmarca dentro de la calificación geo-morfológica montaña-costanera. En su límite costanero presenta un cambio de pendiente entre la línea de playa y las colinas. Su parte montañosa se presenta sinuosa con elevaciones de hasta 300 msnm en las que el sistema de drenaje de quebradas y flujos secundarios han erosionado las elevaciones, generando valles amplios con ligeras inclinaciones descendentes hacia el río Chone, el mismo que presenta un proceso de erosión y sedimentación generado por sus aguas.

Cuatro aspectos geográficos de gran importancia; son necesarios analizar en el sector de estudio:

1º. El frente costanero, caracterizado por un cambio abrupto de pendientes entre la línea de playa y las colinas cortadas por la acción del mar.

2º. El delta aluvial del río Chone, presenta procesos de erosión y sedimentación ya que el curso mayor de aguas ocurre por la margen izquierda, lo que ocasiona erosión en Leonidas Plaza y Bahía de Caráquez

3º. El sistema montañoso, formado por las colinas no mayores a 300 m, son sitios de moderado proceso erosivo.

4º. Los valles, formados por los drenajes de quebradas que además tiene una inclinación descendiente hacía el río Chone y al mar.

La topografía que presenta este sector en unos casos es favorable para el desarrollo urbanístico, debido a que las poblaciones abandonan el sistema montañoso, y vienen a habitar las zonas planas, sin ningún tipo de planificación, esto trae como consecuencia espacial un desordenamiento urbano del sector. **(Ver plano 1)**

3.1.3. Clima del sector de estudio

La ciudad en estudio es partícipe del clima tropical cálido-seco que es refrescado por las brisas marinas e influenciado por la corriente de Humbolt; que a veces es seca y otras húmeda debido a que esta corriente cambia de curso hacia el occidente, privando de ésta a gran parte del sector norte del cantón Sucre.

La temperatura climática del sector fluctúa entre los 23º y 28º C. La precipitación anual promedio es de 40.2 mm y la máxima anual es de 150 mm. La humedad promedio es de 82 %.

La velocidad del viento fluctúa entre los 4.0 y 9.5 Km./h, predominando estos en el sentido Oeste-Este. La presión atmosférica en la estación lluviosa, aumenta la temperatura ocasionando calores entre los meses de diciembre a marzo, que llega hasta los 34º C y descendiendo la temperatura hasta 18º C en los meses de septiembre a noviembre debido a la presencia de grandes vientos propios de la época veraniega.¹²

3.1.4. Características del suelo

El área de la Ciudad de Bahía de Caráquez está constituida básicamente por suelos de reciente depositación y ha sufrido cambios importantes en la línea de costa, donde se han realizado rellenos ganados al mar mediante la colocación de arena limosa en diferentes espesores.

Hacia el sur, en Leonidas Plaza, existe también este tipo de relleno. Es importante destacar que las zonas urbanas se extienden desde el extremo norte hacia el suroeste, donde las cotas son más elevadas.

En parte urbana hacia la Puntilla, la mayoría de los edificios altos se asientan sobre depósitos de arena fina limosa, saturada, la cual corresponde a barras de arena de playa depositada sobre rocas

¹²INAMHI, Informe General

más antiguas. Estos depósitos se presentan menos compactos hacia la superficie, aumentando su consolidación con la profundidad; en sentido opuesto a la playa se elevan colinas compuestas por lutitas y limolitas de color gris verdoso a crema, que constituyen la base de los depósitos de arena.

El nivel freático se ubica aproximadamente a un metro de profundidad a partir de la superficie en la parte plana de la ciudad donde se concentran la mayoría de edificios.

El terreno en “Leonidas Plaza” básicamente de relleno, se presenta plano con una leve pendiente hacia abajo aguas adentro. En el sector de análisis, se puede apreciar en grandes cantidades las viviendas ubicadas en las riberas del estuario, muy cerca de los árboles de mangle, ocasionando deterioro del ambiente, y desorden urbano.

3.1.5. Fenómenos naturales

La ciudad de Bahía de Caráquez se han visto severamente afectada, especialmente en el año (1998), debido a la conjunción de factores geológicos y meteorológicos, siendo entre éstos el más importante el Fenómeno de “La Corriente del Niño” y el sismo del 4 de agosto de 1998.

Los efectos del fenómeno de “La Corriente del Niño” fueron las elevadas temperaturas marinas y atmosféricas; intensas lluvias e inundaciones que contribuyeron a la destrucción de las vías de comunicación, los cultivos existentes en la zona y la pérdida de cientos de vidas humanas. Además deterioraron la capa del suelo, provocando deslizamientos y deslaves, causando la desastre de un sinnúmero de viviendas; siendo las áreas más afectadas aquellas que se asentaron en laderas y acantilados inestables. El servicio básico que se vio interrumpido, principalmente el de agua potable que se volvió insuficiente. Todos estos antecedentes aportaron para que el movimiento telúrico del 4 de agosto sea uno de los acontecimientos más devastadores de la zona.

El sismo afectó al sistema vial y urbano de los sectores aledaños del epicentro, a la red de energía eléctrica, sistema telefónico, de radio-comunicaciones y al sistema de alcantarillado, al igual que la infraestructura de salud, educación y hotelería (*ver ilustración N*).

Foto: Municipio de Sucre

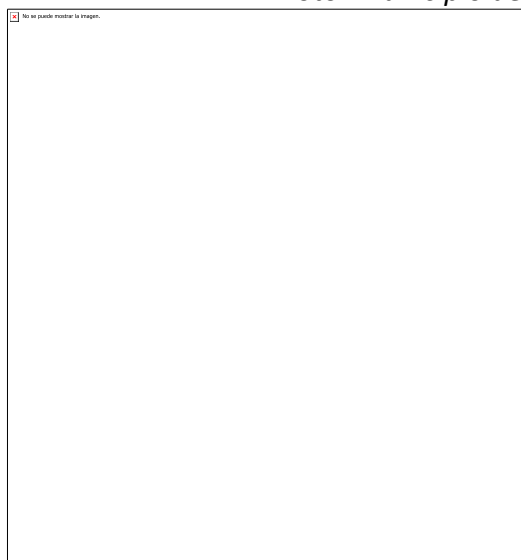


Ilustración N: Banco del Fomento

Debido a los fenómenos naturales, que ha sufrido Bahía de Caráquez, causó efectos posteriores, Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

como migración de las zonas montañosas, hacia el área plana, así también después del terremoto de 1998, quedaron muchas viviendas afectadas y otras destruidas, lo que produjo asentamientos poblacionales espontáneos en Leonidas Plaza, y en otros casos la reubicación de los damnificados por los desastres naturales.

3.1.6. El Estuario del Río Chone

Siendo el estuario del río Chone uno de los elementos naturales a ser tomado en cuenta para la propuesta de carácter urbano y por ser un limitante en nuestra investigación, se considera importante el análisis del mismo.

3.1.6.1. Datos técnicos generales

El estuario del río Chone tiene un caudal medio diario de $38\text{m}^3/\text{s}$ y su cuenca drena una superficie de 2597 Km^2 . La precipitación media anual en la cuenca es de 1500 mm en la cabecera, 1000 mm en el centroide y 500 mm en la desembocadura con una evaporación media anual de 950 mm (cabecera), 900 mm (centroide), y 1100 mm (desembocadura). Debido a la disminución de la profundidad a todo lo largo del estuario, los procesos de evaporación y precipitación son factores determinantes en la distribución y concentración de las características físico-químicas de las aguas del estuario.

Por largo tiempo Bahía de Caráquez fue considerada como puerto fluvial y marítimo (1860 – 1875). En 1894 todavía entraban y fondeaban frente al malecón embarcaciones a vapor de regular calado pero los procesos de sedimentación le han quitado esta categoría.

Deslaves provenientes del sistema montañoso propios del área, sus terrenos deleznable y la acción del mar principalmente en el barrio San Roque, han producido procesos de acreción (crecimiento de la corteza oceánica) y regresión de la línea costanera; así la calle del malecón que antes tenía 80m de ancho, hoy tiene apenas 4m.

Para proteger las playas externas se han construido 2 muros de contención y un malecón, debido a las condiciones de fuerte oleaje y corrientes. El primer muro protege el sector Sur de la costa, en una extensión de 500 m. La parte vieja de este muro es de 3m por lo que es rebosada por las olas en plena mar, socavando su base y debilitando su estructura. El otro muro protege la parte Este y tiene 300 m de altura y 300 m de longitud.

3.1.6.2. Meteorología del lugar

Bahía de Caráquez y por consiguiente el estuario del río Chone, esta ubicada en una zona de transición de dos sistemas climatológicos definidos, el del Pacífico Norte y Sur. Las fluctuaciones estacionales de la zona de convergencia Intertropical (ZCIT), determinaran las condiciones climáticas propias de cada estación. Así, en la estación húmeda de Diciembre a Abril, los vientos Alisios del Noreste se intensifican por desplazamiento hacia el Sur tanto del centro de alta presión del Pacífico Norte como del Pacífico Sur.

En la estación seca, de Junio a Noviembre, sucede lo contrario a lo ocurrido en la estación húmeda. Los vientos Alisios presentes durante todo el año, se intensifican pero se dirigen hacia el Norte

3.1.6.3. Condiciones físicas el Estuario

3.1.6.3.1. Geomorfología

Las geo-morfas presentes son consecuencias de la degradación física, química (meteorización) y procesos endógenos que han actuado sobre la superficie de los estratos, deformando su estructura original. Así la naturaleza de las rocas de las montañas, las variaciones estacionales y aridez del suelo mezclada con una fuerte radiación solar, incrementan la vulnerabilidad de las rocas para ser erosionadas. Una vez erosionados, estos sedimentos son transportados principalmente por el agua hacia el estuario.

Precipitaciones: Durante épocas anormales de El Niño, contribuye así a la erosión y depósito de sedimentos tanto en la línea de costa frente a Bahía como en el estuario mismo. Esto ocurre no sólo debido a la intensidad del fenómeno global sino por la gran deforestación que ha ocurrido en los últimos 20 años no sólo en las laderas que se han vuelto más vulnerables sino en las áreas de manglares.

Hacia la cabecera del Estuario a la altura de Salinas, hay a variedad de islas que se han formado por el depósito de sedimentos del Estuario. Un ejemplo de esto es la isla del Sol (*ver ilustración 0*). Estas islas se iniciaron como llanos de marea los que fueron poblados por manglares. Algunos llegan a tener 600 m de ancho y en su mayoría se encuentran cerca del margen Sur del Estuario, sin embargo la zona con manglares mas desarrollados que llegan a tener 1.5 Km. de ancho se encuentran en el extremo Norte y Sureste del aeropuerto.

Foto: Municipio de Sucre

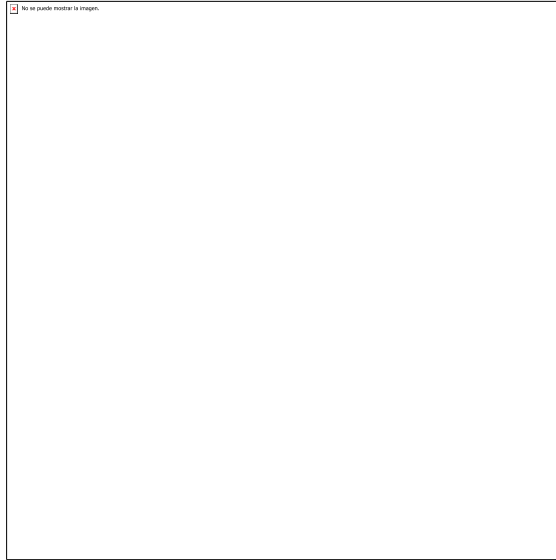


Ilustración O: Isla del Sol

Hacia la desembocadura, la dinámica del área hace que frente a Bahía de Caráquez se formen unos bajos arenosos y que la misma Bahía esta asentada sobre una flecha de arena que ha crecido hacia el Norte.

3.1.7. Aspecto físico-espacial de Bahía de Caráquez

3.1.7.1. Estructura urbana

3.1.7.1.1. Topografía

La zona se encuentra dentro de la clasificación geo-morfológica montaña costanera. En su límite costero presenta un cambio de pendiente entre la línea de playa y las colinas. En su parte montañosa se presenta sinuosa, con elevaciones que no superan los 300 m. El sistema de drenaje de quebradas y flujos secundarios han erosionado las elevaciones generando amplios valles con ligeras inclinaciones descendientes al río Chone.

La ciudad de Bahía de Caráquez se encuentra emplazada en una superficie plana que se extiende a lo largo del perfil del estuario en la parte oriental y el marítimo en la parte occidental, y al Sur, rodeada de altas colinas de un promedio de 300 m.

A pesar de tener una topografía plana, Bahía de Caráquez empieza a tener una ligera pendiente hacia el Sur debido a la presencia de la zona montañosa. Esta ciudad se encuentra emplazada a un promedio de 3.1 metros sobre el nivel del mar.

3.1.7.1.2. Zonificación

Sucre, cuenta con dos parroquias urbanas claramente definidas como Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza, siendo está la mas extensa, prolongándose hacia la parte sur del Cantón. *PLANO 2: Parroquias urbanas*

En donde la municipalidad de *Bahía de Caráquez* ha implementado una ordenanza municipal, Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

para lo cual han dividido a la ciudad en tres sectores basándose en las características de la misma. Sector norte, privilegiado por las playas hace que existan edificaciones aptas para el alojamiento turístico; sector centro, en cambio es el lugar o núcleo donde se realizan actividades administrativas, financieras, comerciales, entre otras; y el sector sur, que también es apto para la residencia no lo han podido explotar adecuadamente en el ámbito del turismo.

3.1.7.1.3. Conformación urbana

Bahía de Caráquez, ha tomado notables cambios en cuanto a su desarrollo urbano, económico y turístico. Está formado por barrios o ciudadelas: Dr. Julio M. Barreiro, Barrio del Seguro, Los Dátiles, La Equitativa, Barrio Central, Barrio San Roque, Pedro F. Cevallos, María Auxiliadora, Barrio La Cruz, Marianita de Jesús, Olenka Santos, Barrio Bellavista, el Astillero. *PLANO 3: Conformación urbana de Bahía de Caráquez.*

La parroquia de **Leonidas Plaza**, es totalmente longitudinal, y delimitada por los accidentes geográficos del cantón, se han producido nuevos asentamientos poblacionales, ganándole terrenos al estuario, mediante rellenos.

Esta compuesto por los barrios o ciudadelas: Reales Tamarindo, Barrio el Paraíso, San José, Jorge Lomas, Mangle 2000, Santa Lucía, 4 de septiembre, La Inmaculada, Cristo Consuelo, Francisco Marazita, Leonidas Plaza, Mariana de Jesús, San Jorge, Los Algarrobos, Barrio Acuarela, Carán, Fanca, Divino Niño Jesús, Mauricio, Guillermo R. Lara. Barrio Cruz Roja. *PLANO 4: Conformación urbana de Leonidas Plaza.*

El área de estudio, de esta investigación esta situado en Leonidas Plaza, comprende las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000, lo que equivale a un aproximado del 9% del territorio consolidado de Leonidas Plaza. *PLANO 5: Ciudadelas del área de estudio*

3.1.7.1.4. Morfología urbana

Características geométricas particulares o de conjunto que adopta la ciudad, en un determinado momento histórico, mediante el proceso de conformación de los elementos de su estructura en un espacio dado. Dentro de la morfología urbana, es necesario tomar en cuenta a la calle y las fachadas como una senda, ya que es un elemento vinculador con las demás vías

La forma urbana es consecuencia de diversos factores. Se tiene entre las más significativas: medio geográfico, desarrollo (económico, histórico y social), redes de equipamiento, infraestructura, etc. Estos factores determinan los lineamientos generales de la forma urbana; sin embargo, es necesario señalar que cada ciudad o sistema de ciudades incorpora características propias, incluso en iguales o similares modelos socioeconómicos.

Lo escrito anteriormente tiene como objetivo una probable duda con respecto al uso del término "Amanzanamiento", el cual se circunscribe dentro de la definición anterior y hace referencia a que "el tamaño y tipo de las manzanas o bloques de lotes, se adecuará al desarrollo urbano circundante y de la condiciones existentes de la zona" o sea, según esté escrito, a la "Morfología Urbana". *PLANO 6: Morfología urbana.*

La morfología urbana, nace por la forma de sus manzanas, y estas pueden ser: cuadrangulares, rectangulares, trapezoidales, triangulares e irregulares. *PLANO 6.1. PLANO 6.2: Morfología de las*

manzanas.

El análisis morfológico de la ciudad, pertenece en gran medida a los especialistas del diseño y de la composición arquitectónica. Dentro del área de la estética su estudio es esencial ya que la ciudad es un conglomerado de espacios llenos y vacíos en los intermedios ordenados de acuerdo con las construcciones que constituyen la totalidad de la ciudad.

3.1.7.1.5. Trama urbana

Se entiende como trama urbana a la red de intersecciones de calles o avenidas, que constituye el trazado básico de una ciudad, en donde la calle, que además de ser un elemento público es la que genera la trama; la de Bahía de Caráquez por encontrarse en la región Costa, esta asentada en una superficie plana de forma alargada de norte a sur. La trama adoptada por esta ciudad es reticular en forma de damero, variada en forma y dimensiones adoptándose a los condiciones geográficas circundantes. En esta trama urbana se distingue dos ejes longitudinales, el uno que es el malecón Alberto Santos y el otro, la avenida Simón Bolívar, que divide a la ciudad en dos partes.

Así mismo esta trama, en los sectores anexos en el perfil costanero, se adopta a la forma de sus playas, conformando la “planta” típica de Bahía de Caráquez.

En el área de Leonidas Plaza, la trama urbana es totalmente indefinida, con calles angostas entre las manzanas, y otras dentro de las mismas, lo que genera tugurios, insalubridad y congestión vial. *PLANO 7: Trama Urbana.*

3.1.7.1.6. Tejido urbano

El tejido urbano es un complemento de la trama urbana, siendo parte de ella, la manzana con sus lotes y edificaciones, dando la posibilidad de analizar el parcelario de una ciudad.

El parcelario se origina con el fraccionamiento de lotes de superficie mayor, en lotes de área menor. Así, a una ciudad se la puede comprender como un solo lote gigante expuesto a diferentes tipos de fraccionamientos en macro, originándose la trama.

En la ciudad de Bahía de Caráquez se puede observar que la trama ha generado manzanas de forma cuadrada y rectangular en su gran mayoría, siendo el fraccionamiento de manera regular en la forma, más no en área, al sur y suroeste de la ciudad que presenta una moderada irregularidad, por cuanto esto se debe en parte a invasiones, damnificados por los fenómenos naturales, en donde su tejido urbano se produjo por sus mismos habitantes, sin contar con planificación alguna. *PLANO 8: Tejido Urbano.*

3.1.7.1.7. Uso del suelo

El uso del suelo en la ciudad de Bahía de Caráquez ha obedecido a intereses urbanísticos privados y no a la planificación urbana de esta ciudad. De allí la falta de áreas verdes, parques, jardines y el crecimiento descontrolado de la ciudad hacia la playa, lo que ha provocado que se densifique el extremo norte de la ciudad con infraestructura residencial turística, especialmente en lo concerniente a casas y departamentos vacacionales, privilegiándolas de un panorama incomparable, pero disminuyendo casi en su totalidad la playa de esta ciudad.

El uso de suelo esta claramente identificado en esta ciudad, en la zona norte; la vivienda tiene una alta densificación, donde se observan edificaciones de gran altura, destinados al uso residencial turístico. En la zona centro el uso es mixto: residencial, financiera, comercial y administrativo, Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

encontrando en esta área: la municipalidad, agencias bancarias, locales comerciales e instituciones públicas. Se debe anotar que en este sector, la mayoría de los locales comerciales que fueron originalmente de uso residencial propio de un centro histórico, pero con el transcurrir del tiempo y el crecimiento de la ciudad, estas viviendas se transforman y adaptan a diferentes tipos de uso.

La zona Sur de la ciudad, que con el crecimiento paulatino tiende a unirse con la parroquia Leonidas Plaza, se ha constituido en una zona netamente residencial, encontrando pocos locales comerciales a lo largo de la vía de acceso a Bahía de Caráquez. *PLANO 9: Uso del suelo.*

En Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza, se aprecia el uso del suelo natural, constituido por espacios geográficos naturales. *PLANO10: Uso del suelo.*

3.1.7.2. Infraestructura urbana

Término ampliamente utilizado en el Planeamiento Urbano, con el que se hace referencia a los servicios e instalaciones que forman parte integrante de la vida de una comunidad urbana. Comprende conjunto de instalaciones que permiten la operación de los servicios públicos tales como: abastecimiento de agua, alcantarillado, drenaje, electricidad y redes telefónicas además de vías públicas.

3.1.7.2.1. Equipamiento

El equipamiento urbano está formado por el conjunto de espacios y edificios que dan servicio a la población, el mobiliario son elementos complementarios del equipamiento urbano.

El conocer el tipo, estado y capacidad de atención de este equipamiento en una ciudad permite detectar las carencias y problemas que existen en este aspecto.

En las ciudadelas que comprenden el área de estudio, existen pocos equipamientos urbanos, para la comunidad. *PLANO11: Equipamiento urbano*

3.1.7.2.2. Servicios Básicos

3.1.7.2.2.1. Abastecimiento de Agua

La ciudad de Bahía de Caráquez se abastece de agua potable mediante el sistema regional “La Estancilla” que fuera originalmente construido en el año 1965, y luego ampliado por el Centro de Rehabilitación de Manabí (CRM), a partir del año de 1985, con la construcción de acueducto de hierro dúctil desde la planta de tratamiento, localizada junto a la presa de “La Estancilla” hasta la ciudad de Bahía de Caráquez y la construcción de la ampliación de la planta de tratamiento y reservas a partir del año de 1988. El sistema de abastecimiento de agua potable regional ha sido diseñado para cubrir la demanda de las ciudades: Bahía San Vicente, Tosagua, La Estancilla, Calceta, Junín y otras de menor población, ubicadas a lo largo del extenso recorrido de las líneas de distribución hasta el año 2.010.

De acuerdo con los datos que reporta el VI censo de población y V de vivienda del 2001, del número total de viviendas del área urbana de Bahía, 2376 viviendas (51 %) tienen tuberías intradomiciliarias; 1065 viviendas (23%) son abastecidas por medio de una tubería exterior ubicada fuera de la vivienda, pero dentro del lote; 308 viviendas (7%) son abastecidas por tuberías instaladas externamente al lote; y 903 (19 %), no reciben agua por medio de tubería.

De las 4652 viviendas del área urbana 3881 (83 %) utilizan la red pública; 194 (4 %), utilizan pozos de agua; 77 (1 %), río, vertiente, acequia o canal; 412 (9 %), a través de carros repartidores de agua; y 88 (2 %), otros.¹³*PLANO12: Abastecimiento de agua.*

3.1.7.2.2.2. Eliminación de aguas servidas

El déficit en el servicio de eliminación de aguas servidas, es aun mayor, y en todos los lugares de esta ciudad, el drenaje de aguas lluvias constituye un problema agravante.

Actualmente Bahía cuenta con un Sistema de alcantarillado sanitario que fue construido por el IEOS en 1975, basado en un proyecto de 1967 y modificado en 1972. De acuerdo con los datos del último censo, el servicio tiene una cobertura que alcanza el 60 %, es decir 2805 viviendas. Por medio

¹³ INEC VI Censo de Población y V de Vivienda

de pozos ciegos, eliminan las aguas servidas 813 viviendas (18 %) y por medio de pozo séptico 779 viviendas, es decir (17%), mientras que utilizan otros medios para hacerlo 255 viviendas (5 %)

La red del sistema de alcantarillado sanitario comprende 22.280 m de tubería que cubren una superficie de 103,65 ha, de las cuales 67,24 ha corresponden a Bahía y 36,41 ha. Leonidas Plaza. De lo expuesto, resulta evidente el déficit del servicio del 40 % en el área urbana consolidada.¹⁴
PLANO13: Alcantarillado sanitario

3.1.7.2.2.3. Alcantarillado pluvial

El servicio de alcantarillado es administrado por el Municipio del Cantón Sucre, y la responsabilidad de la gerencia del sistema es del departamento de alcantarillado de dicha institución.

El sistema de aguas lluvias, se localiza en el casco central de la ciudad; en el perímetro de la zona urbana y parte de la zona alta existen canales abiertos que bordean las colinas para permitir coleccionar el agua lluvia, estos canales también funcionan como colectores de lodos.

La zona marginal que se asienta en las colinas no posee este servicio. Los colectores de aguas lluvias descargan directamente el mar o al estuario del río Chone.

La red del sistema de alcantarillado pluvial comprende 15.438 m de tubería de hormigón prefabricado y asbesto cemento con diámetros variables de 200 mm hasta 800 mm que cubren una superficie de 151,12 ha de las cuales 86,72 ha corresponde a Bahía y 64,40 ha a Leonidas Plaza. Todo el sistema se descarga al mar en 23 puntos, teniendo 206 pozos de revisión y 596 sumideros.

La mayor contaminación se produce en el estuario del río Chone por las condiciones que éste presenta (aguas tranquilas y de flujo lento) y por el mayor número de desfuegos de aguas lluvias con respecto al mar.¹⁵

3.1.7.2.2.4. Desechos sólidos

La recolección de los desechos sólidos se realiza utilizando recolectores compactadores de basura de 12 m³ de capacidad y volquetas de 6 m³ de capacidad.

La cobertura de la recolección es prácticamente del 100 %. La recolección es efectuada desde las aceras de las viviendas. Solamente en el hospital y en el camal los desechos sólidos son recogidos de los patios.

La población servida por el nuevo sistema de aseo urbano, es prácticamente el 100 % del total y en general se puede decir que Bahía de Caráquez, a pesar de ser un puerto, es una ciudad muy limpia, puesto que este servicio permite ahora tratar sanitariamente los 31 m³ de basura que se produce diariamente.¹⁶

3.1.7.2.2.5. Servicio eléctrico y telefónico

De acuerdo con los datos del último censo, la ciudad de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza,

¹⁴PDM, Municipio de Bahía de Caráquez

¹⁵PDM, Municipio de Bahía de Caráquez

¹⁶PDM, Municipio de Bahía de Caráquez

dispone de un servicio eléctrico con una cobertura del 93 %, es decir, 4344 viviendas disponen de energía eléctrica, a través del sistema nacional interconectado.

Los abonados que cuentan con el servicio telefónico, según los datos del censo del 2001, son 1997 las viviendas lo que equivale al 43% de la población urbana y 2655 viviendas que no tiene servicio telefónico con un 57%.¹⁷ *PLANO14*: Servicio eléctrico.

¹⁷INEC VI Censo de Población y V de Vivienda

3.1.7.2.3. Sistema vial y transporte

3.1.7.2.3.1. Servicio vial urbano

El sistema vial urbano de la ciudad de Bahía de Caráquez y de la parroquia Leonidas Plaza, cuenta hoy con un total de 27.900 m de calles pavimentadas distribuidas de la siguiente manera:

Bahía de Caráquez: con pavimento flexible 16.190 m con pavimento rígido 4.840 m

Leonidas Plaza: con pavimento flexible 6.870 m, no tiene con pavimento rígido. En el área de análisis, son escasas las calles adoquinadas, casi en su totalidad presenta calles de aspecto vecinal. *PLANO15: Jerarquía de vías.*

3.1.7.2.3.2. Tránsito

El tránsito en Bahía de Caráquez no presenta mayor conflictividad, pues cuenta con vías de primer orden, un flujo vehicular reducido y una señalización adecuada a lo largo de toda la ciudad. El mayor flujo vehicular se localiza en el centro de la ciudad (centro histórico), ya que en este sitio se encuentran ubicados la mayoría de servicios tanto públicos como privados.

Se nota una ligera congestión vehicular en la vía del malecón Alberto Santos y la calle Arenas debido a la presencia del sitio de embarque y desembarque de la gabarra, tanto de vehículos como de personas, ya que no ha diseñado exclusivamente para esta finalidad y por falta de señalización adecuada.

En Leonidas Plaza, el tránsito vehicular es escaso, y muchas de sus calles son angostas, impidiendo el fluido vehicular adecuado. *PLANO16: Sentido de vías.*

3.1.7.2.3.3. Transporte

Bahía de Caráquez cuenta con transporte interprovincial, intercantonal y urbano, para el servicio de la comunidad.

El transporte interprovincial es importante en esta ciudad, debido a que Bahía de Caráquez es un lugar que ofrece atractivos turísticos a pobladores de la zona y turistas. Este tipo de transporte es el que menos inconvenientes tiene al tomar las rutas de acceso siendo estas Rocafuerte-Bahía de Caráquez ó Chone-Bahía de Caráquez.

Esta ciudad cuenta con 2 cooperativas de transporte interprovincial:

Cooperativa	Ciudad	Unidades
Reina del Camino	Quito	
	Quinindé	13 u
	Guayaquil	
Coactur	Portoviejo	
	Manta	19 u
	Guayaquil	

El transporte intercantonal es el de mayor frecuencia en Bahía de Caráquez. Este tipo de transporte principalmente viene desde los cantones del sur, mas no del norte debido a que se

interrumpe la comunicación terrestre por la presencia del estuario.

Las rutas que toman este transporte son las mencionadas anteriormente.

Bahía de Caráquez cuenta con 2 cooperativas de transporte intercantonal:

Cooperativa	Ciudad	Unidades
Tosagua	Bahía Calceta Tosagua	17 u
Flavio Alfaro	Chone	10u

El transporte urbano es el elemento principal que manifiesta el movimiento de una ciudad ya que es el tipo de transporte masivo.

En el caso de Bahía de Caráquez, por ser una ciudad costera, este tipo de transporte no es tan usado por sus pobladores, como sí lo es la bicicleta; reflejándose así la falta de cooperativas urbanas, existiendo actualmente una sola cooperativa (Ondina del Pacífico), la misma que presta sus servicios en el recorrido Bahía-Leonidas Plaza, también cuenta con el medio de transporte privado como son los taxis.

En Leonidas Plaza en la zona a intervenir, no transitan los medios de transporte urbano dentro del área de estudio, para poder acceder a estas ciudadelas, se lo hace por medio de La Cooperativa Ondina del Pacífico, que circula sobre la vía principal Av. César Ruperto Dueñas, teniendo que recorrer distancias aproximadas de 325.61m, hasta llegar al borde natural del estuario.

3.2. Marco Teórico Legal

3.2.1. Ordenanzas Municipales del Cantón Sucre

CONSIDERANDO

1.- Que es atribución de la Municipalidad Planificar y Controlar el desarrollo de la ciudad de Bahía de Caráquez, de conformidad con las atribuciones de la ley de Régimen Municipal.

2.- Que en el proceso de desarrollo de la ciudad de Bahía en los años recientes, se ha experimentado un crecimiento desordenado de edificios Multifamiliares y Comerciales en razón de haberse convertido por su infraestructura, su consolidación urbana, sus paisajes y especialmente, por la calidad de sus habitantes en un importante polo de desarrollo turístico en la Costa Ecuatoriana.

3.- Que en lo posterior se dictarán las Ordenanzas emanadas de un Plan director Integral del Cantón Sucre y la Ciudad, plan que implementarse de manera urgente e inmediata, ya que los intereses residenciales, comerciales y turísticas de la ciudad, las lomas adyacentes y el estuario del río, pueden generar a corto plazo problemas irreversibles tanto por la demanda de servicio cuanto por las afectaciones del medio ambiente y el desarrollo armónico consecuente de las áreas involucradas.

4.- Que hasta que el Municipio de Sucre pueda elevar los planes Directores del Cantón y la Ciudad, se hace necesario regular las edificaciones en la zona central baja y las lomas o partes altas de Bahía de Caráquez.

5.- Que dentro de la zona central baja, existe un área que constituye Patrimonio Cultural local, que debe conservarse y restaurarse.

EN USO DE SUS FACULTADES MENTALES:

DECRETA

La siguiente ordenanza de construcción, zonificación, de densidad de uso del suelo destinaciones de altura de edificios que se levanten en la zona central o baja o partes altas de Bahía de Caráquez.

Art. 1.-

DEFINICION DEL AMBITO DE APLICACIÓN.- Esta ordenanza para su aplicación tiene jurisdicción en los límites demarcados por el Océano Pacífico al Norte, este y Oeste o sea la playa del Estuario y al Sur, el barrio Astillero hasta el sector de la Nar del diablo, considerándose incluídas las lomas adyacentes o zonas altas de Bahía tomándose para ello como límite, el camino antiguo de entrada a Bahía.

Las zonas de Leonidas plaza hasta el km. 8 de la carretera de Bahía –Chone y sus respectivas áreas de influencia, si bien es cierto están consideradas dentro del área urbana, estas pueden y deben tener tratamiento específico y ordenanzas particulares que tenían que implementarse dentro del plan integral del área en un futuro inmediato.

Art. 2.-

LAS ZONAS ALTAS.- estas zonas tendrán únicamente una zonificación tipo residencial R(1-2-3-Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

4) pero con un límite de altura de edificación máximo DOS PISOS sobre el nivel natural del terreno, tomados en la parte más alta del perfil natural del mismo y en ningún caso, podrá sobrepasar en más de tres niveles la altura de edificaciones en cualquier otro punto, tomando siempre como referencia el perfil natural del terreno.

Esta consideración está en función de la frágil naturaleza geológica y de la factibilidad de servicios en esta zona.

LA ZONA CENTRICA O BAJA.- Tendrá la siguiente zonificación para uso del suelo, densidad y altura de sus construcciones.

- I.- TIPO R(1-2-3-4) Residencial
- II.- TIPO RE RESTAURACION Y CONSERVACION
- III.- TIPO RC (1-2-3-4) RESIDENCIAL- COMERCIAL
- IV.- TIPO RT (1-2-3-4) RESIDENCIAL TURISTICA
- V.- TIPO SC SERVICIOS COMUNITARIOS

Art. 3.-

LÁMINAS Y DEFINICIONES.- Las láminas # 1-2 y 3, que se adjuntan forman parte de esta Ordenanza.

LAMINA # 1: DETERMINACION DE LAS ZONAS CENTRICAS Y ALTAS

LAMINA # 2 : ZONIFICACION

LAMINA # 3 : RETIROS Y PORTALES

En dichas láminas y en el texto de esta Ordenanza, se utilizan los siguientes términos.

ADOSAMIENTO: Se refiere a la construcción que se pega a la del vecino mediante a cuerdos particulares de adosamientos o cuando exista ya una construcción adosada, en cuyo caso será obligatorio.

AFECTACION: Acción por la cual la Municipalidad destina un terreno para Obras Públicas o de interés social o para apertura o ensanche de vías.

ALTURA: Se refiere al número de niveles admisibles para cada zonificación y a la longitud en metros de máximo alcance. Para caso de calles inclinadas, esta será medida en el punto medio del frente del lote respectivo. De igual manera se procederá para los cerramientos laterales y posteriores y en las terrazas sobre los retiros accesibles.

AREA: Superficie del terreno libre de toda afectación.

C.O.S. Coeficiente de Ocupación del Suelo, que significa el porcentaje de ocupación del suelo en planta baja a nivel de calle con superficie cubierta.

C.U.S. Es la relación porcentual entre la superficie física del terreno y la superficie construida acumulada en diferentes niveles.

DENSIDAD: Es el número máximo de habitantes por hectárea, que debe considerarse en toda construcción, calculada en función de área de terreno.

NIVELES: Es el número de pisos admisibles para cada tipo de zonificación y que incluye como Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

tales a los entresijos mezanines, buhardillas, altillos, penthouse, cuyo máximo solo podrá sobrepasar con las casetas de ascensores o cubiertas de escaleras de accesos a las terrazas, cuando se utilice techo plano. Cualquier otra construcción que supere la altura máxima permitida, será derrocada por cuenta de los propietarios.

PORTALES O SOPORTALES: Se refiere al espacio urbano o afectación que una edificación cede para uso público. La línea de fábrica de una vivienda con portal se sitúa en la línea exterior de las columnas que forman el portal.

RETIROS: Son las distancias en metros que deberá retirarse la construcción en los cuatros costados.

Art. 4

ZONIFICACION TIPO R-RESIDENCIAL.- Los predios ubicados en sectores con ésta clasificación, serán destinados exclusivamente a uso residencial, unifamiliar o multifamiliar según las siguientes tablas:

TIPO	AREA DE TERRENO	C.O.S.	C.U.S.	ALTURA DE NIVELES	METROS	HABILIDAD
R-1	Hasta 200 m ²	75%	100%	3	10,00	Unifamiliar
R-2	De 201 a 350 m ²	60%	150%	3	10,00	Unifamiliar
R-3	De 351 a 500 m ²	50%	200%	3	10,00	Unif.-Bifamiliar
R-4	Más de 500 m ²	50%	250%	5	16,00	Multifamiliar

En el caso de la zonificación R-4, se deberá contar con dos estaciones por cada tres departamentos.

Art. 5.-

ZONIFICACION TIPO RE-RESTAURACION Y CONSERVACION.- Esta clasificación se aplica al área de la ciudad ubicada al sur y al oeste del parque Sucre. (Barrio Marianita de Jesús o Barrio Chino). Con frente a las calles Pedro Fermín Cevallos; Marianita de Jesús; Bolívar, Peña y Vinuesa, cuyo carácter es el más representativo de la población original y el cual debe conservarse como **PATRIMONIO CULTURAL LOCAL**.

Las construcciones existentes podrán repararse, restaurarse y ampliarse pero manteniendo las características existentes de altura, ancho de portales y retiros en caso de haberlos, procurando mantener la armonía del entorno.

El Municipio se reserva el derecho de declarar de interés histórico local, otras edificaciones de la zona céntrica baja de la ciudad que sin estar en área de restauración y conservación, merecen ser preservadas por sus particulares características arquitectónicas.

Art. 6.-

ZONIFICACION RC-RESIDENCIAL COMERCIAL.- Los predios ubicados en los sectores con ésta clasificación serán destinados a uso comercial en su planta baja y en las plantas altas, a uso residencial y/o comercial, unifamiliar y/o multifamiliar, según la siguiente tabla.

TABLA # 2

TIPO	AREA DE TERRENO	C.O.S. P. BAJA	C..U.S.	ALTURA DE NIVELES	METROS
RC-1	HASTA 250 m ²	75%	200%	3	10,00
RC-2	251 a 400 m ²	60%	250%	5	16,00
RC-3	401 a 400 m ²	50%	300%	5	16,00
RC-4	MAS de 500 m ²	50%	350%	7	22.00

Si las áreas de los terrenos existentes fueren inferiores a las indicadas en la tabla # 2 los proyectos se ajustarán al C.U.S. correspondientes, pero en altura podrán acogerse a la indicada para el sector.

A esta zonificación se acogerán otros tipos de usos como cines, teatros, clínicas, hospitales, hoteles, ubicados en estos sectores.

Art. 7.-

ZONIFICACION TIPO RT.- Los predios ubicados con ésta clasificación están localizados en el sector denominado “Ciudadela Norte”, y serán destinados a fines residenciales, multifamiliares y turísticos y los servicios comerciales serán únicamente aquellos que sean complementarios de la actividad de turismo, tales como restaurantes, bares, boutiques, agencias de viajes, almacenes de objetos folclóricos, almacenes de efectos y ropa deportiva, sala de convenciones y similares. Se acogerán los proyectos a la tabla siguiente:

TABLA # 3

TIPO	AREA DE TERRENO	C.O.S	C.U.S.	ALTURA DE NIVELES	METROS
RC-1	HASTA 300 m ²	75%	200%	3	10,00
RC-2	301 a 400 m ²	60%	250%	3	10,00
RC-3	401 a 500 m ²	50%	300%	5	16,00
RC-4	MAS de 500 m ²	50%	350%	9	30,00

Si el área de los terrenos existentes fueren inferiores a las indicadas en la tabla # 3, los proyectos se ajustarán al C.U.S. correspondientes, pero en altura podrán acogerse a la indicada para el sector.

Art. 8 .-

ZONIFICACION TIPO SC- SERVICIOS COMUNITARIOS.- Esta zonificación se la aplicará los terrenos destinados a servicios comunitarios como: Administración Nacional, Seccional y local, Docentes, Religiosos, Culturales, Recreacionales: todos ellos de carácter público y/o privado. En cuanto se refiere a la utilización del suelo; retiros y adosamientos estos parámetros estarán dictados por sus necesidades, pero en cuanto a la altura máxima se sujetarán a las indicadas para el sector.

Art. 9.-

OTROS USOS- INDUSTRIALES.- Dentro de la zona céntrica no se permitirán nuevas instalaciones industriales ni ampliación de las existentes.

TALLERES Y ARTESANIAS.- Podrán mantenerse o establecerse aquellos que no causen molestias a la ciudadanía, esto es que no causen ruidos, olores y gases, desperdicios en volumen, ni peligro para la vecindad.

En aquellos casos que la Comisión de Higiene estimare peligrosa la salud y seguridad de la ciudadanía dará plazo no menores de seis meses ni mayores de un año, para su traslado a otra ubicación previamente aprobada por dicha comisión.

Art. 10.-

CONSTRUCCIONES EN LINEA DE FABRICA.- En general los sectores de zonificación RC(RESIDENCIAL – COMERCIAL) y otros, según lo indicado en la lámina # 2, se mantendrá la construcción en la línea de fábrica con adosamientos laterales y se contemplarán portales en la planta baja, a nivel de aceras, de ancho y altura similares a los existentes.

Cuando una nueva construcción sea edificada entre dos propiedades que tengan dimensiones diferentes de portales, ésta se sujetará a la de mayor altura y anchura. Las construcciones con portal sobre la línea de fábrica no podrá volarse con ningún elemento construido excepto los aleros de cubiertas más allá de la mencionada línea de fábrica y hasta un máximo de 0,70 cm.

En caso de propiedades esquineras, cuando las dos calles tengan portal, la nueva construcción se sujetará en cada lado al ancho de los portales de las casas vecinas. Cuando los lotes esquineros tengan frente a una calle con portal y otra calle sin provisión de portal o con retiros, la construcción se sujetará a lo indicado para dicha calle lateral, manteniendo por lo tanto, el portal solo en la calle que así lo requiera.

Art. 11.-

R E T I R O S

I FRONTALES.- En los sectores donde no se prevee construcción en línea de fábrica (con o sin portal), se mantendrá un retiro mínimo de tres metros entre la línea de fábrica y el elemento construido más próximo, tanto hacia las avenidas y calles.

Estos retiros no podrán ser ocupados sino por garajes y esto en una longitud no mayor a un tercio (1/3) del frente de la propiedad.

II LATERALES.- En planta baja donde se ubican estacionamientos, garajes y servicios complementarios, se contemplará un adosamiento hasta una altura máxima de tres (3) metros; en cualquier otro nivel superior; deberá existir un retiro lateral mínimo de 1,50 metros, pero en éste tipo de retiro, el antepecho de la ventana deberá estar por lo menos a 1,60 metros del nivel de la planta correspondiente cuando se trata de áreas habitables y a 1,80 metros, cuando sean espacios de servicios.

III POSTERIORES.- Al igual que los retiros laterales se deberá considerar además de que si las terrazas construidas sobre los retiros fueren accesibles, deberá construirse paredes hasta una altura de 2,00 metros sobre el nivel de las mismas, evitando así la servidumbre de vista a los vecinos.

Art. 12.-

PARQUEADERO.- Todo proyecto deberá contemplar un mínimo de parqueadero según la siguiente tabla # 4.

TABLA # 4

TIPO	REQUERIDO
UNIFAMILIAR	1
MULTIFAMILIAR	2 por cada tres departamentos
COMERCIAL	3 por cada 75,00 m ² area de almacenes u oficina

Si los parqueaderos fueren en área cubierta, se proveerá de al ventilación necesaria y si fueren ubicadas en áreas subterráneas, estas deberán ser ventiladas mecánicamente.

Art. 13.-

CERRAMIENTOS.- Todo terreno dentro de la zona céntrica deberá conservarse limpio y con cerramientos frontales, laterales y posteriores, construidos de material permanente y de por lo menos 2,00 metros de altura, y para la zona residencial el cerramiento de dichos espacios.

Art. 14.-

PORTALES.- Además de lo indicado en el art. 10.-. los portales deberán tener pisos de material que no sea resbaladizo y se lo mantendrá libres en todo momento para la circulación peatonal.

Art. 15.-

VOLADIZOS.- Las construcciones sobre línea de fábrica con portales no podrán tener voladizos de ningún tipo. En otros casos, sobre el retiro frontal a partir del segundo nivel, se aceptarán voladizos de hasta 1,50 metros, hacia el retiro.

En los retiros laterales y posteriores si existieren voladizos, estos por ningún concepto podrán el retiro mínimo de 1,50 metros.

Art. 16.-

ADOSAMIENTOS.- En los sectores con portal, las construcciones serán adosadas en la altura común a las dos edificaciones y solo podrá haber retiro a partir del nivel sobre la altura de la anterior edificación, según lo indicado en el art. 11.-

Sin embargo, los vecinos podrán adoptarse a cada lado a partir del segundo nivel pero manteniendo el adosamiento en planta baja y así dar continuidad en los portales.

En otros sectores, las construcciones podrán adosarse en planta baja, pero para adosamiento a partir del segundo nivel, se deberá entregar a la Dirección de obras Públicas Municipales la correspondiente autorización por escrito del vecino y además se deberá presentar al Departamento de Planeamiento y Urbanismo de la Municipalidad para su aprobación, los respectivos planos volumétricos considerando que dicho adosamiento solo sea a un lado.

Art. 17.-

PROPIEDADES A DOS O MAS CALLES.- Una propiedad con más de un frente con distinta zonificación para cada frente, se sujetará en cuanto al C.U.S. y altura a aquella que le permita mayores índices, pero la construcción se sujetará en cuanto a portales, retiros, voladizos y adosamientos se refiere, a lo que indica la Ordenanza para cada frente.

De igual manera procederá en casos de integración parcelaria.
Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

Art. 18.-

SALA DE CONDOMINIOS.- Para edificios multifamiliares de más de 6 departamentos y/u oficinas comerciales mayores de 400 m² de área útil, se proveerá de una sala de condominios de por lo menos 30 m² y un servicio higiénico para uso exclusivo del mismo. Se aumentará dicha área en 2 m² cada apartamento en exceso de 10 y por cada 50 m² de oficina en exceso de 500 m² de área útil.

Art . 19.-

PORTERO.- Será obligación proveer de una vivienda para un portero, consistente por lo menos de sala-comedor -cocineta, un dormitorio y baño para los edificios mayores de 10 apartamento s y/o de 500 m² de área útil en el caso de oficinas.

Art. 20.-

CAMARA DE TRANSFORMACION E INSTALACIONES TELEFONICAS.-En concordancia con el reglamento Nacional de Acometidas y las Normas de Aprobación de proyectos de EMELMANABI, respectivamente se proveerá en caso de los edificios de más de cuatro plantas altas, de un cuarto, bóveda o cámara de transformación con una superficie mínima de 10,50 m² y de un mínimo de altura libre de 2,50 metros lineales. Esta cámara contará con una puerta de entrada de 1,00 metro de ancho por 2,00 metros de alto.

En lo referente a instalaciones telefónicas y de acuerdo al artículo pertinente del reglamento de Abonos de EMETEL para edificios en construcción de 11 o más líneas telefónicas, deberán presentar los planos y la memoria técnica referentes a la distribución telefónica interna, que deberán haber sido realizados y firmados por ingenieros afiliados a uno de los Colegios de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos del Ecuador, a fin de que sean aprobados: por el Departamento Técnico de EMETEL.

Art. 21.-.

ASCENSORES.-En todo edificio con una altura mayor de 5 niveles, se proveerá ascensor según la siguiente tabla:

1 ascensor de cuatro personas hasta diez apartamentos

1 ascensor de seis personas hasta quince apartamentos

1 ascensor de ocho personas hasta veinte apartamentos

2 ascensor de seis personas hasta veinte apartamentos

Art.22.-

PISCINAS.- Las piscinas podrán construirse a nivel de calles y tener el límite en su línea de fábrica, siempre y cuando exista en ella un cerramiento sólido de al menos 2 metros de altura.

Art. 23.-

ARBORIZACION.- Los predios con retiros deberán contemplar la siembra de árboles en las aceras con especies aprobados por la Dirección de Obras Públicas Municipales, por cada 5 metros de frente o fracción mayor a tres metros.

Art. 24.-

TRÁMITE DE APROBACION DE PLANIFICACION.-Con la finalidad de normar el trámite a Ordenamiento urbano de Bahía de Caráquez

seguirse en lo que respecta a la aprobación de planos de los edificios a construirse en propiedad horizontal y en concordancia con ésta Ordenanza, se establece el siguiente trámite de acuerdo a las frases que siguen.

I.-LINEA DE FÁBRICA.- Todo proyecto solicitará la línea de fábrica, en la cual claramente se indicarán altura, retiro, coeficientes, etc.

Formulario con croquis de ubicación y medidas del lote

Escritura del propietario actual

Pago del impuesto predial del año inmediatamente anterior

II.- PROPUESTA VOLUMETRICA.- De considerarlo el proyectista o propietarios, podrá presentar una propuesta volumétrica en escala conveniente en la que, claramente se indique lo siguiente:

Ubicación

Ocupación en planta baja

Ocupación en primer piso

Ocupación en otros pisos

Fachada esquemáticas (2)

Corte esquemático

Esta propuesta volumétrica deberá ser revisada y una vez aprobada, se establecerán las condiciones de conformación volumétrica para el edificio aceptándose como es natural modificaciones siempre y cuando esta no alteren alturas, coeficientes, retiros, etc.

III ANTEPROYECTO.- El proyectista podrá presentar un anteproyecto en el que claramente indique la solución adoptada e incluirá todos los elementos gráficos para su clara interpretación.

El Municipio a través de la Comisión de Obras Públicas Municipales, Departamento de Planteamiento y Urbanismo deberá revisar y lo aprobará de ser del caso o exigirá las modificaciones necesarias.

La aprobación del anteproyecto permitirá al proyectista el desarrollo de los planos definitivos.

IV.- PROYECTO DEFINITIVO.-El proyectista presentará para la aprobación del proyecto al menos los siguientes documentos:

Planos Arquitectónicos Completos (plantas, fachadas, corte), preferentemente a escala 1:50

V.- PERMISO DE CONSTRUCCION.- El permiso de construcción se lo obtendrá en el Departamento de Obras Públicas Municipales, con la presentación de los planes estructurales que deben incluir.

Estudio de suelo

Planos Generales

Memoria de cálculo

Es facultativo del proyectista conseguir en un solo trámite la aprobación de los planos definitivos y la obtención del permiso de construcción.

VI.-PERMISO DE LOS DOCUMENTOS.- Los Documentos Municipales, objeto de esta Ordenanza tendrá un plazo de validez de un año contando a partir de la fecha de emisión, la renovación del permiso de construcción tendrá un valor doble al del año anterior.

DISPOSICION GENERAL

El ilustre Municipio de Sucre dada sus atribuciones legales, se reserva el derecho de modificar o cambiar en todo o en parte la presente Ordenanza, cuando estos cambios o modificaciones vayan en beneficio de los intereses generales de la ciudad y el Cantón.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1.- INFORME DE LINEA DE FABRICA.-Las líneas de fábrica, emitidas hasta la fecha de promulgación de ésta Ordenanza, son válidas para los planos que se presentaren y aprobaren en un plazo no mayor a 90 días, posteriores a la promulgación de la Ordenanza fecha en la cual perderán su validez, después de dicho plazo deberán actualizarse.

2.- ANTEPROYECTOS Y PROYECTOS.- Los anteproyectos y proyectos realizados sobre la información constantes en las líneas de fábricas, emitidas hasta el día anterior a la promulgación de ésta Ordenanza permitirán la ejecución del anteproyecto y proyecto definitivo con éstas regulaciones en un plazo improrrogable de hasta 90 días de la promulgación de ésta Ordenanza.

3.- PERMISOS DE CONSTRUCCION.- Los permisos de Construcción emitidos hasta el día anterior a la promulgación de ésta Ordenanza, serán válidas para la construcción para la cual fueron emitidos.

VIGENCIA DE LA ORDENANZA

A partir de la promulgación de ésta Ordenanza, todas las edificaciones se sujetarán a las disposiciones constantes en la misma.

Esta ordenanza fue discutida en Sesiones del Ilustre Concejo de Sucre del 30 de Septiembre de 1993 y 31 de Agosto de 1993. Dada y firmada en el salón de Sesiones a los 31 días del mes de agosto de 1993.- Lo CERTIFICO.-

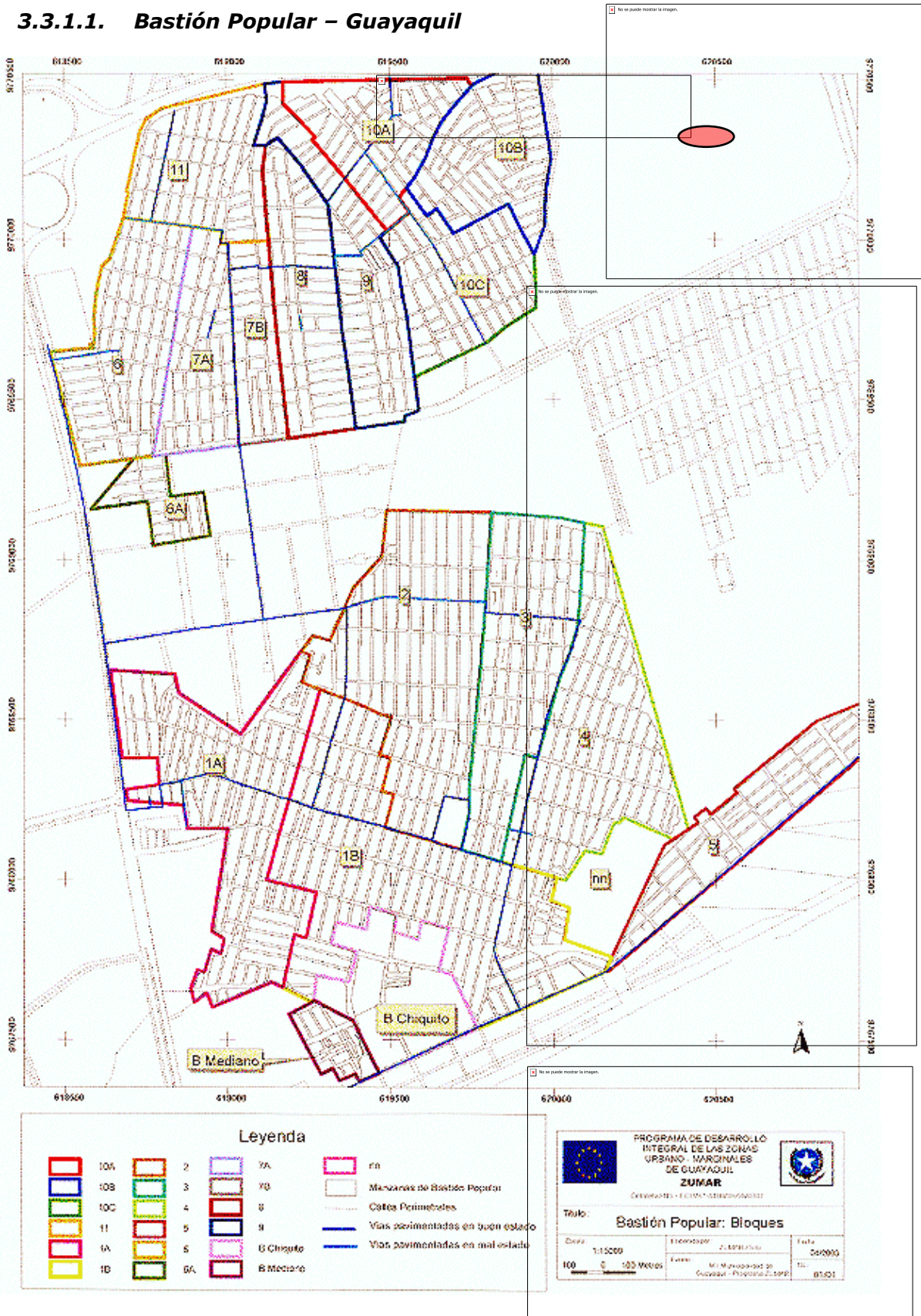
Alexandra Santos Viera

SECRETARIA ILUSTRE CONCEJO DE SUCRE

3.3. Marco Teórico Referencial

3.3.1. Ejemplos Nacionales

3.3.1.1. Bastión Popular – Guayaquil



Su población (73.655 habitantes en 2001) representa el 3,70% del total de Guayaquil urbano) es el resultado de migraciones internas de provincias vecinas o de cantones de la misma provincia, personas con diferentes orígenes, experiencias humanas y atributos propios, divorciada del campo y sin embargo nunca adaptada a la vida de la ciudad.

Parte de Bastión se asentó en una zona inundable, que por su topografía y características de suelo es de mal drenaje, provocando consecuencias ambientales terribles, situación que se agrava porque poco a poco fueron rellenando para construir sus casas de forma desordenada, sin dejar lugar para el desfogue de las aguas servidas y de lluvia, trayendo consigo consecuencias ambientales que junto al hacinamiento, la insalubridad y poca higiene.

Mediante Decreto Legislativo, el 25 de febrero de 1992 estas tierras fueron expropiadas a favor del Municipio de Guayaquil, con la finalidad de legalizar la tenencia de la tierra de conformidad con la ley y **ordenamiento urbano del sector**. El 18 de julio de 1996 mediante Ordenanza de Regulación urbanística de Bastión Popular, aprobada por Concejo Cantonal, se realizaron catastros y avalúos y desde 1997 se inició el proceso de legalización de la tenencia de la tierra.

Foto: <http://zumar.guayaquil.gov.ec>

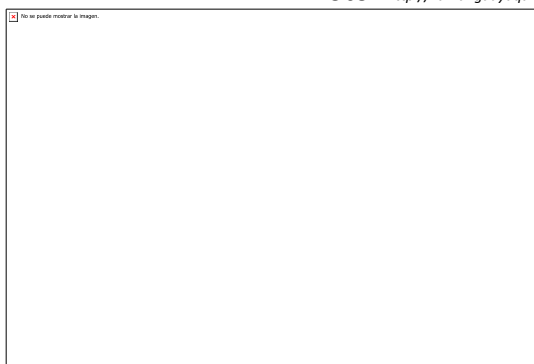


Ilustración P: Bastión Popular (antes de la intervención)

Esta problemática originó el Convenio entre la República del Ecuador y la Unión Europea, el programa Zumar, con el objetivo es contribuir a mejorar la calidad de vida de la población de Bastión Popular, rompiendo las dinámicas de marginalización y con énfasis en la población más desprotegida como la niñez, las mujeres y la juventud

Son las siglas del proyecto de desarrollo de las Zonas Urbano Marginales de Guayaquil –

Bastión Popular.

En diciembre de 1999, la Comunidad Europea y el Municipio de Guayaquil firmaron un convenio para ayudar a Bastión Popular a que mejore sus condiciones sanitarias y sociales, y desarrolle la capacidad de gestión de su gente, utilizando para ello métodos participativos e integrales. El proyecto, que dura cuatro años, tiene un costo total de 8 millones 650 mil euros, de los cuales 6 millones pone la Comunidad Europea, como contribución no reembolsable.

Las áreas de intervención del proyecto son:

Foto: <http://zumar.guayaquil.gov.ec>

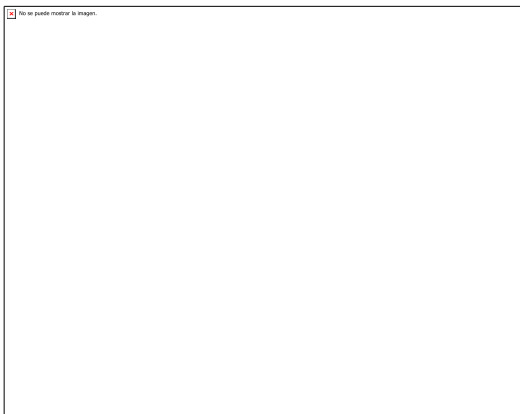


Ilustración Q: Bastión Popular (después de la intervención)

Mejoramiento de las condiciones de vida, mediante la construcción, equipamiento, rehabilitación y prestación de servicios básicos en salud, saneamiento ambiental, educación, recreación y desarrollo organizacional, implementados bajo un esquema de participación institucional y comunitaria, buscando que sea auto sustentable en el tiempo.

Desarrollar una metodología y herramientas para potenciar la participación y la capacidad de gestión local, de manera que se pueda replicar la experiencia.

Al final de los años previstos, se habrán construido: un Centro Polifuncional formado por un Servicio Médico Materno Infantil, un Centro de Atención Municipal Integral CAMI 10, un Centro de desarrollo Infantil y un área recreativa con parque y espacios verdes.

Se habrán rehabilitado, mediante convenio, centros de desarrollo infantil, operados por el Instituto Nacional del Niño y la Familia e instituciones locales; se habrá equipado el Área 12 de Salud de la Dirección Provincial, que funciona en Bastión Popular. Se habrán rehabilitado vías internas y canales de aguas lluvias; se habrá extendido la cobertura del agua potable y mejorado la recolección de aguas servidas.

3.3.1.2. Parque Lineal Machángara – Quito

El Parque Lineal Machángara comprende una longitud aproximada de 17 km, y abarca las riberas, laderas y márgenes superiores del río Machángara, así como algunos parques puntuales por donde atraviesa el río y ciertas quebradas afluentes.

El río Machángara, elemento geográfico fundamental y condicionador de la estructura espacial de la ciudad de Quito así como de su entorno inmediato, evidencia un grave deterioro funcional y ambiental en todo su curso. Esto ha provocado la degradación de la imagen urbana y el descuido y olvido por parte de los habitantes de la ciudad, convirtiéndose en el espacio receptor de basura y aguas residuales de Quito.

Desde su origen en el barrio Caupicho y en su curso por las zonas sur y centro-sur de la ciudad, el río Machángara se encuentra alimentado por sus quebradas afluentes; y colinda con sectores que evidencian un elevado proceso de urbanización y densificación. En éstos se puede observar la falta de espacios públicos, de dotación de servicios e infraestructura y de equipamientos de recreación pasiva y activa.

En base a estas constataciones y a la necesidad de consolidar una estructura territorial

metropolitana que garantice adecuadas condiciones de vida para los habitantes de Quito a través de la recuperación del espacio público y la refuncionalización de la ciudad central, el Plan General de Desarrollo Territorial (2001) estableció como uno de sus proyectos fundamentales y prioritarios la recuperación del río Machángara. Este afán coincide con los objetivos de la Corporación de Salud Ambiental de Quito, y ha permitido desarrollar, en conjunto, el proyecto “PARQUE LINEAL MACHÁNGARA” como una propuesta integral que comprende dos componentes esenciales: la descontaminación del río y la recuperación de la quebrada y áreas verdes para conformar espacios recreativos de alta calidad paisajística y ambiental.

Foto: Parque Lineal Machángara

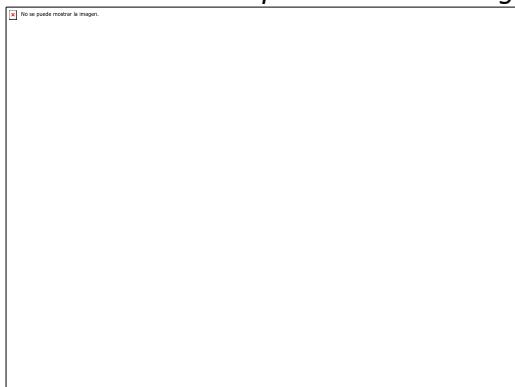


Ilustración S: Tramo antes de realizar obras de Parque Lineal Machángara

Foto: Parque Lineal Machángara

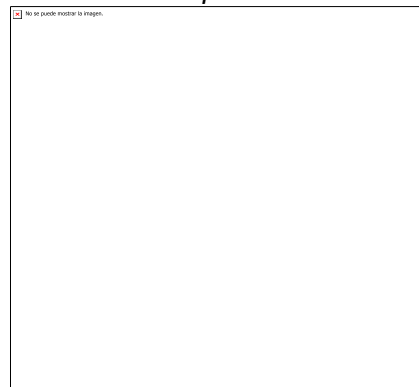


Ilustración R: Tramo después de realizar obras de Parque Lineal Machángara

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Recuperar el río Machángara como el elemento de estructuración y rehabilitación del espacio urbano en el centro y sur de la ciudad a través de intervenciones ambientales y urbanísticas integrales que eleven la autoestima y calidad de vida de los habitantes de Quito.

Descontaminar el río Machángara a través de la construcción de colectores sanitarios - interceptores paralelos al cauce- que desvíen las aguas servidas hasta una planta de tratamiento, y de la eliminación de botaderos de basuras y escombros.

Reconstituir una ciudad armónica entre su ambiente natural y lo construido, que sea saludable, de buena calidad estética, que fomente la convivencia ciudadana, la socialización, la recreación, el esparcimiento y la práctica deportiva.

Estructurar el Parque Lineal a partir del tratamiento del espacio que conforma el río, las laderas y los márgenes superiores, así como de las quebradas afluentes al río, y de las diferentes áreas verdes aledañas para así constituir un gran sistema de recreación.

ESTADO ACTUAL

A lo largo del trayecto del río Machángara se presentan particularidades funcionales, morfológicas, ambientales y sociales que deben ser consideradas en los diferentes tramos de intervención:

- Existen muy pocas vías de comunicación en el sentido transversal este-oeste
- Incremento descontrolado del equipamiento comercial e industrial, en relación a otros usos como por ejemplo el residencial.
- Déficit de equipamiento recreacional y desarticulación de éstos con la demanda de la población.

- Ocupación ilegal de los bordes de la quebrada sin respetar los márgenes de protección.
- Deterioro funcional y de imagen de los sectores construidos junto a la quebrada
- Un alto porcentaje de las laderas de quebrada tienen pendientes pronunciadas (sobre los 60 grados), lo que reduce el área de aprovechamiento para equipamientos
- El cauce del río ha sido canalizado y rellenado en determinados sitios, y en ciertos casos se han construido edificaciones sobre estos rellenos, provocando la discontinuidad en las áreas verdes de los márgenes superiores.
- Alta contaminación del río, que genera mal olor en el entorno.
- Presencia de basura, escombros y roedores en las laderas de la quebrada.
- Descargas clandestinas de aguas servidas hacia el río (principalmente de fábricas).
- Deterioro de espacios verdes y recreativos que se localizan junto a la quebrada.

MACRO PROPUESTA URBANA

Potenciar la reestructuración y refuncionalización de la macrocentralidad de Quito y su articulación con el conjunto por un sistema polinodal de centralidades del Distrito.

Aportar a la propuesta de un eje longitudinal que enlace proyectos importantes (de equipamiento recreativo o espacios verdes) tales como Las Cuadras, El Panecillo, El Itchimbia, Puengasí.

Cambiar la imagen de la zona centro-sur y sur de la ciudad, y otorgarle un gran proyecto de recreación que potencie su presencia y se constituya en un eje de desarrollo turístico.

Obtener un parque lineal con un paseo de 15 km de longitud, arborizado, iluminado y concebido para circulación peatonal y de bicicletas que se conecte con barrios, servicios y equipamientos.

En la zona sur existen áreas vacantes y terrenos por desarrollar; el parque lineal, a modo de una espina dorsal, ayuda a impulsar el desarrollo de los mismos.

PARQUE LINEAL MACHÁNGARA, EJE DE ORDENAMIENTO URBANO

Foto: Parque Lineal Machángara

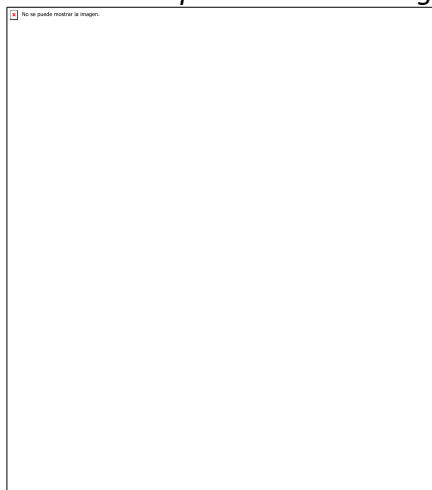


Ilustración T: Parque Lineal Machángara

La propuesta de intervención se ha dividido en 18 tramos, división que responde a las particularidades morfológicas del río y de la quebrada, a las características espaciales y funcionales del entorno urbano y a los requerimientos técnicos de diseño y construcción de los interceptores sanitarios y colectores que se realizan a lo largo del río.

En cada uno de los tramos de intervención se pretende responder a las necesidades particulares de cada sector por el que atraviesa el Parque Lineal, jerarquizando de esta manera el “rol” que tendrá cada tramo; se propone además la creación de parques “temáticos” que aporten diversidad a la intervención total, sin que se pierda la imagen general del proyecto.

ACCESIBILIDAD Y VIALIDAD

La propuesta del parque debe relacionarse con la trama urbana existente, integrando a los sectores actualmente incomunicados a través de:

- Circuitos vehiculares periféricos con conexiones transversales, utilizando avenidas y calles.
- Circuitos peatonales y ciclorutas, desarrollados en cada uno de los tramos, a modo de “eslabones” que posibiliten tener un recorrido longitudinal que comunique los diferentes parques temáticos propuestos, y además se conecte de manera transversal con puntos de interés y parques barriales próximos a la quebrada.

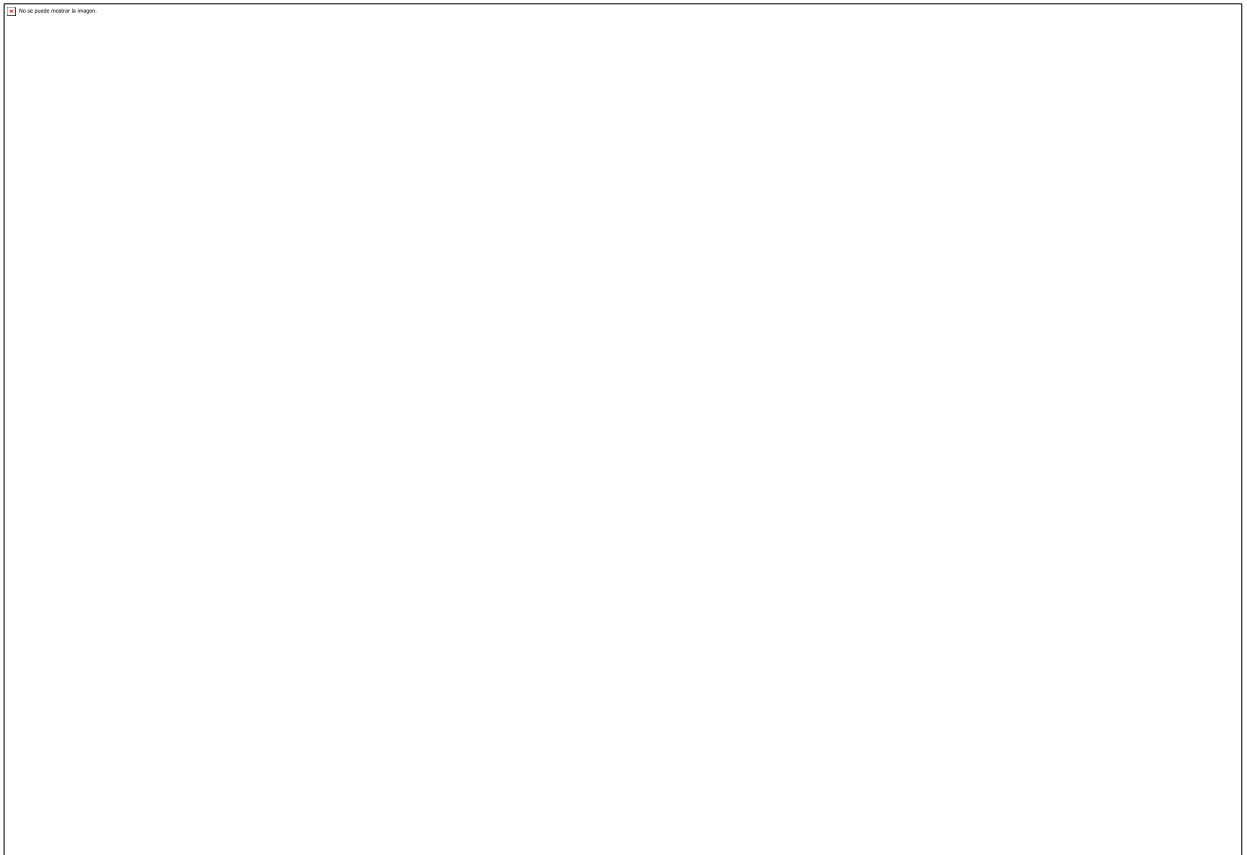
Por las limitantes morfológicas y la propuesta de uso del parque no se plantea una vía vehicular interna, la ciclovía puede permitir la circulación vehicular restringida (para mantenimiento o en casos de emergencia).

Se proponen estacionamientos (vehículos y bicicletas) que se conectarán con las vías perimetrales y las calles transversales del parque lineal.

3.3.2. Ejemplos Internacionales

3.3.2.1. Margamar - Viña del Mar

SITUACIÓN ACTUAL



PROPUESTA URBANA

1. Canalización del Estero y creación de nuevo suelo urbano

Paseos y espacios públicos

Usos comerciales y turísticos

Estero navegable

2. Mejoramiento borde costero

Ampliación Avda. Perú

Puente peatonal

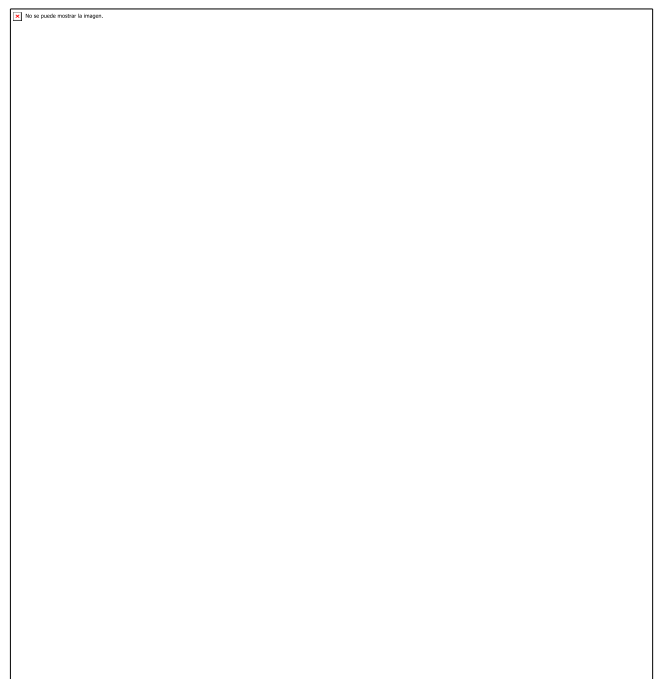
Muelles habitables

3. Marina Pública

Embarcaciones y

Programas comerciales

Continuidad Avda Peru





RESULTADOS OBTENIDOS

1 -URBANO AMBIENTAL

- 1.1 Espacio Público
- 1.2 Nuevas AreasVerdes
- 1.3 AreaInfluencia Beneficiada

2 -SOCIAL

- 2.1 Ahorro por inundaciones
- 2.2 Ingresos municipales
- 2.3 Empleos generados

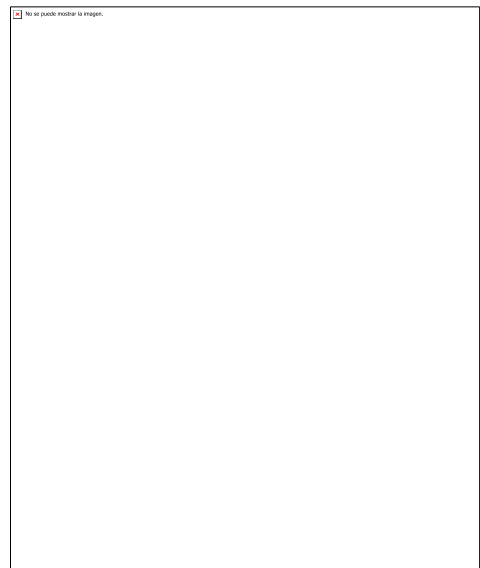




Ilustración U: Proyecto de ciudad para Viña del Mar

3.3.2.2. Modelo Barcelonés

En Barcelona, la ciudad es la calle, en la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos; luego vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la cualidad de la ciudadanía de sus habitantes.

Barcelona se ha convertido en algo más que una moda, aunque no sería exacto considerarla un "modelo" transferible a otras ciudades. Barcelona es hoy en el mundo una ciudad deseable. Para el bien de esta ciudad conviene evaluar qué la ha convertido en deseable, los efectos -perversos incluidos- de este deseo y si el camino emprendido mantendrá el deseo o no.

A finales de la década de los ochenta Barcelona recibió el premio Príncipe de Gales por su política de espacios públicos. Y a principios de los noventa la Unión Europea premió su planeamiento estratégico. Se premian dos aspectos de la política urbana barcelonesa que han sido particularmente influyentes en otras ciudades. Pero este "urbanismo ciudadano", que se llamó "Modelo

Barcelona" y ha tenido indiscutiblemente una influencia internacional apreciable, hoy se pone en cuestión.

Foto: <http://www.zirma.com.ar/>



Ilustración V: *Recuperación de espacios públicos en el barrio de Gracia*

La estrategia de los espacios públicos

Los espacios y equipamientos públicos fueron la gran estrategia de los ochenta. Se pusieron en marcha unas 300 operaciones, de muy diferentes escalas, la mitad de las cuales eran de espacios públicos abiertos, y la gran mayoría se realizó en muy pocos años.

Una estrategia social ante todo. Encender alguna luz en todas las áreas de la ciudad. Dar una respuesta positiva a la importante demanda social de los movimientos públicos. Una política que fue

posible mediante la obtención de suelo para espacios públicos y equipamientos colectivos. La base de ello fue un planeamiento metropolitano que limitaba las posibilidades de desarrollos especulativos (el cambio de uso de las áreas industriales o infraestructurales obsoletas priorizaba su conversión en equipamiento o espacios públicos) en un periodo, además, de relativamente débil presión del mercado y de cambio de la base económica.

Luego, en un marco de reactivación económica, los grandes proyectos infraestructurales incorporaron una dimensión redistributiva y no simplemente funcionalista. La concepción del espacio público tenía como objetivo facilitar un uso social intenso y diverso, promover actividades e incitar la presencia de nuevos colectivos humanos, y pretendía garantizar el mantenimiento y la seguridad ciudadana futura de estos espacios.

Otro elemento estratégico, la multifuncionalidad de los proyectos, la voluntad de resolver con una acción varios problemas, de responder a una diversidad de demandas, de prever la posibilidad de nuevos usos futuros, de facilitar la reconversión. La multifuncionalidad a su vez influye positivamente en la mixtura social: por ejemplo, la concepción de la Villa Olímpica como una gran operación de espacio público y equipamientos, la playa, parques y jardines, puerto deportivo como área lúdica, de bares y restaurantes, equipamientos deportivos y culturales, etc.,

Un tercer elemento estratégico es el impacto sobre el entorno de estas actuaciones, el efecto metastásico, que se pretende conseguir tanto con campañas como Barcelona posa-t guapa y pequeñas operaciones de acupuntura urbana, hasta con grandes proyectos concebidos como ancla o eslabón para propiciar una dinámica transformadora del entorno o de toda una área (por ejemplo la citada Villa Olímpica y frente de mar, o la operación Sagrera-Meridiana apoyada en la estación de tren de alta velocidad). Este impacto es tanto urbanístico como económico: la mejora de los entornos supone inversión, creación de empleo, mayor atractivo, etc.

Cuarto elemento estratégico: la calidad del diseño, la monumentalidad, el afán de dotar a estas operaciones de elementos diferenciales, con atributos culturales, simbólicos, que le dan potencial de integración ciudadana y que proporcionan al área un plus de visibilidad o de reconocimiento social respecto al conjunto de la ciudad.

La estrategia urbana de espacios y equipamientos públicos pudo

incorporar elementos de continuidad urbana que tienen su base principal en la trama cuadriculada del Ensanche prolongada hacia las actuales áreas de desarrollo hacia el Este (Besós) y por medio de las grandes avenidas metropolitanas (Diagonal, Meridiana, Gran Vía). Este elemento de continuidad de los ejes y de los tejidos es lo que parece más cuestionado actualmente. No sólo en el nivel metropolitano, lo cual sería más explicable por el tamaño mayor de la escala y la dificultad de articulación de morfologías distintas en un ámbito supramunicipal. La construcción de la ciudad metropolitana plantea desafíos ante los cuales debemos reconocer que la cultura urbanística tiene respuestas insuficientes y sujetas a experimentación. Pero en campos más limitados y conocidos también aparecen rupturas discutibles o mal integradas en la propia ciudad (Barcelona 2000, ahora Portal del Coneixement al oeste y Diagonal Mar al este).

Por último, el quinto elemento estratégico es el muy citado efecto de promoción de la ciudad, de marketing urbano, que ha tenido el urbanismo barcelonés. Atracción de profesionales e inversores, publicitado por los medios a nivel internacional, el diseño urbano y la arquitectura, la animación ciudadana y la oferta lúdica y cultural han hecho de Barcelona una ciudad de conferencias, ferias y congresos y que ha encontrado en el turismo una potente base "industrial" que no se podía sospechar hace veinte años.

El debate urbanístico: desafío político-cultural y conflicto social.

La iniciativa privada hoy tiene un dinamismo que no tenía en el pasado. Es un buen signo para la ciudad, pero que comporta un riesgo serio de desnaturalización del modelo urbanístico barcelonés. Este modelo, apoyado en una tradición que se remonta a los planes de Cerdà y Jaussely, a las posteriores propuestas no realizadas del plan de Le Corbusier o Macià de los treinta, a la cultura urbanística de los sesenta y setenta, se basa en: los espacios públicos, la continuidad de los ejes urbanos, la mixtura social y funcional de todas las áreas de la ciudad, la diversidad y la accesibilidad de los centros, el equilibrio residencial y amplio en las distintas zonas, la prioridad al transporte público y la diferenciación arquitectónica y monumental en el marco de una trama básica homogénea y vocacionalmente igualitaria.

Foto: <http://www.zirma.com.ar/>



Ilustración W: *Fòrum 2004; al fondo, el barrio La Mina.*

Este nuevo urbanismo que emerge físicamente a finales de siglo XX no es fácil de evaluar ahora, por su carácter embrionario, por su voluntad de apertura a diversas posibilidades de desarrollo y por situarse en una escala y en una trama de "ciudad por hacer" más que de hacer ciudad sobre la ciudad. Sin embargo, a partir de los elementos visibles existentes, especialmente en las áreas más emblemáticas,

Diagonal Mar-Fòrum 2004 y Plaza de las Glorias-nuevo eje cultural, se puede por lo menos plantear algunas dudas sobre el "nuevo modelo".

El desafío metropolitano es triple. Uno: de ordenación de los usos de suelo y de los sistemas de movilidad. Dos: de redistribución más equilibrada de las actividades económicas y los grupos sociales y de reforzamiento de las centralidades externas a la capital. Tres: de construcción de una estructura de gobierno metropolitano sobre la base de la ciudad central y la primera corona (ámbito que requiere redistribución del gasto público y activas políticas públicas sociales y de vivienda). La región metropolitana lógicamente debería generar un planeamiento estratégico básico concertado entre las ciudades y la Generalitat.

3.4. Formulación de Hipótesis

3.4.1. Hipótesis General

- La falta de una adecuada planificación urbana, provoca situaciones extremas de desorganización de los diferentes ámbitos de desarrollo de las ciudadelas Francisco Marazita, Marianita De Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte De Mangle 2000 Y Carán, ocasionando asentamientos en zonas de riesgos, y la destrucción de los recursos naturales existentes.

3.4.2. Hipótesis Particular

- Los asentamientos poblacionales espontáneos existentes en el lugar de estudio, han generado una desorganización urbana en el sector, lo que se ocasiona déficit de servicios básicos, y con esto conlleva a brotes de insalubridad en los moradores.
- La escasez de zonas de encuentro, equipamiento, mobiliario, y bordes naturales que protejan el Estuario, en el sector de análisis, es generada por el manejo inadecuado del uso del suelo, lo que origina que estas Ciudadelas se vuelvan incontrolable en cuanto a su contexto geográfico-espacial
- Las condiciones económicas de sus pobladores, es generada por falta de de fuentes de trabajo que mejoren sus niveles de vida, mediante el aprovechamiento de los recursos naturales, se podría obtener un impacto favorable en el turismo.

4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Metodología de Trabajo

4.1.1. Proceso Metodológico de Diseño Integral

Al enfocar el tema de investigación “*DESARROLLO URBANO DE LA PARROQUIA LEONIDAS PLAZA, SECTORES: FRANCISCO MARAZITA, MARIANITA DE JESUS, ACUARELA, LA INMACULADA, PARTE DE MANGLE 2000 Y CARÁN, PERTENECIENTES AL CANTÓN SUCRE*”, como un trabajo urbano se hace evidente la necesidad de acceder a un nivel metodológico bien estructurado, organizado, y técnico que nos conduzca al conocimiento más cercano, real de la situación actual de las ciudadelas en estudio y descubrir sus requerimientos espaciales, que nos permita llegar a cumplir los objetivos planteados.

Para llegar a obtener respuestas significativas, conclusiones clara y concisas, emplearemos un proceso metodológico de diseño integral, estructurados en dos niveles:

Del conocimiento y Transformación, este proceso contempla tres etapas que son: la Investigación, la Programación y el Diseño. En donde el nivel del conocimiento y la transformación se articulan en la programación.

4.1.2. Métodos y técnicas de investigación

Para llegar a concluir nuestros objetivos inicialmente planteados, en el proceso investigativo se utilizarán los métodos ya conocidos: Inductivo y Deductivo.

4.1.2.1. Clasificación de la investigación

Para documentar más el desarrollo de la investigación de los temas propuesto será necesario clasificar la investigación en dos tipos.

4.1.2.1.1. Investigación de campo

Este tipo de investigación tendrá gran importancia en el proceso de desarrollo de la investigación de la tesis pues de ella dependerá obtener datos cercanos a la realidad.

4.1.2.1.2. Investigación bibliográfica

Este tipo de investigación será utilizado para sustentar con más profundidad. Los elementos de investigación basados en una información complementaria.

4.2. Técnicas de Investigación

4.2.1. Técnicas de campo

- **Observación:** Esta técnica consiste en observar atentamente el fenómeno, problema tomar información y registrarla para su posterior análisis, en ella sé apoya el investigador para obtener un mayor número de datos. Esta técnica la emplearemos en el desarrollo de la investigación para obtener varios puntos de la información básica, los datos obtenidos mediante esta técnica serán registrados por medio de, videos, fotografías.
- **Encuesta: Entrevista - Cuestionario:** Esta técnica se empleara en la investigación porque nos va permitir obtener información de las personas involucradas en el problema a investigar. Se la utilizará en el desarrollo de la investigación en la obtención de la información básica. Para registrar la información se empleará el uso de formularios.

4.2.2. Técnicas documentales

La información se recopilara de manera:

- Literal: Libro, revistas, periódicos.
- Gráfica: Dibujos, diagramas.
- Estadística: Barras

4.3. Recursos

4.3.1. Recursos Humanos

Para el siguiente trabajo de investigación se ha tomado como fuente de información a personas involucradas directamente con el problema y profesionales inmersos en su campo.

Directora de Tesis

Grupo de investigadores

Habitantes de las Ciudadelas en estudio

Personal del Municipio de Bahía de Caráquez

4.3.2. Recursos Técnicos

Organizadores gráficos

Lectura científica

4.3.3. Recursos Materiales

Los instrumentos que se necesitarán serán:

Planos del sector.

Fotografías, videos.

Bibliografía de libros importantes de urbanismo

Texto sobre trabajos relacionados a nuestro tema

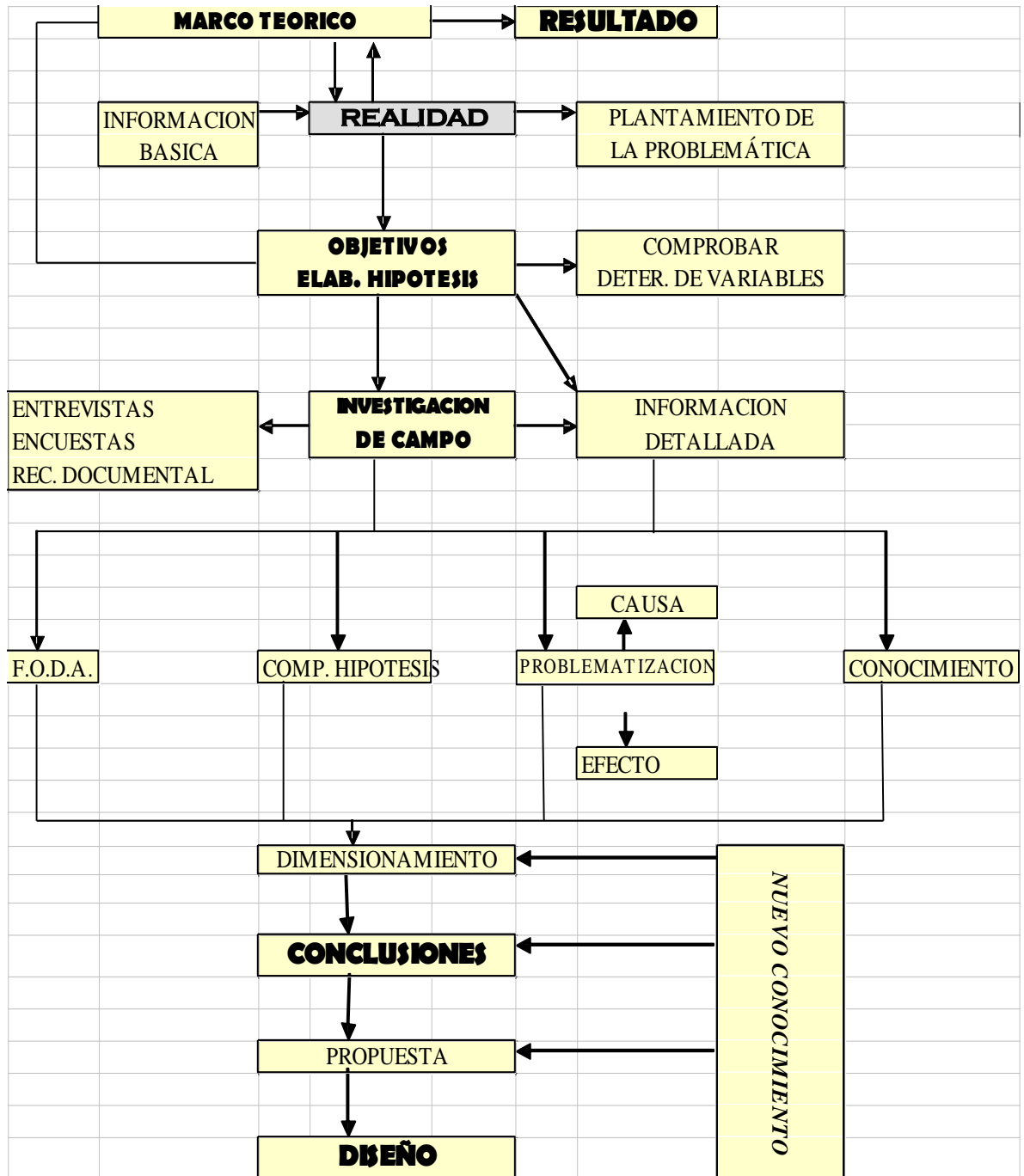
4.3.4. Recursos Económicos

Presupuesto

Actividades	Unidad	C.T
Matrícula		851,00
Especies valoradas	Hojas	32,00
Materiales para trabajo manual (hojas, esferos, cd)	Global	95,00
Material bibliográfico	Global	350,00
Visitas de campo		150,00
Reuniones con Director de Tesis		60,00
Impresión de borrador de planos (ploter)	Hojas	60,00
Movilización interna	Global	90,00
Impresión definitiva de planos (ploter)	Hojas	180,00
Impresión definitiva de la tesis triplicado	Hojas	135,00

Encuadernación de ejemplares	Libros	75,00
Alquiler de infocus y computador portátil	Horas	40,00
Acetatos, CD, etc.	Global	50,00
Derecho de sustentación, grado y título		1.049,00
Imprevistos	Global	1.400,00
	TOTAL	\$4.617,00

4.4. Diagrama – Proceso Metodológico



4.4.1. Proceso de elaboración

Nuestro proceso investigativo para el desarrollo de nuestra tesis de grado, está basado según la metodología de trabajo expresada anteriormente revisada en los libros de investigación científica.

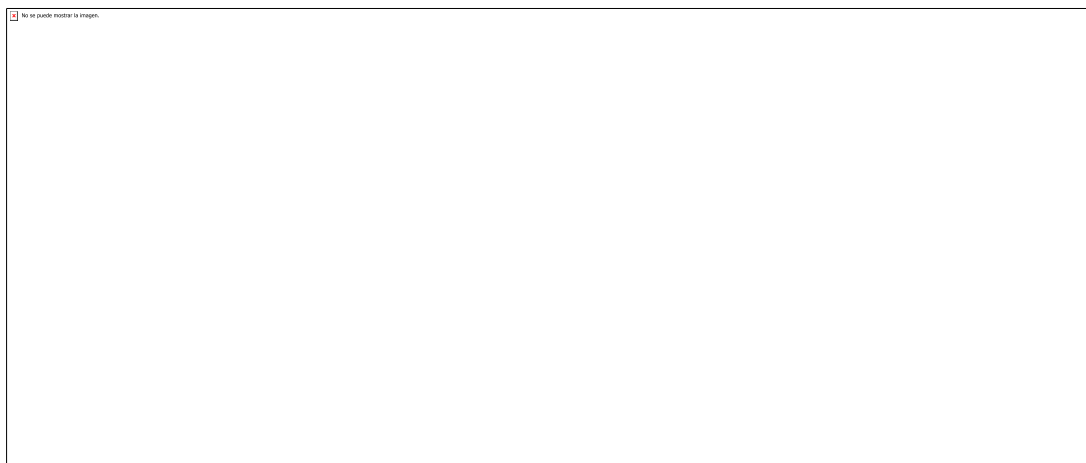
Analizando el diagrama anterior, los marcos teóricos son analizados en base a conceptos y estudios ya determinados basados en nuestra área de estudio y así determinar nuestro marco teórico particular que será el regulador en nuestro diseño o propuesta urbana.

Pasamos a la investigación de campo, es decir con la realidad, analizando la problematización en nuestra área de estudio y poder confrontarla a través de encuestas y cuestionarios realizados a los moradores del sector.

Este proceso nos lleva a confrontar el problema con la comprobación de las hipótesis, sus causas y sus efectos para determinar un diagnóstico y dar la propuesta alternativa de solución a los problemática analizada.

A más de generar una propuesta de ordenamiento urbano de la parroquia Leonidas Plaza, efectuando un análisis específico en el sector adyacente al estuario del Río Chone, para la cual se ha concebido una idea propuesta que rescate los bordes naturales y la conservación de la zona de manglar.

5. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS



5.1. **Tabulación de datos**

5.1.1. **Formulación de la encuesta**

Encuesta realizada a los habitantes de las ciudadelas Francisco Marazita, Marianita De Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte de Mangle 2000 y Carán.

1. **¿QUÉ SITUACIÓN ORIGINÓ SU LLEGADA A ESTA CIUDADELA?**

TABLA # 1

SITUACIÓN	FRECUENCIA	%
FENÓMENO DEL NIÑO 1982	36	27
FENÓMENO DEL NIÑO 1998	20	15
TERREMOTO DE 1998	4	3
OTROS FACTORES	74	55

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 1

ANÁLISIS: El 27% de la población encuestada manifestó haber llegado a vivir a esta ciudadela, a partir del Fenómeno del Niño en 1982, ya que estas viviendas eran auspiciadas por el Municipio de Sucre, después de la tragedia. Mientras el 55% dijeron que su llegada se debió a otros factores, y en éste la mayoría opinó que lo habían llegado a través de la compra de terreno, invasión, el 15% llegó después del Fenómeno del Niño en 1998, y el 3% luego del terremoto de 1998.

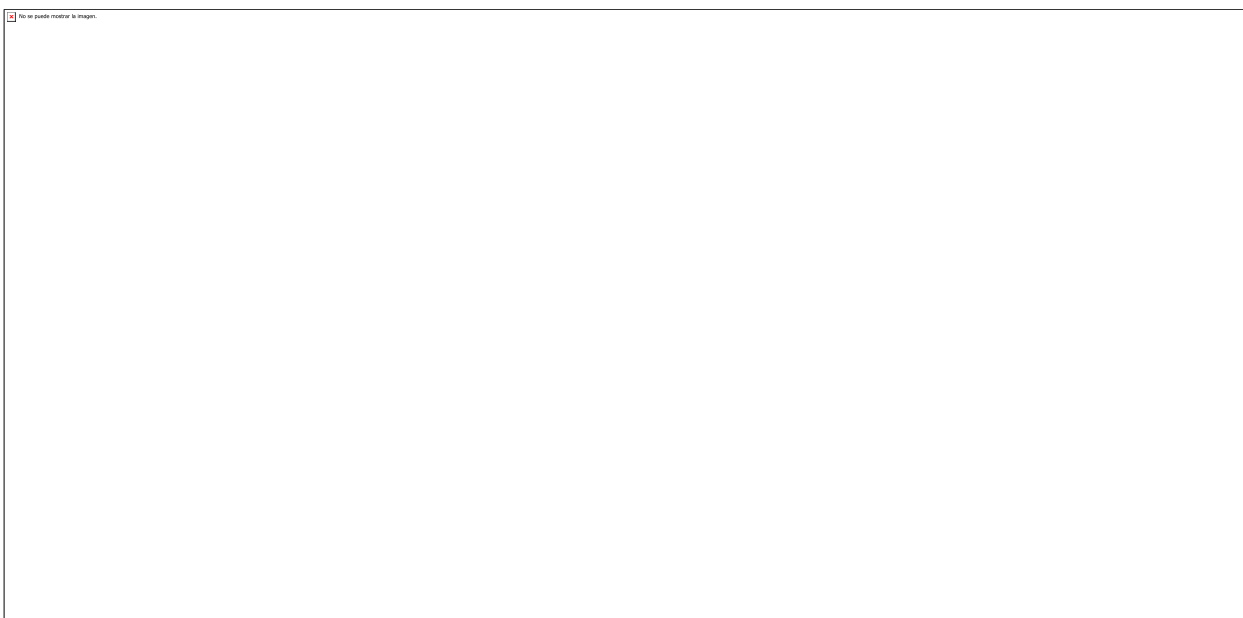
2. **Cree usted necesario el mejoramiento del sector, mediante:**

TABLA # 2

NECESIDADES	FRECUENCIA	%
CONSTRUCCIÓN DE ACERAS	105	30,23
PAVIMENTACION DE CALLES	111	31,78
SERVICIOS BÁSICOS	112	32,17
NINGUNA	20	5,81

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 2



ANÁLISIS: En casi todos los encuestados dijeron que necesitan obras para mejoramiento del sector, resultando como prioritario la dotación de servicios básicos con un 32%, la pavimentación de calles con un 32%, la construcción de aceras 30%, mientras el 6% opinaron que no necesitaban ninguna obra emergente, pues ya la tenían, debido a que en algunos sectores ya cuentan con estas obras.

3. LE GUSTARÍA CONTAR CON ÁREAS DE SERVICIO, ENCUENTRO O DISTRACCIÓN, COMO:

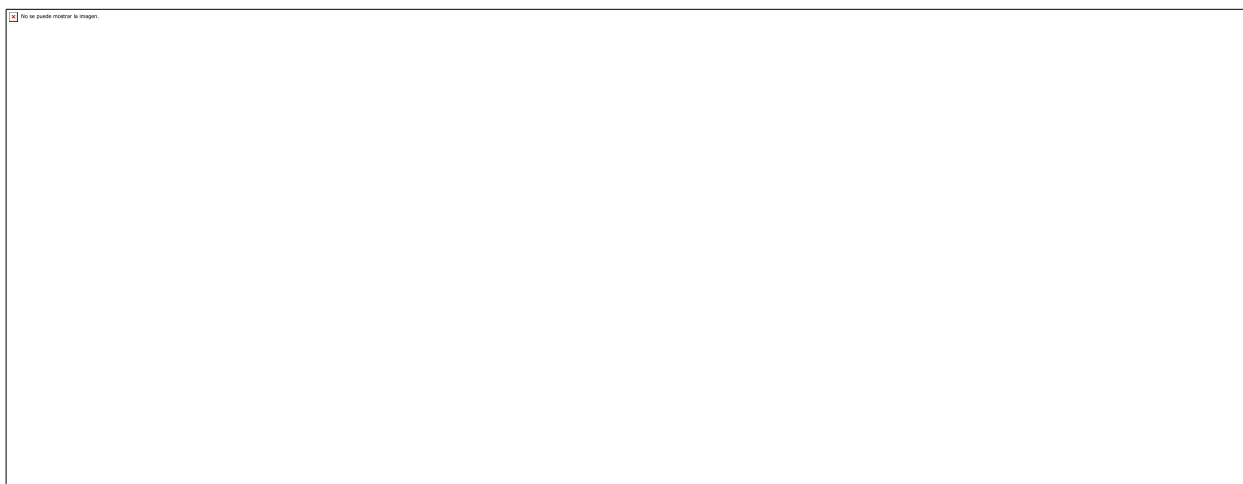
TABLA # 3

ÁREAS	FRECUENCIA	%
-------	------------	---

CANCHAS	122	32,85
PARQUE	124	33,58
MERCADO	119	32,12
NINGUNA	5	1,46

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 2



ANÁLISIS: Con las áreas que más les gustaría contar es con un parque manifestaron 34% de los encuestados, para recreación y encuentro social, también opinaron que quisieran tener una cancha deportiva con un 33%, y el 32% dijeron que necesitan un mercado de víveres, el 2% de los encuestados manifestaron que no necesitan estos equipamientos.

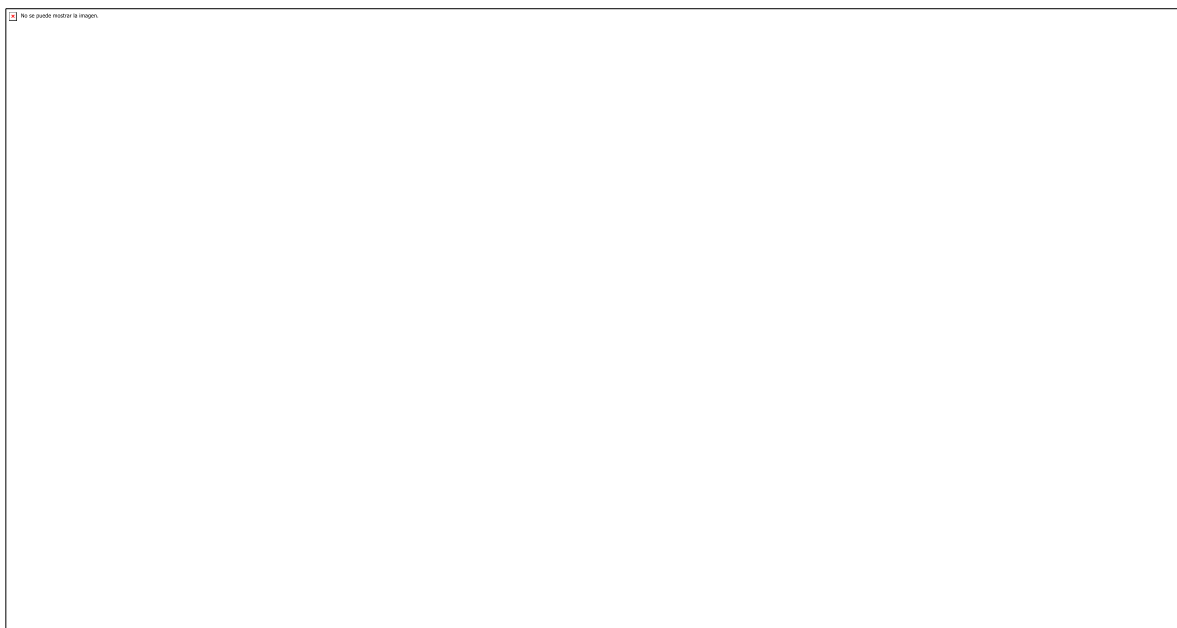
4. CUÁLES SERÍAN PARA USTED EL / LOS EQUIPAMIENTOS DE MAYOR IMPORTANCIA

TABLA # 4

EQUIPAMIENTO	FRECUENCIA	%
COLEGIO	72	19,13
RETEN POLICIAL	109	29,24
PARQUE INFANTIL	88	23,47
SUB-CENTRO DE SALUD	105	28,16

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 4



ANÁLISIS: El 30 % de los encuestados manifestaron que el equipamiento de mayor importancia es un retén policial, el 28% opina que se requiere de Sub-centro de salud, ya que los que existen están distantes a estas poblaciones, parque infantil con un 23%, en menor grado consideraron un colegio con un equivalente al 19%.

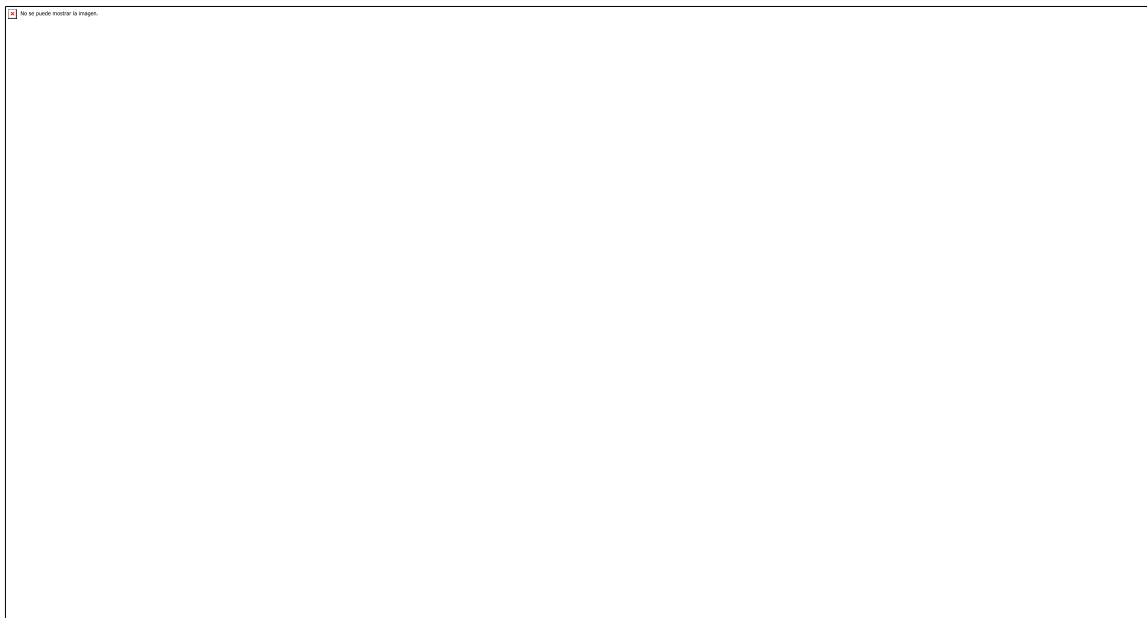
5. CREE USTED QUE LAS RIBERAS DEL ESTUARIO, PODRÍA SERVIR DE LUGAR DE INTERÉS TURÍSTICO

TABLA # 5

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
SI	123	91,00
NO	12	9,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 5



ANÁLISIS: A fin de obtener mejor provecho de los recursos naturales del sector, el 91% de los encuestados manifestó que si cree que las riberas del Estuario podría servir de lugar turístico, el 9% considera que no se puede convertir en algo turístico, ya que el estuario no atraería los visitantes.

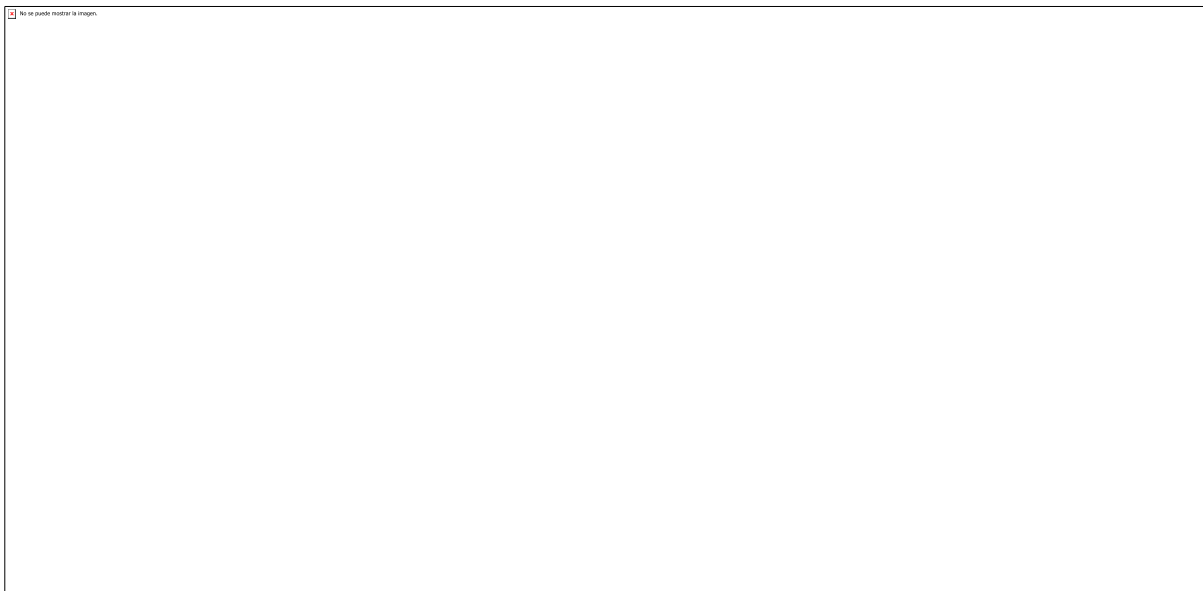
6. CREE USTED QUE CON EL MEJORAMIENTO DEL PERFIL DEL ESTUARIO, CONTRIBUIRÍA A MEJORAS

TABLA # 5

CONTRIBUCIÓN	FRECUENCIA	%
SALUBIRDAD	117	23,77
TURISMO	128	25,96
AUTOESTIMA	116	23,50
EMPLEO	132	26,78

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 6



ANÁLISIS: La mayoría de los encuestados consideran que con mejoramiento en el borde del estuario, ayudaría a varios campos, siendo los de mayor interés el ámbito económico, generando empleo, que se encuentran representado con un 27%, además se consideraron que con un perfil definido del Estuario podrían contribuir al turismo con un 26%, aprecian que el autoestima subiría en sus habitantes el 23%, la salubridad se mejoraría con un 24%.

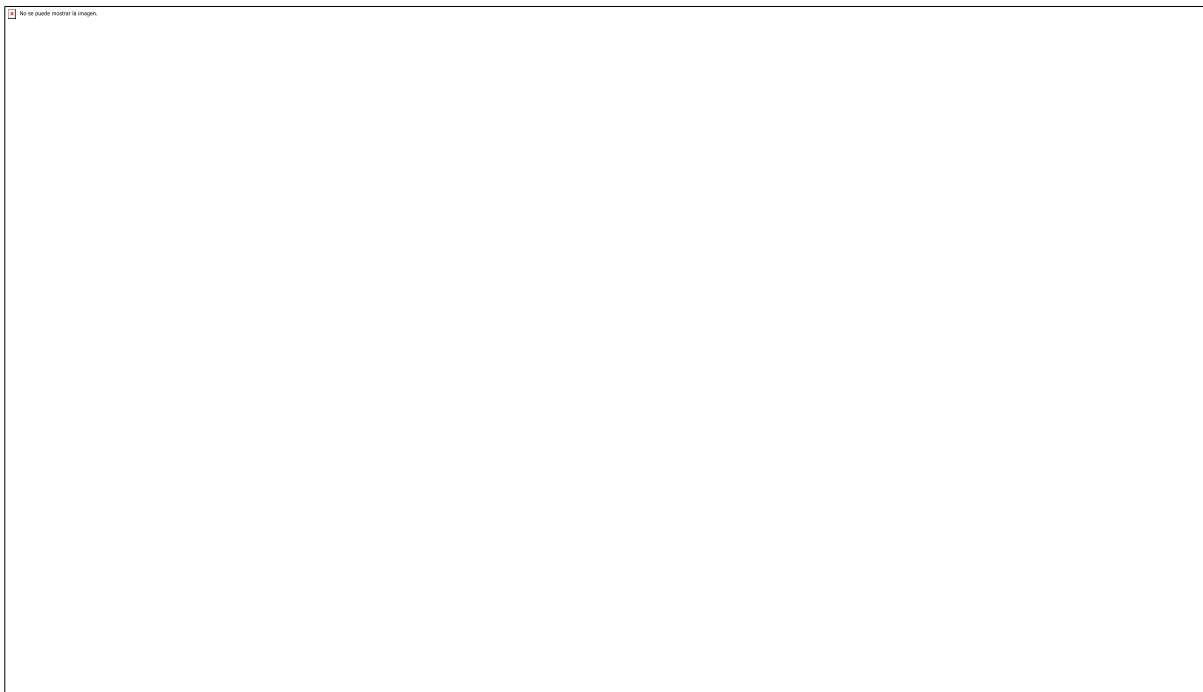
7. LAS CONDICIONES DE SALUBRIDAD DE SU SECTOR, LE PARECE:

TABLA # 7

CONDICIONES DE SALUBRIDAD	FRECUENCIA	%
BUENA	18	13,00
MUY BUENA	1	1,00
REGULAR	78	58,00
MALA	38	28,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 7



ANÁLISIS: El 58% dijo que las condiciones de salubridad en su sector es regular, debido al déficit de servicios básicos, el 28% opinó que las características de sanidad es de la mala calidad, y el 13% posee una buena calidad en cuanto a salubridad, el 1% consideró una muy buena calidad en higiene.

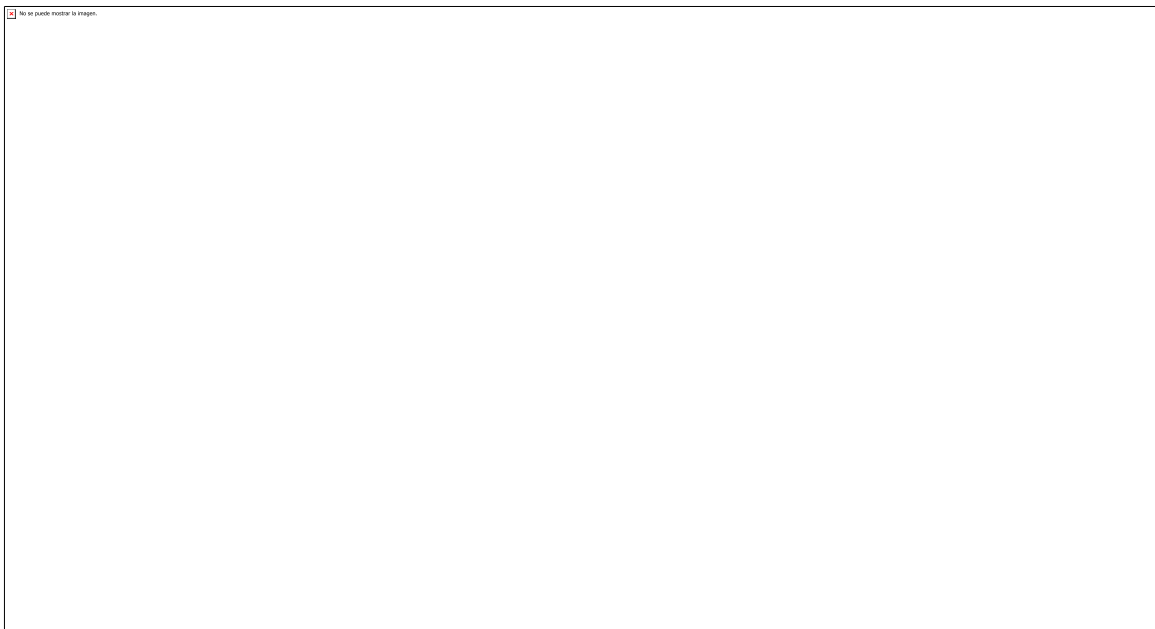
8. EL SECTOR EN EL QUE USTED VIVE, LO CONSIDERA:

TABLA # 8

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
SEGURO	70	52,00
INSEGURO	65	48,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 8



ANÁLISIS: El 52% de los encuestados consideran el sector en el que viven es seguro, mientras un 48% manifiesta que es inseguro.

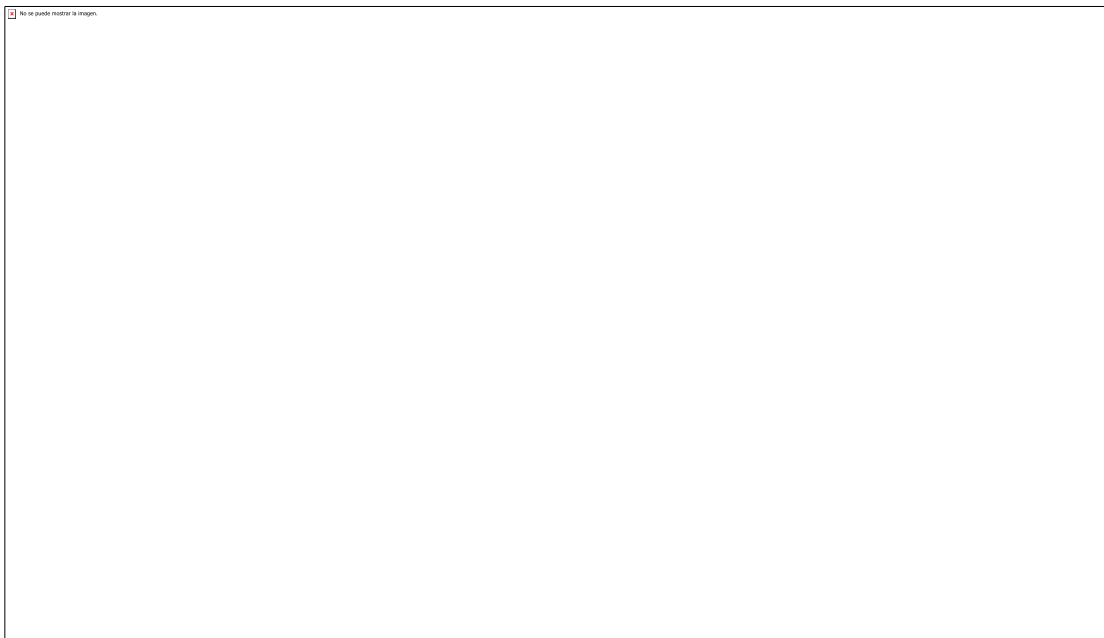
9. EL ENTORNO FÍSICO EN EL QUE SE ENCUENTRA SU VIVIENDA LE PARECE:

TABLA # 9

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
ADECUADO	101	75,00
INADECUADO	34	25,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 9



ANÁLISIS: El 75% de los encuestados manifestaron que el entorno en que se encuentra su vivienda es adecuado, mientras el 25% opinó que era inadecuado.

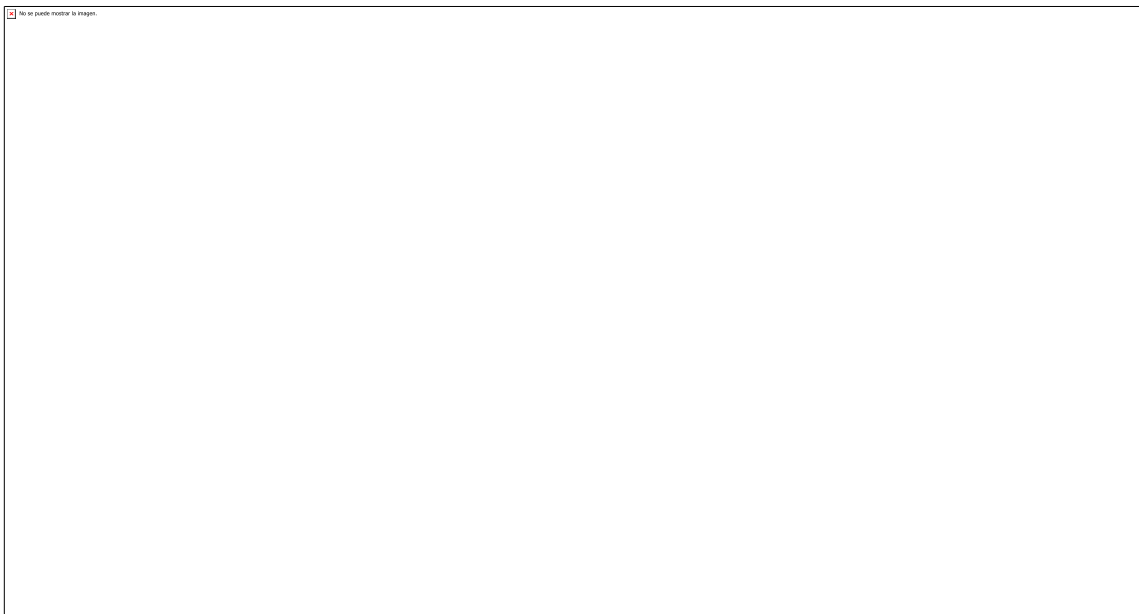
10. CONSIDERA USTED QUE CON UNA MAYOR VEGETACIÓN EN EL ENTORNO FÍSICO EN EL QUE SE ENCUENTRA SU VIVIENDA, MEJORARÍA LA CLIMATIZACIÓN DEL AMBIENTE

TABLA # 10

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
SI	134	99,00
NO	1	1,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 10



ANÁLISIS: Casi la totalidad de los encuestados opinaron que con el incremento de espacios verdes mejorarían la climatización del ambiente, mejorando el paisaje urbano, creando un estado moderado de temperatura y, mientras que el 1% dijo que la vegetación no ayudaría al entorno.

11. CONSIDERA NECESARIO UNA POLÍTICA DE RECUPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MANGLAR

TABLA # 11

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
SI	134	99,00
NO	1	1,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 11



ANÁLISIS: Es de carácter necesario y urgente una política para la recuperación y conservación del manglar, manifestaron el 99% de los encuestados, y el 1% consideró que no se necesita proteger al manglar.

12. CREE USTED, QUE LA EXISTENCIA DEL MANGLAR, EN EL MEDIO DONDE USTED VIVE, ES:

TABLA # 12

OPINIÓN	FRECUENCIA	%
BENEFICIOSA	131	97,00
PERJUDICIAL	4	3,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 12

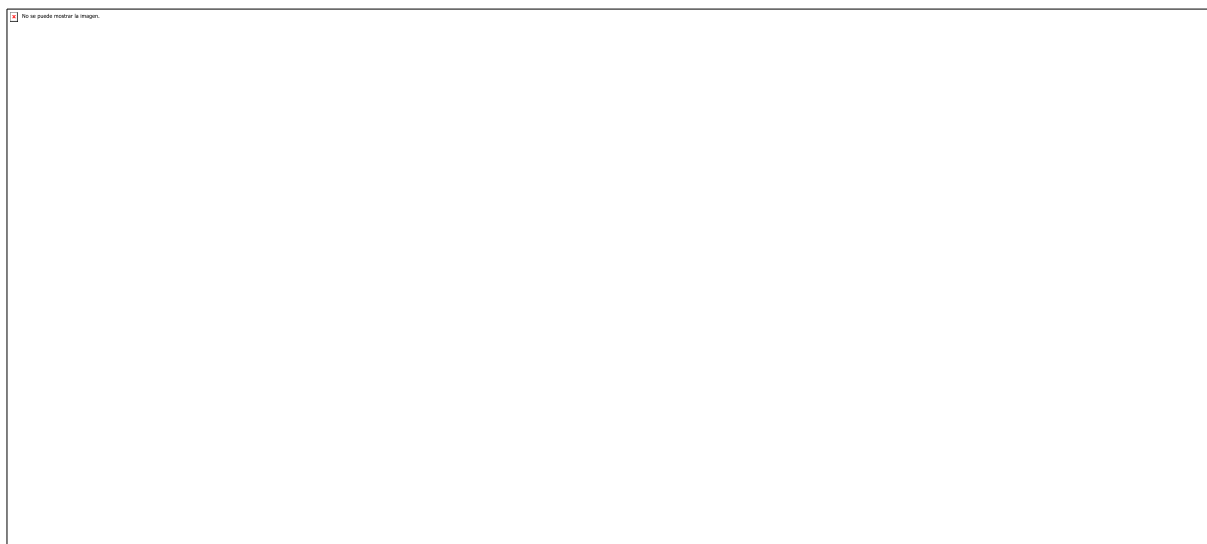


ANÁLISIS: La existencia del manglar en el medio donde viven les parece beneficiosa, fue lo que opino el 97% de los encuestados, y el 3% considero perjudicial que exista manglar, ya que no pueden construir sus viviendas sobre los árboles de mangle.

13. HACE QUE TIEMPO VIVE USTED EN ESTE SECTOR**TABLA # 13**

TIEMPO	FRECUENCIA	%
0 - 1 año	5	4,00
2 - 5 años	18	13,00
6 - 10 años	42	31,00
11 - 15 años	9	7,00
16 años y/o mas	61	45,00

Fuente: Encuestas realizadas en el sector de estudio
Elaborado por: VÉLEZ César, VERA Daniela

GRÁFICO # 13

ANÁLISIS: El 45% ya tiene entre 16 años y/o más viviendo en este sector, muchos de ellos llegaron después del fenómeno del Niño de 1982, el 31% lleva ya entre 6 a 10 años viviendo en estas ciudadelas, su llegada se produjo luego del Fenómeno del Niño que azotó a Bahía de Caráquez en 1998, el 13% tiene de 2 a 5 años viviendo en el sector, el 7% tiene 11 a 15 años en el lugar, y el 4% entre 0 a 1 año de permanencia, muchos de estos asentamientos se produjeron por medio de invasiones.

5.2. Análisis e Interpretación

5.2.1. Interpretación

Una vez realizado el desarrollo de la investigación y obtenido los resultados de las encuestas y las entrevistas podemos observar claramente el estado actual en que se encuentran estas ciudadelas, que por ende tiene múltiples necesidades, es así que la mencionadas fortalezas familiares se originaron a raíz del fenómeno del niño de 1982, por necesidad de gozar de un espacio vital donde asentar sus hogares. *(Pregunta 1. Encuesta)*

Por lo que es notorio que la número de habitantes del lugar haya aumentado paulatinamente, teniendo familias que residen en el lugar desde hace aproximadamente más de 16 de antigüedad, el número del emporio no varía mucho según los años, lo que si se modifica son las personas, por el ciclo natural de la vida. *(Pregunta 13. Encuesta)*

No hay que olvidarse de mencionar que los referidos baluartes se crearon por invasiones, por lo que es imperioso el mejoramiento del sector, ya que no cuenta con pavimentación de calles, aceras y mucho menos con servicios básicos. *(Pregunta 2. Encuesta)*

Las condiciones de insalubridad del sector son regulares, algunas viviendas cuentan con pozo ciego, otra no, como es el caso de las moradas que se encuentran bañadas por las aguas del estuario del río Chone, que descartan sus desechos líquidos y sólidos al mismo. *(Pregunta 7. Encuesta)*

Cabe indicar que las casas que se sitúan en la calle principal, que son un grupo minoritario, cuentan con todos los servicios básicos, como agua, luz, teléfono, alcantarillado y alumbrado público desde aproximadamente varios años

Las áreas de servicios, encuentro y distracción, son de vital importancia en todos los territorios, ya que los entretenimientos como el deporte, realizar caminatas, son trascendentales para una conseguir una salud de calidad y las zonas de encuentro son de importancia para la interacción social.

Al ser una parroquia urbana con más de tres mil habitantes, debe poseer un mercado, en el que la población se dote de los productos de primera necesidad. *(Pregunta 3. Encuesta)*

La mayor parte de las fortificaciones establecidas como irrupciones, presentan problemas de delincuencia y la parroquia urbana de Leonidas Plaza, no es la excepción, por lo que es de vital importancia la instauración de un retén policial que cuente en el equipo necesario, para cuidar el orden y la seguridad del sector.

La parte más perjudicada es la que se encuentra en las riberas del recurso natural, ya que el mangle por ser un árbol grande da cabida a algunas personas de mala procedencia, en los que se reúnen para realizar sus faenas de absorción de sustancias

psicotrópicas. *(Pregunta 8. Encuesta)*

La salud es prioridad, por lo que es mejor prevenir que lamentar y es esto lo que nos obliga a percibir la escasez de un sub-centro de salud, en donde se proporcionen los primeros auxilios para la población.

Los parques infantiles, los colegios, entre otros ayudan a nuestros niños y niñas a desarrollar el intelecto y por ende la motricidad, para que en el mañana tengamos a adultos educados y dinámicos, decididos a enfrentar los cambios sociales y culturales. *(Pregunta 4. Encuesta)*

El entorno físico en el que se encuentra la vivienda, la mayor parte de los aborígenes están contentos por el lugar. Los habitantes que se sitúan en los bordes del estuario son los más afectados; esta respuesta está condicionada a que prefieren tener una zona donde vivir a no tener nada. *(Pregunta 9. Encuesta)*

La mayor parte de la urbe considera importante que se aumente la vegetación, para mejorar el ornato y climatizar naturalmente el ambiente. *(Pregunta 10. Encuesta)*

Los estuarios son el lugar propicio para el crecimiento de diferentes variedades de mangle, que aportan con el equilibrio ecológico del lugar, además son indicados biológicos.

Los oriundos del sitio también lo creen así, por lo que consideran beneficioso la existencia del mismo. *(Pregunta 12. Encuesta)*

Los vernáculos del terreno consideraron necesario una política de recuperación y conservación del manglar, por lo que estarían dispuestos a colaborar. *(Pregunta 11. Encuesta)*

También están convencidos que adecuar el perfil del estuario contribuiría a mejoras con respecto al turismo, salubridad, generaría plazas de trabajo y elevaría el autoestima, lo que le proporciona el valor agregado óptimo para que las cosas funcionen bien. *(Pregunta 5. Encuesta)*

Además no descartan la bastante acertada idea de que las riberas del estuario podrán servir de lugar de interés turístico; con el debido equipamiento se optimizaría en gran cantidad la economía del sector y mejoraría el nivel de vida de los pobladores. *(Pregunta 6. Encuesta).*

En términos generales es evidente el grado de desorganización espacial, la falta de área de servicios, equipamiento urbano, escasez de vegetación en todo el área de estudio, lo que genera un inadecuado paisaje urbano, además crea una sociedad urbana insatisfecha.

Es por éste motivo que proponemos alternativas de solución que ayuden a coadyuvar la problemática existente en el lugar, con equipamientos necesarios como: creación de sub-centro de salud, retén policial, áreas verdes, distribución adecuada de los espacios, área educativa, planteamiento de manzanas regulares, en donde se tratará de expropiar a la menor cantidad de habitantes, para generar menos gastos, mayor aceptación de la colectividad al proyecto y mejoras al lugar.

Es importante el interés social, hacia el mejoramiento del sector, a través de la pavimentación de calles, construcción de aceras y dotación de los servicios básicos, por lo que en la actualidad existe un déficit de éstos.

Lamentablemente, se observa agresión al manglar, donde se hace de vital importancia, una política de recuperación y protección del mismo, siendo así que los encuestados opinaron que con un mejoramiento en el borde del estuario, apoyaría al sector turístico, y con esto generaría medios de ingresos para sus habitantes.

Una alternativa viable es la creación de un malecón, que cuente con servicios básicos, áreas verdes, distracción, juegos infantiles, creación de un sendero para observación de flora y fauna; ya que existen variedades de mangle en la región, además es el hábitat de un sinnúmero de especies migratorias y de recursos ictiológicos, paseos en panga, para una expectación más directa de los recursos naturales y faenamiento de los mismo, realizado por los nativos de la esfera.

El objetivo de plantear alternativas de solución es ayudar a que la población viva en óptimas condiciones, lo que generaría mayor plusvalía al sector, plazas de trabajo para la localidad, mediante la creación de puestos de comida, venta de souvenir, guías turísticas y turísticos y que los autóctonos se sientan orgullosos y orgullosas del lugar, para así llegar a convertir a la parroquia urbana de Leonidas Plaza en un importante punto turístico de Manabí y que sea un lugar de visita para turistas nacionales y extranjeros

5.2.2. Crítica

El estado actual de las ciudadelas *FRANCISCO MARAZITA, MARIANITA DE JESUS, ACUARELA, LA INMACULADA, PARTE DE MANGLE 2000 Y CARÁN* es el resultado de la falta de planificación, de ordenanzas que hayan regulado el crecimiento adecuado de viviendas con una zonificación previa del espacio urbano, lo que ha originado que con el paso del tiempo se produzca un desorden de los servicios dando lugar a diversos conflictos que no favorecen al desarrollo de la ciudad y que merecen una gran atención y desde ya una rápida intervención.

Cada vez más, se construyen viviendas al borde del estuario, afectando drásticamente al manglar, provocando daños irremediables, anteriormente este generaba ingresos a sus habitantes, las autoridades debieran planificar las ciudades en diferentes áreas de actividades, basadas en una planificación a futuro previendo el crecimiento de la población, impidiendo los abusos hacia la naturaleza, aprovechando los recursos naturales que ofrece el estuario, y por medio de éste se puede sacar provecho en el turismo como una de las mayores y mejores fuentes de ingreso.

La falta de servicios básicos, es determinante para la falta de higiene de sus habitantes, debido a la inexistencia de servicio de alcantarillado, siendo así que muchos de los moradores, prefieren realizar sus necesidades básicas en el perfil del río estuario, suscitando una mala imagen del borde natural, conjuntamente a esto la inseguridad es imperante en la zona del manglar, es ahí donde se refugia la delincuencia, todo esto sucede por la abandono de atención a estos terrenos por parte de las autoridades encargadas.

El sector en estudio; no cuenta con los equipamientos y mobiliarios urbano necesario, para satisfacer las necesidades de sus habitantes y mejorar el entorno urbano dando una imagen agradable al sector.

5.3. Diagnóstico

5.3.1. Comprobación de objetivos

Objetivo general

Realizar un plan de ordenamiento urbano piloto para el asentamiento poblacional de las Ciudadelas: “Francisco Marazita”, “Marianita de Jesús”, “Acuarela”, “La Inmaculada”, parte de “Mangle 2000” y “Carán”, pertenecientes al cantón Sucre.

Con el estudio realizado podemos verificar que si es posible realizar un plan de ordenamiento urbano, y una de las alternativas de solución es justamente el ordenamiento urbano de Leonidas Plaza, en el que logra un espacio geográfico planificado, creando aspectos físicos-estéticos funcionales.

Objetivo Específicos

Establecer estrategias para dotar de servicios básicos a las Ciudadelas Francisco Marazita, Marianita de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte de Mangle 2000 y Carán de la parroquia urbana Leonidas Plaza.

En base a las encuestas realizadas es notorio el déficit de los servicios básicos, por lo tanto la comunidad requiere de éstos para una mejor calidad de vida.

Establecer zonas de encuentro, equipamientos, mobiliario, y delimitación de los bordes naturales del estuario para la población en estudio y su área de influencia.

A lo largo de investigación, se pudo demostrar la carencia de los equipamientos urbanos, debido a esto se zonificó el área para establecer nuevos espacios, en forma organizada, y la recuperación del perfil del estuario del Río Chone.

Fomentar el turismo; mediante el aprovechamiento de los recursos naturales con los que cuenta el lugar.

Con el adecuamiento de un borde natural, se logra crear un equilibrio entre el espacio geográfico edificado y natural, que servirá de interés turístico para usuarios nacionales o extranjeros, sirviendo éste de beneficio para los moradores del sector, debido a los ingresos económicos que genera.

5.3.2. Comprobación de hipótesis

HIPOTESIS	INDICADOR	PARAMETRO REFERENCIAL	INTERVENCION
<p>HIPOTESIS GENERAL</p> <p>La falta de una adecuada planificación urbana, provoca situaciones extremas de desorganización de los diferentes ámbitos de desarrollo de una ciudad, ocasionado asentamientos en zonas de riesgos, y la destrucción de los recursos naturales existentes.</p>	<p>No ha existido un plan de ordenamiento urbano, de las ciudadelas en estudio, previo a los asentamientos humanos, que se han dado sin una ordenanza preestablecida.</p> <p>Esto se puede palpar claramente en el lugar de estudio; existen construcciones que no se rigen a las ordenanzas; es decir edifican sus viviendas sin un orden establecido, no tienen en cuenta las líneas de fábricas, sitios de riesgos, entre otros aspectos importantes.</p>	<p>El departamento de Planificación Urbana debe tener la obligación de regular el proceso de crecimiento Urbano de la ciudad basado en Ordenanzas</p>	<p>Ordenanza que regule la expansión urbana.</p> <p>Preservación de los recursos naturales.</p> <p>Regulación del espacio público.</p>
<p>HIPOTESIS PARTICULAR</p> <p>Los asentamientos poblacionales espontáneos, han generado una desorganización urbana en el sector, lo que se ocasiona déficit de servicios básicos, y con esto conlleva a brotes de insalubridad en los moradores.</p> <p>La escasez de zonas de encuentro, equipamiento, mobiliario, y bordes naturales que protejan el Estuario, es generada por el manejo inadecuado del uso del suelo, lo que origina que estas Ciudadelas se vuelvan incontrolable en cuanto a su contexto geográfico-</p>	<p>Actualmente hay un déficit de los servicios básicos, con los que cuenta la población en estudio, debido a la irregularidad de los asentamientos.</p> <p>Por medio de los resultados obtenidos en las encuestas se pudo constatar el déficit de los servicios básicos, necesarios en una población.</p> <p>El equipamiento existente es escaso, no hay espacios para el paseo y la recreación, no existe un borde natural definido del Estuario, ni elementos de mobiliario urbano,</p> <p>En los reales periodos por lo que atraviesa el sector es evidente la penuria por los que franquea la población, la falta de lugares de esparcimiento que provoca un panorama desconsolador, siendo</p>	<p>Todo proceso de planificación, contempla un plan de desarrollo, que se debe ejecutar permitiendo satisfacer las necesidades equitativamente en todas las ciudades.</p> <p>Las ciudadelas en estudio, deben tener el equipamiento y mobiliario necesario para dar seguridad y comodidad a los usuarios.</p>	<p>Estrategia para la dotación de infraestructura.</p> <p>Apoyo e interés a un sector de la ciudad, y su eje de crecimiento.</p> <p>Campañas emergentes de salubridad.</p> <p>EQUIPAMIENTO</p> <p>Retén policial</p> <p>Subcentro de salud</p> <p>Área de encuentro</p> <p>MOBILIARIO</p> <p>Bancas</p> <p>Luminarias</p> <p>Basureros</p>

<p>espacial</p> <p>Con el aprovechamiento de los recursos naturales con los que cuenta el sector, se puede obtener un impacto favorable en el turismo. Este cambio creará fuentes de trabajo, mejorando el nivel de vida y las condiciones económicas de sus pobladores</p>	<p>refugio para delincuencia.</p> <p>Mediante los datos de las encuestas se reafirmó la escasez de los equipamientos necesarios.</p> <p>El hombre cada vez más atenta en contra de los recursos naturales, siendo así que la zona de manglar, anteriormente servía de sustento para muchas familias, sin embargo en la actualidad es otro el panorama, por lo que destruyen los árboles de mangle para implantar su vivienda.</p> <p>Se puede observar casas bañadas por las aguas del estuario, tala indiscriminada de mangles, la población tiene una economía muy baja, actualmente el paisaje es muy sombrío con poca vegetación. Por medio de las encuestas se pudo observar lo ya expuesto anteriormente.</p>	<p>Se debe de implementar un borde en el Estuario, para establecer un diseño sostenible, mediante el flujo de turistas, generando ingresos a sus habitantes.</p>	<p>Señalización</p> <p>Control del departamento ambiental de la ciudad.</p> <p>Concienciar a la ciudadanía para que no destruyan el ecosistema de los manglares.</p> <p>Ministerio del Ambiente</p> <p>Municipio de Sucre</p> <p>Defensa Civil</p> <p>Participación ciudadana.</p>
---	---	--	--

5.3.3. Conclusiones – Problemática

Luego de haber realizado el análisis de la realidad existente dentro del campo urbano, se extraen como conclusiones:

Falta de planeamiento urbano:

Debido a la falta de **planificación urbana**, estos asentamientos se han producido sin orden específico, cuya morfología de sus manzanas no responden a formas geométricas regulares, creando conflictos de modo físico-estético-funcionales, siendo las poblacionales más críticas aquellas que están situadas en el borde del estuario, sin contar con los servicios básicos, ni condiciones higiénicas adecuadas.

Los asentamientos poblacionales se los ha realizado de manera espontánea, la misma responde a la forma geográfica del cantón, creando inconvenientes en la trama urbana, problemas sociales, inseguridad, todo esto conlleva a una sociedad urbana descontenta.

La falta de planeamiento ha ocasionado vías vehiculares estrechas, vías peatonales largas y confusas, siendo estos callejones albergue para la delincuencia.

El conjunto de amezanamientos conforman la trama urbana, cuya morfología de sus manzanas corresponden a formas geométricas irregulares, con una intervención oportuna se adoptar de una mejor manera estos asentamientos.

El contexto físico espacial, posee un desorden general urbanístico, lo que ha generado una trama urbana indefinida, con calles inacabadas, no cubre las expectativas para una fluidez peatonal ni vehicular adecuada, se ocasiona debido a las rupturas de la trama, en donde las prolongaciones de las calles se intersectan con viviendas, las vías se achican en varios tramos y la movilidad solo se la puede realizar de manera peatonal.

Uno de los graves problemas de las ciudades es la falta de una planificación adecuada, y Leonidas Plaza no es la excepción, los mismos problemas urbanísticos, en los actuales momentos el crecimiento de la población es reflejado en la construcción desorganizada de viviendas, y en situaciones de hacinamiento.

Deterioro ambiental:

Muchos de los asentamientos que se han generado en el lugar de estudio, se sitúan sobre terreno de rellenos, lo que paulatinamente ha estado afectado al estuario del Río Chone, y a la **zona de manglar** aledaña al borde natural del estuario. El mangle es un recurso natural renovable explotable turísticamente hablando, si se hicieran proyectos de conservación se podría sacar provecho a éste recurso.

Uno de los beneficios que se puede obtener en mediante la adecuación de los bordes naturales, lo que se crea un proyecto autosustentable, obteniendo ingresos económicos,

Las poblaciones en estudio tienen una deficiente de cobertura en los **servicios básicos e infraestructura** lo que hace a los moradores más propensos a sufrir de enfermedades.

La falta de lugares destinados para la vivienda, y el poco poder adquisitivo habitacional, debido a la escasez económica son muchos de los factores que produjeron estos asentamientos, sin organización espacial.

Escasez de equipamiento urbano

En el área de análisis, existe una carencia total de equipamiento urbano, zonas de encuentro, mobiliario.

La escasez de los servicios urbanos, ocasiona molestar en los pobladores ya que no cuentan con todos los equipamientos que necesitan, por ejemplo las áreas de recreación que son muy importantes para la sociedad.

Una sociedad organizada, debe contar con los equipamientos necesarios, esto se debe al uso inadecuado del suelo urbano, con pocos espacios de climatización o zonas verdes dentro del área de estas ciudadelas, que son fundamentales para el equilibrio ecológico.

El sector en estudio, debido a la desorganización urbana, contaminación y otros factores, ha provocado una mala imagen dentro de Bahía de Caráquez, siendo muy cuestionada por los habitantes, empresarios, y profesionales. Se debería contar con todo el respaldo ciudadano para obtener las más óptimas condiciones físicas de la ciudad, y en especial el caso de Bahía de Caráquez declarada ecociudad.

5.3.4. Prognosis

Territorialmente la ciudad de Bahía es pequeña, organizada según su aspecto geográfico, si su planificación no comprende programas de planeamiento urbano para futuras expansiones, estará condenada al caos y a su limitación económica, porque no se generará recursos y estos lugares se convertiría en cordones de miseria.

Los recursos hidrográficos de la ciudad, requieren especial atención y debido a su corta extensión merecen ser equipadas adecuadamente para poder ser explotadas de manera sostenible. En el ámbito ambiental el costo sería alto si no se maneja de manera integral el borde del estuario, el clima en la actualidad está cambiando y eso es una realidad palpable, mantener los mangles en su estado natural repercute favorablemente en la población, contribuiría a mantener los recursos ictiológicos para el sustento diario y para la venta al público.

Luego de haber analizado la investigación de campo, encontramos diferentes problemas en el sector de investigación como son: trama urbana indefinida, escasez de equipamiento urbano, destrucción de los recursos naturales, entre otros, todo esto es ocasionado por la necesidad que tiene el hombre de habitar, mientras no se realice un plan de adecuación de los bordes naturales se seguirá construyendo sin parámetros y bajo ninguna tipología, lo que desintegraría el contexto y paisaje urbano. Podemos realizar una confrontación con la realidad y determinar alternativas de soluciones a dichos problemas.

6. CONTENIDO DE LA PROGRAMACIÓN

6.1. Problemas – Soluciones

Antes de adentrarnos al análisis de la solución de los problemas evidenciados en el desarrollo de la investigación se hace necesario enunciar los principales problemas que soporta Bahía debido a diversos factores en su mayoría originados por una falta de planificación.

- Los asentamientos espontáneos, ha originado una trama urbana indefinida, este es uno de los problemas que requiere mucha atención, originado por invasiones o damnificados por los fenómenos naturales, esta trama adoptada ha producido ameznamientos de formas irregulares, este problema puede ser resuelto mediante la modificación de una trama urbana ya planificada, logrando obtener un orden urbano en el sector.

- Otro de los problemas es el déficit de los servicios básicos, que ocasiona en la sociedad urbana brotes de insalubridad, lo que conlleva a dar ampliación a la cobertura a estos servicios, donde todos sus habitantes puedan contar con los mismos.

- El mal manejo de los recursos naturales, producen la destrucción ambiental, mediante los rellenos efectuados en el estuario del Río Chone y la pérdida de zonas de manglar, lo que conlleva a la adecuación de un borde costero que impida los rellenos, y permita la protección del estuario, ya que la pesca es el medio de ingresos económicos para la mayor parte de la población, con esto se atraerá al turismo, y a la vez se crean plazas de trabajo para sus pobladores.

- El equipamiento urbano existente es escaso, su uso es netamente residencial, con insuficientes espacios de encuentro social, de seguridad, por lo que se debe dar una zonificación adecuada, e implementación de espacios o requerimientos necesarios para el mejor desenvolvimiento de la sociedad.

6.1.1. Imagen Objetivo de la Propuesta

Todo proceso de ordenamiento urbano, demanda una compleja y difícil respuesta de acondicionamiento a los requerimientos planteados por el crecimiento y cambio de necesidades de la población. Por ello todo trabajo de este tipo implica demoliciones, sustituciones, expropiaciones, reubicaciones y remodelaciones en la estructura urbana.

desarrollo, presenta actualmente múltiples problemas que han provocado en los últimos años un conflicto urbano, convirtiéndose en áreas con muchas deficiencias. La primera idea que esta situación provoca es la de ordenar la trama urbana en el sector de estudio, que exista una integración de sus espacios urbanos mejorando de esta manera la percepción del paisaje urbano y natural. Lo cual conlleva una búsqueda de soluciones que deben analizarse y profundizarse.

A partir de las restricciones, los problemas y potencialidades determinadas en la investigación, nuestra propuesta se desarrollará tomando en consideración los siguientes aspectos:

- **El desorden de la trama urbana presentado en nuestra área de estudio, los ameznamientos espontáneos se resolverá mediante la reestructuración de la trama, logrando una unidad urbana adecuada, mediante el menor número posible de expropiaciones de lotes de terrenos, fortaleciendo la imagen urbana, creando una fluidez vehicular y peatonal adecuada.**

- **La escasez de equipamiento es un tema que debemos abordar, debido a la importancia que esto representa en la sociedad, por lo tanto se crea una zonificación planificada para el mejor desenvolvimiento de los pobladores del sector de análisis.**

- **Los recorridos vehiculares son un caos, en algunos casos tanto en dimensiones como en rutas de llegada, sin definición alguna de calle principal, por lo tanto nuestra propuesta comprende la creación de una calle principal hacia la zona de estudio, por medio de la ampliación de la calle y expropiación de algunos lotes, con esto queda identificado en ingreso de mayor jerarquía en el área.**

- **La degradación hacia el manglar, crea un daño irreversible en el ecosistema, en la flora y fauna que habita en los árboles de mangle, se proyecta un malecón y puente peatonal, donde halla un acercamiento con la naturaleza, y rescatar el borde, creando zonas de encuentro y protección natural, con esto se pretende fomentar el turismo del sector, generando actividades productivas y comerciales.**

- **En términos generales la trama urbana y el malecón previsto para Leonidas Plaza tiene que convertirse en el espacio urbano que sea el eje principal donde se desarrollen adecuadamente actividades turísticas, productivas, comerciales y recreacionales que reactiven la economía de la población y motiven a la inversión privada. Para esto deberá contar con el equipamiento y servicios necesarios para satisfacer la demanda de los usuarios.**

6.1.2. Determinación de las necesidades.

La actual imagen urbana producto de un variado y rápido proceso de desarrollo presenta actualmente varios problemas que han originado un conflicto urbano, lo cual se ha podido comprobar con nuestra investigación y que nos ha servido para determinar claramente los requerimientos, las necesidades que van a ser satisfechas con nuestra propuesta y que darán cumplimiento a los objetivos de nuestro trabajo.

A continuación enumeraremos las necesidades urgentes que deben ser satisfechas para frenar el caos en el aspecto urbano de Leonidas Plaza, el deterioro de su paisaje urbano, y la agresión de los recursos naturales.

- Ordenar la trama urbana existente, bajo los criterios de la trama urbana actual, la misma que ha sido generada por asentamientos espontáneos.
- Implantar equipamientos urbanos.
- Crear una vía de ingreso principal, hacia el área de estudio que llega a interceptarse en un punto con el malecón peatonal.
- Generar playas de parqueos
- Dotar de áreas verdes para la climatización del ambiente.
- Adecuación del borde natural, con sus respectivos equipamientos.
- Crear un puente peatonal, con mirador para avistamiento de la flora y fauna del manglar.

6.1.3. Políticas de solución y estrategias.

Ante la insuficiencia de políticas estatales que contribuyan a superar los problemas evidenciados en nuestra investigación plantearemos como políticas de solución los siguientes aspectos a fin de que nuestra planificación sea positiva.

- Los múltiples problemas que presenta Leonidas Plaza debido a su variado y rápido proceso de desarrollo sin una previa planificación lo vamos a proponer con una propuesta alternativa de solución llevando a cabo un ordenamiento integral de la trama urbana. En donde se dotará de áreas de uso público que van hacer centro de interés para la población. Este problema lo vamos a afrontar mediante expropiaciones, pero a las viviendas afectadas serán reubicadas.

- El escaso equipamiento, será resuelto con el diseño de un nuevo equipamiento el cual será ubicado en áreas específicas y darán seguridad, y bienestar a la población.

A las políticas planteadas le sumaremos las siguientes involucrando a la sociedad, al sector público y privado.

- Participación social en el desarrollo de la planificación, sustentada en las características y necesidades para la realización de la planificación con la formación de un comité que apoye la realización del proyecto y su promoción para generar programas de desarrollo comunitario en beneficio de la propuesta, concienciar a la población del daño que le causan a los recursos naturales.

- Desarrollo de valores cívicos, sociales, morales y culturales que fortalezcan la unidad de la Comunidad en beneficio del desarrollo del Proyecto que se llevará a cabo con una promoción de los valores sociales, culturales y cívicos de la comunidad, con una valoración del malecón en el ámbito cultural, ambiental de la parroquia y con una generación de una comunicación social y educativa que permita el cultivo de los valores que dignifiquen el proyecto.

- Interacción entre el sector público y privado como uno de los ejes del proceso de ordenamiento urbano y mejoramiento físico de los servicios que presta el malecón en tanto como eje fundamental de desarrollo de Leonidas Plaza, cuya interacción se lograría con una coparticipación de los sectores productivos, gremiales, y de la comunicación social, de carácter público y privado en el proceso de desarrollo del proyecto y un impulso a la búsqueda de financiamiento externo que se puede acceder mediante fundaciones, organizaciones, instituciones.

6.1.4. Estructuración de planes y proyectos

<i>PLANES</i>	<i>PROGRAMAS</i>	<i>ACCIONES A DESARROLLAR</i>
<p>ORDENAMIENTO DE LA TRAMA URBANA</p> <p>Tratamos de mejorar el entorno urbano, modificando la trama urbana existente, dando un tratamiento de equipamiento urbano que satisfaga de los habitantes.</p>	<p>Reestructuración de la trama urbana</p>	<p>Expropiaciones de viviendas</p> <p>Alternativas de sustitución</p>
	<p>Programa de zonificación del equipamiento urbano</p>	<p>Implementación de área educativa</p> <p>Implementación sub-centro de salud</p> <p>Implementación retén policial</p> <p>Implementación casa comunal</p> <p>Implementación parqueaderos</p> <p>Implementación malecón</p> <p>Implementación de zonas verdes</p>
	<p>Programa de dotación de servicios básicos</p>	<p>Conexiones domiciliarias</p> <p>Ampliación de coberturas</p>
<p>AMPLIACIÓN DE LA VÍA PRINCIPAL</p> <p>Este plan de desarrollo vial pretende dar mayor fluidez y menor congestión en nuestra área de estudio</p>	<p>Programa de adecuación de la vía Gonzalo Centeno Medranda y conexiones con las otras vías</p>	<p>Mejorar el sistema viario de la zona.</p> <p>Vía para doble carril, ambas direcciones.</p> <p>Parterre central</p> <p>Soportal en las viviendas ubicadas sobre esta vía.</p>
<p>ADECUACIÓN DEL BORDE NATURAL</p> <p>Con este plan se</p>	<p>Programa de recuperación del manglar</p>	<p>Campañas de protección del manglar.</p> <p>Crear un borde que</p>

<p>pretende atraer al turismo, rescatar la zona de manglar, que se reactive la actual situación económica</p>		<p>impida el crecimiento residencial hacia el manglar. Evitar rellenos</p>
	<p>Programa de diseño y adecuación de malecón</p>	<p>Diseño y ubicación de locales comerciales. Diseño y ubicación de escenario al aire libre Diseño y ubicación de puente peatonal. Diseño y ubicación de mobiliario urbano. Diseño y ubicación de parque infantil.</p>

6.2. Práctica de la programación

6.2.1. Lógica de implantación del objeto

Para determinar la localización de la propuesta hemos considerado necesario dividirla en tres sectores dado que el proyecto involucra tres intervenciones fundamentales para la solución de los problemas evidenciados.

Dichas intervenciones son:

- Ordenamiento la trama urbana en las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000

- Ampliación de la vía Gonzalo Centeno Medranda, que servirá de ingreso principal.

- Adecuación del borde natural, la misma que comprende cuatro tramos.

6.2.1.1. Zonificación y crecimiento urbano

El área de intervención está delimitada por la calle José Salame, Av. César Ruperti Dueñas, Canal de aguas lluvias El Toro, Estuario Río Chone, la misma que comprende 30,3 Ha., alberga 6 ciudadelas, equivalente al 9% del territorio urbano de la Parroquia de Leonidas Plaza, se ha tomado esta porción territorial por ser la más conflictiva urbanísticamente, con el ordenamiento planteado se expropian el 13% del área de análisis.

La ampliación de la vía Gonzalo Centeno Medranda, se intercepta con la vía primaria Av. César Ruperti Dueñas, ésta vía ampliada tiene una longitud de 175m., la misma que se ubica en el parte central del área de estudio, nos comunica directamente con el malecón peatonal y tiene acceso hacia las playas de parqueos, contiene un parterre central.

La adecuación del borde natural, la implantación de un malecón peatonal, a lo largo del perfil de nuestra área de estudio, que comprende una longitud aproximada de 1km., comprende cuatro tramos, que concluye en un puente, en donde se puede observar más de cerca la naturaleza, y por medio de este puente se evita la expropiación de más viviendas.

6.2.1.2. Accesibilidad y vías

La Av. César Ruperti Dueñas, limitante vial de nuestro proyecto, tiene comunicación directa con las vías principales de Bahía permitiendo absorber un rápido flujo vehicular. Internamente el área esta dotada de vías terciarias, de carácter vecinal.

La vía que será ampliada, actualmente tiene jerarquización terciaria, se comunica con otras calles terciaria, que con la trama vial existente se crean conflictos de circulación vehicular.

El borde natural a adecuar tiene como recorrido la vía Pacífico Vélez Centeno, en unos tramos, y en otros encontramos viviendas, es un limitante en nuestra área de análisis.

6.2.1.3. Infraestructura básica- servicios

Uno de los factores de gran importancia a considerar para mejorar la calidad de vida de los habitantes, es el análisis de la infraestructura básica y servicios existentes. Actualmente solo nuestra área de estudio, tiene un déficit de servicios básicos, descargan los desechos en el estuario.

La calle Gonzalo Centeno Medranda, consta de todos los servicios básicos.

6.2.1.4. Condiciones ambientales y topográficas

Otro de los factores a tener en cuenta en la creación de la propuesta han sido las condiciones ambientales y topográficas, en cuanto la ampliación de esta vía de ingreso tiene una topografía plana, en general las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000 presentan condiciones topográficas planas.

El sector del borde natural presenta una topografía plana, regular lo que permite aprovechar el suelo en óptimas condiciones además, las condiciones ambientales son favorables por el medio físico natural donde se encuentra lo que permite un buen desenvolvimiento de las actividades. El asoleamiento es directo recibiendo la cara que da al Estuario el sol de la mañana, el viento que prevalece en el área viene del oeste en su mayoría y en menor proporción del noroeste. Las ondas producidas por los vientos son de poca altura siendo aun menores en el interior de la Bahía debido a la poca profundidad.

6.2.1.5. Radio de acción – influencia

La nueva trama urbana tiene un radio de acción que abarca las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000, serán los beneficiados por la reestructuración urbana, para mejor desenvolvimiento de la vida cotidiana.

La vía de ingreso principal hacia la zona de estudio, cuenta con un parterre central, la misma que generará un mejor paisaje urbano, su radio de acción abarca principalmente a todas las ciudadelas intervenidas en ésta investigación y a la Parroquia Leonidas Plaza debido a que permite una mejor fluidez en el tránsito vehicular al ingresar a estas ciudadelas, y tener un acceso directo hacia el malecón peatonal.

La adecuación del borde natural es favorable ya que gracias a ella se puede generar ingresos en el área, influye directamente con las

áreas adyacentes por las actividades que en él se realizarán, por lo que su radio de acción abarca a la parroquia Leonidas Plaza y Bahía de Caráquez, lo que invita directamente al usuario a desarrollar actividades de recreación en el malecón planteado.

6.2.1.6. *Relación con el contexto*

Una de las principales características es la actividad pesquera, las faenas pesqueras han sido el sustento de muchos habitantes en este sector, siendo inigualable el paisaje natural que se expresa en el Estuario del Río Chone y las zonas de manglar, lo que permite que el área tenga una integración total con la naturaleza, su diseño esté totalmente integrado al contexto, tomando los valores propios del Estuario para crear un malecón de características ecológicas.

6.2.2. Determinación de la capacidad de la propuesta

6.2.2.1. *Oferta*

Habitabilidad

En la actualidad se encuentra asentado en la zona de investigación el 9% del área consolidada de la parroquia urbana Leonidas Plaza, bajo condiciones de pobreza, contando con el déficit de los servicios básicos, lo que esperamos que con esta propuesta urbana, como sustitución de viviendas, dotación de los servicios básicos, se mejore la calidad de vida de sus habitantes.

Estacionamiento

No existen áreas de estacionamiento en las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, La Inmaculada, parte del Barrio Carán y Mangle 2000, lo que ha originado diversos conflictos vehiculares, debido a no contar con estas áreas se parquean sobre la vía, acortando muchas veces el espacio de la misma.

Afluencia Turística

Actualmente en borde natural del estuario del Río Chone, enmarcado dentro de las ciudadelas ya mencionadas anteriormente, no son de orden turístico debido a la falta de equipamiento necesario para satisfacer esta actividad, lo que pretendemos incentivar el turismo mediante la implementación de un malecón peatonal y ecológico, lo que proyectamos que sea visitado diariamente por el 10% de los habitantes del sector y que posteriormente irá ampliando su cobertura.

6.2.2.2. Demanda – proyección

Habitabilidad

En la zona de investigación encontramos una densidad poblacional del 103.1 hab/Ha., que resulta elevada, debido a condiciones de hacinamiento de muchas familias, por la falta de lugares destinados para la vivienda, a precios asequibles a todos los estratos sociales.

Estacionamiento

Por no contar con áreas de estacionamiento existirá una gran demanda por este servicio, tanto para los habitantes de Bahía como para los turistas que asisten a la ciudad.

Afluencia Turística

Al no ser actualmente turístico es complejo enumerar la demanda de éste, analizando desde el 10% de visitantes locales, se estima que lleguen aprox. 300 personas diarias.

6.2.3. Análisis de actividades que se desarrollan en la muestra urbana

En la muestra del ordenamiento urbano en el área a reestructurar se desarrollarían las siguientes actividades:

- Recreativas
- Comerciales
- Culturales
- Servicios Sociales
- Servicios públicos

Recreativas.- Por ser un espacio urbano con proyecto turístico se convierte en un centro de entretenimiento en el cual se desarrollan necesariamente actividades recreativas en los diferentes espacios ubicados para satisfacer los requerimientos de la población.

Entre las actividades recreativas tenemos:

- Área de paseo que estará a lo largo de todo el malecón a través de caminos peatonales.
- Área de juegos infantiles con juegos alternativos.
- Área de descanso con bancas
- Miradores cubiertos y descubiertos para permitir la libre observación hacia el estuario.

Comerciales.- *El movimiento comercial es escaso al interior de las ciudadelas en estudio, con la implantación del este proyecto se pretende incrementar esta actividad con un área de comidas, ventas de artesanías como una alternativa comercial que está en aumento, y de esta manera dar a conocer las aptitudes artesanales de los diferentes sitios de la provincia y del país para darlo a conocer al turismo nacional e internacional.*

Culturales.- *La creación de un escenario al aire libre, que servirá para actos culturales múltiples como teatrales, musicales, cívicos, entre otros.*

Servicios sociales.- *El desarrollo de actividades comerciales, turísticas, recreacionales, culturales en el malecón implica que para su buen desarrollo existan áreas complementarias que ayuden a un mejor desenvolvimiento de estas actividades existiendo las condiciones adecuadas para el usuario.*

En el ordenamiento de la trama urbana, se equipará de zonas educativas, sub-centro de salud, reten policial.

Servicios públicos.- *Se creará playas de estacionamiento, casa comunal, para que la población tenga lugar fijo para reunirse.*

7. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

7.1. Propuesta teórica

Para abordar este capítulo se toma en cuenta los aspectos más relevantes del análisis de los asentamientos involucrados en este proyecto con la finalidad de analizar adecuadamente todos y cada una de los problemas urbanos, para conseguir una adecuada integración con el trazado vial y el entorno natural, por las características de la zona de estudio, comprendiendo una traza urbana indefinida y la explotación de los recursos naturales, el equilibrio urbano se realizará a través de la implementación de un malecón y el ordenamiento de la trama urbana.

La incorporación de estos elementos debe establecerse a través de un planeamiento que determine la conservación del ambiente, distribución adecuada del uso de suelo. Dentro de este planeamiento se procederá a determinar definir la red viaria que ha de servir de base para una mejor fluidez .

Para la implantación del proyecto, se tomará en cuenta la trama urbana adoptada, la morfología urbana, con la finalidad de establecer una correcta fluidez tanto vehicular y peatonal, lo que se ha tenido que considerar necesario la expropiación de varias viviendas, intentando que estas sean en la menor cantidad posible, se realiza un análisis de para la ampliación de la calle Gonzalo Centeno Medranda, y la adecuación de los bordes naturales.

7.1.1. Características del contexto

a) **Ubicación.-** La ubicación del proyecto de ordenamiento urbano, emplazado en Bahía de Caráquez, se ubicará en la parroquia urbana de Leonidas Plaza, debido a las necesidad urgentes de índole urbano, ya descritas a lo largo del proceso de análisis del sector. El impacto ambiental, urbano y social, será el mínimo por cuanto se tratará de reubicar a los afectados, además por medio del malecón se incentivará al turismo, dando fuente de trabajo a muchas de las familias que se encuentran involucradas en este proyecto.

b) **Accesos.-** El área de estudio está enlazado con la vía principal de acceso hacia Bahía de Caráquez, la misma que sirve de ingreso a la transportación interprovincial.

Dentro del proyecto se ha generado una vía de acceso principal, para ingreso al área de estudio, por medio de la cual se invita a recorrer el malecón y encontrarse con la naturaleza.

7.1.2. Plan masa

Foto: Propuesta de diseño



Ilustración X: Plan masa

La propuesta alternativa de solución comprende el ordenamiento integral de la trama urbana, creación de una vía que sirva de ingreso y cree un mejor flujo vehicular.

El tratamiento del borde natural del sector adyacente al estuario del Río Chone, es de fundamental importancia, para controlar la agresión al manglar e impedir los asentamientos inadecuados.

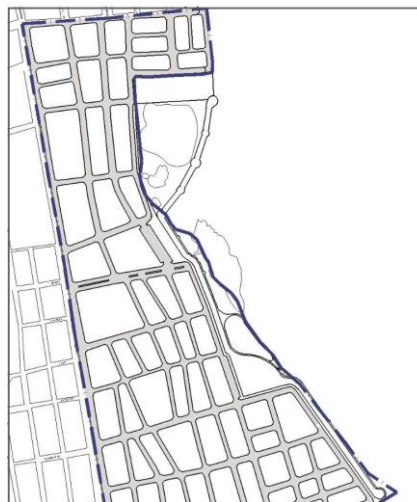
7.2. Propuesta funcional

7.2.1. Ordenamiento urbano

Foto: Propuesta de diseño



Foto: Propuesta de diseño



Se plantea la reestructuración de la **trama** urbana espontánea a una planificada, pero bajo los parámetros orgánicos de la trama actual, procurando tener el menor número de afectaciones.

Foto: Propuesta de diseño



Foto: Propuesta de diseño



La n... a transformac... a regular, correspondiente en la mayoría de los casos, a manzanas... Ilustración AB: Trama urbana propuesta

El **tejido urbano** se ha tratado de eliminar los callejones, para mejorar las condiciones de la trama urbana.

Foto: Propuesta de diseño



Ilustración AC: Propuesta de sustitución de

Se tomarán los lotes vacíos para la implementación de los equipamientos requeridos, tratando de compensar la densidad de lo edificado y mantener un paisaje urbano

Con la propuesta urbana planteada, se eleva el nivel de porcentaje del uso del suelo, con el incremento de espacios verdes y de recreación social.

Se deja proyectadas áreas destinadas para los equipamientos necesarios para la población, basados en los resultados obtenidos en las encuestas realizadas en los moradores de éstas ciudadelas.

7.2.2. Equipamiento

El área intervenir comprende una superficie de 30,3 Ha. de terreno; la misma que se equipará de acuerdo a las necesidades de los habitantes, cabe mencionar que estos espacios creados servirán como sitios de recreación tanto para los pobladores, como para los turistas.

Por esto, el proyecto en mención dispondrá de grandes espacios verdes, infraestructura adecuada y servicios propios, para convertirse en ciudadelas organizadas urbanísticamente, y adicionalmente una atracción turística. Dentro de la infraestructura que se ha tomado en cuenta para su equipamiento consta los siguientes elementos:

Dentro de la trama urbana planificada, su principal utilización será de uso **residencial**, equipamientos de servicios sociales contarán con **servicios educativos**, de **salud** se implantará un sub-centro de salud, en el ámbito **recreacional**, se proveerá parque infantil, área de encuentros.

dotado del mobiliario adecuado para correcto funcionamiento, dicho malecón contará con locales comerciales, patio de comidas, baterías sanitarias, además existirá escenario al aire libre, donde se podrán hacer espectáculos, cuenta con una gran explanada.

Servicios públicos, de transporte tendremos un puente que se situara sobre el estuario del Río

Foto: Propuesta de diseño

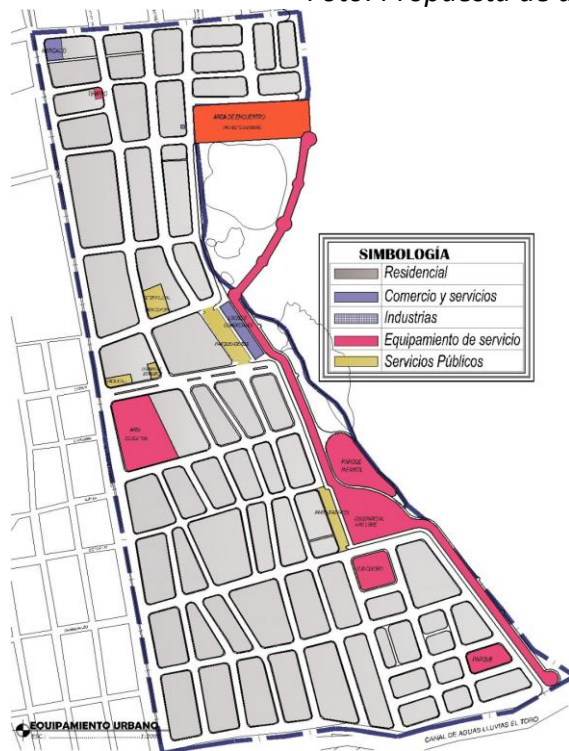


Ilustración AD: Equipamiento urbano

Chone, que intercomunica las ciudadelas Marianita de Jesús, con el Mangle 2000, por el mismo se podrá observar más de cerca la naturaleza, éste cuenta con dos áreas de permanencia, y un mirador, por el cual se conseguirá el avistamiento de aves que habitan en las zonas del manglar.

Contará con dos islas de **parqueaderos**, uno se encuentra ubicado muy cerca del escenario al aire libre, y el otro adjunto a los locales comerciales.

Servicios públicos, de administración pública, se propone una casa comunal, ubicada en un sitio estratégico del área de estudio, retén policial para mantener vigilado constantemente el sitio.

7.2.3. Costo social

Nuestra propuesta está dirigida a los 3100 hab., aprox. que se asientan en las ciudadelas Francisco Marazita, Mariana de Jesús, Acuarela, Santa Lucía, parte del Barrio Carán y Mangle 2000, con la intervención de un trama urbana nueva se verán afectados el 16% de lotes, equivalente a 147 lotes, siendo 105 lotes ocupados y 42 lotes vacíos.

Estas 105 viviendas tendrán que ser expropiadas, por el municipio, se incluye la propuesta de sustitución de las casas, éstas expropiaciones tendrán un costo social, ya que muchas veces las familias se rehúsan a abandonar sus viviendas, pero este coste se equilibra con el adecuado asentamiento para habitar, debido a que algunas se encuentran ubicadas sobre el borde natural del estuario.

Las viviendas a derrocar el 50% son de construcción mixtas, 41% son de caña, 7% de hormigón armado, lo que significa que los costos no resultarán muy elevados por el tipo de construcción.

7.2.4. Trazado vial

Foto: Propuesta de diseño



El trazado vial contempla la regularización de las vías, con un trazado urbano adecuado, mejorando la fluidez vehicular, con accesos muchos más rápidos y sin pérdidas de tiempo.

Se realiza un estudio vial, y se determina el sentido vial en la zona de estudio, y la jerarquización vial.

Se crean espacios para estacionamientos públicos, dos plazas estratégicamente ubicadas.

Dentro de la propuesta alternativa, se efectúa un análisis detallado de la calle Gonzalo Centeno Medranda, la misma que servirá de ingreso principal hacia la zona de estudio, la que se interceptará con las zonas de parques.

Foto: Propuesta de diseño



Ilustración AF: Calle Gonzalo Centeno Medranda

Dicha calle contiene un ancho de 17m, con un parterre central de dos metros con arborización, esta debidamente adecuado con mobiliarios urbanos apropiados, para su correcto funcionamiento.

Para la ampliación de vía contempla de expropiación de varios lotes, las casas ubicadas sobre esta calle, se propone el uso de soportales en ambos lados de la vía.

7.2.5. **Impacto ambiental**

Foto: Investigación de campo



Ilustración AG: Estuario del Río Chone

Debido al impacto ambiental negativo que ha ocasionado los asentamientos sin planificación, sobre todo las viviendas sobre las aguas del estuario, y la deforestación de los árboles de mangle, se hace de vital importancia la adecuación de los bordes naturales, y de esta manera definir el perfil del estuario.

Por medio de esta propuesta alternativa de solución a los problemas sociales, ambientales y urbanos, se contribuirá al rescate de los recursos naturales y aportará a generar ingresos.

7.2.6. **Borde natural**

Es de vital importancia dentro del ordenamiento de la trama urbana la adecuación de los bordes naturales en estas ciudadelas, para evitar la deforestación del manglar, y la construcción de viviendas en lugares inadecuados, que ocasionan muchos inconvenientes a la sociedad involucrada.

Se plantea la adecuación del borde, mediante la implantación de un malecón peatonal, con elementos de remate, y puente peatonal sobre las aguas del estuario.

Foto: Propuesta de diseño

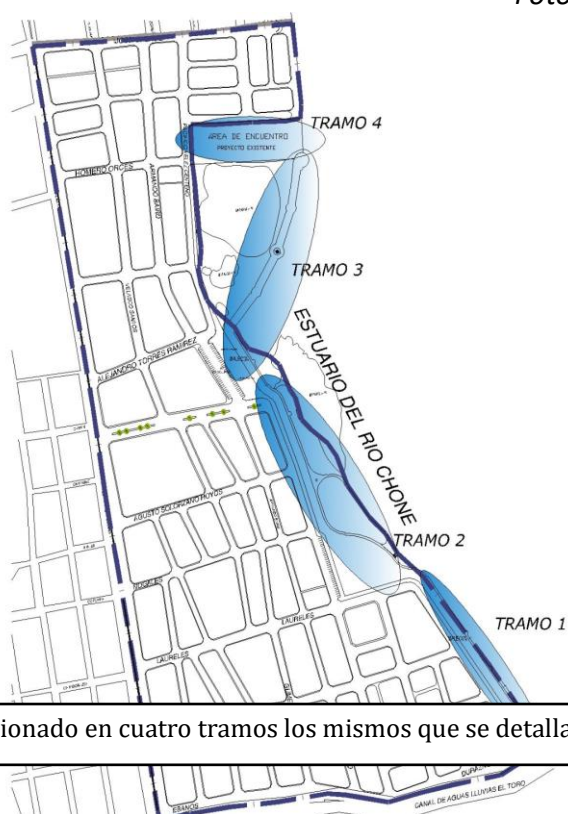


Ilustración AH: Malecón peatonal

El principal objetivo de crear este malecón se lo hace para frenar la construcción de viviendas en el manglar, evitando así la destrucción de los recursos naturales y adecuar una zona que potencie la actividad turística.

El malecón junto con el puente poseen una longitud aproximada de 1 km., el diseño para el tratamiento del piso es modular, incluye los mobiliarios urbanos necesarios, alternando entre los módulos con espacios de permanencia que son terrazas para poder observar mejor los recursos naturales del sector, mientras que en los otros módulos tienen gradas de acceso hacia el manglar.

Foto: Propuesta de diseño



El malecón se lo ha seccionado en cuatro tramos los mismos que se detallan en los planos:

- El tramo 1 contiene; parque zonal dentro de la trama urbana integrado con el borde natural.

Este espacio de recreación contiene pileta, glorieta, área de caminata, pista para trote, que sirva como elemento de enlace con el equipamiento del malecón propuesto.

Ilustración AI: Malecón peatonal

- Tramo 2: parque infantil, escenario al aire libre

El tramo 2, contiene un espacio destinado para la cultura, actos sociales, como el escenario al aire libre, junto a éste un parque infantil.

- Tramo 3: locales comerciales, puente

Se ha propuesto la implantación de locales comerciales en el malecón, un elemento que forme unidad con el malecón, como un puente peatonal, con una torre mirador, que servirá para observación de la flora y fauna que habita en el manglar.

- Tramo 4: área de encuentro, la misma que es parte de los proyectos existentes en el Municipio del Cantón Sucre, la involucramos en nuestra propuesta para la integración urbana, ya que corresponde al elemento de remate al puente peatonal planteado.

Este malecón cuenta con un borde de protección vegetal, en donde se colocarán palmeras, a lo largo de éste malecón se podrán encontrar varios equipamientos.

La propuesta se la realizará con la utilización de materiales ecológicos, para el mejor mantenimiento del ambiente, el borde del malecón está protegido por medio de barandas.

1. Glosario

ÁREAS DE CRECIMIENTO (URBANO)

Son áreas definidas como aptas para el desarrollo urbano.

Un área de crecimiento, en su aspecto más significativo, implica un crecimiento favorecido, estimulado. El área en cuestión es capaz de crecer de manera más adecuada que las demás áreas no seleccionadas que la rodean. Como consecuencia de ello, las autoridades públicas deben otorgarle prioridad y atención

ÁREA URBANA DESARROLLADA

Es el área ocupada por usos urbanos (áreas residenciales, industriales, etc.). Incluye:

Patios, lotes varios entre edificaciones y áreas comprometidas (urbanizaciones con infraestructura construida)

ASENTAMIENTO URBANO

Área urbana habitada y desarrollada. Un determinado conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que la integran.

CENTRO DE LA CIUDAD

Dentro del área urbana, núcleo principal de atracción generalmente caracterizado por ser el centro histórico y por la presencia de instituciones de Gobierno, de administración, de servicios públicos, así como por localizarse en él actividades comerciales, financieras, sociales y culturales de primera importancia o altamente especializadas

CONSOLIDACIÓN URBANA

Es un proceso que se da principalmente en la periferia de los centros de población especialmente en los de carácter popular y/o de origen desplanificado. Dura varios años y en ocasiones, varios lustros, implicando en gran parte de los casos la regularización de la tenencia de la tierra, así como la introducción o construcción diferida en el tiempo de: infraestructura y equipamientos urbanos, introducción de servicios y construcción paulatina de las viviendas.

CRECIMIENTO URBANO

Expansión espacial y demográfica de la ciudad, ya sea por extensión física territorial del tejido urbano, por incremento en las densidades de construcción y población o como generalmente sucede, de ambos aspectos. Esta expansión puede darse en forma espontánea o en forma planificada.

DENSIDAD DE POBLACIÓN

Es la forma de medir la cantidad de población con respecto al territorio. Se calcula dividiendo el número de habitantes entre el área considerada (hab. /Ha, hab./km²).

INFRAESTRUCTURA

Término ampliamente utilizado en el Planeamiento Urbano, con el que se hace referencia a los servicios e instalaciones que forman parte integrante de la vida de una comunidad urbana. Comprende las instalaciones y medios de transporte, de producción de energía, comerciales, de vivienda, de escuelas y de posibilidades de esparcimiento, entre otros

ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

Proceso para sujetar a planes reguladores la distribución de la población en el territorio atendiendo a la localización del equipamiento e infraestructura económica y social, en relación a las necesidades de equilibrio general que la política en cuestión determine. Todo para producir un desarrollo armonioso de las regiones en función de sus respectivas y propias vocaciones con el objeto de ofrecer a cada individuo un marco de vida y actividad que haga posibles su total expansión y completo desarrollo, ya que el hombre, como ser social es productor de bienes materiales o inmateriales, contribuyendo así la prosperidad económica de la nación.

PLANIFICACIÓN URBANA

Es el proceso continuo e integral de análisis y formulación de planes y reglamentos sobre desarrollo urbano, tendiente a procurar la seguridad, salud, comodidad y bienestar de la comunidad, servicios de construcción, reparación y limpieza de calles y otras vía públicas; adecuados programas de parques, jardines y zonas verdes para uso público; programas de vivienda de interés social y en general planes concretos y prácticos para hacer comfortable la vida de la población urbana.

URBANISMO

Es la actividad que se ocupa de estudiar la naturaleza, estructura y funcionamiento de las colectividades humanas en el espacio físico. Busca comprender como se organizan en asentamientos duraderos y por qué cambian

BIBLIOGRAFÍA

CATEGORÍA BIBLIOGRÁFICA

- GRUPO 2C4, Integración Urbana entre Bahía de Caraquez y San Vicente .Tesis U.C.E. F.A.U, QUITO 2001.
- GRUPO 2C10, Terminal Intermodal Para Bahía De Caraquez y su Área de Influencia.Tesis U.C.E. F.A.U, QUITO 1999.
- HERNANDEZ Jorge , Desarrollo Urbano y Equipamiento Turístico del Malecón de San Vicente, Tesis U.L.E.A. Manta 1998.
- ESCUELA POLITECNICA NACIONAL, El Terremoto de Bahía de Caraquez 1998, Revista, Publiasesores, Quito 1998.
- WHITTICK, Arnold. Enciclopedia de la Planificación Urbana, Instituto de Estudios de Administración Local, Libro, MADRID, 1975
- DANIELS, Pw. WARNES, A. Movimiento en Ciudades, Instituto de Estudios de Administración Local, Libro, MADRID, 1983.
- DOCUMENTO BÁSICO DEL ZEM-PMRC
- ZEM: Zona Especial de Manejo
- PMRC: Programa de Manejo de Recursos Costeros.
- Internet: <http://www.zirma.com.ar>
- <http://www.margamar.com/>