

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN
TÍTULO DE
MAGÍSTER EN URBANISMO CON MENCIÓN EN
GOBERNANZA Y PLANIFICACIÓN URBANA
CON ENFOQUE AL CAMBIO CLIMÁTICO

TÍTULO
“RECUPERAR EL ESPACIO HABITABLE DEL SECTOR DE LA
BAHÍA”

Volumen I
Trabajo de Titulación

MARIA GABRIELA FERRIN GONZALEZ

DIRECTORA: PAOLA BRACCHI

CIUDAD – ECUADOR
2023

Dedicatoria

A mis abuelos, por ser mi inspiración de superación y constancia.
A mis papás por el apoyo y sacrificio que me han brindado desde pequeña para cumplir mis objetivos.

Agradecimiento

El principal agradecimiento a Dios que me ha guiado y dado fortaleza para seguir adelante.
A mis padres y tías Vero y Tuly, por su apoyo en cada sueño que he querido cumplir.
A Rafael, por ser parte de mi soporte y motivador diario para alcanzar mis sueños.
A mi tutora Paola, por su acompañamiento y guía en este proceso.
A cada persona que de una u otra manera me apoyaron en la realización de este trabajo.

ÍNDICE

RESUMEN	4
ABSTRACT	6
INTRODUCCIÓN	8
PROBLEMÁTICA Y ESTADO DEL ARTE (MARCO TÉORICO)	10
Barrio Kreuzberg, Berlín	11
Le Marais, Paris	11
Santiago de Chile, Abandono del centro de la ciudad.	12
Detroit, Estados Unidos	13
El abandono urbano en Guayaquil tras su expansión.	14
Delimitación	27
METODOLOGÍA (1.000- 1.500 PALABRAS)	29
Mapeos de Sistemas	29
Superposición de Mapas de Relaciones	31
Encuesta	31
Estudio de Casos	32
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	33
Sistema Físico/ Espacial de Base	34
<i>Mapa de Espacios Llenos y Vacíos construidos</i>	<i>34</i>
<i>Dinámica de Movilidad y Transporte</i>	<i>35</i>
<i>Dinámica de Uso de Suelo</i>	<i>37</i>
<i>Espacios abiertos de Oportunidad</i>	<i>39</i>
Sistema de Socio Económico de base	41
<i>Población</i>	<i>41</i>
<i>Dinámica de actividades comerciales</i>	<i>41</i>
<i>Percepción de Seguridad</i>	<i>43</i>
Sistema de Relaciones	44
<i>Sistemas de Transporte y Movilidad/ Abandono</i>	<i>44</i>
<i>Actividades comerciales/ Abandono</i>	<i>45</i>
<i>Espacios abiertos de Oportunidad/ Abandono</i>	<i>48</i>
Criticidades y Oportunidad	49
Resultados de Encuesta	54
Casos de Estudio	62
<i>Kreuzberg, Berlín</i>	<i>62</i>

<i>Le Marais, París</i>	63
<i>Santiago de Chile, Chile</i>	64
<i>Detroit, Estados Unidos</i>	65
CONCLUSIONES	67
BIBLIOGRAFÍA	78
INDICE DE ILUSTRACIONES	82

RESUMEN

El comercio informal del sector “La Bahía” convirtió al centro de Guayaquil a finales del siglo XX en un sector de insalubridad, desorden e inseguridad. Con la implementación de la regeneración urbana de la administración de León Febres Cordero se consolidaron los comercios entre sus manzanas para evitar la informalidad. Este ordenamiento provocó el aumento de tráfico en sus vías, lo que llevó a la construcción de pasos elevados entre calles de ingreso al centro de la ciudad (Eloy Alfaro, Chile y Chimborazo).

En los últimos veinte años, estos comercios se propagaron hacia debajo de los pasos elevados, ocasionando congestionamiento peatonal e inseguridad en la zona. A las molestias de sus habitantes se suma la contaminación auditiva, visual y respiratoria que se tiene en los edificios que se encuentran frente a los pasos elevados mencionados, haciendo que esos se abandonen y sus habitantes migren hacia urbanizaciones cerradas que les proporcione seguridad y confort.

Estos edificios abandonados, fueron habilitados como bodegas de los comercios de “la Bahía” generando incomodidad para los otros inquilinos y, en ciertos casos, haciendo que las estructuras de estos se debiliten. Desde el punto de vista urbano el incremental uso a bodegas ha cambiado las dinámicas del barrio, por ejemplo, el movimiento peatonal posterior al cierre laboral de los comercios ha sensiblemente disminuido, generando un sector inseguro por el abandono.

Con la presente investigación se analiza desde diferentes sistemas (Físico, Económico y Social) la problemática del sector, la misma está acompañada de estudios de casos y encuestas a las moradores y transeúntes del sector que permite completar el análisis social de percepción de seguridad de la zona.

La metodología de investigación, análisis de sistemas y puesta en relación con el abandono, evidenció el estado actual del sector comercial “la Bahía”. En específico el mapeo de relaciones de los sistemas analizados con el abandono del lugar y el estudio de las estrategias implementadas en los estudios de caso analizados permiten desarrollar tres diferentes ejes estratégicos con propuestas integradas entre sí, que permiten el desarrollo vial, comercial y social del sector de la Bahía.

Palabras clave: Recuperación Urbana, Espacio público, Abandono Urbano

ABSTRACT

The informal trade in the "La Bahía" sector turned downtown Guayaquil into a place characterized by unsanitary conditions, disorder, and insecurity by the end of the 20th century. With the implementation of urban regeneration during the administration of León Febres Cordero, businesses were consolidated within its blocks to combat informality. This reorganization led to increased traffic on its streets, resulting in the construction of elevated walkways on the entry streets to the city center (Eloy Alfaro, Chile, and Chimborazo).

In the last twenty years, these businesses have expanded beneath the elevated walkways, causing pedestrian congestion and insecurity in the area. In addition to the residents' complaints, there is also auditory, visual, and respiratory pollution affecting the buildings located in front of the mentioned elevated walkways, prompting residents to migrate to gated communities that provide them with security and comfort.

These abandoned buildings have been repurposed as storage for the "La Bahía" businesses, which has caused discomfort for other tenants and, in some cases, structural weakening. From an urban perspective, the increased use as storage has altered the dynamics of the neighborhood, and pedestrian movement after the closure of the businesses has significantly decreased, leading to a sense of insecurity due to abandonment.

The present research addresses the issues in the sector from different systems (Physical, Economic, and Social) and is complemented by case studies and surveys of residents and passersby in the area, allowing for a comprehensive social analysis of the perception of security in the zone.

The research methodology, including systems analysis and its relationship with abandonment, has revealed the current state of the "La Bahía" commercial sector. Specifically, the mapping of relationships between the analyzed systems and the abandonment of the place, along with the study of strategies implemented in the analyzed cases, has allowed for the development of three different strategic axes with integrated proposals. These proposals aim to promote the development of the road, commercial, and social aspects of the La Bahía sector.

Keywords: Urban Regeneration, Public Space, Urban Abandonment

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación toma su inicio a partir de la preocupación del evidente abandono urbano del centro de Guayaquil, edificios de diez o veinte metros de alturas que actualmente se encuentran en ruinas o cerrados y que ya no cumplen sus funciones ya sean comerciales o residenciales, aunque sus plantas bajas mientras tanto, siguen habilitadas por la concurrencia peatonal del sector.

Para comprender la problemática de este tema investigativo ha sido necesario el mapeo de los edificios abandonados y la comprensión del estado de abandono (completo o parcial). La revisión de casos análogos de centros urbanos que han presentado un abandono en el pasado y la comprensión histórica del sector, ha resultado fundamental para determinar las causas y efectos que llevaron al centro administrativo y comercial de la Bahía a un estado de abandono donde es peligroso el tránsito peatonal después del cierre de la jornada laboral de los comercios.

Con este análisis histórico y con la matriz de causas y efectos se denota la afectación de las soluciones que se implementaron hace treinta años, tanto desde el punto de vista vial como espacial con la “formalización” de los comercios informales que existían. Estas soluciones orientadas a dar rápida respuesta a un problema importante, ha provocado la degradación y abandono paulatino de los edificios, quedando estos como bodegas de los comercios instalados entre los edificios.

Revisada la problemática, sus causas y su delimitación, se abre a la hipótesis para poder recuperar la habitabilidad del sector, con la finalidad que este no se degrade totalmente y llegue a un estado de abandono total. Se establecieron objetivos que guíen la investigación hacia resultados óptimos, con el análisis, el reconocimiento de estrategias análogas y propuestas puntuales pero abiertas a la continuidad y replicables en otros sectores.

Mediante una metodología cualitativa (mapeos y análisis de sitio) y cuantitativo (encuestas) se grafican los sistemas analizados (Físico- Espacial, Económico- Comercial y Social), se determinan las criticidades y oportunidades que presenta

el sector para finalmente llegar a la definición de propuestas estratégicas de transformación a futuro.

PROBLEMÁTICA Y ESTADO DEL ARTE (MARCO TEÓRICO)

Las ciudades no solo las componen los edificios, las viviendas y sus vías, son un conjunto de múltiples factores que al centro tienen los habitantes, sus actividades y formas de vida que, a su vez, determinan escenarios y hábitats diferenciados. Pero ¿qué sucede cuando partes de ciudades comienzan a vaciarse? Solo se quedan sus edificaciones, como cuerpos muertos. Edificios que no tienen actividades y que inducen a la población a alejarse de ellos.

Antes de enfocar el tema hacia la ciudad de Guayaquil, centro de esta investigación, es importante conocer los conceptos generales de abandono, tanto en el ámbito urbano como la incidencia de este fenómeno en otras disciplinas.

Según la Real Academia Española (RAE), se considera al abandono como la acción de dejar o alejarse de algo, dejar de cuidarlo. Según la **antropología** se relaciona al abandono con la vulnerabilidad social, y puede tener diferentes fuentes: emocional, económico y social. (Fuentes Reyes & Morales Reynoso, 2015)

Estos conceptos anteriores permiten profundizar el entendimiento del abandono urbano, objeto central de esta investigación. Según (Krzysztofik, y otros, 2016) el abandono del espacio habitado es consecuencia de diferentes dinámicas que puede presentar una ciudad con el paso del tiempo y que afectan a las actividades que les rodea.

A partir de estas definiciones se puede entender al **abandono urbano** como la progresiva cesación de uso del espacio habitable de partes de una ciudad o áreas urbanas, ocasionado por eventos **sociales, económicos o físicos** y, estas dinámicas (sociales, económicas y físicas), pueden verse afectada ante el abandono mencionado.

Existen ejemplos de la historia reciente de abandono urbano que responden a los escenarios citados. Se trata de casos que han tenido cambios significativos en sus dinámicas y eso ha provocado que se abandonen y la urbe se degrade. A pesar de eso, cada uno de estos escenarios ha tenido sus estrategias de recuperación urbana bajo múltiples aspectos, entre los cuales se destacan los

espaciales, sociales y ambientales. En algunos de los casos las estrategias han activado procesos de regeneración con resultados positivos, en otros se están todavía implementando procesos de transformación orientados a minimizar el abandono, por lo cual no es todavía posible valorar los resultados.

A continuación, se describen las dinámicas que han llevado al abandono de los ejemplos seleccionados.

Barrio Kreuzberg, Berlín



*Ilustración 1 Barrio Kreuzberg previo al derrumbe del muro de Berlín.
Fuente: (Hughes, 1980)*

Krauzberger en Berlín es un barrio de clase media que se consolidó en 1841, comprendía edificaciones de máximo dos plantas con jardines internos. La variedad de usos y actividades que caracterizaban el barrio permitían una dinámica barrial viva y armónica. Posterior a la era industrial, la Segunda Guerra Mundial y la construcción del muro de Berlín, el barrio comenzó a degradarse física y socialmente, ocasionando que su población y su actividad comercial disminuya considerablemente. A estos sucesos se suma también la construcción de puentes elevados sobre las edificaciones existentes del barrio, para evitar la inseguridad que existía. (Segado-Vázquez & Espinosa-Muñoz, 2015).

Le Marais, Paris

Le Marais es el ejemplo más antiguo utilizado en la investigación, con resultados que se mantienen en la actualidad. Consolidado en el siglo XVII, como barrio de familias de clase media que trabajaban para la aristocracia francesa, su abandono comenzó a notarse a partir de la revolución industrial y la migración

de la aristocracia hacia lugares alejados de la ciudad, quedando como un barrio obrero segregado, en el siglo XX el degrado de Le Marais llegó a convertirla en una de las zonas más insalubre de París, provocando casi en su totalidad la marcha de sus habitantes restantes. (Segado-Vázquez & Espinosa-Muñoz, 2015)



*Ilustración 2 Le Marais, Bloque 16, entre 1941 y 1943.
Fuente: (Cayeux, 1942)*

Santiago de Chile, Abandono del centro de la ciudad.

Santiago de Chile, al igual que muchas ciudades de América Latina, ha tenido un crecimiento urbano acelerado, gracias a sus actividades productivas.

Esto hizo que la ciudad se fuera expandiendo hacia sus alrededores, buscando soluciones urbanas habitacionales con mejor calidad de vida. Estas migraciones internas ocasionaron que el centro de la ciudad fuera desalojado habitacionalmente, quedando el lugar como centro administrativo, comercial y laboral.

Si bien a finales del siglo XX se trabajó con estrategias para mitigar este efecto en ciertos barrios, aún existen zonas que están migrando, dejando también en abandono otros lugares.

Detroit, Estados Unidos

Detroit a mediados del siglo XX era la cuarta ciudad más poblada de los Estados Unidos. El auge industrial del nor-este del país, permitió que en Detroit se establecieran las grandes fábricas automovilísticas, que generaron trabajos y negocios por varias décadas. El boom del automóvil y la relativa demanda de mano de obra determinaron un rápido crecimiento de la ciudad y si, por un lado, en el centro administrativo de la misma surgían edificios representativos, por otro lado, la ciudad se expandía a través de una sucesión de suburbios a baja densidad que acogían la clase obrera de las fábricas. El reconocido proceso de decadencia empezado en los años '70 del siglo XX por transferencia de trabajo de fabricación al extranjero del "cinturón manufacturero", sucesivamente denominado "cinturón del oxido", determinó el abandono paulatino de la ciudad de Detroit que de casi dos millones de habitantes en los años cincuenta del siglo XX pasó a tener alrededor de seiscientos mil habitantes en el 2018.

A inicios del siglo XXI, Detroit ya era ejemplo de segregación social y decadencia en la que todavía se espera la recuperación de sus espacios y reactivación económica de la ciudad. (Rodríguez, 2013)



*Ilustración 3 Former Packard Plant, E. Grand Blvd. at Concord St., Detroit, 1998
Fuente: (Vergara, 1998)*

Los ejemplos mencionados evidencian diferentes causas que han llevado al abandono; el caso Kreuzberg en Berlín, el abandono fue determinado por la repentina construcción del muro que hizo del barrio desde un área baricéntrica a un lugar de frontera. En el segundo caso, Le Marais en París, se reconoce un proceso de modificación de vocación del barrio, que de residencial empezó a ser obrero. En Santiago de Chile el centro histórico de la ciudad también vivió un cambio de vocación, de residencial se transformó en un centro administrativo. Finalmente, en el caso de Detroit la transformación de las lógicas económicas mundiales ha llevado al casi total abandono de la ciudad.

La ciudad de Guayaquil, de forma similar a los casos expuestos, vive procesos de abandono selectivos que interesan algunas áreas de la ciudad. En el barrio que se estudiará es posible reconocer algunas causas de abandono evidenciada en los referentes expuestos anteriormente, entre las cuales se destacan: el cambio de percepción del barrio, desde central a marginal, la diferente vocación de este por decisiones procedentes de la administración de la época y la modificación, en este caso, de la microeconomía.

El abandono urbano en Guayaquil tras su expansión.

Guayaquil es en la actualidad una de las ciudades más importantes de Ecuador, por la producción económica generada en el país¹, todo esto evidenciado en el crecimiento económico, urbano y productivo que ha tenido en su historia.

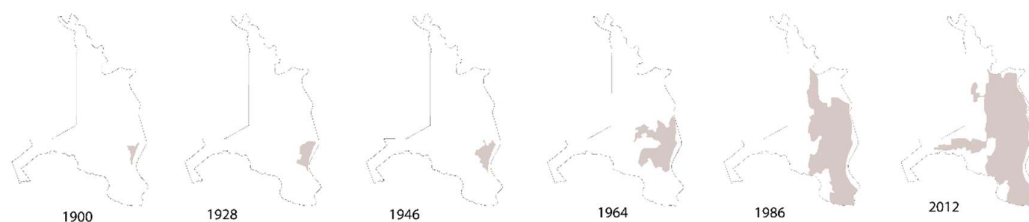


Ilustración 4 Crecimiento histórico de la población de Guayaquil
Fuente: (Hoyos & Avilés Pino, 2010)

Guayaquil ha sido foco laboral y comercial, desde las exportaciones en la época de la colonia, hasta en el siglo XX en su auge cacaotero, atrayendo a trabajadores y comerciantes de la época. Este mismo atractivo laboral y

¹ "Guayaquil representa más del 20% de Producto Interno Bruto (PIB) del Ecuador" **Fuente especificada no válida.**

económico hizo que su expansión poblacional se viera en aumento a mediados del siglo XX, hacia las periferias de la ciudad. (Rojas M. & Villavicencio, 1988).

El conocido centro de Guayaquil se convirtió en la principal zona comercial y financiera, aumentando sus áreas comerciales informales alrededor de los comercios formales. Este hecho llevó también al incremento del uso de vehículos particulares y al desorden vial. Para finales de la década de los ochenta el nivel de salubridad en el centro de la ciudad estaba en deterioro. En el cambio de administración, con el mando del Ing. León Febres Cordero en 1992, (Briones, 2022) la imagen de la ciudad comenzó a tener orden con las obras realizadas a comienzos de su mandato, como la rehabilitación del sector comercial La Bahía, este consistía en la redistribución y regularización del comercio informal existente en la década de los ochenta como se visualiza en la fotografía de la Ilustración 5 donde denota el desorden y la informalidad en la que se había convertido la avenida Olmedo, a comparación de la fotografía de treinta años antes en la que no existía este tipo de comercio (Ilustración 6).



Ilustración 5 Guayaquil, Av. Olmedo y Eloy Alfaro, sector la Bahía década 1980
Fuente: (La memoria de Guayaquil, s.f.)



Ilustración 6 Guayaquil, Av. Eloy Alfaro y Olmedo, 1950
Fuente: (La memoria de Guayaquil, s.f.)

Como solución provisional este comercio fue reubicado en locales pequeños ordenados y normados, sobre ciertas calles donde ya se encontraban de manera informal, generando corredores comerciales peatonales entre las manzanas (graficadas en la Ilustración 8) para así evitar que la informalidad comercial se proliferara en la avenida principal (Av. Olmedo).

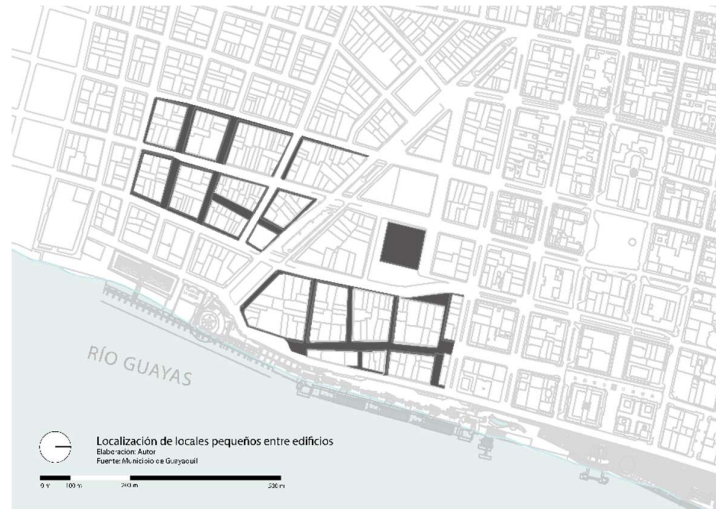


Ilustración 8 Localización de locales de la Bahía sobre las calles
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018)

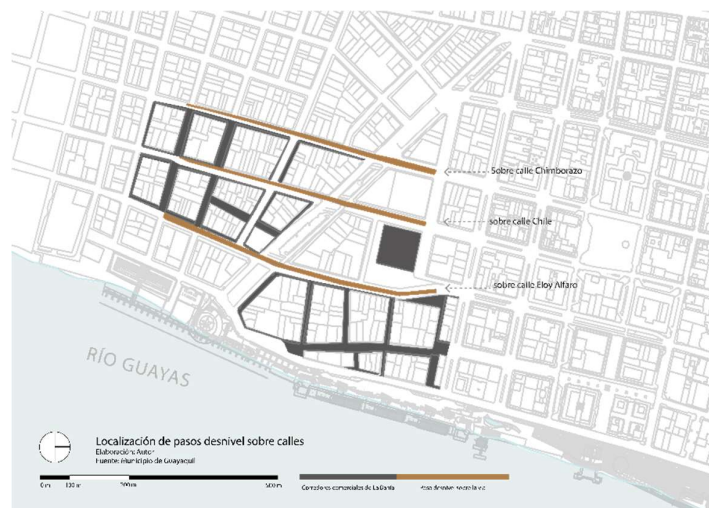


Ilustración 7 Mapa de Ubicación de Pasos Elevados sobre la ciudad
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018)

La formalización del comercio informal determinó una complejidad de la circulación automovilística por lo que resultaba necesaria una solución para discernir el tráfico de paso desde y hacia el sur de la ciudad, además de la

circulación entre la Bahía. A tal fin se realizaron pasos a desnivel sobre las calles Eloy Alfaron, Chile y Chimborazo (ver Ilustración 7 e Ilustración 9).



*Ilustración 9 La Bahía Antes – Después del mandato de León Febres Cordero
Fuente: (EL UNIVERSO, 2014)*

Con las obras viales concluidas, se aprovechó el espacio debajo de estas para la colocación de ulteriores pequeños puestos comerciales parte del ordenamiento de locales del sector la bahía. (Ilustración 10)



*Ilustración 10 Comercio debajo de paso desnivel calle Eloy Alfaro
Fuente: (Google, 2015)*

A pesar de la solución al tráfico vehicular que generó la construcción de los pasos desnivel, se puede evidenciar en la actualidad las afectaciones y el malestar de los habitantes de los edificios por donde pasan estos puentes, desde la contaminación auditiva y respiratoria hasta la invasión de la privacidad, debido a que estos se encuentran a menos de diez metros de los edificios de vivienda como lo muestra la Ilustración 12. Es por esto por lo que muchos departamentos dejaron de usarse como residencias y comenzaron a venderse o alquilarse como bodegas de los comercios de la Bahía, donde se puede encontrar muchos de estos departamentos con sus ventanas tapadas o fachadas reconstruidas (Ilustración 11). (Arias Castillo, 2022)



*Ilustración 12 Paso desnivel entre edificios en sobre calle Eloy Alfaro.
Fotografía tomada por el autor, junio 2023*



*Ilustración 11 Edificios abandonados en plantas altas
Fotografía tomada por el autor, junio 2023*

Después de veinte años del comienzo de la gestión de Febres Cordero, la ciudad ha tenido un avance comercial y productivo, no obstante, de esto, tras un análisis de mapeo de los edificios de La Bahía, se ha encontrado un estado de abandono alarmante/preocupante del sector, las causas de esto, se puede atribuir a diferentes variables de las que destaca la contaminación e invasión de la privacidad mencionado anteriormente, además de la inseguridad. Sobre este último aspecto, cabe recalcar que toda la ciudad se ha visto afectada, en el 2022 llegó a tener hasta 1200 muertes violentas y, muchos de estos actos se ubican en la zona central de la urbe, de lo que se puede atribuir a los espacios desolados que se dejan en la zona después de las zonas laborales (5:30pm) (Revista Vistazo, 2023).

Este abandono pone en evidencia el deseo común de sus habitantes, de preferir vivir en conjuntos habitacionales cerrados y con seguridad pagada lejos de los lugares de trabajo y estudio, en lugar de ocupar los edificios centrales de la ciudad al pie de sus necesidades. Por ende, el concepto de ciudad centralizada en Guayaquil ha disminuido en las últimas décadas, donde se ha perdido con ello los atractivos hacia los espacios que generan identidad urbana para sus



*Ilustración 13 Nivel de abandono en el centro de Guayaquil.
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor*

habitantes, además de la caminabilidad² del sector que se va perdiendo, ante la necesidad del automóvil para dirigirse a los lugares deseados.

Posterior al análisis de campo (Ilustración 13), donde se encuentran en mapa los lugares en abandono o en proceso de abandono en el centro de la ciudad, se denota que la zona con mayor frecuencia a este fenómeno de abandono es el área del sector comercial La Bahía. En las siguientes ilustraciones se grafica las actividades principales que tiene la zona, ya sea debajo de los puentes o entre los edificios, de esta manera es posible entender la dinámica del sector y su relación con el abandono.

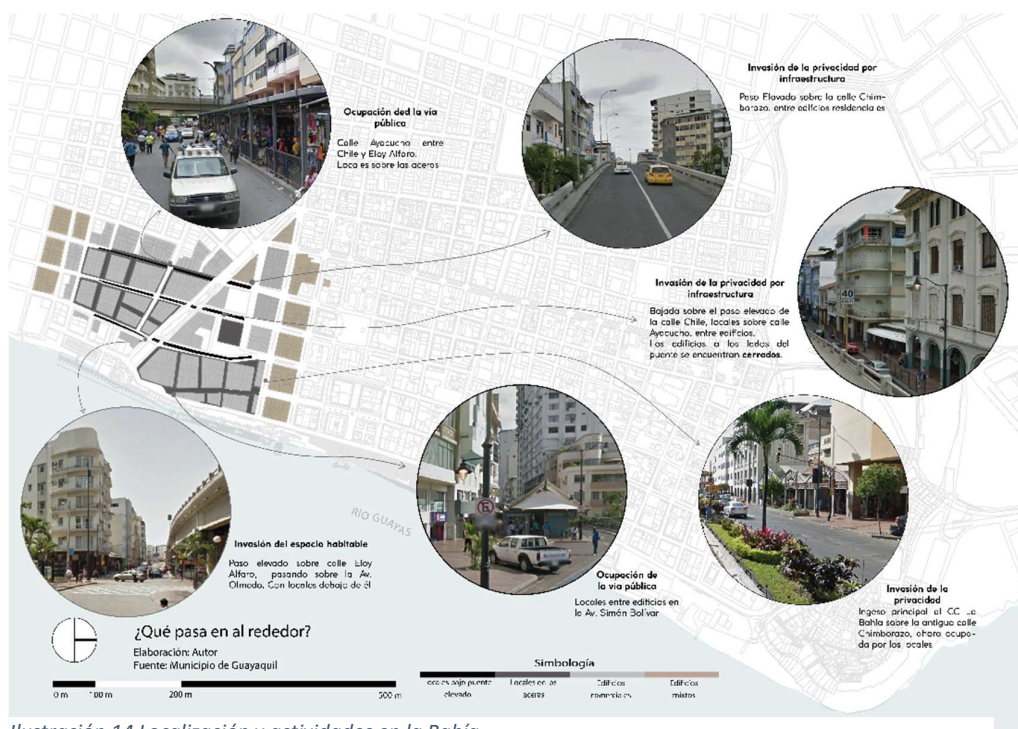


Ilustración 14 Localización y actividades en la Bahía.

Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor

² “La **Caminabilidad** es definida como la forma en que el entorno influye en la toma de decisiones a utilizar para desplazarse, cuantificando los factores que incentivan la movilidad peatonal y ello depende de las características del entorno urbano con el que interactúan. la caminabilidad se relaciona con la salud de los individuos, así como con el transporte urbano y la sostenibilidad. (Al Shammas & Escobar Martínez, 2019; Al Shammas & Escobar Martínez, 2019)



Ilustración 15 Mapa de Abandono – Secciones

Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor

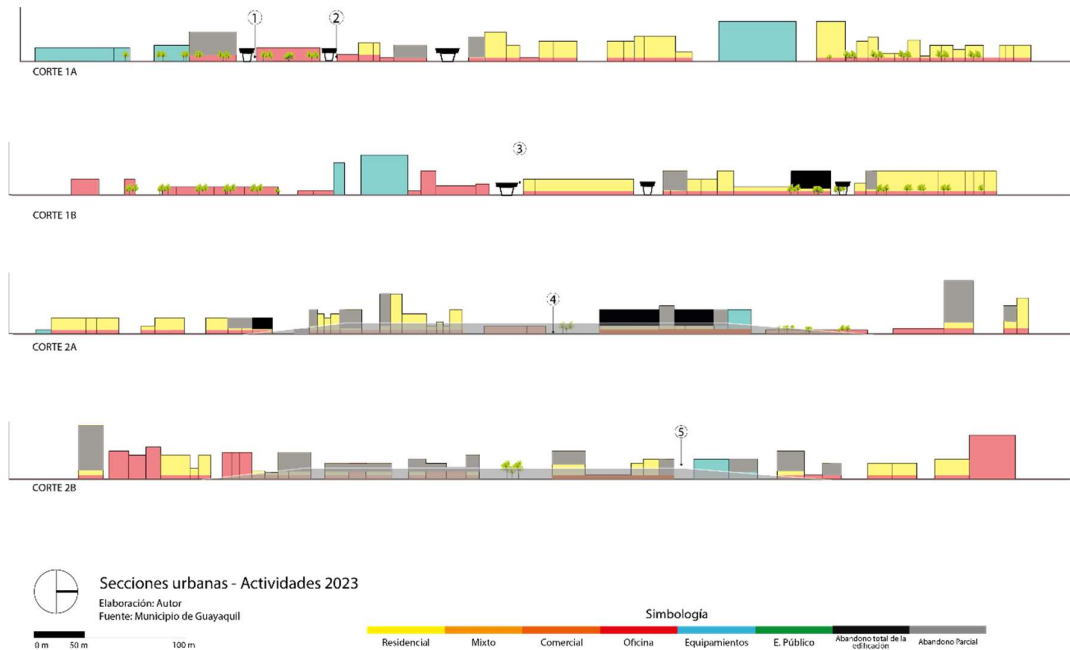


Ilustración 16 Secciones de Zona de estudio - Análisis de actividades

Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor

En las secciones se puede observar el estado de abandono actual de los edificios en sus pisos altos, mientras que, en las plantas bajas se mantienen las actividades comerciales. En la Ilustración 17 se pueden ver las diferentes actividades comerciales que se desarrollan debajo de estos puentes.

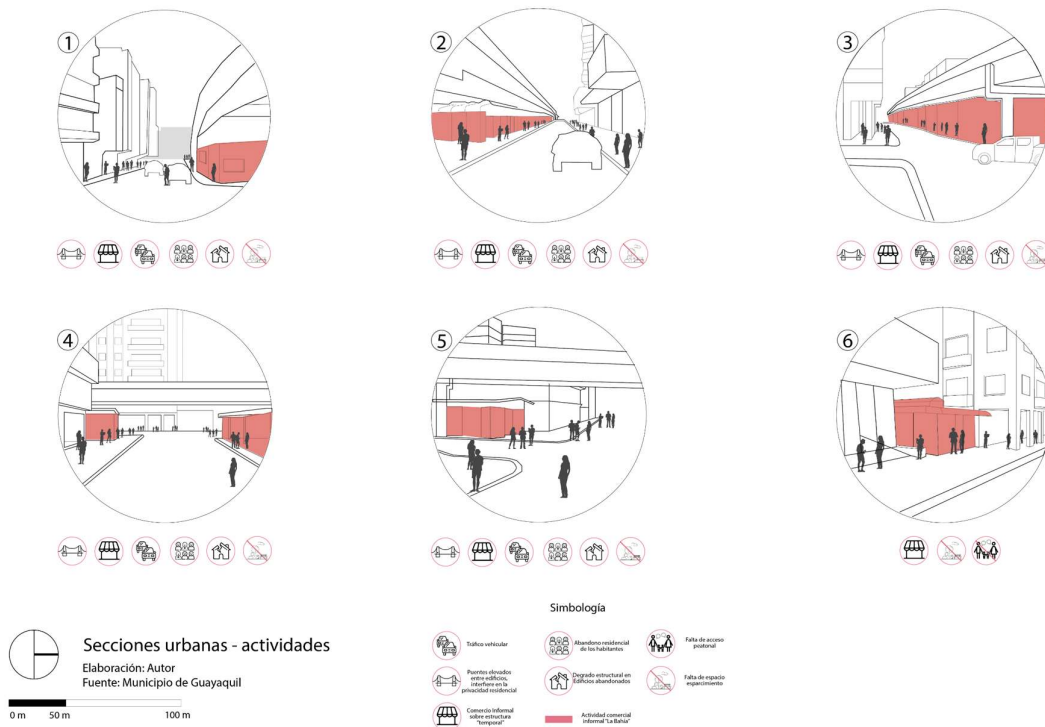


Ilustración 17 Demostración de actividades debajo de los puentes
 Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor

Mediante este análisis se ha podido encontrar las posibles causas y efectos que han llevado al centro de Guayaquil a su estado de abandono urbano. Como muestra la Ilustración 18, es importante notar la relación entre las causas y los efectos mencionados para el abandono, en el especial el del sector cercano a la Bahía. Se puede decir que los efectos generados por las causas principales se convierten a su vez en una causa para otros efectos más, convirtiéndose en un círculo o una cadena de amenazas y problemáticas sin fin.

A partir de la definición de sus causas principales: la consolidación de la Bahía y posteriormente la construcción de los pasos elevados sobre esta, provocó la segregación, degradación y subutilización del espacio público y la inseguridad generada por los puntos anteriores; esto a su vez generó un menor atractivo

habitacional al sector que conllevó finalmente a lo que se encuentra en la actualidad: el abandono urbano.



Ilustración 18 Esquema Causa Efecto del Abandono habitacional del centro de Guayaquil
 Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor

Si bien existe un efecto general (abandono), del cual se enfoca esta investigación, cabe mencionar los efectos generados a través del principal y que afectan en diferentes ámbitos la dinámica a la ciudad (Ver Ilustración 19).



Ilustración 19 Efectos del Abandono en Guayaquil
 Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor

Entre estos efectos destaca la degradación urbana y arquitectónica originada por la subutilización de los espacios (diseñado para ser residencial a pasar a ser edificios de bodegas en sus plantas altas). En el ámbito social se reconocen la inseguridad y la segregación, debido al abandono de los edificios en las plantas altas, después del horario laboral y comercial, las calles quedan vacías y con poca seguridad, dejando espacio para arriendo subutilizados u ocupados informalmente. Como efectos económicos que puede tener este fenómeno,

destaca la afectación turística y empresarial que tiene la zona, el costo de la vivienda sigue siendo el mismo, pero menos atractivo, ya que muchos de sus edificios fueron construidos para un uso residencial (en plantas altas) y comercial (en plantas bajas) y en la actualidad cumplen una función errada de ser bodegas para los comercios menores, desgastando la estructura y el atractivo del sector, lo que hace que sea menos posible costearlo para personas de recursos medios.

Las consecuencias finales de este ciclo de constantes problemáticas podrían consistir en un abandono total y degradación urbana (por ende, degradación estructural de edificaciones y abandono total de ellas) como se ha visto en el ejemplo de Detroit. Se intentaron algunas acciones orientadas a mantener la población en el barrio, pero fueron de carácter superficial y no lograron atacar el problema desde su raíz, en el caso de Guayaquil, la regeneración urbana en sus calles centrales no ha descartado la degradación estructural de sus edificios como se ve en las ilustraciones siguientes, donde se demuestra la degradación de sus edificios desde el 2015 (Google, 2015) al 2023 (Imágenes tomada por el autor).



*Ilustración 21 Edificios en proceso de abandono 2015- 2023. Esquina Aguirre y Pedro Carbo
Fuente: Fotografías tomadas por el Autor (Google, 2015)*



*Ilustración 20 Edificios en proceso de abandono 2015- 2023- Esquina Luque y Escobedo
Fuente: Fotografías tomadas por el Autor (Google, 2015)*



Puente sobre calle Eloy Alfaro



Puente sobre calle Chile



Puente sobre calle Chimborazo

Ilustración 22 Estado actual de edificaciones sobre puentes en el sector
Fuente: (Google, 2015)

Delimitación

La problemática se ha explicado de forma amplia, la atención específica se ha concentrado donde actualmente existe mayor coincidencia de abandono. Como mencionado anteriormente, la zona más afectada es la zona comercial de la Bahía y sus alrededores.

Esta muestra de estudio se considera representativa de lo que está pasando actualmente en mayor escala en el centro de la ciudad. Por esta razón se elige este ámbito como representativo del fenómeno a escala más amplia. Se considera que las posibles estrategias que se generen en esta investigación se podrán aplicar tanto en la zona investigada, como en el resto del sector.

Específicamente el lugar de estudio será delimitado en el sector comercial de la Bahía, (De Sur a Norte) entre las calles León Febres Cordero hasta la calle 10 de agosto, donde termina la intersección de los puentes y (Oeste a Este) entre la Av. Hideyo Noguchi hasta la Av. Simón Bolívar que está junto al Malecón 2000 como se explica también en la Ilustración 23.

Este sector fue delimitado por las intersecciones y llegada de los pasos a desnivel y de la bahía.



Ilustración 23 Delimitación de estudio
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor

A partir de lo explicado anteriormente en la definición de la problemática y una vez delimitado el campo de estudio, esta investigación pretende responder a la siguiente pregunta:

¿Cómo sería posible recuperar la habitabilidad de las zonas abandonadas de La Bahía de Guayaquil?

A partir de estas primeras observaciones, el objetivo general de esta investigación consiste en:

Definir estrategias de recuperación urbana que permitan la reactivación habitacional de las zonas abandonadas del centro de Guayaquil, sector “La Bahía”.

Objetivos específicos:

- (1) Diagnosticar las criticidades y oportunidades del área a investigar.
- (2) Conocer el interés habitacional de la población en el sector
- (3) Identificar casos ejemplares de estrategia de recuperación frente al abandono urbano.
- (4) Definir estrategias de recuperación urbana habitacional en la zona de la Bahía en el centro de Guayaquil.

METODOLOGÍA (1.000- 1.500 palabras)

Posterior al análisis realizado para definir la problemática del sector, sus causas y efectos, se procede en esta investigación al análisis desde diferentes perspectivas y dinámicas para cumplir los objetivos establecidos.

Principalmente este trabajo se funda en la recopilación de tipo exploratorio, debido a la inexistencia de datos específicos que definan el abandono del sector de estudio.

En la Ilustración 24 se muestra el mapeo del proceso de investigación que se ha realizado para llegar a una síntesis de resultados.

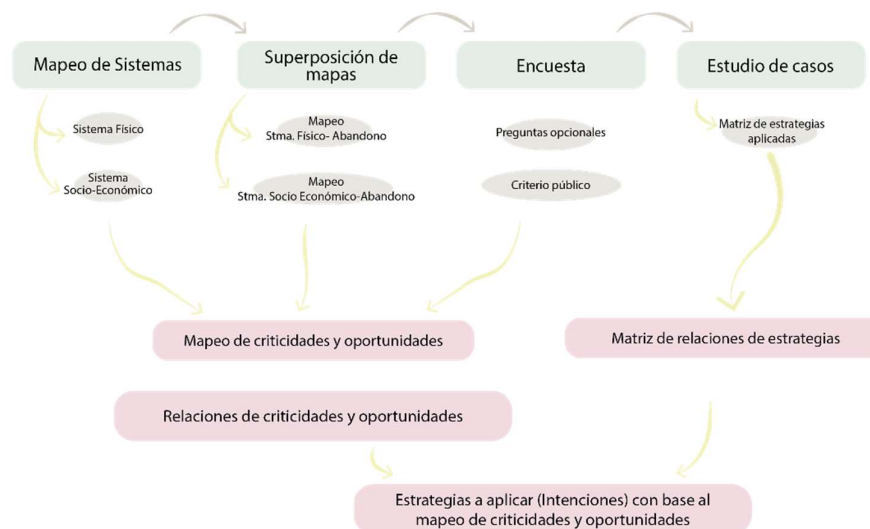


Ilustración 24 Proceso de análisis metodológico
Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor

Mapeos de Sistemas

Se realizó un conjunto de **mapeos** a través de fuentes primarias (realizadas por el autor como estudio de campo y recorridos peatonales) y fuentes secundarias (extraídas de entes externos como el Municipio de Guayaquil, Agencia de Tránsito y Movilidad o fuentes históricas citadas).

Estos mapeos comprenderán los sistemas físicos-espaciales y socioeconómicos del sector como:

- Mapa de llenos y vacíos

Este mapa Físico evidenciará los espacios dentro de la zona de estudio que se encuentren construidos o vacíos, clasificando de la misma manera, los espacios vacíos públicos y privados.

- Mapeo de movilidad y transporte (información obtenida a través de estudio de campo y la Agencia de Tránsito Municipal)

Dentro de este mapeo, se encontrarán dos análisis: transporte y movilidad. En el que se identificará la estructura vial que presenta la zona, sus ejes viales y el mapeo de transporte en el que se señalará los tipos de transporte y redes existentes en la zona de estudio y sus alrededores, además de la importancia de las conexiones con sus rutas. Se realiza este análisis para entender la relación de la estructura vial con el abandono del sector.

- Mapeo de Actividades del uso de suelo.

A través de este mapa se podrá visualizar los Usos de suelos y actividades que se encuentran registradas en el Plan de Desarrollo Urbano del (Municipio de Guayaquil, 2021), se agrega además secciones de vía, en el que se encontrará los usos de los edificios, en el caso de que tengan un uso mixto (residencia y comercio), y así evidenciar la mixticidad de usos en el sector. En este mapa no solo se analizará el uso de suelo si no también las actividades que presenta el sector tanto en sus plantas bajas como en los niveles altos de cada edificio, dando a denotar con mayor realce la problemática presentada.

- Mapeo de percepción de seguridad y degradación.

Se analiza con este mapa los actos delictivos registrados en la zona, pudiendo identificar, las áreas que se pueden reconocer como más inseguras según la fiscalía general del Estado. Este mapa permite encontrar mediante fuentes secundarias el estado de seguridad del sector con hechos registrados por el ente ya mencionado.

- Mapeo de espacios de oportunidad

Obtenido el mapa de llenos y vacíos y de usos de suelo, dentro de estos espacios se pueden encontrar los espacios que puedan ser de oportunidad para las estrategias a proponer.

Superposición de Mapas de Relaciones

Posterior al mapeo inicial, se realizará la superposición de mapas. En el específico se quiere hacer reaccionar el mapeo de los diferentes sistemas con el abandono, para determinar con mayor exactitud la problemática y el comportamiento de la zona, además de las oportunidades y criticidades que puede presentar el sector, previo a determinar las estrategias de recuperación del sitio.

Dentro de estos mapas de relaciones se integrarán:

Transporte y Movilidad/ Abandono. – Con este mapeo de relación será posible identificar si la infraestructura vial ha afectado y en qué zonas al abandono urbano o viceversa.

Actividades de uso de suelo/ abandono. - En el que se analiza el uso de suelo y actividades con los lugares en abandono, al igual que el mapa individual de las actividades que tienen según su uso de suelo, se agrega para mejor entendimiento las secciones viales, en las cuales se representa, de ser el caso, el abandono de las plantas altas frente a las actividades de las plantas bajas y los cambios relacionados con la construcción de los pasos elevados.

Espacios de Oportunidad/ Abandono. – Si bien se analizan los espacios de oportunidad, es importante reconocer la relación que tiene estos con el abandono, ya que como dice el tipo de análisis, servirán de oportunidad ante las criticidades encontradas.

Encuesta

Para completar la dinámica de análisis de campo, se ha incorporado una **encuesta** realizada a los habitantes y comerciantes del sector. Se ha elaborado una herramienta de 7 preguntas de opción múltiple, con posibilidad también de contestar abiertamente al final de ellas. Para la elaboración de las preguntas se han considerado las siguientes variables: seguridad, percepción física de los edificios y agrado de estancia del sector. Las preguntas realizadas son sea de

carácter exploratorio sobre el tiempo de permanencia y conocimiento del sector, sea de carácter perceptivo sobre estancia, agrado de residencia del lugar. De esta manera se pretende evidenciar el punto de vista de los habitantes del lugar, también la encuesta permite tanto comprender desde cuándo el degrado y abandono del sector ha comenzado a surgir, como estar al corriente de las razones posibles del agrado o desagrado residencial de la zona.

La encuesta ayudará a complementar mediante fuentes primarias el mapeo mencionado anteriormente sobre Percepción de seguridad y apreciación de permanencia del sector.

Dada la escasa información sobre la población actualizada del sector (el último censo realizado fue en el 2010 y hasta la fecha no se han publicado los resultados del nuevo censo 2023), se toma en consideración para muestra de la encuesta, la población permanente flotante que son los comerciantes y transeúntes que tienen de actividad diaria su estancia en la zona.

Estudio de Casos

Si bien el estudio de campo puede aportar a esta investigación la información necesaria para entender el contexto espacial, social y económico de la zona de estudio, la metodología del **estudio de casos** permitirá un análisis sistemático del fenómeno del abandono en cada uno de los ejemplos que se estudiarán, esta exploración permitirá detectar tanto las criticidades y oportunidades de cada uno de estos, como el proceso de recuperación urbana y las estrategias implementadas para frenar el abandono de cada caso.

Esta investigación se concentrará en el análisis de las estrategias implementadas en cada caso de estudio, en el que se realizará una síntesis comparativa de criticidades, oportunidades y estrategias que servirán de base para relacionarlas al contexto de la Bahía en Guayaquil.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A partir de las ilustraciones de contextualización de la investigación y del sector, se parte desde el mapa de abandono como base para el análisis específico de cada uno de los sistemas mencionados anteriormente.

De los edificios analizados se encuentran catorce edificios en estado crítico de abandono y más de cincuenta viviendas en proceso de abandono con posible recuperación.

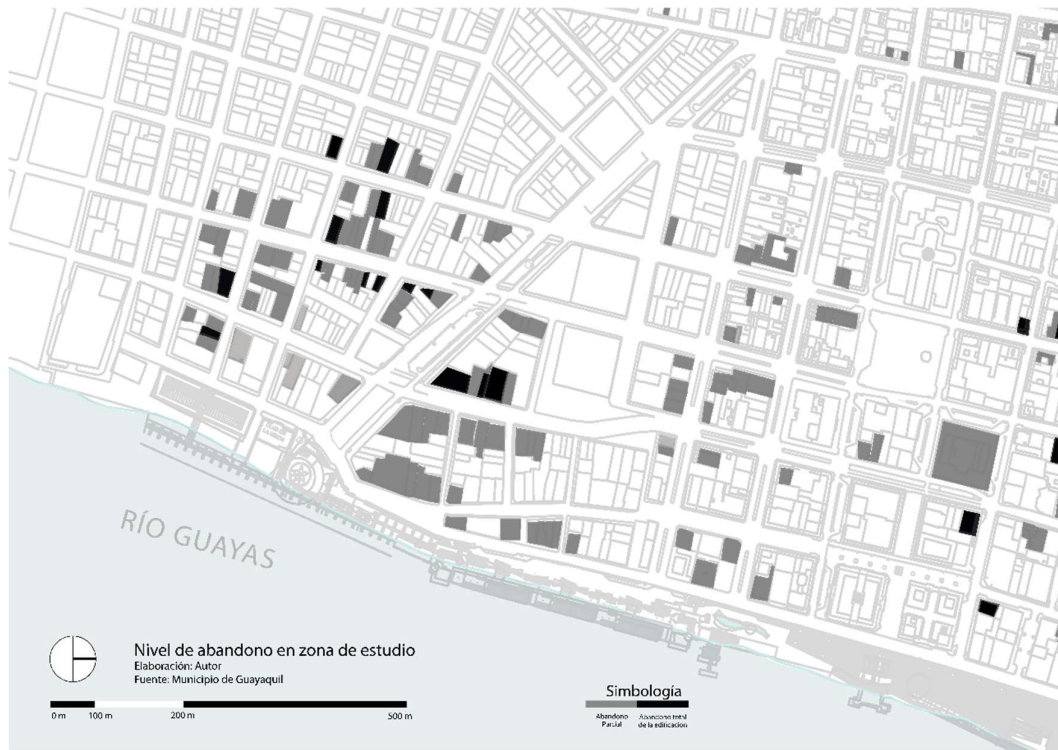


Ilustración 25 Nivel de abandono en zona de estudio
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor

Sistema Físico/ Espacial de Base

Mapa de Espacios Llenos y Vacíos construidos

En este mapa, es posible encontrar los espacios que no se encuentran construidos en el área de estudio, en este caso de la investigación se incluye a los espacios públicos como parques, plazas y privados que se encuentran subutilizados siendo parqueos públicos.

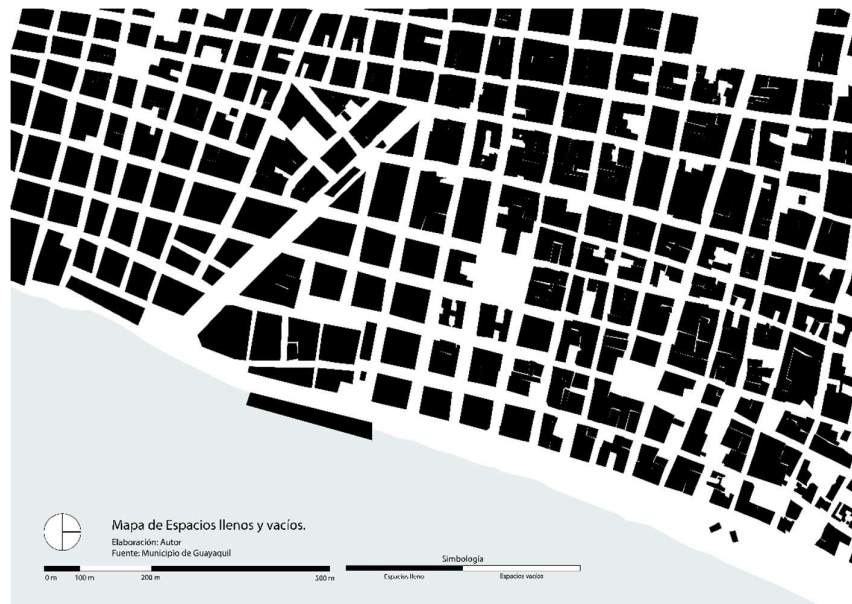


Ilustración 27 Mapa de Espacios Llenos y vacíos
Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración elaborada por el autor



Ilustración 26 Espacio abierto – Parqueo público
Fuente: Fotografía tomada por el autor

Dinámica de Movilidad y Transporte

Dentro del sector de estudio se ha analizado la estructura vial de este, que consta de calle colectoras de sentido único en la mayoría de los casos, los 3 pasos elevados que se muestran en la Ilustración 28 se encuentran sobre los locales comerciales La Bahía y los corredores comerciales que ocupan las que en su momento fueron vías también, se observa finalmente las calles peatonales que se mantienen en el lugar.



Ilustración 28 Mapa de estructura vial

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

En lo que respecta a la dinámica de transporte del sector, se destaca que es el área mejor consolidada en transporte público, ya que, al ser la zona central administrativa, se encuentra en la necesidad de transportar al lugar a los ciudadanos desde diferentes lugares de la ciudad.

En la Ilustración 29 se observan las paradas y recorridos que cada uno de los transportes del sector, en los que destaca el transporte público de **Metrovía**, que es un BRT (Bus Rapid Transit), con 3 troncales o recorridos diferentes que hacen su conexión principal en la zona de estudio, llamada “Parada Caja del Seguro”, dicha parada conecta a los habitantes que se dirigen hacia el sur de la ciudad,

mientras la parada de conexión “*Biblioteca Municipal*” los conecta a los usuarios que se dirigen hacia el norte.

Otro tipo de transporte público que se encuentra, son los **Buses Urbanos**, con diferentes líneas que llevan a sus usuarios a sectores de la ciudad más específicos, a diferencia de la Metrovía, que mantiene paradas estratégicas.

La red de **ciclovía** propuesta por la (Agencia de Tránsito y Movilidad, 2023), integra al sector oeste de la ciudad con el centro, que incluye la zona amplia estudiada, esta comprende de una ciclorruta de una vía o doble sentido.

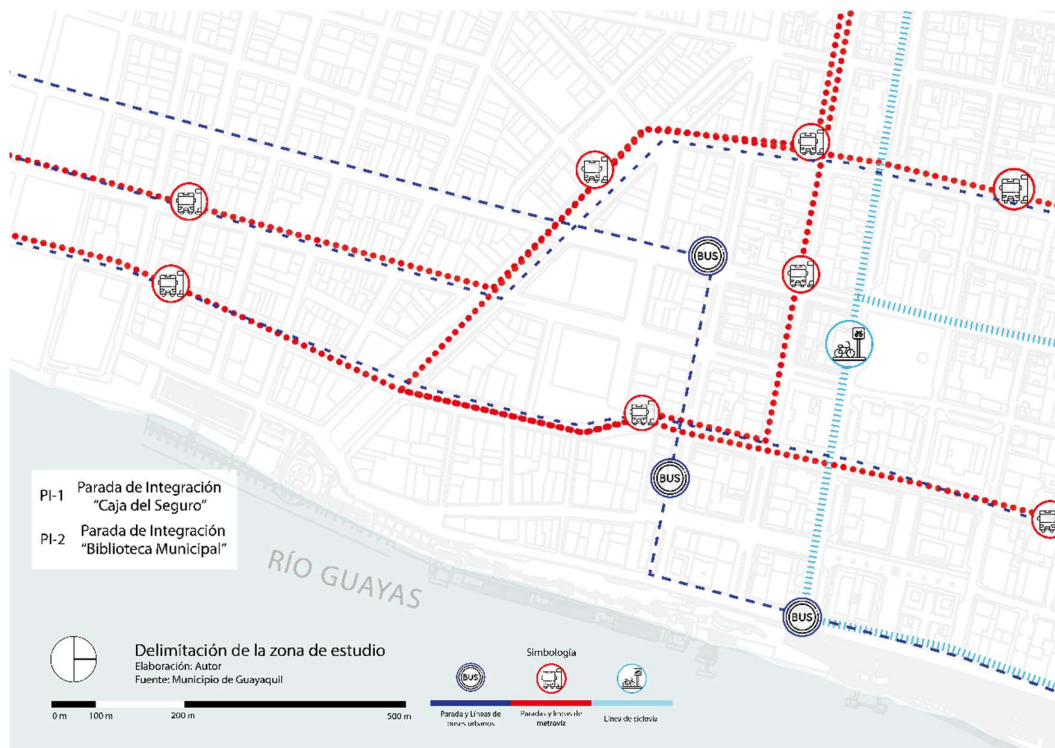


Ilustración 29 Mapa de Transporte

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 30 Estación de Metrovía

Fuente: (Barros, 2021)

Dinámica de Uso de Suelo

Dentro del análisis de Uso de suelo del sector, se analizó el uso de suelo actual, definido por el Plan de Desarrollo Urbano y Territorial de Guayaquil (Municipio de Guayaquil, 2021), sin el criterio del abandono en sus actividades.

Se puede encontrar en las siguientes ilustraciones que, el sector cuenta con uso de suelo mixto, priorizando las áreas comerciales en la zona de estudio, y el uso administrativo y de equipamiento en sus calles cercanas al Palacio Municipal de Guayaquil.

Además de equipamientos administrativos, se encuentran también edificios educativos y hospitalarios que brindan atención tanto pública como privada.

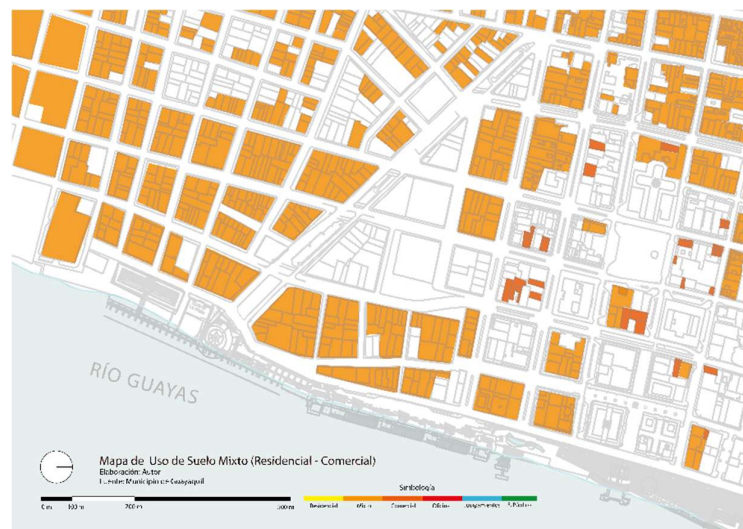


Ilustración 31 Mapa de Uso de suelo mixto (Residencial- Comercial)

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 34 Mapa de Uso de suelo comercial
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

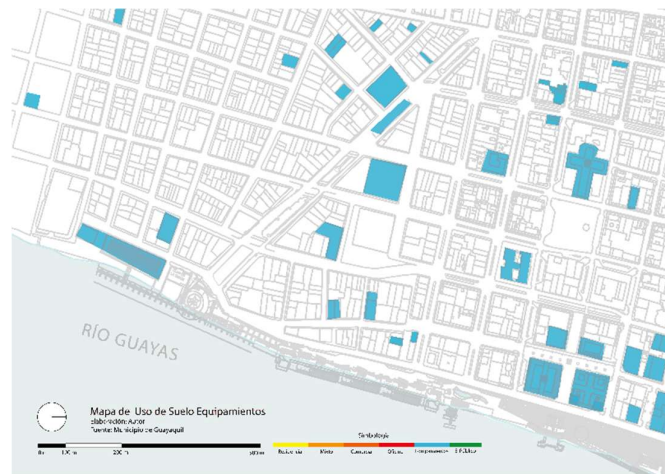


Ilustración 33 Mapa de uso de suelo – Equipamientos
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 32 Mapa de Uso de suelo - Espacio Público
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

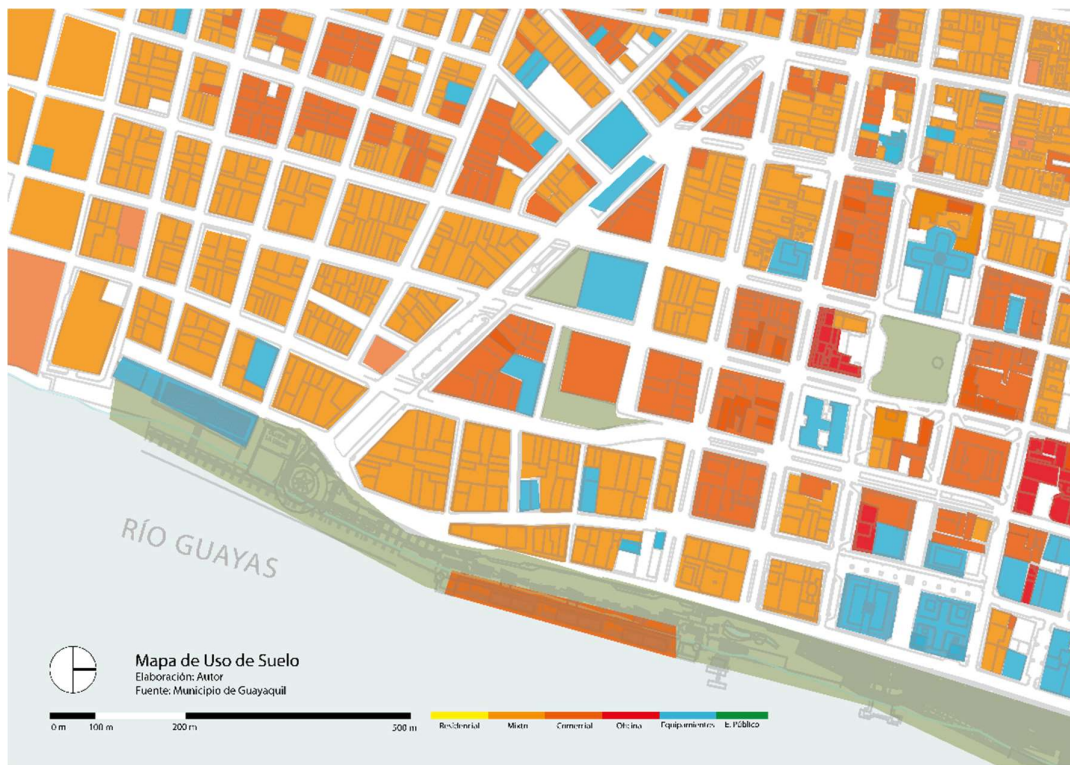


Ilustración 35 Plano de Uso de Suelo

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Espacios abiertos de Oportunidad

Posterior al análisis de espacios abiertos y cerrados, se realizó una clasificación de los espacios abiertos, que puedan servir de oportunidad para la investigación y las estrategias a plantear. Dentro de estos espacios, existen los públicos y privados como se mencionó anteriormente.

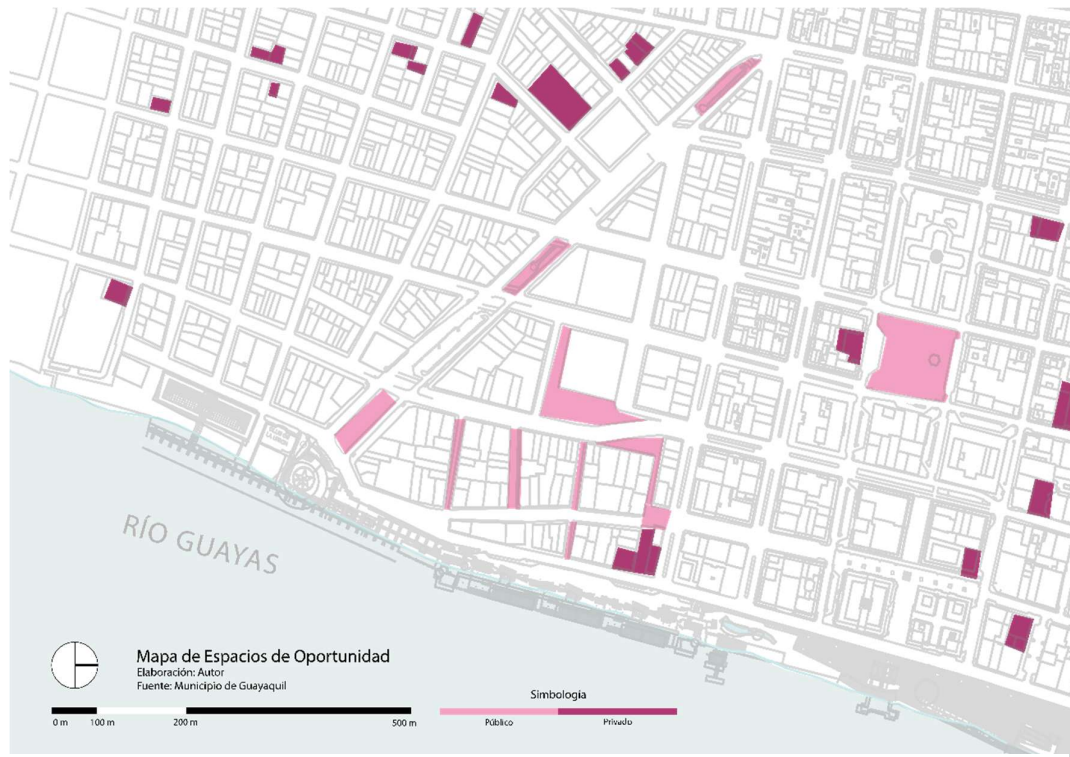


Ilustración 36 Mapa de Espacios de Oportunidad

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Sistema de Socio Económico de base

Población

Según el (INEC, 2010), las parroquias que comprende la zona de estudio son:

- Rocafuerte con una población de 6100 personas
- Olmedo con una población de 6623 personas
- Pedro Carbo con una población de 4035 personas
- Roca con una población de 5545 personas

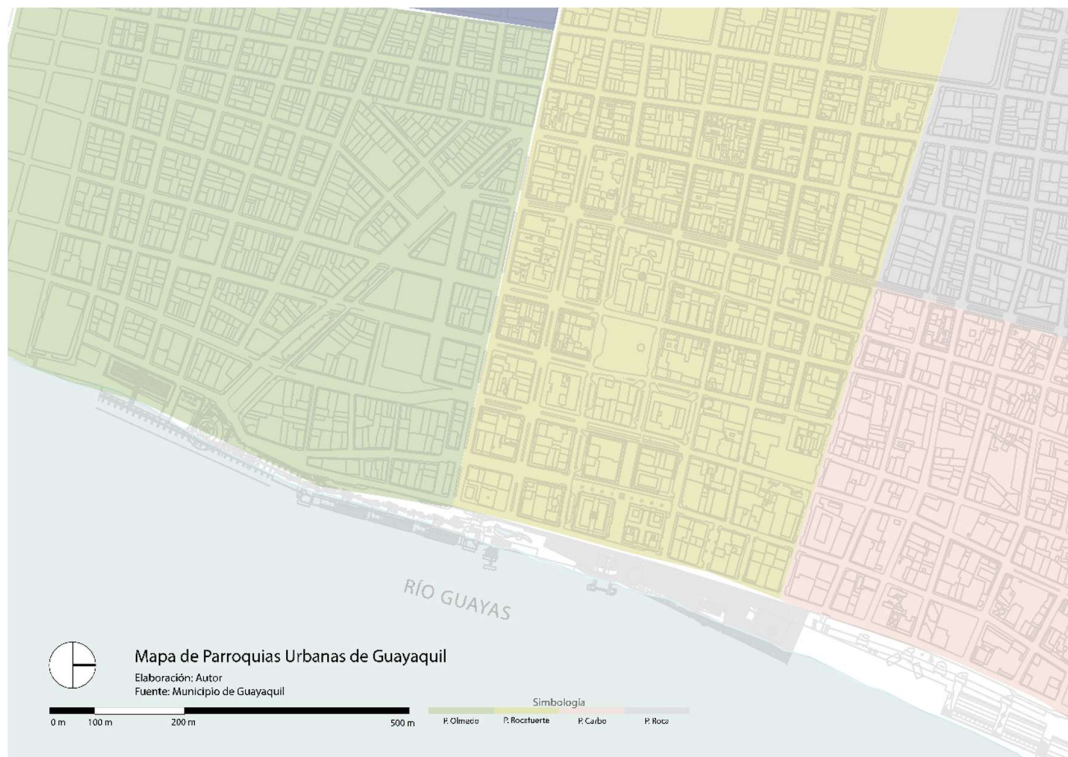


Ilustración 37 Límites de Parroquias Urbanas

Ilustración realizada por el autor, Fuente: Mapeo de (Municipio de Guayaquil, 2022)

Cabe mencionar que no se han encontrado datos anteriores o actualizados con respecto a la población de cada una de estas parroquias urbanas, más la mencionada en el censo poblacional del 2010.

Dinámica de actividades comerciales

De acuerdo con el uso de suelo que se tiene en el sector estipulado por el Municipio de Guayaquil, es importante resaltar que, a pesar de tener una función designada para este espacio, estas cumplen otras, dentro de la Ilustración 39, se demuestran las diferentes actividades que se presentan en sus pisos en las

calles resaltadas en el mapa de la Ilustración 38, todo esto previo al abandono de sus espacios.



Ilustración 38 Mapa de Actividades comerciales
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

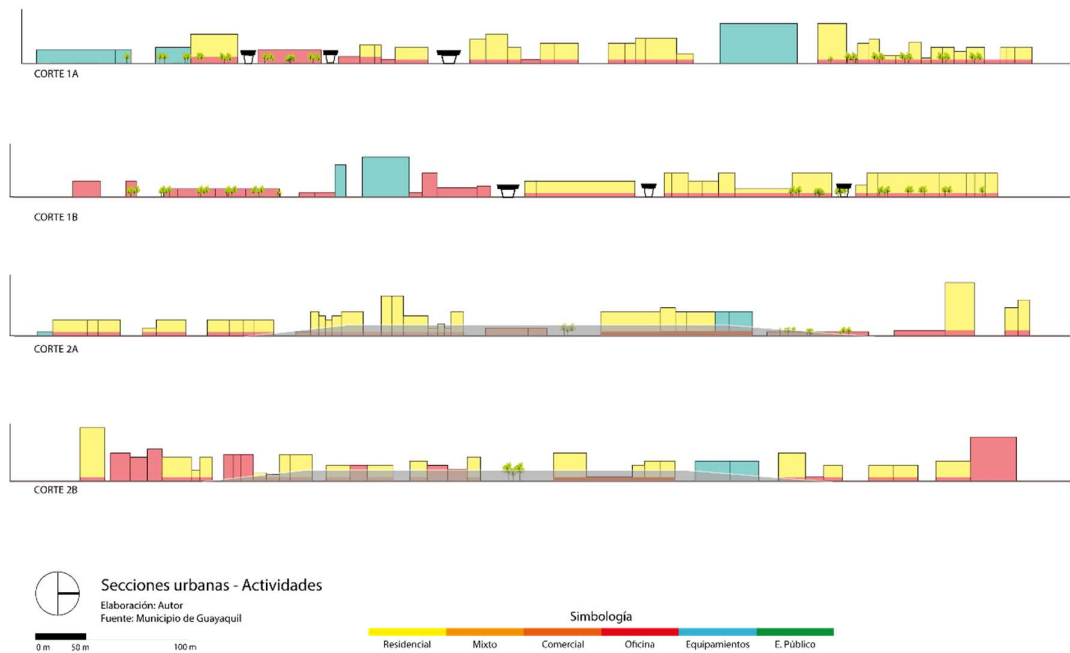


Ilustración 39 Sección de actividades
Fuente: Referencia del plano de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Percepción de Seguridad

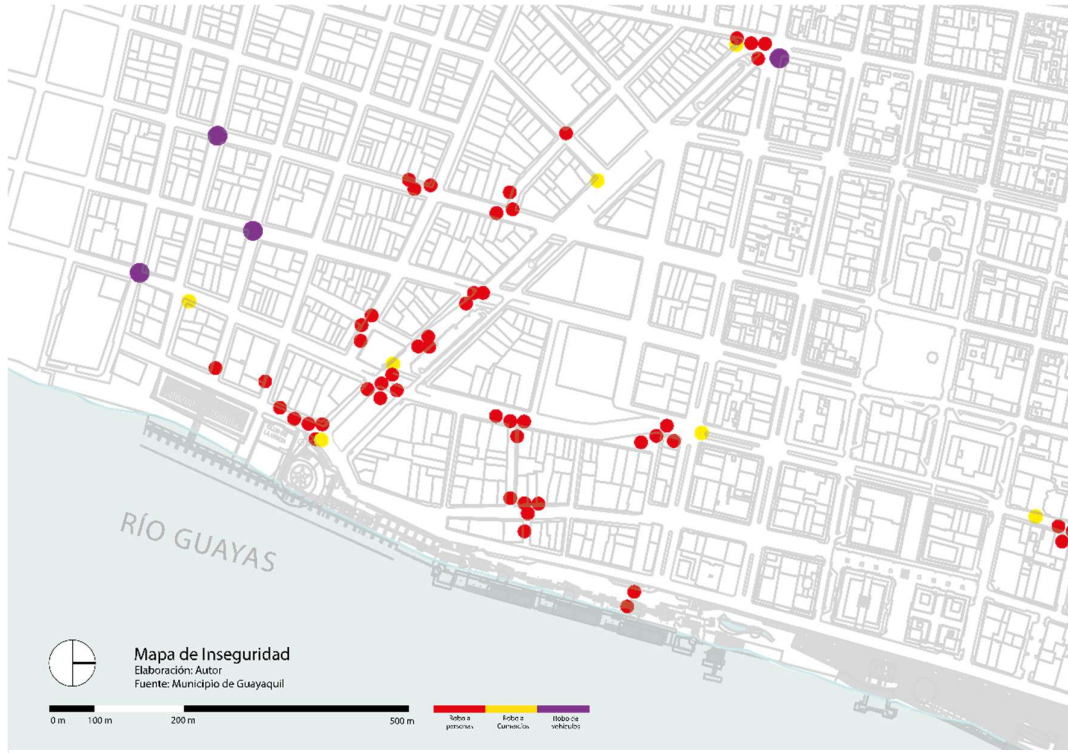


Ilustración 40 Mapa de Percepción de Seguridad
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Investigación del Geo portal del (Municipio de Guayaquil, 2022) elaborada por el autor e Ilustración elaborada por el autor

Como se mencionó en el inicio de la investigación, Guayaquil cuenta con una alta tasa de inseguridad, según (PRIMICIAS, 2023) se registró en la ciudad desde enero a abril del 2023 723 muertes violentas, siendo el doble del registro del año anterior. Además de las muertes, se registra un alto número de robos, en la ciudad.

Se puede denotar en el mapa de la Ilustración 40 la afluencia de actos delictivos en la zona de estudio, en el que se demuestra además la concentración de estos en las áreas marcadas por las zonas de abandono, que también coinciden con el sector comercial de La Bahía.

Sistema de Relaciones

Posterior al análisis contextual del área de estudio, se ha analizado los diferentes mapas de relaciones con los espacios de abandono, revisando de esta manera los sistemas sociales, físicos y de oportunidad que se enfrenta el abandono de los lugares ya registrados.

Sistemas de Transporte y Movilidad/ Abandono

En este mapeo se evidencia de una manera más clara cómo el paso de los puentes elevados sobre las calles mencionadas anteriormente tiene relación directa con los lugares en abandono, es sobre estas calles donde se denota mayor número de casos de este fenómeno. En lo que respecta al transporte, las líneas de BRT y buses urbanos pasan sobre estos puentes, pero la ciclovía no tiene el acceso hacia el lado sur de la ciudad por estas calles centrales.

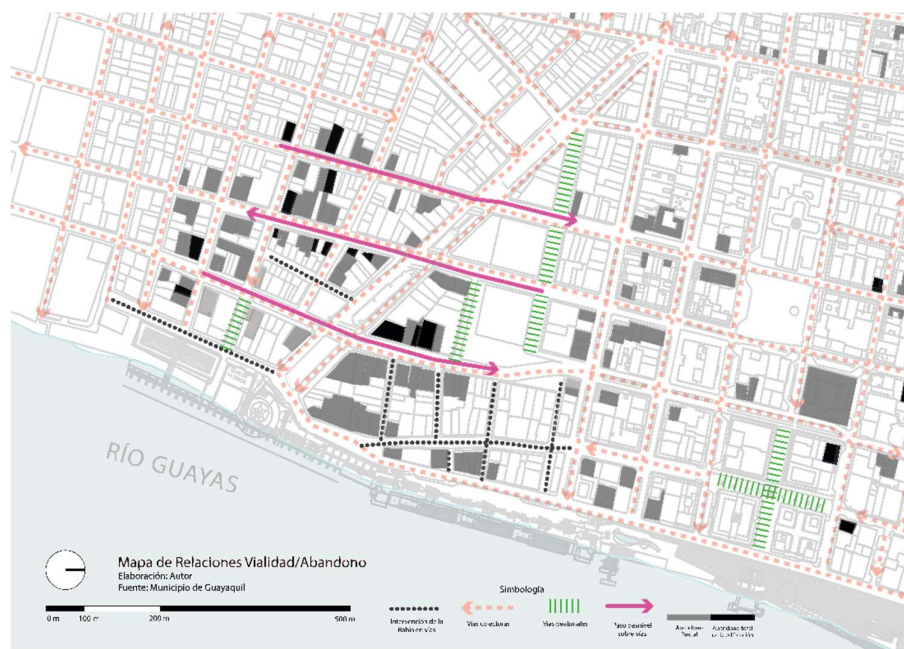


Ilustración 41 Relación Sistema de vialidad – Abandono

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

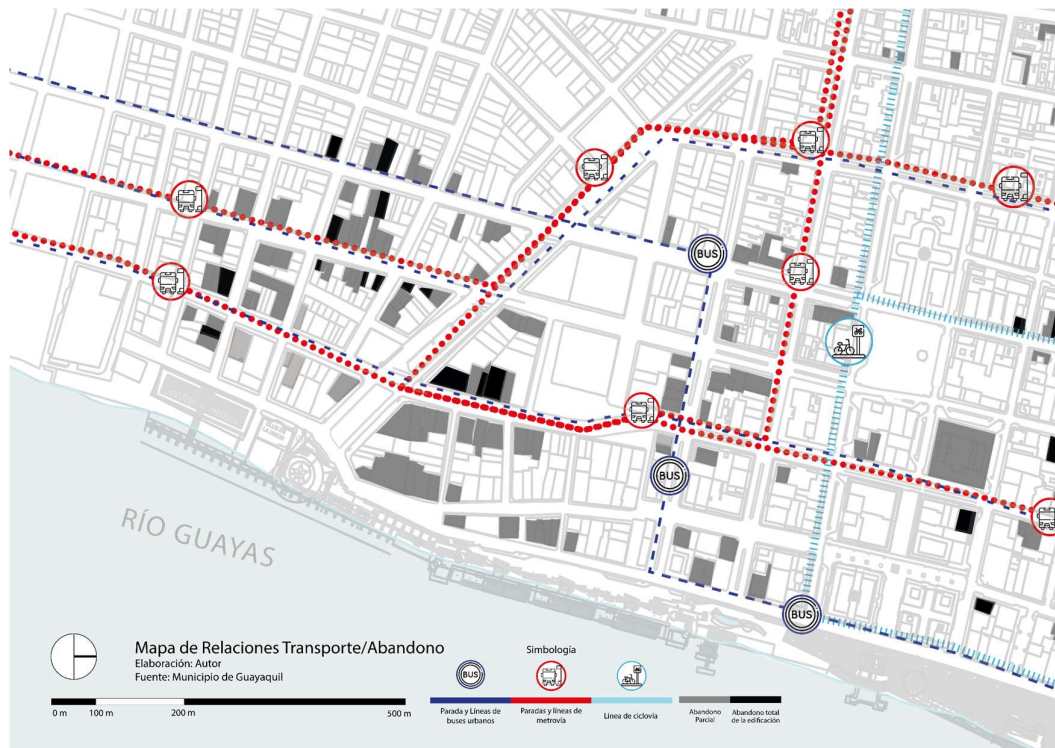


Ilustración 42 Relación Sistema de transporte – abandono

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) y (Agencia de Tránsito y Movilidad, 2023) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Actividades comerciales/ Abandono

Ya analizadas las actividades de la zona, es importante relacionar lo encontrado con los espacios en abandono, como se muestra en las secciones en el que se mantiene las actividades comerciales en las plantas bajas, más en ciertos edificios, las plantas altas se encuentran en estado de abandono como se muestra en las siguientes imágenes. Este abandono puede ser total, con el vacío completo de su espacio o parcial, donde se ha usado su sitio como bodegas de comercios pertenecientes de la Bahía, sellando de esta manera las ventanas improvisada o completamente, mientras que en sus plantas bajas se mantiene su uso comercial.

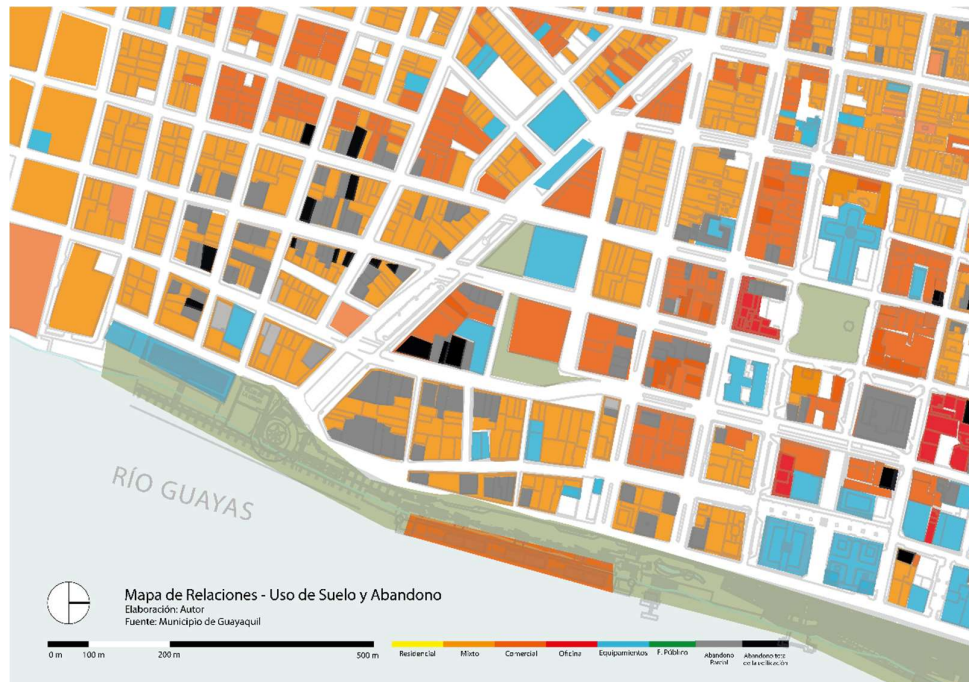


Ilustración 43 Mapa de relaciones Actividades – Abandono
Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 44 Comercio en planta baja y abandono en planta alta, calle Eloy Alfaro
Fuente: (Google Street view, 2022)

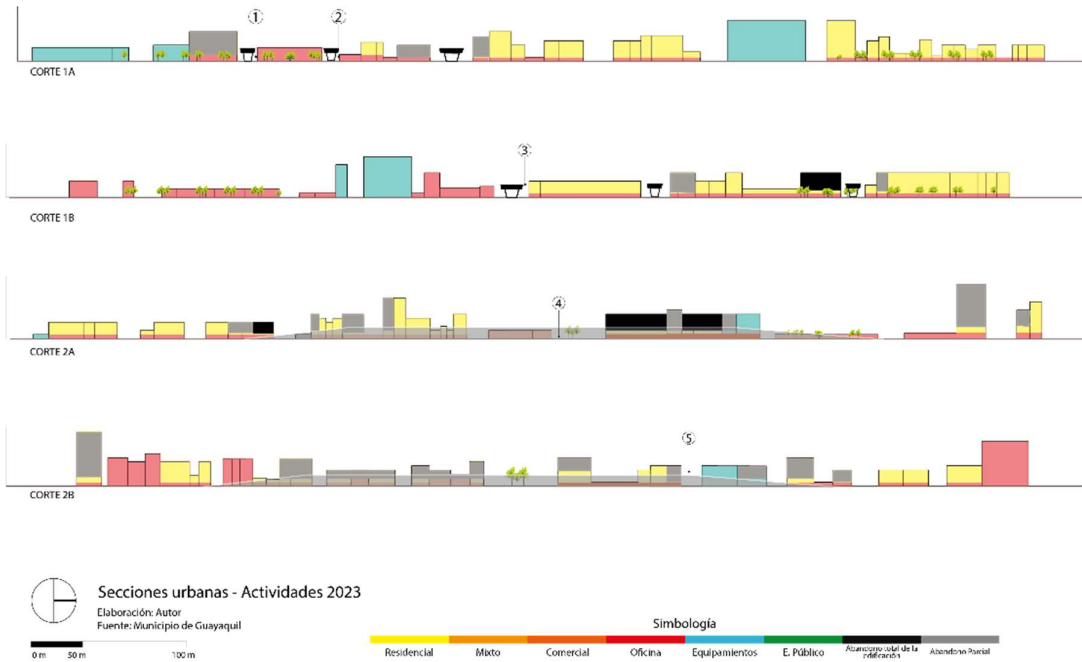


Ilustración 45 Análisis de Abandono temporal

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Espacios abiertos de Oportunidad/ Abandono

Si bien se ha demostrado los espacios de abandono en esta investigación y la relación que se tiene con cada dinámica presentada, es importante también reconocer la relación que se tiene entre las zonas de abandono y los espacios de oportunidad ya sea en espacios públicos o privados que se ha analizado en los primeros mapeos.

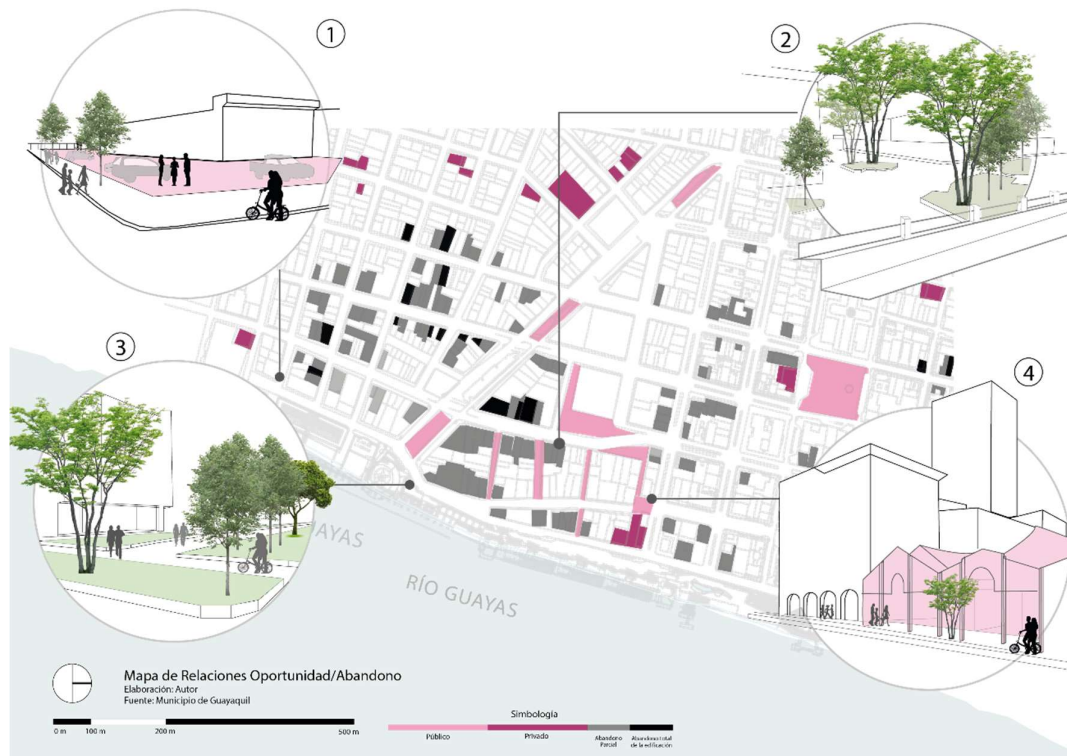


Ilustración 46 Mapa de Oportunidad y Abandono

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

En la Ilustración 46 se visualiza una muestra de cuatro tipos de espacios de oportunidad que se encuentran dentro del sector, espacios como parterres o pequeñas áreas verdes cerradas (2 y 3), un área privada que es usada como parqueo a la orilla del río (1) y las calles ahora ocupadas por los comercios de la Bahía, que también son en la actualidad espacios peatonales (4).

Estas áreas se han marcado como espacios de oportunidad al valor espacial que puedan aportar a las estrategias de la investigación.

Criticidades y Oportunidad



Ilustración 48 Mapeo de criticidades Físicas

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

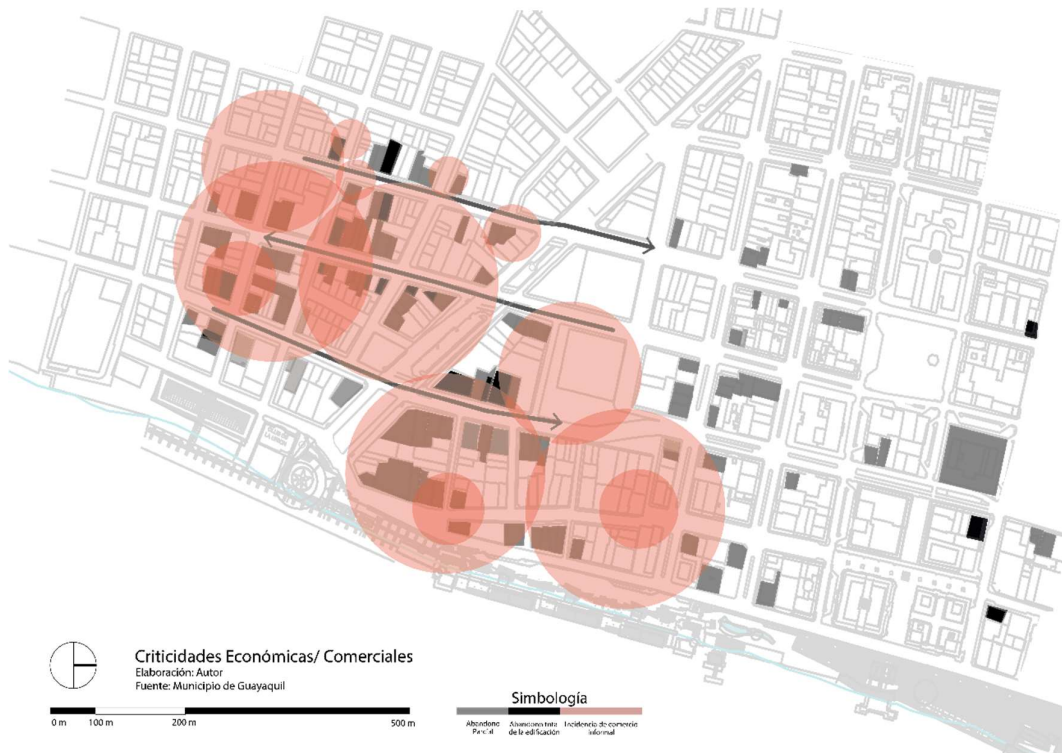


Ilustración 47 Mapa de criticidades Económica/ comerciales

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 49 Mapa de criticidades sociales

Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor (Investigación de campo) / (Rivera & Sanchez, 2019)

Se grafica mediante estos mapas, las incidencias de criticidades que se presenta en cada sistema (Físico, Económico y Social).

En el Sistema Físico Espacial se marcan los edificios que se encuentran en estado de abandono y estructuralmente debilitados, es decir que, aunque tampoco pueden volverse habitar sin una revisión técnica, con los pasos elevados están entre ellos, es así como se demuestra que los edificios más cercanos a estos puentes son los que más presentan este fenómeno de abandono, el diámetro de la incidencia marcada demuestra la magnitud del daño o abandono.

En el Sistema Económico en estas criticidades se marca la incidencia de los locales de la Bahía que se encuentran sobre las calles y debajo de los puentes, esta incidencia se visualiza en conjunto con el abandono de la zona, en la que se demuestra también que los lugares de mayor abandono están relacionados con la ubicación de la Bahía.

En el Sistema Social, se marcan las incidencias de tipo de robo en el sector como se había señalado anteriormente en los mapeos de relaciones con el abandono, en el que se determina por radio de incidencia la cantidad de delitos realizados

en las zonas, donde también se expone la relación directa que se tiene la inseguridad son los lugares en abandono, donde más espacios desolados existen, mayor será el número de delincuencia en la zona.

Los mapeos de oportunidades que se presenta a continuación son los que, a través de este análisis se ha encontrado en la zona de estudio, completado con las criticidades que pueden tornarse en su momento en una oportunidad. (Un espacio en abandono y deterioro físico, puede reutilizarse con otro tipo de funciones).

Frente a los espacios en abandono y en deterioro, se encuentran espacios abiertos o cerrados que sirven de oportunidad para espacios de recreación/ áreas verdes.

Antes las criticidades económicas que tiene el sector, al aún encontrar comercio informal, contaminación, inseguridad y tráfico, se encuentran diferentes edificios que se encuentran actualmente en abandono, tienen la oportunidad de funcionar como edificios comerciales en cada uno de sus niveles.

Como último resultado del mapeo de oportunidades, se menciona que, ante los eventos sociales que ha generado el abandono como es la inseguridad de sus habitantes y transeúntes, es importante rescatar la importancia que tiene el sector a nivel barrial, con equipamientos cercanos, entre educativos, administrativos y médicos, además de los espacios de esparcimiento que también se encuentran disponibles cercano al sector como se ve en la Ilustración 52.



Ilustración 51 Mapa de Oportunidades Físicas

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 50 Mapa de Oportunidades Económicas

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor



Ilustración 52 Mapa de Oportunidades Sociales

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Resultados de Encuesta

Se realizó una encuesta a 100 personas dentro del sector central comercial y administrativo de la ciudad, específicamente en el sector de la Bahía, entre cada uno de sus edificios y comercios.

Dentro de la encuesta realizada se ha analizado siete respuestas a las preguntas de selección única y múltiple, para constatar la percepción de los habitantes y visitantes del sector central de la ciudad de Guayaquil, conocido como el sector de La Bahía.

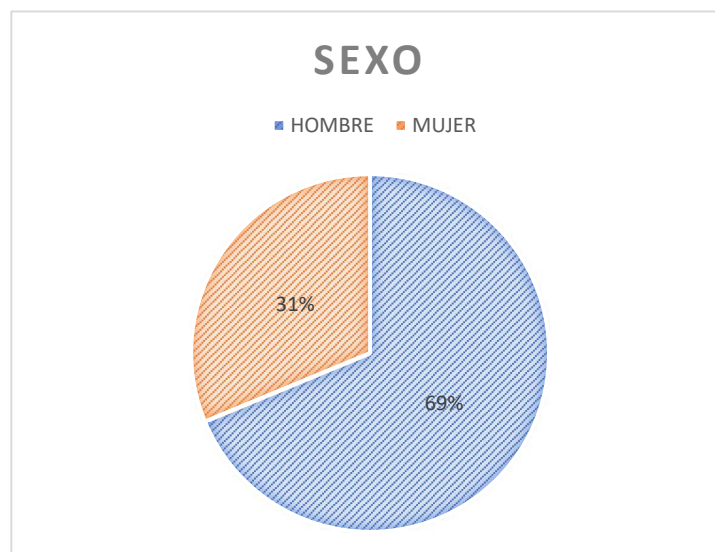


Ilustración 53 Pregunta de encuesta realizada por el autor

Previo a la introducción de las preguntas, ha sido necesario identificar el sexo de los encuestados, entre los que se divide que, el 31% de las personas que respondieron la encuesta son mujeres y el 69% hombres.

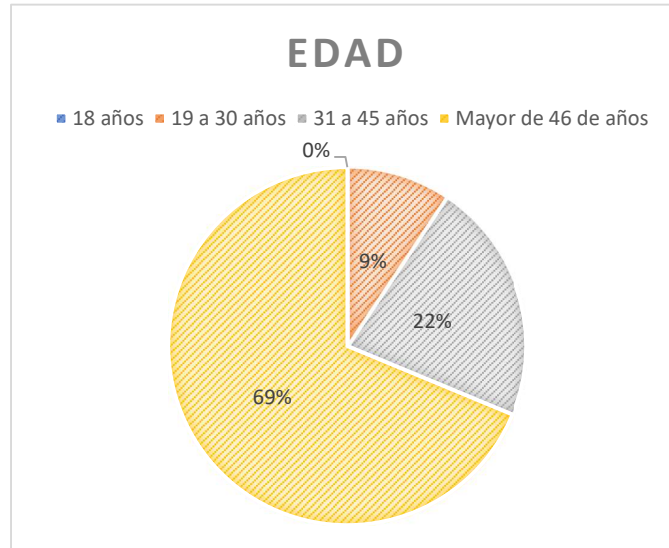


Ilustración 54 Pregunta de encuesta realizada por el autor

Con respecto al margen de edad de los encuestados, la mayoría de ellos presentaban más de 46 años (69%), 22% del rango de 31 a 45 años y un 9% de los encuestados tenía de 19 a 30 años, no se encuestaron a personas menores de edad.

La primera pregunta de la encuesta buscaba determinar la estancia de los encuestados, dado que, como se ve en la gráfica el 72% de las personas no reside en la zona de estudio, más se encontraba en el lugar por razones laborales.

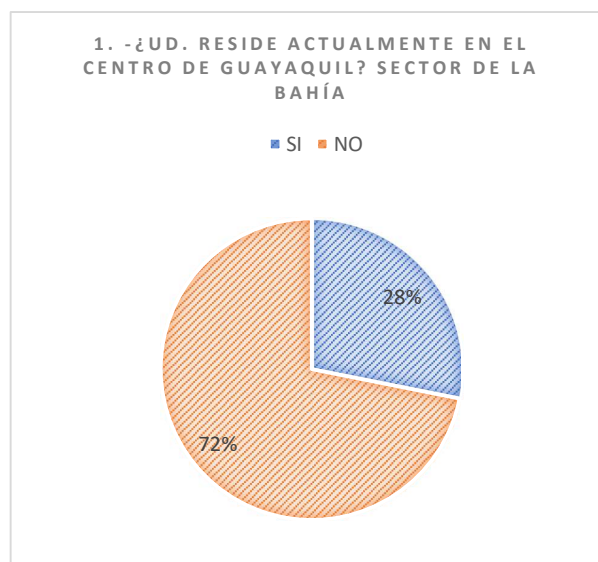


Ilustración 55 Pregunta de encuesta 1 realizada por el autor

Con esta segunda pregunta, de las personas que han contestado que viven en el sector, se demuestra que, el 89% de ellos se siente a gusto viviendo en su residencia actual, a comparación del 11% que no le gusta vivir en la zona mencionada.

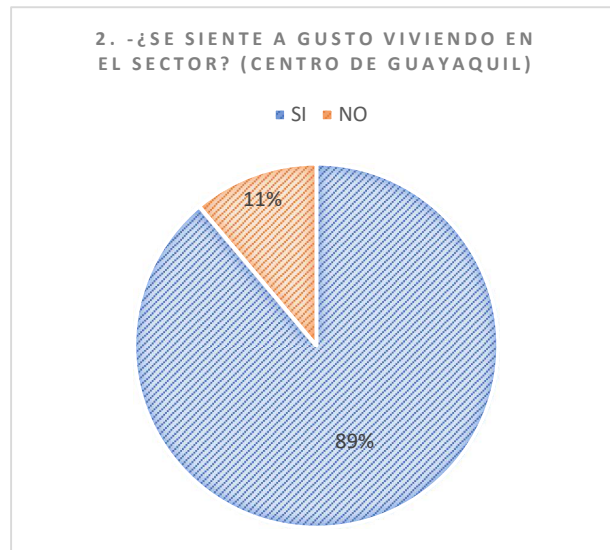


Ilustración 56 Pregunta de encuesta 2 realizada por el autor

Del total de encuestados se preguntó sobre la percepción de seguridad en las calles del sector en la noche, respondiendo el 75% que no se sienten seguros caminando por las calles de la zona, justificando su respuesta con la inseguridad que hay en la ciudad que se suma a la disminución o nulidad de actividades en el mismo sector después de las seis de la tarde, frente al 25% de menciona que sí se siente seguro, este último grupo (25%) justifica su respuesta mencionando

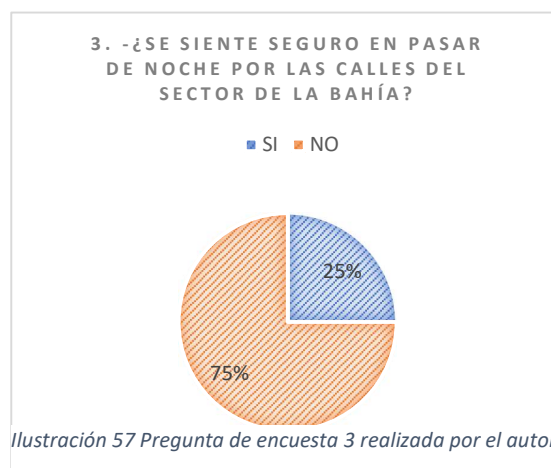


Ilustración 57 Pregunta de encuesta 3 realizada por el autor

el conocimiento de sus calles y habitantes además de la poca frecuencia de salidas de sus viviendas en la noche, por lo que no les es perceptible la inseguridad mencionada por el otro grupo encuestado (75%).

Dentro de las respuestas mencionadas a la pregunta anterior, el 69% de sus encuestados alude a la “Inseguridad del sector” la razón principal por la que se cree que las personas han decidido mudarse del sector, recordando también los momentos cuando la zona comenzó a cambiar a partir de su crecimiento comercial.

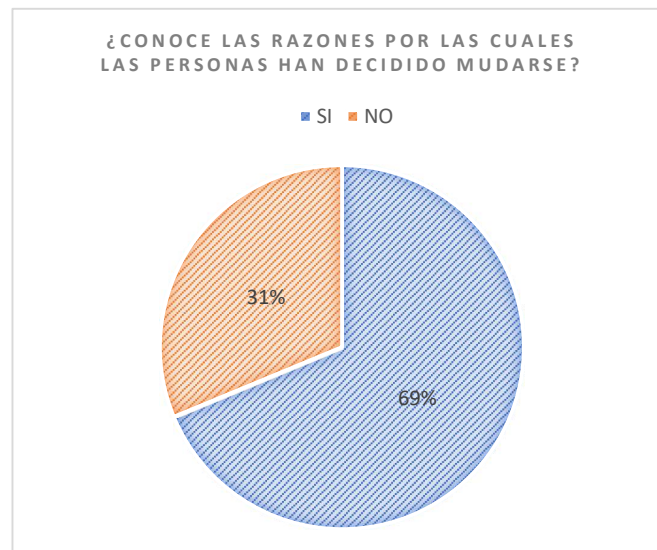


Ilustración 58 Pregunta de encuesta 4 realizada por el autor

Esta percepción del tiempo de abandono se encuentra en la siguiente pregunta dónde, de los encuestados el 44% de ellos asegura que su degrado empezó hace más de 10 años, cercano al 37% que menciona que es más de 20 años la degradación y abandono del sector, frente a un 19% de personas que indicó que este fenómeno se visualiza hace aproximadamente hace 5 años, posterior al terremoto del 2016 y la pandemia.

Se puede mencionar como resultado de esta pregunta con las anteriores que, si bien el abandono ha comenzado hace más de 20 años, la degradación de los edificios se ha intensificado a partir de los eventos de los últimos años que se han mencionado anteriormente.



Ilustración 59 Pregunta de encuesta 5 realizada por el autor

Posterior al reconocimiento de los habitantes y trabajadores de la zona sobre su percepción de seguridad y satisfacción habitacional del lugar, se presentaron también dos preguntas de opción múltiple para los encuestados y para determinar las razones a favor y en contra para vivir en el centro de Guayaquil.

De estas, la razón principal para estar a favor de habitar el centro es la cercanía a los equipamiento y comercio, que incluye además sus lugares de trabajo, hospitales y equipamiento administrativo público con un 28%, siguiendo de un 22% la accesibilidad al transporte público y un 17% sin escoger ninguna razón por la cual viviría en el centro de la ciudad.

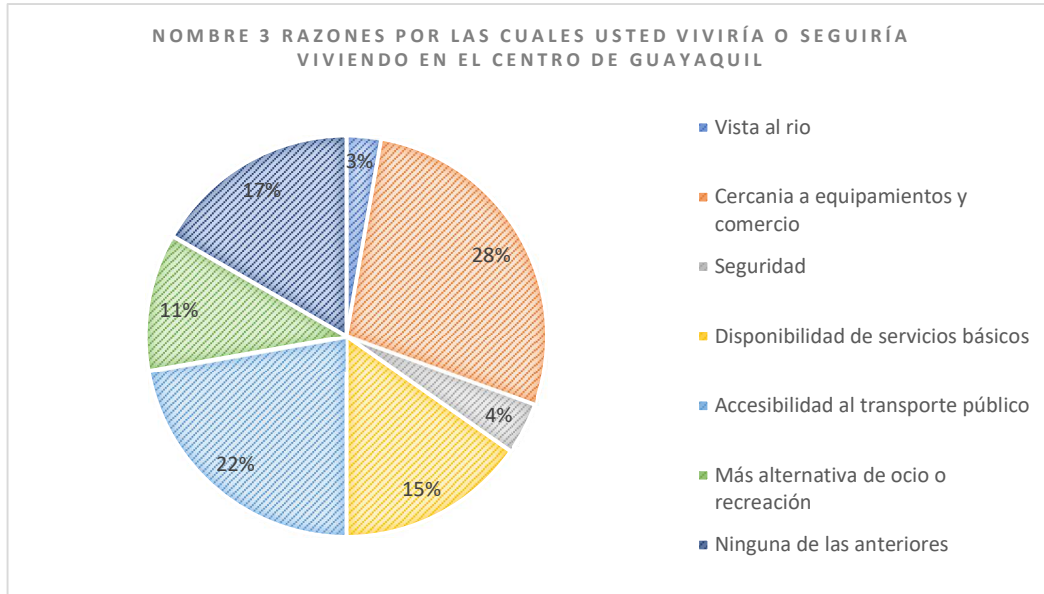


Ilustración 60 Pregunta de encuesta 6 realizada por el autor

Esta última observación de las opciones más escogidas en la pregunta anterior lleva a la última interrogante, en la que se consultó las razones por las que se mudaría o no quisiera vivir en el sector de estudio.

Destacando con el 31% las opciones de Inseguridad y la Contaminación ambiental, dentro de este último se incluye la contaminación sonora, que ha sido mencionada en repetidas ocasiones por los encuestados, debido al ruido originario de los comercios informales durante el día.

De estas opciones, sólo 6% mencionó que no tiene razones para irse o no vivir en la zona, estas personas son las mismas que se sienten conformes viviendo en el centro de Guayaquil.

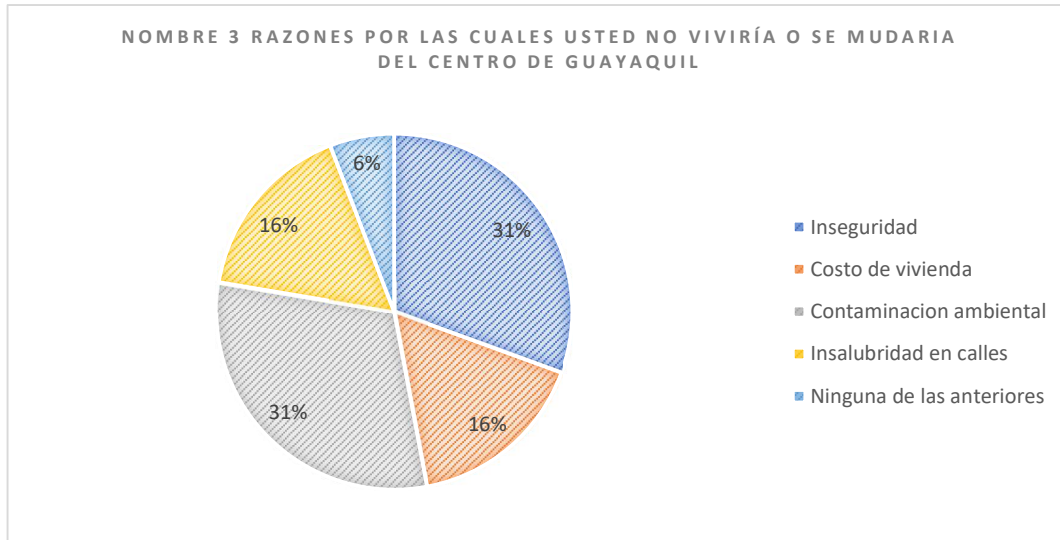


Ilustración 61 Pregunta de encuesta 7 realizada por el autor

Como resultados generales se menciona lo siguiente:

- Existe una percepción de inseguridad en la zona de estudio de un 75%, entre los residentes y trabajadores de la zona.
- Misma que es una de las principales razones por la que los encuestados no vivirían en el lugar.
- A pesar de que la situación actual del País y de la ciudad con respecto a la seguridad ha intensificado el miedo y la percepción de seguridad que se tiene en el sector, cabe mencionar que el degrado y abandono urbano del mismo ha surgido, mencionado por los habitantes desde hace más de 10 años.
- La falta de actividades nocturnas y de movimiento peatonal después del cierre laboral ha hecho que, el sector central de la ciudad no tenga vida y sea un imán de delitos que nadie ve.
- Movimientos telúricos y una pandemia, ha intensificado el deterioro (debido al abandono) de sus edificios como se muestra en la ilustración 38, un edificio de uso mixto que después de estos fenómenos y el poco

mantenimiento dado posterior a la pandemia ha hecho que su estado actual sea de completo abandono residencial, quedando sólo la planta baja de comercio ocupada. El mismo ejemplo se repite con varios edificios en el sector, así pues, el abandono sólo se presenta en las plantas altas residenciales.



*Ilustración 62 Imágenes de 2015 (Google, 2015)– 2023 (Imagen tomada por el autor)
Edificio en la esquina Eloy Alfaro y Colón, se encuentra deshabitado, a excepción de la planta baja comercial, y con degradación estructural ocasionada por los temblores*

Casos de Estudio

En estos casos de estudios se ha analizado los procesos y estrategias seguidas por cada uno de los casos para conllevar el abandono urbano.

Kreuzberg, Berlín

Con un abandono y deterioro urbano marcado en 1970, se presenta el plan *“El centro como lugar de residencia, recatar la ciudad estropeada”*, en él se centra en la planificación de la rehabilitación de una zona específica de la ciudad, que es el barrio Kreuzberg, este plan contó con doce principios de una llamada *renovación cautelosa*, término planteado debido al cuidado social y económico, que debía tenerse en la implementación de dicho plan.

Los principios que siguieron para la recuperación del barrio son los siguientes:

- Conservación de edificios
- Planificación técnica y social
- Confianza y seguridad
- Reorganización de las plantas de las viviendas
- Renovación por etapas
- Intervenciones puntuales
- Modernización de los servicios
- Derechos materiales y de participación
- Decisión de renovación pública
- Garantías financieras
- Separación de labores de ejecución y gestión
- Asegurar el futuro

Después de nueve años de planificación, en 1990 se obtuvo como resultado la recuperación de más de 5000 viviendas, se ajustó el alquiler de las viviendas para que se cómo el costo, se renovaron los patios interiores, calles y plazas fueron reestructuradas y el comercio se estabilizó con los talleres originales más empresas nuevas, obteniendo tras esta transformación cautelosa, la estabilización y revitalización del barrio Kreuzberg.



Ilustración 63 Barrio Kreuzberg en la actualidad
Fuente: (Steffen, 2017)

Le Marais, París

Para 1941, Le Marais ya era emergencia sanitaria en la ciudad, más los planes urbanos que se presentaban no resultaban beneficiosos para el barrio, no fue hasta 1976, cuando se me presentó un plan de recuperación urbana con tres conceptos a seguir:

- Demolición y limpieza de patios interiores
- Protección de patrimonio arquitectónico
- Normas de construcción

De estos, se clasificaron las edificaciones según su grado de protección patrimonial, para decidir la demolición, exceptuando aquellos que, justifiquen sus actividades necesarias para el barrio.

Con estos pasos se ha obtenido en la actualidad un barrio con fachadas y edificios rehabilitados, sin el hacinamiento presentado décadas anteriores, gracias a las normas de densidad impuesta en el lugar, y con apreciación turística debido a los comercios nuevos y originales.



Ilustración 64 Barrio Le Marais en la actualidad
Fuente: (G, 2023)

Santiago de Chile, Chile

El centro de Santiago de Chile vivió muchos cambios residenciales, conllevados por la economía y expansión territorial hacia sus zonas aledañas, este fue dejando a su centro urbano en estado de abandono para 1980, es así cuando diez años más tarde se comienza a trabajar con la municipalidad de la ciudad un plan de recuperación urbana en el que se plantea 3 pasos:

- Cambio demográfico
- Globalización cultural, económica y social
- Revolución tecnológica

En este “*Plan de Repoblamiento*” se trabajó en la captura de demanda residenciales, en el que se logre el atractivo a compra y alquiler de los departamentos en los edificios residenciales en abandono, con precios de alquiler cómodos para un sector demográfico medio. Como segundo paso, se integró la aplicación de subsidios de renovación urbana, para que al igual que el paso anterior, pueda ser más atractivo para los habitantes el habitar o comercializar en zonas marcadas por la municipalidad; finalmente se planteó diferentes obras viales y urbanas.

Esto dio como resultado que el centro de Santiago no sólo sea un sector administrativo- bancario, si no que vuelva a ser un sector mixto de actividades, recuperando la vida y seguridad de sus calles. (Contreras Gatica, 2011)



*Ilustración 65 Paseo Bandera en el centro de Chile en la actualidad
Fuente: (González, 2018)*

Detroit, Estados Unidos

Hasta inicios del siglo XXI los planes urbanos que se estaban implementando en Detroit, no funcionaban, debido al enfoque unilateral de recuperación económica que se estaba buscando.

Actualmente se encuentra en proceso el Máster Plan 2015, con objetivos urbanos proyectados para el 2030 muy parecidos a su plan anterior, dirigidos también a un planteamiento más amigable con sus habitantes y el entorno existente e inexistente, que consiste en el enfoque de diecisiete puntos específicos, establecidos en los siguientes objetivos:

- Objetivos de desarrollo físico
- Objetivos económicos
- Objetivos sociales
- Relaciones intergubernamentales

Estos objetivos se basan en la recuperación y reconstrucción de este centro urbano que se fue perdiendo en los últimos cincuenta años debido a la expansión

de vivienda hacia los suburbios, las revueltas raciales y el decrecimiento laboral.
(Morales Guillén, 2021)



Ilustración 66 Festival en el centro de Detroit, Memorial Day
Fuente: (Mancino, 2023)

Al analizar los casos de estudios se han encontrado estrategias que han ayudado a cada caso a sobrellevar el abandono urbano, es por esto por lo que se ha realizado un cuadro de síntesis (Ilustración 67) de las estrategias mencionadas y que pueden servir como propias dentro del contexto de esta investigación.

ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN EN CASOS DE ESTUDIO

ESPACIAL

- Conservación/ Recuperación de edificaciones
- Reestructuración arquitectónicas de los espacios
- Reforma de normas de edificación

SOCIAL

- Modernización de servicios básicos
- Accesibilidad a equipamientos
- Seguridad

ECONÓMICO

- Garantías financieras para departamentos habitacionales.
- Incentivo económico en comercios de Plantas Bajas

Ilustración 67 Matriz de relaciones de estrategias
Fuente: Investigación e ilustración realizada por el autor

CONCLUSIONES

El abandono urbano en el centro de Guayaquil ha surgido de una serie de fenómenos y soluciones temporales que, en treinta años han llevado al sector al deterioro urbano en el que se encuentra actualmente. En la Ilustración 68, a través de un gráfico circular se visualiza, el proceso de este abandono, en el que se demuestra un círculo vicioso de causas y efectos mencionados en la problemática, en donde el abandono de las viviendas causa también la subutilización del espacio y por ende incrementa la inseguridad del sector. La previa solución al tráfico y a la inseguridad generada por la formalización de “La Bahía” es la causa de la inseguridad y el abandono en el sector.

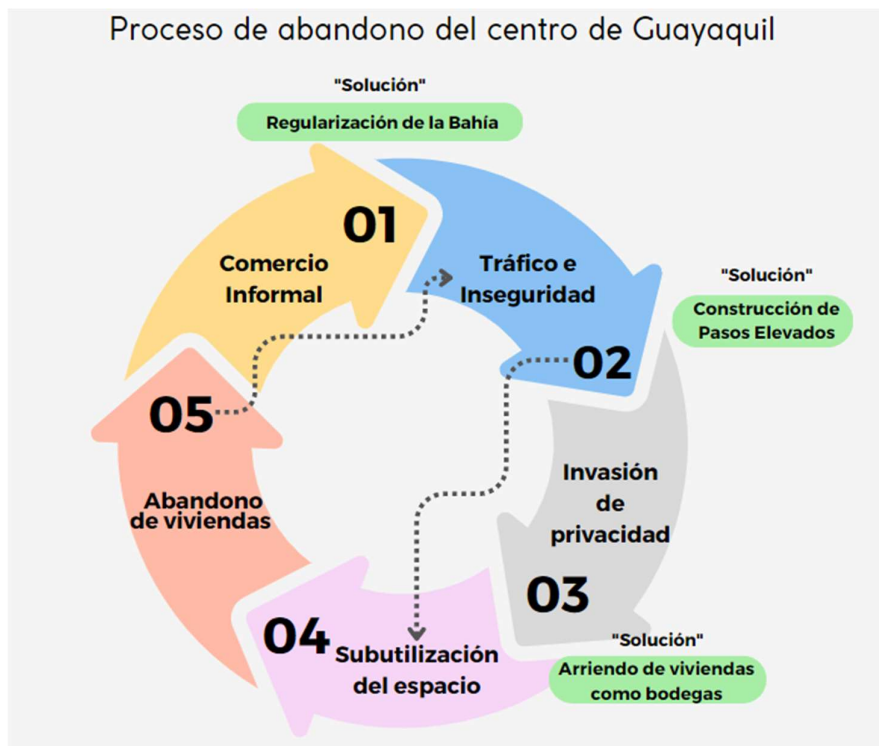


Ilustración 68 Proceso de abandono en el centro de Guayaquil
Fuente: ilustración realizada por el autor

A conclusión del mapeo realizado, de las encuestas y de los estudios de caso con sus estrategias se puede resaltar que, para la recuperación del abandono urbano de un sector se tiene que considerar un conjunto sistémico de estrategias, físicas, económicas y sociales.

En el caso del centro de Guayaquil, se parte de una primera idea que es la de recuperar el espacio habitable del sector. Con la ilustración anterior se demuestra que el abandono surge de las soluciones brindadas a un problema

(1. Regularización de la Bahía y 2. la construcción de pasos a desnivel), mismas que ya no son viables en la actualidad.

1. El sector comercial de la Bahía es una de las fuentes de movimiento comercial más grande de la ciudad, en el que también se encuentra la informalidad poco regulada entre sus locales, y en el que su horario comercial llega hasta el anochecer, donde sus pasajes, peatonales y calles quedan desoladas.
2. Si bien los pasos a desnivel sirvieron de distribuidores de tráfico para liberar la congestión originada por el comercio de La Bahía, en la actualidad sigue habiendo congestión vehicular sobre y bajo los puentes de las calles Eloy Alfaro, Chile y Chimborazo como se muestra en las ilustraciones siguientes, extraídas del predictivo de tráfico de Google Maps. Lo que demuestra que los puentes en realidad no solventan el problema del tráfico, sino que incrementan la congestión en los puntos de inicio y fin además de incentivar el abandono de las viviendas aledañas.

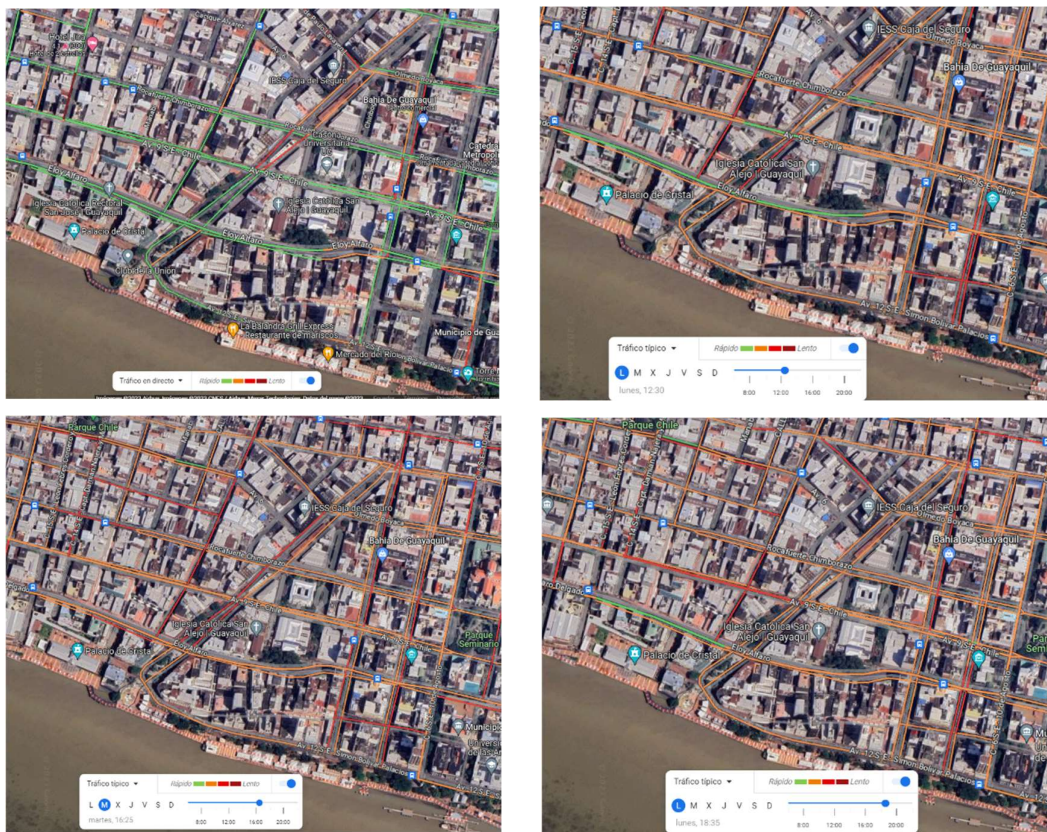


Ilustración 69 Tráfico típico por hora en el sector de estudio
Fuente: (Google, 2015)

Se considera que estos puentes, desde el punto de vista de la circulación, pueden ser prescindibles si se le suma una redefinición del sistema de viabilidad en acuerdo con el comercio y las viviendas.

Analizado los resultados de los casos de primera mano cómo los mapeos específicos, los relacionados al abandono y las encuestas realizadas, además de los casos de estudio con su matriz de estrategias respecto a las variables sistémicas con las que se ha trabajado, se realiza un mapa mental de la conceptualización de estrategias a proponer en esta investigación, y con ellas sus estrategias más específicas.

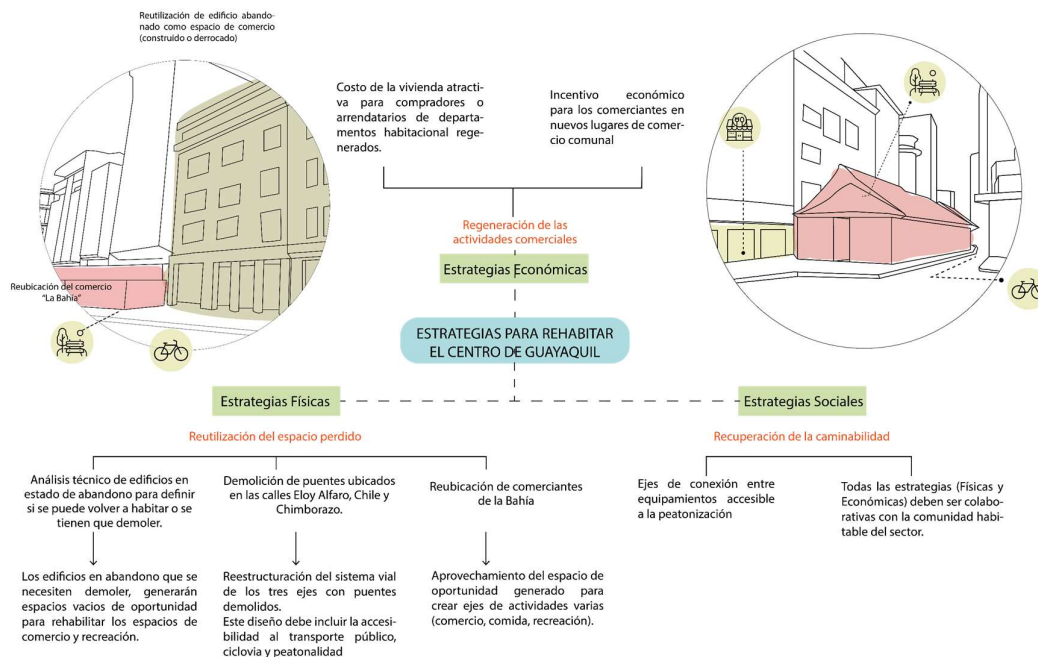


Ilustración 70 Mapa mental de estrategias.

Fuente: Ilustración e investigación elaborada por el autor

Estas estrategias sistémicas se plantean ahora como ejes temáticos que tendrán las propuestas

- **Reutilización del espacio perdido.**

Esta estrategia física- espacial determina la situación de cada uno de los lugares señalados como “en abandono”, su proyección a futuro, determinando los que serán demolidos para reutilizar su espacio abierto como nuevas áreas de comercio o recreación; y los espacios o edificios aun recuperables para ser habitados nuevamente,

representado como un mapeo del sistema físico/ espacial. Como se visualiza en la Ilustración 71, donde los solares marcados en rojo refieren a los edificios que serán derrumbados debido a su estado de degrado estructural y poco funcionamiento, el espacio que ocupaban los edificios se utilizará como plazas comerciales o nuevas construcciones.



Ilustración 71 Mapeo de Estrategias, situación de abandono

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Recuperación de la caminabilidad

Esta estrategia pretende recuperar el espacio caminable mediante la rehabilitación de las vías posterior a la demolición de los puentes y el libre acceso a las peatonales después de la reubicación de los comerciantes de la bahía. Esto se detalla en el mapeo de estrategia vial, donde existe una conexión entre sus peatonales, áreas de esparcimientos, estaciones de BRT y ciclovías integradas al sur de la ciudad, generando recorridos amigables para los transeúntes. El

espacio generado después de la demolición de los puentes permite que se mantengan carriles para el tránsito de automóviles privados sobre sus ejes.

La recuperación de las vías y del espacio caminable permite a los habitantes y turistas aumentar su percepción de seguridad, debido a la disminución de congestión peatonal que genera esta propuesta.

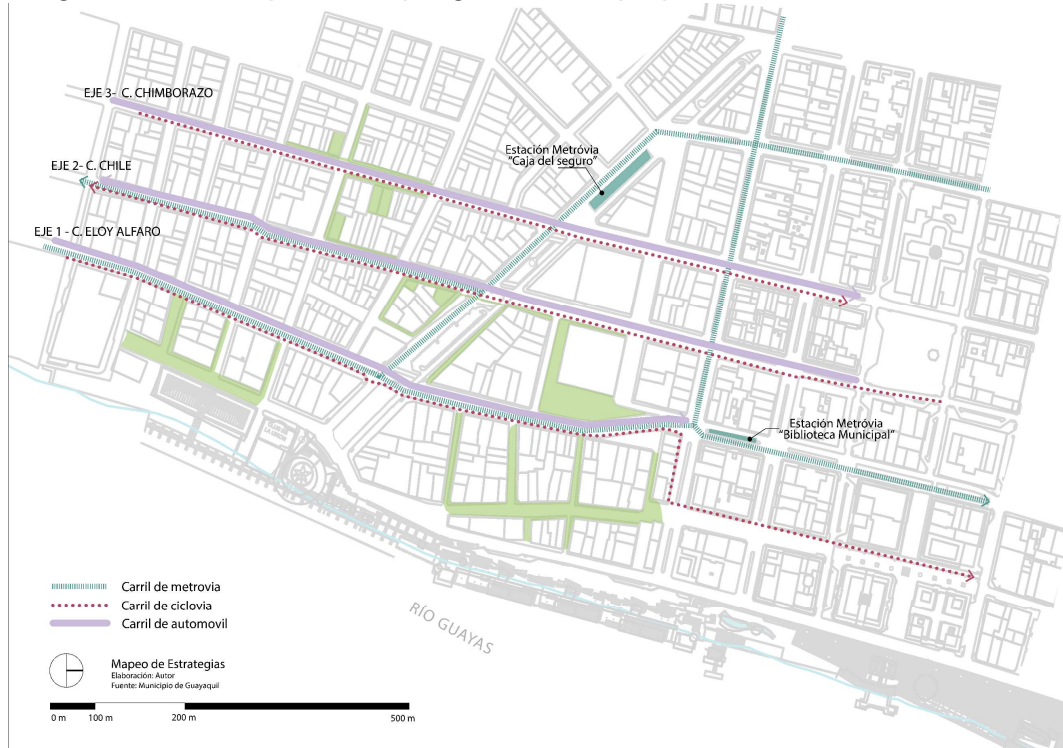


Ilustración 72 Mapa de estrategias viales

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

- **Regeneración de las actividades comerciales**

En este eje estratégico se detallan las actividades comerciales que se proponen en los espacios de los edificios a demoler, habilitando estos para generar plazas comerciales en reemplazo a las que se encontraba entre los edificios o debajo de los puentes.

Mediante este eje, no solo se redistribuye el comercio de manera ordenada, también se generan espacios de recreación y estancia como es el Boulevard de la Av. Olmedo y se aprovecha la conectividad entre ellos y los equipamientos más importantes cercanos a la zona.

Al estar cerca de equipamientos y lugares turísticamente conocidos, es una oportunidad para que sus habitantes y turistas se sientan seguros de transitar y descansar, con las peatonales entre las

manzanas rehabilitadas, la ciclovía junto a los ejes viales que se conectan con las estaciones de transporte público y la variedad de actividades a desarrollarse.



Ilustración 73 Mapa de estrategias económicas-comerciales

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Mediante estas estrategias copiladas en la Ilustración 74, se visualiza la integración entre los ejes, y en el que también se demuestra que, no se pretende cambiar la dinámica comercial del sector, más bien, procura conectar sus atractivos y espacios abiertos, con la oportunidad de la reorganización de un sector comercial, que sea interesante para vivir.

Cada eje urbano de las tres vías a intervenir se ha analizado en profundidad mediante cortes e ilustraciones de acercamiento de sus espacios recuperados, para mayor detalle de las actividades que se prevén resaltar.

Eje 1 – C. Eloy Alfaro

En la calle Eloy Alfaro se tiene las intersecciones de los ahora pasajes que conforman a “La Bahía” (llamados así a los espacios ocupados por comercios entre manzanas), al desalojar estos locales entre las manzanas, las plantas



Ilustración 74 Mapa de Estrategias General

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

bajas de los edificios se tendrá la libertad de tener diferentes usos y actividades a parte de la venta de productos al por menor, los espacios entre las manzanas quedarán libres para ser peatonales, y con la permisión de ocupar parte de la acera para la colocación de asientos que permitan el descanso, la caminabilidad y el consumo de comida.

Tres de sus calles tienen acceso directo al "Palacio de Cristal", que es uno de los principales centros culturales de la ciudad, el conectar el pasaje peatonal, con actividades varias (comercio, restaurantes, cafetería) tendrá un mayor atractivo a la zona que también tiene una vista directa al río Guayas.

Este eje comercial, dará mayor realce al boulevard Olmedo, aprovechando sus áreas verdes y monumentos como un espacio de conexión peatonal entre los comercios de la zona.

La calle Eloy Alfaro, al ampliar sus carriles podrá mantener su vía integral de la Metrovía, con sus carriles de automóvil, además del carril de conexión de ciclovia como se detalla en la Ilustración 75.

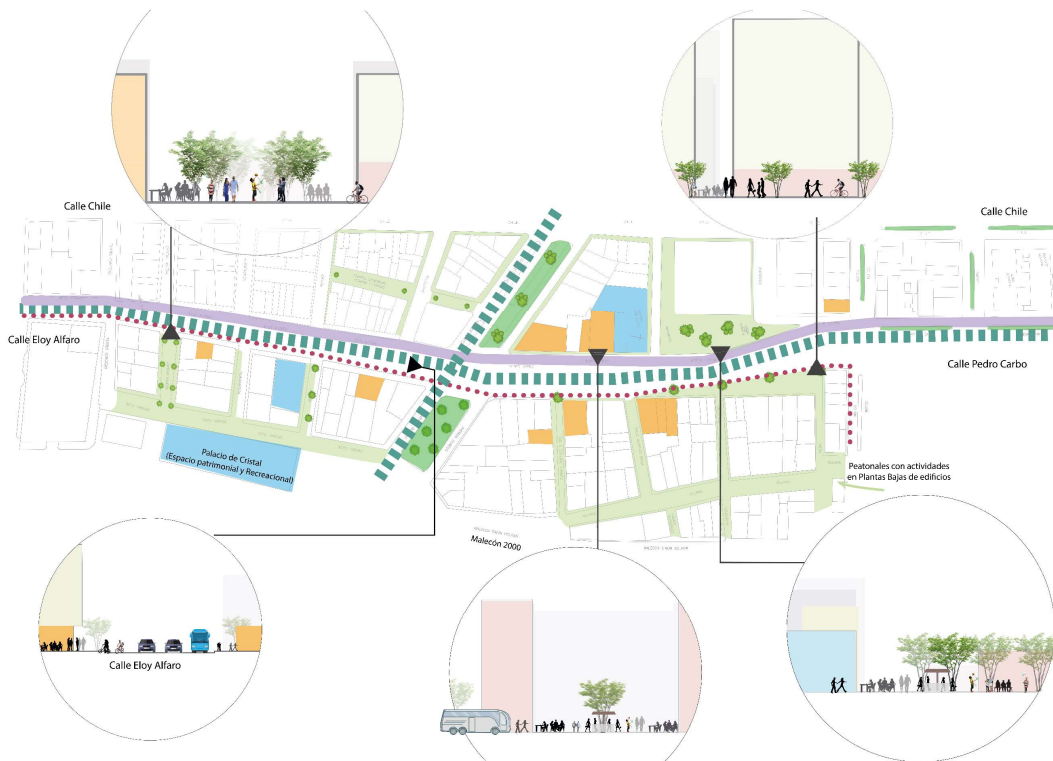


Ilustración 75 Eje Comercial Calle Eloy Alfaro

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Eje 2 – C. Chile

Este eje tiene dirección norte – sur, en el que también está conectado con el carril compartido de la Metrovía, al quitar la estructura del paso elevado, se tendrá acceso a dos carriles de automóviles, en el que, como se muestra en la planta de la Ilustración 76, se podrá tener el carril de ciclovía, que al igual que en la calle Eloy Alfaro sea unidireccional, con el carril compartido de Metrovía y sus carriles de auto, sin disminuirle espacio al peatón, que, al retirar los comercios sobre las aceras, tendrá acceso a la libre circulación.

El Centro Comercial “La Bahía” es actualmente un espacio cerrado de comercio, que, al ser parte de las estrategias como espacio de oportunidad se conecta con la calle Eloy Alfaro mediante sus áreas verdes y espacios exteriores.

En este eje se plantea que, esta área de comercio específicamente siga siendo peatonal, sin acceso a los vehículos (actualmente su vía es parqueo de

automóviles), en el que se pueda ampliar físicamente el espacio comercial y de recreación.

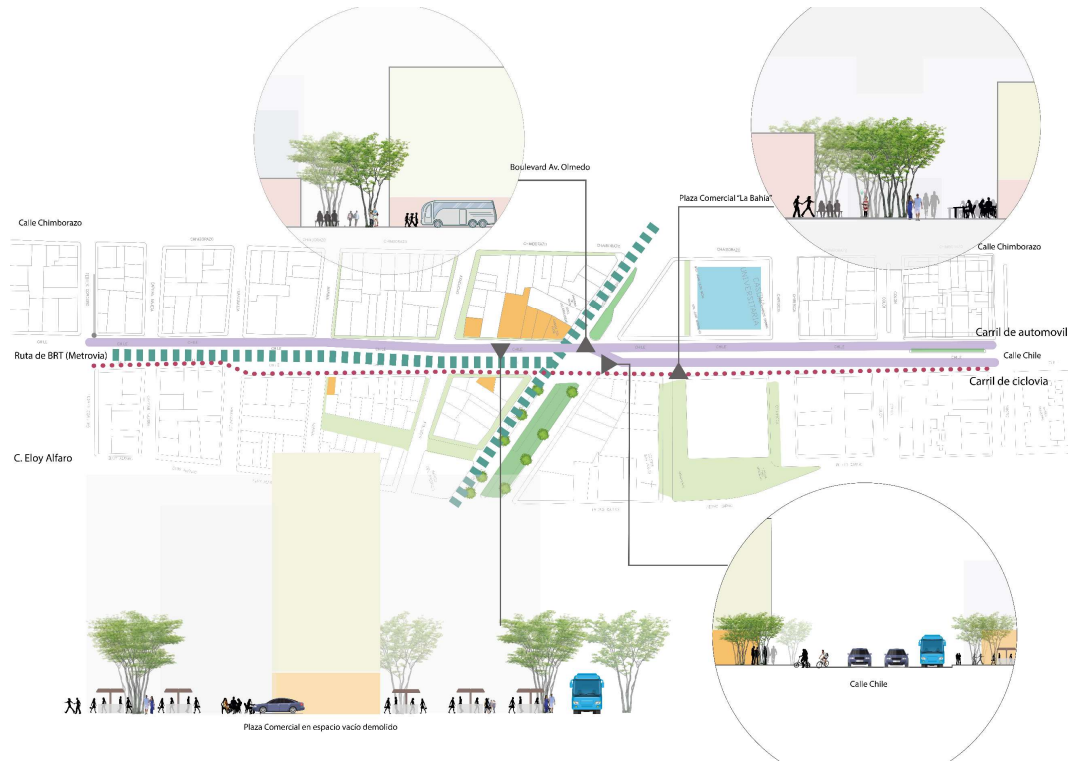


Ilustración 76 Estrategia Eje calle Chile

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

Eje 2 – C. Chimborazo

El tercer eje comercial se conecta con diferentes espacios en abandono, donde se aprovechan los edificios a derrumbar para crear plazas comerciales al aire libre con espacios de circulación y estancia.

Sobre esta calle no pasa el BRT por lo que, al demoler los pasos elevados y retirar los pequeños locales, se tendrá libre acceso peatonal para ir a los

diferentes comercios, equipamientos y residencias; además de un carril disponible para ciclovía unidireccional.

Las plantas bajas se mantienen con actividades que varían entre el comercio, restaurantes y cafeterías.

El boulevard Olmedo, como conexión central entre cada uno de los ejes marcados, además de ser conector de esparcimiento, presenta su estación de integración de Metrovía, que es una de las más concurridas, debido a su conexión entre las rutas y su cercanía con la zona central de la ciudad.

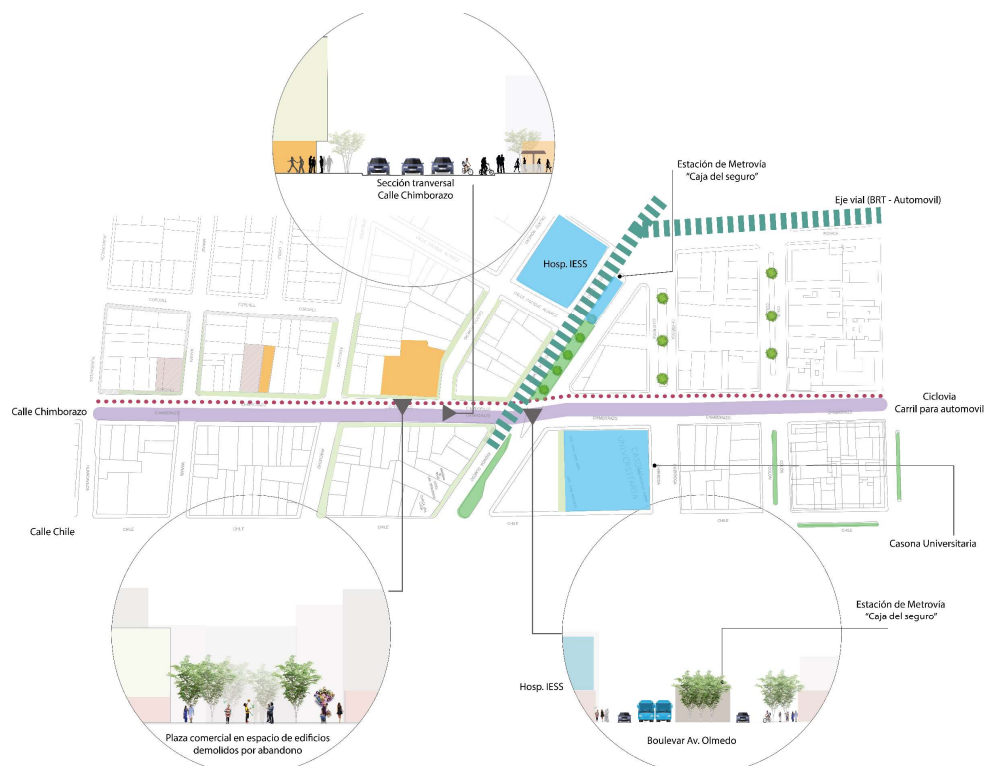


Ilustración 77 Estrategia Eje 2 - Calle Chimborazo

Fuente: Mapa de (Municipio de Guayaquil, 2018) Ilustración e investigación elaborada por el autor

El presente estudio se ha enfocado en el desarrollo de estrategias destinadas a la revitalización de "La Bahía", una zona comercial y residencial emblemática en el corazón del centro administrativo de Guayaquil. La importancia de este proyecto radica en su capacidad para transformar una zona en fase de abandono en un epicentro de actividad económica y habitacional, mejorando la vida cotidiana de los residentes locales.

Para lograrlo, se ha propuesto la reconversión de los edificios en la zona. Las plantas altas de estos edificios serían rehabilitadas para su uso residencial, por otro lado, las plantas bajas se destinarán a actividades comerciales y recreativas. Esto no solo fomentaría la actividad económica en la zona, sino que también impulsaría el rediseño del sistema de la movilidad y el sistema de los espacios públicos para la generación de un ambiente urbano activo las veinticuatro horas del día sea para los residentes, como para los visitantes.

Para alcanzar este objetivo, las estrategias propuestas hasta este punto requieren de profundizaciones sucesivas orientadas a una planificación y gestión adecuada, así como de la colaboración de diversas entidades. Uno de los pilares fundamentales para el éxito de la propuesta planteada en el trabajo de investigación es la gestión colaborativa. Esto implica la cooperación entre entidades públicas y privadas, así como la participación de la comunidad local. Con la colaboración de estas entidades, será posible llevar a cabo una planificación por fases y sistemas que permita la adaptación gradual de "La Bahía" a las necesidades comerciales y residenciales del entorno.

Además de la definición multiactor de cada propuesta formulada en este estudio requerirá una fase de desarrollo específica. Estas fases permitirán la implementación gradual de las estrategias y proyectos. Además, se debe destacar que estas propuestas no son estáticas; más bien, están abiertas a la mejora continua y al perfeccionamiento a futuro. Esto significa que a medida que se avance en la revitalización de "La Bahía", se podrán ampliar y adaptar las propuestas de diseño e integración.

En resumen, las estrategias presentadas en este estudio ofrecen una visión esperanzadora para el futuro de "La Bahía" y, por ende, para el centro de Guayaquil. La gestión colaborativa, la revitalización de espacios, las fases de desarrollo y la adaptabilidad son elementos clave para alcanzar el éxito en este proyecto de transformación urbana. Con la voluntad y el compromiso de todas las partes interesadas, se puede lograr una recuperación completa y exitosa del espacio habitable en el corazón de la ciudad.

Bibliografía

- Agencia de Tránsito y Movilidad. (2023). *Red de Ciclovia*. Guayaquil.
- Al Shammass, T., & Escobar Martínez, F. J. (2019). *Caminabilidad en las aceras de Madrid*. Alcalá: Universidad de Alcalá. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10017/48927>
- Arias Castillo, P. S. (13 de 08 de 2022). Conviviendo con el enemigo. *Expreso*.
- Barros, C. (14 de Febrero de 2021). *EL UNIVERSO*. Obtenido de El fondo de compensación para la Metrovía saldrá de las multas por la invasión del carril exclusivo: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/el-fondo-de-compensacion-para-la-metrovia-saldra-de-las-multas-por-la-invasion-del-carril-exclusivo-nota/>
- Briones, G. P. (2022). *Leon Febres Cordero* . Obtenido de <https://leonfebrescordero.ec/la-administracion/>
- Casgrain, A., & Janoschka, M. (2013). *Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas*. Obtenido de Andamio: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000200003&lng=es&tlng=es.
- Cayeux, A. (1942). *Media Storehouse*. Obtenido de <https://www.licensestorehouse.com/piemags/art/panorama-16-1942-streets-francois-miron-27458923.html>
- Contreras Gatica, Y. (2011). La recuperación urbana y residencial del centro de Santiago: Nuevos habitantes, cambios socioespaciales significativos. *EURE*, págs. 89-113.
- EL UNIVERSO. (2014). La Bahía y su sello arquitectónico y de ritmo comercial. Guayaquil, Ecuador.
- Forßmann, J. (1990). La renovación cautelosa de Berlin-Kreuzberg. *Ciudad y Territorio. Ciencia Urbana*. Núm. 85, 67-81.
- Fuentes Reyes, G., & Morales Reynoso, M. D. (2015). *Revisión Teórica del concepto de Abandono: una mirada multidisciplinaria*. México: Fontamara.

- G, A. (10 de junio de 2023). *La Guía de París*. Obtenido de Ruta por Le Marais: <https://www.laguiadeparis.com/barrio-de-les-marais/>
- González, M. (31 de Agosto de 2018). *ArchDaily*. Obtenido de Colorido Paseo Bandera se mantendrá peatonal en el centro de Santiago: https://www.archdaily.co/co/901200/colorido-paseo-bandera-se-mantendra-peatonal-en-el-centro-de-santiago?ad_campaign=normal-tag
- Google. (2015). *Google Street View*. Obtenido de <https://www.google.com/maps/@-2.1974166,-79.882576,3a,60y,342.36h,97.56t/data=!3m6!1e1!3m4!1sIPKV8JRIF4GtlSfbbhJ0Kg!2e0!7i13312!8i6656!5m1!1e4?entry=ttu>
- Google Street view. (Mayo de 2022). Obtenido de https://www.google.com/maps/@-2.198698,-79.8825122,3a,75y,59.26h,103.31t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_X8B9wZmC-oreewzOOvIwA!2e0!7i13312!8i6656?entry=ttu
- Hoyos, M., & Avilés Pino, E. (2010). *Los planos de Guayaquil: dos siglos de evolución urbana*. Guayaquil.
- Hughes, M. (1980). *KÜNSTLERHAUSBETHANIEN*. Obtenido de <https://www.bethanien.de/exhibitions/berlinzulage/>
- INEC. (2001). *Ecuador en cifras*. Samborondón.
- INEC. (2010). *Censo poblacional y vivienda 2010*.
- Krzysztofik, R., Dymitrow, M., Szmytki, R., Kantor-pietraga, I., Pełka-gościniak, J., & Spórna, T. (2016). Environmental hazards and urban abandonment: case studies and typological issues. *Taylor and Francis Online homepage*, 291-308.
- La memoria de Guayaquil*. (s.f.). Obtenido de <https://lamemoriadeguayaquil.blogspot.com/>
- Link, F. (2008). De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, 13-24.
- Mancino, M. (3 de February de 2023). *Dj Mag Life*. Obtenido de Detroit Movement Festival 2023 Lineup Teaser Drops For 3-Day Memorial Day Weekend

Event: <https://djlifemag.com/2023/02/detroit-movement-festival-2023-lineup-teaser-drops-for-3-day-memorial-day-weekend-event/>

Morales Guillén, A. V. (2021). *Un futuro para Detroit*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

Municipio de Guayaquil. (2018). Plano de Guayaquil 2018. Guayaquil: Municipio de Guayaquil.

Municipio de Guayaquil. (2021). *Plan de Desarrollo Municipal de Guayaquil (PDOT)*. Guayaquil.

Municipio de Guayaquil. (16 de 05 de 2022). *Geoportal de GAD Municipal de Guayaquil*. Obtenido de Límite de Parroquias Urbanas: https://geoportal-guayaquil.opendata.arcgis.com/datasets/91c3a260949a48fa8ede07dfde9ed69c_0/explore?location=-2.185028%2C-79.898518%2C14.04

PRIMICIAS. (24 de Abril de 2023). Guayaquil registra aumento del 66% de muertes violentas en 2023. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

RAE. (s.f.). *Diccionario de la Lengua Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es>

Revista Vistazo. (3 de Enero de 2023). Seguridad, eje de la campaña a la alcaldía de Guayaquil. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Rivera, D., & Sanchez, C. (2019). *Análisis geográfico de los patrones delincuenciales en la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil: Escuela Superior Politecnica del Litoral.

Rodríguez, E. J. (2013). *Detroit: así se hundió el Titanic del capitalismo estadounidense*. Obtenido de <https://www.jotdown.es/2013/02/detroit-asi-se-hundio-el-titanic-del-capitalismo-estadounidense/>

Rojas M., M., & Villavicencio, G. (1988). *El Proceso Urbano de Guayaquil (1870-1980)*. Guayaquil: ILDI CER-G.

Segado-Vázquez, F., & Espinosa-Muñoz, V. M. (2015). La ciudad herida. Siete ejemplos paradigmáticos de rehabilitación urbana en la segunda mitad del siglo xx. *EURE*, 103-129.

- Steffen, G. (Julio de 2017). *Business Location Center*. Obtenido de <https://www.businesslocationcenter.de/en/business-location/berlin-at-a-glance/investor-services-in-berlins-districts/friedrichshain-kreuzberg>
- Theodosis, L. (2013). Previendo el pasado: el Plan "Doxiadis" para Detroit y el futuro de la Megalópolis de los Grandes Lagos. *V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* (págs. 275-290.). Barcelona: DUOT.
- Vergara, C. J. (1998). *Library of Congress*. Obtenido de Former Packard Plant, E. Grand Blvd. at Concord St., Detroit, 1998: <https://www.loc.gov/item/2014648604/>
- Zaforas Martín, P. (Enero de 2023). DETROIT, LA CAÍDA DE UN IMPERIO. Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid.

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Barrio Kreuzberg previo al derrumbe del muro de Berlín.	11
Ilustración 2 Le Marais, Bloque 16, entre 1941 y 1943.....	12
Ilustración 3 Former Packard Plant, E. Grand Blvd. at Concord St., Detroit, 1998	13
Ilustración 4 Crecimiento histórico de la población de Guayaquil.....	14
Ilustración 5 Guayaquil, Av. Olmedo y Eloy Alfaro, sector la Bahía década 1980	15
Ilustración 6 Guayaquil, Av. Eloy Alfaro y Olmedo, 1950	15
Ilustración 7 Mapa de Ubicación de Pasos Elevados sobre la ciudad	16
Ilustración 8 Localización de locales de la Bahía sobre las calles	16
Ilustración 9 La Bahía Antes – Después del mandato de León Febres Cordero.....	17
Ilustración 10 Comercio debajo de paso desnivel calle Eloy Alfaro	17
Ilustración 11 Edificios abandonados en plantas altas	18
Ilustración 12 Paso desnivel entre edificios en sobre calle Eloy Alfaro.....	18
Ilustración 13 Nivel de abandono en el centro de Guayaquil.....	19
Ilustración 14 Localización y actividades en la Bahía.....	20
Ilustración 15 Mapa de Abandono – Secciones	21
Ilustración 16 Secciones de Zona de estudio - Análisis de actividades	21
Ilustración 17 Demostración de actividades debajo de los puentes.....	22
Ilustración 18 Esquema Causa Efecto del Abandono habitacional del centro de Guayaquil	23
Ilustración 19 Efectos del Abandono en Guayaquil.....	23
Ilustración 20 Edificios en proceso de abandono 2015- 2023- Esquina Luque y Escobedo	25
Ilustración 21 Edificios en proceso de abandono 2015- 2023. Esquina Aguirre y Pedro Carbo.....	25
Ilustración 22 Estado actual de edificaciones sobre puentes en el sector	26
Ilustración 23 Delimitación de estudio	27
Ilustración 24 Proceso de análisis metodológico.....	29
Ilustración 25 Nivel de abandono en zona de estudio	33
Ilustración 26 Espacio abierto – Parqueo público.....	34

Ilustración 27 Mapa de Espacios llenos y vacíos	34
Ilustración 28 Mapa de estructura vial.....	35
Ilustración 29 Mapa de Transporte.....	36
Ilustración 30 Estación de Metrovía	36
Ilustración 31 Mapa de Uso de suelo mixto (Residencial- Comercial)	37
Ilustración 32 Mapa de Uso de suelo - Espacio Público.....	38
Ilustración 33 Mapa de uso de suelo – Equipamientos	38
Ilustración 34 Mapa de Uso de suelo comercial.....	38
Ilustración 35 Plano de Uso de Suelo	39
Ilustración 36 Mapa de Espacios de Oportunidad.....	40
Ilustración 37 Límites de Parroquias Urbanas.....	41
Ilustración 38 Mapa de Actividades comerciales.....	42
Ilustración 39 Sección de actividades	42
Ilustración 40 Mapa de Percepción de Seguridad.....	43
Ilustración 41 Relación Sistema de vialidad – Abandono	44
Ilustración 42 Relación Sistema de transporte – abandono	45
Ilustración 43 Mapa de relaciones Actividades – Abandono.....	46
Ilustración 44 Comercio en planta baja y abandono en planta alta, calle Eloy Alfaro ..	46
Ilustración 45 Análisis de Abandono temporal	47
Ilustración 46 Mapa de Oportunidad y Abandono	48
Ilustración 47 Mapa de criticidades Económica/ comerciales.....	49
Ilustración 48 Mapeo de criticidades Físicas.....	49
Ilustración 49 Mapa de criticidades sociales	50
Ilustración 50 Mapa de Oportunidades Económicas	52
Ilustración 51 Mapa de Oportunidades Físicas	52
Ilustración 52 Mapa de Oportunidades Sociales	53
Ilustración 53 Pregunta de encuesta realizada por el autor.....	54
Ilustración 54 Pregunta de encuesta realizada por el autor.....	55
Ilustración 55 Pregunta de encuesta 1 realizada por el autor.....	55

Ilustración 56 Pregunta de encuesta 2 realizada por el autor.....	56
Ilustración 57 Pregunta de encuesta 3 realizada por el autor.....	56
Ilustración 58 Pregunta de encuesta 4 realizada por el autor.....	57
Ilustración 59 Pregunta de encuesta 5 realizada por el autor.....	58
Ilustración 60 Pregunta de encuesta 6 realizada por el autor.....	59
Ilustración 61 Pregunta de encuesta 7 realizada por el autor.....	60
Ilustración 62 Imágenes de 2015 (Google, 2015)– 2023 (Imagen tomada por el autor)	61
Ilustración 63 Barrio Kreuzberg en la actualidad.....	63
Ilustración 64 Barrio Le Marais en la actualidad.....	64
Ilustración 65 Paseo Bandera en el centro de Chile en la actualidad Fuente: (González, 2018).....	65
Ilustración 66 Festival en el centro de Detroit, Memorial Day.....	66
Ilustración 67 Matriz de relaciones de estrategias.....	66
Ilustración 68 Proceso de abandono en el centro de Guayaquil.....	67
Ilustración 69 Tráfico típico por hora en el sector de estudio.....	68
Ilustración 70 Mapa mental de estrategias.....	69
Ilustración 71 Mapeo de Estrategias, situación de abandono.....	70
Ilustración 72 Mapa de estrategias viales.....	71
Ilustración 73 Mapa de estrategias económicas- comerciales.....	72
Ilustración 74 Mapa de Estrategias General.....	73
Ilustración 75 Eje Comercial Calle Eloy Alfaro.....	74
Ilustración 76 Estrategia Eje calle Chile.....	75
Ilustración 77 Estrategia Eje 2 - Calle Chimborazo.....	76