

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN DISEÑO URBANO Y TERRITORIAL

VACÍOS URBANOS POSTERREMOTO 16 DE ABRIL DE 2016
Una oportunidad para repensar la ciudad: El caso de Bahía de Caráquez en
Ecuador

Volumen I

CLARA GABRIELA SEGOVIA SALCEDO

DIRECTOR: D.Sc. PETER JOSE SCHWEIZER

QUITO – ECUADOR

2017

Presentación

El Trabajo de Titulación: VACÍOS URBANOS POSTERREMOTO 16 DE ABRIL DE 2016. Una oportunidad para repensar la ciudad: El caso de Bahía de Caráquez en Ecuador, se entrega en un DVD que contiene:
El Volumen I: investigación sobre el tema mencionado.

Dedicatoria

Para Luciana, mi propio sol.

Agradecimiento

A mis padres, su soporte y amor son el pilar de mi vida. A Gabriel, sin su respaldo y comprensión no habría sido posible dedicar tiempo a este objetivo. A las maravillosas mujeres que me apoyaron con el cuidado de mi hija cada vez que lo necesité.

Agradezco a mis compañeros y amigos Santiago y Camila que han hecho llevadero este camino, muchas veces cuesta arriba.

Agradezco a Peter Schweizer, director de esta investigación, por su acompañamiento y confianza, así como a Santiago del Hierro por su disponibilidad y respaldo académico, no solo en el desarrollo de la tesis, sino en el transcurso de la Maestría.

ÍNDICE

PRÓLOGO	7
RESUMEN	8
INTRODUCCIÓN	9
ANTECEDENTES	12
JUSTIFICACIÓN	12
OBJETIVOS	15
METODOLOGÍA	16
CAPÍTULO I: Marco teórico	17
1.1. Conceptos generales: ¿qué es un vacío urbano? ¿qué tipos de vacíos existen?	17
1.1.1. Oportunidades y retos a partir de los vacíos urbanos.....	22
1.2. Revisión de conceptos teóricos	30
1.2.1. Justicia Espacial.....	30
1.2.2. Urbanismo táctico, urbanismo cotidiano.....	34
CAPÍTULO II: Desarrollo, crecimiento y consolidación urbana de Bahía de Caráquez antes del terremoto del 16 de abril de 2016	40
2.1. Ubicación geográfica y contexto histórico	40
2.2. Migración, densidad, población y economía antes del terremoto del 16 de abril de 2016	46
2.3. Morfología urbana, equipamiento y uso de suelo antes del terremoto del 16 de abril de 2016.....	51
2.4. Zonas de riesgo de acuerdo a la SNGR en Bahía de Caráquez.....	59
CAPITULO III: Vacíos urbanos posterremoto, una oportunidad para repensar la ciudad ...	61
3.1. Antecedentes.....	61
3.2. Dimensionamiento general del efecto del terremoto del 16A en Bahía de Caráquez.	63
3.3. Delimitación de la zona de estudio y vacíos urbanos posterremoto.....	67
3.4. Efectos del terremoto del 16A en la dinámica económica y social del área de estudio.....	73
3.5. Estrategias de recuperación urbana luego del desastre.....	77
3.6. Reconstrucción a partir de los vacíos urbanos en la zona de estudio	79
CONCLUSIONES	94
BIBLIOGRAFÍA	98
LISTA DE ABREVIACIONES	102
LISTA DE ILUSTRACIONES	103
LISTA DE TABLAS	105

PRÓLOGO

Haber vivido en la ciudad de Bahía de Caráquez durante cuatro meses luego del terremoto del 16 de Abril de 2016, me permitió tener una dimensión real sobre su tragedia. Muchas imágenes vienen a mi mente al recordar un recorrido cotidiano por sus calles desoladas y polvorientas. Sin embargo, es su gente quien caló en mi conciencia, la misma gente que aún permanece a pesar del daño. El dueño de la farmacia, la señora de la peluquería, Ignacia, dueña del departamento. Pepito, amigo de todos y vendedor de los mejores pinchos de Bahía, doña Vicenta. Denisse y su hijo Sebas. La presidenta del albergue informal “Parque Sucre” y los tricicleros. Bahía sigue latiendo a través de ellos.

Al regresar a Quito, luego de esa corta pero intensa estadía, sufrí el shock de la desidia capitalina. Aquí, todo seguía igual, como no podía ser de otra manera. Sin embargo, en Bahía los niños estaban en albergues, los edificios se derrocaban a diario y las familias continuaban despidiéndose. Entonces, decidí cambiar el tema de tesis y tratar de entender uno de sus problemas para formular opciones. Espero, a través de esta investigación, aportar en su recuperación luego del terremoto.

RESUMEN

En siguiente investigación se identifican los vacíos urbanos luego del terremoto del 16 de abril de 2016 en la ciudad de Bahía de Caráquez con el objetivo de evaluar sus potencialidades para su ocupación o resignificación de manera que logre establecerse un sistema de ocupación urbana que pueda ser replicable y que aporte a su recuperación posterremoto. La intervención estará enmarcada en un contexto donde es factible innovar respecto a las políticas de gestión del suelo, participación ciudadana, inclusión social y justicia espacial.

INTRODUCCIÓN

El terremoto del 16 de abril de 2016, con epicentro en la costa ecuatoriana, ha dejado grandes lecciones en memoria de quienes fuimos testigos de su crudeza. Se evidenció la pobreza de los habitantes de Manabí y Esmeraldas, provincias principalmente afectadas, así como la ineficiencia técnica de los municipios para fiscalizar la calidad de las construcciones que se convirtieron en tumbas de hormigón. También, se manifestó la necesidad de aprender a “vivir” con el riesgo. Habitamos ciudades que se desbordan hacia quebradas, cerros y esteros, que violentan los límites naturales y exponen a los ciudadanos, generalmente a los más vulnerables, a las consecuencias como tsunamis, deslizamientos e inundaciones. Habitamos entre volcanes y sobre fallas geológicas. El riesgo es una constante entre los habitantes urbanos de todas las latitudes.

Son muchas las aristas que deben ser abordadas luego una catástrofe. Es una situación compleja que demanda el pensamiento y la acción de todos los actores, principalmente de la sociedad civil, quien tendrá que reconstruir el delicado tejido social. Es decir, no se trata sólo de la “reconstrucción” o de infraestructura, se trata de la “recuperación” en el sentido más amplio. Es un proceso que debe ser sostenible en el tiempo con una hoja de ruta clara. Para eso es necesario la visión a futuro que provee un Plan Urbano o Plan Maestro. La reconstrucción debe ser entendida como una oportunidad para habitar mejor.

Ésta investigación se enfoca en uno de los fenómenos urbanos de mayor implicación en las ciudades luego de un terremoto o una guerra: los vacíos urbanos como resultado de los derrocamientos de las edificaciones inhabitables.

La ciudad de Bahía de Caráquez es considerada por el Gobierno Nacional como una de las más afectadas luego del 16 A. Los vacíos urbanos superan el 15% en la zona consolidada. Repensar su uso y las posibilidades en la gestión del suelo, son algunos de temas que se abordan, así como, la ocupación del centro de la ciudad, no de la periferia, la inclusión y la equidad en el acceso a equipamiento e infraestructura.

Para el desarrollo de la investigación fue necesario articular tres momentos clave: situación de la ciudad de Bahía de Caráquez antes del terremoto del 16 de abril de 2017. Impacto del terremoto en la infraestructura urbana para, posteriormente, poder plantear escenarios que permitan “ocupar” los vacíos urbanos ocasionados por los derrocamientos de las edificaciones.

Es necesario mencionar que el marco teórico permite la sustentación de la propuesta en un contexto que prioriza la equidad y justicia espacial. Adicionalmente, la complejidad de la situación posterremoto evidencia una serie de elementos esenciales que deben ser abordados, pero que no son el objeto de este estudio, como la situación de riesgo que tiene la ciudad frente a la inminencia de tsunamis, movimientos en masa y movimientos telúricos de gran repercusión, como los ocurridos en el año 1998 y en el 2016.

El trabajo de investigación fue estructurado en tres capítulos. El primero, se aproxima a la problemática desde la teoría. Aquí, se desarrollaron los aspectos teóricos relacionados con el concepto de vacío urbano o lote baldío desde el punto de vista de la teoría urbana y antropología.

Adicionalmente, se examinaron referentes para la intervención en los vacíos urbanos, como el caso de Amsterdam luego de la segunda guerra mundial. Además, se abordaron aspectos como: la justicia espacial y redistributiva, la equidad urbana y el urbanismo táctico. Se considera el marco teórico como el pilar para el planteamiento de la intervención en los vacíos urbanos. Es decir, se estableció la posibilidad de “re-ocupar” los vacíos como una oportunidad para promover los principios de justicia y equidad urbana.

En el segundo capítulo fue necesario entender la situación de la parroquia Bahía de Caráquez antes del terremoto en función de su contexto geográfico, histórico y cultural. Así como, su economía de acuerdo a las relaciones sociales que se vieron afectadas o fortalecidas desde su fundación hasta antes del terremoto.

En el tercer capítulo, se analiza el impacto del terremoto del 16 de abril de 2016 en la ciudad de Bahía de Caráquez a nivel de diagnóstico. Se identificaron los vacíos urbanos ocasionados por el terremoto. También, se definió el polígono de estudio y se establecieron las estrategias de intervención en los vacíos urbanos de acuerdo a diferentes escenarios y maneras de “ocupar” el suelo.

Como referente en la gestión del suelo se analizó el caso Chileno, específicamente en Talca.

ANTECEDENTES

El 16 de abril de 2016 un terremoto de 7,8 grados de intensidad sacudió el territorio ecuatoriano, con epicentro en la costa. Las provincias de Manabí y Esmeraldas fueron las más afectadas. De acuerdo con el reporte el oficial 671 personas fallecieron, 11.000 fueron trasladadas a albergues provisionales y se realizaron más de 10.000 demoliciones entre Manabí y Esmeraldas.

Bahía de Caráquez es la capital del cantón Sucre en la provincia de Manabí, Ecuador. Está ubicada en la orilla norte de la desembocadura del río Chone, en el centro costero de la provincia de Manabí. Bahía de Caráquez es considerada por el Gobierno Nacional como una de las ciudades más afectadas por el terremoto del 16 A.

Una de las consecuencias más relevantes en esta ciudad es la cantidad de vacíos urbanos producto del derrocamiento de las edificaciones cuyo nivel de afectación fue tan grave que hacía inviable su habitabilidad. Según el levantamiento de datos posterremoto existe un porcentaje del 15,7% de vacíos urbanos en la zona consolidada, denominada ciudadela norte. Además, Bahía contaba con el conjunto patrimonial más importante de la provincia de Manabí, razón por la cual fue designada como ciudad patrimonial del Ecuador en el año 2012. Sin embargo fueron derrocadas 25 de las 60 edificaciones patrimoniales y 32 están en situación de riesgo de acuerdo al INPC.

El objeto de esta investigación es establecer los lineamientos para la “reocupación” de los vacíos urbanos posterremoto en un polígono de estudio en la ciudad de Bahía de Caráquez como una estrategia para el fortalecimiento del tejido social y aporte a la recuperación urbana posterremoto. Además, se pretende evidenciar estrategias que permitan la inclusión, la justicia espacial y el derecho a la ciudad.

JUSTIFICACIÓN

Esta investigación aborda los efectos espaciales y territoriales del terremoto en la ciudad de Bahía de Caráquez, como es el caso de la proliferación de los vacíos urbanos, producto de los derrocamientos. Adicionalmente, la investigación considera la situación de riesgo al que está expuesta la ciudad por encontrarse en el borde costero y estuario del río Chone. Así como, la vulnerabilidad ante inundaciones y deslizamientos en masa.

Por otro lado, es importante observar que la ciudadanía se halla visiblemente afectada en su estado de ánimo, así como en su economía, pues un número considerable de residentes se han desplazado hacia otras ciudades o parroquias, dejando casi deshabitada la ciudad de Bahía. Ésta situación se ha visto agravada por la ausencia del turismo de temporada, especialmente de la sierra, que dinamizaba gran medida la economía. Un factor relevante en éste aspecto, es la situación de abandono luego del terremoto en que se encuentran los edificios ubicados en la zona de más alta plusvalía en la ciudad, cuyos propietarios utilizaban como segunda residencia y no saben si deben o no reinvertir en la reconstrucción de sus bienes. Situación que acentúa la depresión de la economía.

Otro aspecto de igual trascendencia, está relacionado con los ciudadanos que perdieron sus viviendas o se encuentran en zona de riesgo y cuya reubicación está a cargo del Gobierno Nacional. Éste reasentamiento constituye un reto para el Estado por los problemas sociales que puede acarrear. El caso chileno, respecto a la planificación urbana posterremoto, es un referente, pues considera al Plan Maestro como un “espacio intermedio” entre la planificación y la acción; orientado a lo operativo, considera importantes esfuerzos en el ámbito de la relación con la comunidad y la construcción de consensos y visiones compartidas. (Centro de Políticas Públicas UC, 2012, pág. 128) En éste escenario, la planificación urbana es una herramienta para “atacar” la inminencia y pensar en el futuro de manera articulada, además, surge la oportunidad de establecer ajustes a la ordenanza y política de suelo para cimentar las acciones del cambio. “La configuración predial y la forma de compensación económica por la compra de inmuebles, las cuales abren nuevas oportunidades en la gestión urbana para la reconstrucción y para la gestión urbana en general. Manejadas desde la mirada integral de un Plan Maestro” (Centro de Políticas Públicas UC, 2012, pág. 129)

Los vacíos urbanos tienen un sentido de oportunidad. Son terreno fértil para innovar en materia de gestión urbana y operaciones de suelo, que van más allá de la resolución puntual de la “ocupación”, pues su intervención permite tener una visión multiescalar y replicable con opción de convertirse en un sistema. Los vacíos son espacios de lo posible.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Establecer los parámetros para la recuperación urbana de los vacíos urbanos posterremoto de una zona de estudio específica en la ciudad de Bahía de Caráquez, provincia de Manabí, Ecuador.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

-)] Investigar los efectos territoriales y espaciales del terremoto y sus consecuencias para la población afectada

-)] Analizar las acciones integradas de gobierno central y municipios para enfrentar las consecuencias físicas, sociales y económicas del terremoto.

-)] Analizar referentes de intervenciones urbanas posterremoto, como en el caso de Japón y Chile.

-)] Identificar el tejido social existente en la zona de estudio para fortalecer la propuesta de intervención.

METODOLOGÍA

La metodología empleada en la investigación se fundamenta en análisis de datos cuantitativos y cualitativos antes y después del terremoto en la ciudad de Bahía de Caráquez respecto a su estructura urbana, población, historia y economía. Se establecen como oficiales los datos otorgados por las entidades gubernamentales.

Se considera relevante la “territorialización” o mapeo de la información obtenida de acuerdo al levantamiento de datos significativos de lo que ocurrió después del terremoto, de carácter físico-territorial, social, económico e institucional (aspectos de la administración municipal y gestión de riesgos, legislación y otros). Con datos y el mapeo de las informaciones más significativas se analizaron las relaciones existentes entre estos datos para formular un diagnóstico respecto al impacto del terremoto y específicamente sobre los vacíos urbanos producto de los derrocamientos.

Luego de la identificación de los vacíos urbanos posterremoto se procede a reconocer los actores sociales que se han visto afectados por este hecho, para posteriormente, proponer una alternativa urbana para su resignificación o nuevo uso.

Adicionalmente, se realizó la revisión de bibliografía que permita el soporte teórico para la intervención en los vacíos urbanos.

CAPÍTULO I: Marco teórico

1.1. Conceptos generales: ¿qué es un vacío urbano? ¿qué tipos de vacíos existen?

La ciudad no es estática, se encuentra en continuo cambio y expansión. Los sistemas físicos que construyen la ciudad, y la gente que la habita, la convierten en un organismo vivo sometido a múltiples influencias que establecen su carácter y su dinámica. Esta lógica de crecimiento genera espacios urbanos desocupados o subutilizados, a los cuales se los denomina: “vacíos urbanos”.

Estos espacios vacíos aparecen como resultado de la incapacidad de la ciudad para responder a las transformaciones urbanas. Esmeralda López (López, 2016), en su investigación: “*From Void to opportunity*” establece dos formas de espacios vacíos: como el producto de una demolición o como un espacio históricamente sin construir. Los edificios e industrias en desuso o subocupación también son considerados vacíos o despojos de la ciudad.

El vacío producto de una demolición, puede estar relacionado con un fenómeno natural, una guerra o una intervención estatal para la renovación urbana de una porción de la ciudad. De ahí que, los vacíos urbanos pueden ser entendidos como espacios de nostalgia, expiración, deterioro y ausencia. “Los vacíos, son espacios urbanos llenos de memoria”. (Careri, 2009)

Por otro lado, los espacios históricamente sin construir responden al modelo urbano actual basado en los principios modernos del desarrollo que apuestan por la expansión sin límites de la ciudad. En este esquema muchos factores fortalecen el apareamiento de dichos vacíos, uno de ellos, está relacionado con la especulación en el costo del suelo. Los vacíos urbanos, producto del “engorde” o apreciación del valor del suelo se multiplican en el corazón de las ciudades en beneficio de sus propietarios y en perjuicio de una ciudad cada vez más dispersa. Otras causas para la proliferación de este tipo de vacíos urbanos, son los escasos recursos para desarrollar el suelo e impedimentos jurídicos.

El concepto de “espacio olvidado”¹ ha sido abordado por múltiples disciplinas como la arquitectura, sociología, antropología y el urbanismo. (López, 2016) Francesco Careri habla de los vacíos fenomenológicos, producto de distintas variables a las que la ciudad está sometida a lo largo de su historia. Desde su visión, se aborda el principio de “transurbancia” como una actividad que unifica los llenos y los vacíos de la ciudad a través del recorrido, a manera de deriva.

“En realidad, el nomadismo siempre ha vivido en ósmosis con el sedentarismo y la ciudad actual contiene en su interior tanto, espacios nómadas (vacíos) como espacios sedentarios (llenos), que viven junto otros en un delicado equilibrio de intercambios recíprocos. La ciudad nómada vive actualmente dentro de la ciudad sedentaria, y se alimenta de sus desechos y a cambio ofrece su propia presencia como una nueva naturaleza que solo puede recorrerse habitándola” (Careri, 2009, pág. 23)

En este contexto, para Careri, los espacios vacíos son una parte fundamental del sistema urbano y habitan la ciudad de forma nómada: “se desplazan cada vez que el poder intenta imponer un nuevo orden. Son realidades crecidas fuera y en contra de un proyecto moderno que sigue mostrándose incapaz de reconocer sus valores y, por tanto, de aceptarlos”. (Careri, 2009, pág. 181)

Debe estar claro, que el vacío urbano es un espacio distinto al espacio público, calles o parques. El vacío urbano, tiene la condición del abandono y de su falta de significación. Desde el punto de vista antropológico un vacío urbano puede ser considerado como un no lugar, es decir, es un espacio sin identidad, el cual no es reconocido por los ciudadanos. Estos pueden ser depósitos, casas abandonadas, talleres, industrias o tierra sin uso, insertadas en las áreas urbanas.

Francesco Careri entiende el espacio como un lugar de contradicción influenciado por múltiples conflictos ideológicos y relaciones de poder, como una dimensión temporal y por lo tanto dinámica. Concibe a los vacíos como entidades nómadas en relación con el cambio de uso al que están expuestos.

¹ Roger Trancik (1986) hace referencia al concepto “*Lost Spaces*” para ésta investigación, esteesteeste concepto ha sido interpretado y traducido como “espacio olvidado”

De acuerdo a Marc Augé: “si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar”. (Augé, 1992, pág. 44)

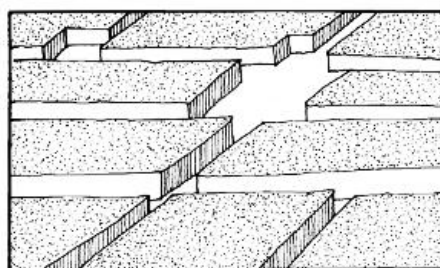
Se refiere a la posmodernidad como productora de no lugares. La vida rápida, individualista y solitaria de la modernidad que fomenta el tránsito en lugar de la permanencia, incide también en la desocupación y abandono de los lugares. Además, Augé hace mención a la relación entre el lugar y el no lugar como polaridades falsas donde existe un juego intrincado de la identidad y de la relación. En ese contexto, menciona a Michel Certeau quien establece que el espacio, es un “lugar practicado”, su argumento es que son los caminantes los que transforman en espacio la calle definida como lugar por el urbanismo. (Augé, 1992) De tal manera que se reivindica la importancia del uso que los ciudadanos le asignan al espacio para otorgarle el significado.

A mediados de los noventa se dio a conocer una nueva expresión para definir el vacío urbano. Se trata de la expresión francesa: “*terrain vague*” acuñada por el catalán Ignasi de Solà Morales para denominar a los solares sin uso. Solà hace referencia a la relación entre la ausencia de uso y a la expectativa que eso genera. “Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación”. (Solà-Morales, 1995)

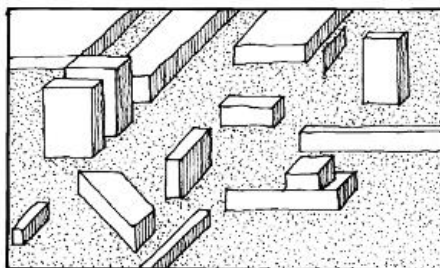
Su estudio se realiza en función de la fotografía de espacios en desuso y su intervención en el tiempo, como la Alexanderplatz en Berlín, antes de la Segunda Guerra Mundial, después del bombardeo de la invasión aliada cuando se convirtió en ruina y finalmente, la del proyecto de Mies van der Rohe para la plaza alemana Alexanderplatz en el concurso de 1928. La secuencia de las fotos no es cronológica. El concepto de “*terrain vague*” reivindica las posibilidades de los vacíos gracias a su indeterminación.

En la década de los ochenta del siglo pasado, Roger Trancik publicó el libro: “*Lost Space, Theories of Urban Design*²” que aborda los problemas que enfrenta el diseño urbano en esa época, basado en un minucioso estudio de la morfología de las ciudades americanas. Uno de los problemas que descubre es la cantidad de espacio sin uso o espacios “perdidos”. Trancik atribuye su proliferación al cambio radical de la economía, de la industria y al empleo de patrones que promueven la expansión de la ciudad y que producen fraccionamientos en su interior.

El Movimiento Moderno, desde su perspectiva, ha contribuido a la consolidación de un sistema urbano que privilegia el diseño arquitectónico sobre su contexto, donde el edificio ignora o niega la importancia de la calle, plazas, jardines, entre otros. “Constructores y diseñadores influenciados por el Movimiento Moderno abandonaron los principios del urbanismo y la dimensión humana del espacio exterior. (...) El perfil de la ciudad medieval o del renacimiento es generalmente baja y horizontal, donde existe una conexión cercana entre la vida dentro del edificio y la actividad en la calle.” (Trancik, 1986, pág. 18)



Traditional City Form



Modern City Form

Ilustración 1 La Forma urbana tradicional y moderna. La fragmentación de la forma moderna promueve la aparición de los vacíos en la ciudad según Trancik. Fuente: Roger Trancik, año 1986

² El concepto “Lost Space” utilizado por Trancik tiene una connotación amplia respecto a los espacios sin uso. Para el propósito de este estudio se ha realizado la traducción al español entendiendo el concepto como espacios sin uso, vacíos urbanos o espacios olvidados.

Una manera menos académica de entender los vacíos urbanos o los comúnmente llamados “lotes baldíos”, es a partir de los actores de la ciudad, que se ven de una u otra manera afectados por su presencia en su entorno. El periódico El País de España publica en el año 2011 un reportaje que aborda la problemática de los vacíos urbanos producto de la crisis financiera e inmobiliaria. Con el título: -Las “caries” del centro de la ciudad- la autora Patricia Gonsálvez detalla la visión que los políticos, los vecinos, los urbanistas, los “okupas” y los propietarios tienen sobre los espacios sin uso en Madrid.

Para los políticos, según Gonsálvez, los lotes sin uso, representan una oportunidad perdida. Juan Bravo, concejal de la Hacienda en Madrid señala: “Un solar es una oportunidad perdida, sobre todo en el centro donde hacen falta más equipamientos públicos”. En el área que corresponde su administración existían 54.000 metros cuadrados de espacios vacíos al momento de la entrevista. Algunos estaban destinados para vivienda, polideportivos o centros de mayores, pero nunca llegaron a construirse. El concejal, alega como razones la falta de presupuesto y las limitaciones del plan general de urbanismo.

Los urbanistas, según Gonsálvez, perciben la proliferación de los vacíos en la ciudad como un “síntoma de que algo no funcionó, un fallo en la gestión privada o en la normativa urbanística”. Para José María Ezquiaga, Premio Nacional de Urbanismo 2005, “un solar es una herida”. Además, señala que los solares sin uso tienen la posibilidad de convertirse en espacios efímeros como canchas o parques infantiles y que a largo plazo esos solares deben ser urbanizados.

El movimiento “okupa” encuentra en los vacíos urbanos un lugar donde crear ciudad. Álvaro miembro del colectivo *okupa Patio Maravillas* cuenta la transformación de un solar vacío en un huerto urbano. Álvaro aclara en el reportaje que: “*okupar* un solar tiene el mismo riesgo penal que *okupar* un edificio”. “El hecho de que el solar sea público tiene su valor político y reivindicativo. A un Ayuntamiento que no cumple no hay que pedirle nada, estás legitimado para devolver al barrio lo que es suyo”. Concluye

Finalmente, se aborda en el artículo la visión de los propietarios, quienes denuncian los problemas jurídicos relacionados con herencias, licencias, trámites y paralizaciones

judiciales que impiden la venta o la construcción en el predio. También mencionan la crisis como un factor que ha incidido en la sobre oferta y por lo tanto la depreciación del predio. La ventaja del lote vacío para los propietarios, está directamente relacionada con su ubicación, lo que también incide en un proceso de especulación en el precio del suelo.

Más allá de las denominaciones que pueda tener: vacío urbano, lote baldío, terreno vago o espacio olvidado, es necesario comprender su implicación en la forma de la ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes. El vacío urbano, es resultado de eventos históricos y temporales, además, es producto del modelo expansionista y disperso que define la ciudad contemporánea. En otro caso, los vacíos urbanos, aparecen como consecuencia de desastres naturales o guerras, en una lógica que establece el sentido en lo que quedó disponible en el territorio y que no es posible que sea inmediatamente ocupado o resignificado.

Los espacios obsoletos, vacíos de actividad en un tiempo específico, pueden constituir el punto de partida para propiciar cambios positivos en nuestras ciudades. Es de vital importancia entender su rol en la estructura de la ciudad y en la memoria de sus habitantes, para evitar que se mantengan en un indeterminado letargo. (López, 2016)

En esta investigación, han sido estudiados los vacíos urbanos producto de las demoliciones a causa del terremoto del 16 de abril de 2016 en la ciudad de Bahía de Caráquez-Ecuador, además, se identificarán los vacíos antes del terremoto para proponer una estrategia de intervención o recuperación del espacio en beneficio de las necesidades de sus habitantes. La condición de los vacíos antes y después del terremoto establece una lectura opuesta, pues, los primeros pueden ser considerados “no lugares”, mientras que, los segundos son “heridas frescas” lugares con identidad y memoria, en definitiva “lugares” desde el punto de vista de Augé.

1.1.1. Oportunidades y retos a partir de los vacíos urbanos

“En la condición urbana el control de un recurso se convierte en una fuente de poder” (Signorelli, 1999) Con este argumento se trata de focalizar el potencial del vacío

urbano como un elemento transformador de la ciudad. Antes de resignificar, potenciar o construir en otra parte, por qué no empezar por los vacíos de la ciudad.

El vacío tiene un valor en sí mismo, tal como lo enuncian Alison y Peter Smithson a partir de la visión del “*Charged Void*” o “Vacío Cargado”. Para ellos, en los vacíos se debe inventar un lenguaje renovado, además, destacan la importancia de perder el miedo a estos vacíos y no de tratar de llenarlos con el afán del desarrollo urbano. (Fernández, 2011)

Si es válido el argumento de que los vacíos urbanos son producto de la expansión ilimitada de la ciudad, que a su vez responde a un modelo mercantilizado que promueve la segregación espacial y la distribución inequitativa en el acceso al territorio en términos de servicios, oportunidades y bienestar, entonces, quizá tenga sentido pensar en el valor de los vacíos urbanos para repensar la manera de hacer ciudad.

De acuerdo a la intervención que pueda realizarse en un vacío urbano, esta puede ser de carácter temporal o permanente. En la primera, se establece una lógica de resignificación hasta que pueda ser ocupado de manera permanente. Vale mencionar que el término “ocupar” se establece en un sentido amplio, no es sinónimo de construcción o edificación, un vacío urbano puede ser un “lleno urbano” al convertirse en un parque.

Una de las ventajas de intervenir en los vacíos urbanos está relacionada con la posibilidad de construir la ciudad desde el centro y no desde la periferia como una manera de evitar la dispersión y de promover la densificación. Habitar el centro tiene la cualidad de permitir el acceso directo a bienes y servicios urbanos de calidad. Además, la reivindicación del vacío y su resignificación permiten la supervivencia de la memoria local.

La lectura multiescalar que tiene el vacío urbano favorece una intervención a nivel de “micro-urbanismo” con un alto impacto a nivel de ciudad si se establece un sistema o una red de espacios vacíos intervenidos.

Cuando se trata de la ocupación temporal de los vacíos, estos promueven la participación activa de la comunidad, ejercita el sentido de ciudadanía mediante la ocupación temporal de los vacíos urbanos como espacios públicos gestionados por la comunidad sin intervención de entidades gubernamentales o municipales. Adicionalmente, la activación temporal de los vacíos urbanos puede permitir la innovación en políticas públicas a nivel del gobierno local.

Estos espacios considerados de oportunidad podrían integrar nuevos servicios, en un sentido no convencional que no estén incluidos en la planificación tradicional. (López, 2016). “Los vacíos urbanos nos atraen porque son espacios de lo posible, sobre los que se puede soñar y experimentar en medio de densas ciudades con falta de espacios libres.” (Baiges, 2015)

Dotar de uno o varios usos a los espacios vacíos constituyen una respuesta a una necesidad social que evita la degradación del entorno, promueve la seguridad y la cohesión social. (Baiges, 2015)

Existen algunos ejemplos a través de la historia que establecen la resignificación de los vacíos urbanos como una estrategia para mejorar la condición de la ciudad.

Luego de la segunda guerra mundial, Ámsterdam lideró uno de los procesos de revitalización de la ciudad más reconocidos. De acuerdo a la investigación de Esmeralda López, en esta ciudad se promulgó una ley en la cual los ciudadanos podían identificar los vacíos en la ciudad y solicitar al Consejo de la Ciudad su transformación en un área de recreación.

Una vez evaluada la propuesta de rehabilitación de los espacios se aprobó su factibilidad. Aldo van Eyck fue el arquitecto encargado del diseño de esos espacios. Entre 1947 y 1971 más de setecientos espacios degradados fueron diseñados, solo 90 sobrevivieron al siglo XXI en su estado original. “Los espacios abandonados podían ser las bases de los edificios que quedaron, el área entre medianeras, esquinas o glorietas sobredimensionadas. Estos espacios fueron concebidos como polos capaces de mejorar la situación de su alrededor. Mientras, en conjunto, se trata de una red formada por múltiples puntos recuperados”. (Andres, 2014)

La estrategia de transformar los espacios abandonados en parques demostró que la presencia de niños en el espacio público estaba relacionada con la seguridad y la calidad. Estas áreas, tomando en cuenta, la situación económica de luego de la guerra, fueron diseñadas usando materiales sencillos y disponibles en el mercado como hormigón, metal y elementos estandarizados.



Ilustración 2 Recuperación de los espacios degradados luego de la segunda guerra mundial como parques infantiles en Ámsterdam diseñados por Aldo van Eyck. Fuente: <http://re-arquitectura.es/recuperando-los-vacios-urbanos-un-juego-de-ninos/>

José Saura, realiza una investigación sobre la figura de Aldo van Eyck y su aporte en la reconstrucción luego de la guerra:

“Contrario a la reconstrucción de ciudades europeas mediante la seriación e industrialización que se propugnaba desde determinados colectivos relevantes de la época, Aldo van Eyck abogaba por humanizar la ciudad poniendo especial énfasis en el reciclaje del espacio público dotando de especial relevancia a unos tradicionales actores secundarios” (Saura, 2016)

Las ideas que inspiraron al arquitecto fueron los conceptos relacionados con: el umbral e intersticios, originalmente mencionado por Martín Buber (*in between spaces*), pero defendida por Alison y Peter Smithson, “quienes teorizaron sobre una nueva manera de entender el potencial relacional del vacío espacial, y cómo a diferentes escalas existen relaciones de otro orden, que involucran desde el usuario, el edificio y la ciudad”. (Delgado, 2016)

Para Eyck, según Delgado, “Los espacios intermedios son la frontera entre el yo y el tú, y que constata la idea de entender a las personas como seres sociales indisolublemente vinculados”. (Delgado, 2016)

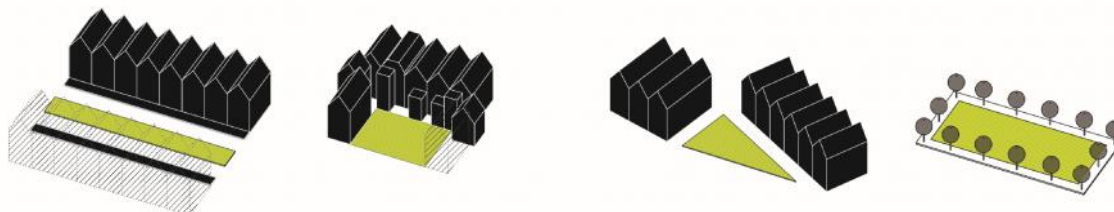


Ilustración 3 Tipologías de sitios que van Eyck usó para crear los espacios recreativos. Fuente: <http://waterlooarchitecture.com/bridge/blog/2015/09/17/case-study-van-eycks-playgrounds/>

Aldo van Eyck evitó la producción en serie de los espacios de recreación. Estandarizó algunos elementos pero se permitió experimentar con la combinación de ellos a través de distintas composiciones. El resultado fue una red de espacios públicos revitalizados en toda la ciudad.

Lamentablemente, hoy desaparecidos o modificados, los espacios de recreación diseñados por van Eyck, representan una emblemática intervención arquitectónica que trastocó la idea funcionalista del modernismo de posguerra impuesta por el CIAM.³

Eyck estableció la importancia del usuario para el diseño del espacio urbano, en el caso de los espacios lúdicos, fueron los niños. Gracias a su visión, se optó por el cambio de organización “*top-down*” (asignado desde las autoridades) hacia el esquema “*bottom—up*” (desde la gente que habita el espacio)

Estas intervenciones de pequeña escala en la ciudad son capaces de resolver problemas urbanos de gran escala. (López, 2016) Además, pueden formar una red o sistema que fortalece el tejido social y las cadenas de valor.

³ CIAM: *Congres International d'Architecture Moderne*



Ilustración 4 Mapa de espacios recreativos diseñados por van Eyck en Ámsterdam. Fuente: <http://waterlooarchitecture.com/bridge/blog/2015/09/17/case-study-van-eycks-playgrounds/>

Otros ejemplos de intervención en los “espacios olvidados” se hallan en España. Luego de la crisis económica que condujo al estallido de la burbuja inmobiliaria el paisaje urbano se llenó de edificios inacabados, casas abandonadas y grandes solares vacíos.

“Actualmente, los vacíos urbanos representan uno de los principales retos de la gestión urbana y en muchos municipios la ciudadanía hace tiempo que presiona por la apertura de solares y la reapropiación de estos espacios medio olvidados. Como respuesta, varios ayuntamientos han iniciado programas de reactivación temporal de solares o de equipamientos públicos, a pesar de que la mayor parte de los huecos son de propiedad privada. Sin embargo, aún se han hecho pocos esfuerzos para estudiar el fenómeno y para analizar su incidencia en nuestras ciudades”. (Badosa, 2015)

En Madrid, el Campo de Cebada es un espacio situado en el centro de la ciudad que fue recuperado por los vecinos del barrio tras la demolición del polideportivo La Latina. La acción conjunta promueve un modelo de gestión participativo e incluyente para el uso compartido de la plaza. “La Cebada es uno de esos escasos logros urbanos que consigue

que te sientes parte de un equipo, de un lugar y de un momento”. (Plataforma arquitectura, 2013)

Según Helena Cruz y Rubén Martínez, investigadores urbanos de la Universidad Autónoma de Barcelona, “el impulso de la ciudadanía sumado al contexto de crisis y austeridad han provocado también alteraciones en las formas de gobierno del territorio y en las políticas urbanas impulsadas desde las administraciones locales. Los municipios han implementado programas que fomentan la apertura y la transformación temporal de solares vacíos, a pesar de que gran parte de ellos, son de propiedad privada”. (Martínez & Cruz, 2014)

En ese contexto, El *pla BUIITS* (“Plan Vacíos) Barcelona-2014 propone impulsar determinados proyectos para la ocupación y utilización de espacios vacíos de la ciudad sobre los que no se prevé construir en mediano o corto plazo. De acuerdo al Área de Hábitat Urbano del Ayuntamiento de Barcelona, “El programa responde a la necesidad involucrar a nuevos actores sociales en el diseño y la implementación de mecanismos de corresponsabilidad como una forma de resolver demandas sociales. Este plan es entendido como la reacción institucional a la aparición de movimientos urbanos y colectivos sociales que reclaman un nuevo uso para espacios económicamente desvalorizados”. (Martínez & Cruz, 2014)



Ilustración 5 Vacío urbano recuperado por la comunidad: Plaza La Cebada, Madrid-España.
Fuente: Plataforma arquitectura

Por otro lado, es necesario mencionar que, si bien existen múltiples posibilidades de intervención en los vacíos urbanos, también existen retos y riesgos que deben ser considerados. Uno de ellos se trata de los grandes proyectos de renovación urbana en los vacíos urbanos o edificaciones abandonadas, pues estas no contemplan la apropiación de los vecinos, ni tampoco corresponden con la realidad de la gente que habita su entorno.

Un ejemplo es la intervención en el barrio Besós en Barcelona con motivo del denominado Fórum de las Culturas en el año 2004, un evento de escala mundial que significó la reforma del litoral marítimo en Barcelona. Con una abultada inversión pública-privada de más de tres mil millones de euros se transformó la abandonada zona industrial del Besós en un escenario colosal para recibir a millones de visitantes.

Sin embargo, esta intervención no ha sido sustentable en el tiempo y en la actualidad es utilizada para otros fines y en algunos espacios, se halla subutilizada. Para Giuseppe Aricó, del *Observatori d'Antropologia del Conflictè Urbà (OACU) Grup de Recerca sobre Exclusió i Control Social de la Universitat de Barcelona*, esta intervención “supone una maniobra de especulación, implementada mediante un urbanismo amnésico que encubre la realidad histórica y promueve la ilusión política de un espacio concebido y configurado sin la presencia de lo urbano.” (Aricó, NA)



Ilustración 6 El Auditorio Mayor del Parc del Fòrum, según Aricó este espacio es un vacío urbano. Fuente: Giuseppe Aricó

Al respecto Carles Baiges menciona:

“El mundo del urbanismo se ha caracterizado, sobre todo en los últimos años, por las transformaciones a gran escala y a largo plazo. Escalas y tiempos que no solucionan los problemas presentes, lo que genera nuevas problemáticas, como por ejemplo los mismos vacíos urbanos, pero también el abandono de zonas afectadas en la planificación, los procesos de desplazamiento de población y tejido comercial, etcétera”. (Baiges, 2015, pág. 169)

Estos grandes proyectos urbanos responden a una demanda política de imposición que responden a intereses particulares pero que pocas veces satisface las necesidades de los ciudadanos y de ninguna manera establecen procesos de participación ciudadana lo que les condena a ser insostenibles en el tiempo.

1.2.Revisión de conceptos teóricos

Una de las premisas de la investigación consiste en entender los vacíos urbanos como elementos de oportunidad en el territorio, lo que sugiere la identificación de conceptos teóricos que apunten las estrategias de intervención en favor de la justicia espacial, la equidad, la participación y el derecho a la ciudad.

1.2.1. Justicia Espacial

Al partir de la premisa de que el territorio urbano determina el bienestar de las personas, la justicia espacial cumple un rol esencial en la búsqueda de la distribución equitativa de los recursos, servicios y oportunidades en el territorio. En ese sentido, la justicia espacial permite conectar la justicia social con el espacio urbano, por lo tanto los planificadores y diseñadores urbanos desempeñan un papel central en su implementación. (Rocco, 2017)

De acuerdo a la video-conferencia del profesor Roberto Rocco sobre justicia espacial en el curso en línea: “*Rethink the City: New Approaches to Global and Local Urban Challenges-2017*”, difundido por la Universidad Técnica Delft, en Holanda, la justicia espacial se centra en dos tipos:

- la justicia distributiva y

➤ la justicia procedimental.

En la primera, se busca la distribución equitativa de recursos y servicios en el territorio urbano. En la segunda, la justicia o injusticia se centra en los procesos de planificación, es decir, cuando la planificación contempla la participación de la comunidad dentro de su metodología, se vuelve incluyente y por lo tanto equitativa. Establece el derecho a participar en la construcción de la ciudad.

En ese contexto, la justicia espacial está relacionada con el derecho a la vivienda, el derecho a entornos saludables y el derecho a una movilidad asequible. (Rocco, 2017) Para Edward W. Soja, en su discurso sobre “La ciudad y la justicia espacial”, en Paris (2008), en el marco de la conferencia sobre Justicia Espacial, el término “espacial”, que describe la búsqueda de la justicia y la democracia en las sociedades contemporáneas, es poco frecuente entre planificadores o geógrafos. (Soja, 2009) En su presentación expone las razones para enfatizar en la espacialidad de la justicia o injusticia, tanto a nivel local como regional. En su discurso, además, se evidencia el concepto de justicia espacial como la representación territorial de la democracia y de los derechos humanos, como una forma de revivir la noción de Lefebvre sobre el “derecho a la ciudad”.

Para entender la relación entre justicia y espacio es necesario incluir a la política, pues toda acción en el territorio tiene, precisamente, una postura y una dimensión política.

“Para los griegos la polis era el lugar donde los ciudadanos se congregaban para gobernar sus vidas con el fin de lograr una buena vida. (...) Esto nos dice que la dimensión espacial de la justicia está estrechamente relacionada con la dimensión espacial de la propia política, lo que implica a la ciudad como un espacio compartido donde las decisiones deben ser tomadas por los ciudadanos.” (Rocco, 2017)

La historia del urbanismo demuestra que la intervención en el territorio en muchos casos responde a intereses particulares en favor de la segregación y privilegio en la distribución del territorio en beneficio de las clases pudientes, las clases dominantes.

En la planificación urbana del siglo XIX, en Europa, se organizó el espacio público para que los individuos se desplazaran con libertad y se evitara la reunión de

muchedumbres que pueda provocar una revolución contra el régimen. Los individuos se independizaron del espacio y perdieron gradualmente la sensación de compartir su destino con el de los demás (Sennett, 2007). El urbanista del siglo XIX imaginó individuos protegidos por el movimiento de la muchedumbre. Cuatro proyectos reflejan esta condición: *Regent's Park*, Londres (1812), *Regent Street*, Londres (1813), reconstrucción de París por Haussman (1853) y la construcción del metro en París (1867).

En la Reconstrucción de París por el Barón Haussman, luego de la revolución de 1830 y 1848, el ingeniero Haussman trató de reprimir las masas urbanas y de facilitar el movimiento de los individuos. El plan fue la mayor intervención urbana de los tiempos modernos pues destruyó el tejido urbano medieval y renacentista, construyó fachadas uniformes en calles rectas por las que recorría un tráfico considerable de vehículos, la planta baja de los edificios estaban dedicados al comercio y existía vivienda sobre ellas. Además, construyó grandes monumentos como la Opera de París, rediseñó numerosos parques y creó la red subterránea de alcantarillado de la ciudad.

Con el plan, Haussman separó las comunidades de los pobres con bulevares por los que discurría el tráfico, además el ancho de las calles permitía que dos carros del ejército se desplacen en paralelo.

En la actualidad, las dinámicas territoriales o espaciales están regidas por el valor del suelo y por quién puede acceder a él. Es decir, la distribución de la riqueza, los bienes y las oportunidades no están uniformemente repartidos en el territorio y su accesibilidad depende de la capacidad económica del individuo. Es el mercado de la tierra quien “sitúa” a los habitantes en ciertas zonas la ciudad, lo que ocasiona en muchos casos la limitación en el acceso a bienes públicos, infraestructura y calidad del espacio público.

Por otro lado, la ciudad pensada como un espacio político establece las condiciones para el ejercicio de una ciudadanía activa dispuesta a comprometerse, asociarse y a exigir demandas. El concepto de “Derecho a la Ciudad”, formulado por Lefebvre y profundizado recientemente por David Harvey, reitera el derecho de los ciudadanos a dar forma a la ciudad de acuerdo a sus propios anhelos y aspiraciones con el objetivo

de desarrollar su propio potencial humano. (Rocco, 2017) Además, define el espacio construido por relaciones sociales más que por sus características territoriales, físicas y demográficas. Con esta óptica el espacio deja de ser un contenedor de edificios, población y producción para ser un generador de relaciones de producción y una fuente de desigualdad e injusticia. (Fainstein, 2013)

En ese contexto la capacidad de los ciudadanos para influir en la toma de decisiones es limitada pues es normalmente el gobierno nacional o local quien establece las reglas de juego en el territorio. Por lo tanto, la participación de la comunidad en la toma de decisiones evita una disparidad de poder.

Diseñar y planificar el entorno construido son actividades políticas en donde las relaciones de poder deben ser expuestas para crear un escenario donde las necesidades de los menos poderosos sean satisfechas y así promover la distribución de los recursos, los servicios y oportunidades de manera equitativa.

El concepto de justicia social en la práctica es una tarea que involucra una gobernanza consciente de la inequidad, en donde los procesos de planificación incorporen las voces de los menos favorecidos. En ese sentido, la teoría ha tenido dificultades para aplicarse. Para Susan S. Fainstein, investigadora asociada a la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard, reconocida por publicaciones como: *“The Just City”*, la manera para ejercer la justicia en la ciudad es a través de la democracia, de la diversidad y de la equidad. En su discurso, Fainstein, expone las limitaciones de la teoría urbana al establecer un modelo que plantea una ciudad ideal, al estilo de la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard o la *City Beautiful* de Burnham. (Fainstein, 2013). Estos autores plantean sus argumentos para conseguir una ciudad donde lo relevante es el resultado formal, además, no exponen el proceso para su definición. La crítica a estos modelos dio paso a los movimientos sociales de los años sesenta y setenta del siglo pasado, de activistas como Jane Jacobs (1961) que se refería a la violación de la ciudad, y de Herber Gans (1968) que analizaba los impactos de la revolución urbana sobre los desplazados. En ese contexto Fainstein (2013) afirma:

“Las reivindicaciones de los movimientos de protesta urbana de la época iban en la línea del control comunitario, pero sobre todo por la equidistribución justa de los beneficios, el final de los desalojos y expulsiones, y un diseño urbano más humanizado del encarnado en los entonces populares megaproyectos”. (Fainstein, 2013, pág. 5)

Respecto al papel del planificador, Fainsten señala que: “aquellos que estén identificados con la justicia deben incorporar en los procesos de planeamiento, políticas que favorezcan a los a grupos minoritarios, pues en el sistema democrático la representación de todas las clases sociales rara vez se producirá”. (Fainstein, 2013, pág. 11)

La diversidad, respecto a los tipos de edificaciones como a la mezcla en los usos de suelo, son factores que, según Fainstein, deben ser considerados para “fortalecer el derecho a la ciudad, estimular la creatividad y aportar al crecimiento económico”. (Fainstein, 2013, pág. 11) Finalmente, establece a la equidad como el elemento más relevante en la búsqueda de la justicia en la ciudad y señala la competencia del estado nacional para conseguir un cambio transformador en ese ámbito, pone como ejemplo a las ciudades europeas que han instaurado programas nacionales de bienestar en la búsqueda de la equidad.

1.2.2. Urbanismo táctico, urbanismo cotidiano

Él urbanismo táctico habla de una acción en la ciudad a corto plazo con una repercusión potente en el tiempo, donde la participación de la comunidad es esencial. De hecho, el sentido mismo de la intervención es la ciudadanía.

El término fue creado por Mike Lydon (*The Street Plans Collaborative*) en el 2011. Está sustentado en la capacidad de los ciudadanos para ejercer un cambio significativo en la ciudad a partir de intervenciones puntuales. El urbanismo táctico busca fomentar una ciudadanía activa que promueva la equidad y la justicia social.

“Uno de los desafíos de hacer ciudad en la era urbana es el involucramiento de los ciudadanos en la toma de decisiones. Sin duda, las negociaciones en la planificación urbana son procesos difíciles, pero afortunadamente existen acciones a corto plazo que logran gatillar cambios a largo plazo y que ponen a la ciudadanía en el centro de la

cuestión. Estas son tácticas posibles de ser implementadas aquí y ahora, que ayudan a enriquecer el capital social de las comunidades y a comunicar la visión de un proyecto de forma efectiva”. (Ciudad emergente, Street plans, 2013)

En la tercera edición del libro: “Urbanismo Táctico, casos de Latinoamérica” se establecen tres claves para entender este concepto:

“(1) urbanismo táctico se entiende como un prototipo a corto plazo que puede dotar de información a la planificación a largo plazo; (2) esta forma de hacer ciudad no requiere necesariamente de expertos urbanistas, sino al contrario, se construye a partir de grupos de personas empoderadas, esto es, urbanismo ciudadano; (3) el desafío del urbanismo táctico en Latinoamérica está en reconocer el valor de las acciones informales en el espacio público y encausarlo en forma de políticas públicas urbanas inclusivas de largo plazo”. (Ciudad emergente, Street plans, 2013, pág. 12)

En Latinoamérica, según Javier Vergara Pretescu de Ciudad Emergente-Chile, es posible identificar soluciones ingeniosas implementadas con bajos recursos. Para él, “es necesario prestar atención a prácticas informales comunes como vendedores ambulantes, ferias libres, ocupaciones de predios por juntas de vecinos entre otras, que por falta de voluntad política o canales institucionales operan a la sombra de la inequidad”. (Ciudad emergente, Street plans, 2013)

El urbanismo táctico aboga por acciones formales de corto plazo como ciclovías recreativas (*Open Streets*), o estrategias informales como la ocupación de espacios urbanos abandonados, cuyo denominador común son los ciudadanos organizados. (Ciudad emergente, Street plans, 2013)

Ejemplos en Latinoamérica de esta práctica ciudadana se muestran desde las ciclovías, que promueven la ocupación de las calles libres de vehículos principalmente los domingos y días festivos, hasta el “Bombardeo de Sillas”, táctica urbana registrada en ciudades como Nueva York, Filadelfia y Dallas. En Chile se ha replicado en Santiago, Valparaíso y Antofagasta, con el objetivo de activar el espacio público de forma ágil y experimental.



Ilustración 7 Vista aérea de la cubierta de la Plaza del Reciclaje. 12000 botellas fueron recicladas durante un mes en la ciudad de Valparaíso. Fuente: Marisol García (Urbanismo Táctico 3, casos latinoamericanos)

“Los prototipos urbanos de corto plazo contribuyen a vislumbrar el efecto de largo plazo que tales transformaciones podrían tener en nuestras ciudades. Nos permiten probar (y fallar) rápido y barato, de modo de poder ajustar la estrategia y escalarla. Es así como muchas de estas pequeñas intervenciones han logrado institucionalizarse dentro de las políticas públicas y replicarse en otros contextos”. (Ciudad emergente, Street plans, 2013)

Esta visión retoma y profundiza los conceptos de “Acupuntura urbana” utilizados por Jaime Lerner en Curitiba, Brasil (2007) que promueven las pequeñas y estratégicas intervenciones en la ciudad que impacten de modo positivo a la mayor parte de la población. Está ligado a la idea de un efecto en cadena que involucra a la comunidad.

En esa misma línea, el “Urbanismo Cotidiano” o *Every Day Urbanism*” para Margaret Crawford, investigadora de la Universidad de Harvard, establece el acercamiento del urbanismo con la vida cotidiana basado en las ideas del filósofo francés Henri Lefebvre.

“Una vez que observas la vida cotidiana se revela la riqueza de su significado, esta es la base de nuestro trabajo. Queremos reconectar el sentido humano y social con el

diseño urbano y la planificación, algo que no ha sido abordado hace tiempo”. (Michigan Debates on Urbanism Volume I)

El urbanismo cotidiano considera la idea de “refamiliarizar” los entornos urbanos. Pretende domesticar el espacio urbano para convertirlo en un lugar más familiar, más parecido al hogar. En las calles de Los Ángeles éste fenómeno se evidencia a partir de la actividad cultural y productiva de los residentes, como es el caso de los vendedores ocasionales que se toman un lote vacío en el día de San Valentín.

El urbanismo cotidiano puede tener distintos resultados pues responde a las circunstancias del contexto y evita la producción de un elemento singular. La estrategia está basada en la heterogeneidad y relacionada con la experiencia de lo existente que se intensifica en favor de la comunidad.

Además, está relacionado con la temporalidad de espacios compactos opuestos a los grandes proyectos estandarizados y de gran escala en la planificación urbana, lo que no establecen una conexión con el entorno existente

El urbanismo cotidiano establece “el día a día” como un complejo campo de prácticas sociales, una combinación de casualidades, deseos y hábitos. (Michigan Debates on Urbanism Volume I)

La justicia espacial, el derecho a la ciudad y la participación en la construcción de la ciudad, son conceptos que abordados desde la teoría deben tener una repercusión real en el territorio para cambiar la realidad de nuestras ciudades.

Bahía de Caráquez, caso de estudio de esta investigación, tiene 20.908 habitantes⁴. En un recorrido por su territorio es evidente la disparidad en cuanto a accesibilidad a infraestructura y servicios básicos. Su morfología, limitada por la topografía de los cerros, por un lado, y por el estuario del río Chone por el otro, ha favorecido al crecimiento de la ciudad infringiendo sus límites naturales.

⁴ De acuerdo al censo nacional realizado por el INEC en el año 2010.

Los asentamientos informales se hallan ubicados en zonas vulnerables como el barrio San Roque, María Auxiliadora y Bellavista que ocupan los cerros con riesgo de movimientos en masa, mientras que la ciudad formal, urbanizaciones y lotes catastrados, se han desplazado hacia el estuario del río Chone, zona propensa a inundaciones en caso de desbordamiento o tsunamis debido a la ausencia de una zona de “acolchonamiento vegetal” y a la tala de manglar.

Es notoria la diferencia de clases sociales que se asientan en la punta de la ciudad, conocida por los pobladores como “La ciudadela” y la clase obrera ubicada en la parroquia “Leonidas Plaza”. Esta ubicación coincide con los asentamientos de los terratenientes y de la mano de obra para los cultivos agrícolas respectivamente.

En la memoria colectiva de los pobladores de Bahía está implícita la ubicación de los “ricos y pobres”. La clase aburguesada, además, cuenta con servicios urbanos básicos: alcantarillado, agua potable, equipamiento e infraestructura.

El terremoto del 16 de abril afectó principalmente a la “punta”, la zona de mayor inversión municipal y estatal. Esta situación ocasionó que muchos pobladores que perdieron sus viviendas en esta zona, la mejor servida de Bahía, decidan rentar en la parroquia Leonidas Plaza lo que produjo una activación comercial inusual en esta zona, que puede ser el pretexto ideal para que el municipio les otorgue los servicios que históricamente les ha negado para favorecer al estrato de mayor poder adquisitivo de la ciudad.

Una inequitativa distribución de los recursos, servicios e infraestructura, así como un desproporcionado costo del suelo urbano en la zona mejor servida y disparidad de poder evidencian la necesidad de equilibrar los beneficios, recursos, servicios y oportunidades en el territorio para todos los ciudadanos.



Ilustración 8 Lámina ilustrativa sobre justicia espacial e inequidad en el acceso a servicios urbanos, Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia. Año 2017

CAPÍTULO II: Desarrollo, crecimiento y consolidación urbana de Bahía de Caráquez antes del terremoto del 16 de abril de 2016

2.1. Ubicación geográfica y contexto histórico

Bahía de Caráquez es la capital del cantón Sucre en la provincia de Manabí, Ecuador. Debido a la reciente cantonización de San Vicente (1999) Sucre se dividió en norte y sur. La ciudad de Bahía de Caráquez se halla en la zona sur.

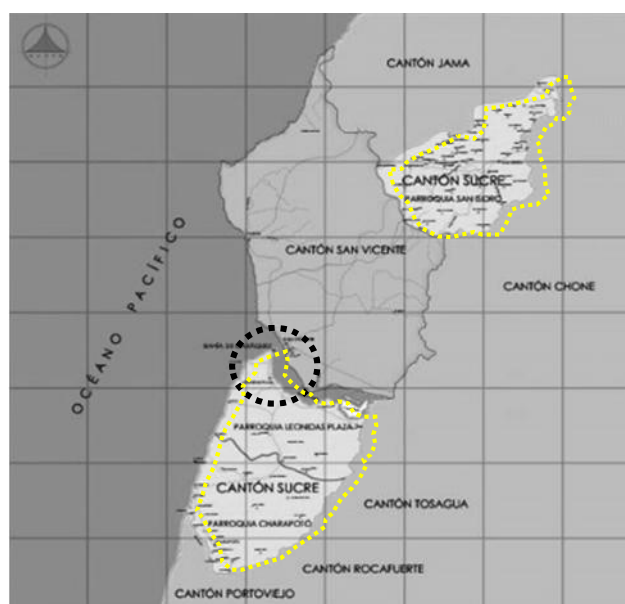


Ilustración 9 Ubicación de Bahía de Caráquez respecto al cantón Sucre, provincia de Manabí. Fuente: Elaboración propia a partir del PDOT GAD cantón Sucre 2012-2025.

Sucre está conformado por cuatro parroquias: dos urbanas, Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza, y dos rurales, Charapotó y San Isidro⁵. La ciudad de Bahía de Caráquez está ubicada en la orilla septentrional de la desembocadura del río Chone, en el centro costero de la provincia manabita y su territorio forma parte de la Ruta Spondylus⁶. El principal sistema orográfico de la provincia de Manabí es la cordillera de Colonche, que hacia el litoral se extiende desde la provincia del Guayas hasta las inmediaciones de Jipijapa. Hacia el norte se conforman grupos de macizos irregulares antes que

⁵ “En parroquias como San Isidro sigue vigente la intención de independizarse. La independización de ésta parroquia significaría una reducción del presupuesto cantonal de entre 25 al 30 por ciento”. (Soto, 2014)

⁶ La Ruta Spondylus es un recorrido vehicular de carácter turístico que recorre las principales playas del país cuyo potencial fue fortalecido con el mejoramiento de las carreteras en la administración gubernamental desde 2007-2016.

cadena montañosa. Se destaca el cordón de los Cerros de Hojas, y, hacia Bahía de Caráquez, lo que se denomina la Sierra El Bálsamo. (Dueñas, 1991) El territorio del cantón Sucre está geográficamente marcado por especiales configuraciones, como el estuario en el que confluyen los ríos Chone y Carriza, y la península donde se encuentra ubicada la ciudad de Bahía de Caráquez. (GAD Cantón Sucre, 2012)

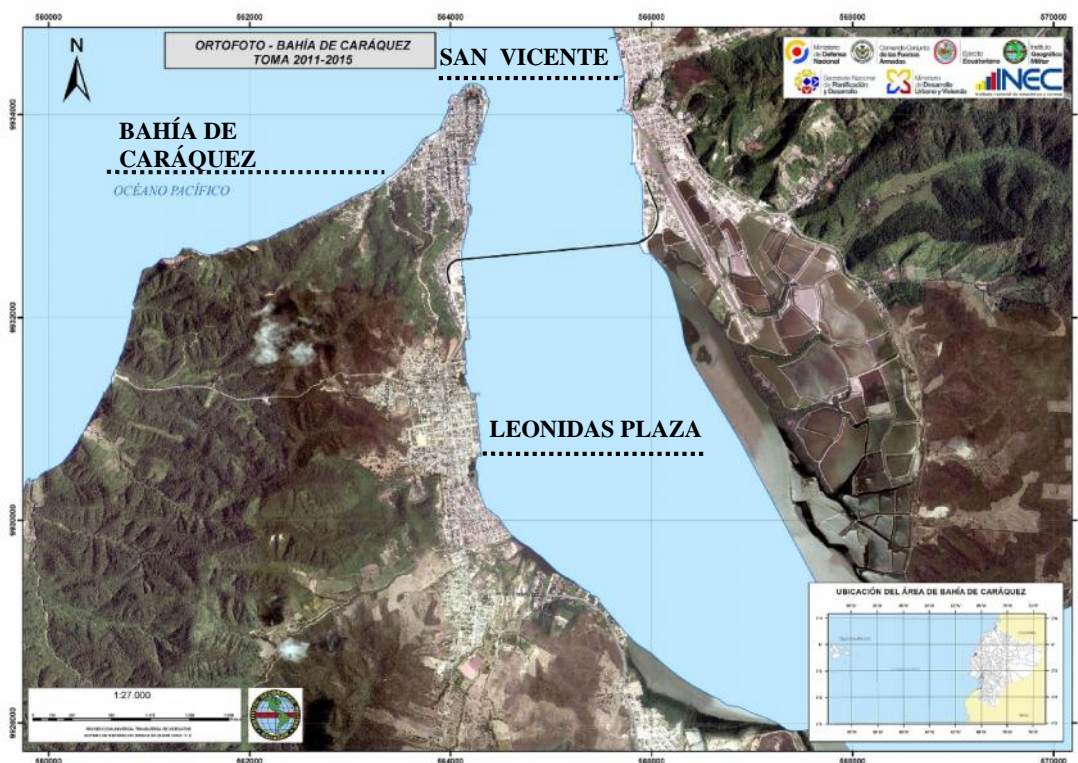


Ilustración 10 Topografía y situación geográfica de las parroquias Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de la ortofoto IGM, 2011-2015

Respecto al contexto histórico, el Arq. Mauricio Moreno, encargado de realizar el expediente para la declaratoria de Bahía de Caráquez como ciudad Patrimonial en el año 2012, afirma que la ciudad cuenta con una riqueza patrimonial que supera el valor de sus edificaciones, pues su legado está relacionado directamente con su memoria ancestral, herencia cultural, paisaje natural y ambiente marino.

Bahía de Caráquez estuvo habitada por los indígenas de la cultura Cara hasta la llegada de los españoles a las costas manabitas en 1531⁷. (Moreno, 2012, pág. 17) De acuerdo

⁷ Según la investigación previa a la obtención del título de Maestría en Estudios Socioambientales, FLACSO-ECUADOR, 2012 realizada por Fernando Soto se señala que la veracidad de las afirmaciones respecto a las culturas prehispánicas pueden ser cuestionadas, pero forman parte del imaginario de los pobladores de Bahía.

con este autor, la población indígena antes de la llegada de los españoles era de 125.000 habitantes. Cien años más tarde había descendido a poco más de 4000 debido a una epidemia. (Moreno, 2012, pág. 19).

En el siglo XVII, luego del establecimiento de la Real Audiencia de Quito, se analizó la prioridad de incentivar el comercio mediante la construcción de caminos que conectasen Quito con los pueblos aledaños. En 1629, luego de que el camino entre Quito y Bahía de Caráquez fuera concluido, se eligieron autoridades para el primer cabildo de la ciudad española de San Antonio de Morgia y Bahía de Caráquez. Sin embargo, esta fundación no fue exitosa, pues el camino fue descuidado, se volvió intransitable y los habitantes de San Antonio de Morgia y Bahía de Caráquez abandonaron la ciudad. En el siguiente siglo, sigue Moreno, la única referencia que se encuentra de Bahía se refiere a denuncias de contrabando.

La ciudad de Bahía de Caráquez se fundó luego del incendio de Charapotó, parroquia rural del cantón Sucre ubicada a 32km de Bahía, debido al traslado de sus habitantes. Según, Rosa Ferrín (Ferrín, 1989) la gradual ocupación del suelo en Bahía está relacionada con la posibilidad de comercialización de productos de extracción silvestre de los pobladores de Charapotó y artesanías como sombreros de paja toquilla y de mocora, hamacas, sogas, aparejos de montar, caucho y cacao.

Los nuevos pobladores de Bahía gestionaron la creación del Cantón Sucre con la desmembración del Cantón Montecristi, alrededor de 1867. (Dueñas, 1991) De ahí se reporta la celebración de ferias mensuales a la llegada de los grandes buques con comerciantes de la región, sin embargo, García Moreno abolió el cantón, debido a la demora de los habitantes en organizar el Cabildo. Bajo la presidencia de Luis Borrero se estableció definitivamente el Cantón Sucre en 1875. En pocas décadas, la ciudad de Bahía se consolidó como un sitio de comercio que atrajo pobladores de Montecristi y Jipijapa luego de la crisis en la manufactura de los sombreros de paja toquilla.

En 1884 se firma un contrato entre emprendedores de Bahía y el gobierno nacional para la construcción del ferrocarril desde Bahía a Quito, proyecto que no se ejecutó. Sin embargo, la ruta Quito-Chone sí fue construida y la misma fue inaugurada en 1910 con

la ruta Bahía-Calcuta para servicio de carga y transporte de pasajeros. Luego de problemas de funcionamiento su servicio se suspendió definitivamente en 1962. (Pólit, 1983, pág. 168)



Ilustración 11 “El Ingeniero Gilberto Orosco sentado en la trompa de la humeante locomotora, fue uno de los técnicos que sacaron adelante el proyecto del ferrocarril que planeaba llegar hasta la Capital pero no alcanzó sino a llegar hasta Chone”. Fuente: Archivo digital Graciela Moreno, Sra. Normita Orosco Santos. Sin fecha.

De acuerdo a la investigación de Rosa Ferrín la mayoría de los propietarios de las casas comerciales actuaban como entidades bancarias: “Así, por ejemplo, la Casa Tagua, conformada con capital alemán, en 1908, se definía además de importadora y exportadora, como casa bancaria” (Ferrín, 1989). Así pues, la nueva burguesía ganó haciendas y terrenos en todo el territorio de Manabí como pago de las deudas adquiridas por sus acreedores. Sin embargo, con la llegada de la “crisis de la propiedad” los herederos se vieron forzados a fraccionar su patrimonio.

La dinámica económica y social de la ciudad de Bahía está determinada por dos procesos relevantes: el de la fase artesanal y el de la fase agrícola. En la primera fase, existe la evidencia de la conformación de una burguesía comercial y la del artesanado, mientras que, la transformación de esta burguesía en comerciantes terratenientes y financistas se muestra en la fase agrícola. (Ferrín, 1989, pág. 281)

De acuerdo a Ferrín podemos observar que:

“La inexistencia de una clase dominante establecida en Bahía, a lo largo de casi todo el período colonial, determinó que la vida de la ciudad fuera efímera y que su importancia estuviera determinada por el trajín del camino que unía con Quito. Así mismo, en la

fase artesanal, cuando la clase dominante se comenzaba a estructurar alrededor de las relaciones de circulación, y la ciudad volvía a resurgir, su importancia estuvo dada por su designación como puerto de Quito y por las ferias periódicas que allí realizaban los comerciantes de Montecristi, Charapotó, Pichota y La Canoa.” (Ferrín, 1989, pág. 281)

La crisis de la producción y comercialización del sombrero de paja toquilla establece el punto de quiebre para que los comerciantes inviertan sus ganancias en la compra de tierras en la Costa norte, Chone y Calceta, de manera que se asientan definitivamente en Bahía de Caráquez con el establecimiento de sus casas comerciales para exportar e importar tagua y caucho. Con la expectativa de la conformación del puerto en la ciudad, se evidencia la migración de artesanos, que a la postre constituirá la mano de obra para la consolidación de la fase agrícola.

El esplendor económico y el crecimiento significativo de la ciudad están considerados entre 1870 y 1930 y se deben, de acuerdo a la investigación realizada por Rosa Ferrín, a la injerencia directa de la burguesía comercial-terrateniente que exigió el desarrollo de la ciudad en contacto con los centros productivos sobre los que tenía influencia directa, y por tal razón siempre se privilegiaron las vías de comunicación y la infraestructura urbana. La construcción del ferrocarril de montaña que ponía en contacto a Bahía con las poblaciones de Tosagua, Calceta, Canuto y Chone entre 1883 y 1909, así como, la denominación en 1884, como mayor puerto de la República y la construcción del muro y el Faro de Bahía, establecieron las condiciones para su consolidación económica y han permitido su crecimiento urbano.



Ilustración 12 Grandes barcos en el muelle del puerto Caráquez. Fuente: Archivo digital Graciela Moreno. Sin fecha.

Entre 1820 y 1840 existieron múltiples disputas con Guayaquil por el dinamismo comercial del puerto, que buscaba tener el control del comercio marítimo. (Dueñas, 1991, pág. 66) En esta época se intensificó la economía y el comercio con la llegada a Bahía de ciudadanos de diferentes nacionalidades.

En 1930 la gran depresión incidió en la debacle de la economía de la ciudad. La actividad portuaria disminuyó lo que llevó al cierre de algunas casas comerciales. La sedimentación del río Chone también influyó a la disminución de la operación portuaria hasta su inhabilitación. Una referencia importante mencionada por Ferrín, señala a la cultura burguesa comercial imperante en Bahía con rasgos europeos y americanos: (...) en Bahía se acostumbraba a educar a los hijos en el exterior, aunque ello entrañase largas y penosas separaciones dadas las condiciones del transporte y la frecuente alienación de estos sujetos una vez que se reintegraban a su propia realidad”.

Según Ferrín, la influencia de la cultura anglosajona era evidente en distintos ámbitos de la cotidianidad: en lugar de cantar el “amor fino” en Bahía se bailaba “el paso del Camello y el “Washington Johnny”, así como, la arquitectura de las casas de los comerciantes eran réplicas de las existentes en Estados Unidos y Europa, como es el caso de la Casa Americana, residencia de la familia Santos en donde se ofrecían “veladas musicales” para el disfrute de la Sociedad de Bahía, mientras que, la clase menos favorecida se conformaba con escuchar la música desde el malecón.

Con el cierre de las casas exportadoras en la década de 1930 se inicia el estancamiento de la ciudad. En el año 1963 por iniciativa de un grupo de pobladores de Chone se abre la primera trocha hacia Quito para comercializar el caucho. (Chávez, 1947) Luego, Antonio Granda Centeno construyó la vía Chone-Bahía y Alóag-Santo Domingo. Entre los años 63 y 65 la ciudad comienza a posicionarse como destino turístico (Santos, 1985).

En los años 80 tiene inicio la actividad camaronera, sin embargo, la mancha blanca ocasiona la crisis en ese sector por lo que se impulsa el turismo. Inversionistas de la sierra, especialmente de la capital, financian una segunda residencia para actividades vacacionales, inyecta dólares a la economía en las siguientes décadas, hasta el terremoto

del año 1998. Posteriormente el ocurrido el 16 de abril de 2016, que incide en múltiples derrocamientos de edificios y viviendas patrimoniales, la situación pone nuevamente en riesgo la economía y el futuro de la ciudad.

2.2. Migración, densidad, población y economía antes del terremoto del 16 de abril de 2016

La construcción de las ciudades se gesta con las migraciones. De acuerdo al Dr. Alfredo Santillán⁸: “no hay metrópoli a partir del crecimiento vegetativo”. Con tal afirmación es necesario profundizar en las implicaciones de la migración en el territorio donde los conceptos respecto a la diversidad y la heterogeneidad forman parte de la consolidación de una ciudad. Las dinámicas poblacionales, en función de la movilidad de la población y de la migración humana, además, implican fundamentales transformaciones de tipo socioeconómico, demográfico, político y cultural.

El caso de Bahía de Caráquez es singular debido a la fluctuación de migración relacionada con los medios de producción y la incidencia de los fenómenos naturales (el niño y los terremotos en 1998 y 2016). De acuerdo a la investigación de Rosa Ferrín, el movimiento demográfico y la presencia de extranjeros se vieron impulsados por el dinamismo comercial del puerto a finales del siglo XIX.⁹ Bahía de Caráquez, según el censo en 1871, era un caserío de 511 habitantes, hacia 1891 tenía 800 habitantes y para 1917 incrementó su población a 2.968 habitantes. (Ferrín, 1989, pág. 285).

La información disponible certificada arroja datos sobre la población en Bahía a partir del censo de 1990, en donde presenta una población de 21.424 habitantes. Es decir, en setenta años la población se multiplicó siete veces, aproximadamente se incrementó en una relación de mil habitantes por década o cien habitantes por año, lo cual significa, en términos relativos, un crecimiento poblacional mínimo.

⁸ Dr. Alfredo Santillan, investigador de la FLACSO, en su exposición: “Imaginando la desigualdad y la diferencia en la ciudad de Quito, el caso de la migración en Quito” en el marco del Seminario: “Conceptualizar el espacio, vivir el espacio” MDUT-PUCE 11 de mayo de 2017.

⁹ Bahía de Caráquez fue declarada puerto mayor en 1883 bajo el Gobierno Seccional de Eloy Alfaro. (Dueñas, 1991)

En el año 2001 el censo evidencia un crecimiento a 24.711 habitantes y en el censo del año 2010 a 26.112 habitantes. Eso muestra la disminución de casi la mitad del incremento poblacional entre las décadas del 2000 al 2010 respecto a la década anterior. Situación que puede estar relacionada con la crisis financiera del país ocurrida en los años 1999 y 2000 que produjo la migración masiva de ecuatorianos al exterior y con el fenómeno del niño y terremoto del año 1998 ocurrido en Bahía. Este fenómeno pudo incidir en la migración de la población en búsqueda de oportunidades de trabajo y mejores condiciones de vida.

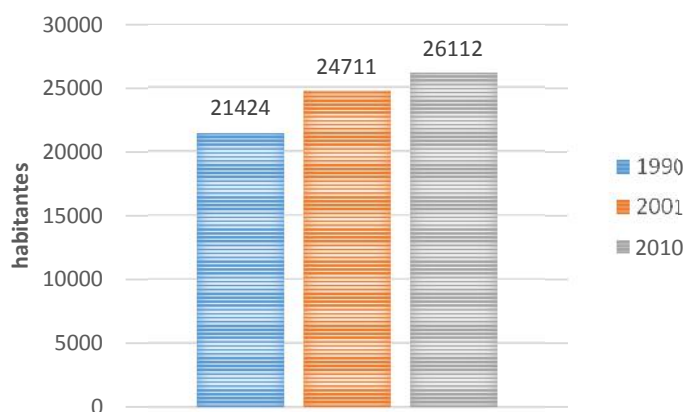


Tabla 1 Crecimiento poblacional en Bahía de Caráquez de acuerdo a los censos de 1990-2001-2010. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INEC.

Tasa de Crecimiento Anual 2001-2010			Tasa de Crecimiento Anual 1990 - 2001		
Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
0,89%	0,34%	0,61%	1,20%	1,40%	1,30%

Tabla 2 Tasa de crecimiento intercensal por sexo 2010-2001-1990 de la parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: INEC

Por otro lado, el cantón Sucre tiene una población de 57.146 hab. de acuerdo al censo del 2010. Sin embargo, este cantón tiene una tasa muy alta de emigración interna respecto a su población total, 64.155 personas nacidas en el cantón Sucre residen en todo el país.

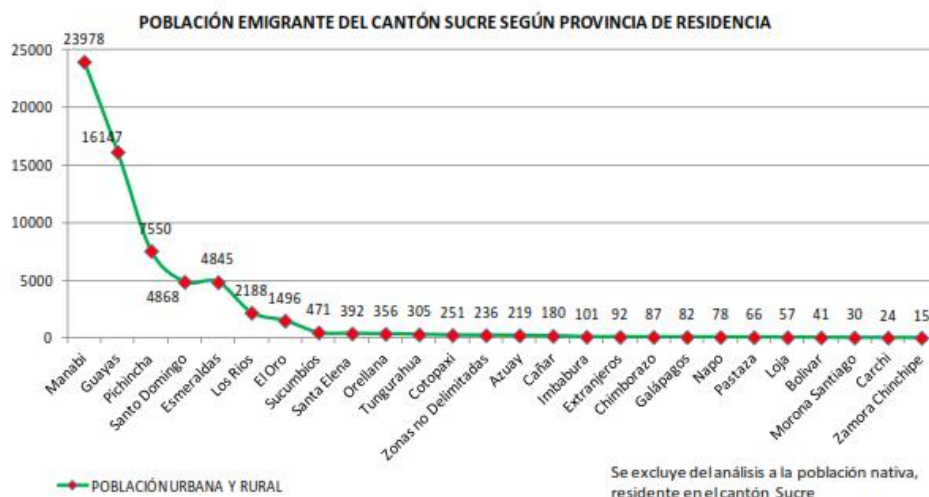


Tabla 3 Población emigrante del cantón Sucre según provincia de residencia. Fuente: IEE, 2012

Esta situación responde a la falta de trabajo y de oportunidades en el cantón Sucre. La estructura de la población de Bahía de Caráquez tiene paridad respecto al género: 13.075 hombres y 13.037 mujeres en el censo del 2010.

2010			2001			1990		
Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
13.075	13.037	26.112	12.070	12.641	24.711	10.579	10.842	21.421

Tabla 4 Población intercensal 2010-2001-1990 de la parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: INEC

Adicionalmente, los datos del censo del año 2010 evidencian la presencia mayoritaria de niños y jóvenes hasta los 19 años.

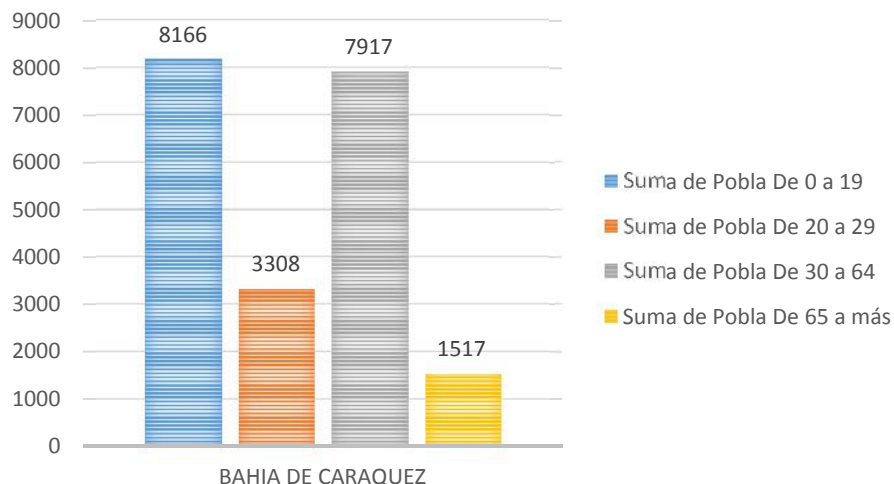


Tabla 5 Rango de edad de la población de Bahía de Caráquez de acuerdo al censo del año 2010. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INEC.

De acuerdo a la Memoria Técnica de Geoinformación para la Gestión del Territorio del cantón Sucre, realizada por el equipo del IEE, el cantón Sucre tiene una densidad poblacional promedio de: Sucre norte, 62 hab/km² y Sucre sur 60 hab/km². (IEE, 2012, pág. 21) Este dato es singular debido a que la parroquia urbana de Bahía de Caráquez es la más poblada del cantón y está ubicada en la zona denominada Sucre sur. Sin embargo, es posible que su extensión incida en el valor de la densidad poblacional. De cualquier manera, la densidad poblacional en ambas zonas tiene un valor bajo, situación que evidencia un carácter rural más que urbano.¹⁰

Cuando se trata de población es necesario mencionar la situación de desigualdad. El método denominado “Necesidades Básicas Insatisfechas” (NBI) evalúa si los hogares han logrado satisfacer sus necesidades básicas mediante una encuesta sobre los bienes y servicios que disponen. La insatisfacción de las necesidades se evalúa en base a algunas características de la vivienda, como tipo de materiales, acceso a servicios básicos, eliminación de excretas, número de cuartos, y ciertos rasgos demográficos del hogar, como número de miembros, escolaridad y ocupación del jefe de la familia. (IEE, 2012)

En el caso del cantón Sucre el 87.5% de la población es considerada pobre por NBI de acuerdo al censo del año 2010. Bahía de Caráquez tiene una tasa del 73.9% de acuerdo al censo del año 2010.

Parroquia	2001	2010	2001-2010
	Tasa pobreza NBI %	Tasa pobreza NBI %	Variación %
Bahía de Caráquez	76,4	73,9	-2,5
Charapoto	98,6	93	-5,6
San Isidro	93,6	86,5	-7,1
Promedio	87,5	83,45	-4,05

Tabla 6 Porcentaje de pobreza por NBI cantón Sucre. Fuente: SIISE, Censos INEC 2001-2010

Adicionalmente, la extrema pobreza se determina cuando un hogar presenta al menos 2 NBI. (IEE, 2012) La parroquia de Bahía de Caráquez presenta el menor porcentaje (34,7%) en relación a las parroquias rurales Charapotó (48,8%) y San Isidro (64,6%).

¹⁰ El valor óptimo de densidad propuesto en la investigación realizada por Llactalab, Universidad de Cuenca es de 120hab/ha, rango determinado en función de la proyección de población de Cuenca para el 2030 suponiendo que la mancha urbana actual se mantendrá. (Llactalab, 2015)

Parroquia	2001	2010	2001-2010
	Tasa extrema pobreza NBI %	Tasa extrema pobreza NBI %	Variación %
Bahía de Caráquez	47,1	34,7	-12,4
Charapoto	62,1	39,2	-22,9
San Isidro	64,6	48,8	-15,8
Promedio	54,6	36,95	-17,65

Tabla 7 Porcentaje de extrema pobreza por NBI canton Sucre. Fuente: SIISE, Censos INEC 2001-2010

La población ocupada por rama de actividad (PORA) suma un total de 8.761 habitantes que reportan una actividad económica de acuerdo al censo del 2010, eso representa el 33.55% del total de la población. El comercio es la actividad económica que a la población de Bahía de Caráquez se dedica.

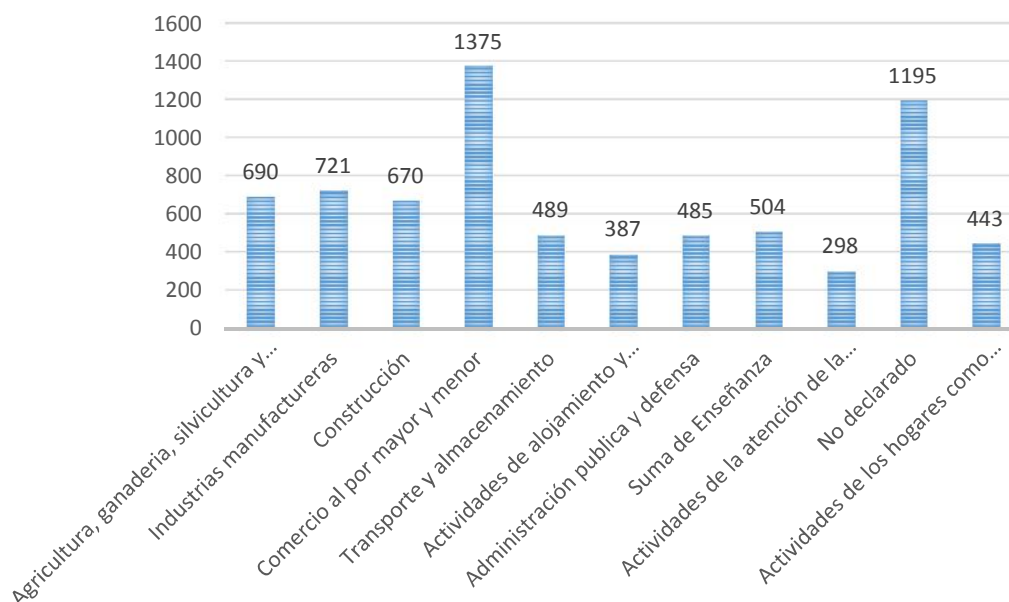


Tabla 8 Población Ocupada según Rama de Actividad económica (PORA) parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEC, censo 2010.¹¹

En resumen, el 43% de la población de Bahía de Caráquez está en edad para trabajar. Sin embargo, el 78% reporta una actividad económica y el 28% se encuentra en la desocupación o subocupación. Adicionalmente, es necesario mencionar que en la actualidad la actividad económica mayormente percibida por la población está relacionada al turismo, sin embargo, los datos hasta el año 2010 no mencionan específicamente esta actividad. Los datos levantados por la UD2 luego del terremoto, a

¹¹ Para la elaboración del gráfico se eliminaron algunos oficios por ser considerados poco relevantes debido a la baja demanda de población que requiere. Para el gráfico se seleccionaron los oficios más representativos en cuanto a población demandada.

partir de PDOT del GAD Sucre, muestran un 23.92% de la PEA dedicada al turismo en Bahía de Caráquez. De acuerdo a ese análisis, el comercio con el 32.59% es la actividad económica más relevante de la ciudad.

2.3. Morfología urbana, equipamiento y uso de suelo antes del terremoto del 16 de abril de 2016.

Morfología urbana

El trazado urbano de Bahía, que se mantiene hasta la actualidad, fue diseñado por Julio Santos Hevia, graduado como ingeniero en la Universidad de Virginia, en donde también se desempeñó como profesor.

Se evidencia que el trazado nació desde el Parque Sucre, donde se encuentra la Iglesia y la casa del Cabildo; se trata de una retícula de 100m, alineada con los puntos cardinales. (Moreno, 2012) Las calles principales están orientadas en sentido norte sur y se caracterizan por su amplitud, parterre central y arborización. De acuerdo a Moreno, de manera temprana se pavimentaron las calles principales, partiendo del malecón. Las calles y parques se adornaron con palmeras, árboles de tamarindo y almendras, así como otras especies locales.

“En las primeras décadas del Siglo XX, se construye el primer muro de contención en el barrio San Roque, la rotonda y el muro que protegía la ciudad y la dividía del playón de arena que luego se constituiría en el primer ensanche de la ciudad, posteriormente conocido como Ciudadela Norte”. (Moreno, 2012, pág. 58) .

En el plano de la ciudad de 1867 se evidencia que estaba conformada por 47 casas, ubicadas a lo largo de dos calles. De esas, 22 constituían viviendas y locales comerciales y el resto se lo atribuye a las de los trabajadores. (Ferrín, 1989, pág. 282)

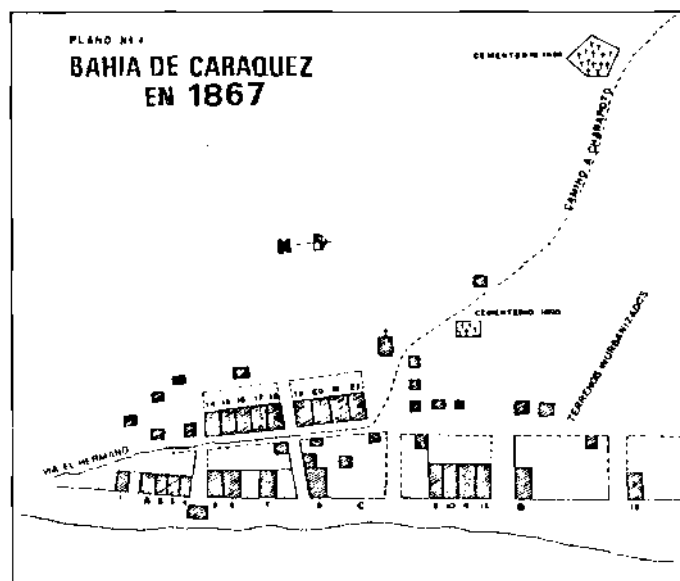


Ilustración 13 Plano de Bahía de Caráquez 1867. Fuente: Rosa Ferrín, 1989

La Revista del Comercio Ecuatoriano de 1919, describe a la ciudad de Bahía de la siguiente manera:

“Las clases elevadas disfrutaban de desahogadas comodidades sin llegar a la insultante manifestación del boato. La burguesía vive en confortable decencia y el proletariado está libre de los horrores del hambre. Sus casas son generalmente de dos pisos y de buen gusto arquitectónico, sus calles trazadas a cordel, son espaciosas y regularmente aseadas” (Moreno, 2012)

Según, Rosa Ferrín, la ideología que imperaba en los comerciantes contemplaba el beneficio de la población y el desarrollo urbano. De ahí, el interés por el ornato de la ciudad, conformación de áreas verdes, donde se ofrecían funciones de cine, retretas, carreras de caballo, ollas encantadas, cucañas, cañas encebadas y regatas de canoas engalanadas en la bahía para celebrar las fiestas populares, a la par de la celebración de óperas y zarzuelas. (Ferrín, 1989, pág. 287)

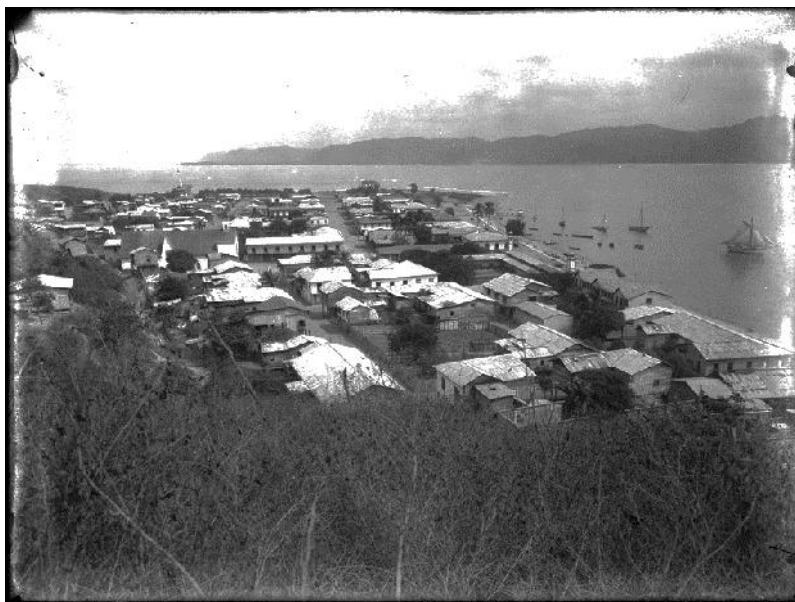


Ilustración 14 Bahía de Caráquez, vista de la población desde el cerro 1900-1910. Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural-Archivo Nacional de Fotografía

En la actualidad, la morfología de la ciudad se extiende en sentido norte-sur. La trama urbana se ha acoplado a la topografía hacia el sur-este. Adicionalmente, se mantiene la estructura del damero que nació en el corazón de la parroquia Bahía de Caráquez. La ciudad ha crecido longitudinalmente hasta consolidar dos centros poblados, Bahía de Caráquez, al norte y Leonidas Plaza, al sur. Históricamente la zona de Leonidas Plaza correspondió al lugar de asentamiento de los trabajadores del campo o de los empleados de los dueños de las casas comerciales, quienes vivían en el norte, con mayores servicios urbanos.

En la actualidad, la situación no es muy diferente a la de antaño, con la excepción que, tras el terremoto del 16 de abril de 2016, muchos pobladores de la “ciudadela”, como los pobladores llaman a Bahía, se vieron obligados a vivir en Leonidas Plaza, lo que significó un repoblamiento de esa zona y fortalecimiento de su vocación comercial.

La ciudad ha crecido transgrediendo los límites geográficos al ganar terreno hacia el estuario del río Chone, el mar y hacia las lomas. Esta situación promueve la vulnerabilidad de los asentamientos humanos que usualmente son ilegales, en esas zonas. El contexto geográfico ha contribuido a la separación espacial de Bahía y de

Leonidas Plaza, en ese sentido, la trama urbana se halla confinada por las lomas y el estuario del río Chone para conectar el norte con el sur.

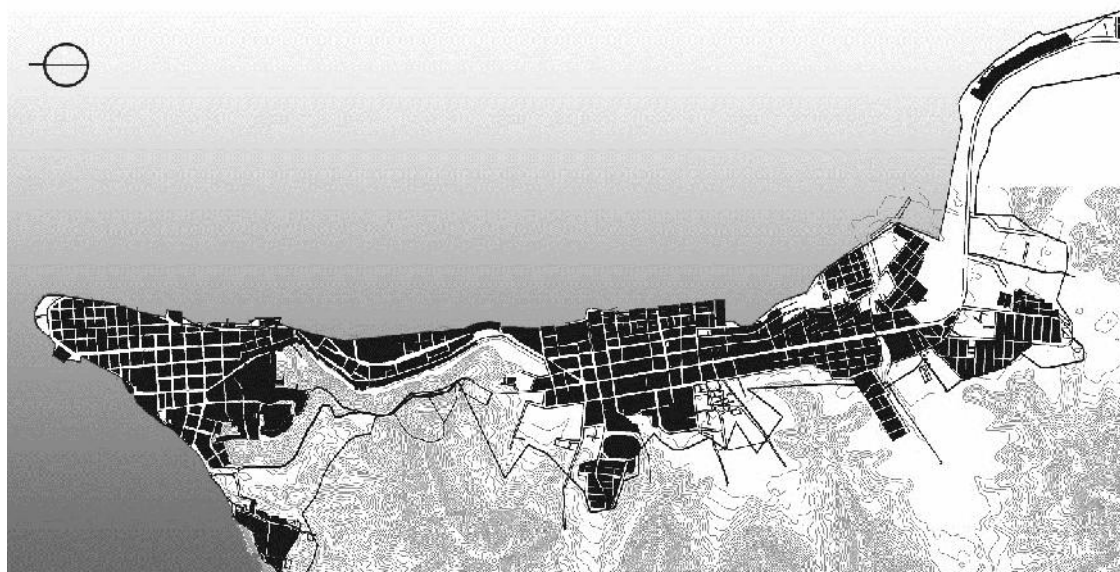


Ilustración 15 Trazado urbano parroquias Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre.

Además, se evidencia que la estructura urbana se desarrolló de manera planificada en Bahía de Caráquez, mientras que en Leonidas Plaza surgió de acuerdo al crecimiento espontáneo. Esta característica coincide con la ausencia de servicios básicos como agua potable y alcantarillado en Leonidas Plaza.



Ilustración 16 Estructura de las manzanas y el trazado urbano en Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre.

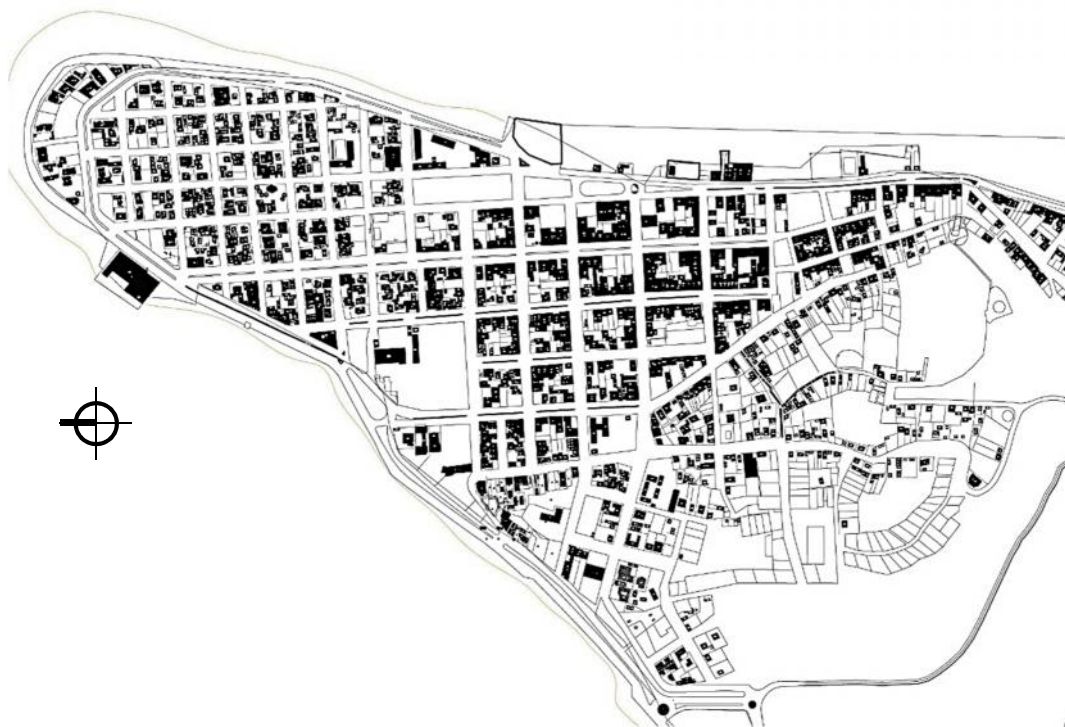


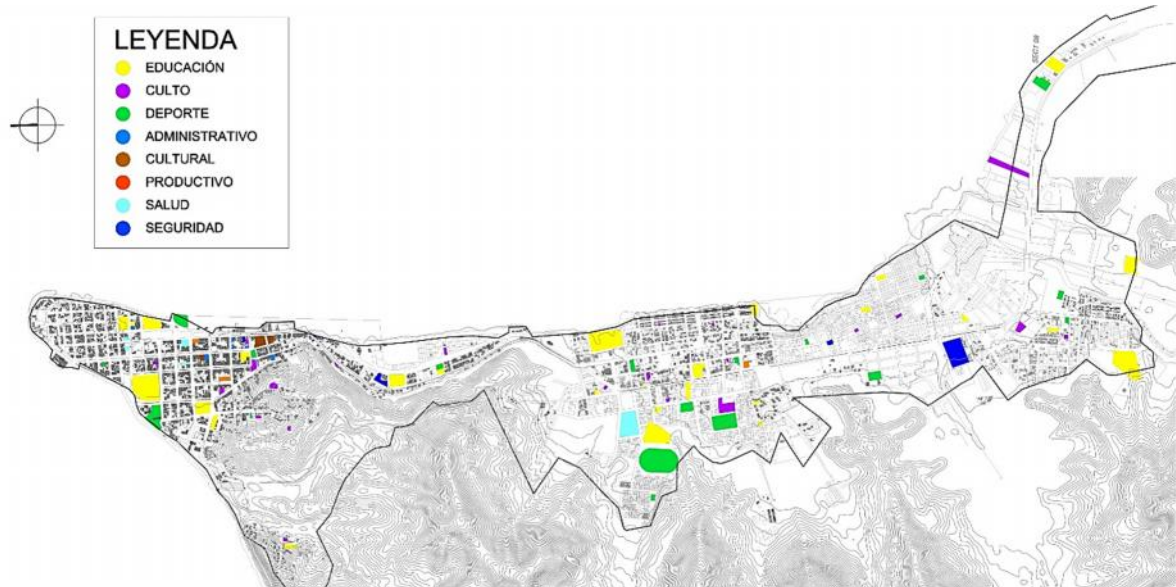
Ilustración 17 Mapa de llenos y vacíos en la Punta de Bahía de acuerdo al catastro GAD Sucre. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre. 2017

Equipamiento y espacios públicos

Las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza tienen distribuido de manera equitativa el equipamiento de salud, educación, culto, áreas deportivas y edificios administrativos. Sin embargo, el equipamiento cultural, como el teatro y museo, se hallan específicamente en la zona de Bahía. Existen 37 unidades educativas, según la información levantada por la UD2, que evidencia la gran cantidad de población joven en edad escolar que tiene la ciudad. Respecto a los espacios públicos, Bahía tiene dos parques, la playa y el malecón que se consolidan como lugares de encuentro y zonas de esparcimiento para la familia, mientras que, en Leonidas Plaza, no existe un espacio público de la misma jerarquía de uso, a pesar que la plaza Central de Leonidas Plaza fue recién remodelada, sigue siendo insuficiente para la cantidad de habitantes que se concentran en esa zona. Tanto Bahía como Leonidas Plaza carecen de áreas verdes y de recreación en relación al número de habitantes. (Unidad de Diseño Urbano Posterremoto 2, 2016)

Los cerros, con vegetación de bosque seco, son un escenario paisajístico propicio para el desarrollo de actividades recreativas, sin embargo, se encuentran en un estado de

abandono debido a que no han sido declaradas como área de protección natural. Además, al ser una zona que no está regulada por el municipio tiene asentamientos informales consolidados a través del tiempo. Se trata de los barrios: San Roque, María Auxiliadora y Bellavista, sin servicios básicos y expuestos a deslaves.



*Ilustración 18 Equipamiento en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2*



*Ilustración 19 Espacio Público en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2*

Conectividad y movilidad

Bahía de Caráquez es una ciudad que ha visto limitado su desarrollo en función de la conectividad con los cantones aledaños y en última instancia con las provincias de

Pichincha y Guayas. La primera provincia por la demanda turística y la segunda por la dinámica comercial. Hasta la construcción del puente “Los Caras” (2010) el acceso noreste, desde la ruta Pedernales-Jama-San Vicente, se la hacía a través del cruce del estuario del río Chone mediante gabarra. El acceso sur, desde Portoviejo o Manta, está habilitado y en buenas condiciones luego de la inversión estatal en carreteras.

Al contrario de lo que se podía esperar, la construcción el puente ha significado para Bahía la reducción en la demanda de servicios turísticos y en la cadena de comercio, pues los visitantes no tienen necesidad de ingresar hacia la punta de Bahía, en su lugar se dirigen directamente hacia Canoa o Pedernales, que tienen mayor oferta hotelera. El puente los Caras tiene dos carriles y una ciclovía. Leonidas Plaza forma parte de la Ruta Spondylus hasta llegar al mencionado puente.

La morfología de la ciudad, alargada en sentido norte-sur y con la presencia de varios cerros, ha complicado la movilidad entre Bahía y Leonidas Plaza, formándose un “cuello de botella” en la zona del Astillero. La vía junto al malecón del río y playa es la de mayor afluencia vehicular en Bahía, mientras que en Leonidas Plaza, la vía de acceso a la ciudad, que pertenece a la Ruta Spondylus, es la de mayor concurrencia.

Adicionalmente, existe una vía de segundo orden que atraviesa el Cerro de la Cruz, que comunica la punta con la plaza central de Leonidas Plaza.

En la actualidad, en la ciudad de Bahía de Caráquez, no existe un circuito de ciclovía que se conecte con la que existe en el puente “Los Caras”. Tampoco, hay una vía de uso exclusivo para los “tricicleros¹²”, sistema de transporte no motorizado. Por otro lado, en Leonidas Plaza existen vías de tierra o con capa asfáltica en malas condiciones.

¹² Tricicleros se les llama a los pobladores de Bahía dedicados al transporte de pasajeros a través de una bicicleta de tres ruedas. Bahía de Caráquez es la ciudad de la costa que mantiene esa tradición para el uso cotidiano de los pobladores. En Bahía no es permitido el uso de “tricimotos” al contrario de San Vicente, donde es el servicio de transporte de pasajeros más popular.

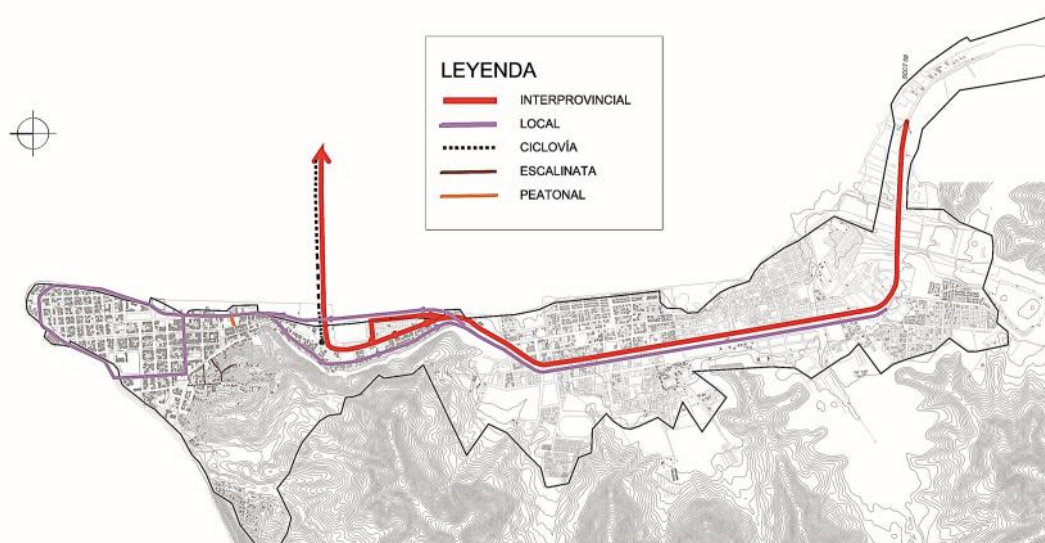


Ilustración 20 Movilidad en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2.

Usos de suelo

Según información otorgada por el GAD Sucre, el uso y la ocupación del suelo está determinado en función de cuatro zonas. El área residencial se concentra en la Punta de Bahía así como en Leonidas Plaza. El uso de suelo, destinado para comercio y residencia está dispuesto en el área central de Bahía, sin embargo, luego del terremoto, esta zona recibió una gran afectación, razón por la cual se trasladó y consolidó de manera espontánea en la vía principal de acceso a Leonidas Plaza, Av. Ruperti. Los predios dispuestos para la actividad turística están en la zona central de Bahía, por su cercanía a la playa. La zona de expansión urbana está establecida en el área de Leonidas Plaza. Respecto a la ocupación del suelo, el área de mayor densidad en altura está concentrada en la Punta de Bahía donde se encuentran edificaciones de hasta nueve pisos, cuyos propietarios, en su mayoría, no son residentes sino usuarios temporales de acuerdo a los períodos vacacionales de la sierra. (Unidad de Diseño Urbano Posterremoto 2, 2016)

Infraestructura y servicios básicos

Para 1916 había llegado el primer auto a la ciudad, sin embargo, la ciudad mantenía su precariedad. La única fuente de agua eran los aljibes, cuyos propietarios eran los grandes hacendados y comerciantes. Con aporte del gobierno de Velasco Ibarra, en

septiembre de 1947, se inauguró la primera obra de agua potable para Bahía de Caráquez. Se conectó mediante tubería de hierro a la “Estancilla y Bahía de Caráquez” (Pólit, 1983) Posteriormente esta tubería fue reemplazada por una de asbesto. En la actualidad, la ciudad continua siendo abastecida por esa red con innumerables problemas.¹³

2.4. Zonas de riesgo de acuerdo a la SNGR en Bahía de Caráquez.

Bahía de Caráquez tiene un largo historial de desastres naturales en su territorio principalmente suscitados por terremotos e inundaciones. Los de mayor relevancia por su impacto en el territorio fueron en 1998 (terremoto), 1999 (inundación y movimientos en masa) y en el 2016 (terremoto).

Su ubicación en la desembocadura del río Chone ha propiciado inundaciones por crecidas del mar y del río, que también han ocasionado la inestabilidad del suelo.

Además, el fenómeno del niño del año 97-98 dejó graves secuelas en el servicio de agua potable y accesibilidad terrestre. (Soto, 2014) Luego del terremoto de 1998 y del 2016, es necesario establecer un plan de contingencia y de mitigación de riesgos para precautelar la integridad de sus ciudadanos y aprender a vivir con el riesgo. En ese contexto, la SNGR ha elaborado mapas de inundación por riesgo de tsunami y puntos de encuentro.

¹³ Después del Terremoto del 16 de abril de 2016, las entidades gubernamentales Ecuador Estratégico y la Secretaría Técnica de Reconstrucción, invirtieron en la rehabilitación de dos tanques de 2000m³ para la reserva de agua potable de la ciudad de Bahía de Caráquez, su implementación se encuentra en proceso. (Comité de Reconstrucción y Reactivación Productiva, 2017, pág. 13)

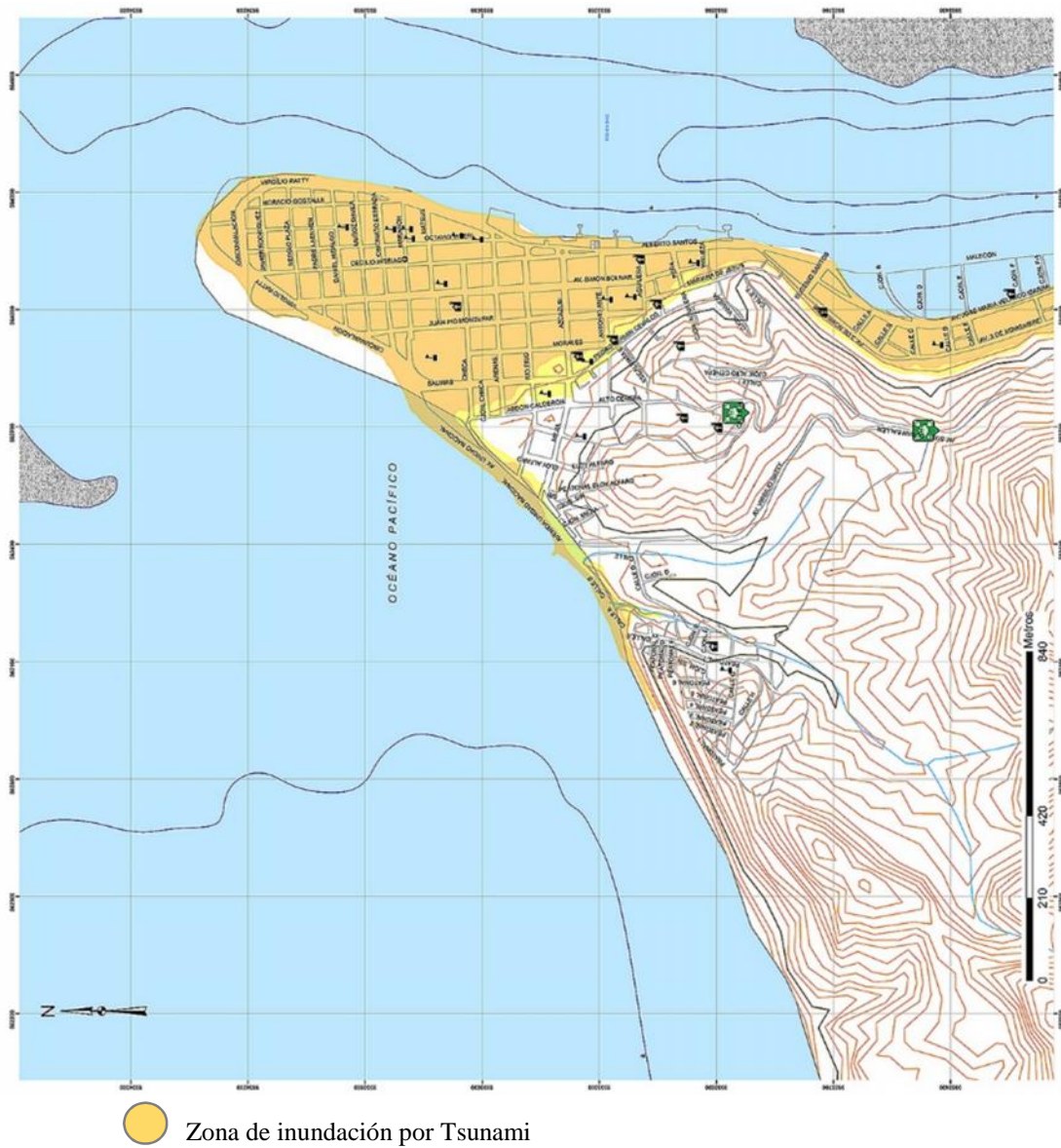


Ilustración 21 Mapa de inundación probable por tsunami y puntos de encuentro de Bahía de Caráquez. Fuente: SNGR, 2016

CAPITULO III: Vacíos urbanos posterremoto, una oportunidad para repensar la ciudad

3.1. Antecedentes

El 16 de abril de 2016 a las 18:58 pm el territorio ecuatoriano fue sacudido por un terremoto de 7.8 grados de intensidad en la escala de Richter cuyo epicentro fue en la costa ecuatoriana. Las provincias de Manabí y Esmeraldas fueron las más afectadas. De acuerdo con reporte oficial 671 personas fallecieron, 11.000 fueron trasladadas a albergues provisionales y se realizaron más de 10.000 demoliciones entre Manabí y Esmeraldas. (Plan Reconstruyo Ecuador, 2017). Adicionalmente, se ha destinado, en proyectos de reconstrucción, inversión la cifra de 3.636 millones de dólares, con fecha 30 de abril de 2017 según la Secretaría Técnica de la Reconstrucción.

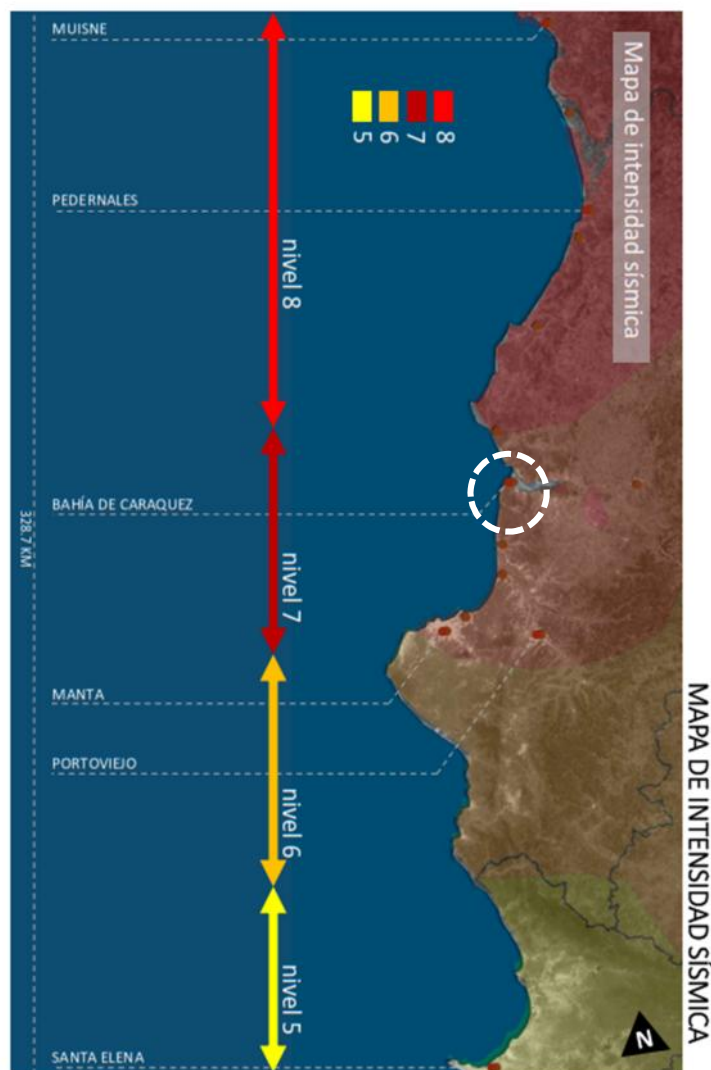


Ilustración 22 Mapa de intensidad sísmica de las poblaciones afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016. Fuente: ONU-HABITAT, 2016

De acuerdo a los estudios de riesgo realizados por la SNGR, Ecuador tiene una larga trayectoria de actividad sísmica. Entre 1541 y 2016 el Ecuador ha tenido en promedio un terremoto cada 11,9 años. (Diario El Comercio, 18 de abril de 2016). Esta sismicidad es consecuencia de la convergencia entre la placa de Nazca y la placa Sudamericana. Según Mario Ruiz, director de Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional, solo en el siglo pasado ocurrieron 13 sismos de la misma intensidad que la del 16 de abril de 2016. (Diario El Comercio, 18 de abril de 2016) El 4 de agosto de 1998 fue el más reciente terremoto de magnitud 7,1 Mw, con epicentro en Bahía de Caráquez (Manabí) anterior al del 2016.



Ilustración 23 Estado posterremto 16 de abril, Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar, año 2016

El terremoto del 16A, quizá el primer evento de gran repercusión vivida por varias generaciones, captó la atención y el interés general. Sin importar la distancia y la situación económica, voluntarios de todo el país juntaron esfuerzos para recolectar comida, agua, ropa, medicinas, materiales de construcción.

Para solventar la emergencia a corto y largo plazo el gobierno nacional a través la Secretaría Técnica de la Reconstrucción ha gestionado los recursos en función de tres ejes: emergencia, reconstrucción y reactivación productiva. En el ámbito de la reconstrucción se ha priorizado en la inversión de vivienda para los damnificados, reconstrucción de edificios públicos como hospitales, escuelas, así como, el

mejoramiento de la infraestructura y servicios básicos. En el caso de la vivienda, se ha planificado entregar 4.341 viviendas en terrenos urbanizados, 22.154 viviendas en terreno propio y 18.945 reparaciones en viviendas. (Plan Reconstruyo Ecuador, 2017)

Hasta el momento (junio-2017) continúa el proceso de reconstrucción en las zonas afectadas por esa entidad gubernamental. Vale mencionar que los GADs municipales han tenido una participación secundaria en el proceso de reconstrucción debido a la ineficiencia en los procesos internos de organización, falta de presupuesto e incapacidad de gestión.

3.2. Dimensionamiento general del efecto del terremoto del 16A en Bahía de Caráquez.

Posterior a la atención de la emergencia, es decir al rescate de víctimas, el gobierno nacional promovió el dimensionamiento de los daños del terremoto a través de distintas entidades como MIDUVI, MIES, IGM, SENPLADES, SNGR, entre otros. Así también, entidades internacionales, como ONU HABITAT, participaron en el proceso de cuantificación de los daños. Además, procesos colaborativos en todo el mundo ayudaron en el mapeo de daños a través de plataformas en línea.

La generación de información posterremoto se convirtió en un torrente que debía ser procesado, certificado y difundido oficialmente por el gobierno con el objetivo de tomar las acciones necesarias que demanden la emergencia y la reconstrucción. En esta investigación será analizada la información difundida por canales oficiales.

El IGM fue la entidad autorizada para la transmisión de los datos y su georeferenciación. La metodología utilizada para la evaluación de los daños materiales partió del análisis de fotos aéreas (ortofotos) que, a nivel de foto identificación, permitió observar las vistas superiores de las edificaciones antes y después del terremoto para registrar gráficamente la afectación en el territorio. Una vez realizado éste proceso fue necesaria la verificación en campo. La afectación del terremoto del 16 de abril a las

construcciones en Bahía de Caráquez fue del 34.56%¹⁴, como lo detalla el siguiente cuadro publicado por el IGM:

No. construcciones totales	No. construcciones afectadas o destruidas	No. construcciones destruidas	No. construcciones afectadas	Porcentaje construcciones Destruidas	Porcentaje construcciones afectadas	Porcentaje construcciones afectadas o destruidas con respecto al total de la localidad
9 482	3 277	455	2 822	4,80	29,76	34,56

Tabla 9 Afectación del terremoto en las edificaciones de Bahía de Caráquez. Fuente: ATLAS del Sismo del 16 de abril, IGM. 2017

En éste contexto, el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) fue la entidad gubernamental encargada de identificar el estado de las edificaciones de acuerdo a su nivel de vulnerabilidad luego del terremoto. Para esto se utilizó un sistema de “semaforización” con un código de color que fue colocado en cada edificación inspeccionada: El color rojo corresponde a las edificaciones inseguras, éstas debían ser derrocadas por su alto riesgo de colapso. El color amarillo, fue designado para identificar el uso restringido que sometía a las edificaciones a una nueva inspección técnica para determinar las fallas puntuales que debían ser solventadas para que no se conviertan en un riesgo para sus usuarios. Finalmente, el color verde, que identificaba a las edificaciones seguras.

Los datos de ese registro evidencian un 41% de edificaciones inseguras (rojo), 39% de uso restringido (amarillo), y un 20% seguras (verde).¹⁵ El total de edificaciones inspeccionadas fue de 994.

¹⁴ Dato de acuerdo al ATLAS del Sismo del 16 de abril, publicado por el IGM en 2017.

¹⁵ Corte Septiembre 2016.

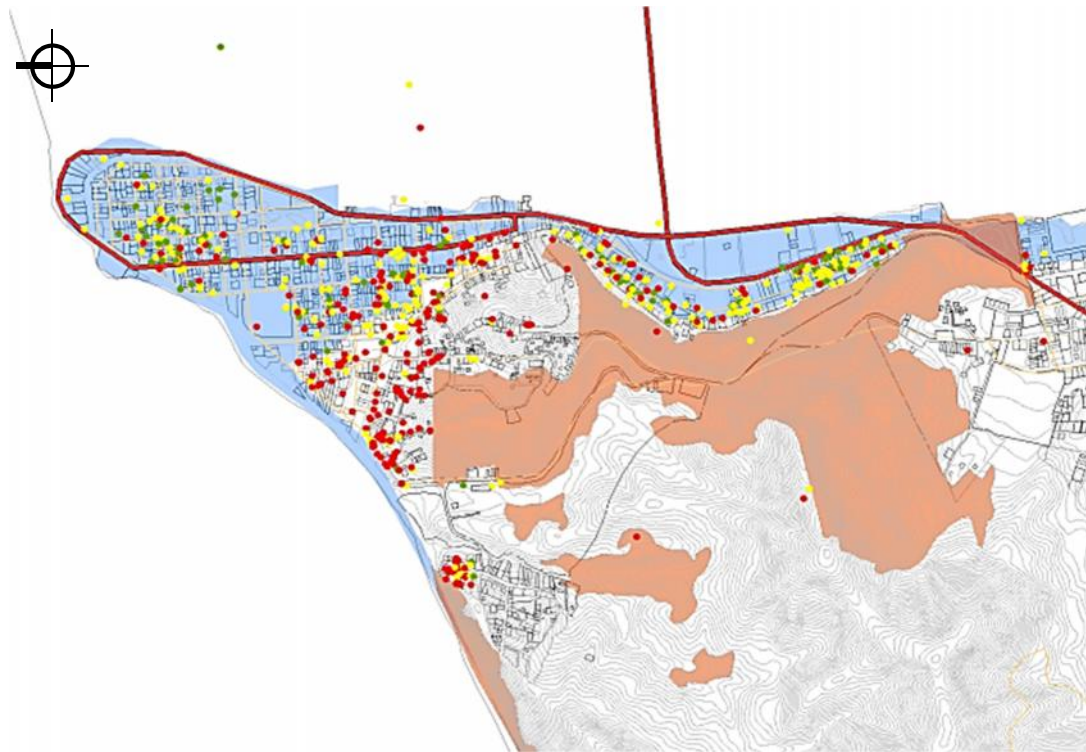


Ilustración 24 Mapa de semaforización del impacto de terremoto del 16 de abril en las edificaciones en Bahía de Caráquez. Fuente: MIDUVI-UD2, año 2016

De acuerdo a este registro en Bahía de Caráquez la zona de mayor afectación está ubicada en las inmediaciones del centro histórico y en la punta. El área de mayor afectación está relacionada con los asentamientos informales en el borde del cerro.



Ilustración 25 Situación posterremoto del asentamiento informal en el cerro, Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar. Año 2016

El equipamiento también se vio afectado en Bahía de Caráquez tras el terremoto. La Unidad Educativa del Mileno, que ocupaba un estratégico lote en la zona de más alta plusvalía de la ciudad, sufrió daños estructurales y en la mampostería. Para facilitar su operatividad se instaló una escuela provisional en el mismo predio. También, el Hospital H. Alcívar, que operó durante 30 años, ubicado en Leonidas Plaza fue recientemente derrocado en abril de 2017.

Espacios públicos como el del malecón y el mirador de la Cruz, muy frecuentados por turistas y habitantes, sufrieron daños en la calzada, aceras, luminarias y mobiliario urbano. En el caso del mirador de la Cruz, la pérdida fue total, incluso la accesibilidad al lugar es difícil.

Edificios públicos como CNT y el Teatro de la ciudad fueron derrocados. El edificio de la Municipalidad, el mercado y el Museo del Banco Central se sometieron a un estudio técnico para analizar si la estructura había sido comprometida. Hasta octubre de 2016 la municipalidad abrió sus puertas solo en planta baja para la atención a los ciudadanos. Aún se desconoce si el mercado y el Museo serán derrocados.



Ilustración 26 Situación posterremoto edificio Museo del Banco Central. Fuente: Elaboración propia, año 2016

El cambio morfológico de la ciudad respecto a la afectación de las manzanas fruto de los derrocamientos posterremoto es del 84%. Es decir, de las 526 manzanas, 443 han sufrido afectación. (IGM, 2017)

La estimación de la población afectada en Bahía es del 41% del total, es decir, 10.652 habitantes.¹⁶ (IGM, 2017)

3.3. Delimitación de la zona de estudio y vacíos urbanos posterremoto

La delimitación del área de estudio se establece de acuerdo a la concentración del daño en las edificaciones luego del terremoto del 16 de abril de 2016. La punta de la ciudad de Bahía es donde se identifican la mayor parte de las edificaciones colapsadas y vacíos urbanos posterremoto como lo evidencia el siguiente mapa:

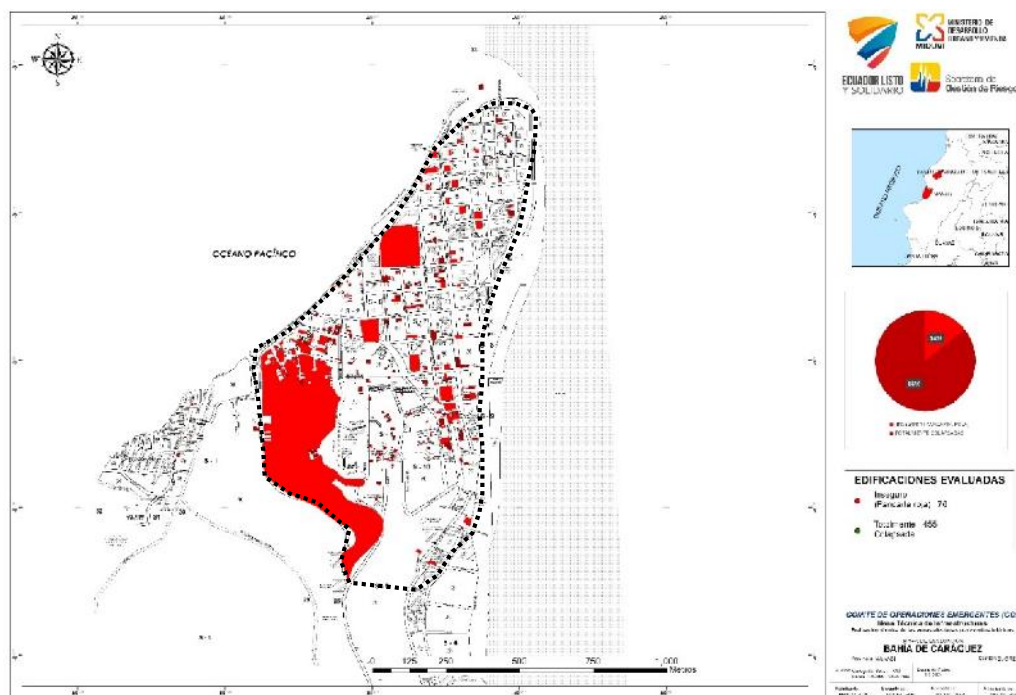


Ilustración 27 Mapa de edificaciones totalmente colapsadas y evaluadas inseguras. Fuente: MIDUVI, SNGR, Ecuador Listo y Solidario. Mayo 22, 2016.

Adicionalmente, para evaluar la situación de las edificaciones en la zona de mayor afectación en Bahía de Caráquez, MIDUVI dispuso la “semaforización” según su nivel de daño. Los datos que arroja dicho estudio son los siguientes: 46% de las edificaciones

¹⁶ El total de la población en Bahía de Caráquez es de 26.112, de acuerdo al censo del año 2010 realizado por el INEC.

fueron registradas como inseguras, 36% con uso restringido y el 17% sin daño. El total de la muestra fue de 495 edificaciones inspeccionadas en la Punta de la ciudad.

Edificaciones Inspeccionadas: 495

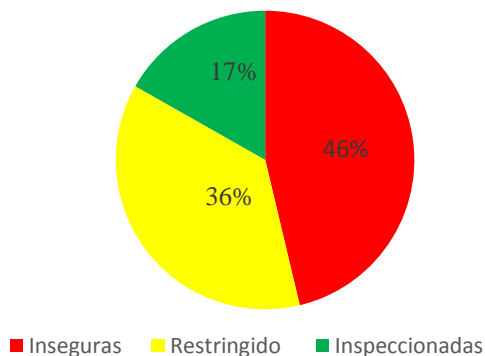


Tabla 10 Estadística del estado de las edificaciones según su nivel de afectación en la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de datos MIDUVI y UD2. Septiembre 2016

El contexto posterremoto que vive Bahía es particular debido a la cantidad de edificaciones con uso restringido (amarillo) e inseguro (rojo), que sumados representan el 82% del total inspeccionado.

Las edificaciones con uso restringido, como se mencionó anteriormente, deben someterse a un estudio técnico que determine el lugar de la afectación y las características para su reparación. En el caso de los edificios, el procedimiento es más complejo debido a que es necesaria la contratación de una consultoría de carácter técnico que demuestre que no existen fallas estructurales para que se autorice su ocupación.

Sin embargo, en algunos casos los propietarios o el gobierno no han solventado esos gastos, razón por la que los edificios se hallan hasta el momento desocupados o han sido reparados de manera artesanal sin ninguna supervisión técnica o aprobación municipal, escenario que evidencia un riesgo inminente ante un nuevo evento telúrico.

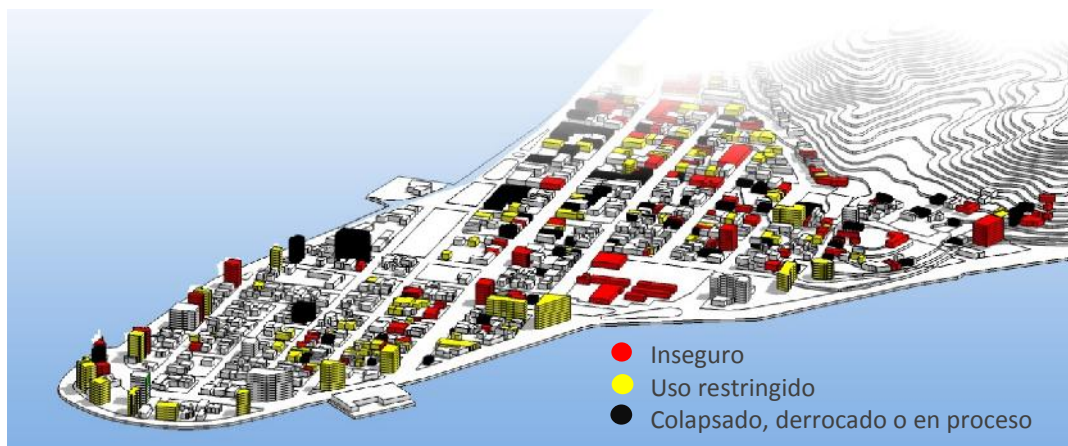


Ilustración 28 Semaforización de las edificaciones inspeccionadas por MIDUVI en el área de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado UD2-MIDUVI. Septiembre 2016

De acuerdo al reporte de datos levantados por la UD2 y MIDUVI existen 44 edificios de más de cinco pisos en la Punta de Bahía de Caráquez, de ellos el 32% han sido registrados como inseguros, 39% con uso restringido, 16% sin daño y el 13% ha colapsado o su demolición finalizó o se encuentra en proceso. Los edificios que se encuentran con el sello rojo, deben ser derrocados o someterse a un estudio técnico que resuelva la factibilidad del reforzamiento estructural. En ese contexto, la situación de los edificios es crítica pues apenas el 15% de los edificios en la ciudad no tiene ningún daño, el resto requiere intervención para su demolición o habilitación.

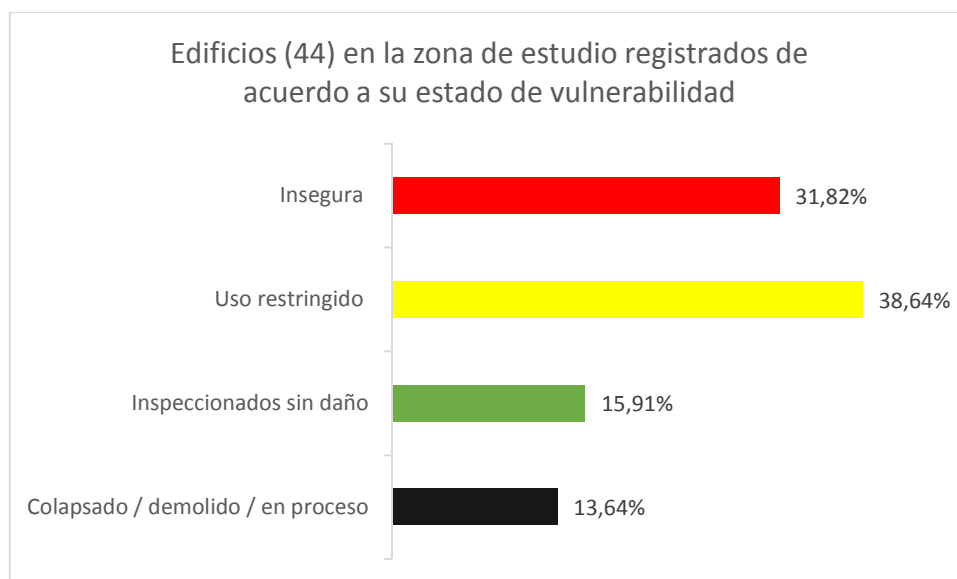


Tabla 11 Porcentaje de edificios mayores a 5 pisos según semaforización realizado por MIDUVI. Fuente: Elaboración propia a partir de datos MIDUVI-UD2. Septiembre 2016

De acuerdo a un reportaje del Diario el Universo publicado el 30 de mayo de 2017 han sido demolidos once edificios notificados por el COE cantonal y el MIDUVI de 22

edificaciones analizadas. Uno más se encuentra en proceso de demolición y dos se someterán al análisis estructural. (Diario El Universo , 2017)

Dentro del polígono de estudio se encuentran 60 edificaciones patrimoniales inventariadas por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC)¹⁷ que forman tres conjunto urbanos patrimoniales de gran relevancia en la costa ecuatoriana por la tipología arquitectónica que utiliza portales con uso comercial en planta baja y residencial en planta alta, así como, sistemas constructivos ancestrales. Sin embargo, luego del terremoto fueron derrocadas 25 casas, 18 han sido identificadas como inseguras, 14 tienen el sello de uso restringido y 4 edificaciones tienen el sello de uso permitido. (Unidad de Diseño Urbano Posterremoto 2, 2016)



Ilustración 29 Mapa de la semaforización de las edificaciones patrimoniales en el área de estudio. Fuente: MIDUVI-UD2, 2016

Para el INPC la ciudad de Bahía de Caráquez antes del terremoto contaba con el mayor número de edificaciones patrimoniales de la provincia de Manabí. A ello se suma que además poseía el mayor número de espacios públicos y equipamientos funerarios patrimoniales. Respecto a la propiedad de los bienes inmuebles patrimoniales en Bahía de Caráquez el 95% es de propiedad privada. (INPC, 2016)

En el reporte de la institución luego del terremoto se menciona:

¹⁷ Bahía de Caráquez fue declarada Ciudad Patrimonial del Ecuador en el año 2012 por el INPC.

“El número de edificaciones inventariadas en Sucre corresponde a algo más del 20% del total de la provincia de Manabí. Cabe señalar que en el caso del número de edificaciones caídas y/o demolidas en toda la provincia, más del 40% corresponden a las edificaciones que han colapsado o han sido derrocadas en forma posterior al evento, en Bahía de Caráquez, ciudad declarada Patrimonio Cultural del Ecuador. Se postula que en términos del número de edificaciones del centro de esta ciudad, el patrimonio edificado era alto, una zona consolidada que hoy, en su percepción visual actual, presenta grandes vacíos”. (INPC, 2016)

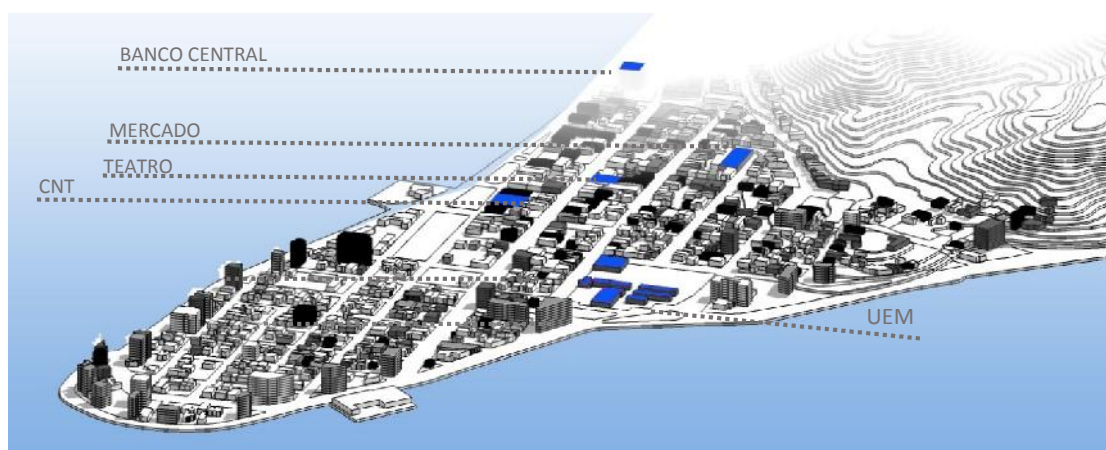


Ilustración 30 Ubicación de los edificios emblemáticos que colapsaron, fueron derrocados o están desocupados. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2. 2017

Una de las consecuencias más relevantes que afectó a la configuración de la ciudad de Bahía de Caráquez es el apareamiento de los vacíos urbanos posterremoto como producto de los derrocamientos de las edificaciones catalogadas como inseguras e inhabitables. Situación que además provocó la transformación de la morfología de las manzanas y la relación entre espacio construido y vacío.

En la actualidad, caminar por las calles centrales de la ciudad significa no reconocer la imagen urbana como tradicionalmente ocurría pues los edificios o casas convertidos en hitos, ya sea por su función o forma, ahora ya no están. La ciudad no volvió a ser la misma luego del terremoto del 16 de abril de 2016.

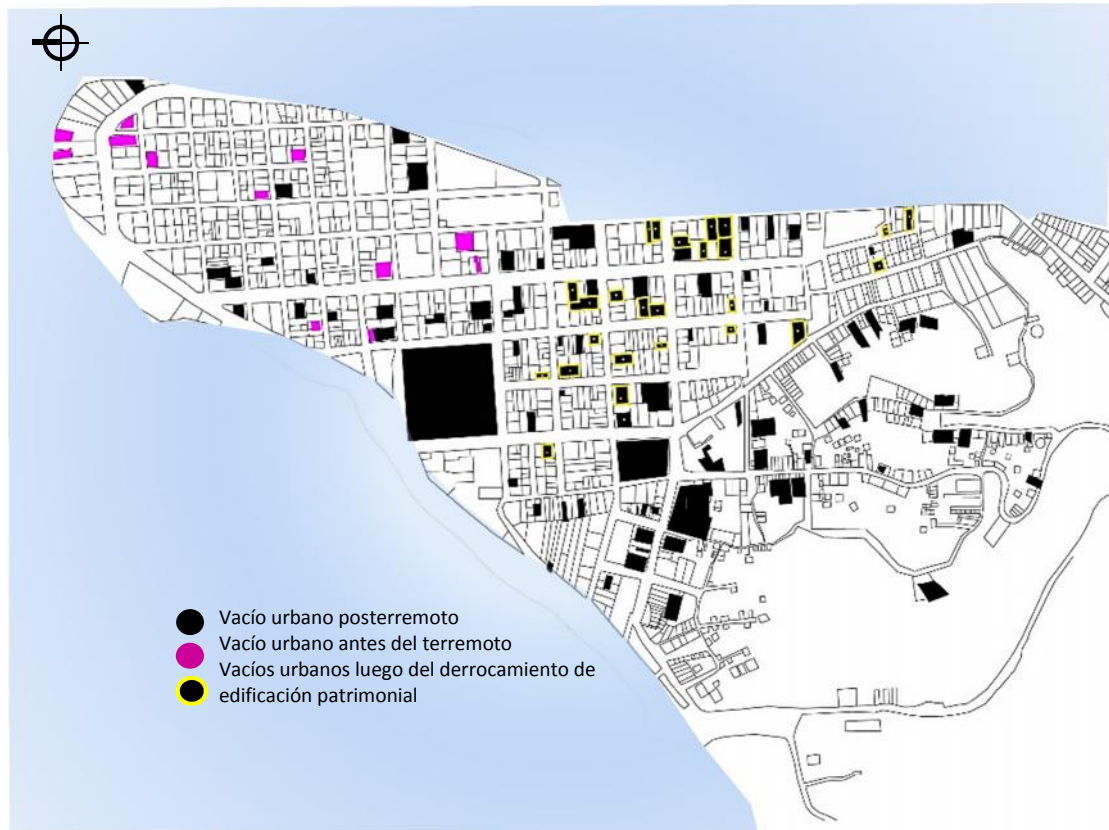


Ilustración 31 Mapa de identificación vacíos urbanos posterremoto. Fuente: MIDUVI-UD2

La identificación de los vacíos urbanos pre y posterremoto fue realizada en sitio por MIDUVI-UD2 entre junio y octubre de 2016. Para ésta investigación serán utilizados dichos datos con la incorporación del criterio que establece la diferenciación de los vacíos ubicados en zona consolidada vs a los vacíos en asentamientos informales ubicados en zona de riesgo. El 15,7% de los vacíos urbanos en el área consolidada se formaron luego del terremoto, mientras que en la ciudad ya existían 1,4% de vacíos. En total se evidencian 17.1% de vacíos urbanos en esa área.

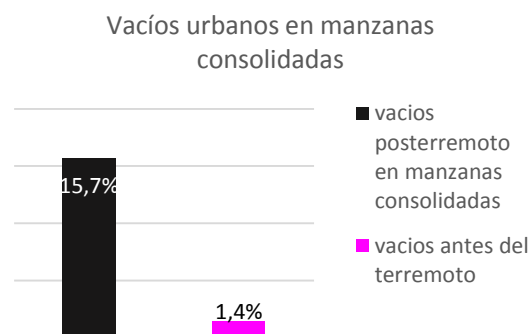


Ilustración 32 Vacíos urbanos en manzanas consolidadas pre y posterremoto. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UD2.

Por otro lado, en la zona no consolidada, donde hay asentamientos informales, existen 30,1% de vacíos urbanos. En esta zona, considerada de riesgo por la mala calidad del suelo, están asentados los barrios de María Auxiliadora y San Roque. Los pobladores de esos barrios se mantienen ahí por la cercanía a los servicios como el mercado, iglesia y malecón, a pesar de que no cuentan con agua potable ni alcantarillado.

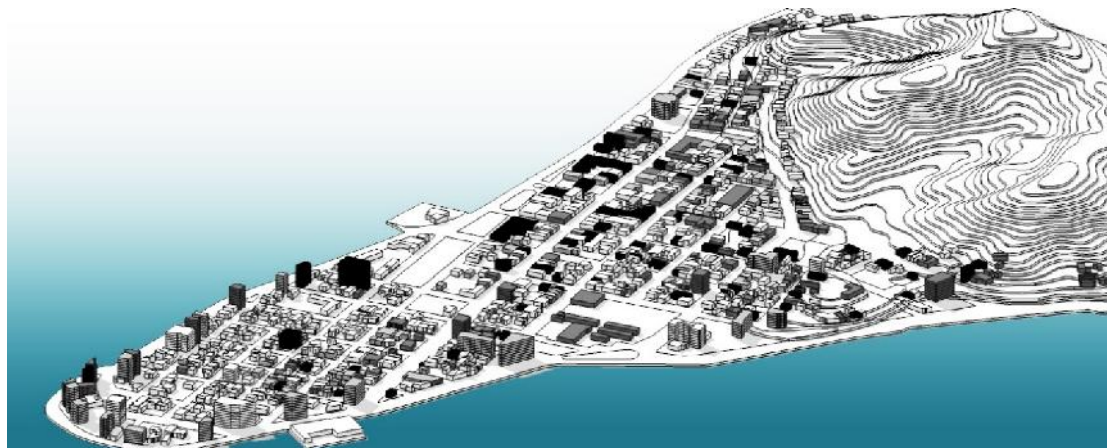


Ilustración 33 Representación tridimensional de los vacíos urbanos posterremoto. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado e información MIDUVI-UD2. Año 2017

3.4. Efectos del terremoto del 16A en la dinámica económica y social del área de estudio.

Más allá de la cuantificación de los daños materiales y sus efectos físicos en la estructura de la ciudad es necesario mencionar las secuelas del terremoto en las dinámicas sociales y productivas del área de estudio. En ese contexto existe la evidencia del desplazamiento de la actividad comercial, ubicada originalmente en zona central de la ciudad, hacia la parroquia Leonidas Plaza. Situación que ha contribuido al abandono de la ciudadela norte y a la consolidación de la actividad comercial en Leonidas Plaza. Los habitantes permanentes de Bahía, no sólo han cambiado su lugar de trabajo hacia Leonidas Plaza, sino su lugar de residencia en vista de la ausencia de una política pública que les aliente a permanecer.

“Casi todos los que salieron se han mudado a la parroquia urbana vecina, Leonidas Plaza, que en poco tiempo puede ser la nueva Bahía de Caráquez. Quienes ya viven ahí desde hace casi un año se atreven a afirmar que es el nuevo corazón comercial de Bahía. Otros vecinos migraron a Quito, Guayaquil, Portoviejo, Santo Domingo de los

Tsáchilas y otras ciudades, lejos de la amenaza del terremoto". (Diario El Comercio, 13 de mayo de 2017)

La ubicación de la zona comercial en Bahía coincide con el conjunto urbano patrimonial gravemente afectado tras el terremoto. La planta baja era utilizada para el comercio y la planta alta para vivienda. En esa zona también se encuentran las principales edificaciones públicas como el municipio, el mercado y el Museo del Banco Central, que por su función, promovían una dinámica económica relevante que permitía la oferta de servicios complementarios como restaurantes, tiendas, panaderías, entre otros.

Hacia el norte se ubican los edificios de uso residencial y la mayoría de hoteles. Tal y como se mencionó anteriormente, la situación de los edificios es incierta pues para la evaluación de su condición luego del terremoto, es necesario que se sometan a un estudio técnico que garantice su ocupación. El gobierno ha solventado este costo para definir su destino. A este escenario se suma la contratación previa de los seguros por parte de algunos dueños de departamentos quienes prefieren recibir el monto que el seguro les ofrece e invertirlo en otro giro de negocio o en una propiedad para vacacionar en una ciudad con menor riesgo de sufrir pérdidas tras un fenómeno natural. Mientras se resuelven las particularidades de cada edificio, éstos se hallan inhabitados en su mayoría.



Ilustración 34 Mural en la fachada de una propiedad que evidencia la situación de riesgo que enfrentan los habitantes de Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia. 2017

Cabe mencionar que dichos departamentos eran utilizados como residencia de temporada vacacional. Es decir, existía una dinámica económica promovida por las familias, en su mayoría residentes en Quito, que se activaba principalmente en días de feriado y en vacaciones. El servicio de restaurantes así como lo relacionado a las actividades en la playa permitían a comerciantes formales e informales establecer un ingreso en ese período.

Junto con el comercio, la actividad hotelera representa una de las principales fuentes de empleo en la ciudad, sin embargo, tras el terremoto ésta sufrió cambios en su oferta pues quedaron operativos 11 de los 20 hoteles en Bahía, es decir el 45% del total. (Unidad de Diseño Urbano Posterremoto 2, 2016) De acuerdo a balances oficiales, la ciudad de Bahía deja de percibir aproximadamente 18.000.000 USD anuales por la ausencia de turistas luego del terremoto.

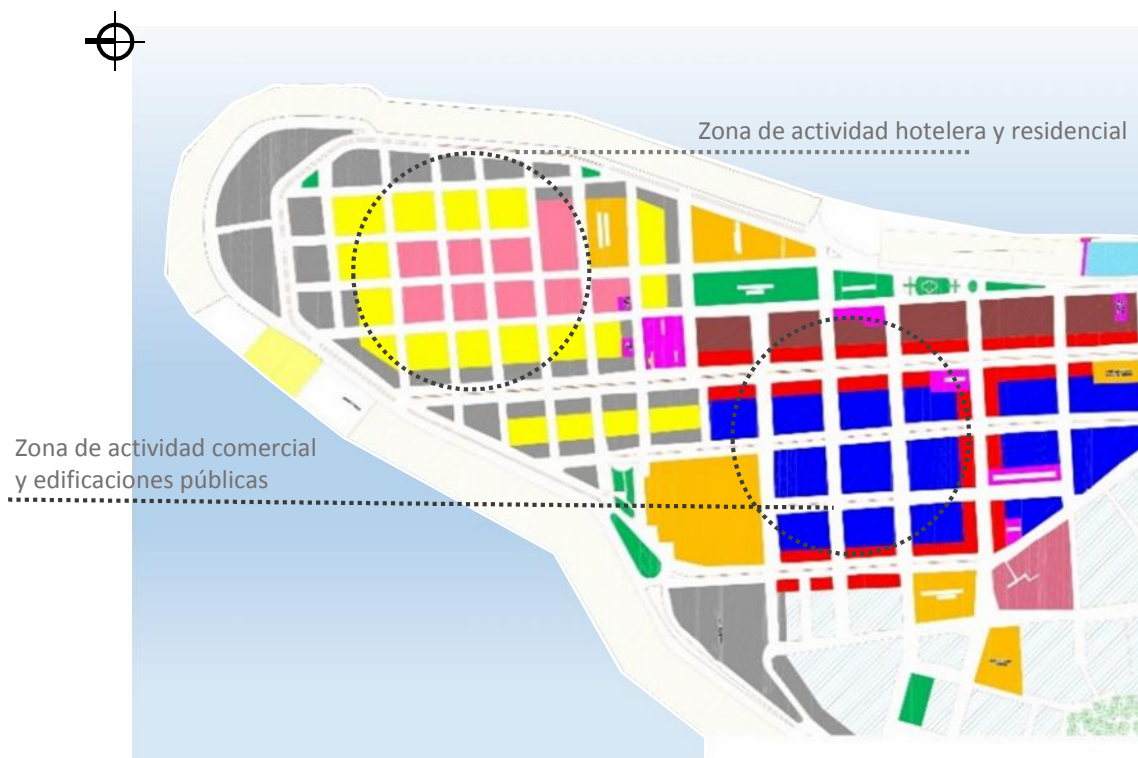


Ilustración 35 Mapa de uso de suelo antes del terremoto en la zona de uso de suelo. Fuente: Elaboración propia a partir de la información GAD Sucre, 2017

La cadena productiva generada por el turismo fomenta el empleo en el ámbito formal e informal. Los “tricicleros” que circulan con exclusividad en la ciudad de Bahía ofrecen

su servicio de transporte ecológico a los turistas y residentes. Sin embargo, luego del terremoto prácticamente han suspendido su actividad.

Si bien la situación posterremoto no es alentadora, ésta motivó el apareamiento de un colectivo de artistas urbanos que se apropiaron de los escombros producto de los derrocamientos de las edificaciones con mensajes de aliento y promoción de la solidaridad entre ciudadanos. Los artistas escogieron predios vacíos de la ciudad para recordar simbólicamente el uso anterior al terremoto que tenía la construcción o el que podría llegar a tener. En algunos casos, incluso hacían alusión a las personas que fallecieron en el predio. Este ejemplo, comunica un mensaje muy claro: el interés de los residentes por recuperarse de la tragedia.



Ilustración 36 Mural con las edificaciones patrimoniales que fueron derrocadas luego del terremoto del 16 de A. Fuente: Elaboración propia, 2016.

Finalmente, es necesario precisar la inversión del gobierno para la reconstrucción. Los datos obtenidos corresponden al cantón Sucre.

“Se ha asignado al cantón \$86.1 millones, los cuales pueden llegar a aumentar a \$133.9 millones, siendo este el cantón con el mayor número de inversión por habitante, gracias a una gestión y planificación que se está realizando con el Banco de Desarrollo del Ecuador y el Gobierno de la República Popular China para ser utilizado en varios sectores priorizados para la atención después del terremoto del 16 de abril de 2016”. (Plan Reconstruyo Ecuador, 2017)

A través de distintas instituciones públicas, de acuerdo a su competencia, fueron destinados los recursos para vivienda, con la reubicación de 374 familias, construcción de casas en terreno propio y reparación con un monto de 37.3 millones. En salud, para la construcción del nuevo Hospital Miguel H. Alcívar, así como la rehabilitación del Centro de Salud San Isidro: 43.1 millones de dólares. En educación, con la creación de las Unidades Educativas Provisionales: 6.7 millones de dólares. Desarrollo urbano, con el nuevo Centro de Atención Ciudadana: 466 mil dólares. Vialidad, con la reconstrucción de la vía de acceso a Bahía: 29.5 millones de dólares. Y finalmente, saneamiento ambiental, con la rehabilitación del sistema de reserva de agua potable, rehabilitación de la laguna de aguas residuales y redes de distribución para Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza, con una inversión de 7.9 millones de dólares. (Plan Reconstruyo Ecuador, 2017)

3.5. Estrategias de recuperación urbana luego del desastre

“*Build back better*” (Reconstruir mejor) es el principio utilizado por la Organización de las Naciones Unidas para asesorar a los países en la fase de reconstrucción luego de un desastre. En ese contexto, se concibe la recuperación postevento como: “Una oportunidad para reducir los factores de riesgo y vulnerabilidad de los asentamientos humanos que fueron afectados, mejorar su capacidad de resiliencia y promover su desarrollo sustentable”. (UN World Conference on Disaster Risk Reduction, 2015)

Según esta lógica, la reconstrucción significa mucho más que retornar al estado anterior al terremoto. La identificación de los riesgos permitirá mitigar su impacto en el futuro. Una recuperación integral debe involucrar la participación de la comunidad, promover la inversión, fortalecer el tejido social y económico.

Para alcanzar estos objetivos la ONU sugiere:

“Relocalizar las instalaciones fundamentales hacia zonas seguras, integrar las medidas para la reducción del riesgo en función de las mejoras a la infraestructura, fortalecimiento de las estructuras de gobernanza incluyendo el desarrollo de políticas públicas que promuevan la mitigación del riesgo, utilizar el proceso de reconstrucción

para abordar los desafíos de la planificación urbana y establecer mecanismos de contingencia financiera” (UN World Conference on Disaster Risk Reduction, 2015).

El rol de las instituciones públicas en todos los niveles de gobierno es fundamental para la implementación de políticas públicas e instrumentos como el PDOT que promuevan la conciencia ciudadana sobre el riesgo y aseguren la efectividad de cada propuesta. En esa línea, la garantía para la sustentabilidad de un plan luego de una catástrofe es la participación comunitaria. Una visión de gobernanza *bottom-up*, que interprete las necesidades y la cultura de los afectados, sin dejar ningún actor social fuera del proceso. En definitiva, quienes deberán liderar la reconstrucción cuando la inversión del gobierno nacional, local, ONGs se haya terminado, serán los habitantes afectados por el desastre.

Uno de los desafíos más importantes en el proceso de reconstrucción está relacionado con la necesidad de dar respuestas rápidas a la urgencia que pueden ser temporales pero que resultan insostenibles de modo permanente. Por ejemplo, la reubicación de damnificados fuera del perímetro urbano fomenta la expansión urbana y obliga al municipio a proveer de servicios básicos con un costo mayor. Además, se debe considerar la segregación espacial que sufren los damnificados alejados de su espacio urbano cotidiano.

Por esa razón ONU-Habitat, recomienda: “la reconstrucción en sitio, redensificación y por último la expansión”. (UN World Conference on Disaster Risk Reduction, 2015)

Erin Joakim, en su tesis doctoral, aborda la problemática de la reconstrucción desde el punto de vista de la inversión económica. Joakim señala, que: “A pesar de que existe una gran inversión económica en la reconstrucción no hay una evaluación sistemática y holística que determine si ese estipendio alcanzó las metas propuestas para la reconstrucción de ciudades menos vulnerables y más sustentables”. (Joakim, 2013)

En Ecuador, de acuerdo a datos oficiales, se invertirán más de 3000 millones de dólares luego del terremoto. La Secretaría Técnica de la Reconstrucción, entidad

gubernamental encargada de administrar la inversión, no señala si esta se enmarca en un contexto de resiliencia que mitigue la vulnerabilidad en el futuro.

Según Birkland: “La magnitud de los desastres siempre pone de manifiesto las debilidades de la institucionalidad general (organización e instrumentos) facilitando los aprendizajes para reformular los instrumentos y formas de gestión del Estado” (Birkland, 2007)

En el caso de Bahía de Caráquez, la capacidad técnica del gobierno local fue puesta a prueba al momento de tomar las decisiones sobre el destino del territorio, una vez que la contingencia sea superada. Sin embargo, no pudieron establecer una hoja de ruta clara respecto a su futuro luego del evento.

En Chile, luego de dos años del terremoto y tsunami, se realizó una publicación del Centro de Políticas Públicas que evidencia la importancia del “Plan Maestro” y de la innovación en “Operaciones de Suelo”. Los reconoce como un instrumento del gobierno nacional y local para la reconstrucción urbana a largo plazo. Además, menciona los beneficios de acuerdos entre privados, operaciones con acción mixta público-privado, que generan plusvalías, así como la fusión o ensamblajes de lotes que pueden resolver problemas sobre el equipamiento, vialidad y áreas verdes.

“Una nueva política de suelo permite rediseñar la configuración predial con una forma de compensación económica por la compra de bienes inmuebles que abre nuevas oportunidades de gestión urbana para la reconstrucción y para la gestión urbana en general. Las operaciones de suelo conocidas como “reajuste de tierras” permiten ejecutar acciones sin esperar la acción del agente regulador, por medio de un acuerdo público-privado, siempre articulado por el Plan Maestro como vehículo de todas las acciones. La política de la reconstrucción debe superar la visión de soluciones individuales a soluciones de una escala urbana, que permita obtener dos resultados a la vez. No solo recuperando viviendas dañadas sino también rescatando zonas urbanas deprimidas”. (Centro de Políticas Públicas UC, 2012)

3.6. Reconstrucción a partir de los vacíos urbanos en la zona de estudio

“El vacío está lleno de memoria” (Careri, 2009) y en el caso de los vacíos posterremoto están marcados por la huella de la desgracia, son heridas abiertas en el territorio. Sin embargo, tras la catástrofe aparece la oportunidad para reconstruir mejor. La condición urbana de Bahía de Caráquez, luego del terremoto, es compleja debido al alto porcentaje de vacíos urbanos (15.7%) que podrían someter a la ciudad al letargo del olvido hasta que los propietarios se pongan de acuerdo sobre su destino y hasta que el gobierno nacional decida intervenir desde la política pública para incentivar su ocupación, o resignificación. Bahía de Caráquez es diversa respecto a la tipología de los lotes, a la ocupación y uso de suelo y a la propiedad. Para abordar la problemática de los vacíos urbanos posterremoto, en esta investigación se han dividido en tres tipos:

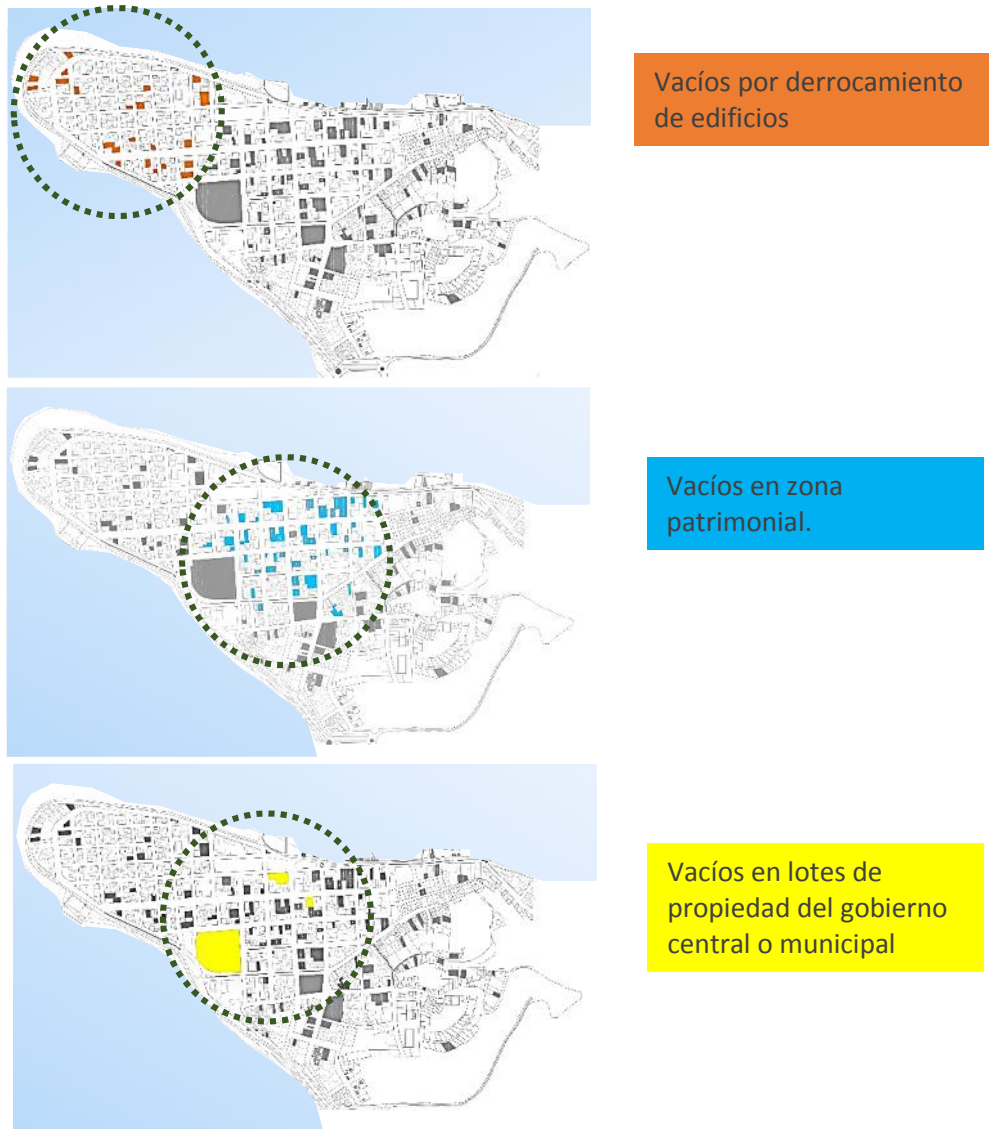
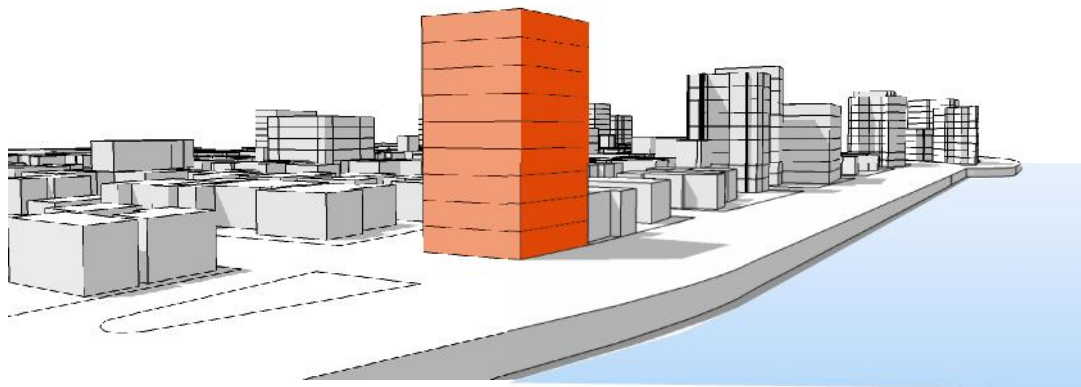


Ilustración 37 Tipologías de vacíos urbanos. Fuente: Elaboración propia

-) **Vacíos urbanos por derrocamiento de edificios:** corresponden a los lotes vacíos como resultado del derrocamiento de un edificio de más de 4 pisos ubicados en la ciudadela norte. En su mayoría, los propietarios residían temporalmente de acuerdo a la época vacacional. Si no contrataron aseguradora, al ser derrocado el edificio, perdieron gran parte de su inversión. La situación respecto a la propiedad es la siguiente: los propietarios de un departamento, luego del derrocamiento del edificio, les corresponde una porción de suelo de acuerdo a la alícuota. Por ejemplo, el edificio Nautilus de 9 pisos de altura tenía 15 propietarios en propiedad horizontal, lo que significa que tendrán que dividirse el valor del terreno para los 15 propietarios de acuerdo a las alícuotas. Esta situación complica la ocupación del vacío en un futuro próximo.

Contexto edificio Nautilus



Contexto del lote luego del derrocamiento

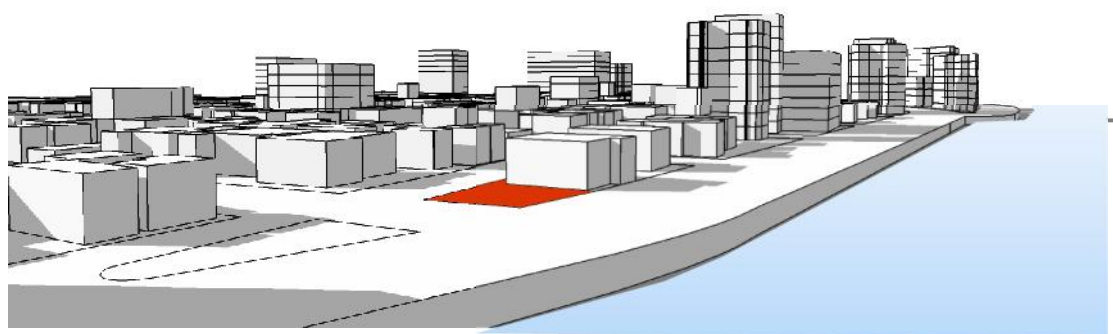


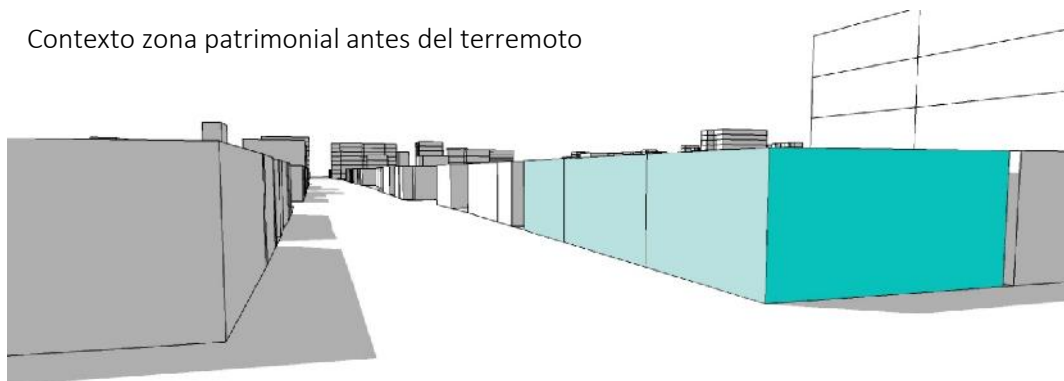
Ilustración 38 Contexto edificio Nautilus en Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.



Ilustración 39 Edificio frente al mar en proceso de derrocamiento. Fuente: Elaboración propia. 2016

-) **Vacíos urbanos en zona patrimonial:** corresponden a los lotes vacíos ubicados en el corazón comercial de Bahía, donde se encuentra el conjunto urbano patrimonial más destacado del cantón. El uso de la edificación está destinada para el comercio en planta baja y vivienda en planta alta. La ocupación de los lotes está normada para que sea a línea de fábrica, sin retiros a los lados. La fachada continua que promovía esta configuración, se perdió luego del derrocamiento de las edificaciones patrimoniales. La propiedad está relacionada con la herencia, por lo tanto, la mayoría de las edificaciones tiene más de un propietario.

Contexto zona patrimonial antes del terremoto



Contexto zona patrimonial después del terremoto

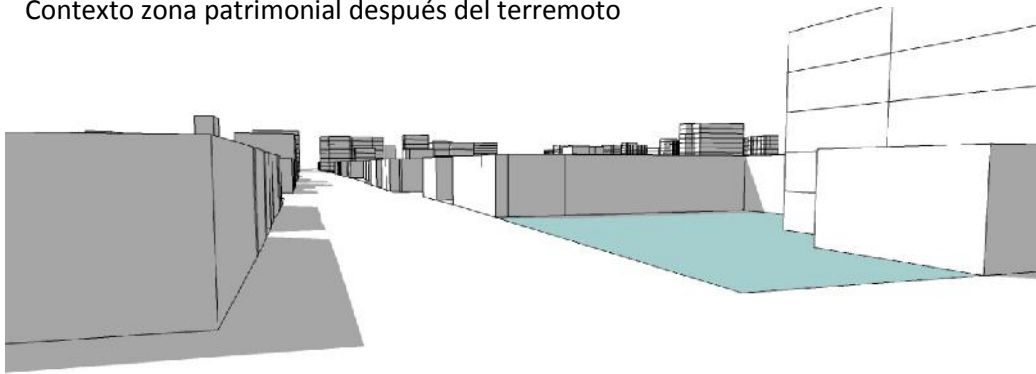


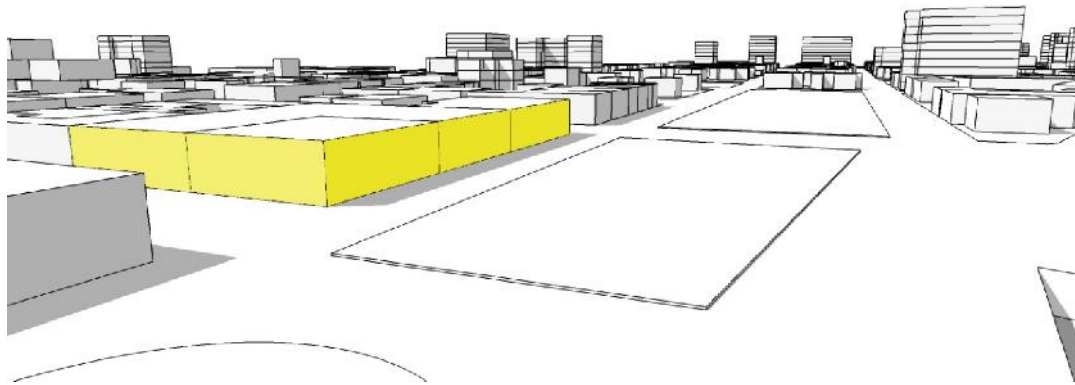
Ilustración 40 Situación de los vacíos en la zona patrimonial. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.



Ilustración 41 Vivienda patrimonial apuntalada y deshabitada. Fuente: Elaboración propia, 2016.

-) **Vacío urbano en lotes de propiedad del gobierno central o municipal:** corresponde a los lotes vacíos como resultado del derrocamiento de un edificio público, como es el caso de CNT, el Teatro y la Unidad Educativa del Milenio, generalmente ubicados en esquinas estratégicas de la ciudad.

Contexto CNT antes del terremoto



Contexto CNT después del terremoto

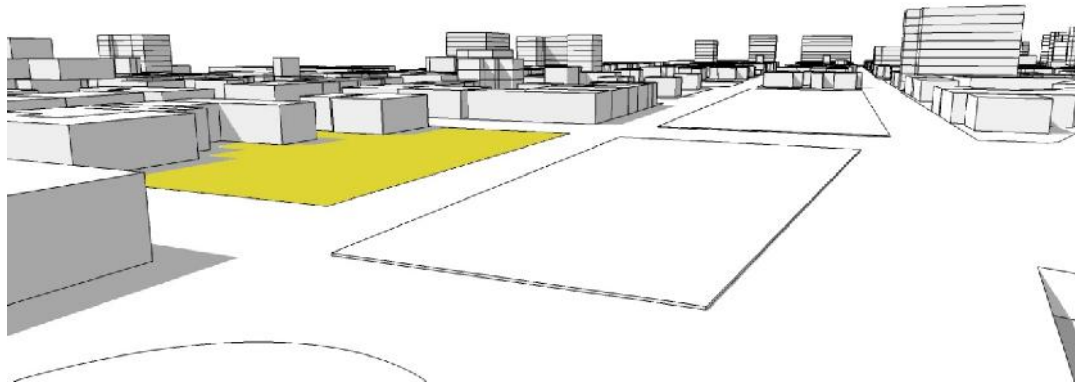


Ilustración 42 Situación predio CNT antes y después del terremoto. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.



Ilustración 43 Derrocamiento edificio CNT en Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia, 2016.

En ésta investigación se desarrollarán las estrategias de intervención en el área patrimonial debido a las posibilidades para convertirse en un sistema. Su homogeneidad morfológica, así como la cantidad de vacíos en una misma manzana permiten la reestructuración de lotes en favor de una ocupación más densa y equitativa. Gracias a su tipología de hasta tres pisos, construcción a línea de fábrica y mixtificación en el uso de suelo, así como, la existencia de edificaciones patrimoniales, se establecen las características adecuadas para su fortalecimiento y recuperación luego del terremoto. Adicionalmente, en esta zona se halla la actividad comercial más vibrante de la ciudad. El mercado, municipio, plaza central e iglesia, son algunos de los equipamientos principales de esta zona.

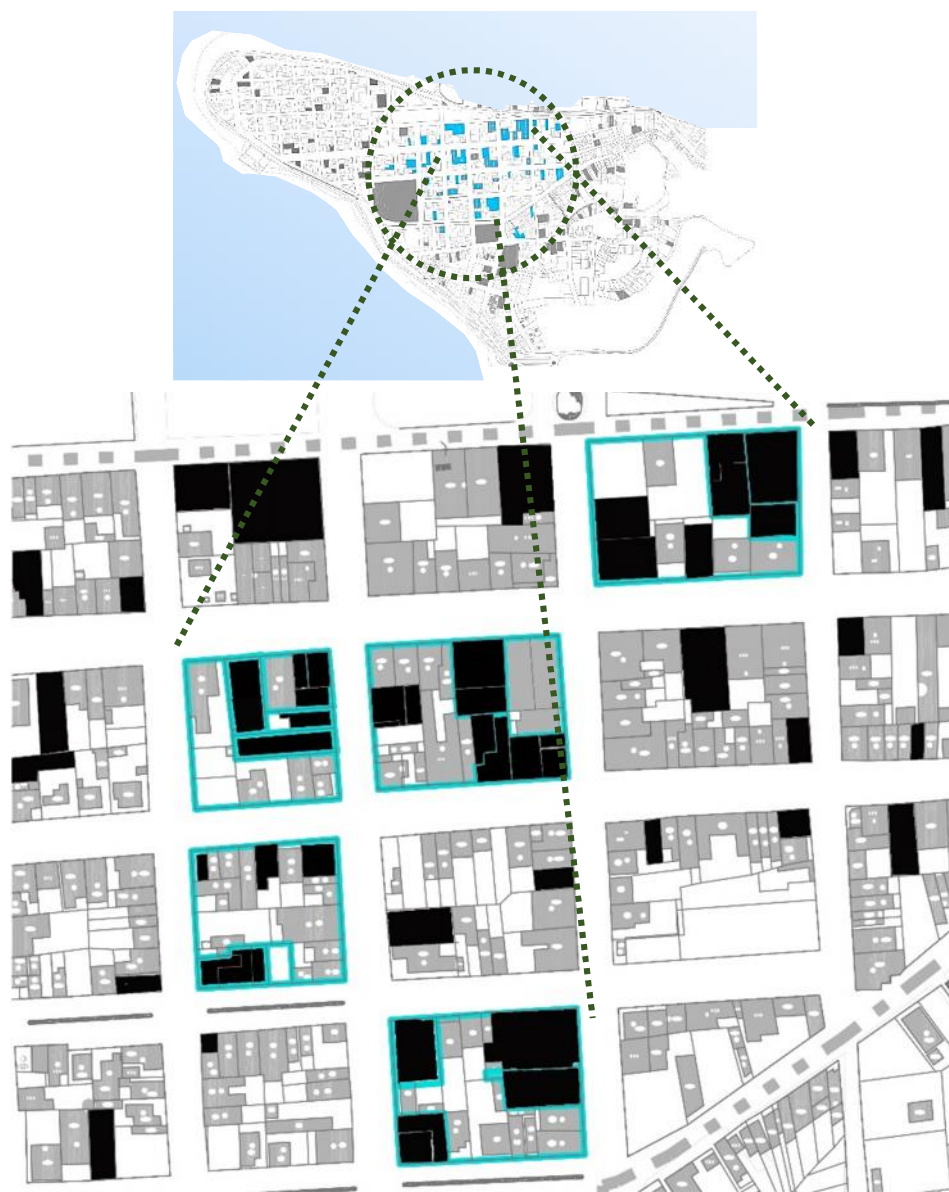


Ilustración 44 Manzanas con similar situación respecto a los vacíos urbanos en la zona patrimonial de Bahía. Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a ésta investigación las principales “presiones” que tienen los lotes vacíos ubicados en ésta zona son: La existencia de varios propietarios de un mismo predio por herencia, situación que dificulta su ocupación en un corto o mediano plazo. Así como, la indeterminación de los lineamientos para la reconstrucción en ésta zona por parte del GAD municipal del Cantón Sucre.

El desafío para la intervención en los vacíos urbanos no resulta menor por la complejidad logística de reconstruir en cientos de lotes dispersos y diversos, sino además, porque los recursos asignados por el Estado para la reposición de las viviendas fueron limitados. Sólo US\$ 10.000 por unidad de vivienda con un copago del 10% amortizado a tres años, con uno de gracia. Este valor en el caso de la reconstrucción de vivienda en terreno propio y para vivienda en terreno urbanizado por el Estado.

Mientras que, el monto máximo para reparación de casas fue de US\$ 4.000 con un copago del 10%. Finalmente, para promover la reactivación inmobiliaria se promovió un incentivo de US\$ 9.000 para la compra de una vivienda de hasta US\$ 70.000, en el caso de que los afectados sean sujetos de crédito por una entidad financiera. No se ofrecieron incentivos en el caso de las viviendas destruidas ubicadas en un entorno patrimonial, situación que motivó el derrocamiento de dichas edificaciones hasta que el GAD municipal del cantón Sucre controle la situación¹⁸.

Esta asignación de recursos prioriza los hogares de menores ingresos, mientras que, para las familias de ingresos mayores, son insuficientes para reconstruir casas del mismo tamaño y calidad en el mismo barrio. “Los propietarios sin cobertura de seguro que desean reconstruir una casa de similares características deben vender su terreno y mudarse a otro barrio donde los precios de los terrenos sean más bajos”. (Hung Hong & Brain, 2012) Además, algunos residentes afectados se niegan a vender sus terrenos a emprendedores privados que ofrecen precios bajos por el mal estado de sus propiedades, esto sumado a que las casas inhabitables y lotes vacantes cubiertos de escombros desaniman aún más la inversión privada en ese sitio.

¹⁸ En el caso de Bahía de Caráquez se derrocaron 25 de las 60 edificaciones patrimoniales. La mayoría que está en pie tiene el sello de inseguras, es decir deben ser derrocadas si no se realiza una inversión importante en la rehabilitación de la estructura.

Las viviendas propuestas por el gobierno nacional para la construcción en terreno propio no establecen una tipología que responda al contexto urbano al que pertenecen y tampoco se hallan sujetas a un Plan Maestro que establezca lineamientos urbanos para su construcción. Esta situación promueve la descomposición de la estructura e imagen urbana especialmente en contextos consolidados como el caso del Centro Histórico de Bahía.



*Ilustración 45 Vivienda entregada por MIDUVI no corresponde a la normativa municipal.
Fuente: Elaboración propia, 2017*

Se mencionó anteriormente que Bahía de Caráquez ostentaba el conjunto urbano patrimonial más importante de Manabí. Luego del terremoto se derrocaron 25 de las 60 casas patrimoniales y 32 se encuentran en estado vulnerable. Con estos datos se puede inferir que es necesaria la inversión estatal para rescatar las 32 edificaciones patrimoniales que están en riesgo de ser derrocadas. Además, recuperar la trama y el tejido urbano patrimonial afectado por los derrocamientos luego del terremoto. Así como, definir una normativa especial que mantenga los tradicionales portales, perfil urbano, inclinaciones de cubiertas, entre otras. Según INPC, “se estima que 15.000 m² de construcción en esta ciudad, tendrán que sujetarse a una normativa especial de diseño arquitectónico, dentro de la ordenanza correspondiente de protección”. (INPC, 2016)

La primera intervención urbana sugiere la reconstrucción de vivienda de fachada continua en lugar de la reconstrucción de vivienda dispersa, respetando la tipología de las edificaciones originales.¹⁹

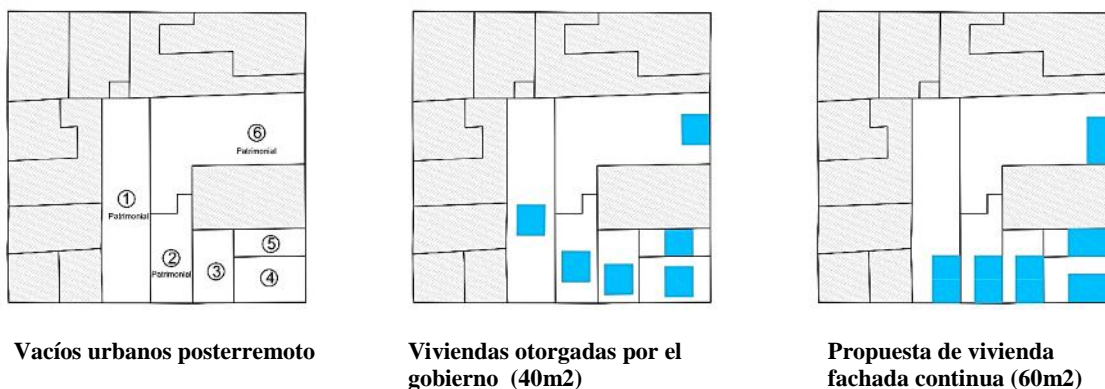


Ilustración 46 Esquemas de implantación de viviendas posterremoto. Fuente: Elaboración propia

Las viviendas ofrecidas por el gobierno para la reconstrucción tienen un metraje de 40m². Se propone un incentivo adicional para la reconstrucción en un entorno patrimonial que permita llegar al menos a los 60m de construcción en planta baja. Con este módulo se pretende la adaptación al lote y mantener el perfil urbano.



Ilustración 47 Viviendas de fachada continua construidas en Talca-Chile luego del terremoto y tsunami 27F. Fuente: Dupla Arquitectos. 2012

¹⁹ En Talca-Chile se han reconstruido 113 viviendas bajo la modalidad de fachada continua en el centro histórico luego del terremoto del 27F.

Los vacíos urbanos provocan el abandono y la inactividad comercial. Por lo tanto, se plantea la densificación media que permita acceder a vivienda con cercanía a servicios y transporte, y que fomente la inclusión a través de la relocalización de familias ubicadas en zona de riesgo mediante la figura de “reajuste de suelo para el desarrollo urbano”.



Ilustración 48 Vacío urbano posterremoto, Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia 2017

“El reajuste de suelo ha sido practicado en muchos países para la revitalización de los centros de las ciudades”. (Hung Hong & Brain, 2012). En el caso chileno, luego del terremoto y Tsunami del 27F, el *Lincoln Institute of Land Policy* y el Programa ProUrbana del Centro de Políticas de la Universidad Católica de Chile, presentaron una propuesta ante el gobierno de Chile para experimentar con el método de reajuste de suelo, que se concretó en el proyecto piloto en las Heras, Talca.

“Esta experiencia ha promovido un discurso social que permite a todos los segmentos de la sociedad aprender de qué manera solucionar sus problemas en forma colectiva”. (Hung Hong & Brain, 2012)

“El Principio básico del reajuste de suelo consiste en organizar a los propietarios de terrenos para que actúen en forma colectiva, cooperando con el municipio y/o un emprendedor privado, con el fin de reunir sus terrenos y así lograr un proyecto de redesarrollo”. (Hung Hong & Brain, 2012)

En el caso de Bahía de Caráquez el fenómeno de la ocupación ilegal se ubica en las inmediaciones de los cerros que, además fue registrada por la SNGR como zona de riesgo. Esta fue severamente afectada tras el terremoto del 16 de abril. Los barrios de María Auxiliadora, San Roque y La Cruz tienen una población de 801 habitantes (203 familias)²⁰, que se hallan en situación de riesgo y que deben ser reubicados para precautelar su seguridad y mejorar sus condiciones de habitabilidad, pues antes del terremoto ya carecían de alcantarillado y agua potable.

De ahí surge la siguiente interrogante: ¿Cómo evitar el desplazamiento de familias damnificadas fuera de su contexto y lejos de sus redes de apoyo.?

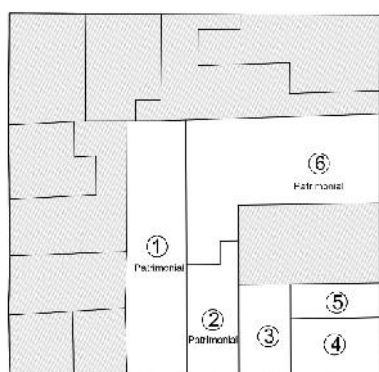


Ilustración 49 Ubicación de asentamientos informales en el cerro próximo a la zona consolidada de Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar, 2016

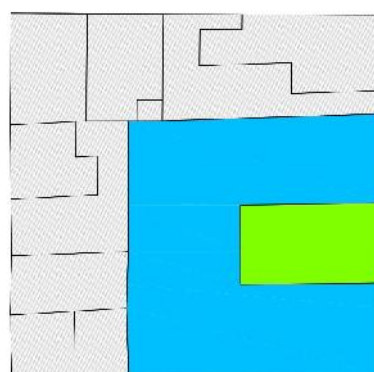
²⁰ Datos levantados por la UD2 en el año 2016 a través del MIES.

En Bahía de Caráquez los asentamientos informales se encuentran muy próximos al área consolidada. De hecho, la actividad comercial se mantiene gracias a esa cercanía. Los “tricicleros” viven en las inmediaciones del cerro y bajan hacia la zona de los edificios para ofrecer sus servicios a los turistas. ¿Cómo realizarán ésta actividad si son llevados a la periferia para su reubicación?²¹

La reconstrucción de la ciudad debe promover la inclusión, la mezcla social para evitar áreas de concentración homogénea, así como establecer la posibilidad de que sus habitantes puedan adaptarse a procesos de reactivación productiva, en éste caso, vinculados al turismo, mediante la mezcla de usos y funciones que fortalezcan la convivencia y la equidad.



Vacíos urbanos posterremoto



Densificación media con la unión de lotes y construcción en propiedad horizontal departamentos



Corte esquemático de la propuesta

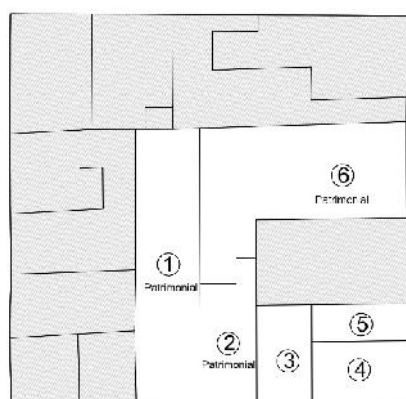
*Ilustración 50 Propuesta de densificación media a partir de la unión de lotes posterremoto.
Fuente: Elaboración propia*

En esa misma línea, el reajuste de suelo permite pensar en soluciones para distintos tipos de usuario, como es el caso de los propietarios de clase media cuyo principal

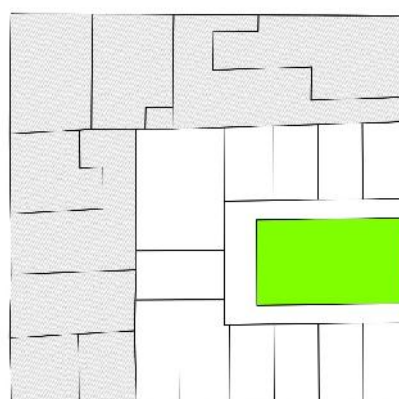
²¹ El Gobierno Nacional, a través de MIDUVI reubicó a los damnificados en la parroquia Leonidas Plaza a pesar de que la mayoría vivía en Bahía y que existen suficientes vacíos urbanos en el área consolidada para su ubicación.

capital con el que cuentan es su terreno. Además, las viviendas subsidiadas por el gobierno para la reconstrucción no significan una alternativa pues no responden a sus necesidades y contexto.

“Con este mecanismo los propietarios debían aportar su terreno a la operación inmobiliaria a cambio de lo cual se les pagaba en especies, o sea, con una nueva vivienda mucho más acorde a su realidad preterremoto. (...) Asimismo el hecho de obviar la inversión inicial asociada a la compra del suelo, sumado a una estrategia inteligente que maximizara y apalancara los diversos subsidios de reconstrucción disponibles, entregaba la posibilidad de generar nuevas viviendas junto a las de los propietarios originales, quizá para estratos de menores ingresos, pero que gracias a este mecanismo podrían acceder a ellas”.
(Centro de Políticas Públicas UC, 2012)



Vacíos urbanos posterremoto



Conjunto de casas (12) de acuerdo a la tipología del Centro Patrimonial



Corte esquemático de la propuesta

Ilustración 51 Propuesta de reajuste de suelo con casas. Fuente: Elaboración propia

Esta alternativa permite disponer de más unidades habitacionales que el número de lotes antes del terremoto, además, la vivienda es de mayores dimensiones que las que ofrece el gobierno y tiene una generosa área verde de uso común. Para su factibilidad es necesaria la inversión privada y el cambio de la ordenanza por parte del municipio.

Este sistema de ajuste de tierras se ha utilizado en diversos casos de gestión de proyectos urbanos. Por ejemplo, en las obras de reconstrucción posterremoto de Kobe, Japón ocurrido en 1995. “El efecto movilizador de capital que genera el hacer líquido un bien raíz e incorporarlo en el proceso de construcción de la solución cambia radicalmente la dinámica del asunto”. (Centro de Políticas Públicas UC, 2012)

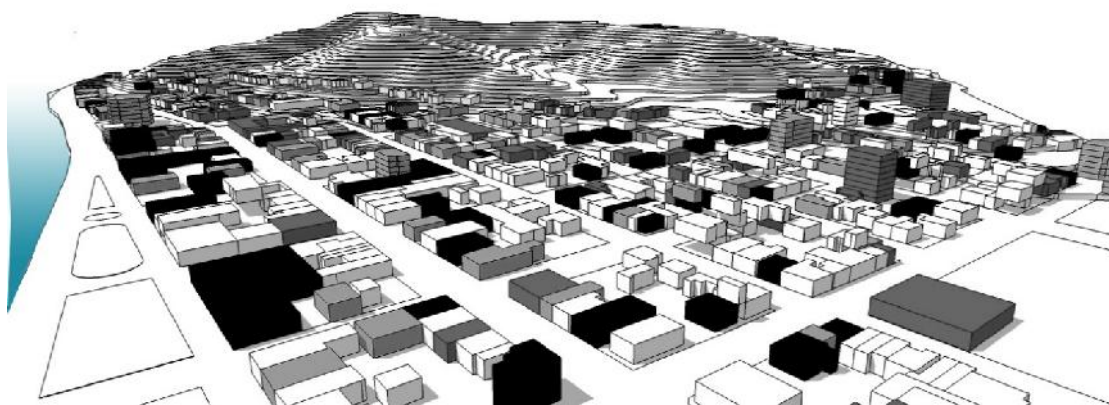


Ilustración 52 Vista general de la zona de intervención. Los edificios en negro son los que fueron derrocados y se transformaron en vacíos urbanos. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2. 2017

La situación de legalidad de los predios, la propiedad compartida entre herederos, así como el financiamiento y la ordenanza municipal para fortalecer el conjunto urbano patrimonial, son los principales retos que deben ser superados para la implementación de un sistema complejo que tenga como objetivo el fortalecimiento del tejido social, la justicia espacial, y la recuperación integral posterremoto.

CONCLUSIONES

La complejidad del contexto posterremoto en la ciudad de Bahía de Caráquez se ha profundizado por la diversidad de situaciones urbanas relacionadas a sus efectos como la exposición al riesgo, el derrocamiento de edificaciones públicas y privadas que llevaron a la proliferación de vacíos urbanos, así como la relocalización de damnificados, disminución de la dinámica productiva, entre otros.

Para “atacar” todos los frentes que se hacen evidentes luego de una catástrofe con repercusiones en el ámbito urbano, es necesario implementar una metodología que involucre a los principales actores sociales y a todos los niveles de gobierno. La planificación urbana, con el instrumento denominado Plan Maestro, es una herramienta para jerarquizar los aspectos relacionados a la contingencia a mediano o largo plazo, con una visión integradora de los elementos urbanos esenciales para reconstruir en el tiempo.

En el escenario ideal, que no sucedió tras el terremoto del 16 de abril, el proceso de reconstrucción debió establecerse bajo una lógica que establezca hitos a cumplirse conforme a una planificación, con la participación activa de los GADs y de la ciudadanía afectada, pues ellos son los agentes de cambio para la transformación de la cultura de mitigación frente al riesgo y sustentabilidad de los proyectos a ejecutarse. Por el contrario, el contexto electoral incidió en que se asignen los recursos de manera inmediata para solventar la contingencia sin recurrir a un esquema de mediano o largo plazo y sin la participación de la comunidad.

En ésta investigación se identificó el impacto a nivel urbano del terremoto 16 A en la ciudad de Bahía de Caráquez desde el ámbito cuantitativo y cualitativo. El 41% de la población se estima que fue afectada, así como la descomposición en las manzanas es del 84%.²² Los vacíos urbanos posterremoto del área de estudio representan el 15,7% en la zona consolidada. A nivel cualitativo, se evidencia el desplazamiento de la zona central de Bahía debido al derrocamiento de los edificios y a la ausencia de actividad

²² Datos IGM, 2017.

comercial. La parroquia urbana Leonidas Plaza se ha beneficiado de la llegada de los nuevos pobladores y ha fortalecido su carácter comercial.

Los vacíos urbanos vistos desde el punto de vista antropológico constituyen lugares donde habita la memoria, en éste caso, la memoria de los vacíos urbanos posterremoto están relacionados simbólicamente con el desastre. A un año del terremoto, existen más incertidumbres que certezas respecto al futuro de los vacíos urbanos debido a que no se ha establecido un “plan” para su ocupación temporal o definitiva por parte de las autoridades. Adicionalmente, su ubicación dispersa, morfología diversa y sobretodo la situación respecto a la propiedad, complejizan las posibilidades de intervención en un futuro cercano.

Por otro lado, un sentido de oportunidad surge a partir de los vacíos urbanos y del proceso de recuperación posterremoto para innovar en materia de gestión urbana y operaciones de suelo, que van más allá de la resolución puntual de la “ocupación” de un vacío, pues su intervención permite tener una visión multiescalar²³ y replicable con opción de convertirse en un sistema.

La estrategia de “reajuste de suelo” ofrece una alternativa efectiva para los afectados de clase media que perdieron su vivienda, ya que los subsidios del gobierno no se enmarcan dentro de su realidad: recibir una casa de cuarenta metros cuadrados, cuando residían en una de cien o mudarse a otro barrio hacia la periferia donde están ubicadas las viviendas en terreno urbanizado por el gobierno. En ese sentido, la política pública en el contexto de recuperación posterremoto, debe evitar el desarraigo masivo, así como la construcción de viviendas aisladas con una tipología que no pertenece al entorno urbano como en el caso de Bahía de Caráquez.

Soluciones convencionales como la expropiación suelen ser costosas para el Estado, mientras el reajuste de suelo permite intercambiar o unir lotes. A cambio se ofrece una vivienda similar a la perdida. Para su ejecución, de acuerdo a la experiencia en Chile, es necesario la intervención del gobierno nacional, gobierno local, comunidad y

²³ Se refiere a la posibilidad de entender el territorio desde la calle, la plaza, el barrio y la ciudad.

empresa privada. Lo que obliga a las partes a llegar a un acuerdo con énfasis en la participación y atribución de poder a la comunidad. El marco legal en términos de ordenamiento territorial y propiedad deben superar una lógica ortodoxa en beneficio de la ciudad y de sus habitantes. Este aspecto puede ser una limitación importante que impida considerar esta alternativa para la reconstrucción en lotes vacíos en nuestro contexto.

El reajuste de suelo, en éste caso, permite la densificación y relocalización de personas de bajos recursos. En el caso de Bahía de Caráquez es urgente el repoblamiento y la activación de la economía, así como dar una solución a los asentamientos informales ubicados en zona de riesgo a pocas cuadras del centro de la ciudad. Los vacíos urbanos posterremoto constituyen una oportunidad para redensificar y promover la equidad en el derecho a la ciudad. Además, construir la ciudad desde el centro y no desde la periferia es una manera de evitar la dispersión y promover la eficiencia en los recursos que la ciudad ofrece a sus habitantes. Habitar el centro permite el acceso directo a bienes y servicios urbanos de calidad.

La situación de los vacíos en la zona patrimonial exige la intervención de la entidad competente, en este caso el INPC, que junto a GAD municipal y a los propietarios establezcan los lineamientos para reconstruir respetando la tipología, ocupación y uso de suelo. También, es necesario incorporar la alternativa de usos temporales en los vacíos urbanos ubicados en ese contexto con una normativa en cuanto a su ocupación, que ordene pero que no limite su ocupación. La continuidad con el tejido existente para fomentar una estructura de ciudad compacta, así como incorporar los criterios de planificación en un entorno patrimonial, son conceptos que deben ser incorporados en las estrategias de intervención en los vacíos urbanos posterremoto.

Uno de los hallazgos de esta investigación fue comprender que debido a la diversidad de vacíos urbanos es necesario plantear alternativas permanentes, como en el caso de la estrategia de reajuste de suelo para densificar, así como, alternativas temporales que permitan la ocupación y “activación” de esos espacios en favor de las dinámicas de la ciudad. No es suficiente con “llenar los vacíos” es necesario resinificarlos. En ese proceso la comunidad puede apropiarse de los vacíos como espacios públicos para

evitar la degradación del entorno, reactivar la economía, promover la seguridad y la cohesión social.

Más allá de la cuantificación de los daños materiales y de la identificación urbana de los efectos tras el terremoto del 16 A, es el tejido social (ciudadanos y comunidades) el que debe reconstruirse y recuperarse. Son los ciudadanos los que deben afrontar el día a día de una ciudad que se halla sumida en la incertidumbre frente a las respuestas aisladas del gobierno y del municipio. La participación de la ciudadanía es esencial para sostener en el tiempo cualquier iniciativa pública o privada.

BIBLIOGRAFÍA

- Aldo van Eyck and the City as Playground*. (27 de marzo de 2013). Obtenido de <https://merijnoudenampsen.org/2013/03/27/aldo-van-eyck-and-the-city-as-playground/>
- Andres, J. D. (28 de mayo de 2014). *Re-arquitectura*. Obtenido de Recuperando los vacíos urbanos: un juego de niños : <http://re-arquitectura.es/recuperando-los-vacios-urbanos-un-juego-de-ninos/>
- Aricó, G. (NA). El urbanismo amnésico del Parc del Fórum en Barcelona: del sueño de los megaeventos a la realidad de los vacíos urbanos. Barcelona: Universitat de Barcelona (UB).
- Augé, M. (1992). *Los "No Lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad* . Barcelona: Gedisa, S.A.
- Badosa, R. d. (03 de Marzo de 2015). Vacíos urbanos: ¿donde centramos la mirada? *El diario*.
- Baiges, C. (2015). La activación temporal de los vacíos urbanos. Palanca de innovación a los gobiernos locales. *Colección Estudios*, 168-178.
- Birkland, T. (2007). *Lessons of Disaster* . Whashington D.C.: Georgetown University Press.
- Careri, F. (2009). *Walkscapes, El andar como práctica estética* . Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Centro de Políticas Públicas UC. (2012). Emergencia y reconstrucción. El antes y después del terremoto y Tsunami del 27F en Chile. Aprendizajes en materia habitacional, urbana y de seguros. En J. Poblete, *Diseño urbano y operaciones de suelo en la reconstrucción*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Chávez, R. (1947). *Guía del Cantón Sucre en Correlación con Manabí*. Quito: Talleres Graficos Nacionales.
- Ciudad emergente, Street plans. (2013). *Urbanismo táctico 3, Casos Latinoamericanos* . Santiago: Creative commons (CC).
- Comité de Reconstrucción y Reactivación Productiva. (2017). *Informe Trimestral de Gestión (diciembre 2016-febrero 2017)*. Plan Reconstruyo Ecuador .

- Constanza, J. (s.f.). *Tierra vacante y desarrollo urbano en ciudades medias, Estrategias para su Recuperación e Integración Territorial en el Gran La Plata, Argentina*. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC), Universidad Nacional de La Plata.
- Delgado, F. (2016). Entre anhelos urbanos . Una alternativa humana a los alojamientos colectivos tras el movimiento moderno. *XIV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro* . Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Diario El Comercio. (25 de Julio de 2016). Cifran en 670 los fallecidos en el terremoto del 16 de abril en Ecuador.
<http://www.elcomercio.com/actualidad/actualidad-fallecidos-terremoto-manabi-esmeralda>. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Diario El Comercio. (18 de Abril de 2016). *Cronología de sismos en el Ecuador*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/datos/terremotos-ecuador-sismos-data-emergencias.html>
- Diario El Universo . (30 de Mayo de 2017). Bahía de Caráquez demolerá otro edificio afectado por el terremoto de 2016. *Diario El Universo*.
- Dueñas, C. (1991). *Soberanía e insurrección en Manabí*. Quito: FLACSO, ABYA-YALA.
- Fainstein, S. (2013). Planificación, justicia y ciudad . *Tribuna* , 7-20.
- Fernández, V. (2011). Vacíos urbanos. Un derecho. Una oportunidad. *N-AERUS XII/Madrid 20-22*, 1-21.
- Ferrín, R. (1989). Rol del Capital comercial y usurario en el desarrollo de Bahía de Caráquez. En E. K. Garces, *Las Ciudades en la Historia*. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad.
- GAD Cantón Sucre. (2012). *Plan de Ordenamiento Territorial Cantón Sucre 2012-2025*. Bahía de Caráquez.
- Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la Revolución de la Vida Cotiana, la ciudad y el Estado. *Urban*, 1-15.
- Gosálvez, P. (29 de Enero de 2011). Las "caries" del centro de la ciudad. *Diario El País*.

- Hung Hong, Y., & Brain, I. (2012). Reajuste de suelo para el desarrollo urbano y la reconstrucción después de una catástrofe. *Land Lines, Lincoln Institute of Land Policy*.
- IEE. (2012). *Memoria Técnica, Cantón Sucre, Proyecto: "Generación de Geoinformación para la Gestión del Territorio a Nivel Nacional, escala 1:25000" Componente 5*.
- IGM. (2016). *ATLAS: Estimación provisional de Edificaciones destruidas y afectadas SISMO 16-Abril, Información para verificación en Campo*. Quito: Instituto Geográfico Militar.
- IGM. (2017). *ATLAS DEL SISMO Ecuador 16 de abril de 2016*. Quito: IGM.
- INEC. (2010). *www.inec.gob.ec*.
- INPC. (2016). *Pre-diagnóstico de Manabí y propuesta de mitigación de impactos en el patrimonio inmueble de la Ciudad Patrimonial del Ecuador, Bahía de Caráquez*. INPC.
- Joakim, E. (2013). *Resilient Disaster Recovery: A Critical Assessment of the 2006 Yogyakarta, Indonesia Earthquake using a Vulnerability, Resilience and Sustainable Livelihoods Framework . A thesis presented to the University of Waterloo in fulfillment of the thesis requirement for the degree of Doctor of Philosophy in Geography*. Ontario , Canada.
- Jumbo, B. (13 de Mayo de 2017). Bahía de Caráquez, la ciudad de descanso, se queda solitaria. *Diario El Comercio*.
- Llactalab. (2015). *La ciudad es esto, medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables . Cuenca: Universidad de Cuenca, Departamento Interdisciplinario de Investigación en Espacio y Población*.
- López, E. (2016). From Void to opportunity. *ScienceDirect*.
- Maldonado, D. (Junio de 2012). Análisis de la relación entre sistema urbano y sistema natural de la ciudad de Bahía de Caráquez-Ecuador. *Tesina Final de Máster en Sostenibilidad Especialidad de Infraestructuras, Ciudad y Territorio*. Barcelona, España: Universidad Politécnica de Catalunya.
- Martínez, R., & Cruz, H. (2014). ¿Y si mientras tanto creamos instituciones comunitarias? El uso temporal de los vacíos urbanos. *Serie Urbanismo y vivienda, Diputació Barcelona*, 179-191.

- Michigan Debates on Urbanism Volume I. (s.f.). *Everyday Urbanism*, Margaret Crawford vs. Michael Speaks. *Michigan Debates on Urbanism Volume I*. Michigan : Series Editor, Douglas Kelbaugh.
- Moreno, M. (2012). *Expediente para la declaratoria de Bahía de Caráquez como ciudad Patrimonial* . Quito: Ministerio Coordinador de Patrimonio, República del Ecuador .
- Perera, F. D. (2016). Entre anhelos urbanos. Una alternativa humana a los alojamientos colectivos tras el movimiento moderno. *XIV Coloquio Internacional de Geocrítica, Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Plan Reconstruyo Ecuador. (2017). *Datos oficiales tras la emergencia del 16 de abril de 2016*.
- Plataforma arquitectura. (25 de Julio de 2013). *El campo de Cebada, La ciudad situada* . Obtenido de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-281490/el-campo-de-cebada-la-ciudad-situada>
- Pólit, M. (1983). *La provincia de Manabí y sus cantones*. Portoviejo: Cosmo.
- Rocco, R. (April de 2017). Spatial Justice, what is it and why we should discuss it? *Rethinking the city: New approaches to Global and Local Urban Challenges*. Amsterdam, Holanda: Faculty of Architecture and Built Environment, Delft University .
- Rockefeller Foundation. (2015). *Rebuild by design*. Creative Commons Attribution.
- Santos, B. (1985). *Estampas de la historia de Bahía de los Caras*. Bahía de Caráquez: CORPORACIÓN MYL.
- Saura, J. L. (23 de 03 de 2016). Aldo van Eyck: el reciclaje del espacio público a través de la ocupación de vacíos urbanos: los parques de juego en Ámsterdam. *Master Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo Universidad de Valencia* . Valencia, España.
- Sennett, R. (2007). *Flesh and Stone. The body and the City*. Madrid: Alianza Editoral S.A.
- Signorelli, A. (1999). Antropología urbana. *Anthropos*.
- Soja, E. W. (2009). *The city and spacial justice*. Paris.
- Solà-Morales, I. d. (1995). Terrain vague. *Anyplace, Anyone Corporation/The MIT Press, Nueva York/Cambridge*, 118-123.

- Soto, F. (Febrero de 2014). (In) Sostenibilidad urbana y relaciones socio-ecológicas: El Caso del barrio Bellavista en Bahía de Caráquez entre 2005 y 2012. *Tesis para obtener el título de Maestría en Estudios Socioambientales*. Quito, Ecuador : FLACSO.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- UN HABITAT. (2014). Urban Equity in Development-Cities for Life, Draft Concept Paper. *World Urban Forum 7*, (pág. 17). Medellín.
- UN HABITAT, MIDUVI . (2016). *Diagnosis afectaciones: Danmificados y Afectación física* . MIDUVI.
- UN World Conference on Disaster Risk Reduction. (2015). Reconstructing after disasters: Build back better. Issue Brief. *Reconstructing after disasters: Build back better. Issue Brief*. Sendai, Japón.
- Unidad de Diseño Urbano Postterremoto 2. (2016). *Plan Indicativo de Diseño Urbano (PIDU) ZONA 2*. Bahía de Caráquez: MIDUVI.

LISTA DE ABREVIACIONES

- GAD** Gobierno Autónomo Descentralizado
- IEE** Instituto Ecuatoriano Espacial
- IGM** Instituto Geográfico Militar
- INEC** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
- INPC** Instituto Nacional de Patrimonio Cultural
- MIDUVI** Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda
- MIES** Ministerio de Inclusión Económica y Social
- NBI** Necesidades Básicas Insatisfechas
- PEA** Población Económicamente Activa
- PDOT** Plan de Ordenamiento Territorial
- PIDU** Plan Indicativo de Diseño Urbano
- PORA** Población Ocupada por Rama de Actividad
- SIISE** Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador
- SNGR** Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos

UEM Unidad Educativa del Milenio

UD2 Unidad de Diseño Urbano Postterremoto-Ecuador 2016, base Bahía de Caráquez.

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 La Forma urbana tradicional y moderna. La fragmentación de la forma moderna promueve la aparición de los vacíos en la ciudad según Trancik. Fuente: Roger Trancik, año 1986.....	20
Ilustración 2 Recuperación de los espacios degradados luego de la segunda guerra mundial como parques infantiles en Ámsterdam diseñados por Aldo van Eyck. Fuente: http://re-arquitectura.es/recuperando-los-vacios-urbanos-un-juego-de-ninos/	25
Ilustración 3 Tipologías de sitios que van Eyck usó para crear los espacios recreativos. Fuente: http://waterlooarchitecture.com/bridge/blog/2015/09/17/case-study-van-eycks-playgrounds/	26
Ilustración 4 Mapa de espacios recreativos diseñados por van Eyck en Ámsterdam. Fuente: http://waterlooarchitecture.com/bridge/blog/2015/09/17/case-study-van-eycks-playgrounds/27	
Ilustración 5 Vacío urbano recuperado por la comunidad: Plaza La Cebada, Madrid-España. Fuente: Plataforma arquitectura.....	28
Ilustración 6 El Auditorio Mayor del Parc del Fòrum, según Aricó este espacio es un vacío urbano. Fuente: Giuseppe Aricó	29
Ilustración 7 Vista aérea de la cubierta de la Plaza del Reciclaje. 12000 botellas fueron recicladas durante un mes en la ciudad de Valparaíso. Fuente: Marisol García (Urbanismo Táctico 3, casos latinoamericanos)	36
Ilustración 8 Lámina ilustrativa sobre justicia espacial e inequidad en el acceso a servicios urbanos, Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia. Año 2017.....	39
Ilustración 9 Ubicación de Bahía de Caráquez respecto al cantón Sucre, provincia de Manabí. Fuente: Elaboración propia a partir del PDOT GAD cantón Sucre 2012-2025.....	40
Ilustración 10 Topografía y situación geográfica de las parroquias Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de la ortofoto IGM, 2011-2015	41
Ilustración 11 “El Ingeniero Gilberto Orosco sentado en la trompa de la humeante locomotora, fue uno de los técnicos que sacaron adelante el proyecto del ferrocarril que planeaba llegar hasta la Capital pero no alcanzó sino a llegar hasta Chone”. Fuente: Archivo digital Graciela Moreno, Sra. Normita Orosco Santos. Sin fecha.	43
Ilustración 12 Grandes barcos en el muelle del puerto Caráquez. Fuente: Archivo digital Graciela Moreno. Sin fecha.	44
Ilustración 13 Plano de Bahía de Caráquez 1867. Fuente: Rosa Ferrín, 1989.....	52
Ilustración 14 Bahía de Caráquez, vista de la población desde el cerro 1900-1910. Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural-Archivo Nacional de Fotografía.....	53
Ilustración 15 Trazado urbano parroquias Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre.	54
Ilustración 16 Estructura de las manzanas y el trazado urbano en Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre.	54
Ilustración 17 Mapa de llenos y vacíos en la Punta de Bahía de acuerdo al catastro GAD Sucre. Fuente: Elaboración propia a partir del catastro GAD Sucre. 2017	55
Ilustración 18 Equipamiento en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2	56

Ilustración 19 Espacio Público en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2	56
Ilustración 20 Movilidad en las parroquias de Bahía de Caráquez y Leonidas Plaza. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la UD2.....	58
Ilustración 21 Mapa de inundación probable por tsunami y puntos de encuentro de Bahía de Caráquez. Fuente: SNGR, 2016.....	60
Ilustración 22 Mapa de intensidad sísmica de las poblaciones afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016. Fuente: ONU-HABITAT. 2016.....	61
Ilustración 23 Estado posterremto 16 de abril, Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar, año 2016.....	62
Ilustración 24 Mapa de semaforización del impacto de terremoto del 16 de abril en las edificaciones en Bahía de Caráquez. Fuente: MIDUVI-UD2, año 2016.....	65
Ilustración 25 Situación posterremoto del asentamiento informal en el cerro, Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar. Año 2016	65
Ilustración 26 Situación posterremoto edificio Museo del Banco Central. Fuente: Elaboración propia, año 2016.....	66
Ilustración 27 Mapa de edificaciones totalmente colapsadas y evaluadas inseguras. Fuente: MIDUVI, SNGR, Ecuador Listo y Solidario. Mayo 22, 2016.....	67
Ilustración 28 Semaforización de las edificaciones inspeccionadas por MIDUVI en el área de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado UD2-MIDUVI. Septiembre 2016	69
Ilustración 29 Mapa de la semaforización de las edificaciones patrimoniales en el área de estudio. Fuente: MIDUVI-UD2, 2016.....	70
Ilustración 30 Ubicación de los edificios emblemáticos que colapsaron, fueron derrocados o están desocupados. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2. 2017.	71
<i>Ilustración 31 Mapa de identificación vacíos urbanos posterremoto. Fuente: MIDUVI-UD2..</i>	<i>72</i>
Ilustración 32 Vacíos urbanos en manzanas consolidadas pre y posterremoto. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UD2.	72
Ilustración 33 Representación tridimensional de los vacíos urbanos posterremoto. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado e información MIDUVI-UD2. Año 2017	73
Ilustración 34 Mural en la fachada de una propiedad que evidencia la situación de riesgo que enfrentan los habitantes de Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia. 2017.....	74
Ilustración 35 Mapa de uso de suelo antes del terremoto en la zona de uso de suelo. Fuente: Elaboración propia a partir de la información GAD Sucre, 2017	75
Ilustración 36 Mural con las edificaciones patrimoniales que fueron derrocadas luego del terremoto del 16 de A. Fuente: Elaboración propia, 2016.....	76
Ilustración 37 Tipologías de vacíos urbanos. Fuente: Elaboración propia	80
Ilustración 38 Contexto edificio Nautilus en Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.....	81
Ilustración 39 Edificio frente al mar en proceso de derrocamiento. Fuente: Elaboración propia. 2016.....	82
Ilustración 40 Situación de los vacíos en la zona patrimonial. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.....	83
Ilustración 41 Vivienda patrimonial apuntalada y deshabitada. Fuente: Elaboración propia, 2016.....	83
Ilustración 42 Situación predio CNT antes y después del terremoto. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2.	84
Ilustración 43 Derrocamiento edificio CNT en Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia, 2016.	84

Ilustración 44 Manzanas con similar situación respecto a los vacíos urbanos en la zona patrimonial de Bahía. Fuente: Elaboración propia.....	85
Ilustración 45 Vivienda entregada por MIDUVI no corresponde a la normativa municipal. Fuente: Elaboración propia, 2017	87
Ilustración 46 Esquemas de implantación de viviendas posterremoto. Fuente: Elaboración propia.....	88
Ilustración 47 Viviendas de fachada continua construidas en Talca-Chile luego del terremoto y tsunami 27F. Fuente: Dupla Arquitectos. 2012	88
Ilustración 48 Vacío urbano posterremoto, Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia 2017.....	89
Ilustración 49 Ubicación de asentamientos informales en el cerro próximo a la zona consolidada de Bahía de Caráquez. Fuente: Andrés Salazar, 2016.....	90
Ilustración 50 Propuesta de densificación media a partir de la unión de lotes posterremoto. Fuente: Elaboración propia.....	91
Ilustración 51 Propuesta de reajuste de suelo con casas. Fuente: Elaboración propia	92
Ilustración 52 Vista general de la zona de intervención. Los edificios en negro son los que fueron derrocados y se transformaron en vacíos urbanos. Fuente: Elaboración propia a partir del modelado MIDUVI-UD2. 2017	93

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Crecimiento poblacional en Bahía de Caráquez de acuerdo a los censos de 1990-2001-2010. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INEC.....	47
Tabla 2 Tasa de crecimiento intercensal por sexo 2010-2001-1990 de la parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: INEC.....	47
Tabla 3 Población emigrante del cantón Sucre según provincia de residencia. Fuente: IEE, 2012.....	48
Tabla 4 Población intercensal 2010-2001-1990 de la parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: INEC	48
Tabla 5 Rango de edad de la población de Bahía de Caráquez de acuerdo al censo del año 2010. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INEC.....	48
Tabla 6 Porcentaje de pobreza por NBI cantón Sucre. Fuente: SIISE, Censos INEC 2001-2010.....	49
Tabla 7 Porcentaje de extrema pobreza por NBI canton Sucre. Fuente: SIISE, Censos INEC 2001-2010.....	50
Tabla 8 Población Ocupada según Rama de Actividad económica (PORA) parroquia Bahía de Caráquez. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEC, censo 2010.	50
Tabla 9 Afectación del terremoto en las edificaciones de Bahía de Caráquez. Fuente: ATLAS del Sismo del 16 de abril, IGM. 2017	64
Tabla 11 Estadística del estado de las edificaciones según su nivel de afectación en la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de datos MIDUVI y UD2. Septiembre 2016.....	68
Tabla 12 Porcentaje de edificios mayores a 5 pisos según semaforización realizado por MIDUVI. Fuente: Elaboración propia a partir de datos MIDUVI-UD2. Septiembre 2016	69

