

## IMPORTANCIA DEL SISTEMA INTEGRADO DE ESPACIOS PÚBLICOS

### DESIGN OF A PLASTIC AND TIRE WASTE GRINDING PLANT

Japa-Mero William Alberto <sup>1\*</sup>; Saltos-Moreira Gissela Dayana <sup>2</sup>;  
Cedeño-Delgado Tatiana <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Carrera de Arquitectura. Manta – Ecuador.  
Correo: e0931866131@live.uleam.edu.ec

<sup>2</sup> Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Carrera de Arquitectura. Manta – Ecuador.  
Correo: e1350625123@live.uleam.edu.ec

<sup>3</sup> Docente de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Carrera de Arquitectura. Manta – Ecuador. Correo: tatiana.cedeno@uleam.edu.ec

### RESUMEN

Jaramijó es una ciudad ubicada en la provincia de Manabí cuya cantonización data desde el año 1998, sus principales actividades económicas son la pesca y el turismo, cuenta con varios espacios recreativos naturales y construidos los mismos que no están siendo usados. Así su contribución con el índice verde urbano es muy baja, tomando en cuenta estos puntos se logra visualizar la problemática existente en las áreas públicas del cantón lo que demuestra la necesidad de crear un circuito de parques teniendo como beneficiarios principales a la población, generando un aporte al ambiente y creando espacios interactivos funcionales. En ese sentido, esta revisión toma en cuenta teorías, referentes urbanos nacionales e internacionales, así como también investigación de campo que son usadas como punto de partida para generar una valoración de déficit de espacios de difusión cultural y recreativa para diagnosticar el estado actual de los espacios públicos del cantón Jaramijó desde un enfoque urbano y el impacto que esto genera al buen vivir de sus habitantes.

**Palabras clave:** Espacios públicos, Turismo, Urbanismo.

### ABSTRACT

Jaramijó is a city located in the province of Manabí whose cantonization dates back to 1998, its main economic activities are fishing and tourism, it has several natural and built recreational spaces that are not being used. Thus, its contribution to the urban green index is very low, taking these points into account, it is possible to visualize the existing problems in the public areas of the canton, which demonstrates the need to create a circuit of parks with the population as main beneficiaries, generating a contribution to the environment and creating functional interactive spaces. In this sense, this review takes into account theories, national and international urban references, as well as field research that are used as a starting point to generate an assessment of the deficit of spaces for cultural and recreational dissemination to diagnose the current state of the public spaces of the Jaramijó canton from an urban approach and the impact that this generates to the good life of its inhabitants.

**Keywords:** Public spaces, Tourism, Urbanism.

## 1. INTRODUCCIÓN

Esta revisión aborda uno de los principales problemas que aquejan a Jaramijó como es el déficit de espacios de difusión cultural y actividades recreativas, esto se debe a una planificación inadecuada de espacios públicos, lo que generó áreas recreativas con dimensiones y diseños no funcionales para la población causando el desuso de dichos espacios. Para lo cual se realizó la identificación de los espacios públicos que posee Jaramijó mediante un apoyo de guías de observación con el objetivo de realizar un análisis que nos permita tener una idea del estado en el que se encuentran actualmente, posterior a esto se procedió a tomar en cuenta referentes nacionales e internacionales, y los conceptos utilizados para la realización de estas propuestas, con la finalidad de tener en cuenta estos conceptos para el diseño y elaboración de un sistema integrado de parques que vaya acorde a los reglamentos, lineamientos y objetivos de la ODS y PNBV. Este proyecto busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos por medio de la regeneración, diseño y creación de parques, así como plazas, que en sinergia con los espacios naturales que tiene Jaramijó, y la implementación de caminerías, corredores verdes y ciclovías aumenten el índice verde urbano, mejoren la imagen urbana, aumenten la movilidad sostenible e impulsen la identidad, difusión cultural y turismo (Berroeta, 2007).

## 2. CRONOURBANISMO

Carlos Moreno pretende aplicar a París, concepto reciente que procura definir un diferente tipo de urbanismo tomando por prioridad la preocupación de la relación entre el tiempo y el espacio (space-time), a partir de Torsten Hägerstrand y su «geografía del tiempo», cuando dio cuenta del diferente modo con el que las personas usan el espacio a lo largo del día y, en especial, la forma desigual en que se utiliza un mismo territorio de manera individual y por diferentes colectivos, subrayando la importancia de la distancia-tiempo en la comprensión de los territorios y de las sociedades” (Berroeta, 2007) Se trata sin duda de una de las iniciativas más avanzadas y completas para una nueva comprensión de la vida urbana en su conjunto. En base al concepto del cronourbanismo acceder a una calidad de vida urbana óptima pasa por reformular la relación entre el espacio y

el tiempo en la vida cotidiana de la ciudadanía. Se trata de transformar un espacio urbano altamente monofuncional que completa sus objetivos con los usos que le proporciona la ciudad central y sus diversas especializaciones hacia una ciudad que Carlos Moreno denomina “ciudad policéntrica” donde el espacio urbano cercano atiende a las funciones sociales esenciales de la vida cotidiana: vivir, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar (Goyas Céspedes et al., 2018).

Para alcanzar ese objetivo ante todo es necesario buscar la revitalización de los servicios de proximidad en las distancias cortas, es decir en el espacio cercano para que los tiempos exigidos hasta ellos a través de la movilidad activa (a pie o bicicleta) oscilen en el rango de 15 minutos. Concretamente, esto supone utilizar los m<sup>2</sup> existentes más y mejor; darle a cada espacio múltiples usos y reapropiarse del espacio urbano para hacer de él el lugar de encuentro donde se satisfagan las necesidades de interacción social de la población. (Mardones, 2020)

### **3. TEORÍA DE LA CIUDAD DEL CUARTO DE HORA**

Al igual que París otras grandes urbes de nuestro planeta se plantean la transformación de la ciudad en busca de un entorno urbano más humano y sostenible, donde la ciudadanía recupere su papel central, perdido a manos del automóvil: el valor de la cercanía frente a la excesiva dependencia de la motorización y la globalización adquiere un nuevo significado. En este sentido se confía en el papel que puede ejercer la búsqueda de la movilidad sostenible (Hidalgo, 2020)

Mediante la teoría de los quince minutos se planea la evolución de la ciudad en busca de un hábitat urbano más saludable y sostenible, en el cual la ciudadanía recupere su rol central, que se ha desatendido por el automóvil: el valor de la cercanía frente a la dependencia de la motorización y la interacción global del mismo, logrando de este modo el interés por la movilidad sostenible (Mardones-Fernández, 2020).

(Dextre & Avellaneda, 2014: 1) Explica que la ciudad de los 15 minutos consiste básicamente en priorizar a las personas antes que, a los automóviles, fomentando en la vida urbana un transporte público eficiente que permita a sus habitantes una mejor calidad de vida, la posibilidad de caminar, disfrutar de los espacios públicos, y otras actividades que aseguren la sostenibilidad de las ciudades en el tiempo.

(Sanz, 1997) Si las ciudades quieren aspirar a un futuro prometedor, deberán mirar más allá del propio concepto de la movilidad sostenible y aspirar también a la accesibilidad sostenible. Se trata no sólo de procurar los desplazamientos de personas y mercancías con los medios de transporte que garanticen un menor impacto ambiental y social, sino de conseguir también que el acceso a los bienes, servicios y contactos dependa lo menos posible de los medios de transporte motorizado aprovechando al máximo la capacidad del ser humano de desplazarse andando o en bicicleta.

(Anne Hidalgo, 2020) explica que, para mejorar la calidad de vida, se debe reducir el alcance del acceso, las funciones sociales urbanas claves. La teoría se apoya en la revitalización de los servicios de cortas distancias, 15 minutos en movilidad activa (a pie o en bici) basada en cuatro criterios: redescubrir todos los recursos de proximidad, utilizar los metros cuadrados existentes más y mejor, darle a cada lugar múltiples usos y reapropiarse del espacio público para hacer de él, lugares de encuentro, de vida. Se considera el cuarto de hora como un elemento estructurante, un tiempo que brinda serenidad (Oficial, 2008).

#### **4. IMPORTANCIA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS**

Los espacios públicos cumplen un rol importante en el hábitat y son un indicador de la calidad de vida de una ciudad por que repercuten en el comportamiento, comunicación e interacción de la población, pueden cooperar al desarrollo de identidad y apropiación, así como el interés de la sociedad por los mismos, estos sitios naturales o contruidos incentivan la recreación activa o pasiva, esparcimiento, el desarrollo e intercambio de experiencias creativas mediante acciones que promueven la confraternidad de diferentes grupos etarios favoreciendo de esta manera a cohesión social (Sanz, 1997).

En el Cantón Jaramijó observamos espacios públicos naturales y construidos que poseen una imagen poco agradable a la vista de los visitantes por ende no promueven el uso de los mismos, generando abandono, falta de mantenimiento y detrimento en estos sitios.

Un diseño incongruente sin ambientación, áreas verdes, áreas de recreación, y mobiliario urbano no promueve la integración social; pues no invitan al usuario a desplazarse e interactuar. Este es un problema que enfrenta Jaramijó al poseer parques y plazas que carecen de los puntos antes mencionados haciendo que la importancia que estos espacios ejercen en el hábitat del Cantón decrezca (Pazmay Pazmay, 2018). Es por esta razón que la población tiene un flujo de menor intensidad por la baja influencia, impacto y funcionalidad que tienen los parques en la población, pues que al observar el estado que poseen lo asocian como un lugar inseguro y vulnerable (Segovia, 2007). El punto mencionado anteriormente afecta el Turismo que constituye un ingreso para la población debido a que los espacios públicos se puede mejorar la imagen urbana, la calidad de hábitat aportar a la promoción del Cantón y su turismo a baja escala (Segovia & Neira, 2005); (Vegas Luque, 2020). Se ha observado además de esto que las áreas públicas que tienen no se integran al espacio y no abastecen a la población ni a las necesidades que tiene la urbe puesto que no trabajan en conjunto para impulsar las relaciones sociales y actividades varias que le dan al ser humano el bienestar físico.

## **5. CONCLUSIONES**

Existe un déficit de espacios públicos recreativos culturales y por ende la sociedad no se encuentra motivada para desarrollar una integración social y sentido de identidad. en ese sentido, los espacios públicos no tienen un diseño flexible y accesible que tome en cuenta las actividades que realizan los diferentes grupos etarios, desencadenando el abandono de los mismos. Asimismo, es importante destacar que los espacios públicos existentes no presentan un nivel de confortabilidad aceptable, así como también no brindan seguridad a los usuarios, sucede, por la falta de equipamientos y servicios lo que ocasiona que disminuya la frecuencia de uso en dichos lugares.

## REFERENCIAS

- Berroeta, H. (2007). Espacio público: notas para la articulación de una psicología ambiental comunitaria. *Trayectoria de la psicología comunitaria en Chile*, 259-285.
- Goyas Céspedes, L., Zambrano Noles, S. P., & Goyas Céspedes, L. (2018). Hábitat seguro, vivienda adecuada y digna, y disfrute de la ciudad en Ecuador. *Revista Universidad y Sociedad*, 10(2), 202-208.
- Hidalgo, A. (2020). Ciudad de los 15 minutos. “En que consiste la propuesta de Anne Hidalgo para su segundo mandato”. *LA NETWORK*, <https://la.network/ciudad-de-los-15-minutos-en-que-consiste-la-propuesta-de-anne-hidalgo-para-su-segundo-mandato/>.
- Mardones-Fernández de Valderrama, N., Luque-Valdivia, J., & Aseguinolaza-Braga, I. (2020). “La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad post- COVID-19?”
- Oficial, R. (2008). Constitución de la República del Ecuador 2008. Año II. Quito, Lunes, 20.
- Pazmay Pazmay, P. D. (2018). EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2017-2021 Y SU CORRELACIÓN CON LOS DERECHOS HUMANOS.
- República del Ecuador. Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones
- República del Ecuador. Asamblea Nacional. (2016). Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo. Suplemento - Registro Oficial N° 790. Quito: Asamblea Nacional.
- Sanz, A. (1997): Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana. En *Ciudades para un futuro más sostenible*, <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/>
- Segovia, O. (2007). Espacios públicos urbanos y construcción social: una relación de correspondencia. *Espacios públicos y construcción social: Aproximaciones conceptuales*.
- Segovia, O., & Neira, H. (2005). Espacios públicos urbanos: una contribución a la identidad y confianza social y privada. *Revista invi*, 20(55).
- Vegas Luque, S. M. (2020). La movilidad urbana sostenible como base del modelo de desarrollo urbano del distrito de San Isidro 2016-2018: una propuesta de evaluación.