



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

DEPARTAMENTO DE FÍSICA

TESIS DOCTORAL

**ENSAYO METODOLÓGICO PARA LA GESTIÓN
DE LOS PASEOS MARÍTIMOS**

M^a ALEJANDRA GONZÁLBEZ CATALÁ

JULIO DE 2008

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

AGRADECIMIENTOS

Después de tantos años de trabajo y esfuerzo resulta complicado sentarse delante de un folio en blanco e intentar enumerar, sin omitir a nadie, a todas aquellas personas que de un modo u otro, me han ayudado, escuchado, aconsejado o incluso soportado durante todo este tiempo.

Gracias a todos ellos he encontrado la fuerza suficiente para no abandonar y concluir este trabajo. Espero no olvidar a nadie a pesar de que son muchos los que han ido surgiendo a lo largo de tan extenso camino. Si así ocurre espero que no se ofendan.

Primero empezar dando las gracias a la familia por haberme permitido llegar hasta aquí. Por haber entendido mi necesidad de superación y mi avidez por aprender cada día más. Llegar a este punto, ha supuesto un esfuerzo y un sacrificio para todos. Por eso, gracias.

A Jesús, mi director de tesis, por los millones de servilletas que ha escrito por mi culpa y las veces que ha tenido que aguantar el desánimo y la desesperación. Me siento afortunada de poder decir que me dirigió la tesis un buen amigo. Ojalá podamos seguir teniendo esas “discusiones” tan fructíferas y enriquecedoras.

No puedo olvidarme de mi *ángel* de la guarda. Siempre positiva, siempre dispuesta a ayudar, siempre preocupada, siempre amiga. Gracias Yolanda, te aprecio mucho.

A Eduardo, por los consejos que me ha dado, que indudablemente, me han llevado por buen camino. No imaginas cuanto vale tu aprobación para mí.

A Mario por todo lo que significas.

A mis amigos, compañeros y aquellos que me han ayudado y yo ni me he dado cuenta de ello. Gracias.

Y como no acordarme de los que ya no están, por acompañarme parte del camino, por los buenos consejos y por creer en mí. Estéis donde estéis gracias.

ÍNDICE

1. RESUMEN	11
2. INTRODUCCIÓN	13
3. ANTECEDENTES Y POSICIONAMIENTOS INICIALES.....	15
3.1 ANTECEDENTES SOBRE LUGARES PARA PASEAR JUNTO AL MAR....	15
3.2 LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA	17
3.3 DEFINICIONES Y DELIMITACIONES CONCEPTUALES SOBRE LOS PASEOS MARÍTIMOS	19
3.4 DEFINICIÓN ASUMIDA DE PASEOS MARÍTIMOS	25
4. DESARROLLO DE LA METODOLOGÍA.....	27
4.1 ANTECEDENTES DEL ANÁLISIS DAFO CUALITATIVO	27
4.2 ANTECEDENTES DEL ANÁLISIS DAFO CUANTITATIVO	28
4.3 APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DAFO CUANTITATIVA.....	31
4.4 LA DAFO CUANTITATIVA PARA LOS PASEOS MARÍTIMOS.....	32
5. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA A CASOS	137
5.1 EL PASEO DE EL MALECÓN DE LA HABANA (CUBA)	139
5.2 EL PASEO DE LAS CANTERAS (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA) ..	140
5.3 LA AVENIDA MARÍTIMA (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA).....	141
5.4 MELONERAS (GRAN CANARIA)	142
5.4 DISCUSIONES	143
5.5 CONCLUSIONES.....	149
6. DESARROLLO DE UN PLAN DE MANEJO PARA UNO DE LOS PASEOS ANALIZADOS: EL MALECÓN DE LA HABANA (CUBA)	151
6.1 INTRODUCCIÓN.....	151
6.2 DESARROLLO DEL PLAN DE MANEJO	151
I. CAMPO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE MANEJO	151
II. JUSTIFICACIÓN DEL CAMPO DE APLICACIÓN ASUMIDO	151
III. FIN (O HIPÓTESIS DE TRABAJO) DEL PLAN DE MANEJO	152
IV. JUSTIFICACIÓN DEL FIN	152
V. REAJUSTE DE LAS MEDIDAS DE CALIDAD	153
<i>Baremo maximizado del coeficiente de corrección</i>	153
<i>Valor del ajuste</i>	155

<i>Circunstancias previas requeridas para el valor de ajuste otorgado</i>	158
a) Acciones específicas de las medidas cautelares	158
b) Temporalización de las medidas cautelares	160
VI. LOS PROYECTOS DEL PLAN DE MANEJO	162
VII. DESARROLLO DE LOS PROYECTOS	162
<i>PROYECTO N° 1</i>	162
a) Objetivo general	162
b) Justificación del objetivo general	162
c) Propuestas	163
d) Desarrollo de las propuestas	163
<i>PROPUESTA N° 1</i>	163
<i>PROPUESTA N° 2</i>	167
<i>PROPUESTA N° 3</i>	169
e) Temporalización	172
f) Logros	177
g) Calidades blindadas	179
<i>PROYECTO N° 2</i>	181
a) Objetivo general	181
b) Justificación del objetivo general	181
c) Propuestas	181
d) Desarrollo de las propuestas	182
<i>PROPUESTA N° 1</i>	182
<i>PROPUESTA N° 2</i>	184
e) Temporalización	187
f) Logros	189
g) Calidades blindadas	190
<i>PROYECTO N° 3</i>	192
a) Objetivo general	192
b) Justificación del objetivo general	192
c) Propuestas	192
d) Desarrollo de las propuestas	193
<i>PROPUESTA N° 1</i>	193
<i>PROPUESTA N° 2</i>	196
<i>PROPUESTA N° 3</i>	199

<i>PROPUESTA N° 4</i>	202
e) Temporalización	203
f) Logros	209
g) Calidades blindadas	210
<i>PROYECTO N° 4</i>	212
a) Objetivo general	212
b) Justificación del objetivo general	212
c) Propuestas	212
d) Desarrollo de las propuestas	213
<i>PROPUESTA N° 1</i>	213
e) Temporalización	218
f) Logros	221
g) Calidades blindadas	222
<i>PROYECTO N° 5</i>	224
a) Objetivo general	224
b) Justificación del objetivo general	224
c) Propuestas	224
d) Desarrollo de las propuestas	225
<i>PROPUESTA N° 1</i>	225
<i>PROPUESTA N° 2</i>	228
<i>PROPUESTA N° 3</i>	231
e) Temporalización	233
f) Logros	237
g) Calidades blindadas	239
<i>PROYECTO N° 6</i>	241
a) Objetivo general	241
b) Justificación del objetivo general	241
c) Propuestas	241
d) Desarrollo de las propuestas	242
<i>PROPUESTA N° 1</i>	242
<i>PROPUESTA N° 2</i>	244
e) Temporalización	246
f) Logros	249
g) Calidades blindadas	250

<i>PROYECTO N° 7</i>	252
a) Objetivo general	252
b) Justificación del objetivo general	252
c) Propuestas	252
d) Desarrollo de las propuestas	253
<i>PROPUESTA N° 1</i>	253
<i>PROPUESTA N° 2</i>	257
<i>PROPUESTA N° 3</i>	265
e) Temporalización	268
f) Logros	277
g) Calidades blindadas	278
<i>PROYECTO N° 8</i>	280
a) Objetivo general	280
b) Justificación del objetivo general	280
c) Propuestas	280
d) Desarrollo de las propuestas	281
<i>PROPUESTA N° 1</i>	281
<i>PROPUESTA N° 2</i>	288
e) Temporalización	291
f) Logros	298
g) Calidades blindadas	299
VIII. TEMPORALIZACIÓN GLOBAL DEL PLAN DE MANEJO	301
IX. LOGROS GLOBALES DEL PLAN DE MANEJO	301
X. CALIDADES BLINDADAS GLOBALES DEL PLAN DE MANEJO	302
6.3 DISCUSIONES DEL PLAN DE MANEJO	302
6.4 CONCLUSIONES DEL PLAN DE MANEJO	305
7. CONCLUSIONES GENERALES	307
8. LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN	311
9. BIBLIOGRAFÍA	313
10. ANEXO	321
10.1 ANEXO 1: Justificación de los coeficientes de importancia	321
10.2 ANEXO 2: Extracto del Decreto 72/1992, de la Junta de Andalucía	327
10.3 ANEXO 3: Cuadernos de campo	335
10.3.1 ANEXO 3.1: <i>El Malecón de La Habana (Cuba)</i>	335

10.3.2 ANEXO 3.2: <i>El paseo de Las Canteras (Las Palmas de G. C., España)</i> ..	363
10.3.3 ANEXO 3.3: <i>La Avenida Marítima (Las Palmas de G. C., España)</i>	385
10.3.4 ANEXO 3.4: <i>Paseo de Meloneras (Gran Canaria, España)</i>	409
10.4 ANEXO 4: <i>Tablas de resultados del Análisis DAFO</i>	435
10.5 ANEXO 5: <i>Material de apoyo para el desarrollo del Plan de Manejo</i>	439
10.5.1 ANEXO 5.1: <i>Árbol de objetivos y alcance de los mismos</i>	439
10.5.2 ANEXO 5.2: <i>Itinerarios</i>	445
10.5.3 ANEXO 5.3: <i>Matrices del Marco Lógico</i>	447
10.5.4 ANEXO 5.4: <i>Cálculo de logros</i>	477
10.5.5 ANEXO 5.5: <i>Cálculo de calidades blindadas</i>	489
10.6 ANEXO 6: <i>Glosario básico de términos empleados</i>	501
10.7 ANEXO 7: <i>Soluciones relacionadas con las medidas cautelares</i>	507

1. RESUMEN

Este trabajo se inicia con una delimitación conceptual contrastada (mediante una revisión bibliográfica exhaustiva) de los paseos marítimos, para luego formular un modelo estándar de plan de manejo para su campo de aplicación, con una estructura lógica y objetiva, y donde se cuantifican logros y blindajes de calidades. Lo anterior conlleva una aportación novedosa a la Comunidad Científica de planificadores del territorio.

El ensayo se hace con una selección de paseos marítimos, a los cuales se les aplican:

- la metodología de Análisis DAFO, en su formato cuantitativo y contrastable, y
- las herramientas de los árboles de objetivos y de las matrices de Marco Lógico

Se formulan y calibran, para este campo de aplicación, y a partir de casos reales:

- los descriptores DAFO, que midan las calidades de forma objetiva, cuantitativamente, con carácter universalista, cuyos criterios de valoración han sido revalidados con citas bibliográficas y consideraciones de urbanistas e ingenieros (de obligada referencia en el diseño y desarrollo de paseos marítimos), y
- los coeficientes de corrección para los reajustes de calidades requeridos por circunstancias colaterales de ordenación del territorio urbano.

Se calculan, para la selección de casos:

- las calidades actuales según la vocación de destino de paseos marítimos
- las calidades que se conseguirían de acuerdo con el destino de uso de paseo marítimo, mediante manejos óptimos al respecto, y
- los desvíos de calidad (calidades óptimas menos actuales) que se dan, conforme con la vocación de destino asumida.

Por otra parte, se ha optado por uno de los casos en análisis (El Malecón de La Habana, en Cuba), que alcanza una calificación de buena como paseo marítimo, para redactar un modelo de plan de manejo, que tradujera unos resultados relevantes.

El plan de manejo se encuentra ajustado a un árbol genérico de objetivos del campo de aplicación de los paseos marítimos, en un formato operativo para el caso en análisis, que describe 8 itinerarios posibles de los mismos (tantos como proyectos puede tener un plan de manejo).

Los itinerarios se inician en las diferentes metas (objetivos generales o de implantación), y se desarrollan hasta llegar a los objetivos de diagnóstico de situación implicados, a través de sus correspondientes estrategias (objetivos de planificación o de formulación).

Se desarrollan, para cada itinerario, y según el formato del Marco Lógico:

- la Matriz Madre y
- las Matrices de Correspondencia.

Estos desarrollos alimentan a las propuestas, planteamientos y acciones específicas de los proyectos del Plan de Manejo, y marcan el cronograma de las diferentes actuaciones.

Las correspondencias entre las propuestas y planteamientos formulados y los Descriptores DAFO implicados permiten calcular los logros y blindajes de calidades de todas y cada una de las actuaciones diseñadas, con sus desarrollos.

El ejemplo de redacción del Plan de Manejo y los análisis de calidades previos dan cuerpo a la discusión de los resultados obtenidos, que permiten llegar a unas interesantes conclusiones generales.

2. INTRODUCCIÓN

A pesar de que en la actualidad ya existen autores, como Fernández Albalat, que consideran que los paseos marítimos no son más que una moda urbanística que está produciendo que se construyan demasiados paseos marítimos y de baja calidad, este equipo de trabajo considera que aún se está a tiempo de impedir que la anterior afirmación se convierta en un echo real irreversible.

La manera de conseguirlo es mediante un análisis de las diferentes características de los paseos marítimos que permita determinar cuales son los requisitos imprescindibles que deben cumplir los mismos para que tengan razón de existir.

Por lo que en aquellos casos en los que no se cumpliesen dichos requisitos sería absurdo siquiera plantearse la construcción de un paseo, siendo mucho más aconsejable plantear otro tipo de intervención que se ajustase más a la vocación de destino del lugar en cuestión.

Pero además, como los paseos marítimos se ubican en una zona de gran fragilidad del ecosistema, es necesario cerciorarse de que su construcción no produzca ningún tipo de daño al litoral.

Es por este motivo por el que carece de sentido intentar calificar la construcción de los paseos como una moda. La construcción de estos no puede regirse por gustos temporales, ya que la complejidad del espacio que ocupan y la propia función intrínseca de los mismos lo impiden. Es necesario recordar que los paseos marítimos aunque tengan como función primordial la de aumentar la calidad de vida de los usuarios posibilitando la acción de pasear y entrar en contacto con la naturaleza, esta no es la única ni la más importante desde una perspectiva ecológica. Es la función de protección de los contenidos ambientales significativos la que ha de determinar en primera instancia la optimicidad de construir o no el paseo, ya que en la naturaleza cuando se daña el ecosistema mediante actuaciones inadecuadas, los daños suelen ser irreversibles y de gran envergadura.

Los paseos marítimos no son, por tanto, y no deben de ser en ninguno de los casos, la solución a problemas asociados al rápido desarrollo o mala planificación de una ciudad.

Además, como la existencia de los paseos marítimos se remonta a más de 200 años, siendo de dicha época paseos tan emblemáticos como los de Brighthon (Inglaterra) (1810), Niza (Francia) (1822), Copacabana (Río de Janeiro) (1905) o La Alameda de Paula (La Habana, Cuba) (1770), el estudio de los mismos, y de otros muchos a lo largo del planeta, permite determinar las características imprescindibles que han de presentar los paseos. Permitiendo también detectar los daños irreversibles cometidos, en el pasado, con la construcción de los mismos, de manera que sirva de experiencia para el diseño y realización de los paseos actuales.

Es por todo lo anterior, por lo que en este equipo de trabajo se empieza a sentir la necesidad de elaborar una herramienta capaz de discernir, de manera objetiva, aquellos casos en los que la construcción de un paseo sea viable o no, proporcionando ciertas características necesarias de diseño para que el paseo sea de calidad, en caso de no existir, y calcular la calidad de los mismos en caso de que ya existan.

Los primeros frutos de la anterior inquietud se recogen en este ensayo metodológico, aunque, debido a la complejidad que presenta el problema, el trabajo, en primera instancia, se centra en la cuantificación de la calidad de los paseos marítimos existentes, y en determinar los aspectos susceptibles de ser mejorados. Pero teniendo como meta futura la posibilidad de ayudar a, por ejemplo, discriminar entre dos atributos ambientales susceptibles de albergar un paseo marítimo, a decidir sobre la conveniencia o no de construirlo en una zona determinada o determinar algunos de los caracteres de su diseño para que el paseo presente una mayor calidad. Todo ello se llevará a cabo de manera objetiva y metódica, y empleándose para ello la herramienta de análisis DAFO que se presenta en este trabajo, una vez que esté totalmente calibrada y haya sido sometida a un proceso de estandarización. Además, se elaborarán y diseñarán una serie de protocolos de actuación para ayudar a aplicar de forma metódica la anterior herramienta.

Pero además, en el ensayo metodológico también nace la necesidad de diseñar un modelo estándar de plan de manejo de activos ambientales que permita cuantificar los logros y las calidades blindadas que se conseguirían mediante el desarrollo de un adecuado plan de manejo.

De este modo, no sólo se determinan los desvíos de calidad y los logros y calidades blindadas que podrían lograrse, sino que se determina el “camino” para lograrlo.

3. ANTECEDENTES Y POSICIONAMIENTOS INICIALES

3.1 ANTECEDENTES SOBRE LUGARES PARA PASEAR JUNTO AL MAR

Dentro de una Historia Moderna de la Ingeniería y Arquitectura de las fachadas marítimas, el concepto intuitivo de paseo marítimo (sin que recibiera esta denominación) se puede situar en las primeras experiencias de ordenar territorios para pasear, hacer deporte y tener ocio en general junto al mar (exceptuando las playas de *sol y baño*).

En este contexto, y dependiendo del autor, la Historia se podría iniciar con diferentes referencias.

Novoa (2002) arranca la Historia en 1810 con la construcción de un borde idóneo junto a la Playa Brighthon para pasear. A este caso le continúan los de Niza (1822) y Copacabana (1905).

En cambio, Cáceres (prólogo in: Martínez et al. 2005) añadiría a los paseos anteriormente citados los de Folkeston, Ostende, Biarritz, San Sebastián, Cannes y San Remo.

Pero además, en esta breve Historia, no se deberían obviar los casos del paseo de El Malecón de La Habana, que se construyó entre 1901 y 1958, y sobre todo, el de la Alameda de Paula (también en La Habana), construida en 1770, dentro del casco urbano colonial, con una función exclusiva de pasear en el borde de una ensenada (dominio de Puerto Carena).

Y ¿por qué no citar también, dentro del anterior contexto, los viejos malecones – paseos de San Juan de Puerto Rico y de Cartagena de Indias, entre otros, con sabor colonial español?

Como puede deducirse de lo anterior, la existencia de esos “lugares para pasear junto al mar”, no son una invención ni una moda actual como quiere dar a entender Escudero Gómez (2002) cuando cita que, según palabras de Fernández-Albalat (en A.A. V.V., 1993, p. 13), los paseos marítimos son una moda urbanística. Según Fernández-Albalat “antes se hicieron pantanos; luego vinieron los polígonos; ahora los aparcamientos, subterráneos por supuesto, y los Palacios de Congresos; últimamente nos invaden los paseos marítimos, con sus farolas, pretilos, pavimentos, combinados y artificialidad, a ver en que paran”.

El anterior autor incluso llega a calificar la tendencia de hacer nuevos paseos como una epidemia que puede llegar a desembocar en el hecho de que se hagan mal o se hagan demasiados. Además, según el autor, en nuestra sociedad del consumo y dentro de los modelos urbanísticos que marcan el patrimonio urbano de este cambio de milenio, se nos vende diversión, estética y belleza a través de los paseos marítimos.

Además, a la anterior cita se pueden sumar las palabras del sociólogo belga Lieven De Cauter, según el cual durante la crisis de los destinos turísticos de costa, provocada por la presión del turismo de masas, los paseos marítimos se convirtieron en “el último icono del consumismo post-industrial”.

Pero, si bien es cierto, como recogen las anteriores líneas, que muchas veces las sociedades se mueven por “modas”, es importante destacar que los paseos marítimos más representativos, significativos y emblemáticos a nivel mundial, no son de creación actual.

Además, es importante destacar en este punto, y dadas las circunstancias y conocimientos actuales, que carece de sentido la existencia de un paseo cuando este no desempeña su función intrínseca de protección. Es importante mencionar, en este punto, la necesidad de hacer coincidir, en la medida de lo posible, la vocación de destino y el destino de uso de un territorio. Descartando categóricamente la construcción de un paseo en aquellos lugares en los que no se reúnan las condiciones y características imprescindibles para ello.

Es absurdo por tanto pensar que un paseo marítimo se puede construir en cualquier espacio. Otra cosa muy diferente es que la persona o personas encargadas de tomar las decisiones pertinentes decidan obviar los daños que saben que la construcción del paseo va a generar, o que simplemente quieran construir un paseo en un lugar determinado sin importarles si es o no el lugar apropiado.

Como punto final a lo anterior, y tomando las palabras de Escudero Gómez (2002), en relación con la existencia de los paseos marítimos, se abre un debate en el que existen dos posicionamientos contrapuestos. Por un lado, los paseos como área de esparcimiento de primera categoría, un acercamiento de la ciudad hacia su fachada marítima a través de la realización de un itinerario que se convierte en un nuevo referente de la misma y en el más relevante atractivo turístico. Y por el otro, la destrucción de espacios tradicionales y la dudosa conveniencia urbanística de la creación de un área de aprovechamiento muy limitado con costes excesivamente elevados y que ha supuesto una nueva frontera entre la ciudad y la costa.

Esta forma de pensar, hace ver la necesidad de crear una herramienta que evite estas circunstancias indeseables y ayude a fomentar y desarrollar las funciones intrínsecas de los paseos. Es decir, que ayude a discernir de forma objetiva entre aquellos casos factibles de construcción de un paseo, con sus características, y aquellos en los que no es aconsejable, con sus motivos que lo justifiquen.

Porque, llegados a estas alturas, ¿sería políticamente correcto, o justificable, construir un paseo marítimo, sabiendo que va a producir impactos negativos, pero conocida su magnitud y minimizándola al máximo, mediante el diseño más apropiado y aplicando las medidas necesarias, para impedir posibles construcciones urbanísticas futuras, legales o ilegales, de las cuales se desconocería, a priori, si provocarían daños y, en caso de producirlos, la magnitud de estos?

Desde una perspectiva personal, la respuesta sería, sin lugar a duda, negativa. Pues parece incomprensible que para evitar daños mayores, o de magnitud desconocida, tengan que producirse deterioros, por muy conocidos que sean o por mucho que se minimicen al máximo.

3.2 LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La existencia y las características de dichos lugares para pasear junto al mar están marcados de forma directa por la relación existente entre el hombre y el mar.

Según recoge Trapero (1998), el mar y los territorios litorales han tenido siempre una decisiva importancia en el desarrollo de la cultura. La estrecha relación entre mar-tierra ha marcado profundamente la historia.

Inicialmente los asentamientos humanos surgieron en las orillas de los mares. Estas ciudades marítimas buscaban, en dicha ubicación, lugares para desarrollar el comercio o la explotación pesquera.

Pero la existencia de invasores y peligros hizo surgir la necesidad de defenderse. Las poblaciones y ciudades marítimas se alejaron de la costa (casos de Castellón y Valencia), o se vieron encorsetadas por murallas defensivas (casos de Barcelona, Alicante, La Coruña, Vigo, etc.), lo cual a la larga impedía el crecimiento de la propia ciudad.

Con el paso del tiempo, un mayor control de los mares y la desaparición de la piratería, posibilitó el crecimiento urbano (suprimiendo las defensas) y el disfrute del mar. Aunque, debido al aumento de la seguridad fluvial, se favorecieron tanto las relaciones comerciales a través del mar y se aumentó el transporte marítimo de tal manera que las instalaciones portuarias crecieron en tamaño, alejando, de nuevo, a la ciudad del mar.

Dicha tendencia fue aumentando hasta que, a finales de los años 70 del siglo XX, las ciudades sintieron la creciente atracción del mar, y se generalizó la reivindicación de lograr tener una fachada directa y despejada al mar, reacondicionando e integrando en la vida urbana las áreas litorales y transformando el frente marítimo y mejorando su fisonomía y estructura urbana.

Aunque, en un principio, el deseo de contacto con el mar parece reservado para el tiempo de ocio, es decir, para el fin de semana y para las vacaciones, con la nueva mentalidad el mar llega a ser más sugerente y codiciado. Empieza a constatarse una “centrifugación” de la población de las zonas alejadas de la costa hacia ésta. Y por consiguiente, crecen las ciudades y los núcleos de poblaciones litorales, aparecen nuevos usos y núcleos emplazados en la costa y se observa una progresiva apertura de las ciudades hacia el mar.

Este “reciente” atractivo del mar, dado el carácter agresivo de la codicia de los espacios costeros, llega a resultar peligroso, ya que el territorio litoral es utilizado abusivamente y puede ocasionar deterioro ambiental.

A partir de la anterior contextualización, es posible analizar la evolución histórica de la importancia de la ordenación de los lugares **para pasear junto al mar, sin que sean playas.**

Son varios autores los que se han planteado la importancia de estos lugares de paseo. Y aunque presentan distintos puntos de vista en cuanto a las características y

funcionalidades de dichas zonas, todos coinciden en que la función de protección está intrínsecamente ligada a estos espacios.

Al parecer, esos lugares para pasear junto al mar, que en la actualidad se conocen como paseos marítimos o malecones (aunque las diferencias y matizaciones entre ambos términos se explicarán más adelante), y que empezaron a surgir en 1770, siempre han tenido, a grosso modo, la misma funcionalidad. Dichos lugares tienen, desde siempre, las funciones de protección y de proporcionar un lugar físico adecuado para pasear.

Ya en Brighthon (1810), por ejemplo, y según Novoa (2004), en las estaciones balnearias de importancia se puso de moda la construcción de paseos y malecones al borde del mar o la playa, con la funcionalidad de “escenario” donde la alta clase social pudiese pasear, mostrarse, recibir la brisa marina y disfrutar el placer estético de las vistas sobre el mar, desde la seguridad del paseo, sin tener que afrontar las olas.

En cambio, a pesar de afirmar que la función de los paseos no ha variado con el paso del tiempo, cabe destacar que no ha sucedido lo mismo con los agentes “externos” que envuelven al activo ambiental. Si bien es cierto que los paseos siguen actuando como protección, cierto es que ésta ya no es contra los mismos agentes.

En el pasado, la protección consistía en impedir que las embestidas del mar produjesen daños a las propiedades que el hombre construía cerca de la costa. Se creaban obras de ingeniería sin importar los daños que estas pudieran causar a la costa. No se valoraba el litoral.

Pero con el paso de los años, se ha cambiado la mentalidad, y se ha empezado a valorar la riqueza del litoral y la importancia que tiene. Debido a esto, se ha procedido a cambiar la forma de actuar en la costa, y las obras de ingeniería que antes no respetaban la hidrodinámica y los fenómenos naturales en general, ahora sí que lo hacen. Ahora mediante la construcción de paseos marítimos se pretende proteger el litoral, impidiendo que las edificaciones se acerquen demasiado a la costa y minimizando al máximo la degradación costera. Ya no se considera la franja costera como algo imperturbable, sino como un sistema frágil que está en equilibrio y que con malas actuaciones por parte del hombre puede verse irreversiblemente degradado.

En concordancia con lo anteriormente mencionado, Trapero (1990b) considera que para llegar a la función de protección de los paseos, tal y como se entiende en la actualidad, inicialmente se tuvo que llegar a un deterioro importante del litoral, a causa de los usos indiscriminados y las intensidades de construcción abusivas, que hiciese sentir a la sociedad la necesidad inaplazable de proteger un medio tan valioso e irreplicable como el costero, de manera que empezasen a percibir que el litoral no era tan inalterable como se creía.

A consecuencia de esto, el autor afirma, en sus textos, que la sociedad empieza a dedicar una especial atención al frente marítimo de las ciudades debido a dos grandes preocupaciones que la perturba. La primera de estas consiste en la necesidad, que están observando, de defender el medio natural, y en especial el litoral, y la segunda basada en la necesidad de adaptar la ciudad y la urbanización existentes a las nuevas necesidades de la vida actual. Y por tanto, en respuesta a esa doble inquietud de ordenar el medio litoral con vistas a su protección y de adecuar y equipar los bordes urbanos, se

empezó a materializar una importante iniciativa de construcción de unos paseos marítimos que respondiesen a esta preocupación a la vez litoral y urbana.

Por aquel entonces, y como apunta Trapero (1990b), la construcción de los paseos marítimos había venido siendo asumida tradicionalmente por los ayuntamientos, pero que sin embargo, el rápido crecimiento experimentado en las áreas costeras a partir de la década de los sesenta superó la capacidad de control y urbanización de estos, haciendo que la Administración estatal tuviese que responder asumiendo la tarea de ayudar a los municipios en la construcción de paseos marítimos cuando la construcción de estos fuese aconsejable para la defensa del litoral. Esta decisión se inscribió dentro del plan de actuaciones en la costa que programó la Dirección General de Puertos y Costas a partir de 1983, con el objetivo específico de ordenar, y limitar si fuera necesario, la actividad humana en el borde litoral.

Así pues, y como concluye el autor, a partir de todo lo mencionado anteriormente, el paseo marítimo se ha convertido en una pieza clave de la política de actuaciones en la costa, por dar una respuesta directa a las preocupaciones sociales señaladas anteriormente, y por ser la obra de defensa litoral más claramente identificable por los ciudadanos como usuarios del mismo.

En síntesis, y como clave de la política litoral, se llega entonces a considerar el paseo marítimo como remate de las actuaciones de protección del litoral, como materialización del límite del territorio urbanizado y como garantía de acceso al litoral y uso público del mismo.

En cuanto a la funcionalidad de proporcionar un lugar adecuado para pasear, es de destacar que en el pasado pasear por los paseos era una actividad considerada como un acto social “reservado” para unos pocos. En cambio, en la actualidad, los paseos no sólo están a disposición de quien quiera hacer uso de ellos, sino que se consideran como una alternativa de ocio adecuada para combatir el estrés. Pasear viene a ser como una actividad lúdico-deportiva que pone en contacto al usuario con la naturaleza y ayuda a romper con la rutina artificial de la vida urbana.

3.3 DEFINICIONES Y DELIMITACIONES CONCEPTUALES SOBRE LOS PASEOS MARÍTIMOS

Definir que es un paseo marítimo no es tarea fácil, y son relativamente pocos los que han afrontado dicha tarea, pero a pesar de esto, la enseñanza que se puede obtener a partir de las diversas definiciones resulta enriquecedora. Esto es debido a que los distintos autores pertenecen a diferentes doctrinas, de manera que sus maneras de ver y entender al medio difieren, pero no se contradicen, sino todo lo contrario. Gracias a que sus aportaciones se complementan, permiten llegar a una nueva definición de paseo marítimo, la cual englobará las anteriores contribuciones de manera que se llegue a una definición más universalista que a todos satisfaga.

En este apartado se presentan las definiciones y aportaciones, que los distintos autores han hecho de los paseos marítimos, acompañadas de un breve comentario.

Para **Peña Martínez** (2004), Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, el paseo marítimo, desde un punto de vista cualitativo, es simplemente la última calle de la ciudad por el lado del mar. Pero es una calle que no tiene edificios sino en unos de sus lados, el que da hacia tierra; en el otro, el que da hacia el mar, tiene una playa o un acantilado. El paseo marítimo es, pues, una calle especial de la urbanización porque es única. En cada ciudad costera hay muchas calles netamente urbanas pero, por regla general, paseos marítimos sólo hay uno (aunque puedan darse excepciones como por ejemplo el caso de Las Palmas de Gran Canaria, que disfruta de dos paseos marítimos, el de Las Canteras y el de La Avenida Marítima, o el caso de Benidorm, que posee los paseos de la playa de Levante y de Poniente), por lo que requiere un tratamiento especial.

Los paseos marítimos se justifican, según el autor, como una calle conceptualmente distinta del resto de la trama urbana de la siguiente manera:

- a) El paseo marítimo es la calle más deseada para pasear, es decir, esa actividad tan propia de los momentos de ocio con buen tiempo. En las pequeñas ciudades costeras el paseo marítimo sustituye a la plaza mayor como lugar de encuentro y como lugar de reunión social al aire libre. La demanda popular, en este sentido, justifica por sí sola su construcción, con unos criterios especiales.
- b) Es necesario, desde el punto de vista urbanístico, “terminar” la ciudad de alguna forma del lado del mar. Mientras en los demás contornos de la ciudad hay que prever una forma de expansión y desarrollo, en el lado del mar la ciudad se acaba en una calle que por definición llamamos paseo marítimo.
- c) La construcción de un paseo, en un momento determinado del desarrollo urbano, puede ayudar a contener el afán especulativo de los intereses particulares. Si no se delimita muy claramente cual es el límite de construcción los promotores encontrarán, en un momento u otro, la forma de acercar sus construcciones un poco más a la línea de agua invadiendo lentamente (o rápidamente) la playa hasta dejarle reducida a su mínima expresión con el consiguiente perjuicio para el uso común. Un paseo marítimo delimita, en general, con meridiana precisión el terreno edificable y crea en la conciencia popular la convicción de que no es bueno continuar la edificación más allá de esa línea.

Además, el aprovechamiento óptimo de los recursos lúdicos de la playa también aconseja delimitarla y establecer su ordenación como algo distinto de la trama urbana aunque imbricado con ella.

El anterior desarrollo conceptual sobre los paseos marítimos es muy acertado. Aunque, al definir el paseo como la última calle de la ciudad, en aquellos casos en los que el paseo se ubica entre núcleos urbanos, como es el caso del paseo desde la Playa de San Agustín a la Playa de Las Burras (Gran Canaria), o el proyectado paseo entre la Playa de Taurito y el Puerto de Mogán (Gran Canaria), sobre la plataforma de abrasión, donde el paseo nunca podría ser la *última calle*, por impedimentos del relieve, la anterior definición carecería de sentido. Por lo que al no incluir las anteriores situaciones, carecería de *universalidad*.

Para **López Peláez** (1995), también Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, los paseos marítimos tienen como objetivo fundamental, desde el punto de vista de la costa, contener la presión edificatoria sobre el medio litoral, especialmente en playas con una progresiva urbanización de su entorno. De esta manera, se evita llegar a afectarlas perjudicialmente y que su ocupación sea difícilmente reversible. Pero al mismo tiempo, los paseos sirven para ordenar la utilización del litoral por un gran número de usuarios, facilitando su acceso y el funcionamiento de las instalaciones y servicios. Además potencian el paisaje y las perspectivas panorámicas, constituyendo la fachada marítima de la ciudad.

Asimismo, y según el anterior autor, al ser el paseo marítimo un elemento de primer orden en la delimitación y enlace entre las zonas urbanizada y natural, deben preverse en la planificación territorial y urbanística, con objeto de posibilitar sus adecuadas condiciones de emplazamiento y diseño, sin alterar el equilibrio de las formaciones naturales móviles y muy sensibles de la línea de costa, como dunas, playas en flecha o barrera, deltas fluviales y marismas, casos en los que como máximo sólo cabe considerar actuaciones ligeras como senderos o pasarelas elevadas o desmontables.

Además, según los artículos 44.5 y disposición transitoria 7.3 de la Ley de Costas, y 94 y disposición transitoria 20 de su Reglamento, y como recoge López Peláez (1995), los paseos, a parte de su uso público y gratuito, deben ser preferentemente de carácter peatonal, atendiendo a las funciones básicas de pasear, estar y contemplar el paisaje litoral, lejos de los ruidos y humos del tráfico automóvil, admitiendo éste solamente en la medida en que no haya alternativa para suprimirlo, total o parcialmente, procurando alejarlo al máximo y consiguiendo al menos una franja peatonal lo más amplia y larga posible, potenciada con los accesos adecuados en distribución y anchura. Por tanto, los paseos deben preverse en zonas urbanas o en proceso de urbanización, ubicándose en la zona de servidumbre de tránsito y protección que establece la legislación de costas (arts. 23 y 27 de la Ley y 43 y 51 de su Reglamento).

Otro autor, y quizá el que más esfuerzo, y tiempo, ha dedicado para llegar a entender y clasificar los paseos marítimos es Trapero Ballester, Doctor Arquitecto. El autor presenta varios trabajos (1988, 1990a, 1990b, 1997, 1998 y 1999) en los que analiza, clasifica, caracteriza y estudia los paseos. Se puede observar como, a lo largo de tiempo, va desarrollando y mejorando las ideas iniciales, de manera que va perfeccionando los trabajos anteriores y contribuyendo, en cada una de las nuevas publicaciones, con aportaciones novedosas.

A partir de más de 10 años de trabajo relacionado con los paseos marítimos, y de haber analizado infinidad de paseos a lo largo de todo el territorio español (un total de 230), el autor considera que los paseos presentan la doble función de proteger la costa y de ser un elemento fundamental de las ciudades.

Para **Trapero** (1998) (quizá este sea el trabajo más completo, ya que sintetiza y recoge, el fruto de tantos años de trabajo) la idea central de su trabajo es el entendimiento del paseo marítimo como el espacio público en el que concurre la doble realidad de ser elemento urbano relevante y elemento básico de la protección del litoral. Esta línea de pensamiento hace que el autor entienda el paseo marítimo como el elemento físico que define como ha de ser la utilización humana del territorio situado en el límite entre el medio terrestre y el marino.

El paseo marítimo discurre por el borde litoral en donde se separan y se unen la tierra y el mar. Gracias al paseo, el encuentro entre los dos medios tiene lugar de forma ordenada y cómoda. Y para que esto sea posible, es imprescindible que el paseo responda a las características y cualidades que presenta el territorio por el que discurre, o va a discurrir.

Según el autor, las características básicas que han de tener los paseos marítimos, teniendo en cuenta su doble carácter de elementos urbanos y de elementos de protección del litoral, son:

- Como elementos de protección del litoral:

El paseo marítimo constituye una realización a la que se le atribuye gran trascendencia en la protección del litoral como elemento que impide futuras alteraciones de la costa. En consecuencia, dentro de la defensa del litoral, los objetivos que se persiguen con la construcción de los paseos marítimos son los siguientes:

- a) La protección de la franja costera, que requiere, de una parte, impedir las agresiones de distintos tipos que los seres humanos realizan sobre la costa y que son la causa de la pérdida de estabilidad de las playas y, de otra, restituir las condiciones naturales de la costa, recuperando las playas y las áreas costeras que han sido sometidas a procesos regresivos.
- b) La materialización del límite entre el litoral y el territorio urbanizado, delimitando definitiva y claramente el ámbito costero del medio urbanizado.
- c) La preservación del carácter público del dominio marítimo-terrestre, que requiere mantener este dominio, defenderlo de los intentos de privatización y recuperar el carácter público cuando éste se hubiese perdido. A tal fin, la existencia de un paseo marítimo sirve para garantizar el uso público de las costas y playas, al constituirse el paseo en el eje principal de ordenación y distribución de los usuarios del litoral y facilitarles de manera ordenada su acceso.

- Como elementos urbanos:

El paseo marítimo es el elemento de borde urbano que, no sólo permite rematar dignamente las áreas urbanas, sino que es el espacio público urbano más representativo de las poblaciones marítimas y de las urbanizaciones que se asientan junto al mar. Por tanto, la construcción de un paseo marítimo sirve, desde el punto de vista urbano, para:

- a) Mejorar la calidad de vida urbana y favorecer la relación ciudadana. En efecto, es un espacio público de relación en el cual, al tiempo que se disfruta del ambiente relajado que ofrecen el mar y sus bordes, se permite el encuentro de los ciudadanos y se propicia su relación.
- b) Acondicionar el borde marítimo de las ciudades y las urbanizaciones, convirtiéndose el paseo marítimo en el elemento urbano más representativo que ayuda a configurar la fachada urbana.

- c) Contribuir a mejorar la estructura urbana. En la mayor parte de los casos la construcción de un paseo marítimo es aprovechada para solucionar ciertos problemas que presenta la estructura del conjunto urbano.

Pero a pesar de las características básicas citadas en los párrafos anteriores y de las funciones asociadas a las mismas, el autor afirma que el uso concreto de los paseos, por el hombre, es pasear, contemplar el mar y disfrutar el ambiente marino.

Según **Belenguer** (2005), los paseos marítimos son un claro ejemplo de infraestructura en la cual la opinión del usuario visual es prioritaria. Porque según la autora, toda Obra Pública tiene dos usuarios. Un usuario físico, o funcional, que utiliza dicha obra, y otro usuario visual que la observa y disfruta desde el exterior, o desde ella misma.

La autora considera los paseos como construcciones para ser observadas, y por tanto, el cuidado de los elementos que lo componen es primordial.

Asimismo, el paseo debe invitar a pasear y relajarse, y para ello se utilizarán especies ornamentales, elementos decorativos singulares o diferentes tipos de pavimentos, con el único objetivo de gustar y agrandar al usuario, principalmente visual, del paseo.

Para **Massa** (2004), profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Florencia, el paseo marítimo es un espacio urbano histórico, que desde la invención de las vacaciones junto al mar, ha jugado un papel importante en la vida diaria. Además, considera que los paseos marítimos son como escenarios o lugares de “desfile” donde los transeúntes son actores y espectadores al mismo tiempo.

Debido a la anterior premisa, el autor divide los paseos en tres franjas distintas:

- la parte reservada al baño en el mar,
- el espacio del paseo propiamente dicho (que se adentra en el mar en forma de muelle), y
- la fachada y el equipamiento urbano (la villa, el kursaal, el hotel, el casino, etc.).

Además, afirma que la imagen del frente marítimo es un factor clave en una ciudad turística. Pero, sin embargo, debe implementarse basándose en las funciones correctas para evitar fatuos “maquillages” y el riesgo de desconexión entre una prestigiosa fachada marítima “turística” y un interior completamente diferente hecho para los “habitantes”.

Por este motivo, y con el fin integrar el paseo marítimo en la ciudad y garantizar su carácter de propiedad común disponible para todos, turistas y residentes, lo más importante en el diseño de un paseo es saber elegir las funciones que éste vaya a tener.

Para **Herce Vallejo** (1986), ingeniero de Caminos y Urbanista, la noción de paseo marítimo nace de la artificialización de un hecho natural: el sendero al borde del mar. Para el autor, dicho sendero surge como necesidad de paso por el lugar donde se suaviza la topografía junto al mar. Con el paso del tiempo, el viejo sendero se consolida en el borde de la playa como lugar de estancia y paseo, y, a que la ciudad crece y se organiza,

dicho espacio terrestre se transforma en calle y en espacio urbanizado. Es decir, se convierte en paseo marítimo.

El autor considera los paseos marítimos como una avenida, como la fachada noble de la ciudad costera. Éstos tienen su máximo realce en las ciudades burguesas de veraneo, donde se erigen como símbolo de la ciudad, no sólo desde un punto de vista formal, sino también porque sobre él se dan con la máxima intensidad las manifestaciones cívicas que la vida de ocio conlleva.

Según Herce la ciudad marítima de ocio se liga hasta tal punto con el paseo formalizado, que, medio siglo más tarde, el desarrollo de los grandes complejos turísticos se hace indisoluble de la existencia del paseo. En la medida en que los antiguos pueblos de pescadores (Blanes, Sitges, Cannes, San Remo, Salou, Laredo, Benidorm, Marbella, etc.) son invadidos por promociones inmobiliarias ligadas al turismo, los bordes de sus playas se transforman en paseo. A veces dicha transformación a paseo marítimo la hacen sólo para delimitar el espacio objeto de urbanización, es decir, como contenedor físico de la especulación, otras para facilitar el acceso a la playa y al aparcamiento del coche y, por último, la mayoría de veces lo hacen para posibilitar, a las estrechas tramas urbanas, de espacio abierto de relación.

Para el autor, esa singular calle, singular por su posición y por las funciones que se desarrollan sobre ella, es, pues, la franja de contacto y de separación de la ciudad y de la playa. Esta condición de bisagra le confiere un papel fundamental en la dialéctica tierra-mar, y por tanto, en la propia ordenación del espacio litoral.

En concordancia con lo anterior, el autor considera que, los paseos marítimos son un espacio abierto, vial y delimitador de una forma urbana, y que guardan con ésta, y con sus edificaciones, la misma relación que cualquier espacio abierto ubicado en cualquier lugar del resto de la ciudad. Estos delimitan la forma urbana, actúan como línea divisoria del espacio público y del espacio parcelado, son soporte de edificaciones y de servicios, son espacios canal para el tráfico de personas y vehículos. En suma, son un elemento del sistema general de espacios públicos de la ciudad.

Además, en la medida en que los paseos son límite de costa, actúan también como espacio delimitador de los usos que pueden darse en el espacio público litoral, siendo al mismo tiempo espacio de acceso a esos usos. Los paseos son lugar de estancia para el recreo y el reposo, miradores privilegiados sobre el mar. Pero en muchos casos, también actúan como elemento de protección frente a los temporales y son, por tanto, el marco que encierra el espacio costero urbano, línea de soporte de la ciudad vista desde el mar, mirador sobre el escenario playa que se origina en el borde de la ciudad.

El anterior autor concluye diciendo que el espacio paseo marítimo es fundamentalmente un lugar de estancia, aunque sea estancia dinámica mediante la actividad del paseo, donde se puede disfrutar contemplando el mar, y a otros paseantes, y donde es posible desarrollar la actividad comercial.

En cambio, **Martínez y González** (2004), definen los paseos marítimos tomando como “protagonista” al usuario del mismo. Es por este motivo por el que consideran que un paseo marítimo no es más que un lugar planificado y manejado para que los usuarios puedan pasear junto al mar, y, mediante el disfrute sensorial del paisaje y la brisa marina (entre otros elementos), puedan mejorar su calidad de vida.

Debido a que esta interpretación del paseo resulta romántica e idealista, es necesario llegar a una definición mucho más universalista que entienda el paseo desde diferentes perspectivas.

3.4 DEFINICIÓN ASUMIDA DE PASEOS MARÍTIMOS

A partir de las definiciones recopiladas en el apartado anterior, y de la bibliografía consultada, era obvio que la definición asumida por Martínez y González (2004) era demasiado escueta y daba lugar a ambigüedades. Es por este motivo por lo que se hace necesario completar la definición anteriormente asumida.

De las anteriores definiciones, nace la idea de que la funcionalidad de los paseos marítimos no es sólo de pasear, sino también de proteger a los contenidos ambientales significativos del litoral de su marco geográfico.

Además, desde aquí, sale reforzada la necesidad de patentizar el carácter universalista del concepto paseo, que sirva ante todas las circunstancias de diseño.

Por lo que, con todo lo anterior, se reelabora la definición, teniendo en cuenta las “nuevas” funciones de los paseos, y todas las matizaciones anteriores, de manera que se llega a la siguiente definición:

Un paseo marítimo es un lugar para pasear junto al mar (independientemente de que sea el frente marítimo de una ciudad, o de que tenga una ubicación entre núcleos urbanos), planificado y manejado para ello, desde la perspectiva que sirva para proporcionar:

- calidad de vida a sus usuarios (función primordial), y
- protección a los contenidos ambientales significativos de sus fachadas marítimas (función colateral), ante el avance de las construcciones en general (sean urbanísticas o no).

Si bien los paseos marítimos pueden servir para proteger parte de los activos ambientales de un litoral, sin embargo, en ciertas circunstancias, cuando se hallaran en áreas interurbanas, entre otros casos, pueden tener un efecto “perverso”, si son los pasos previos “camuflados” para luego urbanizar, con lo que se podría poner en peligro altas valoraciones de paisajes recreacionales no urbanos. (Véase Canarias7, del 14 de diciembre de 2006, página 25).

Pero quizá, junto a esta nueva definición mejorada de paseo marítimo, se ha de hacer una matización respecto al término de malecón.

En muchas circunstancias, en el habla coloquial, se utilizan los términos de paseo marítimo y malecón de manera indistinta. Pudiera parecer que el uso de un término u otro estuviese ligado al marco geográfico en el que se aplica, pero no es así. Entonces, ¿por qué hay veces que a los paseos marítimos se les denomina malecón?

Un malecón es un caso particular de paseo marítimo. Se utiliza este término cuando el paseo precisa de obras de ingeniería costera (muros) que hagan frente a la energía del mar (al oleaje), para obtener el lugar de paseo.

Además, en muchos casos, se construyen malecones marítimos básicamente como obras de defensa frente a la energía del mar, pero que se acondicionan para una funcionalidad añadida de paseo.

Por lo que se deduce de la anterior afirmación que en estos casos, la función primordial sería la de defensa, o protección, mientras que la función colateral sería la de aumentar la calidad de los usuarios mediante el suministro de un espacio para pasear junto al mar.



Fotografías 1 y 2:

El Malecón de La Habana, ejemplo de paseo marítimo que recibe la denominación de malecón

4. DESARROLLO DE LA METODOLOGÍA

4.1 ANTECEDENTES DEL ANÁLISIS DAFO CUALITATIVO

Las siglas DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) son equivalentes, en inglés, a las siglas SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

El Análisis DAFO, en su versión original, fue diseñado por los profesores Kenneth Andrews y Roland Christensen, de la Universidad de Harvard, en los años 70, dentro un contexto de análisis de la gestión empresarial.

Sus autores pretendían, básicamente, identificar los puntos fuertes y débiles de una empresa, un producto, un destino de uso, o un incluso de una persona, en relación a las amenazas y las oportunidades de su marco envolvente.

Los parámetros, o descriptores que configuran esta metodología de análisis, se dividen en internos (debilidades y fortalezas) y externos (amenazas y oportunidades).

En cuanto a la conceptualización de los términos de las siglas DAFO, en su origen se acepta que:

- **Debilidades:** Son las limitaciones, por gestión interna, que pueden impedir a una empresa:
 - tanto defenderse de las circunstancias externas adversas (amenazas),
 - como aprovechar los beneficios que pudieran generarse (oportunidades).

Por ejemplo, una infraestructura tecnológica obsoleta.

- **Amenazas:** Son las limitaciones a la productividad, o al desarrollo de la empresa en general, por variables que quedan fuera del alcance de la gestión interna (legislación, competencias, fuentes de suministros, competidores, etc.).
- **Fortalezas:** Son los puntos fuertes que permiten:
 - hacer frente a las circunstancias externas adversas (amenazas), y
 - aprovechar los beneficios de la producción (oportunidades).

Por ejemplo, una cartera sólida de clientes.

- **Oportunidades:** Son las circunstancias envolventes que, bien aprovechadas, pueden proporcionar ventajas o beneficios.

Por ejemplo, abertura de nuevos mercados.

Inicialmente, esta metodología tuvo gran aceptación en la gestión empresarial, sobre todo aplicada al estudio de productos. No obstante, con el paso del tiempo, se demuestra, como hizo la Escuela Italiana, que este tipo de análisis se puede aplicar también a la Ordenación del Territorio, aunque cabe destacar que dicha aplicación se hace de forma cuantitativa.

Esto quiere decir que, cuando se hace un análisis cualitativo, la herramienta de medición se basa en descriptores configurados por criterios de valoración subjetivos, sin formulaciones claras y concisas. Las mediciones se hacen, más o menos, a “ojímetro”, empleando términos tales como *mucho*, *poco*, *grande*, *pequeño*, etc., aunque luego se hagan corresponder a estas estimaciones subjetivas con escalas numéricas, para poder continuar con un procesamiento numérico que, obviamente, carece de objetividad.

Estas circunstancias de subjetividad hacen que la metodología cualitativa, con sus herramientas, se encuentre devaluada ante el peligro de su manipulación. En efecto, pueden darse las circunstancias de que los resultados se acoplaran a los intereses del cliente, a partir de observaciones tomadas de forma amañada.

Pero incluso, unos buenos profesionales, dentro de la honestidad, pueden percibir diferentes apreciaciones de un mismo hecho, dándoles distintos adjetivos de medición (por ejemplo, *bueno* para algunos y *regular* para otros). Y estos adjetivos, que determinarán mediciones numéricas no coincidentes en las escalas de valoración, darán medidas diferentes para un mismo objeto. Y la disparidad de las medidas induce a desconfiar de las conclusiones que se obtengan con la discusión de los resultados. En definitiva, el Análisis DAFO Cualitativo tendría una aplicación de validez dudosa, en relación con la comparación de resultados, desde una perspectiva universalista.

4.2 ANTECEDENTES DEL ANÁLISIS DAFO CUANTITATIVO

En relación con la Ordenación del Territorio, y a causa de la anterior subjetividad, el Análisis DAFO fue sometido a una revisión. Con la experiencia acumulada a lo largo de los años 90, se diseñó la versión cuantitativa contrastable (Martínez, 2002).

Esta otra versión requiere que se cumplan las siguientes premisas:

- Formulación de descriptores objetivos, agrupados en fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades.
- Desarrollo de cada descriptor en una secuencia de ítems, con diferentes pesos numéricos, donde los criterios de valoración tienen enunciados claros y concisos.
- Y procesamiento de los pesos, que otorgan los descriptores, conforme con coeficientes de importancia, temporales, espaciales y de probabilidad de presentación.

De esta manera, diferentes operadores, que midan un mismo objeto, necesariamente tienen que llegar a idénticas cuantificaciones.

Gracias a esto, la versión modificada de Análisis DAFO pasa a:

- ser cuantitativa en cuanto que se llegan a resultados numéricos,
- tener carácter contrastable porque se pueden comparar las mediciones obtenidas, independientemente del operador, y
- tomar asimismo el carácter de universalista porque se pueden comparar los resultados de diferentes lugares, medidos según misma vocación de destino y/o destino de uso.

Además, y como se muestra a continuación, el Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable se ha ensayado satisfactoriamente en los siguientes campos de aplicación, dentro de una Ordenación del Territorio:

1. En las playas arenosas de *sol y baño*:

Playas del Este de La Habana (Cuba). In: Martínez, J. y Casas, D. 2002. Recursos Ambientales. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 402 páginas.

Tesis “Aplicación de Análisis DAFO Cuantitativo Contrastables a la Playa de Guanabo (Cuba), dentro de una Gestión Costera”. Facultad de Geografía de la Universidad de La Habana. 2000. Tesinanda: Maneivi Megías. Asesor Externo: J. Martínez.

Tesis: “Analisi SWOT Territoriale Quantitativa Applicata alle Spiagge: Uno Strumento per la Gestione Integrata delle Risorse Costere”. DIPTERIS. Génova. Italia. 2002. Resinando: Marcelo Sanó. Asesor Externo: J. Martínez.

2. En las interacciones ciudad – playa:

Caso de la Ciudad de Las Palmas – Playa de Las Canteras. Presentación y discusión en la Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana (Cuba). 21 – 23 y 27 – 31 de julio de 2004.

In: Martínez, J., Casas, D. y Gonzálbez, A. 2006. Análisis de Gestión de Bienes y Recursos Ambientales: Las fortalezas interactivas y las oportunidades en un binomio ciudad – playa. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 180 páginas.

3. En el paisaje de ocio rural:

Análisis comparado de los paisajes rurales de Venezuela, Isla de Madeira (Portugal), Canarias (España) y Cataluña (España). Presentaciones y discusiones en conferencias desde el año 2002 por J. Martínez (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria).

Tesis de Maestría: “Valoración Económica del Paisaje para la Gestión Sostenible del Área de Playa de Puerto Viejo, municipio de Gómez, Estado Nueva Esparta”.

Doctoranda: María Augusta Berroterán Maluenga. Asesor externo en cuestiones de Paisaje no urbano: Jesús Martínez Martínez. Universidad Nacional Experimental de la Fuerzas Armadas de Venezuela (Núcleo de Isla Margarita). Caracas. Defendida el 25 de junio de 2008.

4. En el paisaje de ocio urbano:

Cartografía del Paisaje de Ocio de la Ciudad de La Habana, desde sus globos panorámicos. Trabajo realizado en colaboración con la Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana. 6 – 22 de agosto de 2003 y 1 – 15 de marzo de 2006.

5. En destinos turísticos:

La Cuantificación DAFO de la Cayería Norte de Cuba como destino turístico. Proyectos de Arquitectura y de Ingeniería Villa Clara (del Ministerio de la Construcción). Investigación, con jornadas de campo. 13 - 24 de julio 2003.

6. En la introducción de especies de interés:

Tesis: “Análisis de Áreas Importantes para la Reintroducción de la Cotorra Puertorriqueña *Amazona Vittata*, en la Región Kárstica de la Isla de Puerto Rico”. Universidad de Puerto Rico, en colaboración con la Universidad de Carolina del Norte (USA). 2004. Tesinanda: Ana Trujillo. Asesor Externo: J. Martínez. La asesoría estuvo dirigida a la aplicación del Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable Compacto en relación con la selección del bosque más idóneo para la introducción de la *Amazona vittata*.

7. En los Parques Temáticos Ambientales:

Desarrollo de una Metodología Estándar de Análisis DAFO Cuantitativo aplicado a los Parques Temáticos Ambientales. Trabajo – Taller. Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana. Cuba. 5 - 27 de julio 2006. Investigador Principal: J. Martínez.

Ensayo Metodológico para la Gestión de los Parques Temáticos Ambientales. Ponencia defendida por Maneivi Megías, en el 12 Seminario Iberoamericano de Planeamiento y Gestión Urbana, auspiciado por la DPPFCH (Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana) y por la UNAICC (Unión Nacional de Ingenieros de la Construcción de Cuba). La Habana, 13, 14 y 15 de noviembre de 2006. Investigador Principal: J. Martínez.

8. Y en los marcos geográficos portuarios (como bahías portuarias):

Taller de Capacitación en Ordenación del Territorio, para especialistas técnico-profesionales. Desde el 19 de febrero al 2 de abril de 2008. Grupo de Trabajo Estatal para el Saneamiento, Conservación y Desarrollo de la Bahía de La Habana y su Cuenca Tributaria (Ministerio de Ciencias, Tecnología y Medio Ambiente). Ciudad de La Habana.

4.3 APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DAFO CUANTITATIVA

A partir del anterior contexto, se llega a la siguiente conceptualización general:

Un análisis DAFO, por sus fundamentos o principios, es una metodología que, con sus herramientas, permite identificar y cualificar las propiedades innatas (fortalezas) de un “objeto para un uso determinado” en estudio, los condicionantes internos (debilidades) y externos (amenazas) del objeto para el uso en cuestión por sus fortalezas, y las formas de aprovechar (oportunidades) tal objeto, sin que pierdan calidad.

Las delimitaciones de los condicionantes internos y externos dependerán de la definición del objeto.

Un DAFO puede ser cualitativo o cuantitativo. En el cualitativo, se describen las calidades mediante adjetivos y adverbios. En el cuantitativo, se miden las calidades numéricamente, a partir de criterios objetivos¹, o que al menos pretendan serlo.

Por lo que es posible posibilitar una herramienta DAFO Cuantitativa Contrastable, para un mismo tipo de *objeto* y en diferentes ubicaciones geográficas, cuando se emplean criterios objetivos y con formulaciones universalistas.

En relación con un DAFO cuantitativo contrastable, se formula la siguiente regla general:

1. Se delimita conceptualmente el objeto a medir.
2. Se definen los elementos internos y externos (fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades) de la calidad del objeto a medir.
3. Se justifica la necesidad de operar con coeficientes de importancia, espacial, temporal y de probabilidad de presentación en las mediciones de la calidad del objeto.
4. Se diseñan los descriptores universalistas de medición de calidad para el objeto en cuestión, con valoraciones numéricas a partir de criterios objetivos, según paneles interdisciplinarios de expertos.
5. Se otorgan los coeficientes de importancia, en tantos por uno, de los descriptores de medición, a partir de justificaciones ponderadas de paneles interdisciplinarios de expertos.
6. Se elaboran tablas estandarizadas y justificadas de cálculos, para cada uno de los descriptores, donde se recojan pesos otorgados, coeficientes, valoraciones de calidades óptimas y actuales y desvíos de calidad.

¹ Para formular dichos criterios se recurre a un panel de expertos de diferentes doctrinas (interdisciplinario) que permita darle un enfoque universalista y “supuestamente” objetivo, o al menos, suficientemente objetivo como para que satisfaga a todo el equipo de trabajo.

7. Se condensan las tablas de cálculos, de cada descriptor, en una global.

Además, es necesario destacar que tanto las fortalezas como las debilidades, amenazas y oportunidades, de los activos ambientales, pueden determinar las vocaciones de destino y los destinos de uso de un marco geográfico dado.

4.4 LA DAFO CUANTITATIVA PARA LOS PASEOS MARÍTIMOS

Si se sigue la regla general relacionada con un DAFO cuantitativo contrastable, mencionada en el apartado 3.3, y se aplica para el caso de los Paseos Marítimos, se llega a la siguiente formulación de la herramienta.

1. Delimitación conceptual del objeto de medición

Para aplicar la metodología DAFO al caso en estudio, es necesario definir conceptualmente que es un paseo marítimo.

Es por este motivo por el que, aun habiéndolo definido anteriormente en el apartado 2.4, se vuelve a repetir en este apartado el concepto de paseo marítimo.

Por lo que se define el paseo marítimo como:

“Un lugar para pasear junto al mar (independientemente de que sea el frente marítimo de una ciudad, o de que tenga una ubicación entre núcleos urbanos), planificado y manejado para ello, desde la perspectiva que sirva para proporcionar:

- calidad de vida a sus usuarios (función primordial), y
- protección a los contenidos ambientales significativos de sus fachadas marítimas (función colateral), ante el avance de las construcciones en general (sean urbanísticas o no).

Si bien los paseos marítimos pueden servir para proteger parte de los activos ambientales de un litoral, sin embargo, en ciertas circunstancias, cuando se hallaran en áreas interurbanas, entre otros casos, pueden tener un efecto “perverso”, si son los pasos previos “camuflados” para luego urbanizar, con lo que se podría poner en peligro altas valoraciones de paisajes recreacionales no urbanos. (Véase Canarias7, del 14 de diciembre de 2006, página 25).”

2. Definición de los elementos internos y externos (fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades) del objeto de medición

Se definen los elementos internos y externos, para el caso de los paseos marítimos, como sigue:

- a) Se entiende por **fortalezas** la calidad del activo por las cualidades innatas del mismo y por las del lugar ocupado, para pasear junto al mar.

- b) El concepto de **debilidades** se identifica con la conservación, protección y/o restauración del activo. Es decir, con las actuaciones de planificación y manejo que hagan aumentar, o disminuir, la calidad medida por las circunstancias innatas.

La *conservación* se refiere a aquellas medidas que impidan la desaparición del activo, por usos incompatibles con el mismo, en el suelo ocupado.

La *protección* se relaciona con aquellas otras medidas de dotación de prestaciones, y de mantenimiento de las mismas, que posibilitem el aprovechamiento máximo del activo.

- c) Las **amenazas** (leídas tanto en negativo como en positivo), en relación con un paseo marítimo, son las circunstancias envolventes que incidieran en el disfrute del activo (en atraer, en ahuyentar y/o en impedir el uso del paseo).
- d) Y las **oportunidades** corresponden al aprovechamiento del activo por la ciudad.

Además, aquí se encontrarían los proyectos que pretendan hacer desaparecer, o minimizar, las deficiencias detectadas en el conjunto de los Análisis DAFO, para llegar a un disfrute óptimo del activo.

3. Justificación de los coeficientes de importancia, espacial, temporal y de probabilidad de presentación en las mediciones de la calidad del objeto

Debido a que en este trabajo carece de sentido desarrollar la justificación de los coeficientes de importancia, espacial, temporal y de probabilidad de presentación, pero resulta necesario poder entender la manera de aplicarlos y operar con ellos, se adjunta dicho desarrollo en el ANEXO 1.

4. Diseño de los descriptores universalistas de medición de calidad para el objeto de medición, con valoraciones numéricas

Para llevar a cabo el diseño de los diferentes descriptores de medición, inicialmente, es necesario crear un grupo interdisciplinario de expertos en gestión territorial, de reconocida solvencia, que elaboren, en primera instancia, un listado que contenga aquellos parámetros que se consideren necesarios e indispensables para valorar el objeto de medición.

Además, puede resultar de gran ayuda, en la elaboración de dicho listado, recurrir a la bibliografía existente relacionada con el tema en estudio y similares.

Para valorar cualquier objeto, es importante reunir la máxima cantidad de información relacionada con el mismo, observar lo ya existente, y aprender de la experiencia de otros para avanzar en el conocimiento.

En el caso concreto de los paseos marítimos, caso en estudio, se aprecia como Trapero (1988), a partir de la observación y el estudio de diferentes paseos ya existentes, aprende de la experiencia adquirida en la realización de los mismos, y deduce unas enseñanzas que, cara a futuros proyectos, pueden ayudar a mejorar las actuaciones que se realicen.

Es por esto que se puede sintetizar, a partir de las investigaciones realizadas por el autor, la siguiente caracterización tipológica de los paseos marítimos:

- a) Paseos característicos por su relación con la trama urbana y el paisaje
- b) Paseos característicos por su relación con el tráfico
- c) Paseos característicos por su diseño
- d) Paseos característicos por su relación con la playa
- e) Paseos característicos por el uso del paseo

donde todos cumplen con su misión de proteger la costa, pero difieren en sus relaciones urbanas y medioambientales, y en su diseño.

Esta primera tentativa de categorización de los paseos es interesante, aunque no puede ser definitiva, ya que un mismo paseo podrá ubicarse en más de una de las tipologías. Esto no resulta nada práctico a la hora de hacer una clasificación objetiva de los paseos, ya que dependiendo del operador que se disponga a hacer dicha clasificación, los resultados podrían diferir, con lo que presentaría subjetividad.

Es por este motivo por el que en este trabajo no se sugiere clasificar los paseos por sus características, sino todo lo contrario. Lo que se pretende es medir para cada paseo en estudio todas sus características, mediante la ayuda de una serie de descriptores que proporcionarán un valor tabulado para cada situación, y valorar a partir de la suma de los resultados obtenidos para cada una de ellas la calidad del paseo. De esta manera, cada paseo estudiado tendrá una única valoración, y se evitarán las situaciones de subjetividad.

Los factores a tener en cuenta en la medición de la calidad de los paseos marítimos son variados y complejos, ya que los paseos son un elemento que integra el medio costero-litoral como elemento de unión del medio terrestre y marítimo. Por lo que para llevar a cabo la anterior premisa, y según Yepes (2002a), se han de tener en cuenta los siguientes aspectos:

- movilidad y accesibilidad de los usuarios al mar (sobre todo aquellos casos en los que se presenten minusvalías físicas)
- limpieza de la playa y del propio paseo
- disponibilidad de equipos de salvamento
- empleo de materiales que resulten adecuados al medio donde se ubica la obra y que impliquen seguridad para el usuario
- diseño apropiado del paseo, que anule los riesgos que se deriven del medio

Los anteriores aspectos constituyen una parte importante dentro de la caracterización de un paseo marítimo. Pero para que el paseo funcione como un eficaz nexo de unión entre los dos medios, el marino y el terrestre, se han de tener en cuenta, como se podrá observar más adelante, un mayor número de consideraciones.

A pesar de lo anterior, es destacable positivamente el hecho de que los anteriores aspectos estén incluidos entre los descriptores que forman la herramienta de Análisis DAFO que se presentarán a continuación.

Otra aportación interesante es la que hace Trapero (1998). Justo diez años después de su primera publicación relacionada con los paseos marítimos, el autor vuelve a presentar un análisis, con sus consideraciones, de las características que deben de definir a los paseos marítimos. En este trabajo se ve reflejado el fruto de años de estudio de los paseos, pudiéndose apreciar como las ideas iniciales han ido madurando y evolucionando de forma considerable.

Según el anterior autor, el paseo marítimo ha de ser ordenado y diseñado para su utilización y el disfrute de la colectividad a la que va destinado y, en consecuencia, debe reunir, en cada caso, unas características de situación, tamaño, forma y servicio a la población. Dichas propiedades tendrán que ser consideradas atentamente en la elaboración del proyecto del paseo marítimo en cuestión.

Para el caso de los paseos marítimos, y dentro del contexto de este estudio, los descriptores se diseñaron, en la fase inicial, con la participación de un panel de expertos (el equipo sobre paseos marítimos formado por Martínez, Gonzálbez y García (2005) y las discusiones entre profesionales en la Ordenación del Territorio (Taller sobre Paseos Marítimos, celebrado en el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, en la Isla de Margarita, abril de 2005)). Pero dado que este trabajo es una tesis doctoral (de carácter personal), en las sucesivas fases de mejora se prescinde de dichas participaciones.

Cuando este trabajo, en una fase posterior, sea sometido a un proceso de estandarización, se subsanará la ausencia de colaboración de expertos *ad hoc* para el diseño, y posteriores correcciones, de los descriptores de medición.

Por otro lado, y por cuestiones de forma, en el diseño de los descriptores, se añaden sus coeficientes de importancia, producto del desarrollo de la regla general número 5 (recogida en el siguiente apartado).

Los descriptores se han diseñado de forma tal que, a la hora de aplicar la herramienta, no pueda darse ningún tipo de subjetividad, independientemente de que las formulaciones de los mismos sean más o menos afortunadas, y supuestamente mejorables sus redacciones.

Hay carencia de subjetividad en la herramienta ya que la aplicación de los descriptores, a los diferentes casos en análisis, daría las mismas medidas, fuesen quienes fuesen los operadores cualificados de campo y de gabinete, y de que éstos estuviesen, o no, conforme con el procedimiento de medición.

Siendo redundantes, y por la aplicación de unos mismos criterios de valoración claros y concisos dentro de un *campo* determinado (en este caso de paseos marítimos), **una ausencia de errores** (o la existencia de unos mismos errores sistemáticos) **equivale a una objetividad en la medición**, en el análisis de casos particulares.

A partir de todo lo anterior, y conforme a la regla general procedimental, se diseñan una serie de descriptores que permiten cuantificar de manera objetiva las características de los paseos.

A continuación se muestra un listado con todos los descriptores, acompañado por los desarrollos de cada uno de ellos y sus alcances.

INDICADOR 1: Fortalezas
Descriptor 1.1: Dimensiones del activo ambiental
Descriptor 1.2: Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo
Descriptor 1.3: Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo
Descriptor 1.4: Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo
Descriptor 1.5: Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias.
Descriptor 1.6: Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo
INDICADOR 2: Debilidades
Descriptor 2.1: Elementos de urbanización del paseo marítimo
Descriptor 2.2: Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo
Descriptor 2.3: Situación higiénico-sanitaria
Descriptor 2.4: Seguridad ciudadana y conflictos sociales
Descriptor 2.5: Connotado social
Descriptor 2.6: Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas
Descriptor 2.7: Proximidad de puntos de socorrismo
Descriptor 2.8: Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios
Descriptor 2.9: Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas
INDICADOR 3: Amenazas
Descriptor 3.1: Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)
Descriptor 3.2: Atributos significativos que revalorizan al activo
Descriptor 3.3: Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios
Descriptor 3.4: Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales
Descriptor 3.5: Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento
Descriptor 3.6: Accesibilidad por transportes públicos
INDICADOR 4: Oportunidades, con sus repercusiones colaterales
Descriptor 4.1: Inserción del activo en el tejido social urbano
Descriptor 4.2: Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas
Descriptor 4.3: Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente
Descriptor 4.4: Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto

Cuadro 1
Resumen de los descriptores, agrupados por indicadores

Descriptor 1.1: DIMENSIONES DEL ACTIVO AMBIENTAL

Este descriptor tiene en cuenta la *dimensión del activo ambiental*, y para ello se recurre a un estándar de comparación, que supla la ambigüedad existente al respecto, y que defina, de forma clara y concisa, el tamaño del paseo.

La ambigüedad que existía, para el tamaño de los paseos marítimos, queda recogida por López Peláez (1995), Trapero (1990a) y Such (2005), entre otros. Para el primer autor, los paseos marítimos deben ser, al menos “una franja peatonal lo más amplia y larga posible”. Este concepto no tiene nada de precisión objetiva, si bien, luego da unos valores para las amplitudes, apoyados en observaciones profesionales, pero sin referenciarlas, en sus textos, a un estándar de comparación.

Para el segundo autor, hay que diseñar el paseo con el trazado y la anchura conveniente para la actividad de pasear, contemplar el mar y descansar, evitando un sobredimensionamiento que desvirtuaría el propio carácter del paseo. Pero curiosamente, no especifica en ningún momento cual es dicha anchura.

Y en cambio, el tercer autor, aunque tampoco especifica el tamaño adecuado que ha de tener un paseo, afirma que si este carece de unas aceras con una anchura adecuada y de elementos de referencia importantes que le den carácter, apenas se podrá diferenciar de cualquier otra calle del casco urbano.

La importancia de ponderar este aspecto radica en que el paseo debe estar acorde, en tamaño, con el lugar que ocupa y el número de usuarios potenciales. El paseo no ha de ser ni demasiado pequeño (que sea imposible pasear por él de forma cómoda), ni demasiado grande (para que no se sienta una sensación de aislamiento y soledad que inhiba las ganas de pasear por el propio paseo). Sin embargo, en este descriptor, sólo se consideran las dimensiones de tamaño, independientemente de sus repercusiones en las apetencias de los usuarios por el activo. El sobredimensionamiento del paseo, con sus repercusiones en los usuarios, se considera en el descriptor 4.1.

Debido a la diversidad y complejidad de criterios para determinar el tamaño adecuado de un paseo, se opta por recurrir a un ejemplo (tomado como estándar de comparación), donde se relacione el tamaño del espacio *paseo* y el número de usuarios, que viven un paseo.



Fotografía 3: Paseo de Monterrey (California, EEUU)



Fotografía 4: Paseo de Arinaga (Gran Canaria)



Fotografía 5 y 6: Paseo de San Diego (EEUU)



Fotografía 7 y 8: Paseo de San Francisco (EEUU)



Fotografía 9 y 10: Paseo de Meloneras (España) (Fase 1 y 3 respectivamente)

En el **estándar de comparación**, se supuso que se deben dar las mejores circunstancias para el uso de los paseos marítimos, siendo una combinación entre el clima (que sea un clima idóneo que favorezca y haga apetecible el uso del paseo), el pueblo o la población (que sea psicológicamente “callejera”, es decir, que el carácter de la gente sea abierto) y que se disponga del espacio físico que permita disponer de un paseo marítimo en la inmediatez. Todos estos factores se cumplían adecuadamente en la Ciudad de La Habana, concretamente en la zona de Centro Habana. Esto hizo que a partir de observaciones y análisis ante dichas circunstancias favorables se estimaran los valores asumidos en el descriptor.



Fotografías 11: *Escena nocturna en El Malecón de La Habana*



Fotografía 12: *Escena diurna en El Malecón de La Habana*

A partir de este estándar, los criterios de valoración se determinan de una forma empírica, tal como se recoge en el desarrollo del descriptor.

DESCRIPTOR 1.1	
DENOMINACIÓN: DIMENSIONES DEL ACTIVO AMBIENTAL	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.064	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Hay más de 1.0 kilómetro de paseo, con una amplitud mínima de 4.00 metros peatonales por cada 150 000 habitantes	10.00
Hay entre 1.0 y 0.5 kilómetros de paseo con una amplitud mínima de 4.00 metros, por cada 150 000 habitantes O hay más de 1.0 kilómetro de paseo, con una amplitud entre 4 y 3 metros por cada 150 000 habitantes	7.50
Hay entre 0.5 y 0.25 kilómetros de paseo, con una amplitud mínima de 4.00 metros por cada 150 000 habitantes O hay más de 1.0 kilómetro de paseo, con una amplitud entre 3 y 2 metros por cada 150 000 habitantes O hay entre 1.0 y 0.5 kilómetros de paseo con una amplitud entre 4 y 3 metros por cada 150 000 habitantes	5.00
Hay entre 0.25 y 0.1 kilómetros de paseo, con una amplitud mínima de 4.00 metros por cada 150 000 habitantes O hay más de 1.0 kilómetro de paseo, con una amplitud entre 2 y 1 metros por cada 150 000 habitantes O hay entre 1.0 y 0.5 kilómetros de paseo con una amplitud entre 3 y 1 metros por cada 150 000 habitantes O hay entre 0.5 y 0.25 kilómetros de paseo, con una amplitud entre 4 y 2 metros por cada 150 000 habitantes	2.50
Hay menos de 0.1 kilómetros, con una amplitud mínima de 4.00 metros, de paseo por cada 150 000 habitantes O hay más de 1.0 kilómetro de paseo, con una amplitud menor a 1 metro por cada 150 000 habitantes Hay entre 1.0 y 0.5 kilómetros de paseo con una amplitud entre menor a 1 metro por cada 150 000 habitantes O hay entre 0.5 y 0.25 kilómetros de paseo, con una amplitud inferior a 1 metro por cada 150 000 habitantes O hay entre 0.25 y 0.1 kilómetros de paseo, con una amplitud inferior a 4 de 4.00 metros por cada 150 000 habitantes	1.00
Observaciones: La relación se hace entre la longitud del total de paseos marítimos de la ciudad en cuestión y los habitantes globales de la misma. Esta relación se establece independientemente de que se valore uno, o más, de los paseos marítimos de la ciudad.	

Cuadro 2

Criterios de valoración del descriptor: *Dimensiones del activo ambiental*

Descriptor 1.2: LIMITACIONES FÍSICAS PARA EL DESARROLLO DEL PASEO

Cuando se mencionan las *limitaciones físicas para el desarrollo del paseo*, se está haciendo referencia a los impedimentos que puedan existir en el trazado del paseo y/o que impidan un desarrollo óptimo del mismo.

Estas limitaciones, según Trapero (1998), pueden tener diferentes causas, que pueden incidir tanto en la anchura como de la longitud. Si son en la anchura, pueden ser a causa de las características topográficas o del grado de urbanización del territorio (casos en los que las edificaciones se han acercado al límite del deslinde marítimo-terrestre), mientras que si las limitaciones son en la longitud, pueden ser, casi exclusivamente, debidas a las características topográficas que impiden el desarrollo del paseo en sus extremos.

Sin embargo, esta perspectiva de limitaciones físicas, aunque cierta, es sesgada, porque no considera otros impedimentos tales como la existencia de especies endémicas locales, patrimonios culturales y otros, que limitan el desarrollo físico de un paseo.

Para Yepes (2002a), uno de los principales riesgos de un paseo marítimo, es su implantación en una costa en recesión, dada la posibilidad de que la obra sea alcanzada por el oleaje, o se quede en precario al desaparecer la superficie de apoyo de la misma. Por lo que el autor considera, como una limitación física para el desarrollo del paseo, la estabilidad de la costa donde se quiere desarrollar el paseo. Y es por esto por lo que el autor estima de gran importancia el determinar la tasa de retroceso (y también la de avance, si es que se da el caso), ya que indicará la idoneidad de la obra, la futura necesidad de obras de regeneración, y condicionará el diseño a llevar a cabo para solventar, en la medida de lo posible, la mencionada recesión costera.

En la formulación del descriptor se consideran el conjunto de posibles circunstancias que pudieran darse en relación con el trazado dimensional, y las posteriores modificaciones, de un paseo marítimo, para que éste llegase a unas circunstancias óptimas. Esto hace necesario que se tenga que definir, previamente, lo que se entiende por amplitud y longitud óptimas.

Para determinar la anchura óptima, se recurre inicialmente a los trabajos de López Peláez (1995) y Trapero Ballester (1998).

El primer autor considera que la anchura mínima de un paseo ha de oscilar entre 6/8 metros, la media estaría entre 12/16 metros y la deseable se encontraría entre 20/30 metros (que se podría rebasar en los casos de paseos-parque). Para el segundo autor, la anchura mínima oscila en torno a los 8 metros.

Pero debido a la heterogeneidad de los criterios anteriormente mencionados, se asume, a partir de observaciones empíricas, como estándar de comparación, que la anchura óptima ha de rebasar los 4.00 metros. Dicha anchura coincide con la del Malecón de La Habana, que se determina como valor óptimo ya que permite el disfrute del paseo a una población deseosa de usar el atractivo en cuestión.

En cuanto a la longitud óptima, los autores consultados no dan medidas. Aquí, se considera como longitud ideal la que determine la carga habitacional envolvente, conforme con las observaciones empíricas en el *estándar de comparación* asumido.

En el desarrollo de los criterios de valoración del descriptor, se recogen las matizaciones hechas en todas y en cada una de las anteriores discusiones.

DESCRIPTOR 1.2 DENOMINACIÓN: LIMITACIONES FÍSICAS PARA EL DESARROLLO DEL PASEO COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.064	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
No hay impedimentos físicos para un desarrollo dimensional (largo y ancho) óptimo	10.00
Sólo hay impedimentos físicos para un desarrollo óptimo de la anchura	7.50
Sólo hay impedimentos físicos para un desarrollo óptimo de la longitud	5.00
Hay impedimentos físicos tanto para un desarrollo óptimo de la longitud como de la amplitud	2.50
Observaciones: Se entiende que hay un ancho óptimo cuando la acera, o zona peatonal, junto al muro externo, rebasa los 4.00 metros, sin que haya, en continuidad interna, elementos que cierren el espacio visual. Se entiende por longitud óptima la relación que se establece en el ítem 1 del descriptor 1.1. Una inestabilidad geomorfofodinámica, que afectará a lo largo y/o a lo ancho de un paseo marítimo, real o potencial, se interpretará como una limitación física del activo en cuestión. También se incluirían como limitaciones físicas de la longitud y/o ancho de un paseo, en cuanto se produjeran deterioros, disfuncionalidades o desaparición de espacios peatonales (independientes a los mantenimientos del mobiliario), la idoneidad de los materiales que se hayan utilizado en las obras de infraestructura básica, que soportará el activo, en relación con la resistibilidad de los materiales a la meteorización marina, a la erosión física del mar y/o a la geotécnica del lugar.	

Cuadro 3

Criterios de valoración del descriptor: *Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo*

Descriptor 1.3: CARACTERIZACIÓN CLIMATOLÓGICA EN RELACIÓN CON EL DISFRUTE DEL ACTIVO

Este descriptor tiene en cuenta la *caracterización climatología del lugar en relación con el disfrute del activo*. Es importante destacar que la climatología es un factor que el hombre no puede controlar. Y como una situación óptima es aquella que le pertenece al activo, o la que se le puede dar con la mejor de las gestiones, para el caso de la climatología, como, a corta escala, no se puede cambiar con la gestión del territorio, las valoraciones de los pesos óptimo y actual coinciden.

La climatología es de gran importancia a la hora de valorar un paseo marítimo, ya que, como menciona López Peláez (1995), condiciona el uso de éste en las diferentes épocas del año. Luego, será necesario, antes de diseñar el propio paseo, tener presente la climatología del lugar (entre el conjunto de las diferentes variables a considerar), de forma tal, que se minimicen las características climatológicas desfavorables de una época dada.

El máximo valor alcanzable por este descriptor, para cada uno de los paseos en los que se aplique la herramienta, en raras ocasiones coincidirá con 10.00 unidades de calidad a lo largo de todo el año, ya que son muchas circunstancias las que tienen que coincidir para que esto ocurra. La climatología varía con las estaciones a lo largo del año, pudiendo distinguir, a rasgos generales, una época con mejores condiciones para el paseo que otra (carencia de lluvias, temperatura moderada, brisa ligera, etc., expresadas mediante límites cuantificables). Dicha época variará dependiendo de la zona en la que

se encuentre ubicado el paseo en estudio. Todo lo anterior hace, según Trapero (1990a) que sea de gran importancia considerar en el proyecto del paseo los efectos del soleamiento, de la lluvia y del viento, para así minimizar sus efectos negativos.

El valor que alcanzará una situación dada será resultado de la suma de los valores otorgados para cada uno de los diferentes parámetros a tener en cuenta, según estándares de análisis sociométricos, de carácter universalista, recogidos por Martínez et al. (2002). Dichos parámetros son el viento, la lluvia, la temperatura, la humedad relativa y el salpiqueo del oleaje.

Los criterios de valoración del descriptor, como se muestra a continuación, recogen el conjunto de las anteriores consideraciones y discusiones.

DESCRIPTOR 1.3				
DENOMINACIÓN: CARACTERIZACIÓN CLIMATOLÓGICA EN RELACIÓN CON EL DISFRUTE DEL ACTIVO				
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.057				
Viento	Lluvia	Temperatura	Humedad relativa	Salpiqueo del oleaje
Muy fuertes (con velocidades mayores a 60 km/h.) <u>Puntuación: 0.00</u>	Llueve <u>Puntuación: 0.00</u>	Extrema. (por encima de los 40° centígrados) <u>Puntuación: 0.00</u>	Ambiente muy húmedo. (Humedad relativa media por encima de un 80%) <u>Puntuación: 0.00</u>	Hay salpiqueo (llegan gotas de agua) <u>Puntuación: 0.00</u>
Fuertes (con velocidades entre 60 y 40 km/h.) <u>Puntuación: 0.50</u>	Chirimiri (llovizna, orbayo o chipichipi) <u>Puntuación: 0.75</u>	Muy alta: (entre 30° y 40° centígrados) <u>Puntuación: 1.00</u>	Ambiente húmedo (Humedad relativa media entre un 80% y un 70%) <u>Puntuación: 1.00</u>	No hay salpiqueo <u>Puntuación: 2.00</u>
Moderados (con velocidades entre 40 y 20 km/h.) <u>Puntuación: 0.75</u>	No llueve <u>Puntuación: 2.00</u>	Alta. (entre 25° y 30° centígrados). <u>Puntuación: 1.50</u>	Ambiente ligeramente húmedo. (Humedad relativa media entre un 70% y un 60%.) <u>Puntuación: 1.50</u>	
Flojos (con velocidades entre 20 y 10 km/h.) <u>Puntuación: 1.00</u>		Moderada. (entre 20° y 25° centígrados). <u>Puntuación: 2.00</u>	Ambiente agradable. (Humedad relativa media entre un 40% y un 60%) <u>Puntuación: 2.00</u>	
Muy flojos (con velocidades entre 10 y 5 km/h.) <u>Puntuación: 2.00</u>		Fría. (entre 20° y 10° centígrados). <u>Puntuación: 1.50</u>	Ambiente ligeramente seco. (Humedad relativa media entre un 40% y un 30%) <u>Puntuación: 1.50</u>	
Calma (con velocidades entre 5 y 0 km/h.) <u>Puntuación: 0.75</u>		Muy fría. (entre 10° y 0° centígrados). <u>Puntuación: 1.00</u>	Ambiente seco. (Humedad relativa media entre un 30% y un 20%) <u>Puntuación: 1.00</u>	
		Extrema. (por debajo de 0° centígrados). <u>Puntuación: 0.00</u>	Ambiente muy seco. (Humedad relativa media por debajo de un 20%) <u>Puntuación: 0.00</u>	

OBSERVACIONES:
 Calidad = \sum de las calidades de los ítems
 Se obvia la presencia del *sol*, para su valoración, por dos consideraciones:
 1. Por no representar a una variable condicionante para el disfrute del paseo.
 2. Por determinar situaciones apetecibles o no.
 Teniendo en cuenta la segunda consideración, la presencia del *sol*:
 - a bajas temperaturas, supone situaciones deseables,
 - mientras que, a altas temperaturas, ocasiona situaciones incómodas.

Cuadro 4
 Criterios de valoración del descriptor: *Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo*

Descriptor 1.4: IMPACTOS AMBIENTALES GENERADOS POR EL PASEO MARÍTIMO

Con este descriptor, se pretenden cuantificar aquellas situaciones que, derivadas de la construcción o existencia del propio paseo, impacten, positiva o negativamente, en los activos ambientales de la zona.

Según Trapero (1998), es preciso insistir en que, al plantearse cualquier actuación en la costa, es imprescindible estudiar, previamente a la realización de las obras, la incidencia que la actuación pueda generar en su entorno, con objeto de minimizar los impactos negativos que pudiesen producirse. Además, conviene tener presente que cualquier actuación en la costa, por pequeña que sea, tiene algún tipo de incidencia. Lo cual es totalmente coherente con Belenguer (2005) cuando considera que la construcción de cualquier tipo de infraestructura produce, en mayor o menor medida, un impacto en el territorio. Pero que, según la autora, para minimizar dichos impactos la sensibilización de la sociedad y de las administraciones hacia el medio ambiente han hecho que todo proyecto de obra pública contenga un estudio de impacto ambiental cuyo objetivo sea cuidar y defender el medio natural y reducir el impacto producido.

Según Trapero (1998), los impactos positivos o negativos de las obras realizadas en el litoral, pueden ser los siguientes:

➤ Impactos positivos:

- La incidencia económica directa e indirecta que la obra genera
- La protección frente a la erosión y los temporales
- La protección de los recursos naturales, urbanos y turísticos
- La revalorización de la fachada marítima
- La creación de un nuevo hábitat y la mejora de las condiciones de vida que proporciona a la población próxima
- El acondicionamiento de un área de singulares características para el ocio

➤ Impactos negativos:

- Las alteraciones de la dinámica litoral, no adecuadamente previstas
- El deterioro de la calidad del agua, en caso de generarse superficies de agua no fácilmente renovables
- La variación de la fauna y la flora, tanto terrestre como marina, por la remoción de superficies de arena o de rocas
- La degradación del paisaje, por la alteración de la topografía y la vegetación

Pero a pesar de lo anterior, en el desarrollo de este descriptor, sólo se tendrá en cuenta como impacto positivo, la función de protección de activos propios o envolventes de un paseo. Los restantes aspectos no se obvian, sino que son abordados en otros descriptores.

Trapero (1999) afirma que los paseos marítimos sirven para definir la correcta utilización de la costa, y que la realización de estos debe evitar impactos negativos y, en especial, la alteración de la evolución natural del perfil de playa. Asimismo, y con

objeto de respetar el carácter público del borde marítimo-terrestre, el paseo marítimo no puede discurrir sobre terrenos ganados al mar o la playa.

De todo lo anterior se deduce la necesidad de evitar que la construcción del paseo altere la configuración natural de la costa. Para ello, será necesario considerar en el proyecto del paseo, la incidencia de las mareas, las corrientes marinas y el movimiento de la arena. Además, de asegurar que las especies de flora y fauna marinas no sean dañadas por la construcción del paseo, y menos aún, por la existencia de éste.

Porque, como afirma Burriel (2001), no resultan extrañas crónicas en las que aparecen paseos marítimos destrozados, playas engullidas por el mar, casas y restaurantes costeros inundados, carreteras litorales dañadas y cortadas, etc. Es decir, miles de millones en daños materiales. Pero lo peor es que todas estas circunstancias, según el autor, no pueden considerarse como una catástrofe natural, ya que son las actuaciones humanas las que han agravado la fuerza destructiva de los temporales mediante la invasión del terreno del mar y alteración de las condiciones del litoral, que han favorecido el retroceso de las playas y el aumento de la fuerza del oleaje. De modo que se hace necesario evitar situaciones de este tipo.

Autores tales como Peña Martínez (2004), López Peláez (1995), Herce Vallejo (1988) y Massa (2004), etc., dan a los paseos, entre otras, la función de contención del afán especulativo (de contener la presión edificatoria sobre el medio litoral, impidiendo futuras alteraciones de la costa, y con ellas la destrucción, o degradación de sus activos), lo cual está en coherencia con lo que quiere medir el descriptor en cuestión.

Pero a pesar de que un paseo marítimo tiene la función intrínseca de protección del litoral, no es descabellado considerar la posibilidad de que se provoquen impactos negativos a causa de un mal diseño del mismo o por una falta de conocimiento del medio en el que se está trabajando. Circunstancias que quedan recogidas por diferentes proyectistas, como por ejemplo, Peña Martínez (2004), el cual considera que cuando alguien no familiarizado con la ingeniería de costas proyecta un paseo marítimo, tiende a suponer que la línea de agua es fija y que no va a variar en el futuro, de manera que se comete un error que ha costado ya muchos disgustos en paseos marítimos construidos con un criterio puramente urbanístico.

Además, y de acuerdo con los textos legales vigentes:

- Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio, publicado en el BOE número 181, del 29 de julio de 1988, páginas 23386 – 23401)
- Reglamento de la Ley de Costas (Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, publicado en el BOE número 297, del 12 de diciembre de 1989)
- Correcciones de errores (BOE número 20, del 23 de enero de 1990)
- Sentencias del Tribunal Constitucional 149/1991, del 4 de julio de 1991, y 198/1991, de 17 de octubre

- Modificaciones:

- de la Ley de Costas (22/1988, de 28 de julio), y
- de su Reglamento (1471/1989, de 1 de diciembre)

conforme con las Sentencias del Tribunal Constitucional (Real Decreto 1112/1992, del 18 de septiembre, publicado en el BOE del 6 de octubre).

se tiene que evitar, por la construcción de paseos, la alteración de la evolución natural de la costa ante los temporales y la dinámica litoral del tramo del que forma parte:

- respetando especialmente la integridad de la playa,
- dejando suficiente zona de reposo para los usuarios, y
- asegurando espacio de reserva ante una futura transgresión marina y/o situaciones transitorias agresivas (temporales),

Y estas circunstancias:

- Quedan subrayas por López Peláez (1995), haciendo referencia:
 - a los Artículos 44.5 de la Ley de Costas,
 - a la Disposición transitoria 7.3 de la ley de Costas,
 - al Artículo 94 del Reglamento de la Ley de Costas, y
 - a la Disposición transitoria 20 del Reglamento de la Ley de Costas,
- Y recogidas por Martínez (1991, páginas 53 – 66), en relación con los procesos morfodinámicos en el litoral y la obligatoriedad de hacer Análisis de Impactos Ambientales, según:
 - ver paginas 63 y siguientes

Asimismo, es importante señalar, que no se puede obviar la complejidad que presenta el conocimiento del medio marino-terrestre, lo cual hace necesario ser respetuoso a la hora de intervenirlo, y darle un enfoque interdisciplinario. Por lo que ante un posible desconocimiento, en general, y tomando las palabras de Peña Martínez (2004), se debe admitir que el paseo marítimo debe integrarse con el paisaje sin desentonar, ya que no parece descabellado admitir que, salvo excepciones, la peor obra de la naturaleza es mejor que la mejor obra humana.

Además, como remarca Yepes (2002a), es importante que al diseñar un paseo marítimo, éste no se convierta en un el elemento que desencadene procesos de recesión en la playa. Dichos procesos pueden derivar del empleo de elementos reflejantes en la construcción de paseos, escolleras y muros, que en el caso de ser alcanzados por el oleaje provocan un efecto multiplicador en la capacidad de movilización de sedimentos y consecuentemente la pérdida de superficie de playa. Ante estas situaciones, el autor propone determinar la cota de inundación, o cota de alcance de los oleajes, considerando el efecto superpuesto de ondas largas periódicas, marea astronómica y meteorológica, y según el resultado, variar la posición del paseo o emplear elementos constructivos disipadores.

Pero el anterior autor también considera, como impacto ambiental generado por el paseo marítimo, el hecho de que el propio paseo se encuentre asentado sobre materiales sedimentarios sueltos, o sobre playa de arenas o gravas, de modo que inmovilice los sedimentos o actúe como barrera eólica. Para evitar dichas inmovilizaciones, propone colocar el paseo en un área que no provoque dicho impacto (cosa que resulta difícil dadas las dificultades espaciales).

No obstante, muchas de las situaciones anteriormente mencionadas como no deseables, pueden observarse en gran número de paseos ya existentes, y esto hace que sea necesario medir los impactos provocados. Aunque hay que admitir que gracias a dichos paseos, se ha conseguido aprender de los errores y adquirir una experiencia tal, que puede evitar volver a cometer los mismos errores de diseño, ubicación, medidas, etc. en la proyectación de futuros paseos marítimos. Es decir, y como concluye Yepes (2002a), lo necesario es conocer el medio.

Por todo lo anterior, se hace necesario “medir” los impactos negativos (o daños) que el propio paseo produzca, lo cual también justifica la existencia de este descriptor.

Los criterios de valoración del descriptor recoge el conjunto de las anteriores consideraciones y discusiones.

DESCRIPTOR 1.4 DENOMINACIÓN: IMPACTOS AMBIENTALES GENERADOS POR EL PASEO MARÍTIMO COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.072	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
El paseo produce impactos ambientales positivos, actuando como barrera de protección de activos ambientales significativos, en la ribera del mar, que se devaluarían, o se pondrían en peligro, ante la invasión constructiva de edificios.	10.00
El paseo no produce impactos ambientales.	7.50
El paseo provoca impactos ambientales negativos, pero dentro de los límites permisibles según el marco legal vigente.	5.00
El paseo produce impactos ambientales negativos, que rebasan la permisibilidad según el marco legal vigente.	0.00
Observaciones: Se considera que hay daños ambientales significativos cuando: <ul style="list-style-type: none"> - se destruyen o se ocupan lugares históricos - se destruyen o se ocupan relieves fisiográficos emblemáticos, según la bibliografía reconocida - se degrada una biota significativa (flora y/o fauna endémica) - se degrada una biota que da cobijo a especies endémicas - se degrada a una población con gran biodiversidad - se precarizan o destruyen playas significativas próximas - se erosionan ambientes sumergidos por excavación de un oleaje reforzado por la intervención, y/o - se forman pantallas de ocultación en cuencas visuales de paisajes recreacionales significativos. Por el simple hecho de que se afecte un sólo activo ambiental significativo, el descriptor mediría cero unidades de calidad. Sin embargo, a la hora de redactar proyectos de mejora, los costes económicos aumentarían a medida que se afectase a un mayor número de activos. El ítem 1 se ha desarrollado a partir de las asunciones de diversos expertos reconocidos sobre paseos (Trapero, J. J., 1998; Peña Martínez, C., 2004; López Peláez, L., 1995, etc.).	

Cuadro 5
 Criterios de valoración del descriptor: *Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales*

Descriptor 1.5: DISPONIBILIDAD DE ESCENARIOS PARA ACTIVIDADES DE OCIO COMPLEMENTARIAS

En conformidad con López Peláez (1995), este descriptor contempla la posibilidad de que existan zonas habilitadas para desarrollar actividades anexas apetecidas (tanto en el ámbito marino colindante, como en el peatonal), que puedan satisfacer la demanda de las distintas clases de usuarios (niños, personas mayores, residentes, turistas, etc.) teniendo en cuenta las condiciones de uso en las diferentes épocas del año.

Además, el anterior autor, propone, en aquellos casos de paseos marítimos en los que sea procedente, proyectar un circuito para bicicletas, con carril pavimentado, o para paso gimnástico, sin pavimentar, de manera que se amplíe la variedad de usuarios a los que va dirigido el uso del paseo.

Aunque López Peláez no es el único autor que plantea la necesidad de satisfacer la demanda de las distintas clases de usuarios del paseo, proporcionando alternativas de ocio complementarias a pasear.

Trapero (1990a) considera que el paseo debe responder a las diferentes necesidades y usos de los usuarios, ofreciendo espacios diversificados y polivalentes. Es decir, la percepción del paseo ha de ser variada, y ha de brindar diferentes posibilidades de aproximación y utilización del mismo.

Con este fin el anterior autor propone:

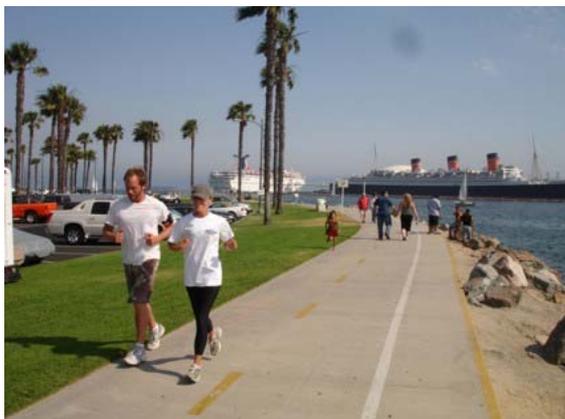
- diseñar el paseo con una sección transversal adaptada a las características urbanas de cada tramo, de manera que se evite la monotonía
- disponer de áreas de descanso, reposo y contemplación. Las cuales constituyen los focos de atracción del paseo.

Asimismo, dichas zonas pueden estar localizadas en las plazas, espacios abiertos y zonas ajardinadas del paseo, y deben estar dotadas de bancos (siendo aconsejable que una parte de los mismos estén situados a la sombra de los árboles).

De igual manera, el anterior autor en otra de sus publicaciones, Trapero (1998), afirma que las riberas del mar son consideradas como lugares privilegiados de meditación, como espacios apropiados para el reposo e incluso para los placeres colectivos y hasta de desenfrenada voluptuosidad. Por lo que, para el autor, la anterior afirmación se traduce en que los paseos marítimos, además de contribuir a regular el uso ordenado del litoral y a mantener el equilibrio natural de la costa, son el escenario donde se desarrolla la vida de cuantos se encuentran allí, bien viviendo, bien descansando. De todo lo anterior se deduce que disponer de escenarios complementarios, para otras actividades de ocio, incrementa las opciones de entretenimiento de los usuarios.

En cambio, para Herce (1988) aunque puede parecer que no considera la disponibilidad de escenarios para las actividades de ocio complementarias, si que lo hace de manera indirecta. El autor no hace mención directa de dichos escenarios, pero considera que, a pesar de que el espacio del paseo marítimo es fundamentalmente un lugar de estancia dinámica para pasear, también pueden acoger actividades como contemplar el mar,

“interactuar” con otros paseantes, y el desarrollo de la actividad comercial. Y, según el autor, para llevar a cabo las anteriores actividades es necesario dotar al paseo de zonas habilitadas para ello, ya sea mediante miradores, zonas de sombra, bancadas, etc.



Fotografías 13 y 14: *Paseo de San Diego (EEUU)*



Fotografía 15: *Paseo de Arinaga*



Fotografía 16: *Paseo de Meloneras*



Fotografía 17: *Paseo de Meloneras*



Fotografía 18: *Paseo de Meloneras*

En el diseño del descriptor se recogen todas las anteriores consideraciones y discusiones.

Para facilitar la operatividad de la herramienta, se desglosa el descriptor en dos tablas (a y b). La primera es la denominada 1.5a, que considera la disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias en el ámbito peatonal y en el espacio terrestre anexo. La segunda es la 1.5b, que tiene en cuenta dicha disponibilidad de escenarios en el ámbito marino colindante.

La calidad global que alcance este descriptor será el resultado de la suma de las calidades obtenidas para los descriptores 1.5a y 1.5b.

DESCRIPTOR 1.5a		
DENOMINACIÓN: DISPONIBILIDAD DE ESCENARIOS PARA ACTIVIDADES DE OCIO COMPLEMENTARIAS EN EL ÁMBITO PEATONAL Y ESPACIO TERRESTRE ANEXO		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.043		
ÍTEM	CRITERIOS DE VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Ámbito peatonal y espacio terrestre anexo	Por cada kilómetro de longitud a lo largo del ámbito peatonal del paseo marítimo, hay uno o más espacios físicos, sin ocupar el propiamente peatonal, disponible a lo largo de todo el año, que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, como verbenas (o bailables), conciertos musicales, campeonatos de patinetas, etc.. Y además hay una franja anexa como carril bici, debidamente señalizada tanto en la horizontal como en la vertical.	5.00
	Por cada kilómetro de longitud a lo largo del ámbito peatonal del paseo marítimo, hay uno o más espacios físicos, sin ocupar el propiamente peatonal, disponible a lo largo de todo el año, que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, como verbenas (o bailables), conciertos musicales, campeonatos de patinetas, etc. Y además hay una franja anexa como carril bici, pero no debidamente señalizada tanto en la horizontal como en la vertical.	4.00
	Por cada kilómetro de longitud a lo largo del ámbito peatonal del paseo marítimo, hay uno o más espacios físicos, sin ocupar el propiamente peatonal, disponible a lo largo de todo el año, que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, como verbenas (o bailables), conciertos musicales, campeonatos de patinetas, etc.. Pero no hay una franja anexa como carril bici.	3.00
	En el ámbito peatonal del paseo marítimo, no hay espacios físicos que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, pero hay un carril bici anexo, debidamente señalizado tanto en la horizontal como en la vertical.	2.00
	En el ámbito peatonal del paseo marítimo, no hay espacios físicos que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, pero hay un carril bici anexo sin las debidas señalizaciones.	1.00
	En el ámbito peatonal del paseo marítimo, no hay espacios físicos que puedan dar cabida a actividades y eventos recreativos complementarios, ni tiene un carril bici anexo	0.00
Observaciones: Entre las actividades de ocio complementarias, se encuentran los miradores de <i>paisajes de ocio</i> , siempre que éstos se encuentren acondicionados (como mínimo, con toldos, enramadas u otros elementos funcionalmente similares, con bancos en condiciones y con paneles de información no deteriorados), para las observaciones recreacionales. Se entiende por <i>paisaje de ocio</i> , aquél que permite un disfrute polisensorial de <i>cuenca espacial</i> , con todas sus manifestaciones plásticas (de formas, tamaños, colores, luces y contraluces), y con sus diferentes contenidos en acervos históricos-culturales-etnográficos. Este tipo de paisaje se deriva: <ul style="list-style-type: none"> tanto de las peculiaridades propias del medio físico, de las comunidades biológicas y de unas posibles actividades actuales y legados del hombre, y como de las interacciones entre estos componentes. Se emplea un coeficiente espacial igual a la unidad, en relación con los espacios para actividades complementarias, cuando éstas sean de carácter tradicional y verificable (recogidas en las ofertas turísticas de reconocido prestigio) y siempre que se dejan sentir en todo el paseo, aunque se haga desde una <i>zona puntual</i> (caso de fuegos artificiales). Pero en estos casos, la actividad deberá tener una programación anual (como mínimo). Se operará con un coeficiente temporal igual a la unidad.		

Cuadro 6

Crterios de valoración del descriptor: *Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias en el ámbito peatonal y espacio terrestre anexo*

DESCRIPTOR 1.5b		
DENOMINACIÓN: DISPONIBILIDAD DE ESCENARIOS PARA ACTIVIDADES DE OCIO COMPLEMENTARIAS EN EL ÁMBITO MARINO COLINDANTE		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.043		
ÍTEM	CRITERIOS DE VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Ámbito marino colindante	Las aguas colindantes reúnen unas condiciones oceanográficas y sanitarias aptas para acoger determinadas competiciones náuticas (de embarcaciones de vela, de windsurfismo, de motonáutica, etc), y/o actividades deportivas acuáticas, como la pesca con caña y escafandrismo (o snorkel).	5.00
	Las aguas colindantes no reúnen unas condiciones oceanográficas y sanitarias que puedan acoger determinadas competiciones náuticas y/o actividades deportivas acuáticas.	0.00
Observaciones: Calidad global = \sum de las calidades de los ítems.		

Cuadro 7

Crterios de valoración del descriptor: *Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias en el ámbito marino colindante*

Descriptor 1.6: RIESGOS DE DAÑOS MATERIALES POR *INVASIONES* DEL MAR SOBRE EL ACTIVO Y/O POR PROVOCAR INUNDACIONES SUS INFRAESTRUCTURAS

Con este descriptor, se pretende cuantificar los riesgos de daños asociados a las invasiones del mar.

Aparentemente, el descriptor, cuando considera a los temporales, aborda parte de los impactos negativos inventariados por Trapero (1998) y recogidos en el descriptor 1.4, aunque el autor limita los daños a la dinámica litoral, mientras que aquí se consideran los efectos sobre el front line. Además, estos riesgos toman tal identidad, debido a las fuertes consecuencias derivadas de las invasiones del mar sobre la parte de la ciudad más marítima, que resultan suficientes como para formar un descriptor propio.

Los riesgos por invasiones pueden darse de forma puntual (porque se hayan dado una serie de condiciones apropiadas que hayan hecho posible el evento), o no. Cuando no se trata de un caso puntual aislado, es necesario hacer una revisión histórica, y determinar el periodo de retorno.

No obstante, cuando el evento no es aislado, es importante, comprobar si dichas invasiones ante temporales son debidas, o no, a un mal estudio, o una mala parametrización, de la zona, a la hora de proyectar y construir el paseo. O, si por el contrario, la existencia del paseo viene determinada por la necesidad de protección de la ciudad ante temporales, como ocurre por ejemplo en los casos de Fuengirola, Torremolinos, Torrox o Rincón de la Victoria, entre otros, donde los paseos marítimos se construyeron, según los informes de la Academia Malagueña de Ciencias, para evitar el avance de las edificaciones y protegerlas de las embestidas del mar, pero dándose las circunstancias de que en los temporales de mayor intensidad no se consigan evitar totalmente las invasiones.

Para Yepes (2002a), uno de los criterios más olvidado en el diseño de los paseos es el de inundabilidad, tanto por aguas continentales como marinas. Cuando las olas alcanzan y/o superan la cota del paseo marítimo, pueden provocar la inundación del mismo y, consecuentemente, de sus instalaciones, causando pérdidas económicas. Para el autor, no se puede obviar que la sección adoptada para el paseo puede beneficiar, o no, el efecto de inundación. Y que en los casos donde se diseñan pasillos o fosos a baja cota, se ha de unir, al efecto de la inundación, el de permanencia de las aguas por dificultad de evacuación de las mismas, cosa que empeora aún más la situación.





Fotografías 19-24: Inundación de El Malecón de Las Habana debida al huracán Wilma, el 24/10/2005

Por todo lo anterior se debe evitar la llegada del oleaje a las obras a proyectar. Pero en caso de no ser esto posible, el diseño de las infraestructuras ha de ser de forma tal que minimice el efecto del alcance y que impida la estancia de las aguas en la obra del paseo proyectada.

El anterior razonamiento está en plena concordancia con López Peláez (1995), el cual propone que cuando se proyecta un paseo, es importante evitar salientes hacia el mar que provoquen la concentración de su energía. Con lo que en aquellos casos ocasionales en los que el oleaje puede alcanzar el paseo, conviene disponer una solución en talud, sobre el que se disipe su energía, que puede ser continuo (ajardinado o revestido con piezas especiales), o escalonado.

Pero, quizá debido a la falta de conocimiento, y según Valdemoro (2005) la mayor parte de los paseos marítimos existentes, fueron construidos sin tener en cuenta que el oleaje pudiera impactar sobre su estructura. Por este motivo la mayoría de estos carecen de las propiedades estructurales de las obras de ingeniería (diques o muros). Además, asociado a esto, y debido a que el comportamiento erosivo de la mayoría de las costas españolas hace que la anchura de las playas vaya decreciendo y siendo cada vez menos efectiva en la protección de la zona interior, se facilita que el oleaje impacte directamente sobre las estructuras del paseo y se produzcan cada vez mayores daños en los paseos durante los temporales, ocasionando incluso su colapso.



(Matalascañas, Huelva)



(Lloret de Mar, Girona)



(Segur de Calafell, Tarragona)





(S'Abanell, Blanes)

Fotografías 25-31: Paseos marítimos afectados por el impacto de temporales

Las anteriores imágenes, tomadas de Valdemoro (2005), muestran ejemplos de paseos afectados por tormentas en playas. Aunque los paseos presentan características estructurales diferentes, tienen en común que no se han diseñado para resistir los impactos del oleaje y que el ancho de la playa frente al paseo, es (o era) insuficiente para protegerlo adecuadamente. En los diferentes ejemplos, la playa, frente a la estructura, ha ido decreciendo en anchura a lo largo del tiempo, por lo que las condiciones que determinan uno de los aspectos citados anteriormente, que controlan la seguridad de la estructura frente a la capacidad de protección de la playa, ha variado a lo largo del tiempo. (Valdemoro, 2005).

Para aquellos casos en los que el paseo ya existe, y se observan dichos riesgos de invasión, crear una barrera de arena junto al muro del paseo que evite dichos daños (solución “blanda”) puede resultar una solución válida y eficaz, como se muestra en el caso del paseo marítimo de Riazor. En esta localidad se ha adoptado esta medida de protección ante la furia del oleaje, y mediante esta barrera se mantiene en buenas condiciones el mobiliario del paseo durante el invierno evitando así situaciones indeseables. (Información obtenida del periódico digital 20minutos.es, 25-10-2005).



Fotografía: A.Gómez

Fotografía 32: Las dunas vuelven al Paseo Marítimo para protegerlo de la furia del oleaje. Las máquinas amontonan arena desde ayer para reforzar la balaustrada a la altura de Riazor.

El descriptor recoge en sus criterios de valoración el conjunto de las anteriores consideraciones y discusiones.

DESCRIPTOR 1.6
DENOMINACIÓN: RIESGOS DE DAÑOS MATERIALES POR INVASIONES DEL MAR SOBRE EL ACTIVO Y/O POR PROVOCAR INUNDACIONES SUS INFRAESTRUCTURAS
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.050

CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
No constan registros históricos de <i>penetraciones del mar</i> en el territorio ocupado por el paseo.	10.00
Las <i>penetraciones del mar</i> , sobre el paseo, o sobre su territorio: que hayan afectado o provocado daños en las vías circundantes (peatonal y/o de tráfico rodado) y/o en los primeros frentes de edificaciones, y/o que hayan determinado evacuaciones, como medidas preventivas, sólo han sido en tiempos pasados (hace más de 100 años).	8.00
En los últimos 100 años se han registrado <i>penetraciones</i> : que han afectado o provocado daños en las vías circundantes (peatonal y/o de tráfico rodado) y/o en los primeros frentes de edificaciones, y/o que han determinado evacuaciones, como medidas preventivas, pero con ocurrencias iguales, o inferiores, a 1 por cada 11 años.	5.00
Hay <i>penetraciones</i> del mar sobre el paseo, o sobre su territorio: que afectan o provocan daños en las vías circundantes (peatonal y/o de tráfico rodado) y/o en los primeros frentes de edificaciones, y/o que determinan evacuaciones, como medidas preventivas, con ocurrencias mayores a 1 por cada 11 años.	0.00

Observaciones:

El descriptor se refiere a daños materiales, independientemente de que puedan provocar, o no, accidentes.

Aquí se incluye el papel que juegan las obras marítimas ante situaciones oceanológicas adversas, en relación con el entorno urbano.

Los riesgos en consideración están relacionados con huracanes, o con otros fenómenos meteorológicos, de características muy energéticas, que conlleven fuertes anomalías oceanológicas *agresivas*.

Las ocurrencias se miden conforme con cálculos estadísticos.

La medida, es el peso de calidad correspondiente al ítem en cuestión (ajustado a la situación del lugar) multiplicado por un coeficiente de corrección.

Este coeficiente determina, en realidad, un valor añadido al descriptor, en relación con el papel que desempeñan las obras de ingeniería del paseo, como defensa de la ciudad, ante situaciones de invasiones del mar.

El coeficiente toma los siguientes valores:

1.50 cuando las obras de ingeniería impiden las invasiones

1.25 cuando mitigan las invasiones

1.00 cuando son pasivas ante las invasiones, y

0.00 cuando propician las invasiones, a causa de resonancias y/o otras variables físicas.

Cuadro 8

Criterios de valoración del descriptor: *Riesgos de daños por invasiones del mar sobre el activo*

Descriptor 2.1: ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO

Este descriptor pretende valorar la distribución y el diseño del *equipamiento mobiliario, del pavimento, de las arboledas y de la jardinería*.

En cuanto a la distribución, se dan muchas formas correctas de distribuir los equipamientos, arboledas y jardinería, ya que no existen soluciones tipificadas para cada una de las combinaciones posibles entre trama urbana y morfología litoral (Herce, 1988). Debido a esto, el descriptor valora que la solución adoptada en el paseo, que se está estudiando, satisfaga la demanda y las necesidades de los usuarios.

Respecto al diseño del equipamiento mobiliario, del pavimento y de las zonas ajardinadas, también puede ser muy variado. Porque, como afirma Belenguer (2005), una infraestructura es estéticamente correcta cuando es agradable a la vista, y su apariencia es buena. Es decir, cuando su forma, colores y acabados mantienen una relación “correcta” con el entorno, siendo indiscutible que la estética es un parámetro o

criterio muy subjetivo. Por este motivo, simplemente se tiene en cuenta, que el diseño esté acorde con el entorno, y no que el resultado obtenido en el diseño del paseo sea más o menos estético (o “bonito”). Aunque, según Yepes (2002), sin olvidar que el diseño del paseo ha de hacer que éste se diferencie del resto, haciendo que sea singular, mediante la búsqueda de una imagen que represente el área litoral ocupada. Y así evitar, como apunta Such (2005), que, por falta de elementos de referencia importantes, apenas se pueda diferenciar el paseo de cualquier otra calle del caso urbano.

Cuando se hace referencia al equipamiento mobiliario, se están considerando los bancos, farolas, cestos de recogida de basura, cartelería publicitaria y elementos decorativos. Para el caso de las arboledas se incluyen las diferentes especies de árboles y de enramadas que proporcionan sombra, y en relación con la jardinería se consideran las zonas ajardinadas (denominadas coloquialmente *zonas verdes*) con setos, plantas ornamentales, césped, etc.

Varios autores, a partir del estudio de diversos paseos marítimos existentes, han redactado una serie de observaciones y/u orientaciones, las cuales pueden servir de a tener en cuenta a la hora de distribuir y de elegir el diseño adecuado de los equipamientos mobiliarios, pavimentos, arboledas y especies vegetales que han de caracterizar el paseo marítimo en proyecto.

Pero, según Belenguer (2005), no hay que obviar que los paseos marítimos son un claro ejemplo de infraestructura en la cual, la opinión del usuario visual es prioritaria. Según la autora, son construcciones para ser observadas y, por tanto, el cuidado dado a los elementos que los componen es primordial. El paseo debe invitar a pasear y relajarse, y para ello han de utilizarse especies ornamentales, elementos decorativos singulares o distintos tipos de pavimentos con el único objetivo de gustar y agradar al usuario, principalmente visual, del paseo.

Según Herce Vallejo (1988), los artefactos de iluminación, los registros de servicios, el mobiliario (bancos, fuentes, indicadores), el pavimento, etc. son los instrumentos para lograr la composición formal que mejor requiera el paseo marítimo, que se esté proyectando. Y esto resulta lógico, ya que el paseo marítimo es un espacio urbanizado cargado de símbolos y con una alta significación en sí mismo, y el tratamiento superficial, mobiliario, iluminación, textura de los espacios generados y vegetación, configuran los accesorios que completan la ordenación del entorno.

Además, Herce (1988) remarca la necesidad de que la organización y forma del paseo transmita al usuario:

- la sensación de espacio que sea acorde a sus necesidades,
- que invite al deseo de pasear y
- que se use en su totalidad,

ya que se sabe, según este autor, basándose en la experiencia, que los paseos marítimos en los que se han querido diferenciar enormemente los espacios y los usos, han terminado convirtiéndose en un caos de elementos de urbanización y, más frecuentemente, en una encadenación de espacios vacíos y espacios usados.

En cambio, López Peláez (1995), trata la distribución y el diseño del mobiliario, pavimento, arboledas y jardinería desde otra perspectiva. Para este autor, es importante prever la colocación adecuada de los distintos elementos del paseo (farolas, bancos, alcorques, accesos, papeleras, etc.), pudiendo dibujarse una malla o retícula geométrica, materializada en tiras o franjas:

- que delimiten las distintas zonas,
- que se enmarquen diversos elementos o el mobiliario, y
- que modulen el ritmo del paseo.

En cuanto a los materiales a emplear, este último autor apunta que se han de tener en consideración los siguientes aspectos:

- la amortización económica a largo plazo, dada la importancia de la obra,
- las adecuada ambientación con el entorno,
- la robustez y buen comportamiento:
 - a) ante la intensidad de la acción del ambiente marino (como los efectos de la humedad y salinidad, entre otros), que evite los efectos de la oxidación (incluso en las armaduras) y de la abrasión, y
 - b) en relación con los usos indebidos (paso de vehículos pesados o embarcaciones por zonas no previstas para ello, pintadas, actos vandálicos, etc.).

Sin embargo, para Trapero (1990a), la durabilidad y la adecuación son las características generales que deben de presentar los elementos y materiales que integran el paseo, dado el carácter público de éste.

Para dicho autor, hay que tener en cuenta:

- Las necesidades de conservación de los elementos proyectados y evitar la creación de áreas o de elementos de difícil conservación y mantenimiento. Es muy importante la elección del pavimento, el acabado del muro y el diseño de la albardilla de coronación, o de la barandilla.
- La elección de los materiales, que debe tener en cuenta las condiciones ambientales a que estarán sometidos, y han de ser, en general, de calidad, tenaces y duraderos. Además, conviene utilizar materiales que armonicen por su textura y tonalidad con la playa, el medio urbano y los elementos naturales.
- Y los métodos de construcción, que deben seleccionarse adecuadamente.

Además de:

- Disponer, en los paseos, de plantación arbolada y elementos focales u ornamentales, con objeto de contrapesar la horizontalidad inherente al carácter lineal de los paseos.

- Cuidar las texturas, tono y acabados de los materiales, así como el diseño de los elementos de mobiliario urbano y considerar la eventual integración de elementos de ornato (monumentos, esculturas, fuentes, etc.)

Las pautas propuestas por los distintos autores se sintetizan, por separado, respecto a los diferentes elementos de urbanización:

a) En relación con el mobiliario:

En un contexto general, para López Peláez (1995), el mobiliario del paseo es un elemento destacado por su uso y por la personalidad que le confiere al mismo.

Además, este autor recomienda que un paseo marítimo:

- no tenga la sección estricta de paso reducida por el mobiliario,
- tenga las duchas, fuentes de beber, lavapiés y otros equipamientos cerca de los accesos, en la playa en vecindad (si existiera),
- disponer de sombra o protección (por ejemplo, pérgolas y marquesinas) en las zonas de descanso, y
- disponer las papeleras cerca de las aceras, bancos y teléfonos públicos, etc., en lugares visibles.



Fotografía 33: Paseo de Arinaga (Las Palmas)



Fotografía 34: Paseo de Monterrey (California, EEUU)



Fotografía 35: Paseo de San Francisco (EEUU)



Fotografía 36: Paseo de San Diego (EEUU)



Fotografía 37: Paseo de Gandia (Valencia, España)



Fotografía 38 y 39: Paseo de Meloneras

En cambio, para Trapero (1990a), el proyecto del paseo marítimo debe cuidar los elementos que sean necesarios para el disfrute y utilización del mismo y de la playa. Para ello, es conveniente disponer del mobiliario urbano necesario para el uso del paseo y, en general, conviene concentrarlo en los espacios adecuadamente pavimentados:

- bien en los ensanchamientos y plazas de éste, o
- bien en ciertas franjas longitudinales.

Asimismo, el autor considera que el paseo ha de ser susceptible de experimentar modificaciones en su forma y su color por la influencia de la atmósfera, por el paso del tiempo o según los distintos puntos de percepción.

En cuanto a las consideraciones por separado, de los diferentes elementos puntuales del mobiliario, se ha llegado al siguiente resumen:

1. Respecto a la luminarias:

Según Herce Vallejo (1988) el grado y tipo de iluminación depende de los usos previstos sobre el espacio y de la asignación de funciones planteadas para cada una de sus partes. Por otra parte, la iluminación no solo depende de la fuente de luz, sino también de la textura y grado de reflexión del pavimento sobre el que se proyecta.

Para este autor, dado que un paseo marítimo es un elemento de ordenación singular, las decisiones de iluminación juegan un papel fundamental en la consecución de los

objetivos de continuidad, focalización y ritmos, no siendo válidos los procedimientos de cálculos habituales basados en manuales, que exigen una iluminación media determinada y un cierto nivel de uniformidad en la misma.

Ya que para el caso concreto de un paseo marítimo, que por esencia es un espacio peatonal, las condiciones de uniformidad de iluminación no son siempre adecuadas. Un claro ejemplo de esto puede observarse en el paseo marítimo de Bakio (Udala, Bizcaya), donde, como se recoge en bakio.org/bakio/de/farolas-del-paseo-maritimo.asp.htm, se han empleado diversos tipos de luminarias.

La focalización del espacio exige:

- la no uniformidad de iluminación,
- la necesidad de destacar unos espacios sobre otros, y
- más variedad de iluminación que la de un monótono ritmo de espacio claro-espacio oscuro, por la propia continuidad del paseo lineal, aparentemente uniforme.

En relación con el diseño de las farolas, conviene destacar que éstas, además de constituir proyectores de luz, son elementos importantes del mobiliario del paseo, ya que se repiten a lo largo del mismo. Esto hace que estén más presentes en la percepción por parte del usuario que otros muchos elementos singulares, colocados con el objeto de comunicar un cierto orden. De ahí la importancia del diseño del artefacto de iluminación.

Según López Peláez (1995), la iluminación, en general, debe ser:

- difusa en las zonas de paso,
- concentrada en lugares de encuentro y reunión, y
- con intensidad graduable a diferentes horas nocturnas.

Las farolas constituyen un elemento importante en la identificación del paseo, y junto con los árboles, hacen de contrapeso respecto a la horizontalidad.



Arinaga



Arinaga



San Diego



El Malecón de La Habana



La Coruña



Meloneras



Meloneras

Fotografías 40-46: *Ejemplos de distintos tipos de farolas*

Además, este autor señala que las iluminarias deben tener apropiados distanciamientos, para que no produzca un efecto visual de encerramiento.

Según Trapero (1990a), la iluminación del paseo o sendero, ha de ser consecuente con la ordenación y composición, y debe contribuir a resaltar el carácter del conjunto.

Este autor señala que la iluminación:

- ha de ser la apropiada, en cada área del paseo, según la utilización, función y representatividad del mismo,
- siendo difusa en general, sin quitar que esté concentrada en los lugares de descanso y de reunión.

En cuanto al diseño de las farolas, indica que deben estar en función del porte de los árboles, para que:

- no hagan zonas de sombra, y
- se integren en la composición general de las alineaciones o masas arbóreas.

Según Belenguer (2005), las farolas constituyen un elemento compositivo del paseo que puede hacerlo más cautivador. Según la autora, realizando un diseño un poco innovador de las mismas, se consigue impactar al usuario y hacer más bonito el paseo.

Aunque, según cita Escudero (2002), a pesar de que los expertos señalen que la incorporación de la iluminación de los paseos marítimos es un elemento de diseño definitivo, un abuso puede llevar a una proliferación de puestos de luz excesiva.

2. Respeto a los elementos decorativos:

Para López Peláez (1995), la calidad estética de un paseo reside en la combinación armónica de sus distintos elementos, texturas y colores, y el cuidado de sus detalles, especialmente en lo referente:

- al trazado y disposición de sus diferentes zonas,
- al acabado del muro o talud, albardilla o barandilla,
- a la combinación de pavimentos,
- al diseño de las farolas y del mobiliario, y
- a la distribución del arbolado y de las zonas ajardinadas.

Pero como el paseo es un elemento característico de la ciudad, el autor remarca la conveniencia de realzar su personalidad, con elementos especiales de ornato que sirvan de referencias visuales, o que describan circunstancias simbólicas o hitos históricos (monumentos, fuentes ornamentales, estanques, relojes, rosas de los vientos, veletas, anclas, etc.).

Para Trapero (1990a), conviene diseñar los elementos de ornato y embellecimiento, en un paseo marítimo, de forma tal que sirvan para resaltar la importancia de la fachada marítima de una ciudad (el contacto de los elementos urbanos con el mar), haciéndola más atractiva y agradable.



Fotografías 47 y 48: Paseo de Arinaga



Fotografía 49: Paseo de San Diego (EEUU)



Fotografía 50: Paseo de Meloneras



Fotografías 51 y 52: Paseo de Meloneras

Ejemplos de elementos de ornato

3. Respetto a la cartelería publicitaria:

Trapero (1990a) es el único autor, entre los consultados, que hace referencia a las señalizaciones y anuncios en el ámbito del paseo.

El autor recomienda que las señalizaciones se hagan de forma clara, y cuando se requieran necesariamente.

En cuanto a cartelería publicitaria, este autor indica:

- la importancia de prohibir la instalación de la misma en la playa (o en el territorio envolvente del paseo), y
- en la medida de lo posible, en el propio paseo.

Cuando no se pueda eliminar la cartelería publicitaria en un paseo, el autor aconseja que se apliquen medidas apropiadas que controlen el diseño y la localización la misma.



Fotografías 53 y 54: Paseo de Meloneras

4. Respetto a los cestos de recogida de basura:

En relación con los cestos de basura en un paseo, Trapero (1990a) propone que éstos se coloquen, preferentemente, en los accesos y junto a las áreas de reposo. Pero esta distribución se tendría que hacer de tal manera, que el uso de los cestos no moleste a las personas sentadas. Incluso sugiere que los cestos vayan adosados a las farolas, para paliar sus molestias.

Según López Peláez (1995), los cestos de recogida de basura han de ubicarse cerca de bancos y aceras.

A continuación se muestran algunos ejemplos que corroboran las anteriores consideraciones:



Fotografía 55: *Paseo de Arinaga*



Fotografía 56: *Paseo de San Diego (EEUU)*



Fotografía 57: *Paseo de Gandia*



Fotografía 58: *Paseo de San Francisco*

Ejemplos de cestos de recogida de basura

5. Respecto a los bancos:

Trapero (1990a) señala:

- que el diseño de estos debe proporcionar comodidad, permitir una limpieza fácil y favorecer la conservación, y
- que deben estar situados preferentemente en áreas de sombra y fuera del recorrido natural de pasear.





Fotografías 59-68: *Distintos diseños de bancos y posibles alternativas de colocación*

El autor también indica la posibilidad de que los bancos sean móviles. Esto permitiría emplazarlos, agruparlos y orientarlos según las circunstancias que puedan darse.

b) En relación con el pavimento:

Herce Vallejo (1986), antes de seleccionar el tipo de pavimento, propone hacer el siguiente análisis previo:

- i. Decidir la composición y organización del espacio:
 - la jerarquía y continuidad entre zonas, y
 - los aspectos significantes a conseguir en las diferentes zonas o en el conjunto del paseo.
- ii. Limitar el propio terreno, en función de las variables físicas que puedan incidir (subsistencia esperable, permeabilidad y capacidad portante del suelo, salinidad, soleamiento e intensidad de lluvia, entre otras).
- iii. Describir la diversidad topográfica por la geomorfología del espacio a ocupar.
- iv. Caracterizar morfológicamente el entorno por la incidencia de las edificaciones ya establecidas y de las servidumbres preexistentes.
- v. Definir las visuales a remarcar y las perspectivas a conseguir, de acuerdo con la geomorfología del lugar y con las incidencias morfológicas debidas a las edificaciones y otras construcciones establecidas.

Mediante el anterior análisis, se predeterminan las necesidades compositivas y la gama de soluciones constructivas, en que ha de moverse el proyecto. Y esto ayudará a decidir, el tipo o tipos de pavimentos que se adecuen a las necesidades.

Cabe destacar que, en la decisión del tipo de pavimento, se deben tener en cuenta los factores económicos. Pero no por lo que pueda suponer en el coste de construcción, sino por lo que pueda repercutir, entre otros aspectos:

- en el coste de conservación,
- en la reposición en caso de daños, y

- en la posibilidad de gradualidad en la construcción o de adaptación parcial a otras soluciones.

El autor afirma que el pavimento de un paseo marítimo está no marcado por la solicitación de tráfico, sino por su comportamiento ante la acción del viento, el soleamiento y la erosión provocada por el viento y la arena.

Los anteriores factores físicos determinan la utilidad de unos tipos de materiales (normalmente los de textura porosa y poco pigmentados) y proscriben otros (los resbaladizos en general), pero finalmente, la decisión del tipo de pavimento está asociada:

- a las nociones de jerarquía y continuidad entre zonas,
- a la necesidad de dotar de valores significantes a ciertos lugares, y
- al objetivo de alcanzar la mejor composición en relación con la iluminación, vegetación y mobiliario urbano.

Este autor concluye reseñando que la selección de las características del pavimento resulta más compleja que la aplicación mimética de soluciones tipo. La heterogeneidad de situaciones posibles lleva, lógicamente, a una gran variedad de respuestas adecuadas, lo cual hace que la decisión final dependa de la profesionalidad del proyectista o arquitecto que se hace cargo del diseño del paseo.

Para López Peláez (1995), el pavimento constituye un elemento esencial del paseo, tanto por sus condiciones de uso, como por su importancia en marcar su personalidad y estética, pudiendo combinarse distintas soluciones en textura, tonalidad y dibujo para las diversas zonas (paso, encuentro, estancia, servicios, etc.) teniendo en cuenta además el carácter de su entorno (urbano, histórico, rústico, etc.).

Además, el autor recalca que existen una gran variedad de soluciones: piedra, baldosa, ladrillo, hormigón in situ, liso o impreso, adoquines, guijarros, maderas, etc., debiendo considerarse el efecto abrasivo de la arena y el resbaladizo del agua, y señala la conveniencia de ajustar la amplitud deseada del paseo a las dimensiones de las baldosas. La amplitud debe ser un múltiplo exacto de éstas, para evitar un corte generalizado en los remates laterales.

En cambio, Trapero (1990a), cuando hace referencia a los pavimentos, se centra principalmente en la calidad y durabilidad que han de tener los materiales.

El acabado de las baldosas debe estar en función de las condiciones de uso, durabilidad y estética, requeridas en cada caso. Por ello, según el autor, conviene:

- Diseñar las eventuales áreas de reunión y espacios lúdicos con elemento y materiales duraderos y nobles.
- Elegir materiales:
 - de calidad,
 - durables,
 - de fácil limpieza,

- con las tonalidades acorde con la composición general del paseo, y
- con texturas que proporcionen comodidad en su uso y evitación del peligro de resbalar.

▪ Seleccionar:

- el despiece,
- la colocación,
- las juntas,
- las pendientes y
- el desagüe superficial

según el uso que han de soportar (peatonal, rodado, disuasorio de circular por ellas).

▪ Cuidar:

- las combinaciones de los diferentes materiales, según se trate de superficies a gran y o pequeña escala, y
- la unión de cada material con los de las superficies contiguas, y
- el acabado de los bordes de las superficies pavimentadas, con eventuales protecciones.

Para Belenguer (2005), el pavimento utilizado en un paseo marítimo, es una manera fácil y barata de dar singularidad a un paseo marítimo. Según la autora, combinando el color de las baldosas, o realizando con ellas un pequeño tapiz, se consigue que sea un elemento a admirar y contemplar.



Fotografía 69: *Paseo de San Diego (EEUU)*



Fotografía 70: *Paseo de Gandía (Valencia)*





Fotografías 71-74: Ejemplos de diferentes tipos de pavimentos

c) En relación con la vegetación:

Herce Vallejo (1986) apunta que la disposición de la vegetación, la selección de especies y el tratamiento de riego han de estar previstas dentro del proyecto constructivo del paseo.

Además, indica que resulta obvio que las especies de vegetación a plantar dependen claramente del clima existente en cada zona del litoral, con lo que las especies arbóreas y arbustivas más adecuadas para cada zona, son las que naturalmente se dan en ellas. Pero aún así, el autor considera que árboles tales como los eucaliptos (tan nocivos en áreas forestales) son absolutamente aptos, en la medida que combinan la gran corpulencia de su masa, con su capacidad de buscar agua y de aceptar un cierto grado de salinidad. También el pino blanco y la sabina, y otras variedades de juníperas, son adecuados para el arbolado de los paseos marítimos.

En cuanto a vegetación arbustiva, las plantas grasas, como las balsaminas y, sobre todo, las adelfas y tamariscos, son apropiadas para plantaciones agrupadas.

Para López Peláez (1995), el ajardinamiento y el arbolado son fundamentales, para que un paseo resulte grato a sus usuarios.

El autor señala que en la selección de especies (tanto tapizantes como de arbolado), se debe considerar:

- que sean de fácil adaptación y conservación,
- sus condiciones de caducidad en invierno (para que no den sombra), especialmente en las pérgolas o lugares de descanso, y
- sus ubicaciones y morfologías, de forma tal que eviten zonas de sombra, en relación con la iluminación nocturna.

Asimismo, añade que no conviene disponer tiras verdes estrechas en los paseos, de difícil conservación.

En el caso de alineaciones de árboles, deben situarse, en general, interiormente (hacia tierra), para no menoscabar la vista del mar, siendo por otra parte de buen efecto su agrupación en arboledas o bosquecillos.

Para Trapero (1990a), la incorporación de elementos vegetales es de gran importancia, ya que el autor manifiesta que en la ordenación del paseo no solo hay que considerar el papel territorial del mismo, función del entorno urbano, sino que el paseo debe enlazar con el entorno natural potenciando los elementos naturales existentes y utilizando elementos vegetales.

Por este motivo, el autor considera conveniente:

- Aprovechar los terrenos con mejores condiciones de suelo y humedad para la plantación y conservación del arbolado, adaptadas al clima y al lugar.
- Elegir especies arbóreas adecuadas para las funciones deseadas:
 - respecto al paisaje que se crea, y
 - en relación con la obtención de sombra.
- Cuidar, en la elección de árboles y arbustos,
 - la disposición,
 - el color,
 - la altura,
 - las siluetas (extendida, redonda, cuadrada, piramidal, cónica, columnar, entre otras morfologías),
 - la configuración del ramaje (llorón, horizontal, angular, desparramado, retorcido, en flecha),
 - la densidad del follaje,
 - la preservación durante la construcción, y
 - el mantenimiento, poda y riego durante la vida del paseo.
- Diseñar la ubicación de los árboles, y determinar la distribución de éstos (alineados o agrupados). Es conveniente que estén separados entre 9, 7 y 5 metros, según se traten de árboles grandes, medianos o pequeños respectivamente. Las separaciones entre los árboles y las edificaciones debe ser, como mínimo, la mitad de las anteriores distancias.
- Diseñar los alcorques (los espacios de tierra en el pavimento, para la plantación de árboles), de manera que sean funcionales y que faciliten el riego y las restantes prácticas de mantenimiento.

Y proyectar las áreas ajardinadas con una vegetación arbustiva y tapizante que:

- estén adaptadas al clima y al lugar,
- que se desarrollen perfectamente bajo las especies arbóreas plantadas,
- que formen suelo vegetal y
- que sean de fácil conservación.



Fotografías 75 y 76: Paseo de Arinaga



Fotografías 77 y 78: Paseo de Arinaga



Fotografías 79 y 80: Paseo de la Costa del Pacífico de California



Fotografía 81: San Francisco (EEUU)



Fotografía 82: La Avenida Marítima (G.C.)



Fotografía 83: *Paseo de Gandia (Valencia)*



Fotografía 84: *Paseo de Monterrey (California, EEUU)*



Fotografías 85 y 86: *Paseo de Meloneras*



Fotografías 87 y 88: *Paseo de Meloneras*



Fotografías 89 y 90: *Paseo de Meloneras*

Los criterios de valoración del descriptor recoge el conjunto de las anteriores consideraciones y discusiones.

DESCRIPTOR 2.1		
DENOMINACIÓN: ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.023		
ÍTEM	CRITERIOS DE VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Bancos	El muro externo sirve de <i>banco continuo</i> , y/o hay bancos de dimensiones estándar, distanciados conforme con la demanda, o cada 25 metros como mínimo.	1.50
	El diseño del muro y de los bancos se encuentra adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente.	0.50
	El muro externo no se encuentra posibilitado como <i>banco continuo</i> , o no existen bancos, o éstos están muy distanciados (separados por más de 25 metros).	0.00
Farolas (iluminarias)	No hay zonas oscuras o, si las hay, éstas no representan más de un 10 % del espacio del paseo.	1.50
	El diseño de los apoyos de los puntos de luz se encuentra adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente.	0.50
	Las zonas oscuras superan el 10 % del espacio del paseo.	0.00
Cestos de recogida de basura	Hay cestos cada 25 metros, como mínimo.	0.75
	El diseño de los cestos se encuentra adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente.	0.25
	No hay cestos o, si los hay, están separados por más de 25 metros.	0.00
Cartelería publicitaria	Ausencia de cartelería (exceptuando los paneles informativos).	1.00
	La cartelería no oculta panorámicas de paisajes recreacionales, y tiene un diseño acorde con la arquitectura urbana envolvente.	0.50
	La cartelería oculta panorámicas de paisajes recreacionales, y/o tiene un diseño inapropiado en relación con la arquitectura urbana envolvente.	0.00
Pavimento (o baldosas) del área peatonal	El pavimento proporciona una superficie confortable, estética con su marco envolvente y lisa, pero no resbaladiza, para que sea versátil en los diferentes usos del paseo.	1.00
	El pavimento proporciona una superficie incómoda, y/o disarmónica con su marco envolvente, y/o no lisa.	0.50
	No existe pavimento.	0.00
Elementos decorativos	Hay elementos decorativos diversos, armoniosos con la arquitectura envolvente.	1.00
	Hay elementos decorativos diversos, pero no armoniosos con la arquitectura envolvente.	0.50
	No hay elementos decorativos diversos.	0.00
Arboledas	Existen arboledas y/o enramadas, de especies autóctonas y compatibles con el spray marino, que producen sombras en más de un 50 % del área peatonal del paseo.	1.00
	Existen arboledas y/o enramadas, de especies autóctonas y compatibles con el spray marino, que producen sombras en menos de un 50 % del área peatonal del paseo.	0.50
	No hay arboledas ni enramadas.	0.00
Jardinería arbustiva y/o de especies herbáceas	Hay jardinería en más de un 50 %, a lo largo del paseo.	1.00
	Hay jardinería en menos de un 50 %, a lo largo del paseo.	0.50
	No hay jardinería.	0.00

Observaciones:
 Calidad global = \sum de las calidades de los ítems
 Puede darse más de un criterio de valoración por cada ítem, en los tres primeros aspectos a valorar, y criterios alternativos para las restantes mediciones.
 Las arboledas que no produzcan sombras, en el propio ámbito del paseo, en sentido estricto, se consideran como elementos de la jardinería.

Cuadro 9
 Criterios de valoración del descriptor: *Elementos de urbanización del paseo marítimo*

Descriptor 2.2: MANTENIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO

Este descriptor trata de cuantificar el mantenimiento del equipamiento mobiliario, el pavimento, las arboledas y la jardinería en general. Pues, evidentemente, no es suficiente una buena distribución y diseño de estos elementos, sino que es necesario que mantengan sus características iniciales con el paso del tiempo, mitigando o eliminando los deterioros, que estarán en dependencia de los materiales que los compongan, y de la incidencia de las variables ambientales y del uso.

El mantenimiento es un hecho que tratan varios autores, y que es aplicable a los diferentes elementos de urbanización de un paseo marítimo, aunque las actuaciones específicas variarán para cada caso.

Para el mobiliario en general, el mantenimiento consiste en reparar y/o reemplazar los elementos deteriorados. Los reemplazos se harán en los supuestos de que no sean factibles las reparaciones.

Por ejemplo, los elementos contruidos con materiales metálicos (barandillas, papeleras, señalizaciones, etc.) suelen presentar síntomas de oxidación. En estos casos, el mantenimiento, cuando no se llegara a situaciones de deterioro irreversible, se basaría en pulimentar y tratar mediante productos antioxidantes. Si se hubieran alcanzado deterioros irreversibles, se procedería a la sustitución.

Para aquellos elementos de un paseo marítimo que estén pintados (como muros y bancadas), su mantenimiento requerirá pinturas especiales, apropiadas para las condiciones ambientales donde se ubican. La experiencia dice que este tipo de mantenimiento hay que repetirlo, normalmente, al menos una vez al año (al principio de la temporada alta, por ejemplo). Esto demuestra que antes de seleccionar el tipo de materiales a emplear, es importante plantearse la rentabilidad a largo plazo, considerando aquellas opciones que requieran, o no, mantenimientos periódicos casi permanentes. Por ejemplo, y para el caso de las bancadas contruidas de piedra (opción cara) no precisarían mantenimientos de pintura, mientras que los contruidos de cemento (opción barata), requerirían mantenimiento anuales de pintura, con lo que la opción barata podría llegar a ser cara a largo plazo.



Fotografías 91 y 92: Paseo de Arinaga

En cuanto al pavimento, su mantenimiento se basa fundamentalmente en la sustitución de baldosas rotas, o en el arreglo de baches causados:

- por un mal uso (por ejemplo: paso de maquinaria pesada, o camiones para la limpieza, la recogida de basura, el abastecimiento de negocios diversos), y/o
- por una subsidencia del suelo, por la falta de un previo análisis geotécnico.



Fotografías 93 y 94: Paseo de Arinaga

En cambio, para las arboledas y jardinería, el mantenimiento no sólo incluye las acciones de podar, abonar, segar las zonas verdes, replantar, etc., sino que también lleva implícito un buen sistema de riego que asegure que las plantas y árboles no se sequen por falta de agua. Además, esta condición ha de asegurarse a lo largo de todo el año. Se debe prever situaciones de restricciones de agua por sequías prolongadas, y disponer de sistemas de goteo, que impidan que las plantas se sequen.

En conformidad con todo lo anterior, López Peláez (1995), hace hincapié en que debe tenerse en cuenta:

- la robustez y buen comportamiento de los materiales a emplear,
- que los materiales deben de mantener sus cualidades ante la intensidad de la acción del ambiente marino (humedad, etc.), evitando los efectos de la oxidación (incluso de las armaduras) y la abrasión, y
- que además deben de soportar usos indebidos, como el paso de vehículos pesados o embarcaciones por zonas no previstas para ello, pintadas, actos vandálicos, etc.

Pero el autor, no sólo da importancia a la robustez y buen comportamiento de los materiales, sino que también matiza el interés de prever la fácil reparación o sustitución, en caso de ser necesario.

Por el contrario, Herce (1988) sólo hace referencia al mantenimiento del pavimento. Apunta que en la decisión de elección de uno u otro tipo de pavimento:

- no sólo se han de tener en cuenta los factores económicos que suponen el coste de construcción,
- sino que además hay que considerar los factores económicos que suponen la conservación y la reposición en caso de averías.

Por otro lado, da mucha relevancia al mantenimiento y la previsión de la reposición en el caso de avería, porque el autor considera, en general, los paseos como espacios donde priman los pavimentos concebidos con ritmos amplios de composición. Y esto hace que un mal mantenimiento, o una reparación con materiales inadecuados, deteriore en gran medida el paseo, creando un impacto visual negativo.

Por tanto, en el diseño del descriptor, se valora el mantenimiento en función:

- de los materiales empleados en las reparaciones, y
- del tiempo que se tarda en la eliminación de los daños.

La importancia de esta matización se debe a que no basta con que los daños producidos se reparen de manera óptima, sino que se haga en un plazo de tiempo corto.

DESCRIPTOR 2.2	
DENOMINACIÓN: MANTENIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.023	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
No hay daños en el equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería o, si los hay, se reparan en un corto plazo de tiempo (dentro de un mes, una vez producido el daño), empleando los materiales (o especies botánicas) y acabados originales.	10.00
Se reparan los daños en el mobiliario, arboledas y jardinería con materiales (o especies botánicas) y acabados diferentes a los originales, creándose <i>impactos</i> visuales (mantenimiento inadecuado, o chapucero), a corto plazo.	5.00
No hay reparaciones de daños, o si los hay, se realizan a largo plazo (después de varios meses).	0.00
<p>Observaciones: El coeficiente espacial afectado por una falta de mantenimiento, o por un mantenimiento no óptimo, respecto a cualquier aspecto en valoración, se calcula considerando un área <i>lineal</i> de influencia de 50 metros, a ambos lados del elemento deteriorado y no reparado, inadecuadamente restaurado, o con restauraciones a largo plazo. En el otorgamiento de las valoraciones, el deterioro, o restauración inadecuada, de un sólo tipo de elemento, se deja sentir en el conjunto de éstos. En relación con el caso particular del pavimento peatonal, se consideran, entre otros, los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - falta o desprendimiento de baldosas, que crearan imágenes de abandono y molestias diversas - existencia de huecos diversos, que pudieran ocasionar accidentes - accesos a infraestructuras subterráneas sin sus correspondientes tapas, que también pudieran provocar accidentes - tapas levantadas, hundidas y/o con relieves, por deterioros, de accesos a infraestructuras subterráneas, que pudieran ocasionar tropezones en los paseantes distraídos - escotaduras en los bordes de las aceras, con todos los peligros que conllevan para los usuarios, y - bordillos deteriorados, que inciden en la estética del conjunto del paseo marítimo. 	

Cuadro 10

Crterios de valoración del descriptor: *Mantenimiento de los elementos de urbanización*

Descriptor 2.3: SITUACIÓN HIGIÉNICO-SANITARIA

Este descriptor tiene en cuenta la situación higiénico-sanitaria del paseo. Para poder cuantificarla, se consideran:

- los servicios de limpieza del área peatonal y de los aseos públicos,
- los olores desagradables,
- el spray de aguas contaminadas,
- la visualización de residuos (sólidos o no) en el agua y/o en el espacio terrestre envolvente,
- la calidad del aire (incluida la contaminación acústica) y
- la ubicación y diseño de los aseos.

Es importante remarcar que la situación higiénico-sanitaria del paseo debe tenerse en cuenta desde el diseño del propio paseo. Como señala López Peláez (1995), no es únicamente un problema que deba solventarse a posteriori, sino que debe considerarse a priori, es decir, cuando se diseña el trazado, en planta, del paseo, para así evitar aquellas condiciones que pudieran favorecer condiciones indeseadas. Es por este motivo, por el que el anterior autor señala que hay que evitar rincones que favorezcan la suciedad, oscuridad o un uso indebido del paseo, y evitar, en la medida de lo posible, salientes hacia el mar. Esta última consideración se debe a que independientemente de los efectos (positivos o negativos) en los procesos sedimentarios, que produjeran la tipología de la obra marítima del paseo en su marco litoral de influencia, los salientes pueden determinar conglomeración de residuos (sólidos o no) y/o de aguas contaminadas, entre otros efectos, que contribuyen a la formación de malos olores y/o a impactos visuales negativos.



Fotografía 95: Evitar rincones que favorezcan la suciedad

En el diseño del descriptor, se ha optado por cuantificar cada uno de los distintos parámetros por separado, de modo que la suma de los valores otorgados a cada uno de ellos dé el valor total del descriptor. No todos los ítems, o parámetros, pueden llegar a alcanzar el mismo valor. El ítem que mayor valor puede tomar (2.50 unidades de calidad) es el primero (servicios de limpieza del área peatonal y de los aseos públicos), ya que se ha considerado que es el que mayormente afecta a todo el ámbito del paseo, afecta al paseo marítimo en su conjunto. En cambio, el resto de los ítems, por regla general, suelen ser puntuales, y esto hace que el valor máximo que pueden alcanzar sea 1.50 unidades de calidad.

DESCRIPTOR 2.3		
DENOMINACIÓN: SITUACIÓN HIGIÉNICO-SANITARIA		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.027		
ÍTEM	CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Servicios de limpieza del área peatonal y de los aseos públicos	Diario	2.50
	Alterno	1.50
	Semanal	1.00
	Otras frecuencias o nunca	0.00
Olores desagradables	Ausencia	1.50
	Presencia	0.00
Spray de aguas contaminadas	Ausencia	1.50
	Presencia	0.00
Visualización de residuos (sólidos o no) en el agua y/o en el espacio terrestre envolvente	Ausencia	1.50
	Presencia	0.00
Calidad del aire (incluida la contaminación acústica)	Buena: Todas las variables de calidad son óptimas conforme con el marco legal vigente o, en el caso de que exista vacíos legales, con los parámetros de la OMS	1.50
	Precaria: Todas, o algunas, de la variables de calidad no son óptimas conforme con el marco legal vigente, o con los parámetros de la OMS	0.00
Aseos (ubicaciones y diseños)	Presencia en los lugares de mayor uso del paseo marítimo y, como mínimo, cada 300 metros	1.00
	Entre 300 y 500 metros	0.75
	Entre 500 y 1000 metros	0.50
	A más de 1000 metros, o no los hay	0.00
	Diseño acorde con la arquitectura urbana envolvente	0.50
	Diseño no acorde con la arquitectura urbana envolvente	0.00
Observaciones:		
La calidad global = \sum de las calidades de los ítems		
Puede darse más de un criterio de valoración en el último ítem (aseos).		
OMS = Organización Mundial de la Salud.		

Cuadro 11
Criterios de valoración del descriptor: *Situación higiénico-sanitaria*

Descriptor 2.4: SEGURIDAD CIUDADANA Y CONFLICTOS SOCIALES

Este descriptor trata de determinar la seguridad y los conflictos sociales que pueden darse en el paseo.

Al hablar de la seguridad ciudadana, se está haciendo referencia a la necesidad del hombre de sentirse protegido de comportamientos que puedan producirle daño, sea en

su patrimonio o en su propia persona, y tanto la violencia como la delincuencia son fenómenos que provocan inseguridad. (Rebolledo, S., 2005).

Además, según afirma Portugal Ayestas (2006), la seguridad es una condición necesaria para el funcionamiento de la sociedad y uno de los principales criterios para asegurar la calidad de vida.

Por lo que resulta fácil deducir que el grado de seguridad que presente el paseo para el disfrute de los ciudadanos, afectará directamente a su propia calidad.

En cambio, cuando se hace referencia a los conflictos sociales, se están considerando aquellas situaciones en las que surgen disyuntivas entre las costumbres de los diferentes usuarios². Dichas disyuntivas pueden verse potenciadas en aquellas situaciones en las que se da mucha mezcla sociocultural, ya que al ser los usuarios de muy diversas procedencias, las costumbres y el idioma pueden diferir en gran medida, y ello provocar conflictos. Otra causa que puede potenciar dichos conflictos, es el aumento desmesurado, e imprevisible, de turistas que se concentran en ciertas épocas del año. Esto hace, por lo general, que todos los parámetros empleados para el diseño del paseo en una época normal sean insuficientes, causando situaciones de incomodidad, que se traducen normalmente en conflictos.

Una situación deseable, evidentemente, es aquella en la que no existen situaciones de inseguridad y no se da ningún tipo de conflicto.

La forma de asegurar, *a priori*, la seguridad ciudadana es evitando, desde la fase de diseño del paseo, rincones sin visibilidad y zonas oscuras que promuevan o faciliten los actos vandálicos.

Además, López Peláez (1995) aconseja, por razones económicas de funcionamiento y vigilancia, agrupar los servicios higiénicos y vestuarios en núcleos específicos, y/o integrarlos con los establecimientos de comidas y bebidas. Esta medida tiene como objetivo evitar zonas que pudiesen ser potencialmente inseguras.

Para evitar los conflictos sociales, es interesante averiguar, antes de proyectar el paseo:

- las apetencias de los potenciales usuarios del mismo, para así ofertar las actividades anexas que satisfagan la demanda de los mismos, y
- el número potencial de éstos, para dimensionar el paseo y su mobiliario de forma óptima, de manera que el tamaño esté acorde con la demanda real.

A posteriori, la manera de garantizar la seguridad ciudadana y los conflictos sociales es mediante la presencia de una policía eficiente y eficaz que evite aquellas situaciones que puedan desencadenar en situaciones indeseadas.

Debido a esto, el descriptor, para determinar si existe, o no, seguridad ciudadana y conflictos sociales, se basa en las denuncias que los usuarios hacen a la policía y en las actuaciones que los agentes se ven obligados a llevar a cabo en el ámbito del paseo.

² Los usuarios se clasifican según la procedencia. Se distingue entre los usuarios autóctonos y los que no lo son. Además los que no son autóctonos pueden ser procedentes del mismo país o del extranjero.

DESCRIPTOR 2.4	
DENOMINACIÓN: SEGURIDAD CIUDADANA Y CONFLICTOS SOCIALES	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.027	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
En relación con el uso del paseo marítimo, y dentro de un día promedio: <ul style="list-style-type: none"> - No aparecen conflictos entre las costumbres de los usuarios. Al respecto, las denuncias, o quejas, ante o por la policía, son inferiores a 1 por cada 10 000 usuarios. - Y hay un nivel alto de tranquilidad, en cuanto a la seguridad, por la presencia de una policía eficiente y eficaz al respecto. Las denuncias de delitos menores no llegan a 1 por cada 10 000 usuarios. 	10.00
Hay conflictos entre las costumbres de los usuarios del paseo marítimo, con denuncias, o quejas superiores a 1 por cada 10 000 usuarios, dentro de un día promedio. Pero se mantiene un nivel alto de seguridad.	5.00
No hay conflictos entre las costumbres de los usuarios del paseo marítimo, pero aumenta la inseguridad. Las denuncias de delitos menores son mayores a 1 por cada 10 000 usuarios, dentro de un día promedio.	2.50
Dentro de un día promedio: <ul style="list-style-type: none"> - Hay conflictos entre las costumbres de los usuarios del paseo, con denuncias, o quejas, superiores a 1 por cada 10 000 usuarios. - Y al mismo tiempo, se incrementa la inseguridad, con denuncias de delitos menores también mayores a 1 por cada 10 000 usuarios. 	0.00
Observaciones: La delimitación del concepto de <i>delito menor</i> se establece conforme con el marco legal vigente, del país en cuestión.	

Cuadro 12
Criterios de valoración del descriptor: *Seguridad ciudadana y conflictos sociales*

Descriptor 2.5: CONNOTADO SOCIAL

Este descriptor tiene en cuenta la presencia o no de mendigos, vendedores ambulantes que asedien a los “paseantes” (usuarios del paseo) y las ofertas de servicios diversos (más o menos legales).

No se ha encontrado ningún autor que haga referencia, en el diseño de los paseos, a los anteriores aspectos. Esto resulta lógico, porque, por regla general, los autores consultados se centran en aspectos urbanísticos, de diseño y proyectación, obviando este tipo de consideraciones.

Ciertamente, el connotado social, debido a que es un problema social y no urbanístico, no puede tenerse en cuenta en el diseño de los paseos.

Por lo que la existencia o no de mendigos, vendedores ambulantes y de servicios diversos, está directamente relacionado con la situación socioeconómica del lugar, y por tanto, con el nivel económico de sus ciudadanos.

En el diseño del descriptor se ponderan los anteriores aspectos por separado, siendo la suma de los diferentes valores obtenidos el valor total que toma el descriptor. Para el caso de la mendicidad, el valor máximo alcanzable toma un valor de 4.00, mientras que para el asedio de vendedores y la oferta de servicios diversos toma un valor máximo de 3.00.

DESCRIPTOR 2.5
DENOMINACIÓN: CONNOTADO SOCIAL
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.019

ÍTEM	CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Mendicidad	Ausencia	4.00
	Ocasional	2.00
	Habitual	0.00
Asedio de vendedores ambulantes	Ausencia	3.00
	Ocasional	1.50
	Habitual	0.00
Ofertas de <i>servicios diversos</i>	Ausencia	3.00
	Ocasional	1.50
	Habitual	0.00

Observaciones:

Se entiende:

- Por *Asedio de vendedores ambulantes*, las molestias que producen las ofertas agresivas de promociones de cualquier producto tales como participaciones en resorts, fiestas turísticas nocturnas y otros más o menos equivalentes (pero siempre brindadas de forma bravucona, pegajosa y persistente). Aquí se excluyen las ofertas *simpáticas* y no insistentes de flores, frutos secos, helados, etc., que incluso pueden dar imágenes agradables y tradicionales (el caso de los maniseros del Malecón de La Habana, entre otros), y/o la posibilidad de manifestar sentimientos diversos (con flores, por ejemplo, en un lugar apropiado, y *propicio el ambiente y hora*^[1]).
 - Y por *servicios diversos* las ofertas de *prestaciones* más o menos ilícitas.
- Los conceptos ocasional y habitual se delimitan conforme con el siguiente esquema:
- ocasional ⇒ una situación, como máximo, cada dos horas
 - habitual ⇒ más de una situación cada dos horas.

La calidad sería igual a la sumatoria de las calidades que otorgan los diferentes ítems, según sus criterios de valoración.

[1] *Propicio el ambiente y hora*, en *Acuarela al Malecón de La Habana, dentro de Gradual de laudes* (1955, Ediciones Orígenes, La Habana), de A. Gaztelu Gorriti.

Cuadro 13

 Criterios de valoración del descriptor: *Connotado social*
Descriptor 2.6: PRESTACIONES QUE PERMITAN EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ANEXAS APETECIDAS

Este descriptor, trata de valorar la diversidad de actividades anexas apetecidas que pueden desarrollarse en el paseo y las infraestructuras y partidas presupuestarias que se poseen para un buen desarrollo de las mismas.

Herce (1988) afirma que sobre los paseos marítimos se dan, con la máxima intensidad, las manifestaciones cívicas que la vida de ocio conlleva. De esta afirmación, se puede traducir que los paseos funcionan como un espacio apropiado con capacidad para dar cabida a gran número de actividades de ocio apetecidas por los usuarios del mismo. Dichas actividades, para desarrollarse en condiciones de seguridad y con un mínimo de calidad y orden, deberán de organizarse, de manera óptima, por algún tipo de comisión, administración u organismo que se responsabilice de las necesidades que se requieran para dicho desarrollo deseable.

Siguiendo con el razonamiento anterior, se puede afirmar que cuando se hace alusión a las *prestaciones*, no solo se está haciendo referencia al lugar físico para desarrollarlas, sino que también se tienen en cuenta, las apetencias de los usuarios (el conocimiento de dichas apetencias ayudará a ampliar la diversidad de uso del paseo) y las asistencias de tipo económico y logístico, que faciliten dichas actividades anexas.

Además, cabe destacar la necesidad de que exista algún tipo de administración que controle y gestione de algún modo las actividades anexas que vayan a desarrollarse en el ámbito del propio paseo. Esto se debe a que, por un lado, conviene ofertar opciones diferentes a *pasear*, que aumenten las alternativas de ocio, pero, por otro lado, esto ha de hacerse sin que el paseo se convierta en una especie de escenario “polivalente” en el cual se materialicen todas las ofertas de ocio de la ciudad. Es decir, que en el paseo se debe permitir llevar a cabo diversas actividades anexas apetecidas, pero sin que esto dificulte la acción de pasear de forma agradable y contemplar el paisaje. Y para llevar a cabo la premisa anterior, como se ha mencionado previamente, es necesario que exista una administración competente, que esté capacitada para tomar las decisiones pertinentes.

Por lo que, y según López Peláez (1995), hay que evitar emplazar en el paseo aquellas instalaciones no relacionadas con el uso del mar, la playa o el propio paseo, porque la existencia del paseo no es la solución a la falta de alternativas de ocio y/o de infraestructuras que pueda presentar la ciudad en cuestión.

No obstante, la mayoría de los autores consultados, al hacer mención de las prestaciones que permiten el desarrollo de actividades anexas apetecidas, simplemente hacen alusión al lugar físico donde desarrollarlas. Cosa que resulta lógica, pues carece de sentido unir factores urbanísticos (de diseño y proyectación) con los socio-políticos y administrativos.

Sin embargo, algunos de los autores consultados, si que mencionan, aunque de forma superficial, la importancia de que dichas actividades anexas apetecidas estén acorde con las necesidades de los usuarios (factor social). Por ejemplo, Trapero (1990a) considera que al tratarse el paseo marítimo de un área pública, ha de contribuir a una mejora general de las condiciones de vida (al desarrollo de cada individuo y a su plena realización). A tal fin, y según el autor, hay que tener en cuenta las exigencias e ideas de todos los usuarios del mismo (lo mismo los residentes que los visitantes o los turistas, y de los niños a las personas mayores). Además, el paseo debe favorecer las relaciones con el contexto urbano o urbanizado y responder a las diferentes necesidades y usos, ofreciendo espacios diversificados y polivalentes. Es decir, se ha de favorecer la vida colectiva y atender prioritariamente a las necesidades de los usos colectivos. Por lo que la percepción del paseo ha de ser variada brindando diferentes posibilidades de aproximación y una forma de utilización muy diversa.

En concordancia con lo anterior, López Peláez (1995) también destaca la importancia de satisfacer las demandas de las distintas clases de usuarios (niños, adultos, residentes, turistas, etc.), además de tener en cuenta las condiciones de uso en las diferentes épocas del año. La trascendencia de esto radica en poder seleccionar aquellas actividades anexas que realmente son apetecidas por los usuarios del paseo, y poder organizar de manera óptima las prestaciones necesarias para llevarlas a cabo.

El conjunto de las anteriores consideraciones y discusiones son recogidas, de forma sintetizada, en los criterios de valoración del descriptor, como se muestra a continuación.

DESCRIPTOR 2.6
DENOMINACIÓN: PRESTACIONES QUE PERMITAN EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ANEXAS APETECIDAS
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.014

CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
La Administración Pública competente, que tenga asignada la ordenación del paseo marítimo: <ul style="list-style-type: none"> • tiene presente las <u>actividades y eventos tradicionales</u>, de carácter complementario, y • realizan <u>encuestas sociométricas</u>, en los núcleos poblacionales identificados con el disfrute del activo, en relación con otras apetencias, durante las diferentes épocas del año (bailables en verano, competencias náuticas, competencias terrestres, exhibiciones diversas, conciertos musicales, cabalgatas en carnavales, etc.). Hay <u>programaciones y regulaciones</u> de las actividades y de los eventos, tanto de los tradicionales como de los derivados de los sondeos sociométricos actualizados, siempre que sean compatibles con el destino básico de uso del activo ambiental y con las limitaciones ambientales envolventes, conforme con las obligaciones asignadas a los organismos competentes, según el marco legal vigente. Y se <u>facilitan medios, subvenciones y medidas en general</u> que posibiliten las realizaciones satisfactorias de las programaciones previstas.	10.00
La Administración Pública competente, que tenga asignada la ordenación del paseo marítimo: <ul style="list-style-type: none"> • tiene presente las <u>actividades y eventos tradicionales</u>, de carácter complementario, • pero no realiza <u>encuestas sociométricas</u>, en los núcleos poblacionales identificados con el disfrute del activo, en relación con otras apetencias (se basan en intuiciones de los gestores), durante las diferentes épocas del año. Hay <u>programaciones y regulaciones</u> de las actividades y de los eventos, tanto de los tradicionales como de los basados en las propuestas de los gestores, siempre que sean compatibles con el destino básico de uso del activo. Y se <u>facilitan medios, subvenciones y medidas en general</u> que posibiliten las realizaciones satisfactorias de las programaciones previstas.	7.50
La Administración Pública competente, que tenga asignada la ordenación del paseo marítimo: <ul style="list-style-type: none"> • tiene presente las <u>actividades y eventos tradicionales</u>, de carácter complementario, y • realizan <u>encuestas sociométricas</u>, en los núcleos poblacionales identificados con el disfrute del activo, en relación con otras apetencias, durante las diferentes épocas del año. Hay <u>programaciones y regulaciones</u> de las actividades y de los eventos, tanto de los tradicionales como de los derivados de los sondeos sociométricos actualizados, siempre que sean compatibles con el destino básico de uso del activo. Y se <u>facilitan medios, subvenciones y medidas en general</u> que posibiliten las realizaciones satisfactorias de una parte de las programaciones previstas, o de forma deficitaria del conjunto de la programación.	5.00
La Administración Pública competente, que tenga asignada la ordenación del paseo marítimo: <ul style="list-style-type: none"> • tiene presente las <u>actividades y eventos tradicionales</u>, de carácter complementario, • pero no se realizan <u>encuestas sociométricas</u>, en los núcleos poblacionales identificados con el disfrute del activo, en relación con otras apetencias (los gestores se basan en intuiciones), durante las diferentes épocas del año. Hay <u>programaciones y regulaciones</u> de las actividades y de los eventos, tanto de los tradicionales como de los basados en las propuestas de los gestores, siempre que sean compatibles con el destino básico de uso del activo. Y se <u>facilitan medios, subvenciones y medidas en general</u> que posibiliten las realizaciones satisfactorias de una parte de las programaciones previstas, o de forma deficitaria del conjunto de la programación.	2.50
No se programan actividades ni eventos (bien porque no se hayan realizado encuestas sociométricas, porque no se tienen en cuenta sus resultados, o por otras causas), en el ámbito del paseo marítimo, o las programaciones carecen de medios, subvenciones y medidas que aseguren el éxito de las mismas.	0.00

Cuadro 14

Criterios de valoración del descriptor: *Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas*

Descriptor 2.7: PROXIMIDAD DE PUNTOS DE SOCORRISMO

Este descriptor pretende determinar, de forma numérica, si el paseo marítimo en estudio transmite al usuario sensación de seguridad y tranquilidad ante aquellas situaciones derivadas de posibles accidentes fortuitos, causados por el uso del paseo o por causas ajenas al uso del mismo (un síncope por ejemplo).

Partiendo de la premisa de que pasear es andar por diversión (según la definición encontrada en www.definicion.org), y que consiste en ir caminando como distracción por un lugar (según www.wordreference.com), en el caso concreto de los paseos

marítimos se considera que pasear consiste en caminar apaciblemente por el paseo e ir observando el paisaje.

Puesto que pasear³ es una actividad aeróbica favorable para la salud, que puede llevarse a cabo por adultos y niños (no tiene límite de edad), puede resultar contradictoria la preocupación de dotar al paseo de puntos de socorrismo próximos.

Pero no hay que obviar la posibilidad de que, a pesar de la benignidad de la actividad de pasear, se produzcan accidentes, ya que cuando un número elevado de personas converge en un espacio dado, en este caso el paseo marítimo, es habitual que se produzcan pequeños accidentes debido a, por ejemplo, caídas fortuitas. En estos casos, se hace indispensable la existencia de puntos de socorrismo, en las proximidades de dichos espacios, o en los propios espacios, que subsanen las situaciones no deseadas que pudieran ocasionarse, tanto por pequeños accidentes como por causas naturales.

Además, como es lógico, dichos puntos de socorrismo o salvamento no irán únicamente destinados a los usuarios del paseo, sino que también estarán designados para vigilar y atender, en caso de ser necesario, a los usuarios de la playa.

Por este motivo, y según López Peláez (1995), los servicios de salvamento, además de su adecuada integración en la fachada urbana o en el paseo, puede disponer de puntos elevados de observación que faciliten la vigilancia del ámbito playero.

Relacionado con este descriptor, Trapero (1990a) recomienda que en el paseo sólo se construyan aquellos edificios que vayan destinados al uso y disfrute de la playa y del propio paseo. Pero el autor incluye, específicamente, dentro de dichas construcciones a los servicios municipales y a las instalaciones de la Cruz Roja. Con lo que, a pesar de que el autor no está a favor de “sembrar” el paseo de instalaciones varias, si que considera apropiado que en el propio paseo, o en su ámbito, se ubiquen instalaciones de primeros auxilios y emergencia.

En concordancia con todo lo anterior, Yepes (2002a) también destaca la importancia de disponer, en el paseo, los medios necesarios para salvamento y primeros auxilios, ya que es inevitable que se produzcan pequeños accidentes.

Pero a pesar de que, en general, los autores consideran que la existencia de los servicios de salvamento y primeros auxilios son imprescindibles para un uso seguro del paseo marítimo y sus zonas aledañas, ninguno de los autores consultados hace referencia a la distribución que deben tener, por lo que las consideraciones aportadas por los mismos resultan ambiguas y libres de ser interpretadas subjetivamente.

En el diseño del descriptor, como se muestra a continuación, se considera que, en caso de accidente, se pueda acceder fácilmente a un punto de socorrismo desde cualquier parte del paseo.

³ Pasear ayuda a controlar el peso, quemar grasa, aumenta la masa muscular, condiciona el corazón y el sistema respiratorio, favorece el sistema inmune, reduce el estrés, combate la depresión, aumenta el flujo de oxígeno a través del cuerpo, promoviendo una sensación de fortaleza y bienestar general. Y además, si esta actividad se hace en zonas naturales, es bueno para el espíritu, porque pone en contacto al sujeto con la naturaleza y el aire libre.

DESCRIPTOR 2.7	
DENOMINACIÓN: PROXIMIDAD DE PUNTOS DE SOCORRISMO	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.017	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Para las situaciones normales (excluidas las actividades y eventos complementarios ocasionales), a menos de 2 kilómetros (sin barreras por congestión o por falta de vialidad), desde cualquier punto del paseo marítimo, hay un centro, o puesto de medicina asistencial, que puede desempeñar las funciones de primeros auxilios ante cualquier tipo de contingencia, durante el disfrute del atractivo recreacional.	10.00
Los puntos de socorrismo se encuentran entre 2 y 5 kilómetros, desde cualquier punto del paseo marítimo.	5.00
Los puestos de socorrismo distan más de 5 kilómetros, desde cualquier punto del paseo marítimo.	0.00
Observaciones:	
En relación con las actividades y eventos complementarios ocasionales, los puestos de socorrismo <i>ad hoc</i> se encontrarían contemplados y regulados en las <u>medidas en general</u> , recogidas en el descriptor 2.6.	
Este descriptor aborda casos particulares de un plan general de contingencias del sector donde se ubica el activo, por lo cual queda restringido el alcance de los aspectos a medir.	

Cuadro 15

Criterios de valoración del descriptor: *Proximidad de puntos de socorrismo*

Descriptor 2.8: DISPONIBILIDAD DE NEGOCIOS DE PRESTACIONES DE SERVICIOS

Este descriptor valora la disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios, ya que la posibilidad de poder disponer de este tipo de establecimientos, hace que aumenten las alternativas de disfrute del paseo.

Para justificar este descriptor, es importante no olvidar que el ámbito espacial que ocupa el paseo marítimo es frágil, y por este motivo, se tendrán que evitar aquellas situaciones en las que la oferta de negocios sea desmesurada (tanto en cantidad como en variedad). Pues carece de lógica ocupar la fachada marítima con servicios que no estén directamente relacionados con el disfrute del paseo o de la playa (por ejemplo, inmobiliarias, boutiques, supermercados, farmacias, ferreterías, perfumerías, droguerías, joyerías, etc.). Dichos negocios se pueden ubicar en las proximidades del paseo, como se recoge en el descriptor 4.3, y así aprovechar la afluencia de gente que este produce, pero sin presionarlo y/o degradarlo.



Fotografías 96 y 97: Evitar la oferta de negocios desmesurada

Además, tampoco parece demasiado lógico llenar la fachada marítima del paseo de un único tipo de establecimiento (por ejemplo restaurantes), cuando lo racional sería ofertar variedad de negocios (restaurantes, cafeterías, bazares, heladerías, pastelerías, kioscos, pubs, hoteles, etc.) que completen el disfrute del activo.

Para Massa (2004), y en concordancia con lo anteriormente citado, los paseos marítimos están divididos en tres franjas distintas. La parte reservada al baño en el mar, el espacio del paseo propiamente dicho, y por último, la fachada y el equipamiento urbano. Es aquí, en esta última franja, donde el autor aconseja situar los negocios de prestaciones de servicios, pero sin especificar sobre el tipo de instalaciones que pueden ubicarse en dicha zona.

En cambio, Trapero (1990a) si que sugiere que se eviten aquellos equipamientos o dotaciones que no sean propios y estrictamente indispensables para el uso de la playa y del litoral, proponiendo que aquellas instalaciones con carácter de servicio urbano, como por ejemplo las deportivas o administrativas, se emplacen en otras áreas menos sensibles a la degradación, y que, en la medida de lo posible, los servicios necesarios para el disfrute del paseo se integren en la fachada de las edificaciones que dan al paseo, o que en caso de no ser factible, se distribuyan a lo largo del paseo de forma estratégica.

En cuanto al caso concreto de los restaurantes, el autor considera, que excepcionalmente, puede ser oportuno permitir su instalación en el paseo, pero que la proporción máxima admisible sea de uno por cada 300 metros de playa y que sean de pequeño tamaño. Asimismo, estima que las terrazas que dispongan dichas instalaciones deben delimitarse mediante diferencias de nivel o variaciones del pavimento por ejemplo.



Fotografía 98:

Negocio de restauración ubicado en el paseo de Las Canteras

Por otra parte, el autor también aconseja agrupar las construcciones fijas del paseo en torno a las plazas o espacios focales del propio paseo o de las proximidades de este, para así, de algún modo, regular el uso del mismo desde la fase de diseño.

Asimismo, Yepes (2002a), en concordancia con lo anterior, estima que dotar a los paseos marítimos de los servicios mínimos es indispensable para su plena utilización. Pero sólo en aquellos casos en los que se disponga del espacio requerido para ubicar las instalaciones necesarias.

También López Peláez (1995) hace hincapié en no emplazar en el paseo instalaciones no relacionadas con el uso del mar, la playa o el propio paseo. Por lo que considera que las instalaciones de establecimientos de bebidas y comidas, servicios de salvamento, higiénicos y de vestuario, oficinas de información y policía, etc., interesa ubicarlas, preferentemente, en la fachada urbana. Pero si, por cualquier motivo, se decide que la

mejor opción es emplazarlas en el paseo, debe cuidarse que no ocupen más espacio del estrictamente necesario.

La anterior premisa, va orientada especialmente para el caso de las instalaciones de restauración, donde además se aconseja limitar su perímetro con desniveles u otros límites físicos para evitar su extensión abusiva.

Según Peña Martínez (2004), muchas veces, los responsables municipales tienden a transformar el paseo marítimo en un verdadero parque público donde ubicar todas las instalaciones propias de un parque, incluidas las deportivas, y para el autor, tomar esta tendencia como norma no le parece adecuado, porque estos usos pueden ubicarse en la zona interior sin pérdida de su funcionalidad, mientras que la franja litoral debe reservarse a usos propios (sea la costa arenosa o sea acantilada) que no pueden trasladarse al interior para que el paseo marítimo sirva de soporte para los servicios requeridos por los usuarios de la playa y del propio paseo marítimo (bares, duchas, servicios sanitarios, salvamento y socorrismo, vestuarios, etc.).

Aún así, el autor es consciente de que integrar todos los servicios requeridos en el paseo, sin adulterar su carácter público de lugar de encuentro y lograr un ambiente agradable, es una tarea no siempre fácil, que pone a prueba el ingenio y la capacidad del proyectista. Esto hace que en ocasiones, los resultados obtenidos no sean del agrado de todos. Por lo que es elemental que el proyectista considere el binomio playa-paseo marítimo, como un binomio urbanístico cuya ordenación ha de plantearse conjuntamente y teniendo en cuenta la trama urbana existente.

Además, Peña Martínez (2004) plantea que aun siendo cierto que debe buscarse el máximo rendimiento a la inversión realizada en un paseo marítimo, esta valoración económica ha de hacerse con un criterio muy amplio buscando la rentabilidad socioeconómica y no la puramente económica. Porque si sólo se tienen en cuenta criterios estrictamente económicos se corre el riesgo de plantear el paseo marítimo como un solar donde desarrollar posibles negocios basados en lo privilegiado de su situación y los resultados, evidentemente, pueden ser catastróficos. Por este motivo es por lo que el autor plantea que sea el rendimiento global el criterio que ha de evaluarse, estimando o calculando las repercusiones que tendrá en la trama comercial y urbana que tiene detrás.

De todas las anteriores aportaciones se deduce claramente que en el paseo marítimo sólo es aconsejable ubicar aquellos negocios de servicios que estén realmente relacionados con el disfrute del paseo y/o su playa asociada (en el caso de existir). Además es aconsejable no excederse en la cantidad de los mismos. Todo esto se recoge, de forma sintetizada, en el diseño del descriptor.

DESCRIPTOR 2.8			
DENOMINACIÓN: DISPONIBILIDAD DE NEGOCIOS DE PRESTACIONES DE SERVICIOS			
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.020			
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN		UNIDADES DE CALIDAD	
Variedad de establecimientos sobre el área peatonal y/o en la fachada marítima de los edificios envolventes	Ajustada a la demanda	2.00	
	Por encima de la demanda	1.50	
	Por debajo de la demanda	0.00	
Cantidad dentro de una misma variedad	Ajustada a la demanda	Cafeterías y similares	0.50
		Restaurantes y similares	0.50
		Pubs musicales y similares	0.50
		Bazares y similares	0.50
	En exceso según la demanda	Cafeterías y similares	0.25
		Restaurantes y similares	0.25
		Pubs musicales y similares	0.25
		Bazares y similares	0.25
	En déficit conforme con la demanda	Cafeterías y similares	0.00
		Restaurantes y similares	0.00
		Pubs musicales y similares	0.00
		Bazares y similares	0.00
Aforo	Capacidad óptima conforme con la demanda	Cafeterías y similares	0.50
		Restaurantes y similares	0.50
		Pubs musicales y similares	0.50
		Bazares y similares	0.50
	Capacidad deficitaria según la demanda	Cafeterías y similares	0.00
		Restaurantes y similares	0.00
		Pubs musicales y similares	0.00
		Bazares y similares	0.00
Acondicionamiento de los establecimientos	Todas las variedades promediadas de establecimientos están acorde con los gustos de la demanda		2.00
	Algunas de las variedades promediadas de establecimientos están acorde con los gustos de la demanda		1.00
	Sólo una de las variedades promediadas de establecimientos están acorde con los gustos de la demanda		0.50
	Ninguna de las variedades promediadas de establecimientos están acorde con los gustos de la demanda		0.00
Ajustes a las normativas vigentes	En una muestra promediada, los establecimientos se ajustan a las normativas diversas vigentes (de seguridad física, higiénicas y otras)		2.00
	En una muestra promediada, los establecimientos no se ajustan a las normativas diversas vigentes (de seguridad física, higiénicas y otras)		0.00

Observaciones:
 Este descriptor parte de una encuesta sociométrica.
 La calidad global = \sum de las calidades de los ítems
 Puede darse más de un criterio de valoración para los ítems de cantidad y de aforo.
 La demanda se mide conforme con sondeos sociométricos actualizados y, en su defecto, por apreciaciones del grupo de trabajo.
 Si no hay una determinada demanda, respecto a una de las variedades de establecimientos, los ítems de cantidad y aforo afectados toman los pesos máximos, para no penalizar al descriptor.

Cuadro 16

 Criterios de valoración del descriptor: *Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios*



Fotografías 99-102: *Diversos negocios de prestaciones de servicios*

Descriptor 2.9: MARCO LEGAL URBANO ESPECÍFICO SOBRE LAS FACHADAS MARÍTIMAS

Este descriptor pretende valorar la agilidad existente en la gestión de los procedimientos administrativos del frente marítimo-terrestre (fachada marítima). Para ello se considera la posibilidad de que se produzcan conflictos de competencias, entre distintas administraciones, que se traducirían, a su vez, en mayores periodos de tiempo para llegar a la toma de las decisiones pertinentes.

Por este motivo, aunque pueda parecer que el marco legal vigente, específico de cada país donde se aplique la herramienta, no tiene relación directa con la calidad del paseo, esto no es así. El que en la gestión del frente marítimo-terrestre urbano, con sus playas, paseos marítimos y otros activos ambientales, sólo se vea involucrada una Administración pública hace que no se produzcan conflictos de competencias y que los tiempos de los procedimientos administrativos sean más cortos, por lo que todo esto facilita la ejecución de las posibles actuaciones que pretendan llevarse a cabo en el litoral, y permite que los proyectos a desarrollar puedan materializarse de forma más fácil y rápida.

El marco legal será específico de cada país, y es por ello por lo que el diseño del descriptor no se ha hecho de forma específica para el caso español, ya que uno de los objetivos que se persiguen en el diseño y elaboración de esta herramienta es que sea universalista y que pueda ser aplicable en cualquier lugar.

Debido a esto, en el diseño del descriptor se considera el *número* de Administraciones que intervienen en la toma de decisiones, y no se especifican cuales son.

Para el caso concreto de España, y según Trapero (1990b), se ha visto que la política de actuación en la costa ha ido variando con el tiempo. Tradicionalmente la construcción de los paseos marítimos era asumida por los ayuntamientos, de forma que los ejemplos que se pueden considerar históricos fueron iniciativas municipales. Y esto resultaba lógico, puesto que se trataba de actuaciones de remate de la urbanización de las ciudades y pueblos costeros, y encuadraba dentro de los trabajos que típicamente competían a las entidades locales. Pero debido al rápido crecimiento experimentado en las áreas costeras a partir de la década de los sesenta, se superó la capacidad de control y urbanización de los ayuntamientos, y esto hizo que se dejasen inacabados muchos tramos edificados del frente litoral, y que extensas zonas costeras fuesen ocupadas por construcciones o urbanizaciones que resultaron ser una amenaza y una agresión para el equilibrio litoral.

Como respuesta a tales peligros y degradaciones, la Administración estatal asumió la tarea de ayudar a los municipios en la construcción de paseos marítimos, cuando dicha construcción fuese aconsejable para la defensa litoral. Esta decisión se inscribió dentro del plan de actuaciones en la costa que programó la Dirección General de Puertos y Costas a partir de 1983, con el objetivo específico de ordenar, y limitar si fuera necesario, la actividad humana en el borde litoral.

Trapero (1997) afirma que en los últimos años se ha venido poniendo en práctica, mediante la actualización de la normativa legal de la protección de la costa y la aplicación de la normativa territorial y urbanística por las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, la inclusión de la protección del litoral en las políticas territoriales de las Comunidades Autónomas y en el planeamiento de los municipios y, muy especialmente, gracias al impulso de gran cantidad de actuaciones en la costa y a la mejora en el control de las realizaciones en el borde litoral.

Según el autor, la aplicación de la Ley de Costas se ha materializado en intervenciones de diversa índole que han corregido abusos anteriores de ocupación y degradación de las costa, y han ido transformando los bordes urbanos de las ciudades y pueblos marítimos en los espacios más atractivos de cada lugar, así como ordenado y acondicionado los frentes marítimos de las urbanizaciones turísticas.

En cambio, según Barragán (2005), en España, es muy necesario el análisis de la política costera, porque ahí se puede encontrar el origen de muchos de los problemas existentes, ya que la gestión integrada exige la participación de todas las escalas de la administración pública, Estado, Comunidades Autónomas y Municipios, sólo la primera es capaz de coordinar a los niveles regionales o Comunidades Autónomas, las cuales tienen importantes responsabilidades en el litoral.

Asimismo, el autor remarca que hasta 1991, existía una administración conjunta para los puertos y para las costas, pero mientras que los puertos han conseguido, desde entonces, modernizar su gestión, la administración costera, Dirección General de Costas, se ha estancado en un modelo de gestión muy antiguo, siendo únicamente su centro de atención los trabajos para frenar la erosión de las playas más turísticas y la

construcción de paseos marítimos, es decir, obras públicas de ingeniería para ámbitos urbanos y apoyo del sector productivo.

Por todo lo anterior, y aplicable a cualquier caso, Trapero (1990b) considera que los paseos marítimos se han convertido en una pieza clave de la política de las actuaciones en la costa. Esto es debido a que los paseos dan una respuesta directa a las preocupaciones sociales y desempeñan el papel de obra de defensa litoral que más claramente identifican los ciudadanos como usuarios del mismo.

Además, los conflictos de competencias, que pueden surgir por no tener bien asignado el papel que ha de desempeñar cada administración en la toma de decisiones, derivados de una mala gestión entre las diferentes administraciones, pueden llevar a casos como el que se cita a continuación.

Según Such (2005), debido a la ausencia de un documento marco, se propicia, en la práctica, que sea cada municipio, a través de su planeamiento urbanístico, el responsable de la ordenación de su frente costero, transformando el litoral a través de la clasificación y calificación del suelo, y que a menudo esto se haga al margen de la continuidad territorial en los municipios vecinos.

No obstante, la autora también afirma que muchas de las situaciones incomprensibles que en la actualidad se pueden observar en las costas españolas son el resultado de factores como:

- la prevalencia de los intereses particulares, arropados en el entusiasmo desarrollista de las corporaciones locales
- la manifiesta descoordinación que existía, en otro tiempo, entre las diferentes administraciones de carácter territorial y sectorial con competencias en la ordenación y gestión del litoral (Dirección General de Costas del MOPTMA, Consejería de Obras Públicas, Ayuntamientos, Ministerio y Consejería de Agricultura, Secretaría General de Turismo, etc.)
- las disposiciones emanadas de diferentes leyes que facilitaban su privatización, caso de la ley 28/63 de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, lo que se sumaba al talante, ya de por sí flexible de las leyes de puertos de 1928 y 1932, y leyes de Paseos Marítimos de 1918 y 1957, que no consiguió endurecer la ley de Costas de 1969.

Por lo que, a modo de conclusión, y tomando las palabras de Trapero (1997), se puede afirmar que la protección de la costa se debe desarrollar de modo coordinado desde todos los ámbitos de la intervención pública y privada. Siendo muy importante el hecho de que se tomen las decisiones de forma coordinada.

Por todo lo anterior, se llega al siguiente diseño del descriptor.

DESCRIPTOR 2.9 DENOMINACIÓN: MARCO LEGAL URBANO ESPECÍFICO SOBRE LAS FACHADAS MARÍTIMAS COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.030	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
En la gestión del frente marítimo-terrestre urbano, con sus playas, paseos marítimos y otros activos ambientales, el marco legal vigente sólo involucra a una Administración Pública. Los tiempos de procedimientos administrativos se pueden acortar, ante estas circunstancias.	10.00
En la gestión del frente marítimo-terrestre urbano, con sus playas, paseos marítimos y otros activos ambientales, el marco legal vigente involucra a dos o tres Administraciones Públicas. En estas otras circunstancias, se podrían dar ciertos conflictos de competencia, que alargarían los tiempos en los procedimientos administrativos	5.00
Si en la gestión de un frente marítimo-terrestre urbano, el marco legal vigente involucra a cuatro, o más, Administraciones Públicas, en los procedimientos administrativos podrían aparecer fuertes riesgos de posibles conflictos de competencias. En el supuesto de tales conflictos, se ocasionarían dilatados periodos de tiempo en la toma de decisiones, respecto a la gestión de estos ámbitos urbanos.	0.00

Cuadro 17

Criterios de valoración del descriptor: *Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas*

Descriptor 3.1: PAISAJE URBANO ENVOLVENTE (QUE INCIDA EN LA CALIDAD DEL ACTIVO)

Este descriptor trata, por un lado, de valorar si la relación existente entre el paseo marítimo y su paisaje urbano envolvente es armónica o no, y por otro, de determinar si las edificaciones, que conforman el frente marítimo, se benefician de un buen mantenimiento que evite la degradación de las mismas con el paso del tiempo.

Como ya se comentó anteriormente en el descriptor 2.7, pasear consiste en caminar apaciblemente mientras se va observando el paisaje, pero que en el caso concreto de los paseos marítimos dicho paisaje es la suma del paisaje natural (vistas del mar, la playa, en caso de existir, el horizonte, etc.) y del paisaje urbano (primer frente de casas con sus fachadas, zonas libres, calles, etc.).

Debido a esta cualidad de los paseos marítimos, en este descriptor se pretende valorar si ese paisaje urbano, que recorre el paseo por uno de sus lados, resulta agradable a la vista de los usuarios, o si por el contrario, resulta desagradable e incide en la calidad del paseo de forma negativa.

Según López Peláez (1995), y en relación con el medio urbano, los paseos marítimos deben de:

- ser armónicos con la fachada urbana, como elemento de remate y transición de la ciudad con el mar, rehabilitando aquella en la medida de lo posible, e
- integrarse con las calles de acceso y plazas abiertas al mar, mediante elementos o espacios focales.

Pero además, y en relación con la fachada urbana, conviene limitar la densidad de edificación, en función de la capacidad de acogida de la playa, e incluso su altura, para evitar sombras arrojadas sobre la misma y la alteración del equilibrio eólico, y deben prohibirse los tendidos aéreos (artículo 66 del Reglamento de Costas) y la publicidad (artículo 25.1 de la Ley de Costas, y 45, apartados 1.f y 5, de su Reglamento).

Para Trapero (1990a), han de tenerse en cuenta los elementos naturales o arquitectónicos predominantes y tratar de resaltarlos armoniosamente. Según el autor, es necesario configurar el paseo teniendo en cuenta el volumen definido por las fachadas, árboles, cubiertas y calzada. Asimismo, deben de considerarse las perspectivas que ofrecen las fachadas de las construcciones, procurando resaltar los aspectos positivos y tratando de suavizar, distraer u ocultar sus aspectos negativos. Es decir, proyectar trazados que tengan una mínima relación con la trama urbana, de tal manera que el paseo marítimo se inserte plenamente en la estructura urbana y no considerar el paseo marítimo como una mera obra de remate de la actuación en el litoral sino como un elemento urbano relevante, para lo cual se debe imprimir al trazado del paseo el carácter excepcional y digno que corresponde a su significado en la trama urbana.

Por lo que a partir de las anteriores consideraciones, se llega al siguiente diseño del descriptor:

DESCRIPTOR 3.1	
DENOMINACIÓN: PAISAJE URBANO ENVOLVENTE (QUE INCIDA EN LA CALIDAD DEL ACTIVO)	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.047	
A) ARMONÍAS-DISARMONÍAS EN EL PAISAJE URBANO ENVOLVENTE (5 puntos de calidad sobre 10)	
Un 95 %, o más, de los volúmenes edificatorios, fachadas, antenas, cableado, señales de tráfico, zonas libres y otras infraestructuras, que determinan el paisaje urbano, son armoniosos en su conjunto, o no existen tales intervenciones del paisaje urbano.	5.00
Menos de un 95 % de los volúmenes edificatorios, fachadas, antenas, cableado, señales de tráfico, zonas libres y otras infraestructuras, que determinan el paisaje urbano, son armoniosos en su conjunto	0.00
B) MANTENIMIENTO DE LAS EDIFICACIONES (5 puntos de calidad sobre 10)	
Un 95 %, o más, de las edificaciones tienen mantenimiento. O más del 95 % el espacio envolvente no está degradado.	5.00
Menos de un 95 % de las edificaciones tienen mantenimiento. O menos de un 95 % del espacio envolvente no está degradado.	0.00
Observaciones: La calidad global = \sum de las calidades de los ítems. La no presencia de edificaciones sería equivalente a una edificación disarmónica, siempre que dicho espacio fuese un solar sin ningún tipo de uso controlado ni mantenimiento. En caso contrario, podría considerarse como una edificación armónica. La falta de mantenimiento de la zona edificada sería equivalente a la degradación en una zona no edificada. En relación con el ítem 2, el tendido de ropa en los balcones y/o ventanas se podría considerar como un aspecto negativo, en el edificio afectado a contabilizar, a menos que sea una parte del acervo cultural local.	

Cuadro 18

Criterios de valoración del descriptor: *Paisaje urbano envolvente (que incide en la calidad del activo)*

Descriptor 3.2: ATRIBUTOS SIGNIFICATIVOS QUE REVALORIZAN EL ACTIVO

Este descriptor pretende valorar la existencia, o no, de atributos que revaloricen el activo, ya que, como aconseja Trapero (1990a), a la hora de ocupar el territorio mediante la construcción de un paseo marítimo, es importante resaltar las panorámicas y perspectivas de interés desde los puntos de vista más favorables y utilizar los elementos naturales singulares (arroyos, vaguadas, pendientes, salientes o promontorios) para así poder caracterizarlo. Es decir, hay que crear el nuevo paisaje siendo consciente de los valores potenciales del sitio. A tal efecto, debe valorarse la morfología del espacio, las

escalas, las posibilidades del medio, adaptarse al terreno y tener en cuenta los cambios de alineación, los elementos relevantes y las vistas panorámicas.

Asimismo, Herce (1988), considera que debido a que el paseo marítimo es límite de costa y lugar de estancia para el recreo y el reposo, también funciona como mirador privilegiado sobre el mar. Para el autor, el paseo marítimo es el marco que encierra el espacio costero urbano, línea de soporte de la ciudad vista desde el mar, y por tanto, mirador sobre el escenario playa que se origina en el borde de la ciudad.

De todo esto se deduce que la existencia de atributos significativos, en el espacio envolvente del paseo o en el fondo escénico del mismo, hacen que la calidad del paseo aumente, pues no es lo mismo poder disfrutar, mientras se está paseando, de edificaciones emblemáticas (por la historia que encierran o por su belleza), paisajes ricos en roturas de líneas y cromatismos, formaciones geológicas espectaculares (por ejemplo, monolitos o acantilados), etc.



Fotografía 103



Fotografía 104

Las dunas de Maspalomas, como ejemplo de atributo ambiental significativo que revaloriza el paseo marítimo de Playa del Inglés

Debido a esto, se ha diseñado el descriptor como se muestra a continuación:

DESCRIPTOR 3.2	
DENOMINACIÓN: ATRIBUTOS SIGNIFICATIVOS QUE REVALORIZAN AL ACTIVO	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.053	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
En el paseo hay, como mínimo, un atributo ambiental significativo, en su espacio envolvente (en el <i>front line</i>).	4.00
En el paseo hay, como mínimo, un atributo ambiental significativo, en los fondos medios o lejanos observables. Y/o aparece un fondo escénico rico en planos de profundidad y roturas de líneas, naturales o por intervenciones antropogénicas, sin que representen pantallas de ocultación paisajística, o impactos negativos respecto a un paisaje de ocio.	4.00
Hay paneles informativos sobre los atributos ambientales significativos, que inciden en el paseo.	2.00
Observaciones: La calidad global = \sum de las calidades de los ítems Cuando no se computan calidades parciales, la sumatoria es cero. Se entiende por atributos ambientales significativos los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Los elementos arquitectónicos, en conjunto o por separado, de un <i>Patrimonio de la Humanidad</i> (definido como tal por la UNESCO o por algún otro organismo competente internacional) y/o catalogados como un legado de interés nacional, bajo una figura de protección al efecto. • Una biodiversidad reconocida en la literatura científica, por sus especies endémicas, o por la riqueza de las mismas. • Unos contenidos geológicos que den entidad al marco geográfico (orlas de cayos, o una barra arrecifal, por ejemplo). • Otros elementos de un acervo cultural-histórico-etnográfico, reconocidos por la literatura especializada de solvencia, de carácter nacional y/o internacional. 	

Cuadro 19

Criterios de valoración del descriptor: *Atributos significativos que revalorizan al activo*

Descriptor 3.3: GESTIÓN DE PRECIOS DE LOS NEGOCIOS DE PRESTACIONES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Este descriptor pretende valorar si los precios de los negocios de prestaciones de servicios complementarios ubicados en el ámbito del paseo son sobredimensionados, respecto al resto de la ciudad, y si los establecimientos están dados de alta en las administraciones públicas pertinentes, de manera que se garantice al usuario la posibilidad de reclamar, ante circunstancias abusivas.

Debido a que el objetivo de este trabajo es llegar a una herramienta universalista, el diseño de los criterios de valoración de este descriptor se ha hecho de forma genérica, de manera que sean válidos y aplicables para cualquier paseo marítimo en estudio.

Para el caso español, no existe ninguna normativa ni administración específica que regule los precios de los negocios, siendo los propios empresarios los que determinan y fijan los mismos. Parece ser el sentido común y la competitividad entre establecimientos los que establecen que los precios no rebasen ciertos valores, los cuales podrían considerarse abusivos. Ciertamente, en las zonas costeras los precios suelen ser algo superiores al resto de la ciudad, pero los atributos ambientales que incrementan el disfrute de establecimiento lo justifican.

No obstante, en España, aun pudiendo fijar los precios con libertad absoluta, es necesario presentar el listado de los mismos a Información y Turismo, que dependerá de la Comunidad Autónoma, para que estos los sellen. Dicho listado deberá estar expuesto, a la vista de los clientes, en el establecimiento, de manera que los usuarios puedan conocer de antemano los precios del mismo, y en caso de que al pagar la factura no coincidiese con los del listado, poder reclamar sus derechos.

En el diseño del descriptor, y como se muestra a continuación, para materializar las anteriores circunstancias, de una forma genérica, que posibilite poder aplicar la

herramienta sea cual sea la ubicación del paseo marítimo en estudio, se ha recurrido a considerar que:

- la mayoría de los establecimientos sean legales y estén regulados por las administraciones públicas pertinentes en su caso, y que
- los precios promediados, en relación con la mayoría de los establecimientos de igual tipo ubicados en el resto de la ciudad, no rebasen más de un 30%.

DESCRIPTOR 3.3		
DENOMINACIÓN: GESTIÓN DE PRECIOS DE LOS NEGOCIOS DE PRESTACIONES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.041		
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN		UNIDADES DE CALIDAD
Cafeterías y similares	La mayoría de los establecimientos están dados de alta en las administraciones públicas pertinentes, con todos sus permisos, por lo que hay garantías en los supuestos de reclamaciones.	0.50
	Los precios promediados no rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	2.00
	Los precios promediados rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	0.00
	No existe este tipo de establecimientos, y tales circunstancias ya han sido evaluadas en el descriptor 2.8. La puntuación que se otorga evita una doble penalización por la no disponibilidad de estas prestaciones.	2.50
Restaurantes y similares	La mayoría de los establecimientos están dados de alta en las administraciones públicas pertinentes, con todos sus permisos, por lo que hay garantías en los supuestos de reclamaciones.	0.50
	Los precios promediados no rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	2.00
	Los precios promediados rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	0.00
	No existe este tipo de establecimientos, y tales circunstancias ya han sido evaluadas en el descriptor 2.8. La puntuación que se otorga evita una doble penalización por la no disponibilidad de estas prestaciones.	2.50
Pubs musicales y similares	La mayoría de los establecimientos están dados de alta en las administraciones públicas pertinentes, con todos sus permisos, por lo que hay garantías en los supuestos de reclamaciones.	0.50
	Los precios promediados no rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	2.00
	Los precios promediados rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	0.00
	No existe este tipo de establecimientos, y tales circunstancias ya han sido evaluadas en el descriptor 2.8. La puntuación que se otorga evita una doble penalización por la no disponibilidad de estas prestaciones.	2.50
Bazares y similares	La mayoría de los establecimientos están dados de alta en las administraciones públicas pertinentes, con todos sus permisos, por lo que hay garantías en los supuestos de reclamaciones.	0.50
	Los precios promediados no rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	2.00
	Los precios promediados rebasan más de un 30 %, en relación con la mayoría de estos establecimientos urbanos, dentro de su categoría y ciudad.	0.00
	No existe este tipo de establecimientos, y tales circunstancias ya han sido evaluadas en el descriptor 2.8. La puntuación que se otorga evita una doble penalización por la no disponibilidad de estas prestaciones.	2.50

Observaciones:
 La calidad global = \sum de las calidades de los ítems
 Puede darse más de un criterio de valoración para los diferentes ítems.

Cuadro 20
 Criterios de valoración del descriptor: *Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios complementarios*

Descriptor 3.4: ACCESIBILIDAD DEL CONTORNO INMEDIATO (PASOS DE CRUCES PEATONALES Y CALLES TRANSVERSALES DE DESEMBOCADURA DIRECTA)

En este descriptor se valora la cantidad de accesos peatonales que posee el paseo y la calidad de los mismos, ya que carece de sentido poseer un paseo marítimo magnífico y no poder acceder a él.

Además, este descriptor toma mucha más trascendencia en aquellos casos en los que el paseo está afectado por una vía de tránsito rodado, ya que esta puede actuar de cinturón impermeable impidiendo, o dificultando, el acceso de los usuarios al mismo.

Son varios autores los que consideran que la accesibilidad es un factor importante a tener en cuenta.

Yepes (2004) parte de la idea de que la accesibilidad es una cualidad que puede, o no, poseer un espacio dado, y que permite:

- Llegar a las personas, al lugar de interés, sin sobreesfuerzo
- Poder evacuar, en casos de emergencia, dicho lugar, asegurando las condiciones de seguridad necesarias, y
- Poder usar cómodamente las instalaciones y los servicios ubicados en el mismo

Según el autor, las infraestructuras necesarias para facilitar la accesibilidad, se pueden dividir en tres:

1. Aparcamientos
2. Acceso al ámbito del paseo, o a la playa seca
3. Acceso a la zona de baño

Debido a que este trabajo se centra exclusivamente en el ámbito del paseo, con sus actividades asociadas, carece de sentido tratar el acceso a la zona de baño, por lo que sólo se considera el acceso al ámbito del paseo, o la playa seca, y los aparcamientos.

En este descriptor se tiene en cuenta el acceso al ámbito del paseo, mientras que la disposición de los aparcamientos se tratará en el siguiente (descriptor 3.5).

Para Yepes (2002a), el paseo ha de ser un elemento que integre el medio costero-litoral, como elemento de unión del medio terrestre y el marítimo, facilitando la movilidad de los usuarios, y garantizando la accesibilidad de los mismos, aun tratándose de usuarios con minusvalía física, al paseo y al mar. Además, el autor también considera necesario que se garantice el acceso, al ámbito costero, de los medios necesarios para salvamento y la limpieza de la playa.

Por este motivo, Yepes (2004) considera como uno de los aspectos más importantes, dentro de la planificación de una playa, el diseño correcto de sus accesos, tanto para el tráfico rodado como para los peatones.

Para el autor, este tipo de infraestructuras incide fuertemente, junto a las dotaciones de servicio de las playas y los paseos marítimos (Pié i Ninot, 1985; Serra Yepes, 2002; Araceli, 2002) en el grado de satisfacción de los usuarios del paseo. Facilitar la

accesibilidad consiste en eliminar barreras y acercar más a los usuarios el atributo ambiental.

Además, es necesario tener en consideración, a la hora de planificar el paseo, que en aquellos casos en los que el mismo discurre junto a una playa con uso de *sol y baño*, la accesibilidad deberá satisfacer a ambos usos en todo momento. Es decir, incluyendo las situaciones de máxima demanda (sobre todo en las horas y días “punta”), donde se de la máxima afluencia de visitantes.

No obstante, si tomamos como ejemplo didáctico un paseo marítimo que discurre junto a una playa del mediterráneo español, las épocas de máximo uso, tanto de la zona playera como del propio paseo, van a coincidir con la de verano. Pero para el caso concreto de la playa las horas de mayor afluencia de usuarios coincidirán, aunque no sea lo más saludable, con las de mayor radiación solar, mientras que para el caso del paseo, el auge de usuarios coincidirá con la caída del sol.

Para Yepes (2004) uno de los criterios más importantes para situar los accesos rodados es el constituido por el recorrido máximo admisible que unos usuarios tipo (familia con niños pequeños y carga con útiles playeros o similares) debería hacer desde el aparcamiento hasta llegar a la zona de paseo. Esta distancia no debería superar los 300 metros.

Aunque estas consideraciones no son exclusivas para el uso del paseo el uso del paseo, resulta coherente imaginar, por ejemplo, una familia con niños que quiera disfrutar de un agradable paseo junto al mar, y que para ello quieran llevar consigo la bicicleta o el patinete de los niños. Una distancia mayor a los mencionados 300 metros podría empezar a considerarse como excesiva o, al menos, molesta para los usuarios.

Para que lo anterior no ocurra, Yepes (2004), tomando como fuente a Pié i Ninot (1985), propone diferentes tipologías de accesibilidad interior del litoral.

Estas se recogen en la siguiente tabla junto a una breve descripción.

TIPOS DE ACCESIBILIDAD	DESCRIPCIÓN
LINEAL o longitudinal a la costa	Si llega hasta el mar y no prevé reservas de suelo para aparcamiento tiende a ser congestivo
PEINE, estrellada o de pulpo	Permite un buen control de la oferta de la playa, dependiendo de la capacidad y frecuencia de las púas del peine
PUNTUAL o anular	Si llega hasta el mar y no prevé reservas de suelo para aparcamiento tiende a ser congestivo

Cuadro 21
Fuente: Pié i Ninot (1985)

Pero además, el autor afirma, tomando como fuente a Pie i Ninot (1985), que el usuario tendrá preferencia por una playa u otra dependiendo del tiempo que tarde en acceder a la misma.

Esta información se recoge en la siguiente tabla:

ISOCRONA	PREFERENCIA
≤ 20 minutos	Preferencia por la playa más cercana.
> 20 minutos	Preferencia no muy clara. Normalmente desplazamiento más largo y mayor estancia en la playa.

Cuadro 22: Elección de la playa según tiempo de acceso

Fuente: Pié i Ninot (1985)

La anterior afirmación parece lógica para el caso concreto de las playas, pero en cambio, para los paseos marítimos no se puede ser tan categórico. Parece ser que son varios factores los que hacen que finalmente el usuario se decante por uno u otro paseo (claro está que dicha situación sólo puede suceder en aquellos casos en los que exista más de un paseo en la zona).

Dichos factores son, entre otros, el diseño del paseo, las vistas que se pueden disfrutar desde el mismo, la diversidad de establecimientos que ofrece, la accesibilidad (incluyendo las carreteras para llegar al ámbito del paseo, la facilidad de acceso al propio paseo, la disponibilidad de aparcamiento en sus inmediaciones, el transporte público existente, etc.), el tiempo que el usuario quiere invertir en el ámbito del paseo, etc.

Respecto a los accesos peatonales el autor afirma que deben ser de fácil andadura y dotados de los elementos de seguridad y protección adecuados, especialmente cuando discurren por zonas peligrosas (acantilados, cruces con vías de ferrocarril, paseos cercanos a vías de tránsito rodado, etc.).

Asimismo, el autor recoge en las siguientes tablas las características que deben de satisfacer, según fuentes del MOPU (1970) y el Colegio de Ingenieros de Caminos (1973), cada tipo de acceso, en función de si es peatonal o rodado, y la separación que debe existir entre los accesos, en función del tipo de tráfico y según el artículo 52.2 del RC-89.

TIPO	REQUERIMIENTO
Peatonal	Deben permitir una andadura fácil
	Deben disponer de elementos de seguridad como pretilos y pasos inferiores o superiores, cuando proceda
Rodado	Deben perturbar lo mínimo posible la tranquilidad reinante buscada
	Deben poder evacuar la máxima capacidad de aparcamiento de la playa en 2 horas
	IMH = 500 vehículos/hora, por carril

Cuadro 23: Tipos de accesos y requerimientos

Fuente: MOPU (1970) y Colegio de Ingenieros de Caminos (1973).

TIPO DE TRÁFICO	SEPARACIÓN (m)
Tráfico rodado	500
Peatonal	200

Cuadro 24:

Separación de accesos en zonas urbanas y urbanizables

Pero además, y en relación con la accesibilidad, no hay que obviar que la actual Ley de Costas del 88 garantiza el libre acceso del público a las playas, y por ente, a su paseo marítimo, en caso de que exista.

La accesibilidad debería ser posible para cualquier persona independientemente su movilidad. Por lo que cuando se hace referencia a esta, no se refiere únicamente a la posibilidad de llegar al sitio, sino que pueda hacerlo cualquiera.

Para ello será necesario dotar al lugar de las infraestructuras urbanas adecuadas (transporte público accesible, estacionamientos reservados para personas con movilidad reducida y elementos urbanos como rampas y escaleras accesibles), el mobiliario urbano necesario, las ayudas técnicas y los recursos humanos oportunos que permitan a las personas con discapacidad acceder tanto a la zona de paseo marítimo como a la arena de la playa o al propio mar.

Por último, y en relación con lo anterior, Yepes *et al.* (2000) hace las siguientes recomendaciones respecto al acceso previo a la zona de playa:

1. Transporte público: Sus paradas y el itinerario necesario para alcanzar la playa deberán estar adaptados.
2. Estacionamiento particular: Se dispondrá de zonas de estacionamiento para vehículos particulares con plazas reservadas para minusválidos
3. Señalización e información: Visual y táctil que indique como mínimo la dirección hacia la playa, distancia, servicios que dispone y cuáles están adaptados. En las paradas de transporte se indicarán los horarios y sus frecuencias.
4. Acera o paseo marítimo: Estará adaptado. En el caso de un paseo marítimo, deben realizarse las escaleras y rampas oportunas, si fueran necesarias, para salvar las posibles diferencias de cotas.

ACCESO A LA PLAYA PARA MINUSVÁLIDOS	Transporte público	Paradas adaptadas
		Itinerario entre la parada
	Estacionamiento particular	Plazas reservadas para personas discapacitadas
		Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la playa adaptado
	Señalización e información	Visual, táctil y sonora
		Indicación de la dirección de la playa
		Indicación de la distancia a la playa
		Indicación de los servicios disponibles
		Indicación de horarios y frecuencias en paradas de transporte público
	Acera o paseo marítimo	Adaptado
Rampas de 1,80 m y pendiente máxima de rampas 6%, para salvar diferencias de cotas		

 Cuadro 25: *Condiciones mínimas de los accesos para puntos accesibles*

Fuente: Bases para los proyectos de playas accesibles por la Generalitat Valenciana (2001)

En cambio, López Peláez (1995) considera que los paseos marítimos sirven para ordenar la utilización del litoral por un gran número de usuarios, facilitando su acceso y el funcionamiento de las instalaciones y servicios.

Los paseos marítimos han de alejarse al máximo de las vías de tráfico rodado, y han de caracterizarse por ser una franja peatonal lo más amplia y larga posible potenciada con los accesos adecuados en distribución y anchura.

Según López Peláez (1995), es conveniente que los paseos marítimos dispongan de los pertinentes pasos peatonales, y que estos estén dotados de bolardos, postes o barandillas que impidan la invasión del mismo por los vehículos rodados.

Los accesos (escaleras y rampas entre otros) ponen en conexión el paseo con la playa y la trama urbana, para vehículos o peatones, por lo que debe preverse su número, distanciamiento y distribución adecuados, teniendo en cuenta especialmente las necesidades de limpieza, conservación, salvamento marítimo y servicio de las instalaciones.

En el caso de rampas debe preverse su pendiente en función de su longitud y tipo de usuarios. Si por la magnitud del desnivel a salvar el acceso hubiese de tener un excesivo desarrollo, convendrá su acoplamiento adosado al paseo. Y en el caso de disponerse escalinatas deben cuidarse especialmente sus aristas para evitar su rotura.

Es conveniente destacar la ubicación de los accesos mediante referencias visuales (farolas, pórticos, etc.), incluso con identificación (rótulos, números, etc.).

En cuanto a la accesibilidad y eliminación de barreras para minusválidos, según López Peláez (1995), no deben olvidarse los diversos detalles de diseño que faciliten a las personas con cualquier tipo de discapacidad la utilización de la playa, el paseo y sus instalaciones.

El autor, a modo de ejemplo, recoge en sus textos las Normas promulgadas por la junta de Andalucía, relativas a itinerarios peatonales, pavimentos, vados, escaleras, rampas, aparcamientos, señalización, mobiliario, instalaciones, etc. Dicho extracto, del Decreto 72/1992, de 5 de mayo, de la Junta de Andalucía, con las normas y criterios básicos a observar para facilitar a las personas con cualquier tipo de discapacidad la utilización de playas, paseos, y sus instalaciones, se expone en el ANEXO 2 de este trabajo.

Relacionado con la accesibilidad, Trapero (1990a) considerar que en los paseos marítimos hay que facilitar un acceso ordenado a los mismos, así como la adecuada relación entre el paseo y la playa. Para ello, el autor aconseja:

- Favorecer una accesibilidad controlada y repartida a lo largo de toda la playa, ordenando el emplazamiento de los aparcamientos y los accesos rodados situados en las proximidades del paseo
- Disponer accesos fáciles de los usuarios a la arena desde el paseo, a distancias apropiadas y como máximo cada 100 m. en forma de escaleras y de rampas para minusválidos

- Prever una rampa para el acceso de las maquinarias de limpieza de la playa, cada medio kilómetro aproximadamente. Es necesario tomar las disposiciones que impidan el acceso de otros vehículos rodados a la playa y al paseo o sendero.

Para Herce (1988), el diseño compositivo de los paseos marítimos, por sus condiciones, deviene en una operación compleja. La forma de la fachada edificada determina su trazado, lineal en general, rectilíneo en las abiertas playas mediterráneas, curvado en las bahías cántabras. Los ritmos de los tramos urbanos que se apoyan en el mar determinarán los ritmos de su composición. Para el autor, las calles perpendiculares al paseo son los accesos al mar, son los lugares de penetración desde éste a la ciudad. Entender así el paseo, en su trazado, implica predeterminedar los focos de ruptura de la linealidad y posiblemente de organización del espacio de playa.



Paseo de Arinaga



Paseo de Las Canteras



Paseo de Gandia (Valencia)



Paseo de Gandia (Valencia)

Fotografías 105-108: *Diversos tipos de acceso*

Como se deduce de las anteriores argumentaciones, la accesibilidad afecta considerablemente a la calidad del paseo. Esto se ve reflejado, y recogido, en el diseño del descriptor 3.4 como se muestra a continuación:

DESCRIPTOR 3.4	
DENOMINACIÓN: ACCESIBILIDAD DEL CONTORNO INMEDIATO (PASOS DE CRUCES PEATONALES Y CALLES TRANSVERSALES DE DESEMBOCADURA DIRECTA)	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.059	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
ESPACIADOS ENTRE LOS CRUCES DE PEATONES (SIEMPRE QUE SE ENCUENTREN ACONDICIONADOS PARA EL TRÁNSITO DE COHECITOS DE BEBÉS Y DE DISMINUIDOS FÍSICOS) Y LAS CALLES TRANSVERSALES	
≤ 100 metros	7.00
Entre 100 y 200 metros	6.00
Entre 200 y 300 metros	5.00
Entre 300 y 500 metros	4.00
Entre 500 y 1000 metros	2.00
> 1000 metros O cruces, con cualquier espaciado, no acondicionados para el tránsito de cochecitos de bebés y de disminuidos físicos (minusválidos, sordos y/o ciegos)	0.00
CARACTERÍSTICAS DE LOS CRUCES Y DE LAS CALLES TRANSVERSALES	
Puntos de luz eficientes y suficientes	0.50
Limpieza diaria de los cruces peatonales	0.50
Vigilancia para la seguridad de los transeúntes y para evitar actividades fisiológicas	0.50
Mantenimiento de los elementos de los cruces peatonales (barandillas, pinturas, semáforos, señalizaciones, etc.)	0.50
Armonía de los cruces peatonales con la arquitectura envolvente	0.50
Ausencia de pantallas, por los cruces de peatones, en relación con las panorámicas del <i>front line</i> y del <i>water front</i>	0.50
Observaciones:	
El descriptor se valora conforme con las peores de las circunstancias que describan los pasos peatonales y las calles transversales inmediatas.	
La calidad global = \sum de las calidades de los ítems	
En los cruces peatonales se incluyen: pasos subterráneos, pasos elevados, pasos de cebra, y otros.	

Cuadro 26

Criterios de valoración del descriptor: *Accesibilidad del contorno inmediato (pasos peatonales y calles transversales)*

Descriptor 3.5: ACCESIBILIDAD DEL CONTORNO INMEDIATO (APARCAMIENTOS)

En este descriptor se pretende determinar si a lo largo del paseo en estudio existen áreas de aparcamiento, y si estas satisfacen la demanda de los usuarios del mismo.

Además, también se consideran factores como el precio, señalización de los mismos, si están, o no, vigilados, si son áreas delimitadas, etc.

La existencia de áreas de aparcamiento, su distribución y sus características son una cuestión importante relacionada con los paseos marítimos. Es por este motivo por el que varios autores analizan dicha cuestión minuciosamente y plantean algunas soluciones,

que, de manera genérica, podrían ayudar a solventar el problema asociado a la necesidad de aparcamiento en las zonas litorales.

Para Yepes (2004) el problema del aparcamiento es de muy difícil solución en la mayoría de los municipios con playas en España, debido a una deficiente planificación urbanística. En la mayoría de los casos se requieren de grandes superficies para este servicio. Pero en cualquier caso, la superficie destinada al estacionamiento de los vehículos no debería ocupar la arena de las playas. Sólo en casos muy contados, donde la afluencia sea escasa se debería permitir el uso no organizado del estacionamiento.

El autor indica, en la siguiente tabla las hipótesis de partida, según diferentes fuentes, para el dimensionamiento y el cálculo de la superficie destinada a los aparcamientos.

FUENTE	DIMENSIONAMIENTO		
MOPU (1970)	HIPÓTESIS INICIALES	Usuarios de la playa que acceden en automóvil	70% de los usuarios totales de la playa
		Personas por vehículo	4
		Dimensión en planta de una plaza (m ²)	2,50 x 5,00 m ²
		Superficie por vehículo, contando espacios muertos (m ²)	(2,50 x 5,00) x 2 = 25
	CÁLCULO DEL ÁREA DEL APARCAMIENTO		(0,7 x 25)/4 = 4 m ² por persona (*)
Colegio de Ingenieros de Caminos (1973)	Mínimo una plaza por 100 m ² (considerando solo zona de reposo más zona activa)		
Pié i Ninot (1985)	Estándar de aparcamiento por superficie de playa → 1-1,5 veces la superficie de reposo		

Cuadro 27: Dimensionamiento del área de aparcamientos

Fuente: MOPU (1970), Colegio de Ingenieros de Caminos (1973) y Pié i Ninot (1985).

(*) 4 m² por persona es la misma superficie que para una zona de reposo con un límite de saturación puntual aceptable (Yepes, 2002).

No obstante, cabe destacar que factores como el uso de medios de transporte colectivos y la inmediatez de la playa al núcleo urbano reducen el área de aparcamiento calculada teóricamente (MOPU, 1970).

En cuanto a las condiciones de los aparcamientos, que según el autor pueden mejorar el diseño de las zonas de aparcamiento de los vehículos que acceden a la zona costera, se pueden destacar los que siguen:

- Es conveniente ocultar la vista de los vehículos desde la playa mediante cortinas vegetales o árboles, o bien sirviéndose de la topografía del terreno o de las instalaciones de otros servicios (Colegio de Ingenieros de Caminos, 1973)
- Gran parte de las plazas de aparcamiento se deben diseñar de forma cubierta (MOPU, 1970)
- El aparcamiento requiere una gran disponibilidad de superficie estando justificada la expropiación para disponer de los terrenos necesarios (MOPU, 1970)

Además, y según el artículo 58.1 del Reglamento de Costas de 1989, dentro de la servidumbre de influencia, en los tramos con playa y con acceso al tráfico rodado, se

preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para evitar el estacionamiento en la servidumbre de tránsito.

Asimismo, las zonas habilitadas como áreas de aparcamiento no solo han de cumplir con las condiciones anteriormente citadas, sino que también deberán encontrarse a una distancia tal del paseo que permita que el recorrido máximo, a pie, desde el vehículo aparcado hasta la zona del paseo oscile, según fuentes, entre 250 y 300 metros.

El recorrido máximo, a pie, desde el vehículo aparcado hasta la zona de reposo de la playa se indica en la siguiente tabla:

FUENTE	RECORRIDO MÁXIMO
MOPU, 1970	300 metros
Pié i Ninot (1985)	250 metros (*)

Cuadro 28: *Recorrido desde el aparcamiento hasta zona del paseo*

Fuente: MOPU, 1970 y Pié i Ninot (1985).

(*) El acceso inmediato a la playa debe ser siempre de tipo peatonal.

Según López Peláez (1995) los aparcamientos deben intentar distribuirse en distintos puntos, y ocultar su vista desde la playa mediante deferencias de nivel y cortinas vegetales. Además, para evitar la aridez de estas áreas, la extensión no debe ser excesiva, y disponer árboles de sombra, siendo asimismo aconsejable considerar su uso polivalente (deportivo, lúdico, etc.) en épocas de menos utilización como aparcamiento.

El autor considera que es conveniente señalar, dentro de este contexto, que los aparcamientos en los paseos marítimos deben de ser fundamentalmente para los usuarios del mismo, de la playa y de sus instalaciones, y no para resolver necesariamente el problema general de aparcamientos en la ciudad, que tiene que abordarse en su conjunto. Ya que no se trata de trasladar el problema de la ciudad al paseo marítimo ni viceversa.

En cambio, para Herce (1988), las funciones de tráfico y aparcamiento suelen ser importantes en los paseos marítimos. Según el autor, el tema del aparcamiento se agrava cuando el propio paseo ha de ser, como sucede en general, soporte de una alta accesibilidad terminal, debido a la necesidad de aparcamiento que la playa y los servicios del paseo demandan. Pues dichas áreas de aparcamiento son altamente consumidoras de espacio, y en general se encuentran vacías gran parte del año.

Herce (1988) considera imposible tipificar una casuística de situaciones y soluciones, en la medida en que es grande el panorama de situaciones posibles. Las soluciones dependerán de la amplitud de la banda sobre la que se pretenda actuar y de la existencia de espacios alternativos donde ubicar las funciones de tráfico y de aparcamiento. Lo que es cierto es que el tráfico de paso, el aparcamiento y la función de paseo suelen tener una mala convivencia. En cualquier caso, el tema de aparcamiento en el paseo marítimo se ha magnificado; si se tiene en cuenta que el concepto de paseo que se maneja es el propio de una fachada urbana altamente cargado de significados, no puede relegarse el papel de explanada de estancia de vehículos, y han de ser la propia trama urbana

colindante y el sistema de aparcamientos de la ciudad los que garanticen la accesibilidad terminal de la playa.

Pero, según Herce (1986), dependiendo de las soluciones de aparcamiento que se hayan previsto, se derivarán otros aspectos del problema. Por ejemplo, en el caso de decidir utilizar la propia calzada de acceso como zona de aparcamiento, habría que determinar si se va a hacer en línea, junto a la calzada, o en batería. Siendo, en cualquier caso, más recomendable el aparcamiento en línea, junto a la calzada, que en batería, ya que la primera opción ocupa menos espacio y constituye una barrera menos impermeable al paso de los peatones. E incluso, su mayor necesidad de maniobra puede colaborar como disuasivo al tráfico de paso.

No obstante, el aparcamiento solicita, en mayor medida, un tratamiento concentrado que evite el efecto barrera de los coches, aunque tenga el inconveniente de precisar amplios espacios, que fuera de temporada tienden a convertirse en espacios urbanos vacíos. De ahí, según Herce (1986), nace la tendencia al aparcamiento segregado del paseo, en espacios no excesivamente lejanos de la playa (200-300 m), como en la disposición en Playa de Aro, Benidorm, etc. Ahora bien, salvo en el supuesto de aparcamientos subterráneos utilizando el desnivel del paseo respecto al muro, (que tienen la ventaja de poder ser utilizados, en parte, fuera de temporada para almacenamiento de barcas y de instalaciones desmontables), una solución de este estilo excluye el tráfico rodado de acceso del espacio del paseo y lleva a la decisión de peatonalización del mismo.

En cuanto a la peatonalización total del paseo marítimo, esta se ha convertido en una solución que se ha impuesto en muchos municipios. Es una disposición idónea, que aproxima los equipamientos a la playa y elude la incompatibilidad con el vehículo rodado. Pero entonces, surge el problema de resolver, en el caso de total peatonalización del paseo, el acceso de coches de servicios a edificaciones e instalaciones.

El autor concluye afirmando que el tema de los aparcamientos en los paseos marítimos se ha magnificado, y que si se tiene en cuenta que el concepto de paseo marítimo que se maneja es el propio de una fachada urbana, ha de ser la trama viaria y el sistema de aparcamientos de la propia ciudad el que garantice la suficiente accesibilidad terminal a la playa, sin necesidad de unos espacios específicamente reservados para ello.

Para Trapero (1990a), la forma de afrontar el problema del aparcamiento consiste en estudiar la integración del paseo en la estructura urbana y, en caso necesario, ha de aprovecharse su construcción para completar la ordenación del área. El autor considera que hay que lograr que el paseo sea el adecuado elemento de enlace entre el borde marítimo y el territorio contiguo y entre los diversos usos y edificaciones existentes. En especial, ha de proponerse la solución del tráfico rodado del área, los aparcamientos necesarios y los accesos al litoral.

Es por esto que el autor aconseja alejar los aparcamientos del paseo, y cuando sea imprescindible la existencia de los mismos próximos al paseo, deben instalarse al lado de la fachada urbana con objeto de perturbar en el menor grado la tranquilidad propia del paseo y procurar situarlos a un nivel inferior para que no resulten visibles desde la playa. En todo caso, conviene bordearlos con una cortina vegetal y procurar disponer árboles para proporcionar sombra y aliviar la aridez de tales áreas. Cuando se dispongan

bolsas de aparcamiento para servir el acceso a la playa, éstas no deberán sobrepasar las cien plazas, debiendo evitarse el tráfico a través de tales aparcamientos.

En conclusión, y según Trapero (1999), el paseo marítimo debe preservarse del tráfico rodado y los aparcamientos deben situarse de modo que no afecten a la tranquilidad del paseo.

En el diseño del descriptor, que se muestra a continuación, se recogen, en esencia, las anteriores reflexiones.

DESCRIPTOR 3.5		
DENOMINACIÓN: ACCESIBILIDAD DEL CONTORNO INMEDIATO (ÁREAS DE APARCAMIENTO)		
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.044		
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN		UNIDADES DE CALIDAD
<u>LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE APARCAMIENTO</u>		
A) NO HAY SECTORES DIFERENCIADOS DE USO EN EL PASEO		
Las ubicaciones de las áreas de aparcamiento satisfacen a la demanda	Sí	7.50
	No	0.00
B) HAY SECTORES DIFERENCIADOS DE USO EN EL PASEO		
A lo largo de los sectores de mayor uso del paseo, las ubicaciones de las áreas de aparcamiento se ajustan a la demanda	Sí	5.00
	No	0.00
A lo largo de los sectores de menor uso del paseo, las ubicaciones de las áreas de aparcamiento se ajusta a la demanda	Sí	2.50
	No	0.00
<u>CARACTERÍSTICAS PROMEDIADAS DE LOS APARCAMIENTOS EN LAS ZONAS ALEDAÑAS AL PASEO</u>		
Aforo	Siempre ajustado a la demanda, o en superávit, en cualquier época del año	0.50
	Nunca ajustado a la demanda por déficit, en cualquier época del año	0.00
	Ajustado en temporadas de bajo uso, pero deficitaria en temporadas de alto uso	0.25
Accesibilidad señalizada	Sí	0.50
	No	0.00
Delimitación de las plazas de aparcamiento	Sí	0.50
	No	0.00
Vigilancia las 24 horas	Sí	0.50
	No	0.00
Precios	Gratuitos	0.50
	Promedios iguales, o más bajos, en relación con los precios medios del resto de la ciudad	0.25
	Promedios por encima de los precios medios del resto de la ciudad	0.00
Observaciones:		
La calidad global = \sum de las calidades de los ítems		
En relación con el ítem sobre la localización de las áreas de aparcamiento, téngase en cuenta que las situaciones A y B son excluyentes entre sí.		
En el supuesto de que no haya aparcamientos, de acuerdo con una ausencia de demanda, en un sector determinado del paseo, en relación con su uso, habrá una bonificación 2.50 unidades de calidad.		
Los nuevos negocios, que se crearan atraídos por la presencia del paseo, estarán obligados a crear, de forma aislada o conjunta, las plazas de aparcamiento necesarias de sus potenciales clientes.		

Cuadro 29

Criterios de valoración del descriptor: *Accesibilidad del contorno inmediato (áreas de aparcamiento)*

Descriptor 3.6: ACCESIBILIDAD POR TRANSPORTES PÚBLICOS

Este descriptor trata de valorar la accesibilidad por transportes públicos que tiene el paseo. Es decir, los servicios, infraestructuras y la calidad de estos.

Para que el paseo sea accesible a todo un núcleo poblacional, éste debe estar dotado de un buen servicio de transporte. Y esto se consigue mediante:

- una buena red de transporte que de servicio a toda la población (haciendo posible que los usuarios no tengan que desplazarse grandes distancias para llegar a la parada y evitando, en la medida de lo posible, tener que hacer transbordos para llegar al destino deseado⁴)
- un sistema de horarios adecuado, que se ajuste a las horas punta y a la demanda real de los usuarios
- un número suficiente de autos que permitan a los usuarios hacer el trayecto de forma cómoda y evitando conglomeraciones, y
- unas infraestructuras adecuadas (marquesinas) que proporcionen un mínimo de protección y cobijo, ante situaciones adversas (días de lluvia, horas punta de insolación, días ventosos, etc.), en el tiempo de espera.

Para Yepes (2004), y en concordancia con lo anteriormente citado, el transporte público debe constar de una serie de paradas y un itinerario adecuados, que aproximen a los usuarios del paseo desde diferentes zonas de la ciudad. Además, el autor considera necesario que los horarios y las frecuencias se indiquen de forma clara en las paradas.

Además, Trapero (1999) afirma que en caso de alta utilización del paseo, es imprescindible que la accesibilidad del mismo se apoye en el transporte colectivo.

Pero, ¿cómo se puede determinar que los transportes públicos satisfacen las necesidades de la población proporcionando un servicio de calidad que los acerque al atributo ambiental en cuestión?

A pesar de que se puede recurrir a las empresas, tanto públicas como privadas, encargadas del transporte público y pedir información de las posibles alternativas que ofertan (autobús, metro, tranvía, etc.) y de las líneas existentes que darían servicio, en este caso concreto, al paseo marítimo, quien mejor podría dar respuesta a la anterior cuestión es la población usuaria de los servicios.

Realmente son ellos los que pueden determinar si los servicios de transporte público les satisfacen. Si compensa y resulta cómodo su uso para llegar al destino deseado (supóngase para este caso que el destino es el paseo marítimo). O si por el contrario, resulta una odisea llegar al paseo marítimo haciendo uso del transporte público, y al final es preferible hacer el recorrido mediante un sistema de transporte privado aunque ello signifique un mayor gasto económico, mayor contaminación y enfrentarse, en el caso de existir, con el problema del aparcamiento en las inmediaciones del paseo?

⁴ En el caso de no poder evitar los trasbordos, sería necesario ajustar los horarios de manera que la espera entre un servicio y el otro fuese lo menor posible (nunca más de 20 minutos).

Indiscutiblemente, es el usuario el que sabe si cada vez que piensa en trasladarse de un lugar a otro, mediante transporte público, finalmente decide que vale o no la pena.

Debido al anterior razonamiento, sería de gran interés, para aplicar el descriptor 3.6, apoyarse en sondeos o encuestas sociométricas que validasen la información de servicios, horarios, recorridos, etc. que los servicios de transporte público (autobús, metro, tranvía, etc.) dicen ofrecer.

En el diseño de este descriptor los factores que se consideran para determinar la calidad de la accesibilidad por transporte público son:

- la existencia de líneas de transporte que realicen el servicio,
- el tiempo de espera que los usuarios tienen que invertir, y
- que no queden usuarios en tierra

A partir de todo lo anterior, se llega al siguiente diseño del descriptor:

DESCRIPTOR 3.6	
DENOMINACIÓN: ACCESIBILIDAD POR TRANSPORTES PÚBLICOS	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.056	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Desde los núcleos poblacionales significativos de la ciudad, llegan al paseo marítimo las líneas regulares de transportes públicos urbanos. La frecuencia de los transportes (en una franja horaria que satisfaga a la demanda) hace que los usuarios no tengan que esperar más de 15 minutos . Además, hay un número suficiente de unidades de transporte, acorde con la demanda, de forma tal que no se quedan usuarios <i>en tierra en horas pico</i> . Las horas pico estarían establecidas por las características climáticas locales y/o estacionales, y por las costumbres del lugar.	10.00
Desde los núcleos poblacionales significativos de la ciudad, llegan al paseo las líneas regulares de transportes públicos urbanos. La frecuencia de estos transportes hace que los usuarios no tengan que esperar más de 30 minutos . Además, hay un número suficiente de unidades de transporte, acorde con la demanda, de forma tal que no se quedan usuarios <i>en tierra en horas pico</i> . O, con frecuencias inferiores a los 15 minutos , los usuarios se quedan <i>en tierra, en horas pico</i> , por falta de capacidad en las unidades de transporte.	7.50
Desde los núcleos poblacionales significativos de la ciudad, llegan al paseo las líneas regulares de transportes públicos urbanos. La frecuencia de los transportes hace que los usuarios no tengan que esperar más de 30 minutos . Además, la capacidad de estos transportes es algo deficiente, lo que provoca que, en <i>horas pico</i> , queden usuarios <i>en tierra</i> , en un porcentaje inferior a un 10 % .	5.00
Desde los núcleos poblacionales significativos de la ciudad, llegan al paseo las líneas regulares de transportes públicos urbanos. La frecuencia de los transportes hace que los usuarios tengan que esperar más de 30 minutos , aunque menos de una hora. Además, la capacidad de los transportes es bastante deficiente, lo que origina que, en <i>horas pico</i> , queden usuarios <i>en tierra</i> , aunque en un porcentaje inferior a un 20 % .	2.50
Desde los núcleos poblacionales significativos de la ciudad, llegan al paseo las líneas regulares de transportes públicos urbanos. La frecuencia de los transportes hace que los usuarios tengan que esperar más de 60 minutos , aunque menos de dos horas. Y/o la capacidad de estos transportes es muy deficiente, lo que origina que, en <i>horas pico</i> , queden usuarios <i>en tierra</i> , en un porcentaje superior a un 20 % .	1.50
No hay líneas regulares de transportes públicos urbanos entre la ciudad y el paseo.	0.00

Cuadro 30

Criterios de valoración del descriptor: *Accesibilidad por transportes públicos*

Descriptor 4.1: INSERCIÓN DEL ACTIVO EN EL TEJIDO SOCIAL URBANO

Este descriptor trata de valorar, en la medida de lo posible, la apetencia que tienen los usuarios por el paseo, ya que se pretende determinar si la población “vive” el paseo, es decir, si lo sienten como parte emblemática de su ciudad.

Para ello, los usuarios no solo deberán sentirse identificados con el mismo, sino que el paseo deberá resultarles acogedor y apetecible, mediante un tamaño adecuado, que no esté sobredimensionalizado, y un diseño agradable.

Por regla general, y según palabras de Trapero (1998), se ha considerado el mar como el determinante de la identidad cultural de los pueblos que están en contacto con él. Las obras públicas construidas en los bordes litorales poseen una relevancia y configuración características. Y esto hace que algunas de sus realizaciones, como por ejemplo los puertos, los paseos y los faros marítimos, alcancen una significación fundamental en bastantes tramos de la costa. Asimismo, la estructura territorial de las comarcas y regiones costeras está fuertemente marcada por la presencia del mar y de las actividades que tienen lugar en el territorio litoral.

A partir de todo esto, y volviendo a tomar las palabras de Trapero (1998), se puede afirmar que los paseos marítimos son unos espacios públicos singulares por la especial calidad ambiental del medio por el que discurren, ya que el borde marítimo tiene una alta valoración subjetiva, siendo así lógico comprobar que sea uno de los espacios más frecuentados y preferidos por la población cercana. Es de destacar que en el paseo marítimo se dan unas cualidades intrínsecas debidas a la presencia del mar, la sensación de libertad y de apertura al ambiente natural que prefiguran y refuerzan su carácter de espacio de relación. Por esto mismo, su composición ha de responder a esta cualidad y favorecer al máximo las posibilidades de que se convierta en el lugar preeminente de comunicación para sus usuarios.

Porque lo que en esencia caracteriza a las ciudades, pueblos y urbanizaciones turísticas son sus espacios públicos y los edificios que los conforman. De ahí, la especial importancia que tienen los paseos marítimos para las poblaciones en las que se encuentran.

Pero además, teniendo en cuenta que un paseo marítimo es un área pública, Trapero (1990a) afirma que ha de contribuir a una mejora general de las condiciones de vida (al desarrollo de cada individuo y a su plena realización). A tal fin, hay que tener en cuenta las exigencias e ideas de todos los usuarios: lo mismo los residentes que los visitantes o los turistas, y desde los niños a las personas mayores.

En concordancia con lo anterior, el autor Marco Massa (2004) considera que la imagen del frente marítimo es un factor clave en una ciudad turística, pero sin embargo, debe implementarse basándose en las funciones correctas para evitar fatuos “maquillajes” y el riesgo de desconexión entre una prestigiosa fachada marítima “turística” y un interior completamente diferente hecho para los “habitantes”. Por este motivo la elección de las funciones del paseo marítimo asume el papel principal del proceso, para así, de esta manera, integrarlo en la ciudad y garantizar su carácter de propiedad común disponible para todos, turistas y residentes.

También para López Peláez (1995), el paseo marítimo es un elemento relevante de la ciudad y el paisaje debiendo satisfacer las demandas de las distintas clases de usuarios (niños, personas mayores, residentes, turistas, etc.).

Como puede deducirse de las aportaciones de los diferentes autores, es importante que el paseo marítimo satisfaga a todos los usuarios y que estos se sientan identificados con el mismo.

Con el diseño del descriptor que se muestra a continuación se persigue cuantificar si el paseo está insertado en el tejido social urbano.

DESCRIPTOR 4.1 DENOMINACIÓN: INSERCIÓN DEL ACTIVO EN EL TEJIDO SOCIAL URBANO COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.052	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN (conforme con sondeos sociométricos y/o con constataciones de los observadores de campo)	UNIDADES DE CALIDAD
Los habitantes mayoritarios del <i>front line</i> “viven” el paseo, siendo habituales y asiduos usuarios del paseo.	6.00
Los habitantes mayoritarios del <i>front line</i> son habituales, pero no asiduos, usuarios del paseo.	3.00
Los habitantes mayoritarios del <i>front line</i> no son habituales usuarios del paseo (“viven” de espaldas al activo ambiental).	0.00
Un número significativo de los habitantes de la ciudad en su conjunto (excluyendo a los del <i>front line</i>) son habituales usuarios del paseo.	4.00
Un número significativo de los habitantes de la ciudad en su conjunto (excluyendo a los del <i>front line</i>) no son habituales usuarios del paseo.	0.00
Observaciones: La calidad global = \sum de las calidades de los ítems	

Cuadro 31

Criterios de valoración del descriptor: *Inserción del activo en el tejido social urbano*

Descriptor 4.2: REPERCUSIONES EN LOS PRECIOS HEDÓNICOS DE LAS VIVIENDAS

Este descriptor trata de cuantificar, en la medida de lo posible, la repercusión que tiene la franja costera sobre los primeros frentes de casas. Para ello se van a tener en cuenta dos factores. Estos son las vistas y la cercanía.

Tal y como recoge la revista + Urbanismo (2003), en la actualidad, las vistas se han convertido en un valor inmobiliario, y los consumidores las demandan. Las construcciones situadas en primera línea de playa son las más codiciadas, y ello provoca precios altamente dispares con respecto a otras edificaciones a tan sólo unos metros de distancia. Cada vez son más los ciudadanos que, sin querer renunciar a las ventajas de la vida urbana, buscan modos de evadirse del estrés que la ciudad genera. El acceso al paisaje natural no productivo es uno de los más codiciados; vivir en la ciudad pero observando la naturaleza desde la ventana. Es por esto que la cercanía del litoral se considera un valor diferenciador entre los productos mobiliarios. Su precio, en los últimos años, se cotiza más alto que la superficie, las características arquitectónicas y la calidad material de la vivienda.

En consecuencia, poder contemplar el mar, un bosque, u otro tipo de paisaje puede duplicar el precio de una vivienda. A dicho incremento se le denomina precio hedónico.

Según Inglada (2004), el método del precio hedónico trata de valorar un bien ambiental examinando el efecto que su presencia causa a otro bien cuyo precio es fijado en el mercado, es decir, el aumento de precio que por ejemplo tiene la vivienda debido a los atributos ambientales.

Pero, para Martínez y Casas (1999), el precio hedónico, en sentido estricto, es la valoración económica que se hace de las viviendas, de acuerdo con:

- sus atributos propios (implícitos a los materiales empleados, a las características de lo construido y a los espacios comunes de los usuarios), y
- con los atributos que reciben del entorno ambiental.

Desde este enfoque, y según Azqueta (1994), el precio hedónico implica que, cuando se adquiere una vivienda, no sólo se está comprando una serie de metros cuadrados de construcción, de una determinada calidad, sino que también se está escogiendo un entorno, que tiene una serie de características, con respecto al barrio y al medio ambiente.

Con lo que el precio hedónico, es, dentro de este contexto y según Albornoz (1997), la cantidad superior de dinero que está dispuesto a pagar un comprador por una vivienda con idénticas características estructurales que otra, pero que está ubicada en un entorno y lugar diferente.

Para poder precisar dicho valor, de más, que se está dispuesto a pagar por una edificación habitacional, habrá que determinar los atributos del recurso ambiental que contribuyen de una manera u otra.

Será necesario intentar determinar, o descubrir, los atributos del recurso ambiental que contribuyen a la valoración, al alza, de las edificaciones habitacionales. Para ello se emplea la metodología de los llamados “precios hedónicos”.

Para el caso concreto de riberas de lagos y mares, y para las cuencas paisajísticas en general, según Martínez y Casas (1999), algunos autores identifican, entre otros, los siguientes atributos ambientales:

- la calidad ambiental, incluida la paisajística, en su conjunto,
- la cercanía del recurso a usar (de sus áreas de recreo y/o esparcimiento),
- la ubicación frente al recurso y la vista escénica: el disfrute paisajístico del recurso desde las viviendas (en primera línea o no, presencia o no de pantallas arquitectónicas, posición altitudinal de la vivienda en una torre),
- el tipo de acceso al recurso (directo o no, privado o público), y

- el derecho de las viviendas a “plazas de disfrute”, como sería puestos para lanchas en marinas o puertos deportivos próximos, que reúnan seguridad y buenos servicios.

Serán los anteriores atributos, entre otros, y la combinación de los mismos, los que determinen un mayor o menor incremento de los precios de la vivienda.

Pero la realidad es algo más complicada. Como comenta Peña Martínez (2004), y en concordancia con todo lo anterior, es cierto que los precios de las viviendas aumentan su valor en relación con los atributos ambientales. No obstante, si no se tiene mesura al urbanizar la zona litoral, pueden dañarse dichos atributos, y por tanto tender a disminuir el valor de la vivienda (efecto inverso).

Es por este motivo por el que el autor plantea, de forma genérica, que el valor añadido de cada uno de los inmuebles, por el hecho de estar próximo a la costa, depende de la calidad de la franja costera que tienen delante y del orden de la fila que ocupan con relación al mar. La primera línea de playa siempre es más cara que la segunda y ésta que la tercera. Y si en un momento dado introducimos una nueva línea de edificios por delante de la existente, la nueva primera línea pasará a ser la más valiosa por estar en primera línea. Pero por el hecho de haber estrechado la franja costera libre se producirá una cierta degradación y consiguientemente dicha nueva primera línea valdrá menos que la anterior. Además todas las edificaciones anteriores, y, lo que es aún peor, todo el conjunto urbanístico, perderá valor. El balance será negativo, con lo que lejos de haber conseguido aumentar el valor de la zona urbanizada lo habremos disminuido.

Según Peña Martínez (2004), en multitud de lugares, principalmente del Mediterráneo español, ha sido necesario restituir la anchura de playa para mantener el valor de los inmuebles y el potencial turístico de los negocios debido a las situaciones a que se había llegado tras arrasar los cordones dunares, desecar las zonas húmedas y ocupar las playas. Todo esto se ha llevado a cabo con dinero procedente de los presupuestos generales del Estado, lo que solo tiene justificación en la medida en que contribuya a favorecer y proteger la economía y el interés general y no a encubrir desaguisados y especulaciones urbanísticas.

Los criterios de valoración empleados en el diseño de este descriptor, se fundamentan, por un lado, en las vistas y en la cercanía del atributo, y por otro lado, en el porcentaje de viviendas, en relación con el conjunto habitacional de la ciudad, que se ve beneficiada por la existencia del paseo.

Las vistas y la cercanía, valoran la posibilidad de observar, desde la vivienda, el paisaje y la posibilidad de llegar al paseo recorriendo una pequeña distancia a pie, es decir, sin necesidad de ningún medio de transporte.

En relación con las vistas (que permiten además oírlo y olerlo), Trapero (1998) sugiere pensar en el mar como objeto y como medio de ver, de oír y de entender. Para ello, el autor destaca las siguientes palabras de Corbin “mejor que en cualquier otro lugar, en las riberas se puede efectivamente llevar a cabo la lectura de la multiplicidad de los ritmos temporales, experimentar el alargamiento de la duración geológica, observar la indecisión de las fronteras biológicas, la incertidumbre de los reinos y las asombrosas

transformaciones que les anudan”. Para el autor únicamente es en los mares o frente al mar donde se puede sentir lo que es el vacío o la inmensidad.

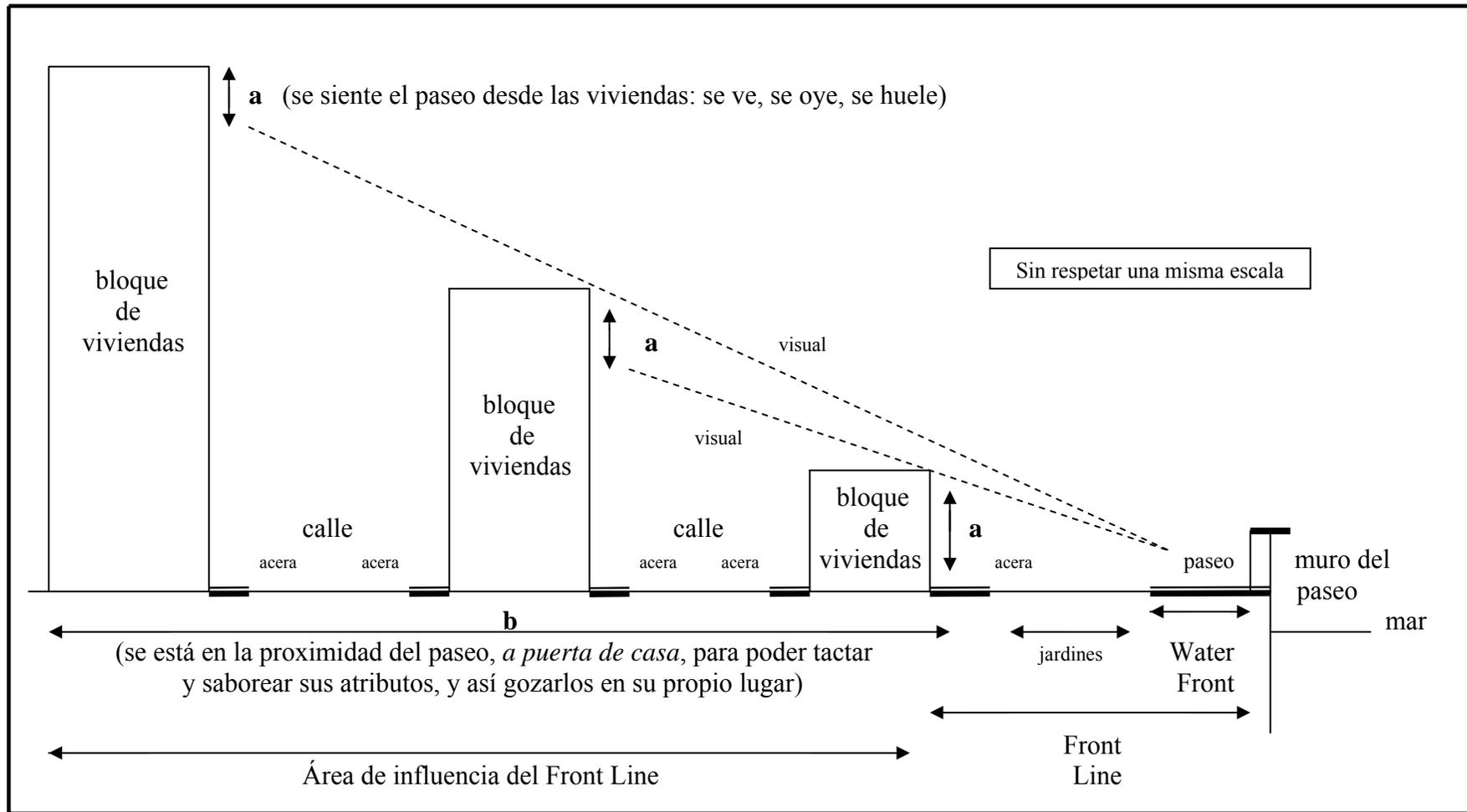
Respecto a la importancia de determinar el porcentaje de beneficiados por la presencia del paseo marítimo, Trapero (1990a) destaca la necesidad, cuando se construye un paseo, de asegurar la rentabilidad social de las inversiones, para que se beneficie el conjunto de la población, y no unos pocos.

Todas las anteriores consideraciones están recogidas en el descriptor como se muestra a continuación.

DESCRIPTOR 4.2	
DENOMINACIÓN: REPERCUSIONES EN LOS PRECIOS HEDÓNICOS DE LAS VIVIENDAS	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.031	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
POR VISTAS (que permiten además oírlo y olerlo)	
La ordenación urbana y la topografía del suelo permiten que un 10 %, o más, de las viviendas de <u>toda la ciudad</u> se beneficien del paseo marítimo.	5.00
La ordenación urbana y la topografía del suelo permiten que un 10 %, o más, de las viviendas de <u>los tres primeros frentes</u> limítrofes se beneficien del paseo marítimo.	4.00
La ordenación urbana y la topografía del suelo permiten que entre un 9 y un 5 % de las viviendas de <u>los tres primeros frentes</u> limítrofes se beneficien del paseo marítimo.	3.00
La ordenación urbana y la topografía del suelo permiten que entre un 4 y un 1 % de las viviendas de <u>los tres primeros frentes</u> limítrofes se beneficien del paseo marítimo.	1.00
La ordenación urbana y la topografía del suelo permiten que menos de un 1 % de las viviendas de <u>los tres primeros frentes</u> limítrofes se beneficien del paseo marítimo.	0.00
POR CERCANÍA (para tenerlo próximo andando)	
Hay más de un 10 % de viviendas, en relación con el conjunto habitacional de la ciudad, en los cinco primeros frentes limítrofes con el paseo marítimo.	5.00
Hay entre un 9 y un 3 % de viviendas, en relación con el conjunto habitacional de la ciudad, en los cinco primeros frentes limítrofes con el paseo marítimo.	2.50
Hay menos de un 3 % de viviendas, en relación con el conjunto habitacional de la ciudad, en los cinco primeros frentes limítrofes con el paseo marítimo.	0.00
<p>Observaciones: La calidad global = \sum de las calidades de los ítems La caída del porcentaje de viviendas beneficiadas por el disfrute visual del paseo marítimo se podría deber al levantamiento de un denso altas torres, en los primeros frentes del activo. En el área de influencia del Front Line, y por debajo de la visual que permite observar el paseo desde las viviendas, se pierden los atributos de <i>ver</i>, <i>oír</i> y <i>oler</i> del activo, por el efecto <i>encajonamiento</i> de las edificaciones. Sin embargo, en las viviendas de estas calles, tanto por debajo de la visual como por encima, se mantiene el atributo de tener el activo a <i>pie de casa</i>. Considérese la gráfica conceptual 2.1</p>	

Cuadro 32

Criterios de valoración del descriptor: *Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas*



Gráfica 1
 Esquematación gráfica conceptual, en términos “sensoriales” y en sección transversal,
 del descriptor: *Repercusiones en los precios hedónicos de las vivienda*

Descriptor 4.3: REVALORIZACIONES DE LOS LOCALES COMERCIALES DEL CONTORNO ENVOLVENTE

Este descriptor trata de valorar la posibilidad de que existan locales comerciales en el contorno envolvente del paseo marítimo y de que estos se aprovechen de su ubicación para revalorizarse.

Un paseo marítimo, apetecido por los usuarios, es una zona de reunión y encuentro de los ciudadanos. Esto hace que, por lo general, cualquier local comercial, situado en las cercanías del paseo, pueda tener mayor número de clientes potenciales que otro negocio de iguales condiciones, pero ubicado en otra zona. Y es por este motivo por el que los locales comerciales cercanos se revalorizan.

A pesar de lo anterior, y según Trapero (1990a), es importante evitar que se produzcan beneficios desproporcionados, debido a la existencia del paseo, ya que esto podría producir una centrifugación de los establecimientos de negocios desde las diversas zonas de la ciudad hacia la afectada por la presencia del paseo (contorno envolvente)

Pero además, como normalmente no existen circunstancias de ordenación urbana que impidan el establecimiento de locales de negocios en las cercanías del paseo, hay que procurar, como ya se ha mencionado en el descriptor 2.8, no ocupar la fachada marítima con servicios que no estén directamente relacionados con el disfrute del paseo o de la playa.

En concordancia con lo anterior, y según Yepes (2002a), es indispensable dotar a los paseos marítimos de los servicios mínimos para su plena utilización, pero, como remarca Peña Martínez (2004), sin que se tienda a transformarlo en un verdadero parque público donde ubicar todas las instalaciones propias de un parque, incluidas las deportivas.

Según Peña Martínez (2004) estos usos pueden ubicarse en la zona interior sin pérdida de funcionalidad, mientras que la franja litoral debe reservarse a usos propios que no pueden trasladarse al interior.

De todo lo anterior se deduce que aun no existiendo impedimentos en el establecimiento de locales de negocios, es decir, que no existen limitaciones legales y que las circunstancias de ordenación son favorables, hay que tener conciencia de la fragilidad que presenta el medio en cuestión y evitar la ubicación, a lo largo del Front Line, de negocios que carezcan de relación alguna con el disfrute del paseo, o de la playa, para evitar someter al paseo, y a su contorno, a una presión innecesaria.

Debido a la complejidad que presenta poder valorar si el local comercial debe, o no, ubicarse en el contorno envolvente del paseo, y puesto que dicha determinación debería de regirse por un marco legal específico que determinase, de forma clara, los establecimientos que podrían, o no, ubicarse sobre el propio paseo y en su inmediatez, en el diseño del descriptor, como se recoge a continuación, sólo se considera que se permita, o no, establecer negocios en el contorno envolvente del paseo, sin especificar las características de estos.

DESCRIPTOR 4.3	
DENOMINACIÓN: REVALORIZACIONES DE LOCALES COMERCIALES DEL CONTORNO ENVOLVENTE	
COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.026	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
Se dan las circunstancias de ordenación urbana (incluyendo las limitaciones legales) que permiten el establecimiento de negocios, revalorizados por la presencia del paseo, a lo largo de su Front Line.	10.00
Hay serios impedimentos de ordenación urbana (incluyendo las limitaciones legales) en relación con el establecimiento de negocios, a lo largo del Front Line.	0.00
Observaciones: En el caso de que se permita el establecimiento de negocios, éstos deberán estar ajustados a normas diversas (de seguridad física, higiénicas y otras), valoradas dentro del análisis de debilidades (descriptor 2.8).	

Cuadro 33

Criterios de valoración del descriptor: *Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente*

Descriptor 4.4: ATRACTIVO EN LA PROMOCIÓN DE LA CIUDAD

Este descriptor trata de determinar si la presencia del paseo marítimo sirve, o serviría, como atractivo turístico para “promocionar” la ciudad. De esta manera, serviría de atrayente turístico haciendo que la ciudad en su conjunto se beneficiase.

Para Massa (2004), y como ya se comentó en el descriptor 4.1, la imagen del frente marítimo es un factor clave en una ciudad turística. Por este motivo, debe implementarse basándose en las funciones correctas para evitar fatuos “maquillages” y el riesgo de desconexión entre una prestigiosa fachada marítima “turística” y un interior completamente diferente hecho para los “habitantes”. Por este motivo la elección de las funciones asume el papel principal del proceso, a fin de integrar el paseo marítimo en la ciudad y garantizar, el énfasis artesanal en su carácter de propiedad común disponible para todos, turistas y residentes.

En cambio Trapero (1998) considera que las obras públicas, en los bordes litorales, tienen una relevancia y configuración característica que hace que algunas de sus realizaciones puedan alcanzar una significación fundamental en bastantes tramos de la costa, y esto puede usarse para la “venta” de la ciudad.

Además, y según Trapero (1988 y 1990a), es importante asegurarse la rentabilidad social de las inversiones que supone la construcción de un paseo marítimo, de tal modo que las obras:

- Beneficien al conjunto de la población, para lo cual la ordenación del territorio litoral y el proyecto de paseo marítimo deben tener en cuenta las necesidades e intereses tanto de la población fija y próxima como de la población turística, de fin de semana o estacional, y
- Eviten que la actuación provoque beneficios desproporcionados a unos vecinos determinados (plusvalías a terceros), que comúnmente coinciden con los propietarios colindantes con la actuación.

Las anteriores consideraciones se recogen en el diseño del descriptor como se muestra a continuación:

DESCRIPTOR 4.4 DENOMINACIÓN: ATRACTIVO EN LA PROMOCIÓN DE LA CIUDAD COEFICIENTE DE IMPORTANCIA: 0.041	
CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN	UNIDADES DE CALIDAD
La presencia del paseo marítimo <u>se ha utilizado, o se podría utilizar</u> , dentro de los circuitos de mercadeo turístico, como un elemento de marketing más, en la venta del destino urbano. Pero como este turismo, que tenga a una ciudad como lugar de estadia, requiere, normalmente, otros activos complementarios de disfrute, se propicia la disponibilidad y mantenimiento de los mismos, entre los que se encuentran los contenidos de un acervo cultural urbano, una restauración dentro de un marco atrayente y miradores de paisajes de ocio, entre otros. De esta manera, se beneficia la ciudad en su conjunto.	10.00
El paseo marítimo no tiene entidad para ser utilizado en un elemento de marketing, en la venta del destino urbano, dentro de los circuitos de mercadeo turístico. Y/o ante una ausencia turística (o por gestiones que no desean considerar el hecho turístico), se podrían descuidar la disponibilidad y el mantenimiento de los atractivos ligados al paseo marítimo. Habría, por ello, riesgos de unas repercusiones negativas en la calidad de vida de la ciudad.	0.00

Cuadro 34
 Criterios de valoración del descriptor: *Atractivo en la venta de la ciudad*

5. Coeficientes de importancia, en tantos por uno, de los descriptores de medición, a partir de justificaciones ponderadas

Para calcular los coeficientes de importancia de los descriptores involucrados en un Análisis DAFO, para el caso concreto de los paseos marítimos, se asumen los siguientes criterios (para un posterior sometimiento a un panel de expertos):

1. Previamente, se tiene que haber delimitado muy bien el alcance conceptual de las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades. Y conforme con esas delimitaciones, se dispone de un completo diseño de descriptores de medición, sin que queden *lagunas* medibles sin cubrir.
2. La medición se hace tanto para cada uno de los elementos DAFO como para la globalidad (calidad integral).
3. Una medición global se corresponde con la suma de las mediciones de las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades.
4. En la medición de cada descriptor involucrado, se utiliza una escala de 0 a 10 unidades.
5. La medición global también se hace dentro de una escala de 0 a 10 unidades. Esto implica que cada bloque tiene un coeficiente de importancia, y que la sumatoria de los coeficientes de importancia del conjunto de los cuatro bloques de descriptores (de fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades) tiene que ser igual a la unidad.
6. Para posibilitar una sumatoria global de mediciones, los descriptores de debilidades y de amenazas se enunciarán de forma tal que a las descripciones de repercusiones

nulas, en la devaluación de la calidad, del activo, tanto por causas internas como externas respectivamente, les correspondieran 10 unidades de calidad. Las máximas repercusiones en la devaluación definirían 0.00 unidades de calidad.

7. Y, por último, se procede conforme con el protocolo general formulado para el cálculo de coeficientes, en un Análisis DAFO cuantitativo contrastable (Martínez et al., 2002).

La aplicación del anterior protocolo general requiere que se establezcan otros posicionamientos previos (a la hora de otorgar importancias a los diferentes aspectos a medir), recogidos en lo que se podría denominar *secuencia priorizadas de preguntas guías*, en el marco de justificar los coeficientes de importancia de los indicadores, que agrupan a los descriptores de medición. Esta secuencia de preguntas, de mayor a menor prioridad, se podría formular como sigue:

1. Si existe un paseo marítimo ¿bajo qué circunstancias innatas se encuentra? Abarcaría al indicador de las fortalezas. Sobre 1.00, tendría una importancia de 0.35.
2. ¿En qué grado es accesible el paseo marítimo por la ciudad? Esta interrogación se apoya en la pregunta ¿qué importa tener un activo muy *bueno*, si no se puede llegar a él, para disfrutarlo? Se estaría ante el indicador de las amenazas (del contorno envolvente), que puede hacer que un activo pierda su *funcionalidad* por aislamiento. Sobre 1.00, llegaría a una importancia de 0.30.
3. ¿Cómo la ciudad cuida su paseo marítimo?. Ante el hecho de tener un *buen* activo y de poder llegar a él, interesa su gestión, para maximizar su disfrute. En esta pregunta se corresponde con el indicador de debilidades. Sobre 1.00, se ponderaría con una importancia de 0.20.
4. Y una vez que se dispone de un buen activo, no bloqueado, que está satisfactoriamente gestionado, se estaría en condiciones de preguntarse ¿cómo un paseo marítimo accesible y cuidado incide en la calidad de vida de su ciudad?. Obviamente se refiere al aprovechamiento del activo, que define al indicador de oportunidades. Sobre 1.00. la importancia estaría en 0.15.

La importancia de cada indicador se distribuirá en los coeficientes de importancia de los descriptores que configuran al indicador en cuestión.

En relación con el indicador de las fortalezas, se establece otra secuencia de prioridades de descriptores, con sus sucintas justificaciones, y con sus coeficientes de importancia (resultado de redistribuir el valor de 0.35). La secuencia en cuestión es:

1. Antes de construir un paseo marítimo, se debe tener en cuenta los impactos ambientales (positivos y negativos), que se ocasionan (circunstancias que normalmente no suceden). Por lo tanto, la valoración de los impactos ambientales positivos y negativos tienen que ser un aspecto condicionante respecto a la presencia física del paseo, y lo condicionante priva sobre lo condicionado. De aquí que el descriptor *Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales* (1.4) tome la máxima importancia, en su indicador, con un valor de 0.072.

2. La presencia física del activo, con sus dimensiones y limitaciones para su desarrollo, abarcaría a los descriptores 1.1 y 1.2, que tendrían el mismo coeficiente de importancia (0.064, para cada uno). Estas importancias están por encima de la correspondiente a las condiciones climáticas de disfrute (descriptor 1.3), al que se le otorga un valor de 0.057. En efecto, hay usuarios suficientes (demanda significativa), de ciudades marítimas, que valoran y usan un paseo por encima de unas circunstancias climáticas, aunque éstas no permitan la máxima idoneidad en el disfrute.
3. La climatología (descriptor 1.3) condiciona a los riesgos por *invasiones* del mar (descriptor 1.6). De nuevo entra aquí en juego que lo condicionante tiene más importancia que lo condicionado. Luego, el descriptor de riesgos tiene una importancia relativa inferior al de la caracterización climatológica. A partir del anterior posicionamiento, el coeficiente de importancia del descriptor 1.6 adquiere un valor de 0.050.
4. Y por último, se encuentra la importancia de aquellas cualidades innatas del paseo, y de su espacio, en relación con actividades colaterales. Por eso, el coeficiente de importancia del descriptor 1.5, referente a la disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias, toma el valor de 0.043 (el más bajo de esta secuencia de fortalezas).

Respecto al indicador de las debilidades, se establece esta otra secuencia de prioridades de descriptores, con sus breves justificaciones, y con sus coeficientes de importancia (resultado de redistribuir el valor de 0.20). La secuencia se formula como sigue:

1. El *marco legal*, en cuanto que regula la gestión y establece el número de requisitos y tiempos de resoluciones de los mismos, con todas sus repercusiones en las decisiones de planificación y manejo, tiene la máxima importancia sobre los descriptores involucrados en la ordenación de los paseos marítimos. Luego, el coeficiente de importancia del descriptor 2.9 toma un valor de 0.030.
2. La máxima importancia se centra en la seguridad en relación con el uso del paseo. Si hay inseguridad, los usuarios se cuestionarían ir al paseo.

Aquí se incluyen tanto la *situación higiénico-sanitaria* (descriptor 2.3) como la seguridad ciudadana (descriptor 2.4), de forma equitativa.

A cada uno de estos descriptores, se les otorga coeficientes de importancia de con valores de 0.027.

3. Admitida, como premisa de partida, la posibilidad de usar el paseo, por su seguridad, cobran mayor relevancia aquellos descriptores básicos, que afectan directamente a las condiciones de disfrute propio del paseo, sobre los que se relacionan con servicios complementarios (2.8).

Los descriptores en cuestión son el 2.1 y el 2.2, referentes a los elementos de urbanización del paseo y a su mantenimiento, respectivamente. Estos descriptores toman, de forma equitativa, unos coeficientes de importancia, con valores de 0.023, cada uno.

4. Entre los servicios complementarios del disfrute del paseo (terrazas, pubs u otros) y las condiciones que puedan perturbar el propio disfrute del paseo, mediante diferentes *tipos de abordajes* (connotado social), adquieren mayor interés los servicios complementarios (descriptor 2.8).

Normalmente, se da una relación de causa-efecto, teniendo mayor importancia lo que provoca el efecto, o su incremento. Por esto, suele haber más *perturbación* por el connotado social en aquellos lugares donde se concentran los usuarios del paseo (en terrazas, pubs u otros).

Y, por otro lado, en los lugares apetecidos del paseo, por sus servicios complementarios, se puede anular, o mitigar, los efectos perturbadores con medidas específicas. Luego un connotado social dado no tiene porque representar un impedimento para disfrutar de los servicios complementarios.

A partir de estos supuestos, el descriptor 2.8 adquiere un coeficiente con una importancia de 0.020, y el descriptor 2.5 tiene un coeficiente de importancia de 0.019.

5. Y por último, están los descriptores que puedan incidir en el paseo, pero que no son exclusivos a la gestión del mismo, sino de la ciudad en su conjunto, la cual incluye al activo recreacional.

Aquí entran los *puntos de socorrismo de primeros auxilios* ante posibles accidentes (descriptor 2.7) y la alternativa de *disponer de espacios para actividades anexas* (descriptor 2.6). Estos descriptores tendrán unas importancias inferiores a las de los descriptores directamente involucrados en su gestión (0.019).

Respecto a estos dos descriptores colaterales, el primero toma más prioridad que el segundo, ya que la atención de primeros auxilios afectarían a los usuarios propios del paseo, mientras que las actividades anexas pudieran albergar estos escenarios urbanos afectarían a usuarios no habituales del activo.

Por las anteriores consideraciones, al descriptor 2.7 (proximidades de puntos de socorrismo) se le asigna un coeficiente de importancia de 0.017, y al descriptor 2.6 (prestaciones anexas) se le otorga un coeficiente de importancia de 0.014.

En relación con el indicador de las amenazas, la secuencia justificada de prioridades de descriptores, con la redistribución del valor de 0.30, se resume como sigue.

1. Del conjunto de variables envolventes, las que toman más relevancia son *los pasos de cruces peatonales* (descriptor 3.4) y la *accesibilidad por transportes públicos* (descriptor 3.6), ya que abordan los aspectos externos que tienen una mayor incidencia en el disfrute del paseo. ¿Qué interés tiene un atractivo de disfrute *in situ* si no se puede llegar a él?

Admitido el anterior posicionamiento, de estos dos descriptores, tiene una mayor importancia el 3.4 sobre el 3.6. En efecto, si se accede a las proximidades del activo por transportes públicos, se precisa de pasos de cruces peatonales para usar el paseo. Carece de sentido llegar a las proximidades del paseo y no poder acceder a él.

Por otro lado, el descriptor 3.4 afecta tanto a los usuarios de las inmediaciones como a los de lejanía, que llegan por transportes públicos, mientras que el descriptor 3.6 afecta sólo a los usuarios de lejanía. Y por criterios de *ámbito* (número de usuarios habituales afectados), el descriptor 3.4 vuelve a tener mayor importancia que el descriptor 3.6.

Por todo lo anterior, al descriptor 3.4 se le otorga un coeficiente de importancia de 0.059, y el 3.6 adquiere un coeficiente de importancia de 0.056.

2. Una vez que se puede llegar a un paseo, teniendo los descriptores 3.4 y 3.6 las máximas prioridades, y ante el supuesto de unas buenas prestaciones (analizadas en las debilidades), toman preferencia la incidencia de las *vistas* ambientales envolventes, descriptores 3.1 y 3.2, que se refieren, respectivamente, al *paisaje urbano envolvente* y a los *atributos significativos envolventes*.

Dentro de los descriptores de *vistas* ambientales, el descriptor 3.2 tiene más importancia que el 3.1, ya que un patrimonio histórico-cultural (natural y/o antropogenético) es más enriquecedor que simples edificaciones y mantenimientos de fachadas y de jardines colindantes (de un paisaje urbano).

En este contexto, el descriptor 3.2 tiene un coeficiente de importancia de 0.053, y el descriptor 3.1 toma un coeficiente de importancia de 0.047, ambos con valores por debajo del coeficiente de importancia del descriptor 3.6.

3. Los restantes descriptores (3.3 y 3.5) se refieren a la *gestión de los precios de los negocios de prestaciones de servicios* y a las *áreas de aparcamiento* respectivamente.

En relación con estos dos descriptores, la falta de áreas de aparcamiento (que no impediría la llegada al activo, si se dispusiese de buenos transportes públicos, priorizados por un posicionamiento de respeto ambiental) no conllevaría a que se dejara de usar el paseo (aunque sí provocaría que ciertos usuarios no se beneficiaran del mismo), mientras que una mala gestión de precios sólo impediría realizar ciertas actividades complementarias, una vez que el usuario ya está en el paseo.

Por todo lo anterior, el coeficiente de importancia del descriptor 3.5 toma un valor de 0.044, y el del descriptor 3.3 tan sólo alcanza el valor de 0.041.

Por último, en relación con el bloque de oportunidades, la secuencia de los descriptores, según sus importancias, después de redistribuir un valor de 0.15, se razona de la siguiente manera:

1. El aprovechamiento se entiende:
 - desde una perspectiva social (aprovechamiento por todos, en cuanto que se dispone de un activo de ocio abierto, para llenar un tiempo libre), y
 - desde un enfoque meramente económico, que puede beneficiar a toda una ciudad y/o a unos pocos
2. A partir del anterior esquema, se prioriza el aprovechamiento social sobre el económico, ya que se asume la meta de disponer de un activo de ocio para todos,

ante la alternativa de favorecer el aprovechamiento económico de unos pocos, que posibilitaran actividades de ocio de iniciativa privada, en dependencia con este activo. Por lo tanto, el descriptor 4.1, referente a la *inserción del activo en el tejido social urbano*, toma el mayor coeficiente de importancia, con un valor de 0.052

3. La *promoción de la ciudad por la presencia del paseo* (descriptor 4.4) provoca efectos intermedios entre:
 - un beneficio social para todos, y
 - beneficios económicos para unos pocos.

Esta promoción puede:

- atraer a visitantes que beneficien a determinados negocios y, además
- crear puestos de trabajo y producir ingresos que repercutan en las arcas de las administraciones públicas, posibilitando la obtención de metas sociales.

Por ello, este descriptor tiene una importancia menor que la correspondiente a la del descriptor 4.1, pero mayor que las de los descriptores meramente económicos (descriptores 4.2 y 4.3), adquiriendo un coeficiente de importancia de 0.041

4. Y por otro lado, están los descriptores de repercusiones económicas para unos pocos (4.2 y 4.3), referentes a los *precios hedónicos* y a la *revalorización de los locales comerciales*, respectivamente.

De estos dos descriptores, ante una buena gestión urbanística que evite *barreras de ocultación* desde un primer frente del paseo, el descriptor 4.2 puede alcanzar un mayor ámbito (área de influencia) que el descriptor 4.3.

En relación con un mayor número de unidades revalorizadas, por el disfrute de las *vistas* del paseo marítimo (más viviendas que locales), el descriptor 4.2 adquiere más importancia que el 4.3. El primero se ve afectado por un coeficiente de 0.031, mientras que el segundo toma un coeficiente de 0.026.

Los coeficientes de importancia, justificados y secuenciados por sus valores, se recogen en la tabla 1, como se muestra a continuación.

Siglas	Denominación		Peso (*)	C.I.
	Fortalezas			0.350
1.4	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo		1000	0.072
1.1	Dimensiones del activo ambiental		900	0.064
1.2	Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo		900	0.064
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo		800	0.057
1.6	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo		700	0.050
1.5	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias		600	0.043
		Subtotal	4900	0.350
	Debilidades			0.200
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas		1000	0.030
2.3	Situación higiénico-sanitaria		950	0.027
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales		950	0.027
2.1	Elementos de urbanización del paseo marítimo		800	0.023
2.2	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo		800	0.023
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios		700	0.020
2.5	Connotado social		650	0.019
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo		600	0.017
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas		500	0.014
		Subtotal	6950	0.200
	Amenazas			0.300
3.4	Accesibilidad de contorno inmediato: pasos de cruces peatonales		1000	0.059
3.6	Accesibilidad por transportes públicos		950	0.056
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo		900	0.053
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)		800	0.047
3.5	Accesibilidad de contorno inmediato: áreas de aparcamiento		750	0.044
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios		700	0.041
		Subtotal	5100	0.300
	Oportunidades			0.150
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano		1000	0.052
4.4	Atractivo en la <i>promoción</i> de la ciudad en su conjunto		800	0.041
4.2	Repercusiones en los <i>precios hedónicos</i> de las viviendas		600	0.031
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente		500	0.026
		Subtotal	2900	0.150
		Total	19850	1.000

Observaciones:

(*) Ponderación relativa otorgada, por consenso interdisciplinario, a los elementos DAFO y cada uno de los descriptores de los mismos, para calcular los coeficientes de importancia.

C.I. = coeficiente de importancia.

Tabla 1:

Condensación y secuencia, por sus valores, de los coeficientes de importancia (de los descriptores de medición DAFO, relativos a los paseos marítimos), a partir de una discusión entre profesionales de ordenación del territorio (Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales de Venezuela), profesores de la Universidad de Oriente de Venezuela, Armada de Venezuela y ponentes de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (España). Isla de Margarita, 12-22 de abril de 2005.

6. Tablas justificadas de cálculos (fichas descriptivas)

Para cada uno de los descriptores, se elaboran unas fichas descriptivas, conforme con un modelo estandarizado, donde se recogen los pesos otorgados, coeficientes, valoraciones de calidades óptimas y actuales y desvíos de calidad.

Es decir, para llegar a los resultados, se utilizan fichas descriptivas *ad hoc*, que contienen cuatro secciones:

Sección 1, donde:

- a) se delimitan el activo y su marco geográfico
- b) se establecen las interacciones entre ambos
- c) se señalan los aspectos a medir con sus importancias, y
- d) se identifican a los operadores.

Sección 2, donde se especifican si hay, o no, desglosamientos de los coeficientes espacial, temporal y/o de probabilidad de presentación.

Sección 3, que contiene la tabla de cálculos, que desarrolla la cuantificación de las calidades, en relación con el aspecto en medición. En estas tablas, se medirían tanto situaciones óptimas como actuales.

Sección 4, donde:

- a) se justifican los desglosamientos, o no, de los coeficientes temporales, espaciales y/o de probabilidad de presentación
- b) se describen las cuantificaciones de todos los desglosamientos, si los hubieran, conforme con reglas de decisión previamente establecidas, y
- c) se argumentan los pesos de calidad otorgados, para el conjunto del activo, o para cada supuesto de desglosamiento.

El método, con sus técnicas, se encuentra desarrollado y aplicado por Martínez, Gonzálbez y García (2005).

Por otra parte, la metodología y sus técnicas se sometieron a un debate entre profesionales del Ambiente y de la Ordenación del Territorio (profesores universitarios, funcionarios de Administraciones Públicas, oficiales de la Armada con funciones de *guardería ambiental*, ingenieros y arquitectos), en un taller llevado a cabo al efecto en la Isla de Margarita (Venezuela), en abril de 2005. En este debate, las valoraciones del método y de sus herramientas fueron favorables.

Dichas fichas presentan la siguiente forma genérica:

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 1

Segmento del Análisis:

Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades

DESCRIPTOR NÚMERO 1.1
Dimensiones del activo ambiental

Paseo de: Sector: Fecha:

TABLA DE CÁLCULOS									
Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1			0.071						
SUMATORIAS									

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración del paseo marítimo y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Tabla 2: *Ficha descriptiva número 1 muda, a modo de ejemplo*

7. Tabla global de condensación

A partir de las tablas de cálculo de cada ficha descriptiva, se llega a la siguiente tabla global de datos:

TABLA DE CÁLCULOS									
Siglas del descriptor	Peso		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1			0.072						
1.2			0.064						
1.3			0.064						
1.4			0.057						
1.5			0.050						
1.6			0.043						
2.1			0.030						
2.2			0.027						
2.3			0.027						
2.4			0.023						
2.5			0.023						
2.6			0.020						
2.7			0.019						
2.8			0.017						
2.9			0.014						
3.1			0.059						
3.2			0.056						
3.3			0.053						
3.4			0.047						
3.5			0.044						
3.6			0.041						
4.1			0.052						
4.2			0.041						
4.3			0.031						
4.4			0.026						
Sumatorias									

Tabla 3: *Tabla global de datos muda*

La anterior tabla global se puede simplificar en esta otra:

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO DE LA CALIDAD
1.1	Dimensiones del activo ambiental			
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo			
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo			
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales			
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias			
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo			
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS				
2.1	Elementos del urbanización del paseo marítimo			
2.2	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo			
2.3	Situación higiénico-sanitaria			
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales			
2.5	Connotado social			
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas			
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo			
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios			
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas			
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES				
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)			
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo			
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios			
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales			
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento			
3.6	Accesibilidad por transportes públicos			
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS				
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano			
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas			
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente			
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad			
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES				
Σ MEDIDAS DAFO				

Tabla 4: *Tabla global de datos simplificada muda*

8. Coeficientes de corrección

Por exigencias específicas del atractivo, se precisa desarrollar este apartado, aunque no se contemple en la Regla General de la metodología.

Esto se debe a que en muchos casos los paseos marítimos presentan paralelamente a su trayectoria una vía de tránsito rodado, de alta o baja velocidad, que evidentemente repercute en la calidad de los mismos.

Como afirma **López Peláez** (1995), los paseos marítimos, además de su uso público y gratuito, deben de ser perfectamente de carácter peatonal (artículos 44.5 y disposición transitoria 7.3 de la Ley de Costas, y 94 y disposición transitoria 20 de su Reglamento), atendiendo a las funciones básicas de pasear, estar y contemplar el paisaje litoral, lejos

de los ruidos y humos del tráfico móvil, admitiendo éste solamente en la medida de que no haya alternativa para suprimirlo, total o parcialmente, procurando alejarlo al máximo y consiguiendo al menos una franja peatonal lo más amplia y larga posible.

Es decir, el trazado y diseño del paseo debe posibilitar un disfrute placentero del mismo, eliminando o reduciendo al mínimo los ruidos, humos y otros efectos nocivos del tráfico automóvil e industrias molestas.

Pero según López Peláez (1995), en aquellos casos en los que no se pueda prescindir, de ninguna de las maneras, de dicha vía de tránsito rodado, se deberán imponer ciertas restricciones al tráfico rodado, y procurar, al menos, disminuir la intensidad de la vía mediante la ayuda del sistema viario interior.



Fotografías 109 y 110: *Distintos tramos del paseo de Arinaga*



Fotografía 111: *Paseo de Arinaga*



Fotografía 112: *Avenida Marítima*



Fotografía 113: *Paseo de Monterrey (California, EEUU)*



Fotografía 114: *Paseo de Gandia*


 Fotografía 115: *Paseo de San Diego*

 Fotografía 116: *Paseo de San Diego*

 Fotografías 117: *Paseo de San Diego*

 Fotografía 118: *Paseo de San Francisco*

Ejemplos de diversos tipos de relación entre paseo marítimo-vía de tránsito rodado

Según el anterior autor, y en relación con el tráfico rodado y los aparcamientos en el ámbito de un paseo marítimo, deben aplicarse, por orden preferente, las siguientes medidas:

1. Que el paseo sea completamente peatonal en todo su recorrido. En caso de no ser posible, al menos que sea lo por tramos. Para ello será necesario desviar el tráfico automóvil a calles interiores.
2. Que en el caso de admitir un solo carril de tráfico, la anchura sea estricta y el paseo no presente bordillos de desnivel. De esta manera se posibilitará el uso peatonal de la vía de tránsito rodado cuando la intensidad de tráfico sea reducida (acceso de servicios y residentes en edificaciones de fachada, garajes, etc.)
3. Que se establezca un carril de tráfico, preferentemente de transporte público, en circuitos parciales de circulación en algunos tramos, con un tratamiento diferenciado, incluyendo aparcamientos, en caso necesario, del lado de la fachada urbana.

Para **Herce** (1986), uno de los problemas de más difícil solución en cuanto a la proyectación y organización de los paseos marítimos es el que deriva del tráfico rodado. Esto se debe a que, según el autor, el problema suele tener una doble componente. De un lado, la costa ha sido paso habitual de carreteras, y esto de un modo u otro constituye una barrera a la permeabilidad del acceso a las playas. Del otro lado, el propio acceso a

las playas plantea demandas de espacios canales y aparcamientos de muy difícil atención en un espacio de posición tan privilegiada y de tamaño normalmente escaso.

Según Herce (1986) el conflicto tráfico de paso-accesibilidad terminal es en sí de difícil resolución. Pero además, y según el autor, se agrava debido a la difícil compatibilidad que se da, en este espacio, entre el tráfico y el paseo peatonal. Pero esto no sólo es debido a las interferencias que el tráfico rodado tiene sobre el paseo, sino que fundamentalmente el problema se basa en la demanda de espacio que tiene el paseo para poder dar cabida a toda una serie de instalaciones y tiendas que le den atractivo.

Cuando el conflicto se da entre el vehículo y el peatón, parece que la solución es más sencilla, tendiéndose en los últimos años a suprimir el tráfico del paseo. Pero cabe destacar que esta solución no siempre es posible, sobre todo cuando el paseo es a la vez una carretera o una arteria urbana importante.

Por lo que lo anterior nos lleva a afirmar que en la medida que las situaciones son diversas, han de ser diferentes las soluciones a aplicar, y por ello es difícil establecer reglas compositivas tipo.

Para el autor, el grado de mala resolución de la convivencia tráfico-peatón depende claramente del tamaño del espacio dedicado a cada uno de ellos y de la intensidad de circulación de los vehículos. Un ejemplo bastante común, es el del caso del paseo marítimo de la playa de San Juan; donde el tráfico de paso tiene tan solo una función de acceso al aparcamiento, pero es continuo y unidireccional en toda su longitud, con lo que se convierte en un itinerario urbano más. La calzada parte el espacio peatonal en dos bandas amplias, la superior en contacto con tiendas y terrazas de bares, la de abajo como paseo junto a la playa. En apariencia, la solución pretende una cierta equitatividad de distribución, pero tal diferenciación de usos lleva en la práctica a la utilización del paseo del lado del mar como acceso a la playa (utilización prácticamente diurna), y a la utilización de tarde y noche de la acera superior. El paseo queda segregado, y el hecho se agrava por la intensidad de circulación de vehículos.

Situaciones análogas han sido resueltas con mayor fortuna en otros municipios, utilizando los siguientes criterios correctores:

- Ruptura de la continuidad de circulación,
- concentración de espacio peatonal a un lado del paseo, y
- animación del mismo con usos de ocio

En cambio, **Trapero** (1988) hace una clasificación tipológica de los paseos según sus características y el papel que desempeñan. Los paseos se clasificarían, para dicho autor, según:

- a) Su relación con la rama urbana y el paisaje
- b) Su relación con el tráfico
- c) Su diseño
- d) Su relación con la playa
- e) El uso del paseo

A su vez, el grupo que engloba aquellos paseos caracterizados por su relación con el tráfico, se divide en tres subgrupos. Cada subgrupo contempla las siguientes consideraciones:

b.1) Paseo adyacente a una vía de doble sentido de circulación

Paseo que discurre junto a una vía de circulación rodada de doble sentido. La intensidad del tráfico que soportan estas vías en las épocas de mayor utilización de la playa hace difícil y molesta la utilización del paseo y el acceso a la playa.

b.2) Paseo adyacente a una vía de servicio

Paseo situado, en toda o en parte de su longitud, junto a una vía rodada de servicio que da acceso, normalmente limitado, a las edificaciones existentes.

b.3) Paseo estrictamente peatonal

Paseo situado fuera de las vías de circulación rodada. Actualmente se pretende alejar el tráfico rodado del litoral con objeto de que el uso y disfrute de éste sea placentero, por lo que se propugna el proyecto de paseos estrictamente peatonales y únicamente se consiente la yuxtaposición de una vía rodada cuando es imposible suprimir la circulación.

De la anterior clasificación se deduce que la existencia, o no, de una vía de tránsito rodado a lo largo del paseo, y las características que esta presente, tienen suficiente importancia como para definir, por sí sola, un tipo de paseos.

Aunque la manera de clasificar los paseos según Trapero (1988) es buena, en la realidad se pueden encontrar paseos que presentan características diferentes a lo largo de su recorrido. Esto hace que dicho paseo no se pueda englobar en un grupo u otro. Por este motivo, y en particular para la aplicación del coeficiente de corrección, en el diseño de esta herramienta de Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable, se contempla la posibilidad de un comportamiento heterogéneo a lo largo del paseo, y se da la alternativa de poder dividir el paseo en diferentes sectores dependiendo de las características que presente.

Además, Trapero (1990a) considera que hay que aprovechar la adaptación a las condiciones naturales para procurar que el trazado en alzado sea variado, introduciendo los escalones oportunos que, además, servirán para impedir el paso de vehículos.

Considerando el carácter peatonal del paseo marítimo, para el autor, es oportuno cuidar y enfatizar el intrínseco carácter de “paseo”; y, en consecuencia, hay que:

- dar al paseo un carácter estrictamente peatonal
- impedir el acceso de vehículos rodados al paseo y a la playa. En caso de que en una parte del paseo discorra una vía rodada junto al paseo peatonal, debe disponerse siempre esa vía tierra adentro del paseo. Y en caso de proyectar un carril bici, éste ha de trazarse tierra adentro del paseo.

Para Trapero (1999), hay que tener presente la incidencia de la urbanización en el paseo y, así, el paseo marítimo ha de facilitar, de modo apropiado, el acceso público al litoral, se ha de lograr un uso tranquilo del paseo por el peatón, el paseo marítimo debe preservarse del tráfico rodado y los aparcamientos se situarán de modo que no afecten a la tranquilidad del paseo.

En cambio, **Yepes (2004)**, en relación con las vías de tránsito o tráfico rodado, y según las fuentes del MOPU (1970) y del Colegio de Ingenieros de Caminos (1973), propone los siguientes requerimientos:

- El tráfico rodado debe perturbar lo mínimo posible la tranquilidad reinante buscada
- Se deben de evitar los tramos paralelos a la costa. Deben de ser tramos perpendiculares
- Deben poder evacuar la máxima capacidad de aparcamiento de la playa en 2 horas.
- IMH= 500 vehículos/hora, por carril

En cuanto a las separaciones entre los accesos, en función del tipo de tráfico, y según lo expuesto en el artículo 52.2 del RC-89, el autor propone los siguientes valores:

TIPO DE TRÁFICO	SEPARACIÓN (m)
Tráfico rodado	500
Peatonal	200

Tabla 5

Todo lo anteriormente expuesto, muestra la diferencia que supone, en la calidad de un paseo marítimo, la existencia, o no, de una vía de tránsito rodado. Y en caso de existir, las características de la misma.

Todos los autores coinciden en que lo óptimo es que no exista dicha vía de tránsito, y que, en el caso de ser inevitable su existencia, es mejor que sea de baja velocidad.

Para la herramienta DAFO Cuantitativa Contrastable en diseño, se recogen estas ideas, de forma satisfactoria, en el coeficiente de corrección.

La forma de operar en los casos reales será como sigue:

- Las mediciones se harán conforme con los descriptores diseñados y empleando los coeficientes involucrados, incluyendo los anteriores coeficientes de importancia.
- La medición final del Análisis DAFO se corresponderá con la sumatoria de las mediciones obtenidas, pero aplicándoles un coeficiente de corrección, conforme con los siguientes criterios:

- Factor de corrección con un valor de 1.00: Si no hay una vía de tráfico rodado entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes, donde se ubicarían la mayoría de los equipamientos de prestaciones de servicios (básicos y complementarios).
- Factor de corrección con un valor de 0.75: Si hay una vía de tráfico rodado de baja velocidad (≤ 50 kilómetro/hora), entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes.
- Factor de corrección con un valor de 0.50: Si hay una vía de tráfico rodado de alta velocidad (≥ 50 kilómetro/hora), entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes.

CALIFICACIÓN DE LA VÍA DE TRÁFICO RODADO DE SU <i>FRONT LINE</i>	VALOR DEL COEFICIENTE DE CORRECCIÓN
Ausencia	1.00
Baja velocidad (≤ 50 km/h)	0.75
Alta velocidad (≥ 50 km/h)	0.50

Tabla 6:

*Coefficientes de corrección de las calidades actuales,
conforme con las características de la vía de tráfico rodado de su front line*

En consecuencia, la medida DAFO global sería igual a la sumatoria de las medidas parciales multiplicada por el coeficiente de corrección correspondiente a la situación dada.

El factor de corrección se justifica en cuanto que una vía de tráfico rodado puede afectar a la funcionalidad de *todo* el paseo, en relación con un uso urbano del atractivo como tal, y admitiendo además que esta disfuncionalidad se incrementaría a medida que una vía de tráfico pasara de velocidad baja a otra de velocidad alta.

La disfuncionalidad por la presencia de una vía de tráfico rodado se aborda independientemente de las medidas sobre *accesibilidad* interna, que tendría que ser muy profusa para eliminar significativamente la *barrera aislamiento* (sin que se pudieran evitar otros problemas inherentes a la presencia de vías de tráfico rodado, como la contaminación y los accidentes por invasión de vehículos en el área peatonal, y viceversa, entre otros), porque estas vías normalmente, o en muchas ocasiones, rebasan el ámbito de la gestión de un paseo marítimo y de su espacio envolvente (sobre todo si se trata de intervenciones heredadas, y no de nuevas planificaciones). Luego, la presencia de estas vías de tráfico rodado está por encima de situaciones de debilidades y de amenazas restringidas a los paseos marítimos.

Procedimentalmente, un paseo marítimo se subdividiría en tantos sectores como diferentes circunstancias que se dieran, respecto a las vías de tráfico rodado en el *front line*⁵. En principio, cabe la posibilidad que se den las siguientes situaciones:

- Paseo sin una vía de tráfico rodado en su *front line*.
- Paseo con una vía de tráfico en su *front line*.
 - a) A lo largo de toda la longitud del paseo:
 - con un sector de tráfico afectado por el mismo límite de velocidad, o
 - con sectores de tráfico rodado regulados por diferentes límites de velocidades.
 - b) O a lo largo de un sector del paseo, donde puede haber a su vez
 - con un sector de tráfico afectado por el mismo límite de velocidad, o
 - con sectores de tráfico rodado regulados por diferentes límites de velocidades.

Con cada sector delimitado, se seguiría la metodología y las técnicas generales de medición DAFO, diseñadas *ad hoc* para estos atractivos. La medición global sería la sumatoria de las medidas sectoriales obtenidas, multiplicadas por sus respectivos coeficientes de correlación, y por sus correspondientes coeficientes espaciales (referidas a los sectores en consideración), en tantos por uno (donde la longitud total del paseo es la unidad).

Conforme con la figura 1 (que se muestra a continuación), y de acuerdo con los criterios establecidos, se operaría como sigue:

Medidas DAFO del sector 1:

$$\Sigma_1 \text{ (de las medidas parciales del sector 1) } \times 1.00 \times \text{coeficiente espacial}_1 = y_1$$

Medidas DAFO del sector 2:

$$\Sigma_2 \text{ (de las medidas parciales del sector 2) } \times 0.50 \times \text{coeficiente espacial}_2 = y_2$$

$$\text{Medida DAFO global} = y_1 + y_2$$

El coeficiente espacial de cada sector del paseo marítimo se da en tantos por uno, siendo la unidad la longitud total (L) del paseo.

⁵ En general, en un paseo marítimo siempre hay un espacio urbano que recibe la denominación de Front Line, mientras que el Water Front se restringe al espacio más externo, cuando el paseo conlleva la condición de malecón. El Water Front es el lugar donde se encuentran las infraestructuras de ingeniería costera, propias del paseo, para protegerlo del oleaje. El Front Line se corresponde con el área envolvente interna del paseo, que incide en el disfrute del mismo (su marco geográfico). Puede incluir, cuando la hay, a la vía de tránsito rodado, colindante con el paseo marítimo.

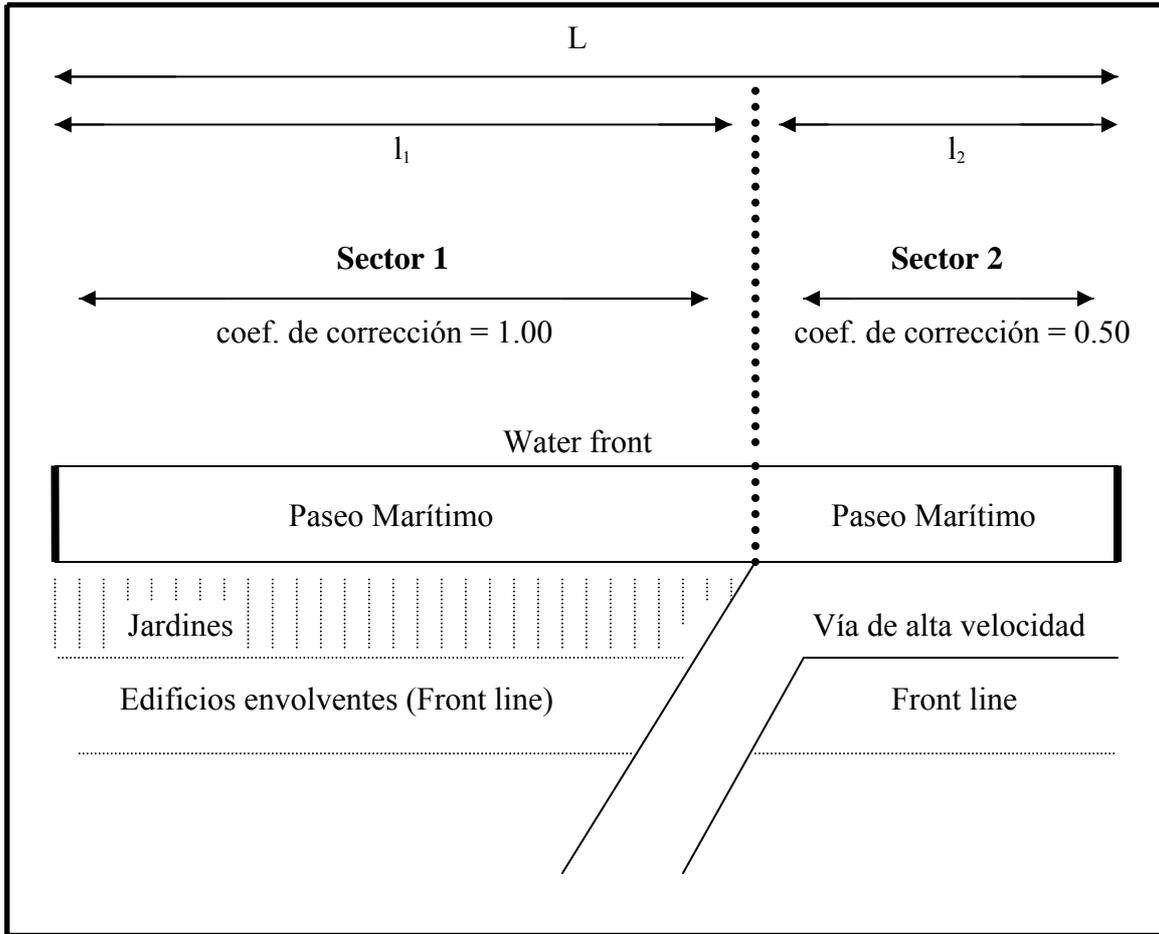


Figura 1:

Esquema de sectorización de un paseo marítimo, para una determinada situación hipotética en la cual se aprecian dos sectores diferenciados

La disfuncionalidad por la presencia de una vía de tráfico rodado se aborda independientemente de las medidas sobre *accesibilidad* interna, que tendría que ser muy profusa para eliminar significativamente la *barrera aislamiento* (sin que se pudieran evitar otros problemas inherentes a la presencia de vías de tráfico rodado, como la contaminación y los accidentes por invasión de vehículos en el área peatona, y viceversa, entre otros), porque estas vías normalmente, o en muchas ocasiones, rebasan el ámbito de la gestión de un paseo marítimo y de su espacio envolvente (sobre todo si se trata de intervenciones heredadas, y no de nuevas planificaciones).



Fotografía 119: Paseo de La Coruña

9. Tablas globales de resultados modificadas por el coeficiente de corrección

Este otro apartado es una consecuencia del anterior desarrollo. Como puede observarse, en la tabla de recopilación aparece una nueva columna donde se introduce el valor que toma el coeficiente de corrección para cada uno de los sectores.

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1								
2								
3								
4								
Σ								

Tabla 7

5. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA A CASOS

Una vez desarrollada la herramienta, para poder calibrarla y ponderarla, se procede a aplicarla en 4 escenarios que presentan grandes diferencias entre sí.

Estos cuatro escenarios (o activos ambientales) son los que siguen:

- El Paseo de Las Canteras (en Las Palmas de Gran Canaria, España), que se localiza en el frente occidental del Istmo de Santa Catalina, desde La Puntilla hasta el Auditorio de Alfredo Kraus, en la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Su longitud es de 3.180 km. El activo en su totalidad no se encuentra afectado por una vía de tráfico rodado, dentro de su *front line*.



Imagen 1: Vista panorámica de Las Canteras

- El Paseo de la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria (España), que se ubica en el frente oriental de la Ciudad, desde la Playa de Las Alcaravaneras hasta el Barrio de San Cristóbal. Su longitud es de 6.180 km. Todo el activo se haya afectado por una vía de tráfico rodado de alta velocidad, trazada en su *front line*.



Imagen 2: Vista de La Avenida Marítima

- El Malecón de La Habana (Cuba), que se localiza en el frente septentrional de la Ciudad, entre la desembocadura del Río Almendares y la bocana de la Bahía de Carena (Puerto). Tiene una longitud de 8.400 km. Como en el caso anterior, todo el activo se haya afectado por una vía de tráfico rodado de alta velocidad, asimismo trazada en su *front line*.



Imagen 3: Vista aérea de El Malecón de La Habana

- El Paseo de Meloneras (en San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria, España), que se localiza en la fachada suroeste (entre El Faro de Maspalomas y Arguiniquin) de la isla de Gran Canaria. Su longitud es de 1.85 km. El activo en su totalidad no se encuentra afectado por una vía de tráfico rodado, dentro de su *front line*.



Imagen 4: Vista del paseo de Meloneras

5.1 EL PASEO DE EL MALECÓN DE LA HABANA (CUBA)

Después de haber aplicado el conjunto de descriptores al caso de El Malecón de La Habana, se recogen los resultados globales de calidades óptimas, calidades actuales y desvío de calidades para cada uno de los descriptores, para cada uno de los indicadores y en su conjunto, en la siguiente tabla.

Los resultados de cada uno de los descriptores por separado, con sus cálculos y justificaciones, se recogen en el ANEXO 3.1.

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO DE LA CALIDAD
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.480	0.160
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.632	0.008
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.342	0.342	0.000
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	0.720	0.000
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	0.215	0.215
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.095	0.405
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.272	2.484	0.788
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.110	0.120
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.000	0.230
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	0.188	0.084
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.270	0.000
2.5	Connotado social	0.190	0.089	0.101
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.105	0.035
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.126	0.044
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.200	0.000
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.300
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	1.088	0.914
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.235	0.235
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.333	0.258	0.075
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	0.410	0.000
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.000	0.590
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.440	0.440	0.000
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.116	0.444
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.803	1.459	1.344
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.345	0.175
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.202	0.202	0.000
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.000	0.260
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	0.410	0.000
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.392	0.957	0.435
Σ MEDIDAS DAFO		9.467	5.988	3.481

Tabla 8: Resultados globales de El Malecón de La Habana

En la siguiente tabla se muestra el resultado de aplicar el coeficiente de corrección con valor 0.50 a los anteriores datos globales. Esto es debido a que El Malecón de La Habana presenta una vía de tránsito rodado de alta velocidad a lo largo de toda su trayectoria.

Como todo el paseo está afectado de la misma manera por la existencia de la vía de tránsito rodado, no se distinguen diferentes sectores.

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.467	5.988	3.481	1.00	0.50	9.467	2.994	6.473
Σ	9.467	5.988	3.481	1.00	0.50	9.467	2.994	6.473

Tabla 9: Medidas DAFO de El Malecón de La Habana corregidas

5.2 EL PASEO DE LAS CANTERAS (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

Para el caso del paseo de Las Canteras, los resultados globales se recogen en la siguiente tabla.

Al igual que en el caso anterior, las justificaciones y resultados de cada uno de los descriptores, por separado, pueden consultarse en el ANEXO3.2.

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO DE LA CALIDAD
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.640	0.000
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.640	0.000
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.457	0.457	0.000
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	0.000	0.720
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.432	0.200	0.232
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.500	0.000
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.389	2.437	0.952
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.167	0.063
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.230	0.000
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.272	0.250	0.022
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.203	0.067
2.5	Connotado social	0.190	0.167	0.023
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.105	0.035
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.170	0.000
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.145	0.055
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.300
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.002	1.437	0.565
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.235	0.235
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.530	0.286	0.244
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.412	0.412	0.000
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.590	0.000
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.267	0.234	0.033
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.473	0.087
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.829	2.230	0.599
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.520	0.000
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.310	0.124	0.186
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.260	0.000
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	0.178	0.232
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.500	1.082	0.418
Σ MEDIDAS DAFO		9.720	7.186	2.534

Tabla 10: Resultados globales del Paseo de Las Canteras

En la siguiente tabla se muestra el resultado de aplicar el coeficiente de corrección con valor 1.00 a los anteriores datos globales. Esto es debido a que el paseo de Las Canteras no presenta ninguna vía de tránsito rodado a lo largo de toda su trayectoria.

Como todo el paseo está afectado de la misma manera, el coeficiente de corrección se mantiene constante a lo largo de todo el paseo y no se distinguen diferentes sectores.

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.720	7.186	2.534	1.00	1.00	9.720	7.186	2.534
Σ	9.720	7.186	2.534	1.00	1.00	9.720	7.186	2.534

Tabla 11: Medidas DAFO del paseo de Las Canteras corregidas

5.3 LA AVENIDA MARÍTIMA (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

Para el caso del paseo de La Avenida Marítima, los resultados globales se recogen en la siguiente tabla.

Al igual que en el caso anterior, las justificaciones y resultados de cada uno de los descriptores, por separado, pueden consultarse en el ANEXO 3.3.

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO DE LA CALIDAD
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.640	0.000
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.631	0.009
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.500	0.500	0.000
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	0.720	0.000
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	0.282	0.148
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.500	0.000
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.430	3.273	0.157
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.198	0.032
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.110	0.120
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	0.116	0.154
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.068	0.202
2.5	Connotado social	0.190	0.190	0.000
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.105	0.035
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.170	0.000
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.100	0.100
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.300
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	1.057	0.943
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.235	0.235
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.254	0.220	0.034
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	0.410	0.000
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.204	0.386
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.273	0.256	0.017
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.560	0.000
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.557	1.885	0.672
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.000	0.520
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.310	0.122	0.188
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.260	0.000
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	0.000	0.410
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.500	0.382	1.118
Σ MEDIDAS DAFO		9.487	6.597	2.890

Tabla 12: Resultados globales de la Avenida Marítima

En la siguiente tabla se muestra el resultado de aplicar el coeficiente de corrección con valor 0.50 a los anteriores datos globales. Esto es debido a que la Avenida Marítima presenta una vía de tránsito rodado de alta velocidad a lo largo de toda su trayectoria.

Como todo el paseo está afectado de la misma manera por la existencia de la vía de tránsito rodado, no se distinguen diferentes sectores.

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.487	6.597	2.890	1.00	0.50	9.487	3.299	6.188
Σ	9.487	6.597	2.890	1.00	0.50	9.487	3.299	6.188

Tabla 13: Medidas DAFO de la Avenida Marítima corregidas

5.4 MELONERAS (GRAN CANARIA)

Para el caso del paseo de Meloneras, los resultados globales se recogen en la siguiente tabla.

Al igual que en el caso anterior, las justificaciones y resultados de cada uno de los descriptores, por separado, pueden consultarse en el ANEXO 3.4.

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO DE LA CALIDAD
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.640	0.000
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.320	0.320
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.449	0.449	0.000
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.540	0.540	0.000
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	0.387	0.043
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.500	0.000
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.199	2.836	0.363
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.178	0.052
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.131	0.099
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	0.243	0.027
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.270	0.000
2.5	Connotado social	0.190	0.190	0.000
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.105	0.035
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.170	0.000
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.200	0.000
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.300
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	1.487	0.513
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.470	0.000
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.530	0.530	0.000
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	0.410	0.000
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.413	0.177
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.440	0.407	0.033
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.560	0.000
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		3.000	2.790	0.210
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.423	0.097
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.310	0.310	0.000
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.260	0.000
4.4	Atractivo en la <i>promoción</i> de la ciudad	0.410	0.410	0.000
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.500	1.403	0.097
Σ MEDIDAS DAFO		9.699	8.516	1.183

Tabla 14: Resultados globales del paseo de Meloneras

En la siguiente tabla se muestra el resultado de aplicar el coeficiente de corrección con valor 1.00 a los anteriores datos globales. Esto es debido a que el paseo de Meloneras no presenta ninguna vía de tránsito rodado a lo largo de toda su trayectoria.

Como todo el paseo está afectado de la misma manera, el coeficiente de corrección se mantiene constante a lo largo de todo el paseo y no se distinguen diferentes sectores.

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.699	8.516	1.183	1.00	1.00	9.699	8.516	1.183
Σ	9.699	8.516	1.183	1.00	1.00	9.699	8.516	1.183

Tabla 15: Medidas DAFO del paseo de Meloneras corregidas

5.4 DISCUSIONES

A partir de los resultados obtenidos y de las tablas contenidas en el ANEXO 4, se llegan a las siguientes deducciones:

1. Conforme con la escala asumida de calificaciones de las **vocaciones de destino** y de **destinos de uso** (tabla 21), en relación con los paseos marítimos urbanos, se determina que:
 - a) Los cuatro activos en análisis tienen, por sus fortalezas actuales, **vocaciones de destino** como acertados paseos marítimos, por las propiedades innatas de sus marcos geográficos.

Estas vocaciones reciben el calificativo:

- de **excelente** para los paseos de la Avenida Marítima (Las Palmas de Gran Canaria, España) y de Meloneras (San Bartolomé de Tirajana, España), con unas fortalezas actuales de 3.273 unidades (tabla 12) y de 3.199 unidades (tabla 14) respectivamente, y de
 - **buenas** para los otros dos paseos, con fortalezas actuales (sin considerar los factores de corrección) de 2.437 unidades en Las Canteras de Las Palmas de Gran Canaria (tabla 10), y de 2.484 unidades en El Malecón de La Habana (tabla 8).
- b) Sin embargo, de acuerdo con las calidades DAFO globales actuales, los paseos de Las Canteras y el de Meloneras tienen un **destino de uso** acertado, como paseos marítimos, dentro de una planificación y gestión urbana de sus marcos geográficos, en coherencia con el uso de ocio en cuestión.

El Paseo de Las Canteras, con una calidad DAFO global actual de 7.250 unidades, después de aplicar el coeficiente de corrección (tabla 10, 17 y 18), recibe, al efecto, una calificación de buena gestión, de acuerdo con la tabla 21, y el Paseo de Meloneras, con una calidad DAFO global actual de 8.516 unidades, después de aplicar el coeficiente de corrección (tabla 15, 17 y 18), recibe, al efecto, una calificación de excelente gestión, de acuerdo con la tabla 21.

Respecto a los otros dos activos, el destino de uso, como paseo marítimo, resulta inapropiado, con las políticas de gestión urbana operantes en estos momentos.

En efecto:

- en el Paseo de la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, se mide una calidad global actual (tras la aplicación del coeficiente de corrección) de 3.299 unidades (tablas 12, 17 y 18), lo que hace que reciba una calificación de **mala gestión** (según la tabla recogida en la tabla 21), en relación con un destino de uso como paseo marítimo, y
- en El Malecón de La Habana, sólo se alcanza una calidad global actual (también corregida por la presencia de una vía de tráfico rodado en su

front line) de 2.994 (tablas 8, 17 y 18), que da, asimismo, una calificación de mala gestión (según la tabla recogida en la tabla 21), en relación con un destino de uso como paseo marítimo.

2. Los dos activos con una calificación de *mala gestión*, como paseo marítimo, tendrían un uso adecuado, respecto al destino en consideración, con sólo la eliminación, o depresión, de la vía de tráfico rodado en sus respectivos *front line*, sin ningunas otras intervenciones de mejora.

Con un coeficiente de corrección igual a la unidad (que implica la ausencia de vías de tráfico rodado):

- la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria llegaría a una calidad global actual de 6.597 unidades (tabla 12), que permitiría otorgar un calificativo de bueno a su gestión (tabla recogida en la tabla 21), y
- El Malecón de La Habana podría tener una calidad global actual de 5.988, que, prácticamente, posibilitaría también el calificativo de bueno en la gestión de este paseo, conforme con la tabla 21.

Pero esto supondría fuertes remodelaciones de los frentes urbanos marítimos. Y en relación con estas remodelaciones podrían aparecer:

- *invariantes* de tipo económico, por las expropiaciones indemnizadas necesarias, y/o
- especulaciones del suelo, por lo que tendrían que tomarse cautelas apropiadas.

3. Se entiende por **desvíos significativos de calidad** aquellos que supongan logros mayores a un 10%, si se optimizan sus descriptores con un coeficiente de corrección de valor unidad.

Los desvíos significativos de calidad, con sus posibles valores máximos, que se identifican en los tres paseos en análisis, recaen, según la tabla 16, en el descriptor 2.9. En los cuatro casos, estos desvíos son de 0.300 unidades, que suponen las pérdidas máximas actuales al respecto.

4. Mientras que los desvíos significativos de calidad, también con posibles valores máximos, propios de cada uno de estos paseos, y también conforme con la tabla 16, conciernen:
 - En el Paseo de Las Canteras (Las Palmas de Gran Canaria), al descriptor 1.4 (incidencias ambientales de las obras marítimas), con un valor de 0.720 unidades de calidad. Este desvío es irre recuperable porque la actuación urbanística ha conllevado a la desaparición de la formación dunar, ya de una forma irreversible por la propia presencia de la ciudad.
 - En el Paseo de la Avenida Marítima (Las Palmas de Gran Canaria), al descriptor 4.1 (inserción del activo en el tejido social urbano), con un valor de 0.520 unidades de calidad. Aquí, este desvío sería recuperable, con

mejoras en los descriptores que miden deficiencias de calidad y ante una modificación de las características de la vía de tráfico rodado que recorre su *front line*.

- En El Malecón de La Habana, a los descriptores 2.2 (mantenimiento), 3.4 (pasos de cruces peatonales) y 4.3 (revalorizaciones de los locales comerciales), con valores 0.230, 0.590 y 0.260, respectivamente, unidades de calidad, que se podrían recuperar con una buena ordenación del territorio.
 - Y en el Paseo de Meloneras, dadas las circunstancias de éste, y exceptuando el descriptor 2.9, no se alcanza, para ninguno de los restantes descriptores, el valor máximo de desvío significativo de calidad.
5. Respecto a los cuatro paseos marítimos en discusión, y admitiendo que la presencia de las vías de tráfico rodado representaran a *invariantes* en estos casos, las calidades recuperables (la anulación de los desvíos de calidad), de forma factible, son, conforme con la tabla 19:
- 1.628 unidades de calidad en el Paseo de Las Canteras de Las Palmas de Gran Canaria
 - 1.347 unidades de calidad en la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria,
 - 1.534 en El Malecón de La Habana, y
 - 1.183 en el Paseo de Meloneras.
6. Para el caso del Paseo de Las Canteras, las calidades recuperables dependen de los descriptores 1.5 ,, 2.1 ,, 2.3 ,, 2.4 ,, 2.5 ,, 2.6 ,, 2.8 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.5 ,, 3.6 y 4.4 (tabla 19).

De todos estos descriptores, los más significativos, por los porcentajes de logros que se obtendrían con la anulación de sus desvíos de calidad (tabla 10), serían:

- el 1.5, sobre los escenarios para actividades de ocio complementarias, con un desvío de calidad de 0.232 unidades, cuya anulación supondría un 14.25 % de logros factibles en la gestión del activo, según la tabla 20 (tomando la sumatoria de las calidades recuperables, 1.628, como el 100 % de logros factibles, y teniendo en cuenta el coeficiente de corrección de valor 1.00 respecto a los desvíos)
- el 2.9, referente al marco legal urbano sobre fachadas marítimas, con un desvío de calidad de 0.300 unidades, cuya anulación supondría un 18.43 % de logros factibles en la gestión del activo
- el 3.1, sobre el paisaje urbano envolvente, con un desvío de calidad de 0.235 unidades, cuya anulación representaría un 14.43 % de logros en la gestión del activo

- el 3.2, relacionado con los atributos que revalorizan el activo, con un desvío de calidad de 0.244 unidades, cuya anulación supondría un 14.99 % de logros en la gestión del activo
- el 4.4, en relación con la promoción de la Ciudad, con un desvío de calidad de 0.232, cuya anulación proporcionaría un 14.25 % de logros en la gestión del activo.

Para llegar a la *excelencia* en la gestión del Paseo de Las Canteras, sin no interviene la anulación del desvío de calidad del descriptor 2.9, se tendría que conseguir el resto de los logros. En caso contrario, bastaría con conseguir tres de estos cinco logros.

7. Para el caso del Paseo de la Avenida Marítima, las calidades recuperables dependen de los descriptores 1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.4 ,, 2.6 ,, 2.8 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.4 ,, 3.5 ,, 4.1 ,, y 4.4 (tabla 19).

De todos estos descriptores, los más significativos, por los porcentajes de logros que se obtendrían con la anulación de sus desvíos de calidad (tabla 12), serían:

- el 1.5, referente a la disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias, con un desvío de calidad de 0.148, cuya anulación supondría un 5.50 % de logros en la gestión del activo, según la tabla 20 (tomando la sumatoria de las calidades recuperables, 1.347, como el 100 % de logros factibles y teniendo en cuenta el coeficiente de corrección de valor 0.50 respecto a los desvíos)
- el 2.3, referente a la situación higiénico-sanitaria, con un desvío de calidad de 0.154 unidades, cuya anulación supondría un 5.72 % de logros en la gestión del activo
- el 2.4, referente a la seguridad ciudadana y conflictos sociales, con un desvío de calidad de 0.202 unidades, cuya anulación supondría un 7.50 % de logros en la gestión del activo
- el 2.9, referente al marco legal urbano sobre fachadas marítimas, con un desvío de calidad de 0.300 unidades, cuya anulación supondría un 11.14 % de logros en la gestión del activo
- el 3.1, sobre el paisaje urbano envolvente, con un desvío de calidad 0.235 unidades, cuya anulación representaría un 8.73 % de logros en la gestión del activo
- el 3.4, sobre los pasos de cruces peatonales, con un desvío de calidad 0.386 unidades, cuya anulación representaría un 14.33 % de logros en la gestión del activo
- el 4.1, sobre la inserción del activo en el tejido social urbano, con un desvío de calidad 0.520 unidades, cuya anulación representaría un 19.31 % de logros en la gestión del activo
- el 4.4, en relación con la promoción de la Ciudad, con un desvío de calidad de 0.400, cuya anulación proporcionaría un 15.22 % de logros en la gestión del activo.

Si se obtuvieran todos estos logros (que representan el 87.45 % de los factibles), y aplicando el coeficiente de corrección (de valor 0.50, por tratarse de una vía de tráfico rápido), se recuperaría 1.178 unidades de calidad.

Si se suma la calidad recuperada a la actual existente (3.299), se alcanzaría una calidad de 4.477, que daría al paseo un calificativo de *precario*, en relación con un destino de uso como tal, según la tabla 21.

En cambio, si la vía de tráfico rodado pasase a ser de baja velocidad (≤ 50 km/h), se aplicaría un coeficiente de corrección de 0.75 a la calidad recuperada, y esta tomaría un valor de 1.767 unidades de calidad, que sumadas a la calidad actual existente, pero recalculada para el nuevo coeficiente de corrección, permitirían alcanzar una calidad de 6.715 unidades ($4.948 + 1.767$) Y esta otra calidad otorgaría al destino de uso, como paseo marítimo, un calificativo de *bueno*. Pero ¿sería posible reconvertir la Avenida Marítima en una vía de baja velocidad? Quizás sí, con una decidida decisión política conforme con una sostenibilidad social urbana.

8. Para el caso de El Malecón de La Habana, las calidades recuperables dependen de los descriptores 1.1 ,, 1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.5 ,, 2.6 ,, 2.7 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.4 ,, 3.6 ,, 4.1 y 4.3 (tabla 19).

De todos estos descriptores, los más significativos, por los porcentajes de logros factibles que se obtendrían con la anulación de sus desvíos de calidad (tabla 8), serían:

- el 1.5, referente a la disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias, con un desvío de calidad de 0.215, cuya anulación supondría un 7.01 % de logros factibles en la gestión del activo , según la tabla 20 (tomando la sumatoria de las calidades recuperables, 1.534, como el 100 % de logros factibles y teniendo en cuenta el coeficiente de corrección de valor 0.50 respecto a los desvíos)
- el 2.2, referente al mantenimiento, con un desvío de calidad de 0.230 unidades, cuya anulación supondría un 7.50 % de logros en la gestión del activo
- el 2.9, referente al marco legal urbano sobre fachadas marítimas, con un desvío de calidad de 0.300 unidades, cuya anulación supondría un 9.79 % de logros en la gestión del activo
- el 3.1, sobre el paisaje urbano envolvente, con un desvío de calidad 0.235 unidades, cuya anulación representaría un 7.66 % de logros en la gestión del activo
- el 3.4, sobre los pasos de cruces peatonales, con un desvío de calidad 0.590 unidades, cuya anulación representaría un 19.23 % de logros en la gestión del activo
- el 3.6, sobre los transportes públicos, con un desvío de calidad de 0.444 unidades, cuya anulación representaría un 14.47 % de logros en la gestión del activo
- el 4.3, sobre la revalorización de los locales comerciales, con un desvío de calidad 0.260 unidades, cuya anulación representaría un 8.47 % de logros en la gestión del activo.

Si se obtuvieran todos estos logros (que representan el 74.15 % de los factibles), y aplicando el coeficiente de corrección (de valor 0.50, por tratarse de una vía de tráfico rápido), se recuperaría 1.137 unidades de calidad.

Si se suma la calidad recuperada a la actual existente (2.994), se alcanzaría una calidad de 4.131, que daría al paseo un calificativo de *precario*, en relación con un destino de uso como tal, según la tabla 19.

En cambio, si la vía de tráfico rodado pasase a ser de baja velocidad (≤ 50 km/h), se aplicaría un coeficiente de corrección de 0.75 a la calidad recuperada, y esta tomaría un valor de 1.706 unidades de calidad, que sumadas a la calidad actual existente, pero recalculada para el nuevo coeficiente de corrección, permitirían alcanzar una calidad de 6.197 unidades (4.491 + 1.706) Y esta otra calidad otorgaría al destino de uso, como paseo marítimo, un calificativo de *bueno*. Pero ¿sería posible reconvertir la vía de tráfico rodado de El Malecón en una de baja velocidad?

9. Para el caso del Paseo de Meloneras, las calidades recuperables dependen de los descriptores 1.2 ,, 1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.6 ,, 2.8 ,, 3.4 ,, 3.5 y 4.1 (tabla 19).

De todos estos descriptores, los más significativos, por los porcentajes de logros factibles que se obtendrían con la anulación de sus desvíos de calidad (tabla 14), serían:

- el 1.2, referente a las limitaciones físicas para el desarrollo del paseo, con un desvío de calidad de 0.320 unidades, cuya anulación supondría un 27.05 % de logros factibles en la gestión del activo, según la tabla 20 (tomando la sumatoria de las calidades recuperables, 1.183, como el 100 % de logros factibles y teniendo en cuenta el coeficiente de corrección de valor 1.00 respecto a los desvíos)
- el 2.9, referente al marco legal urbano sobre fachadas marítimas, con un desvío de calidad de 0.300 unidades, cuya anulación supondría un 25.36 % de logros factibles en la gestión del activo
- el 3.4, sobre los pasos de cruces peatonales, con un desvío de calidad de 0.177 unidades, cuya anulación representaría un 14.96 % de logros en la gestión del activo.

Para el caso de Meloneras, puesto que ya se está en la *excelencia* en la gestión del mismo, con la anulación de los anteriores desvíos se llegaría a alcanzar una calidad de 9.313, lo cual rozaría la *perfección* en la gestión del paseo de Meloneras.

5.5 CONCLUSIONES

A partir de la discusión de los resultados, se llegan a las siguientes conclusiones:

1. Las fortalezas cuantificadas con los Descriptores DAFO, propios del campo de aplicación en cuestión, establecen criterios objetivos para identificar y calificar vocaciones de destino como **paseos marítimos**, en determinadas fachadas costeras.
2. Por sus fortalezas, los cuatro activos ambientales estudiados tienen vocación de destino como paseo marítimo.
3. Por sus calidades globales corregidas, sólo en los paseos de Las Canteras y el de Meloneras coinciden la vocación de destino con el destino de uso.
4. En los cuatro paseos hay calidades recuperables.
5. Las Canteras y Meloneras, aun siendo los activos que tienen unos menores desvíos de calidad, podrían soportar las mayores recuperaciones de calidad. Y ello, porque se afectaría básicamente a descriptores controlables.
6. La Avenida Marítima y El malecón de La Habana, a pesar de ser los activos que tienen unos mayores desvíos de calidad, soportarían menores recuperaciones de calidad, ya que se afectarían muchos descriptores no controlables.
7. En Las Canteras, la consecución de un 57.92 % de los logros factibles, que supondría 0.943 unidades de calidad, daría lugar a que se alcanzase la excelencia, respecto a un destino de uso como paseo marítimo.
8. En la Avenida Marítima de Las Palmas, la consecución del 100 % de logros (calibrado por el coeficiente de corrección de 0.5) supondría una calidad de 1.347 unidades que, sumada a la calidad actual corregida de 3.299, da una calidad mejorada de 4.646. No se llega a alcanzar la calidad mínima exigible para que el activo tenga un destino de uso aceptable como paseo marítimo.
9. En El Malecón de La Habana, la consecución del 100 % de logros (calibrado por el coeficiente de corrección de 0.5) supondría una calidad de 1.534 unidades que, sumada a la calidad actual corregida de 2.994, da una calidad mejorada de 4.528. Aquí, tampoco se llega a alcanzar la calidad mínima exigible para que el activo tenga un destino de uso aceptable como paseo marítimo.
10. La Avenida Marítima de Las Palmas y El Malecón de La Habana tendrían destinos de uso aceptables, como mínimo, cuando sus vías de tráfico rodado se deprimiesen, o soportasen un tráfico de baja velocidad.
11. En Meloneras, sin la consecución de los posibles logros factibles ya se está en una gestión excelente. Por tanto, con la consecución de un 67.37 % de los logros factibles, que supondría 0.797 unidades de calidad, se alcanzaría una calidad de 9.313 unidades, lo cual rozaría la perfección.

12. Las secuenciaciones de los desvíos de calidad de los anteriores marcos urbanos, dentro del campo de aplicación de los paseos marítimos, permiten obtener unos primeros dibujos de sus respectivos árboles de problemas, en relación con su manejo como lugares para *pasear junto al mar*.
13. El positivado de los árboles de problemas diseñados, para los paseos marítimos seleccionados, posibilitan la obtención de árboles de objetivos particulares, que se insertarán en el árbol genérico estándar más actualizado, para llegar a los árboles generales operativos, válidos para cada uno de los casos en estudio.
14. Y los árboles de objetivos son los conductores imprescindibles en la redacción de planes de manejos de un territorio, conforme con el campo de aplicación asumido.

6. DESARROLLO DE UN PLAN DE MANEJO PARA UNO DE LOS PASEOS ANALIZADOS: EL MALECÓN DE LA HABANA (CUBA)

6.1 INTRODUCCIÓN

Una vez que se llega a determinar la calidad del paseo y los desvíos de calidad que éste presenta, es el momento de actuar eliminando (o mitigando) las causas que provocan dichos desvíos, y por tanto aumentando la calidad global del paseo marítimo en estudio.

Para ello se recurre a la redacción de un plan de manejo, el cual, de manera detallada, establece las acciones que se requieren para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos o impactos ambientales negativos causados en desarrollo de un proyecto, obra o actividad, además de incluir los planes de seguimiento, evaluación y monitoreo y los de contingencia.

En este apartado del ensayo metodológico se ha optado por desarrollar el Plan de Manejo para el paseo marítimo de El Malecón de La Habana (Cuba), tal y como se muestra a continuación.

Además, dicho Plan de Manejo, tal y como se recoge en el ANEXO 5, se apoya para su desarrollo en su árbol de objetivos, Marco Lógico (matrices madre y de correspondencia) y cálculos de logros y de calidades blindadas.

6.2 DESARROLLO DEL PLAN DE MANEJO

**MODELO DE DISEÑO DEL PLAN DE MANEJO DEL
PASEO DE LA FACHADA MARÍTIMA DE LOS MUNICIPIOS HABANA
VIEJA Y PLAZA (CIUDAD DE LA HABANA, CUBA)**

VERSUS

EL MALECÓN DE LA HABANA

I. CAMPO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE MANEJO

Se redacta un Plan de Manejo de ordenación del territorio, para el marco geográfico de El Malecón de La Habana, dentro del campo de aplicación de los Paseos Marítimos.

II. JUSTIFICACIÓN DEL CAMPO DE APLICACIÓN ASUMIDO

El campo de aplicación de los paseos marítimos requiere que un paseo (independientemente de que sea el frente marítimo de una ciudad, o de que tenga una ubicación entre núcleos urbanos) sea un lugar para pasear junto al mar planificado y manejado para ello, desde la perspectiva que sirva para proporcionar:

- calidad de vida a sus usuarios (función primordial), y
- protección a los contenidos ambientales significativos de sus fachadas marítimas (función colateral), ante el avance de las construcciones en general (sean urbanísticas o no).

Por lo que el caso concreto de El Malecón de La Habana satisface la anterior definición porque es un lugar planificado y manejado para pasear junto al mar, que aumenta la calidad de vida de sus usuarios (habitantes de la ciudad de La Habana) y que proporciona protección al frente marítimo (protege al litoral de la Ciudad y a la Ciudad del litoral).

III. FIN (O HIPÓTESIS DE TRABAJO) DEL PLAN DE MANEJO

La hipótesis de un Plan de Manejo formula lo que se pretende como objetivo último.

En relación con El Malecón de La Habana, esta hipótesis la describe el fin del árbol de objetivos genérico, redactado en términos operativos para el territorio en cuestión, válido para el campo de aplicación de los Paseos Marítimos.

El fin del árbol de objetivos genérico de un territorio, como paseo marítimo, conduce a un aumento de la calidad de vida del Hombre con la disponibilidad de paseos marítimos óptimos que le proporcionen un escenario para contemplar e interactuar con la naturaleza litoral, diferentes alternativas complementarias de ocio, protección ante los temporales, etc.

En la documentación anexa, el fin formulado se encuentra recogido en el objetivo 26 del árbol genérico, respecto al campo de aplicación de los Paseos Marítimos.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL FIN

La aceptación de los usos de un territorio en relación con una ocupación del tiempo libre del Hombre y con una función de contención (y por tanto protección) ante el afán especulativo de los intereses particulares, conlleva necesariamente a la redacción y aplicación de medidas tendentes a la protección y mantenimiento del territorio ocupado y de las infraestructuras que conforman el propio paseo marítimo.

Por lo que para conservar, recuperar y/o blindar la calidad del paseo marítimo en cuestión, con sus repercusiones en la calidad de vida del hombre, será necesario proteger, mejorar, recuperar y/o mantener sus atributos mediante una serie de acciones específicas.

Por otra parte, se justifica este fin para el territorio de El Malecón de La Habana en cuanto que tiene una vocación de destino (por las propiedades innatas de su marco geográfico) como paseo marítimo calificable como buena, sin considerar la existencia de la vía de tránsito rodado de alta velocidad, que recorre paralelamente el paseo, por ser un factor que rebasa el ámbito de la gestión de un paseo marítimo y de su espacio

envolvente. Al efecto, la calidad vocacional medida para El Malecón de La Habana es de 2.484 unidades de calidad sobre una calidad máxima de 3.272 unidades.

En cuanto a la disfuncionalidad por la presencia de una vía de tráfico rodado de alta velocidad, deberá abordarse independientemente de las medidas sobre *accesibilidad* interna, ya que tendría que ser muy profusa para eliminar significativamente la *barrera aislamiento* (sin que se pudieran evitar otros problemas inherentes a la presencia de vías de tráfico rodado, como la contaminación y los accidentes por invasión de vehículos en el área peatonal, y viceversa, entre otros), porque estas vías normalmente, o en muchas ocasiones, rebasan el ámbito de la gestión de un paseo marítimo y de su espacio envolvente (sobre todo si se trata de intervenciones heredadas, y no de nuevas planificaciones). Luego, la presencia de estas vías de tráfico rodado está por encima de situaciones de debilidades y de amenazas restringidas a los paseos marítimos.

No obstante (y tal como se recogerá más adelante) existe la posibilidad de llevar a cabo una serie de actuaciones capaces de minimizar los efectos negativos que tiene la vía de tránsito rodado sobre el paseo marítimo. De manera que aun no pudiendo hacer desaparecer dicha vía, sus efectos seas menores, y por tanto el coeficiente de corrección se vea incrementado, teniendo como resultado una penalización menor.

Actualmente, El Malecón de La Habana tiene una calidad global de 5.988 unidades de calidad (sin aplicar el coeficiente de corrección), pudiéndose alcanzar una calidad óptima de 9.467, con la redacción y aplicación del Plan de Manejo tendente a satisfacer el fin asumido.

V. REAJUSTE DE LAS MEDIDAS DE CALIDAD

Baremo maximizado del coeficiente de corrección

A pesar de que las vías de tránsito rodado rebasan la gestión de un paseo marítimo y de su espacio envolvente (sobre todo si se trata de intervenciones heredadas, y no de nuevas planificaciones), es posible que mediante la ejecución de un adecuado Plan de Manejo del territorio mediante el cual se apliquen medidas que eviten, o minimicen, los problemas inherentes a la presencia de vías de tránsito rodado, como son la contaminación y los accidentes por invasión de vehículos en el área peatonal, y viceversa, entre otros, se pueda variar, de forma favorable, el valor otorgado al coeficiente de corrección.

Debido a esto, se posibilita que el coeficiente de corrección, cuando se aplica un Plan de Manejo a un territorio en estudio, pueda tomar valores intermedios a los establecidos inicialmente.

Los criterios iniciales determinan que:

- El factor de corrección tome un valor de 1.00 si no hay una vía de tráfico rodado entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes, donde se ubicarían la mayoría de los equipamientos de prestaciones de servicios (básicos y complementarios).

- El factor de corrección tome un valor de 0.75 si hay una vía de tráfico rodado de baja velocidad (≤ 50 kilómetro/hora), entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes.
- El factor de corrección tome un valor de 0.50 si hay una vía de tráfico rodado de alta velocidad (≥ 50 kilómetro/hora), entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes.

CALIFICACIÓN DE LA VÍA DE TRÁFICO RODADO DE SU <i>FRONT LINE</i>	VALOR DEL COEFICIENTE DE CORRECCIÓN
Ausencia	1.00
Baja velocidad (≤ 50 km/h)	0.75
Alta velocidad (≥ 50 km/h)	0.50

Tabla 20
 Coeficientes de corrección de las calidades actuales,
 conforme con las características de la vía de tráfico rodado de su front line

Pero, como se ha comentado anteriormente, cuando se aplica a un Plan de Manejo el coeficiente de corrección, referente a la existencia de una vía de tránsito rodado de baja o alta velocidad, se puede incrementar su valor en 0.05 unidades con cada una de las siguientes medidas cautelares (m.c.), y siempre que éstas no supongan caídas de calidad en el paseo:

- Medidas físicas de protección (murete, seto, vallas, zonas ajardinadas, aumento de la altura de la acera, pilones, etc.) que impidan las invasiones de los vehículos en el área peatonal o viceversa.
- Medidas que disminuyan la intensidad de circulación (alternativas circulatorias que transfieran parte de la afluencia de vehículos a calles paralelas y transversales) y que aseguren el cumplimiento de los límites de velocidad mediante elementos controladores de tráfico (semáforos) y de la velocidad (badenes o guardias muertos).
- Aumento de la señalización, marcas y objetos que, instalados en las inmediaciones del paseo, o en las calles cercanas al mismo, especifiquen la velocidad máxima permitida, regulen y guíen el tráfico, avisen oportunamente sobre las condiciones de la vía y adviertan de la proximidad de un semáforo, un paso peatonal, un badén, etc. y del riesgo existente de invasión de la calzada por niños.
- Medidas que minimicen la contaminación atmosférica (humos y malos olores, producidos por los diferentes tipos de vehículos, entre otros), el impacto visual y la contaminación acústica, a lo largo de la vía de tránsito rodado.

De esta manera, los valores que puede tomar el coeficiente de corrección, según los criterios considerados, son los siguientes:

CALIFICACIÓN DE LA VÍA DE TRÁFICO RODADO DE SU FRONT LINE	VALOR DEL COEFICIENTE DE CORRECCIÓN
Ausencia	1.00
Baja velocidad + 4 medidas cautelares	0.95
Baja velocidad + 3 medidas cautelares	0.90
Baja velocidad + 2 medidas cautelares	0.85
Baja velocidad + 1 medida cautelar	0.80
Baja velocidad (≤ 50 km/h)	0.75
Alta velocidad + 4 medidas cautelares	0.70
Alta velocidad + 3 medidas cautelares	0.65
Alta velocidad + 2 medidas cautelares	0.60
Alta velocidad + 1 medida cautelar	0.55
Alta velocidad (≥ 50 km/h)	0.50

Tabla 21:

Ajuste del coeficiente de corrección, conforme con las características de la vía de tráfico rodado de su front line y el número de medidas cautelares que se aplican en el Plan de Manejo

Valor del ajuste

Para el caso concreto de El Malecón de La Habana, y teniendo en cuenta que el desarrollo de este Plan de Manejo forma parte de un ensayo metodológico, se ha considerando que se llevarían a cabo las siguientes medidas cautelares:

- Medidas físicas de protección (murete, seto, vallas, zonas ajardinadas, aumento de la altura de la acera, pilones, etc.) que impidan las invasiones de los vehículos en el área peatonal o viceversa.
- Medidas que disminuyan la intensidad de circulación (alternativas circulatorias que transfieran parte de la afluencia de vehículos a calles paralelas y transversales) y que aseguren el cumplimiento de los límites de velocidad mediante elementos controladores de tráfico (semáforos) y de la velocidad (badenes o guardias muertos).
- Aumento de la señalización, marcas y objetos que, instalados en las inmediaciones del paseo, o en las calles cercanas al mismo, especifiquen la velocidad máxima permitida, regulen y guíen el tráfico, avisen oportunamente sobre las condiciones de la vía y adviertan de la proximidad de un semáforo, un paso peatonal, un badén, etc. y del riesgo existente de invasión de la calzada por niños.

La determinación de considerar que estas tres medidas cautelares sean las que se desarrollen en el Plan de Manejo de El Malecón de La Habana, únicamente se basa en una decisión personal que posiblemente nada tenga que ver con la realidad. Es por ello que las valoraciones y justificaciones que se hagan a continuación, en relación a estas medidas, deban de interpretarse simplemente como parte del ejercicio metodológico.

En consecuencia con lo anterior, y llevando a cabo las medidas cautelares citadas, el nuevo valor otorgado al coeficiente de corrección, dentro del contexto de desarrollo del Plan de Manejo, sería de 0.65.

Y por tanto, el anterior ajuste del coeficiente de corrección se ve reflejado en los valores de la calidad actual y el desvío corregidos, como se muestra a continuación en las siguientes tablas:

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.467	5.988	3.481	1.00	0.65	9.467	3.894	5.573
Σ	9.467	5.988	3.481	1.00	0.65	9.467	3.894	5.573

Tabla 22

Valores de la calidad actual y el desvío de calidad aplicando el nuevo coeficiente de corrección

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL CORREGIDA	DESVÍO	% LOGROS
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.312	0.328	5.89
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.411	0.229	4.11
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.342	0.222	0.120	2.15
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	0.468	0.252	4.52
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	0.140	0.290	5.20
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.062	0.438	7.86
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.272	1.615	1.657	29.73
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.072	0.158	2.84
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.000	0.230	4.13
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	0.122	0.148	2.66
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.176	0.094	1.69
2.5	Connotado social	0.190	0.058	0.132	2.37
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.068	0.072	1.29
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.082	0.088	1.58
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.130	0.070	1.26
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.300	5.38
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	0.708	1.292	23.20
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.153	0.317	5.69
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.333	0.168	0.165	2.96
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	0.267	0.143	2.57
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.000	0.590	10.59
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.440	0.286	0.154	2.76
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.075	0.485	8.70
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.803	0.949	1.854	33.27
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.224	0.296	5.31
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.202	0.131	0.071	1.27
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.000	0.260	4.67
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	0.267	0.143	2.57
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.392	0.622	0.770	13.82
Σ MEDIDAS DAFO		9.467	3.894	5.573	100

Tabla 23
Cálculo de logros aplicando el nuevo coeficiente de corrección

Circunstancias previas requeridas para el valor de ajuste otorgado

En este apartado se desarrollan las acciones específicas que se considera que habría que ejecutar para llevar a cabo las medidas cautelares seleccionadas para el Plan de Manejo de El Malecón de La Habana, y la temporalización de las mismas.

a) Acciones específicas de las medidas cautelares

Para llevar a cabo cada una de las medidas cautelares propuestas, es necesario realizar las acciones específicas que se detallan a continuación:

MEDIDA CAUTELAR 1 (M.C.1):

“Medidas físicas de protección (murete, seto, vallas, zonas ajardinadas, aumento de la altura de la acera, pilones, etc.) que impidan las invasiones de los vehículos en el área peatonal o viceversa”

La consecución de la medida cautelar 1 se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Determinar y ubicar los sectores de El Malecón que mayor número de accidentes por invasiones presentan (puntos negros). (Medida cautelar 1.1).
- Caracterizar la zona de unión entre la calzada y el paseo (altura de la acera, existencia o no de elementos de protección, características del arcén, etc.). (Medida cautelar 1.2).
- Proponer diversas soluciones que pudieran eliminar los puntos negros. (Medida cautelar 1.3).
- Diseñar remodelaciones en la zona de unión calzada-paseo, estéticamente armónicas, que disminuyan el riesgo de invasión. (Medida cautelar 1.4).
- Diseñar las soluciones que mejor se adapten a las condiciones de El Malecón y que eliminen los puntos negros. (Medida cautelar 1.5).

MEDIDA CAUTELAR 2 (M.C.2):

“Medidas que disminuyan la intensidad de circulación (alternativas circulatorias que transfieran parte de la afluencia de vehículos a calles paralelas y transversales) y que aseguren el cumplimiento de los límites de velocidad mediante elementos controladores de tráfico (semáforos) y de la velocidad (badenes)”

- Caracterizar la vía de tránsito rodado que recorre El Malecón, de modo que se especifique la afluencia de vehículos, la velocidad máxima permitida, el número de carriles, los semáforos que regulan la circulación en la vía, las horas pico de uso de la misma, el sentido de la circulación, etc. (Medida cautelar 2.1).

- Identificar las vías de tránsito alternativas, con sus caracterizaciones, que existen en las zonas colindantes a El Malecón. (Medida cautelar 2.2).
- Conocer el territorio aledaño a El Malecón que podría acoger las infraestructuras necesarias para llevar a cabo las modificaciones pertinentes en relación a la vía de tránsito rodado que recorre paralelamente al paseo. (Medida cautelar 2.3).
- Realizar estudios de geotecnia del terreno, para determinar si sería viable el soterramiento de la vía de tránsito rodado. (Medida cautelar 2.4).
- Recopilar los textos legales relacionados con las características que han de satisfacer las vías de tránsito rodado según su ubicación y velocidad máxima permitida. (Medida cautelar 2.5).
- Dotar a la vía de tránsito rodado de elementos que aseguren que se cumplan los límites de velocidad establecidos. (Medida cautelar 2.6).
- Diseñar alternativas circulatorias que corrijan los problemas detectados en El Malecón y que disminuyan la densidad circulatoria. (Medida cautelar 2.7).
- Aplicar las medidas que minimicen los efectos del tránsito rodado de alta velocidad en El Malecón. (Medida cautelar 2.8).

MEDIDA CAUTELAR 3 (M.C.3):

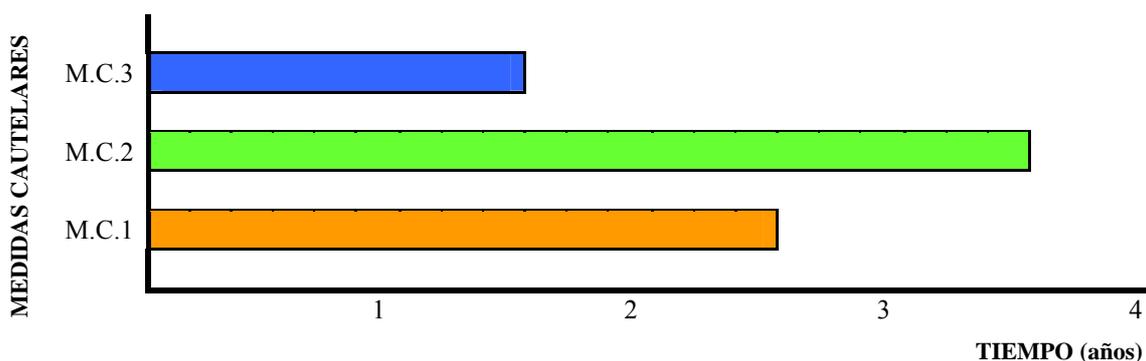
“Aumento de la señalización, marcas y objetos que, instalados en las inmediaciones del paseo, o en las calles cercanas al mismo, especifiquen la velocidad máxima permitida, regulen y guíen el tráfico, avisen oportunamente sobre las condiciones de la vía y adviertan de la proximidad de un semáforo, un paso peatonal, un badén, etc. y del riesgo existente de invasión de la calzada por niños”

- Determinar, con sus ubicaciones y caracterizaciones, las señalizaciones existentes en El Malecón y en sus inmediaciones (tanto en la vertical como en la horizontal). (Medida cautelar 3.1).
- Determinar, con sus justificaciones, la nueva señalización que necesitaría El Malecón para incrementar su seguridad. (Medida cautelar 3.2).
- Remarcar (volver a pintar), en caso de ser necesario, las señalizaciones horizontales que lo precisen, los pasos peatonales, las líneas divisorias de los diferentes carriles, etc. (Medida cautelar 3.3).
- Dotar a las vías de tránsito rodado ubicadas en el marco geográfico de El Malecón con las nuevas señalizaciones propuestas. (Medida cautelar 3.4).

b) Temporalización de las medidas cautelares

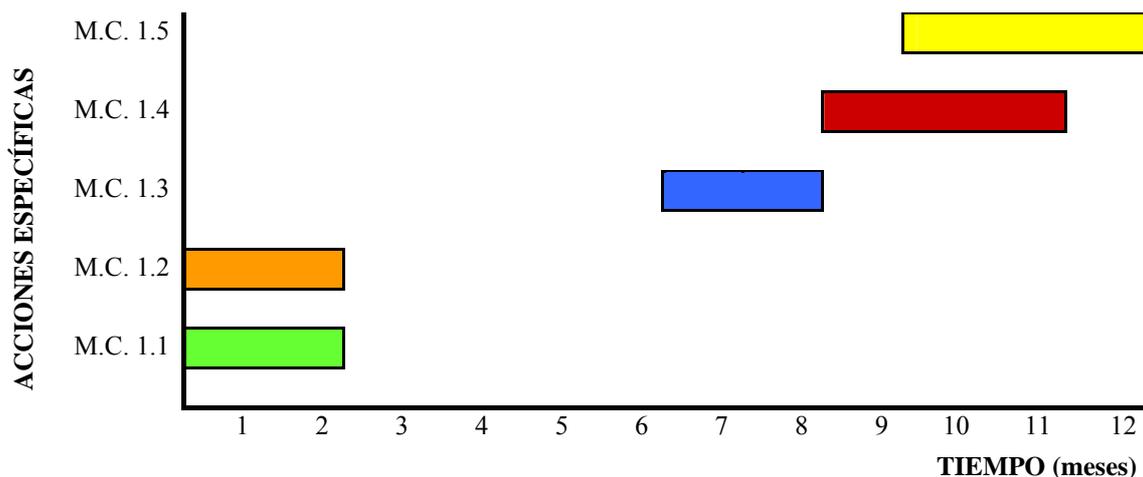
La temporalización de las medidas cautelares de hace en dos fases, en la primera se tienen en cuenta las acciones específicas pertenecientes a las fases de diagnóstico de situación y planificación, las cuales se llevan a cabo en los primeros 12 meses, y en la segunda se materializan los diseños y las acciones programadas en la anterior fase.

De este modo, y en concordancia con lo anterior, la realización de las anteriores medidas cautelares y acciones específicas se distribuirán en el tiempo como se muestra a continuación:



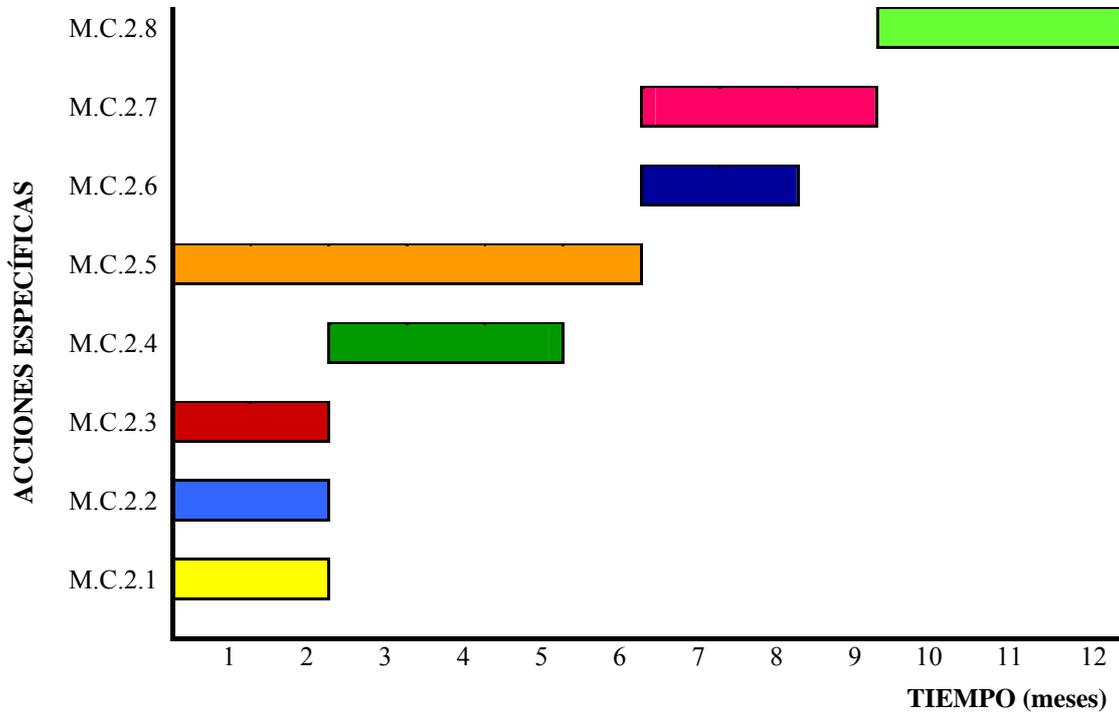
Cronograma 1: Temporalización del conjunto de medidas cautelares

ACCIONES ESPECÍFICAS DE LA MEDIDA CAUTELAR 1 (M.C.1):



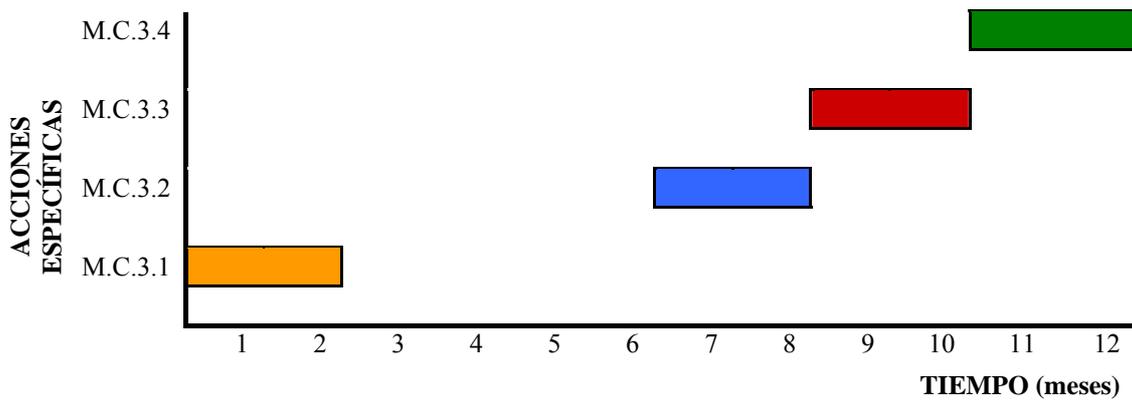
Cronograma 2: Temporalización de la Medida Cautelar 1

ACCIONES ESPECÍFICAS DE LA MEDIDA CAUTELAR 2 (M.C.2):



Cronograma 3: Temporalización de la Medida Cautelar 2

ACCIONES ESPECÍFICAS DE LA MEDIDA CAUTELAR 3 (M.C.3):



Cronograma 4: Temporalización de la Medida Cautelar 3

VI. LOS PROYECTOS DEL PLAN DE MANEJO

Un Plan de Manejo de un Paseo Marítimo tendrá tantos proyectos como metas contenga su árbol generalizado y operativo de objetivos, recogidos en el ANEXO 5.1.

Obviamente, estos planes de manejo se corresponden con programas (conjuntos de proyectos que comparten un mismo fin o una misma hipótesis última de trabajo), donde cada proyecto de los mismos se encuentra encabezado por un objetivo general (por una meta).

El programa (el conjunto de los proyectos desde las metas seleccionadas) pretende maximizar el aprovechamiento de los recursos que brinda El Malecón de La Habana a su Ciudad.

En la actualidad, el aprovechamiento de tales recursos se encuentra infra-utilizado, por la falta de un Plan de Manejo al respecto.

El Plan de Manejo de El Malecón de La Habana contiene 8 proyectos que posibilitan el fin último de un territorio asumido como Paseo Marítimo.

Las metas de Plan de Manejo del paseo marítimo de El Malecón de La Habana son:

- Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar (meta 17)
- Evitar, o mitigar, los daños provocados por la presencia del paseo (meta 18)
- Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a “pasear” (meta 19)
- Llevar a cabo la limpieza y todo tipo de mantenimiento en el paseo (meta 20)
- Permitir la llegada “al lugar para pasear” (meta 21)
- Posibilitar el disfrute de activos colindantes, o que incidieran al paseo (meta 22)
- Integrar el paseo en un marco de desarrollo de forma integral (meta 23)
- Vender el paseo (meta 24)

VII. DESARROLLO DE LOS PROYECTOS

PROYECTO N° 1

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general *“tener un adecuado lugar para pasear junto al mar, con sus elementos necesarios y servicios ad hoc, debidamente equipados”* (meta 17 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

El aprovechamiento de un territorio con vocación de destino como paseo marítimo requiere de la existencia de un lugar “físico” para pasear junto al mar con todos sus elementos, caracterizaciones y equipamientos necesarios que permitan la acción de pasear por el mismo a los distintos tipos de usuarios (habitantes ubicados en el *front line*

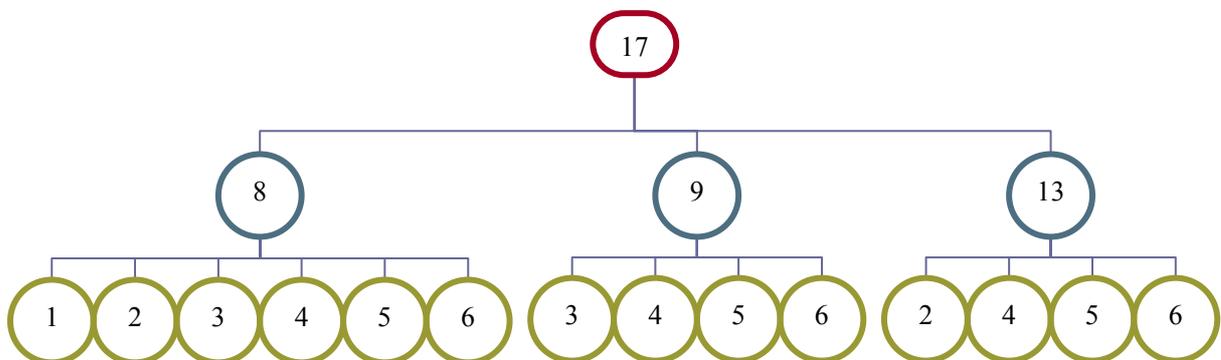
y en el resto de la Ciudad, turistas nacionales e internacionales, habitantes de poblaciones colindantes, etc.).

Por lo que la meta en cuestión se centra en la posibilidad de disponer un paseo con las mejores condiciones de diseño, en relación con la climatología y condiciones del lugar que ocupa, y con aquellos elementos y servicios complementarios que lo mejoren, incrementando su idoneidad para el uso en cuestión.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 17, el proyecto precisa de 3 estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda. (A partir de la estrategia 8 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: El diseño de los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos. (A partir de la estrategia 9 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 3: El diseño de la accesibilidad externa del paseo. (A partir de la estrategia 13 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda”

1. Justificación de la propuesta 1

En el uso de un territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible la disponibilidad de un espacio físico (es decir, el lugar manejado y planificado para pasear junto al mar) con un diseño apropiado y dotado de aquellos elementos que lo complementen, los cuales deberán estar acorde con la demanda de los usuarios.

Es decir, que sin la anterior disponibilidad carecerían de sentido el resto de objetivos generales en relación con el uso de El Malecón como paseo marítimo, ya que si no existe el espacio físico para pasear, ¿qué importancia tiene poder llegar al mismo, llevar a cabo su limpieza, disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias, etc.?

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene **5** planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 1: Diseño de las modificaciones (en la longitud, ampliaciones y los elementos estructurales) de El Malecón. (Desde el indicador verificable 8.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 1: Proponer los equipamientos diversos necesarios para eliminar las deficiencias actuales detectadas y para adecuar las nuevas modificaciones en planta de El Malecón. (Desde el indicador verificables 8.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 1: Proponer una adecuación entre los accesos internos del paseo (cruces peatonales y calles transversales) y los accesos externos (zonas de aparcamiento y paradas de transporte público). (Desde el indicador verificables 8.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta número 1: Proponer medidas que posibiliten un uso pleno de El Malecón por los discapacitados (barandillas, rampas practicables, avisos sonoros, etc.). (Desde el indicador verificables 8.4).
- Planteamiento 5 de la propuesta número 1: Selección de elementos del mobiliario (diseño original de farolas, diseño del pavimento innovador, distribución del ritmo del paseo característico, etc.), y del diseño en general, que caractericen y diferencien El Malecón del resto de paseos. (Desde el indicador verificables 8.5).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Diseño de las modificaciones (en la longitud, ampliaciones y los elementos estructurales) de El Malecón)”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el ANEXO 5.2), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias (ANEXO 5.3), la consecución de este planteamiento (*diseño de las modificaciones (en la longitud, ampliaciones y los elementos estructurales) de El Malecón*), se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se hace el inventario de la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., con ubicaciones en mapas, existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).

- Se determinan las interacciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se determinan las cualidades innatas del territorio aledaño a El Malecón, para establecer los usos que podrían soportar. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se localizan y caracterizan los cruces peatonales que permiten la llegada de los usuarios de El Malecón desde la fachada urbana (pegada al frente de casas) a la franja peatonal habilitada para pasear junto al mar (ámbito del propio paseo). (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se identifican, con sus caracterizaciones, los daños o beneficios que produce en el marco geográfico de El Malecón la presencia del mismo. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se diseñan las modificaciones de la longitud, amplitud y elementos estructurales de El Malecón, conforme con las observaciones de diagnóstico de situación propias del lugar ocupado y del territorio aledaño. (Desde el medio de verificación 8.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Proponer los equipamientos diversos necesarios para eliminar las deficiencias actuales detectadas y para adecuar las nuevas modificaciones en planta de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan los materiales más apropiados, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros significativos, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se identifican las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptarían a las condiciones climáticas de El Malecón, sin provocar contaminación biológica de ningún tipo. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se describen todos los elementos del mobiliario, pavimento y vegetación, incluyendo su mantenimiento, que componen y caracterizan El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se ubican los nuevos equipamientos conforme las modificaciones en la planta de El Malecón y la eliminación de las deficiencias existentes detectadas. (Desde el medio de verificación 8.2.1).
- Se describen las nuevas dotaciones mobiliarias, de pavimento y jardinería. (Desde el medio de verificación 8.2.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Proponer una adecuación entre los accesos internos del paseo (cruces peatonales y calles transversales) y los accesos externos (zonas de aparcamiento y paradas de transporte público)”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se localizan y caracterizan los cruces peatonales que permiten la llegada de los usuarios de El Malecón desde la fachada urbana (pegada al frente de casas) a la franja peatonal habilitada para pasear junto al mar (ámbito del propio paseo). (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se identifican las líneas de transporte público y las áreas de aparcamiento que dan servicio a El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se aplican las propuestas de adecuación entre los puntos de accesibilidad a El Malecón y entre las paradas de transporte público y las zonas de aparcamiento. (Desde los medios de verificación 8.3.1 y 8.3.2).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Proponer medidas que posibiliten un uso pleno de El Malecón por los discapacitados (barandillas, rampas practicables, avisos sonoros, etc.)”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan los materiales más apropiados, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros significativos, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se describen todos los elementos del mobiliario, pavimento y vegetación, incluyendo su mantenimiento, que componen y caracterizan El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se localizan y caracterizan los cruces peatonales que permiten la llegada de los usuarios de El Malecón desde la fachada urbana (pegada al frente de casas) a la franja peatonal habilitada para pasear junto al mar (ámbito del propio paseo). (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se determinan el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, a partir de encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, y de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde los indicadores verificables 5.1 y 5.2).

- Se recopilan los textos legales vigentes relacionados con el diseño, ubicación y caracterización, en general, que deben de cumplir los diferentes elementos que componen el paseo, en relación con el pleno uso de El Malecón por discapacitados. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se condiciona El Malecón con rampas y otro tipo de características que posibilitan el uso pleno del mismo por los discapacitados. (Desde el medio de verificación 8.4).

7. Acciones específicas del planteamiento número 5

“Selección de elementos del mobiliario (diseño original de farolas, diseño del pavimento innovador, distribución del ritmo del paseo característico, etc.), y del diseño en general, que caractericen y diferencien El Malecón del resto de paseos”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptarían a las condiciones climáticas de El Malecón, sin provocar contaminación biológica de ningún tipo. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se describen todos los elementos del mobiliario, pavimento y vegetación, incluyendo su mantenimiento, que componen y caracterizan El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se llevan a cabo las alternativas e ideas de diseño seleccionadas para caracterizar y diferenciar a El Malecón del resto de paseos marítimos. (Desde el medio de verificación 8.5).

PROPUESTA N° 2

“El diseño de los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos”

1. Justificación de la propuesta 2

En el uso de un territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible la disponibilidad de unos servicios y equipamientos que doten al paseo, de acuerdo con los usos que se hagan del mismo, de las infraestructuras y servicios complementarios (a pasear) que aumenten la calidad y la seguridad del mismo, de manera que se facilite y garantice un uso óptimo del paseo a corto y largo plazo.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene 2 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 2: Disponer de los servicios adecuados en El Malecón, de acuerdo con la demanda potencial de usos, ajustada a una prospección integral maximizada. (Desde el indicador verificable 9.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 2: Disponer de los servicios adecuados (mejorados y/o nuevos) que eliminen las carencias presentes en relación con la demanda actual. (Desde el indicador verificable 9.2).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Disponer de los servicios adecuados en El Malecón, de acuerdo con la demanda potencial de usos, ajustada a una prospección integral maximizada”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan las limitaciones de El Malecón debidas a la climatología que pueden ser minimizadas con un diseño adecuado de los servicios. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios ofertados actualmente en el paseo, como son los escenarios de ocio complementarios, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se determinan las características de los servicios existentes (aforo, diseño, situación higiénico-sanitaria, etc.) a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se conoce la demanda y apetencia de los usuarios de El Malecón, mediante encuestas sociométricas proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se verifica el cumplimiento de la normativa por parte de los servicios existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se determinan las caracterizaciones y ubicación, conforme con la demanda potencial de El Malecón, de los nuevos servicios diseñados para servir al paseo. (Desde los medios de verificación 9.1.1 y 9.1.2).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Disponer de los servicios adecuados (mejorados y/o nuevos) que eliminen las carencias presentes en relación con la demanda actual”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan las limitaciones de El Malecón debidas a la climatología que pueden ser minimizadas con un diseño adecuado de los servicios. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios ofertados actualmente en el paseo, como son los escenarios de ocio complementarios, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se determinan las características de los servicios existentes (aforo, diseño, situación higiénico-sanitaria, etc.) a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se conoce la demanda y apetencia de los usuarios de El Malecón, mediante encuestas sociométricas proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se verifica el cumplimiento de la normativa por parte de los servicios existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se caracterizan y ubican las mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales de El Malecón. (Desde los medios de verificación 9.2.1 y 9.2.2).
- Se caracterizan y ubican, conforme con la demanda actual de El Malecón, los nuevos servicios diseñados para servir al paseo y eliminar las carencias detectadas. (Desde los medios de verificación 9.2.3 y 9.2.4).

PROPUESTA N° 3

“El diseño de la accesibilidad externa del paseo”

1. Justificación de la propuesta 3

En el uso de un territorio como paseo marítimo, no solo resulta imprescindible tener un lugar para “pasear junto al mar”, sino que también es necesario poder acceder al mismo desde cualquier punto de la ciudad (más o menos próximo) o zonas aledañas.

Para que ello sea posible, no sólo se considera la existencia o no de una adecuada red viaria, sino que exista un adecuado servicio de transporte público que permita la llegada a dicho territorio, o que existan unas adecuadas zonas de aparcamiento que faciliten el transporte individualizado.

2. Planteamientos de la propuesta 3

La propuesta en cuestión tiene 4 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 3: Modificaciones en las líneas actuales de transporte público (en cuanto a frecuencias, paradas y tarifas) que den un servicio eficiente y eficaz en relación con los usuarios potenciales de El Malecón que harían uso de las líneas en cuestión. (Desde el indicador verificable 13.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 3: Propuesta de nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia. (Desde el indicador verificable 13.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 3: Propuesta de mejora de las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado. (Desde el indicador verificable 13.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta número 3: Propuesta de nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado de usuarios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 13.4).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Modificaciones en las líneas actuales de transporte público (en cuanto a frecuencias, paradas y tarifas) que den un servicio eficiente y eficaz en relación con los usuarios potenciales de El Malecón que harían uso de las líneas en cuestión”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, zonas de procedencia, de los usuarios de El Malecón y poder adecuar los servicios de transporte público. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón,

preferencia por uno, o varios, sectores del paseo y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).

- Se modifican y mejoran las líneas de transporte público. (Desde el medio de verificación 13.1).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Propuesta de nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, zonas de procedencia, de los usuarios de El Malecón y poder adecuar los servicios de transporte público. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se ponen a punto las nuevas líneas de transporte público que van a dar servicio a los usuarios de El Malecón ubicados en zonas distantes al paseo, o hasta el momento mal comunicadas. (Desde el medio de verificación 13.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Propuesta de mejora de las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se localizan y caracterizan las zonas de aparcamiento próximas al paseo que dan servicio a El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón,

preferencia por uno, o varios, sectores del paseo y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).

- Se recopilan los textos legales que condicionen, de algún modo, las ubicaciones, distanciamientos y diseños requeridos por las zonas de aparcamiento. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se determinan las mejoras necesarias que habrá que aplicar a las áreas de aparcamiento existentes en las zonas próximas a El Malecón. (Desde el medio de verificación 13.3).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Propuesta de nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado de usuarios de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 17 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan las áreas que, por su vocación de destino, pueden servir como servidumbre de paso o para acoger zonas de aparcamiento que den servicio a El Malecón. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se localizan y caracterizan las zonas de aparcamiento próximas al paseo que dan servicio a El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se recopilan los textos legales que condicionen, de algún modo, las ubicaciones, distanciamientos y diseños requeridos por las zonas de aparcamiento. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se habilitan y condicionan las nuevas zonas de aparcamiento con las dotaciones necesarias. (Desde el medio de verificación 13.4).

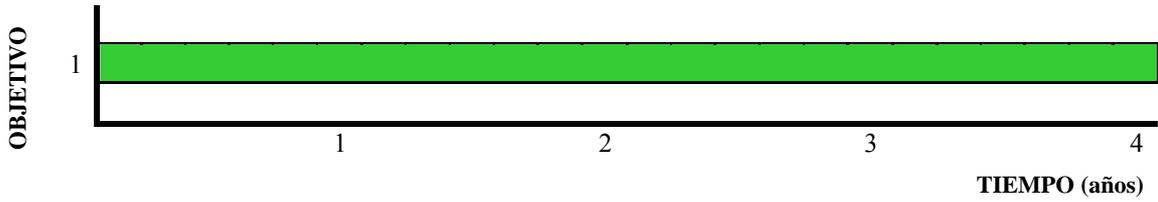
e) Temporalización⁶

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 1.

⁶ Los tiempos recogidos en la temporalización para llevar a cabo este ensayo metodológico son aproximativos, ya que la velocidad de los tiempos de ejecución están en función de la economía.

PROYECTO 1

Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar



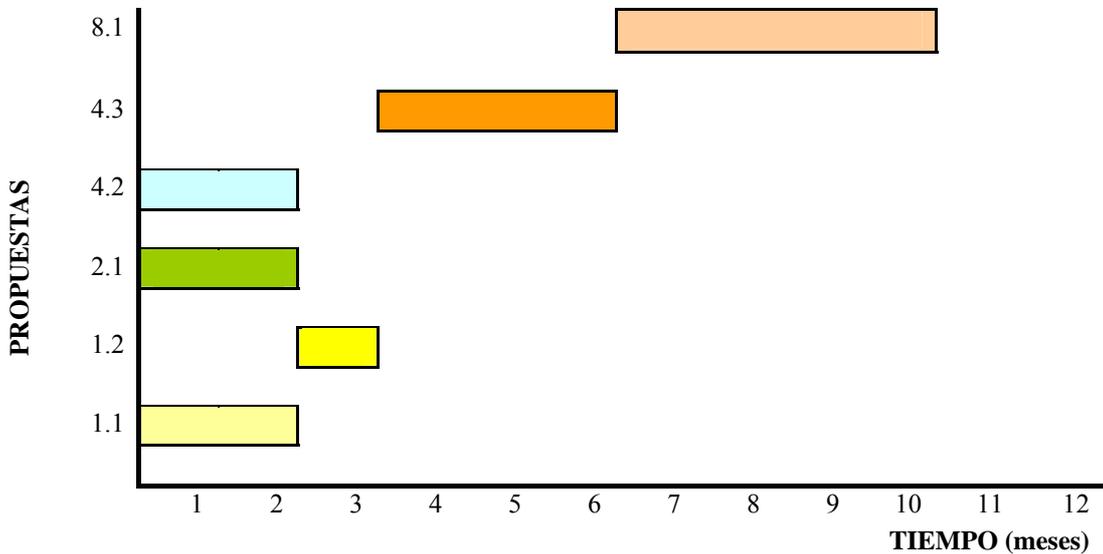
Cronograma 5: Temporalización del Proyecto 1

PROYECTO 1- PROPUESTA 1

Diseñar el paseo, o sus modificaciones

Planteamiento 1 (8.1)

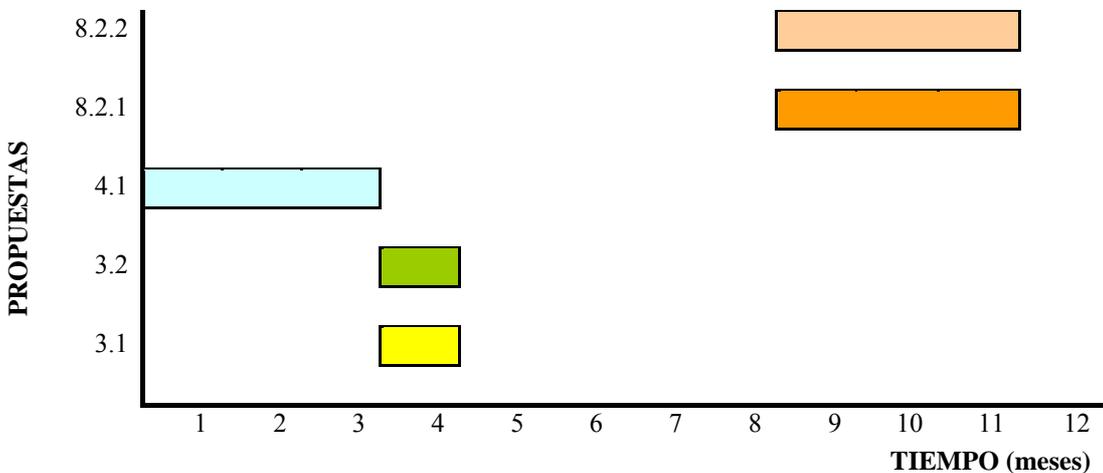
Diseño de las modificaciones de El Malecón de La Habana



Cronograma 6: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 1

Planteamiento 2 (8.2)

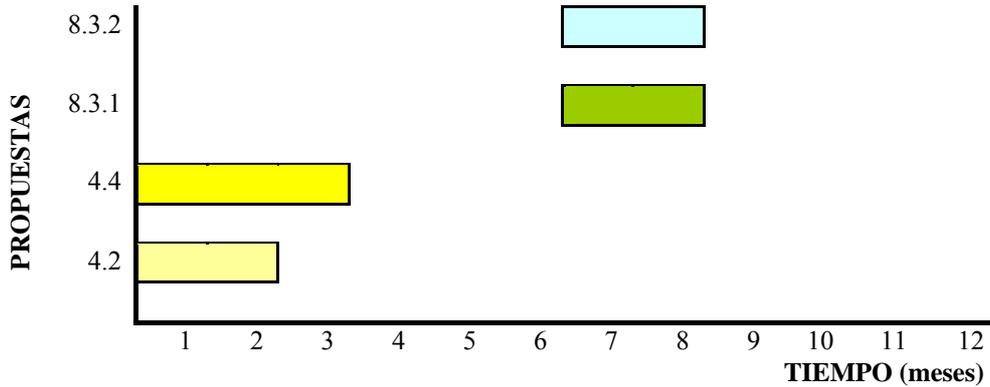
Equipamientos necesarios que eliminen las deficiencias actuales



Cronograma 7: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 1

Planteamiento 3 (8.3)

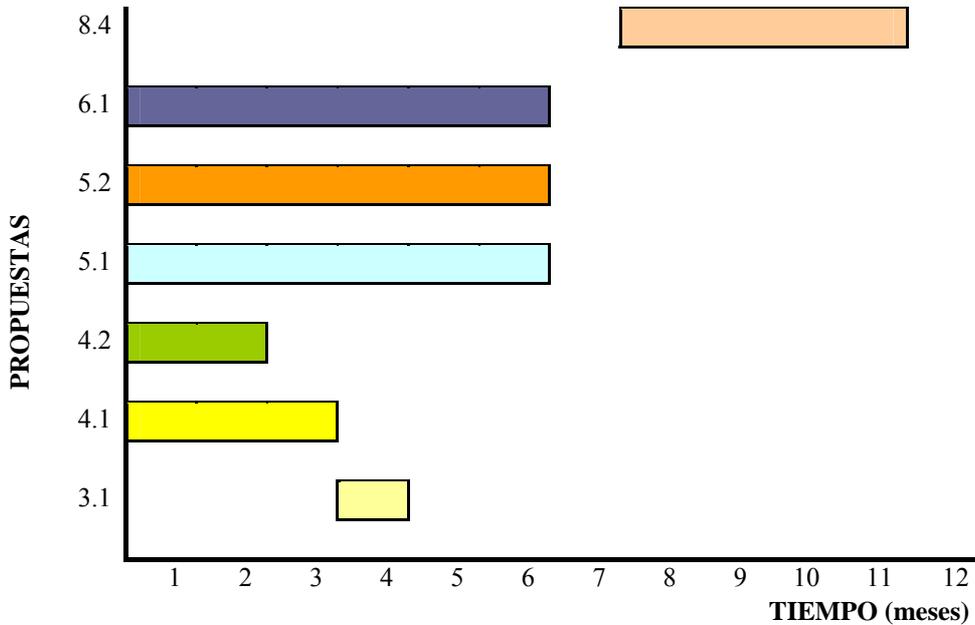
Adecuación entre los accesos internos y externos del paseo



Cronograma 8: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 1

Planteamiento 4 (8.4)

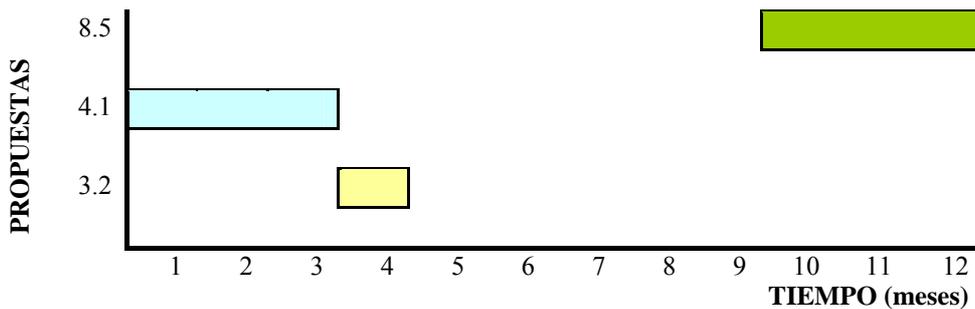
Medidas que posibiliten un uso pleno de El Malecón por discapacitados



Cronograma 9: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 1 del Proyecto 1

Planteamiento 5 (8.5)

Selección de los elementos emblemáticos de El Malecón



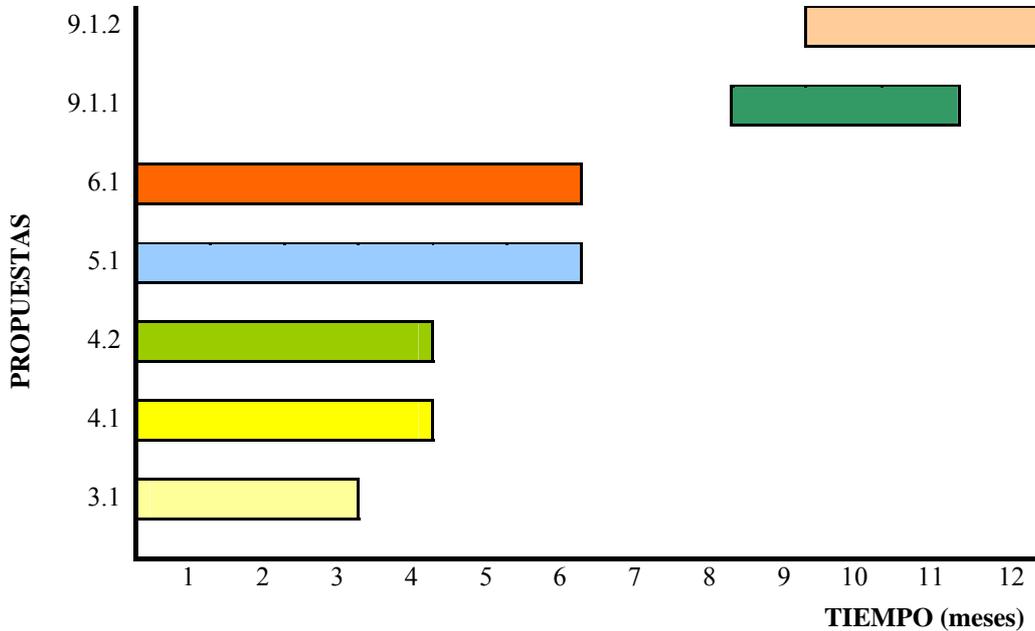
Cronograma 10: Temporalización del planteamiento 5 de la propuesta 1 del Proyecto 1

PROYECTO 1- PROPUESTA 2

Diseño de los servicios del paseo

Planteamiento 1 (9.1)

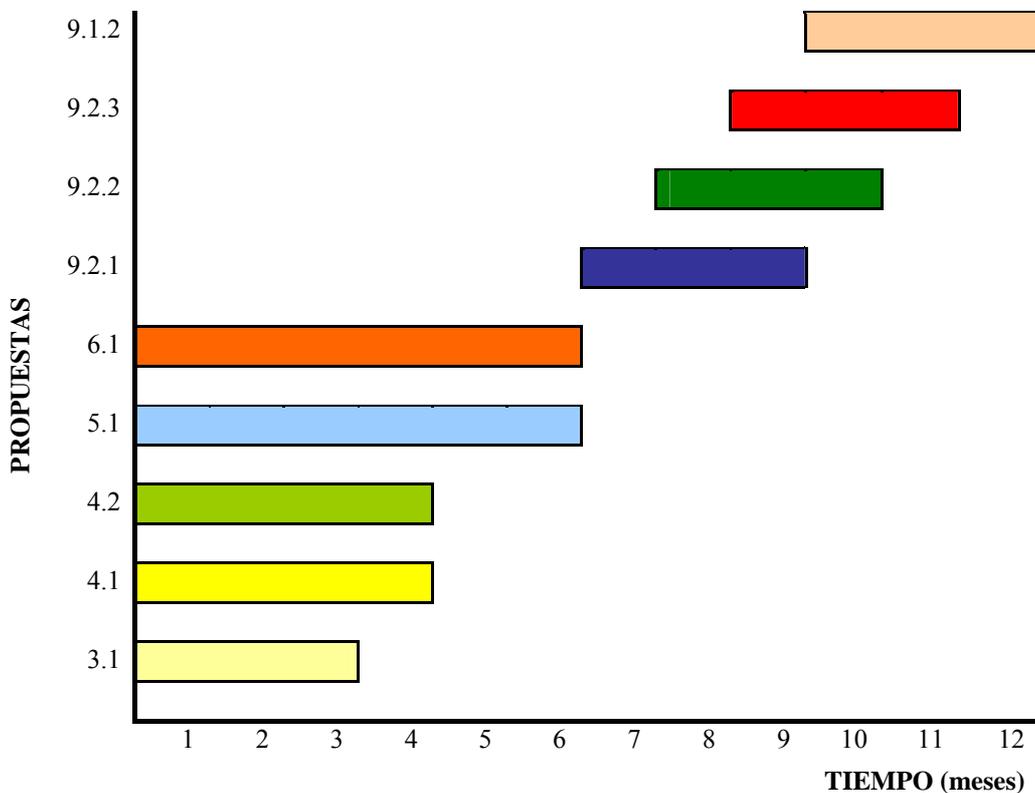
Disponer de los servicios adecuados ajustados a una prospección integral maximizada



Cronograma 11: *Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 1*

Planteamiento 2 (9.2)

Disponer de los servicios adecuados que eliminen las carencias actuales

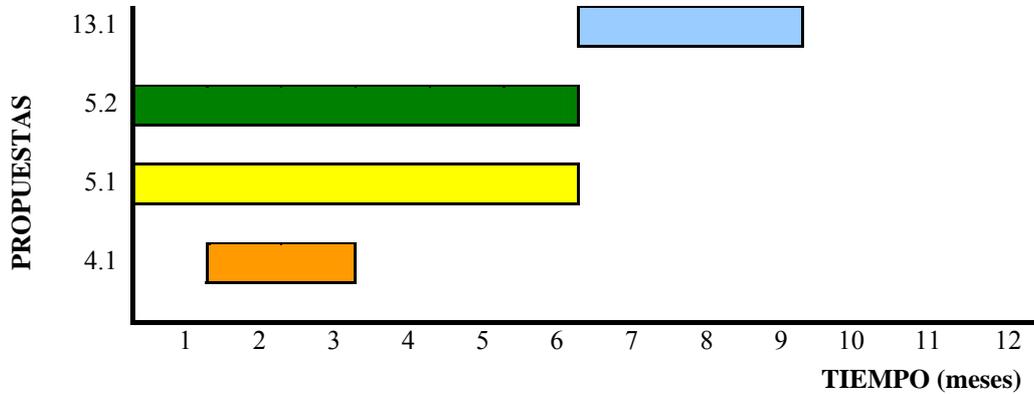


Cronograma 12: *Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 1*

PROYECTO 1- PROPUESTA 3
Diseño de la accesibilidad externa del paseo

Planteamiento 1 (13.1)

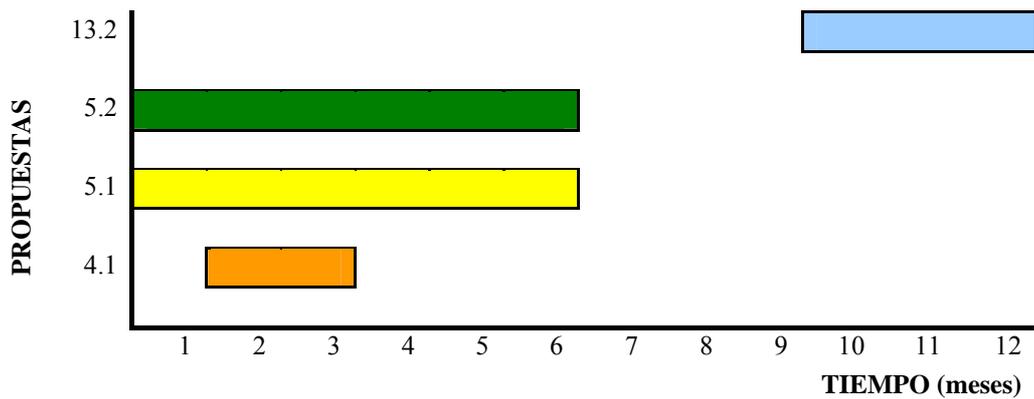
Modificaciones en las líneas actuales de transporte público



Cronograma 13: *Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 3 del Proyecto 1*

Planteamiento 2 (13.2)

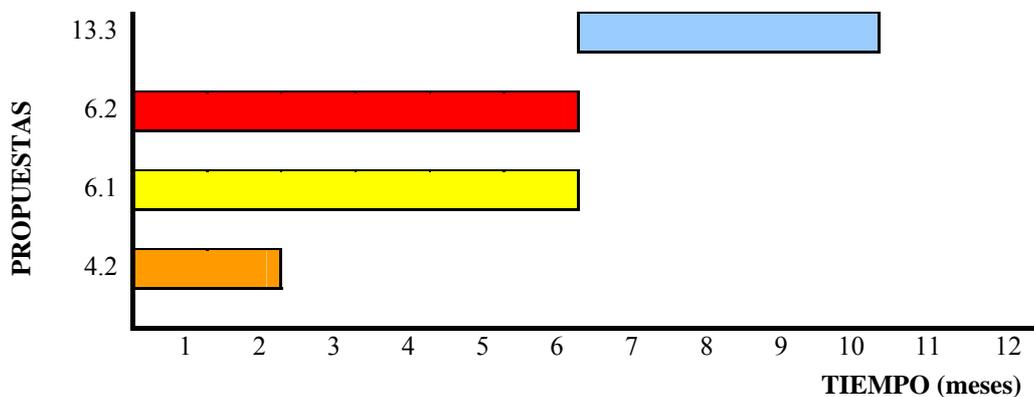
Propuesta de nuevas líneas de transporte público



Cronograma 14: *Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 3 del Proyecto 1*

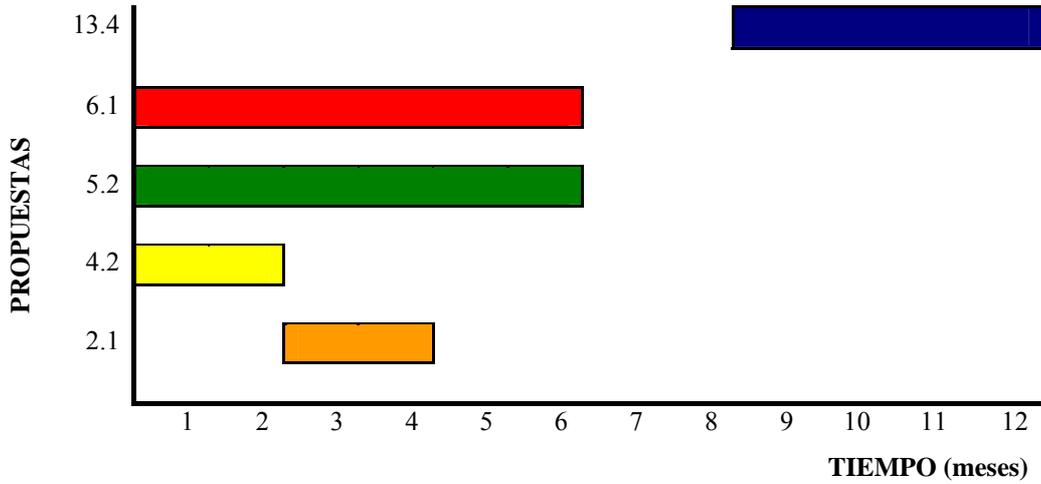
Planteamiento 3 (13.3)

Propuesta de mejora de las áreas de aparcamiento existentes



Cronograma 15: *Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 3 del Proyecto 1*

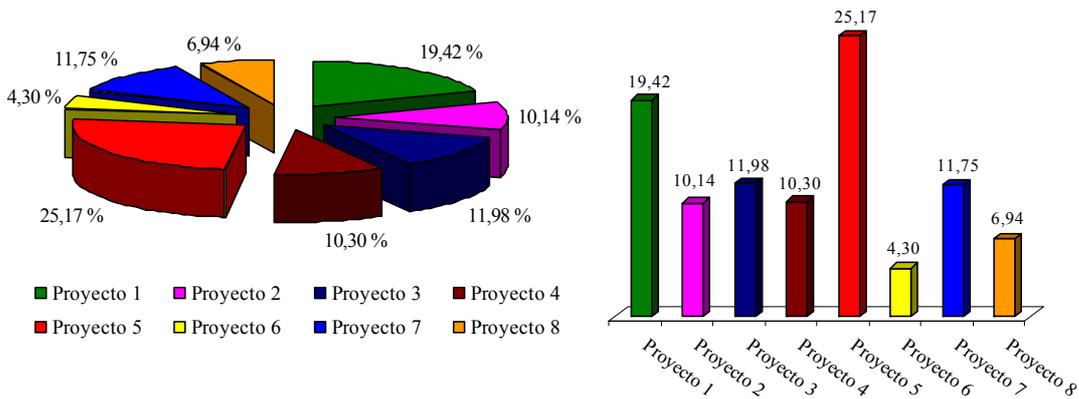
Planteamiento 4 (13.4)
Propuesta de nuevas áreas de aparcamiento



Cronograma 16: *Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 3 del Proyecto 1*

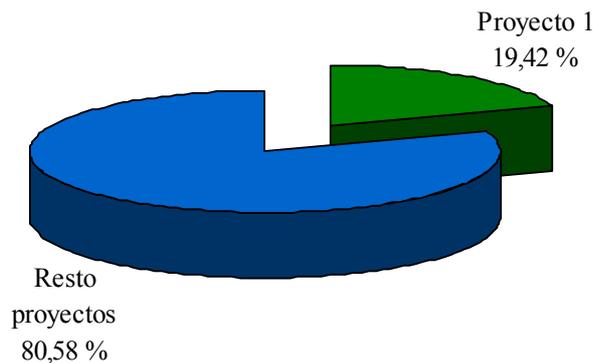
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 1, los logros que se recogen en la tabla 27 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 4 y 5, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



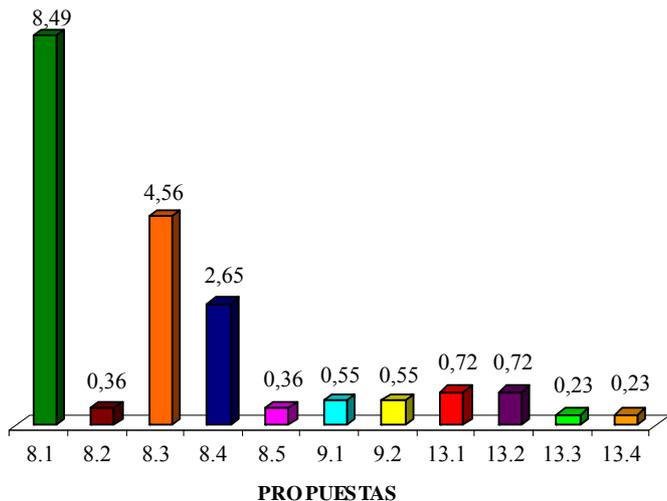
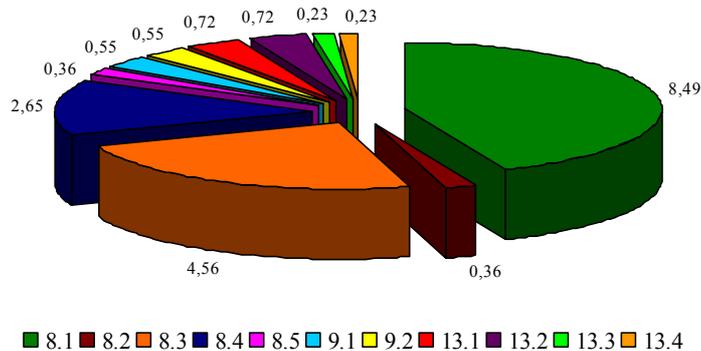
Gráficas 1 y 2: *Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo*

Para el Proyecto 1, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 19.42%, como se muestra a continuación:



Gráfica 3: Porcentaje de logros del proyecto 1 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

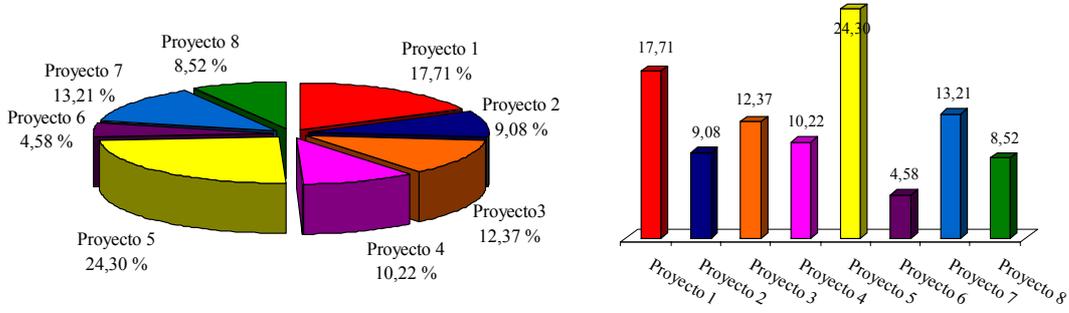
Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.



Gráficas 4 y 5: Redistribución de los logros del Proyecto 1 por propuestas

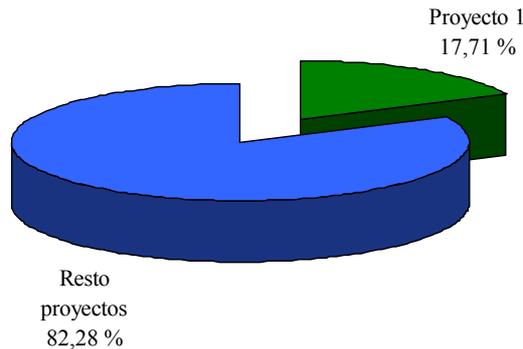
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 1, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 38 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 9 y 10, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



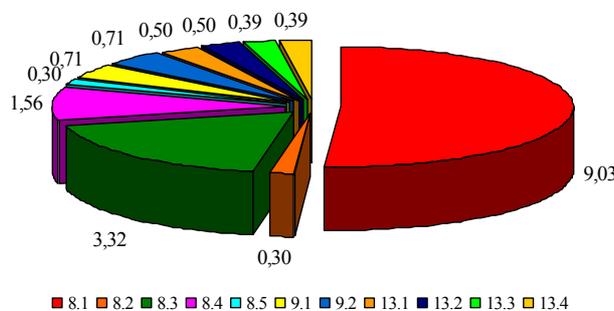
Gráficas 6 y 7: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

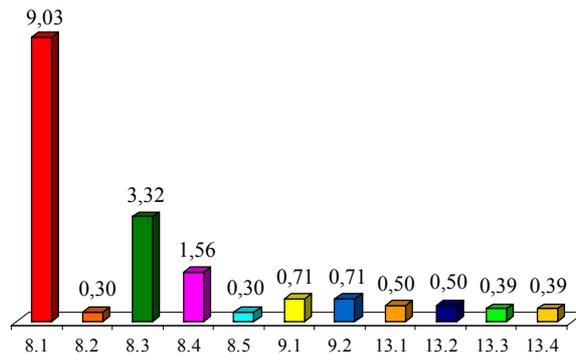
Para el Proyecto 1, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 17.71 %.



Gráfica 8: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 1 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:





Gráficas 9 y 10: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 1 por propuestas

PROYECTO N° 2

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “evitar, o mitigar, daños provocados por la presencia del paseo” (meta 18 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

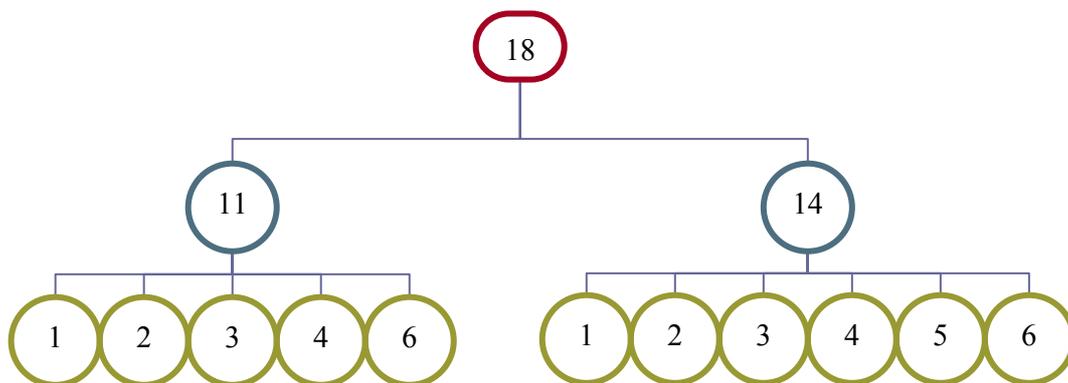
A pesar de que la función colateral de los paseos, según se recoge en Gonzálbez (2007), es la de protección, se verifica que en muchos casos debido a un mal diseño del paseo, o a una falta de datos significativos del territorio ocupado, o que va a ocuparse, y de los fenómenos océano-meteorológicos que en dicho territorio se desarrollan, se producen, con la construcción del mismo, daños, que en muchos casos son irreversibles.

Por lo que esta meta en cuestión se centra en mitigar, o hacer desaparecer, en la medida de lo posible dichos impactos negativos que no debieran de existir, para posibilitar que el paseo lleve a cabo, satisfactoriamente, su función colateral de protección, y compatibilizar el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 18, el proyecto precisa de 2 estrategias para su desarrollo, que generan las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: El planteamiento de medidas correctoras que corrijan los daños provocados por la presencia del paseo. (A partir de la estrategia 11 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“El planteamiento de medidas correctoras que corrijan los daños provocados por la presencia del paseo”

1. Justificación de la propuesta 1

En el uso de un territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible evitar, en la medida de lo posible, los daños, ambientales o no, provocados por la presencia del paseo.

Son numerosos los paseos cuya existencia se remonta más allá de los inicios de los estudios científicos relacionados con el conocimiento de la franja litoral. Motivo por el cual se justifica, aunque no se asume, la existencia de daños provocados por la falta de conocimientos al respecto.

Por lo que, precisamente, la estrategia que encabeza esta propuesta se enfoca en mitigar y corregir los daños existentes provocados por el paseo, de manera que se posibilite un uso óptimo del marco geográfico en cuestión como paseo marítimo.

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene dos planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 1: Disponibilidad de un conjunto de medidas, tanto en el ámbito marino como en el terrestre, que corrijan, haciendo desaparecer o minimizando, los daños que provoca El Malecón al marco geográfico donde se ubica. (Desde el indicador verificable 11.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 1: Disponibilidad de un plan de actuación que minimice los efectos dañinos (por ejemplo las inundaciones en las épocas de temporales) que produce la presencia de El Malecón en el ámbito del propio paseo y de los primeros frentes de edificaciones (daños materiales, colapsos circulatorios, accidentes de diversa índole, etc.). (Desde el indicador verificable 11.2).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Disponibilidad de un conjunto de medidas, tanto en el ámbito marino como en el terrestre, que corrijan, haciendo desaparecer o minimizando, los daños que provoca El Malecón al marco geográfico donde se ubica”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 18 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan las condiciones climatológicas y oceanográficas que afectan a El Malecón, favoreciendo episodios de inundaciones. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se seleccionan los sectores del territorio que podrían acoger las infraestructuras, ampliaciones o modificaciones necesarias para desarrollar las medidas correctoras ante los daños provocados por El Malecón. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se conocen las limitaciones del lugar, en relación con un uso de ocio como paseo marítimo, para poder tener suficiente juicio de valor en relación con las características de diseño que se le confiera al paseo en relación con el área geográfica ocupada (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se conocen los daños que provoca El Malecón al marco geográfico que ocupa. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se describen los distintos tipos de daños que El Malecón provoca, determinando las condiciones en las que se producen, la magnitud que tienen y los riesgos que acarrearán a la población y a las infraestructuras. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se conoce la normativa vigente relacionada con la ingeniería litoral para evitar producir nuevos daños con las medidas correctoras llevadas a cabo para evitar, o mitigar, los impactos negativos ya existentes por la presencia de El Malecón o alguna de sus infraestructuras. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se redactan posibles medidas correctoras, con sus caracterizaciones y ubicaciones. (Desde el medio de verificación 11.1.1)
- Se valoran las mejoras proporcionadas por cada una de las medidas correctoras propuestas. (Desde el medio de verificación 11.1.2)
- Se seleccionan aquellas medidas correctoras que mayores beneficios o mejoras aporten al marco geográfico ocupado por El Malecón con el menor gasto económico. (Desde el medio de verificación 11.1.3)

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Disponibilidad de un plan de actuación que minimice los efectos dañinos (por ejemplo las inundaciones en las épocas de temporales) que produce la presencia de El Malecón en el ámbito del propio paseo y de los primeros frentes de edificaciones (daños materiales, colapsos circulatorios, accidentes de diversa índole, etc.)”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 18 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las condiciones climatológicas y oceanográficas que afectan a El Malecón y favorecen las inundaciones. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se seleccionan los sectores del territorio que podrían acoger las infraestructuras, ampliaciones y/o modificaciones necesarias para desarrollar las medidas correctoras ante los daños provocados por El Malecón. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se describen los daños que El Malecón provoca, especificando las condiciones en las que se producen, la magnitud que tienen y los riesgos que acarrearán a la población y a las infraestructuras. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se determinan las carencias y errores arquitectónicos, o de ingeniería de costas, que presenta El Malecón y que favorecen, o no impiden, que se produzcan inundaciones en épocas de temporales. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se diseña el plan de actuación a seguir ante episodios de inundaciones en El Malecón. (Desde el medio de verificación 11.2.1).
- Se proponen las modificaciones circulatorias, de carácter permanente, que eviten los colapsos en caso de inundación. (Desde el medio de verificación 11.2.2).
- Se plantean nuevos sistemas de desagüe y bombeo de agua que garanticen la eliminación, en el menor tiempo posible, de las zonas encharcadas, o inundadas, del propio Malecón y adyacentes. (Desde el medio de verificación 11.2.3).

PROPUESTA N° 2

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 2

En el uso del territorio, sea cual sea el destino que se le de, resulta imprescindible que se haga dentro de un desarrollo integral y sustentable, ya que carece de sentido hipotecar un territorio por favorecer un único uso en el mismo.

Por lo que la estrategia que encabeza esta propuesta se enfoca, precisamente, en hacer un uso del territorio compartido (y no excluyente) entre diversas actividades, y que garantice el respeto a los activos ambientales significativos, es decir, que no queden hipotecados o comprometidos para el disfrute de las generaciones presentes y venideras.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene dos planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 2: Disponibilidad de un conjunto de medidas correctoras que posibiliten que El Malecón, y sus nuevas estructuras de ingeniería costera, sirvan de protección a la Ciudad ante los temporales, y que

eviten las actuales situaciones de inundaciones provocadas por la presencia del propio paseo. (Desde el indicador verificable 14.1).

- Planteamiento 2 de la propuesta número 2: Diseñar soluciones de ingeniería costera, lo más blandas posibles, que eviten las inundaciones y minimicen los impactos de cualquier tipo (incluidos los visuales) provocados por la presencia del paseo. (Desde el indicador verificable 14.2).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Disponibilidad de un conjunto de medidas correctoras que posibiliten que El Malecón, y sus nuevas estructuras de ingeniería costera, sirvan de protección a la Ciudad ante los temporales, y que eviten las actuales situaciones de inundaciones provocadas por la presencia del propio paseo”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 18 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian la flora y la fauna marina existente que podría verse afectada por la construcción, en el ámbito marino de El Malecón, de los elementos de protección de ingeniería de costas. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se analizan las condiciones climáticas y oceanográficas que han de cumplirse para que se produzcan las inundaciones en El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se estudian las variables oceanográficas (oleaje, corrientes, mareas, etc.) que pueden verse afectadas por la construcción de los elementos de protección (y el grado en que lo harían), y que por tanto alterarían el transporte sedimentario, el reciclamiento del agua, la erosión costera, etc. del marco geográfico. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se determinan las zonas más apropiadas, del ámbito marino de El Malecón, para ubicar los nuevos elementos de protección ante los temporales. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se estima, a partir de series de datos significativas, el periodo de retorno (frecuencia) con que se repiten las condiciones climáticas necesarias para que se produzcan inundaciones en El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se identifican los sectores de El Malecón que más se afectan por las inundaciones, con sus justificaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se conocen la magnitud y tipo de daños que se producen en El Malecón a causa de las inundaciones. (Desde el indicador verificable 4.2).

- Se determinan las caracterizaciones que, según el marco legal vigente, han de cumplir los nuevos elementos de protección de El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se redactan las medidas correctoras que posibiliten que El Malecón sirva de protección a La Ciudad. (Desde el medio de verificación 14.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

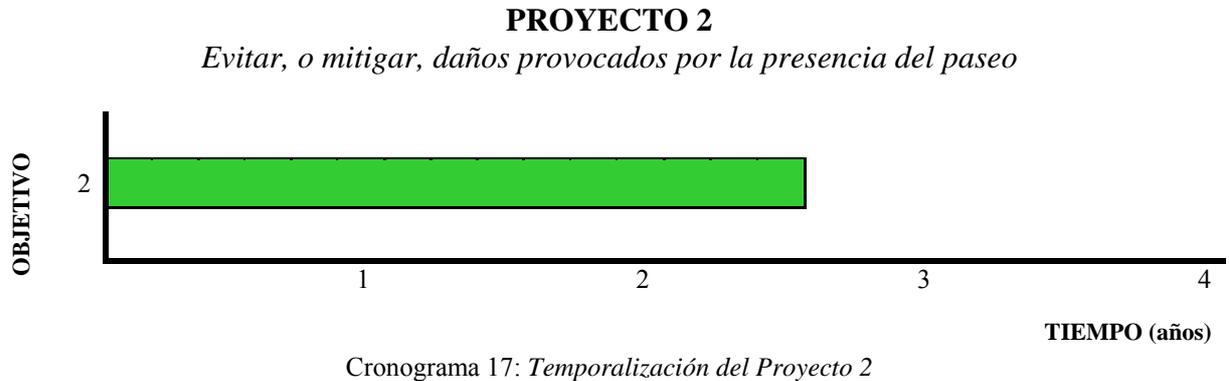
“Diseñar soluciones de ingeniería costera, lo más blandas posibles, que eviten las inundaciones y minimicen los impactos de cualquier tipo (incluidos los visuales) provocados por la presencia del paseo”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 18 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

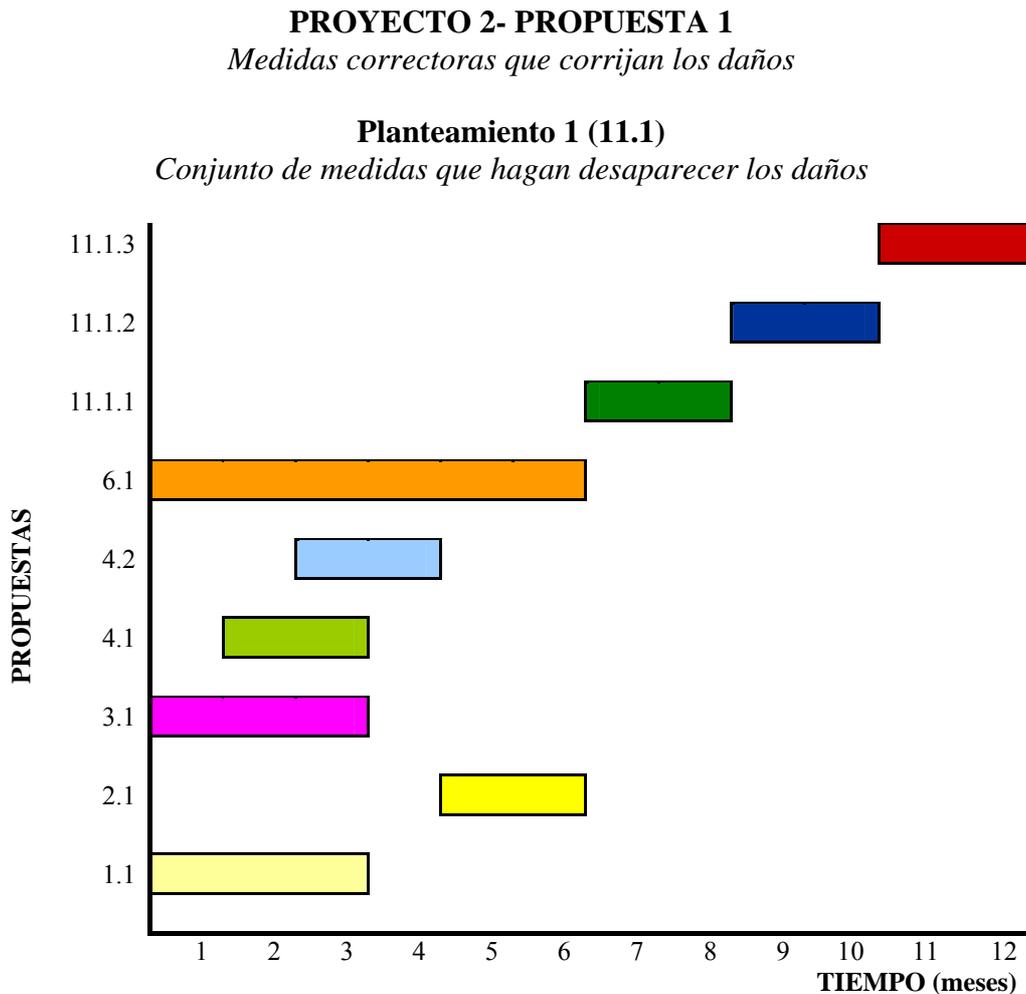
- Se inventarian la flora y la fauna marina existente que podría verse afectada por la construcción, en el ámbito marino de El Malecón, de los elementos de protección de ingeniería de costas. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se estudian las variables oceanográficas (oleaje, corrientes, mareas, etc.) que pueden verse afectadas por la construcción de los elementos de protección (y el grado en que lo harían), y que por tanto alterarían el transporte sedimentario, el reciclamiento del agua, la erosión costera, etc. del marco geográfico. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se determinan las zonas más apropiadas, del ámbito marino de El Malecón, para ubicar los nuevos elementos de protección ante los temporales. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se estima, a partir de series de datos significativas, el periodo de retorno (frecuencia) con que se repiten las condiciones climáticas necesarias para que se produzcan inundaciones en El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se identifican los sectores de El Malecón que más se afectan por las inundaciones, con sus justificaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se conocen la magnitud y tipo de daños que se producen en El Malecón a causa de las inundaciones. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se determinan las caracterizaciones que, según el marco legal vigente, han de cumplir los nuevos elementos de protección de El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se diseñan las soluciones de ingeniería costera, lo más blandas posible, que eviten las inundaciones en El Malecón. (Desde el medio de verificación 14.2).

e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 2.



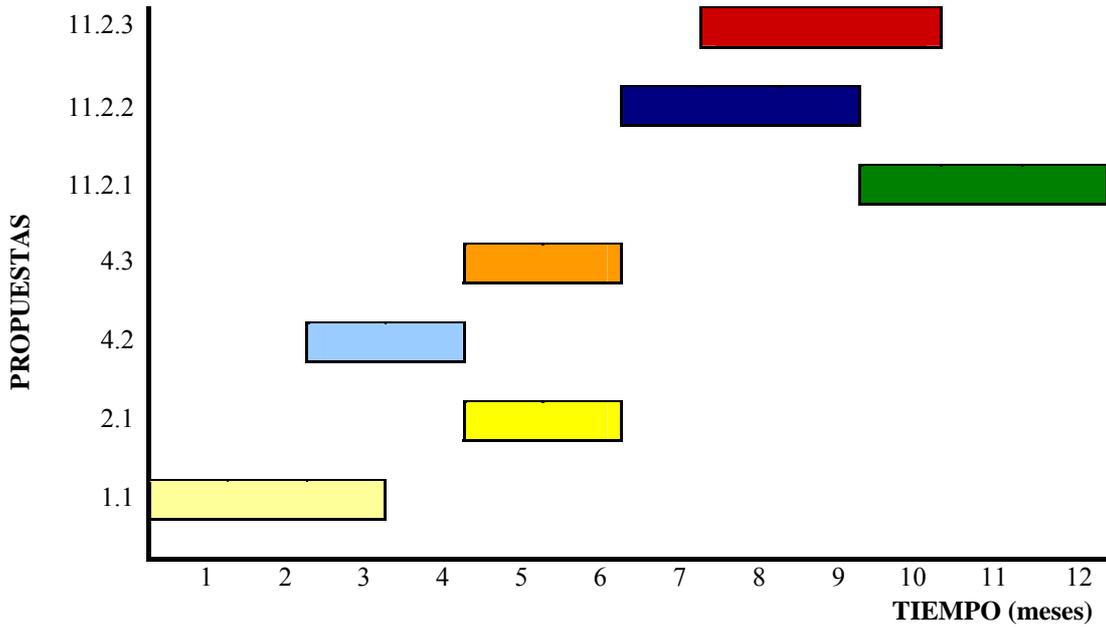
Cronograma 17: Temporalización del Proyecto 2



Cronograma 18: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 2

Planteamiento 2 (11.2)

Plan de actuación que minimice los efectos dañinos que produce El Malecón



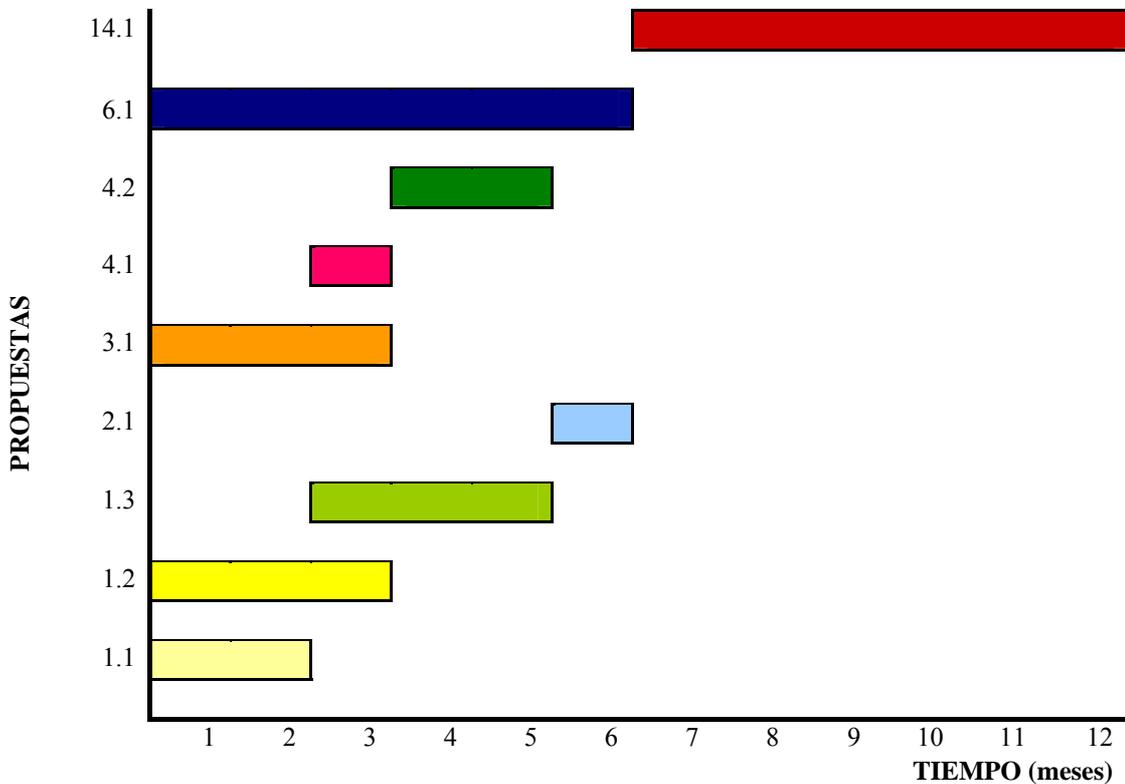
Cronograma 19: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 2

PROYECTO 2- PROPUESTA 2

Compatibilizar el malecón en un desarrollo integral y sustentable del territorio

Planteamiento 1 (14.1)

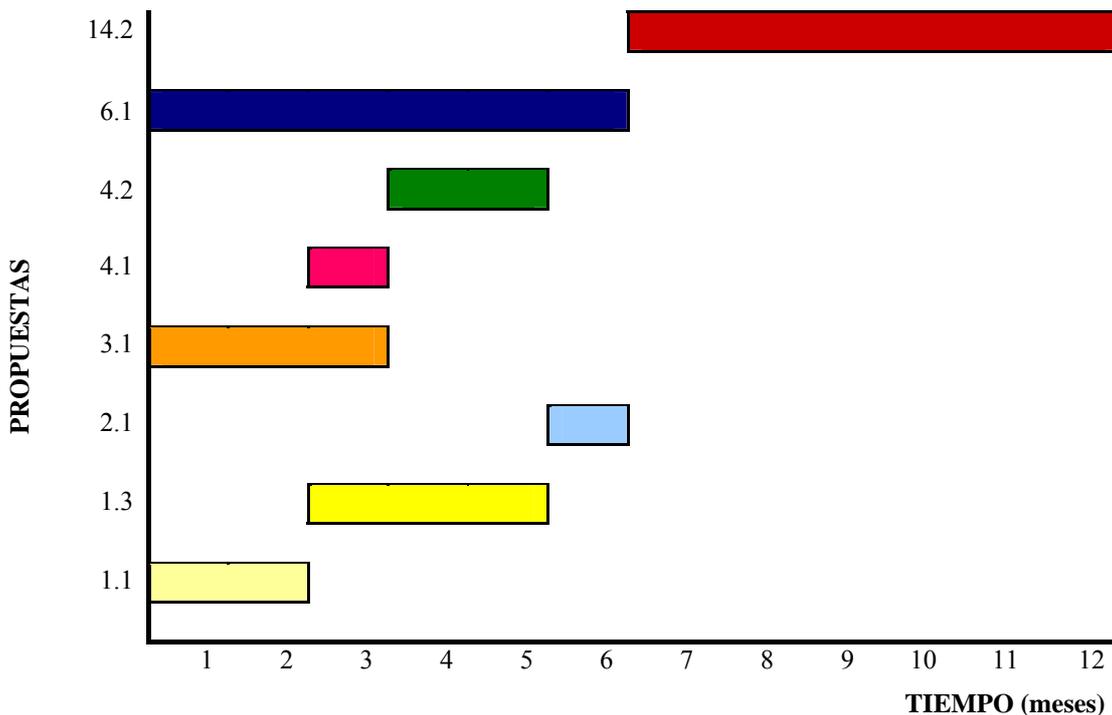
Medidas que posibiliten que El Malecón proteja a la Ciudad ante temporales



Cronograma 20: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 2

Planteamiento 2 (14.2)

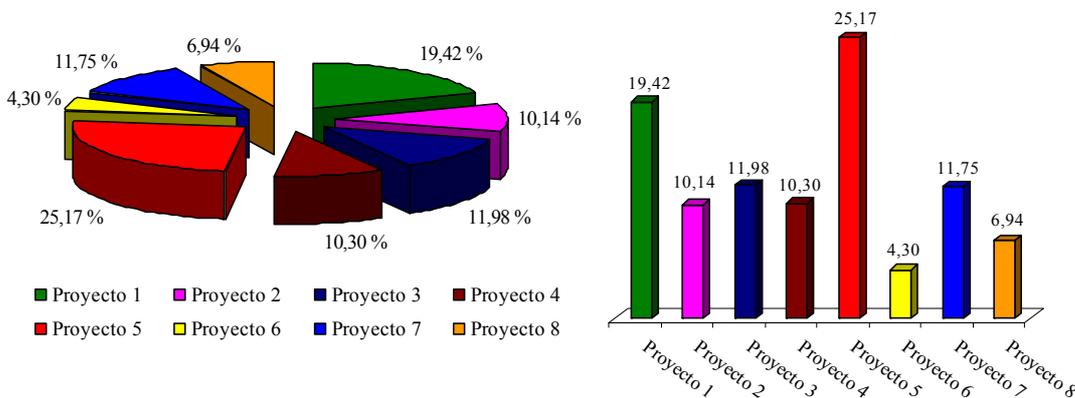
Diseño de soluciones de ingeniería costera ante inundaciones



Cronograma 21: *Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 2*

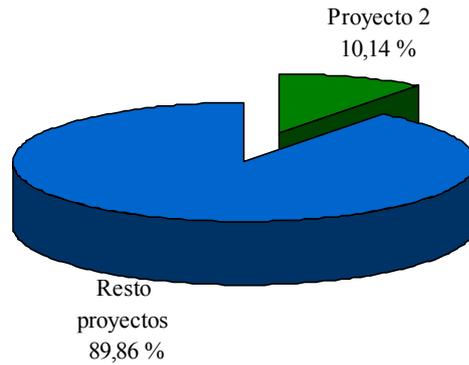
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 2, los logros que se recogen en la tabla 28 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 14 y 15, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



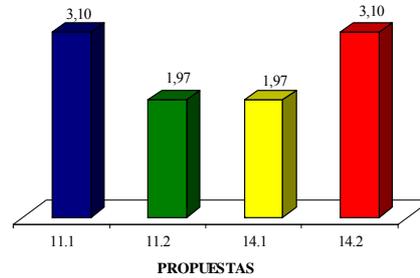
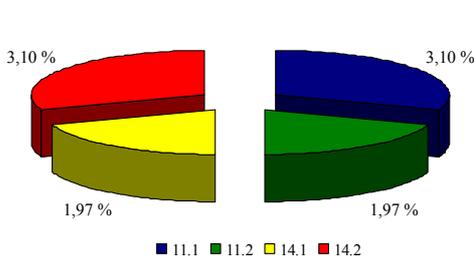
Gráficas 11 y 12: *Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo*

Para el Proyecto 2, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 10.14 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 13: Porcentaje de logros del proyecto 2 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

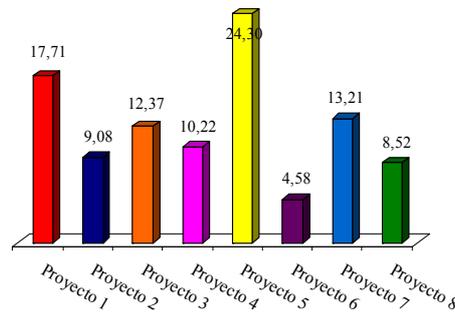
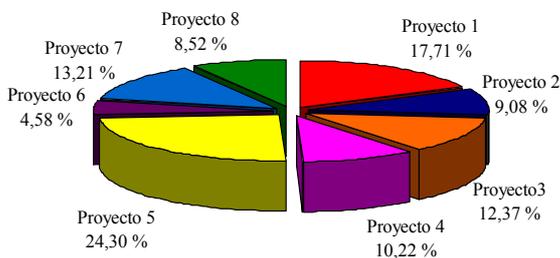
Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.



Gráficas 14 y 15: Redistribución de los logros del Proyecto 2 por propuestas

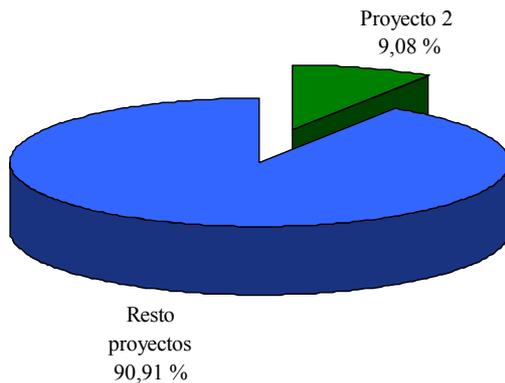
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 2, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 39 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 19 y 20, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



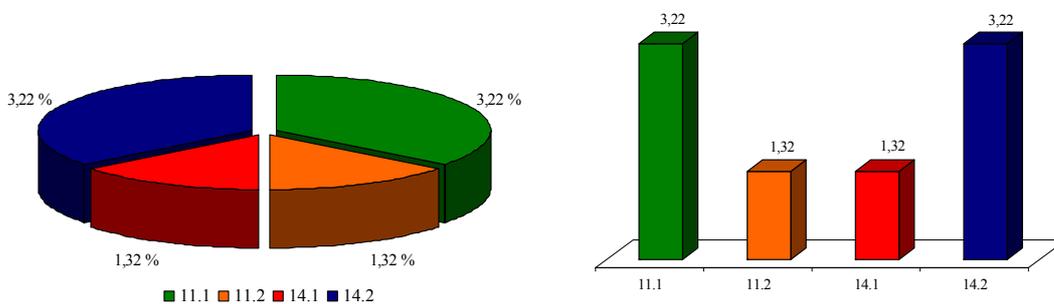
Gráficas 16 y 17: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 2, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 9.08 %.



Gráfica 18: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 2 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 19 y 20: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 2 por propuestas

PROYECTO N° 3

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “*disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a pasear*” (meta 19 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

A pesar de que se considera que la actividad principal a desarrollar en un paseo marítimo es la de pasear (junto al mar), se cree necesario dotar al mismo de diferentes infraestructuras que lo complementen, de manera que se posibiliten diversas actividades complementarias que satisfagan la demanda de los usuarios.

Dichas infraestructuras pueden ser muy variadas, ejemplo de ello son:

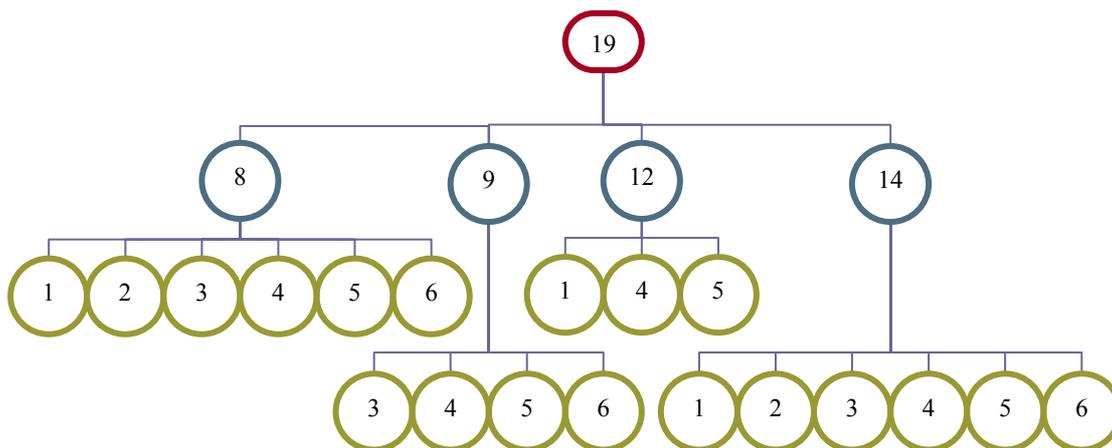
- Las zonas habilitadas con sombras y bancadas que posibilitan la contemplación del paisaje y el descanso
- El carril bici
- Los escenarios con capacidad para acoger eventos de diversa índole (discursos, conciertos, actuaciones de teatro, etc.)
- Los comercios de restauración
- Los parques infantiles y de mayores
- Etc.

Por lo que esta meta en cuestión se centra principalmente en que el paseo, considerado en esta ocasión únicamente como “objeto” de entretenimiento, sea una alternativa de ocio para la Ciudad lo más completa y diversa (dentro de unos límites lógicos) posible.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 19, el proyecto precisa de cuatro estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda. (A partir de la estrategia 8 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: El diseño de los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos. (A partir de la estrategia 9 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 3: El aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional, (A partir de la estrategia 12 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 4: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda”

1. Justificación de la propuesta 1

En el uso del territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible determinar aquellos elementos necesarios que posibilitan disponer de un paseo de calidad.

Debido a que en muchos casos se está actuando sobre paseos ya existentes, dichos elementos, considerados necesarios, se incluirían en los paseos, en caso de no existir, mediante modificaciones del mismo.

Si se tratase de un paseo de nueva construcción, o una ampliación en longitud de uno ya existente, dichos elementos se incluirían en la fase de diseño.

Por lo que el objetivo de esta propuesta es conseguir un paseo cuyo diseño y modificaciones estén basados en un estudio del lugar ocupado (espacio físico, condiciones atmosféricas, limitaciones ecológicas, etc.) y en las necesidades detectadas a partir del perfil de usuarios del mismo.

Es decir, para llevar a cabo el diseño de un paseo marítimo, no se puede recurrir a una serie de “reglas generales”, ya que cada tramo de costa posee sus propias características, y lo que en un lugar determinado podría coincidir con el mejor de los diseños, en otro podría ser la peor actuación que podría llevarse a cabo.

Además de todo lo anterior, no se puede obviar en el diseño del paseo la idiosincrasia de los habitantes (usuarios potenciales) de cada territorio.

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene tres planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 1: Elección del “ritmo” del paseo de manera que regule las zonas activas y de relax a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 8.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 1: Propuestas de actividades complementarias que podrían desarrollarse en el ámbito marino y terrestre de El Malecón, con sus caracterizaciones y localizaciones. (Desde el indicador verificable 8.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta 1: Diseño de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las actividades complementarias a pasear en El Malecón. (Desde el indicador verificable 8.3).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Elección del “ritmo” del paseo de manera que regule las zonas activas y de relax a lo largo de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc. a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes (marinas y terrestres). (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se conocen las condiciones oceanográficas del ámbito marino de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se caracteriza el espacio terrestre y marino aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc. ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).

- Se recopilan los textos relacionados con las infraestructuras necesarias para desarrollar las actividades de ocio complementarias. (Desde el indicador verificable 6.1)
- Se selecciona el “ritmo” del paseo que va a caracterizar a El Malecón, y por tanto se determinan las zonas disponibles para acoger las diferentes actividades complementarias a pasear. (Desde el medio de verificación 8.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Propuestas de actividades complementarias que podrían desarrollarse en el ámbito marino y terrestre de El Malecón, con sus caracterizaciones y localizaciones”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las condiciones oceanográficas del ámbito marino de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se caracteriza el espacio terrestre y marino aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se describe el estado higiénico-sanitario y de seguridad de El Malecón y su espacio envolvente (marino y terrestre). (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc. ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se determinan las actividades complementarias que finalmente va a ofertar el recurso de ocio de El Malecón, en el ámbito marino y terrestre, con sus requisitos indispensables. (Desde el medio de verificación 8.2).

5. **Acciones específicas del planteamiento número 3**

“Diseño de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las actividades complementarias a pasear en El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se conocen las condiciones oceanográficas del ámbito marino de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se especifican los materiales más apropiados, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc. ubicados a lo largo de El Malecón y en su inmediatez. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se recopilan los textos legales que especifiquen las caracterizaciones exigidas para el diseño de las infraestructuras necesarias para desarrollar las actividades de ocio complementarias. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se diseñan, en el ámbito marino y terrestre de El Malecón, las infraestructuras necesarias para llevar a cabo las actividades complementarias seleccionadas. (Desde el medio de verificación 8.3).

PROPUESTA N° 2

“El diseño de los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos”

1. Justificación de la propuesta 2

En el uso del territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible la disponibilidad de una serie de servicios como, por ejemplo, son los puestos de socorro, el servicio policial, los negocios de prestaciones, los aseos públicos, etc., ya que, aunque pudieran parecer servicios innecesarios, proporcionan un mayor confort a los usuarios del paseo, y por tanto incrementan la calidad del paseo.

La anterior apreciación se recoge en la estrategia que encabeza esa propuesta, ya que precisamente considera el diseño de los servicios del paseo de acuerdo con sus usos y con todos sus equipamientos.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene dos planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 2: Disponibilidad de los servicios adecuados, de acuerdo con una potencial demanda ajustada a una prospección integral maximizada de usos de El Malecón. (Desde el indicador verificable 9.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 2: Disponibilidad de servicios adecuados (mejorados y/o nuevos), en El Malecón de La Habana, que eliminen las carencias detectadas, en relación con la demanda actual de los usuarios. (Desde el indicador verificable 9.2).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Disponibilidad de los servicios adecuados, de acuerdo con una potencial demanda ajustada a una prospección integral maximizada de usos de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan los materiales más apropiados de que deberían estar hechos los equipamientos e infraestructuras ubicados en el paseo, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se conocen las condiciones climáticas extremas (altas o bajas temperaturas, fuertes vientos, huracanes, insolación extrema, etc.) que pueden afectar al desarrollo de determinadas actividades, y/o a sus infraestructuras, de ocio en El Malecón, pero que con un diseño apropiado y una elección adecuada de los materiales a emplear podrían minimizarse sus efectos. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicio, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se recopilan los textos que especifiquen, para cada tipo de servicio, las características que ha de cumplir su diseño, su ubicación, caracterizaciones, etc. (Desde el indicador verificable 6.1).

- Se establecen las características y las ubicaciones de los nuevos servicios que tendrán que ajustarse a la demanda potencial. (Desde los medios de verificación 9.1.1 y 9.1.2).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Disponibilidad de servicios adecuados (mejorados y/o nuevos), en El Malecón de La Habana, que eliminen las carencias detectadas, en relación con la demanda actual de los usuarios”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan los materiales más apropiados de que deberían estar hechos los equipamientos e infraestructuras ubicados en el paseo, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se conocen las condiciones climáticas extremas (altas o bajas temperaturas, fuertes vientos, huracanes, insolación extrema, etc.) que pueden afectar al desarrollo de determinadas actividades, y/o a sus infraestructuras, de ocio en El Malecón, pero que con un diseño apropiado y una elección adecuada de los materiales a emplear podrían minimizarse sus efectos. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicio, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se recopilan los textos que especifiquen, para cada tipo de servicio, las características que ha de cumplir su diseño, su ubicación, caracterizaciones, etc. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se establecen las características y las ubicaciones de las mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales. (Desde los medios de verificación 9.2.1 y 9.2.2).
- Se establecen las características y las ubicaciones de los nuevos servicios que eliminen las carencias actuales. (Desde los medios de verificación 9.2.3 y 9.2.4).

PROPUESTA N° 3

“El aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional”

1. Justificación de la propuesta 3

En el uso del territorio como paseo marítimo, resulta imprescindible el aprovechamiento entre activos significativos interactivos o de incidencia unidireccional, ya que esto posibilita que el territorio ocupado, con sus diferentes atributos, se encuentre integrado, de manera que los diferentes activos se enriquezcan entre sí.

Si dos activos pueden interactuar de forma positiva entre sí (enriqueciéndose de algún modo), quiere decir que no son excluyentes y que, por tanto, se está gestionando la zona, o territorio en cuestión, de forma integrada, es decir, como un todo y no como la suma de todas sus partes.

2. Planteamientos de la propuesta 3

La propuesta en cuestión tiene cuatro planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 3: Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 12.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 3: Ubicación de los paneles, a lo largo de El Malecón, evitando que creen pantallas de ocultación del paisaje. (Desde el indicador verificable 12.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 3: Medidas de ayuda para la rehabilitación y mantenimiento de las fachadas que componen el primer frente de edificaciones entre La Habana Vieja y El Vedado. (Desde el indicador verificable 12.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta número 3: Propuesta de una selección de diversos activos existentes en el ámbito del paseo que interaccionan actualmente con El Malecón, o que podrían hacerlo mediante una adecuada planificación. (Desde el indicador verificable 12.4).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se selecciona la cantidad de información que debe de incluirse en los paneles informativos, en relación con la biota, gea, patrimonios, etc. que compone los activos significativos que repercuten en El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se localizan, y caracterizan, en caso de existir, todas las señalizaciones existentes en El Malecón, que muestren, identifiquen y/o señalen los activos significativos que revalorizan el paseo. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se diseñan los paneles de manera que no resulten impactantes con el lugar ocupado (diseño armonioso). (Desde el medio de verificación 12.1.1).
- Se determina la información que van a mostrar los paneles para cada uno de los activos significativos de El Malecón. (Desde el medio de verificación 12.1.2).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Ubicación de los paneles, a lo largo de El Malecón, evitando que creen pantallas de ocultación del paisaje”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones y caracterizaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se localizan, y caracterizan, en caso de existir, todas las señalizaciones o paneles existentes en El Malecón, que muestren activos significativos que revaloricen el paseo. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican las infraestructuras que posea El Malecón, relacionadas con el disfrute de los activos significativos que revalorizan el paseo, como pueden ser miradores, telescopios, zonas de descanso y contemplación, accesos a zonas de interés histórico, etc. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se distribuyen en el paseo los puntos de colocación de los paneles, evitando que éstos creen pantallas de ocultación del paisaje. (Desde el medio de verificación 12.2).

5. **Acciones específicas del planteamiento número 3**

“Medidas de ayuda para la rehabilitación y mantenimiento de las fachadas que componen el primer frente de edificaciones entre La Habana Vieja y el Municipio Plaza (El Vedado)”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al

conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones y caracterizaciones (incluido su grado de mantenimiento), las edificaciones, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se identifican, grosso modo, los diferentes tipos de defectos que mayoritariamente presentan las edificaciones del *front line*, y las actuaciones que serían necesarias para corregirlas. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se determina el perfil socioeconómico de la población que habita la fachada marítima de El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se cuantifica el porcentaje de la población que habita el *front line*. (Desde el indicador verificable 5.4).
- Se redactan las medidas tendentes, con sus caracterizaciones y condicionantes, a ayudar a rehabilitar y mantener las fachadas que compone el primer frente de casas. (Desde el medio de verificación 12.3).

6. **Acciones específicas del planteamiento número 4**

“Propuesta de una selección de diversos activos existentes en el ámbito del paseo que interaccionan actualmente con El Malecón, o que podrían hacerlo mediante una adecuada planificación”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, para así poder potenciar, o no, determinados activos significativos interactivos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se proponen aquellos activos significativos que, según los estudios llevados a cabo en una fase de diagnóstico de situación, proporcionan aportes significativos, en cuanto a aprovechamiento y, según el perfil de usuarios de El Malecón, satisfacen mayoritariamente las apetencias de los usuarios. (Desde el medio de verificación 12.4).

PROPUESTA N° 4

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 4

En el uso del territorio, sea cual sea el destino que se le vaya a dar, resulta imprescindible que se haga dentro de un desarrollo integral y sustentable, ya que carece de sentido que por favorecer un único uso del territorio, se tenga que hipotecar el mismo.

Por lo que la estrategia que encabeza esta propuesta se enfoca, precisamente, en hacer un uso del territorio compartido (y no excluyente) entre diversas actividades, y que garantice el respeto a los activos ambientales significativos (es decir, que no queden hipotecados o comprometidos para el disfrute de las generaciones presentes y venideras).

2. Planteamientos de la propuesta 4

La propuesta en cuestión tiene dos planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 4: El Malecón, junto a sus infraestructuras, proporciona una alternativa atrayente de ocio al conjunto de la Ciudad. (Desde el indicador verificable 14.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 4: Las ganancias económicas (directas o indirectas) obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto. (Desde el indicador verificable 14.2).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“El Malecón, junto a sus infraestructuras, proporciona una alternativa atrayente de ocio al conjunto de la Ciudad”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en sus áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).

- Se conocen las situaciones climáticas adversas, con sus caracterizaciones y temporalización, que pueden impedir el uso de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, para así poder potenciar, o no, determinados activos significativos interactivos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se recopilan los textos legales relacionados con la regulación (precios, sistemas de seguridad, accesibilidad, etc.) de los diversos tipos de establecimientos ubicados en El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se proporciona una alternativa de ocio diversa, donde se conjugan el deporte, la restauración, el relax y el comercio, entre otros. (Desde el medio de verificación 14.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Las ganancias económicas (directas o indirectas) obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 19 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento, se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determina la variedad y cantidad de empleos que generan los negocios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se determina, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la ciudad de La Habana, de los trabajadores que cubren las plazas de empleo generadas por El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se producen ganancias económicas (directas o indirectas) debido a la presencia de El Malecón. (Desde el medio de verificación 14.2).

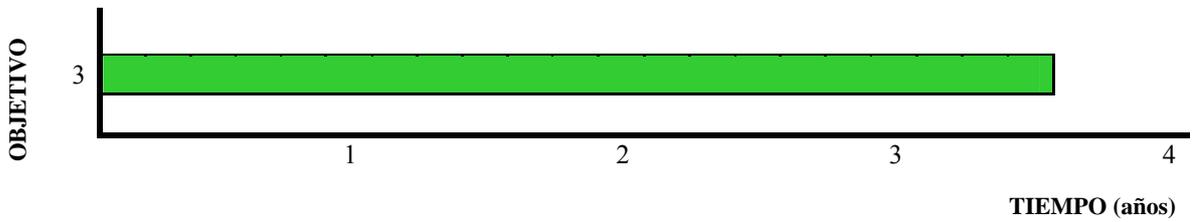
e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas

del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 3.

PROYECTO 3

Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias



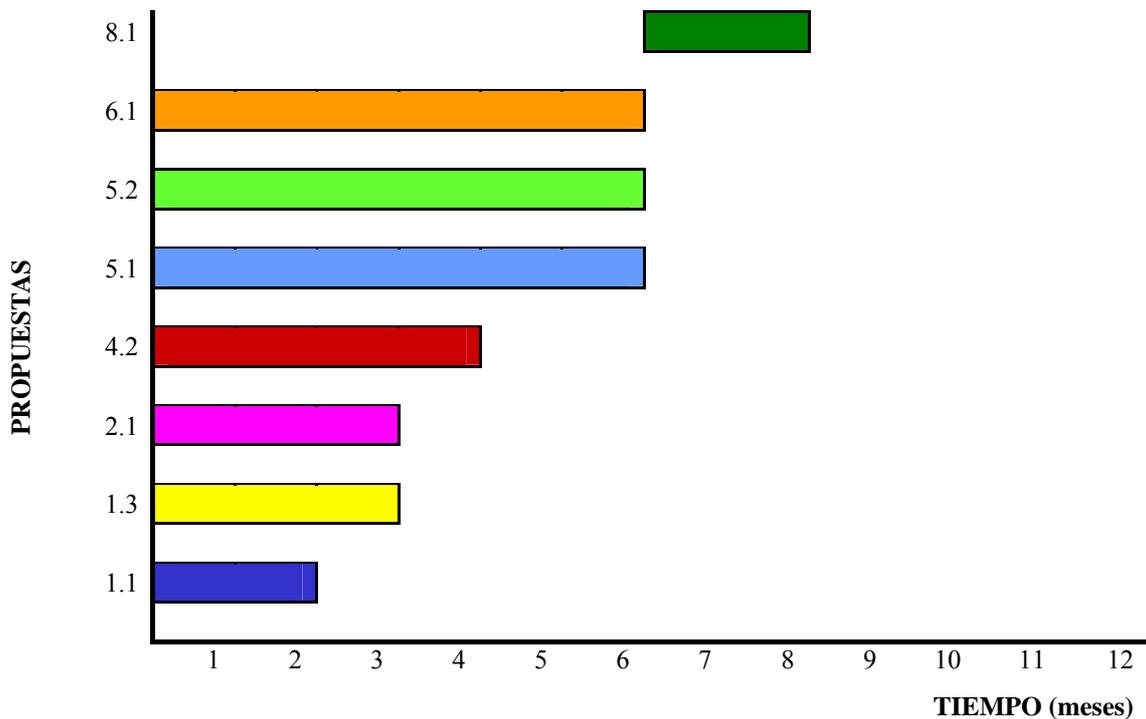
Cronograma 22: Temporalización del Proyecto 3

PROYECTO 3- PROPUESTA 1

Diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, conforme la demanda

Planteamiento 1

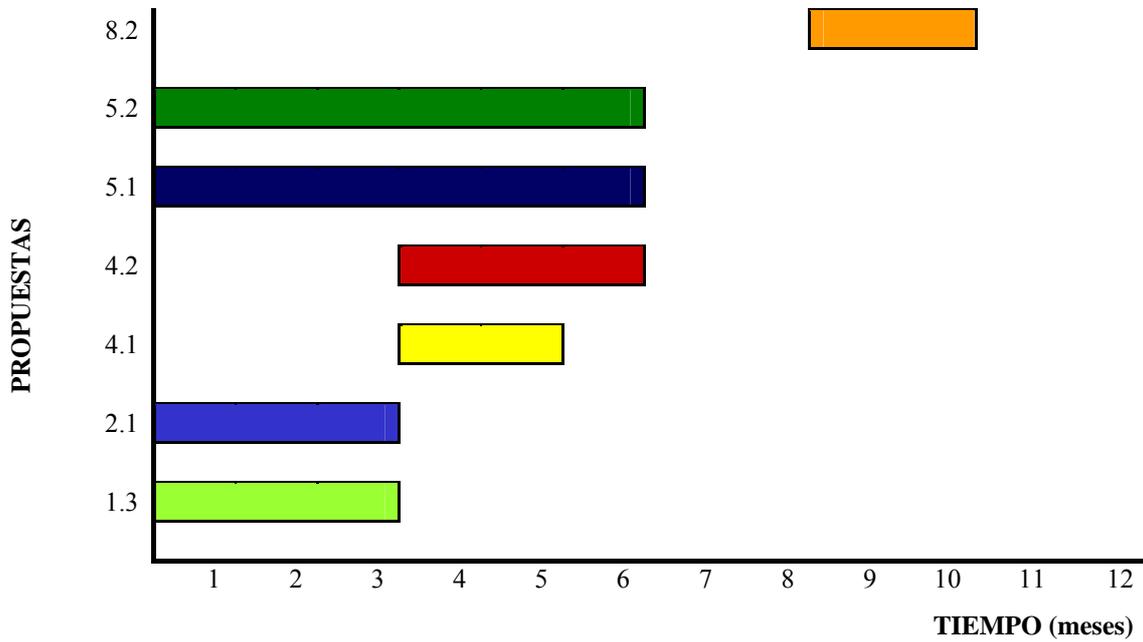
Elección del “ritmo” del paseo



Cronograma 23: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 3

Planteamiento 2

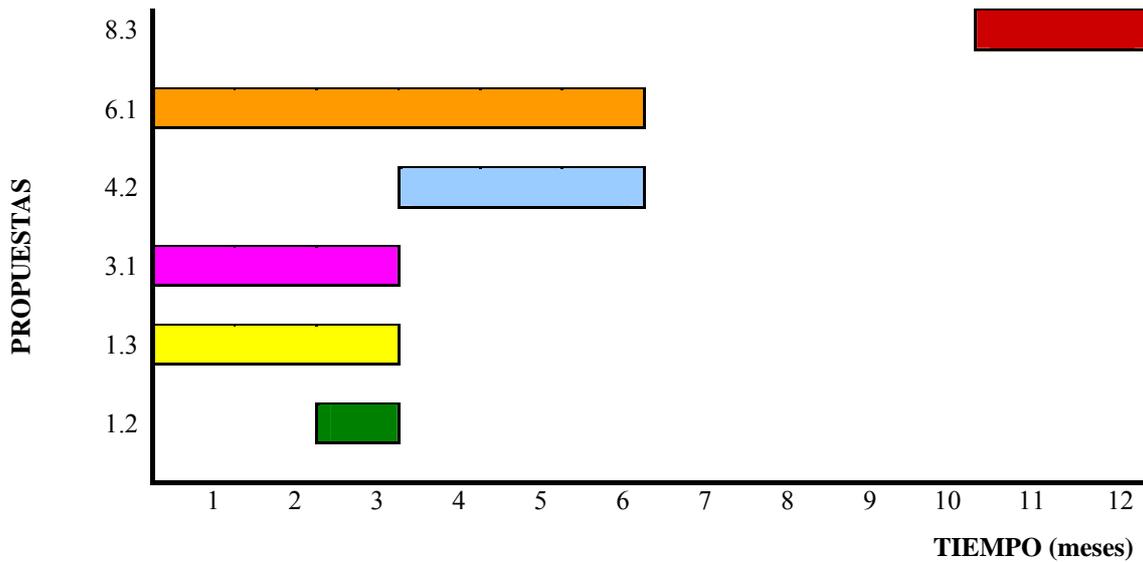
Propuesta de actividades complementarias que podría acoger El Malecón



Cronograma 24: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 3

Planteamiento 3

Infraestructuras necesarias para el desarrollo de actividades complementarias a pasear



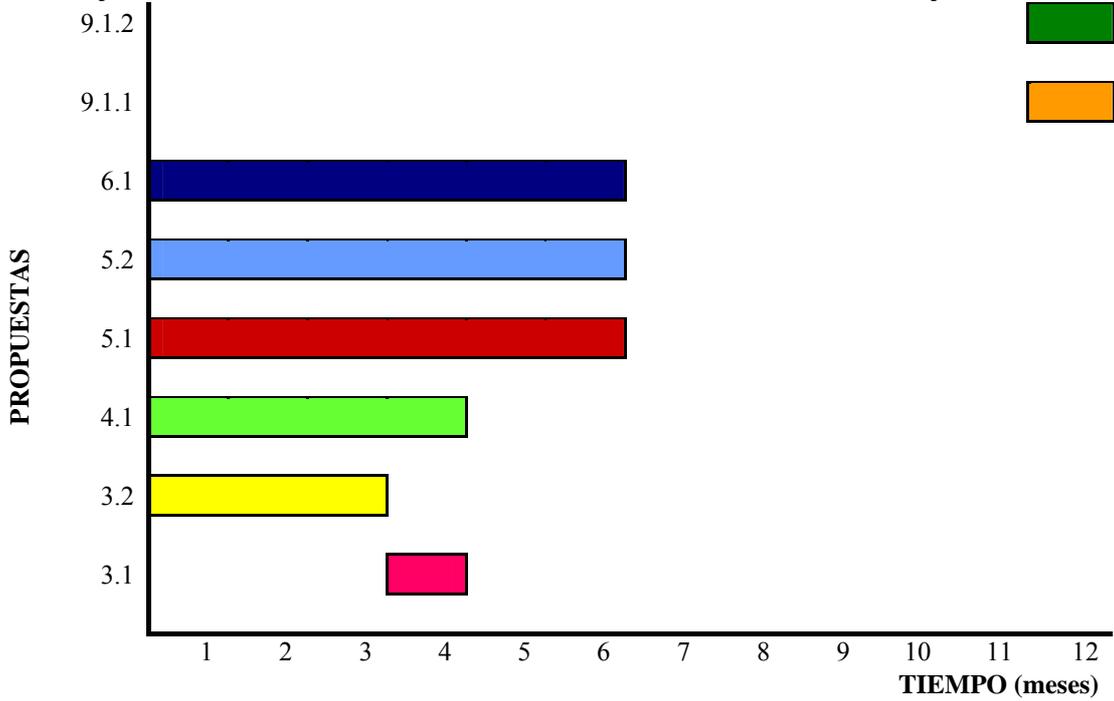
Cronograma 25: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 3

PROYECTO 3- PROPUESTA 2

Diseño de los servicios del paseo de acuerdo con sus usos

Planteamiento 1

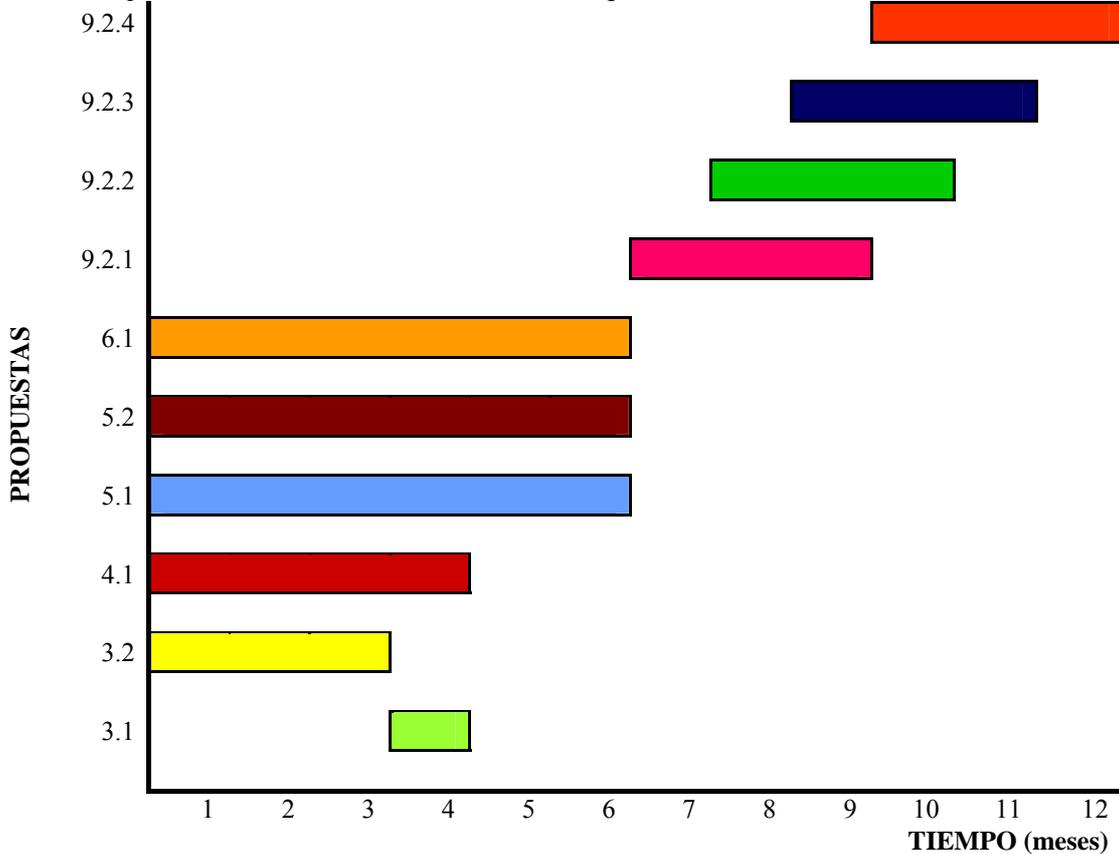
Disponibilidad de los servicios adecuados, en relación con una demanda potencial



Cronograma 26: *Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 3*

Planteamiento 2

Disponibilidad de los servicios adecuados, que eliminen las carencias actuales



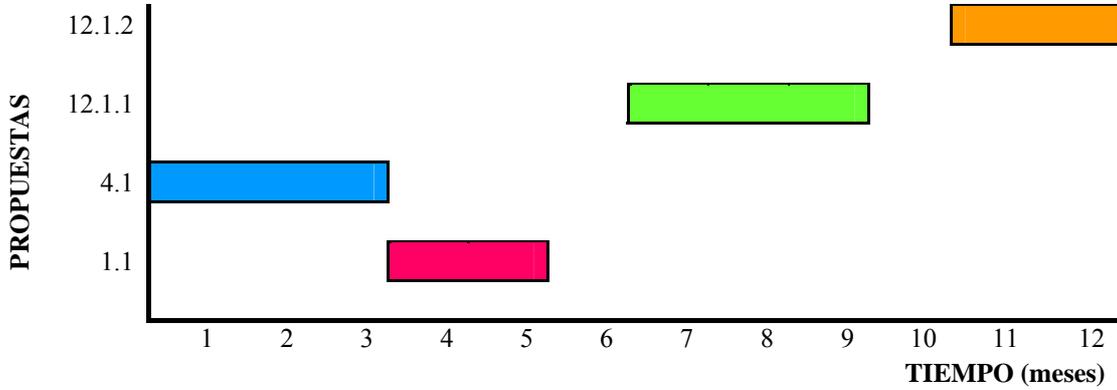
Cronograma 27: *Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 3*

PROYECTO 3- PROPUESTA 3

Aprovechamiento entre activos significativos interactivos

Planteamiento 1

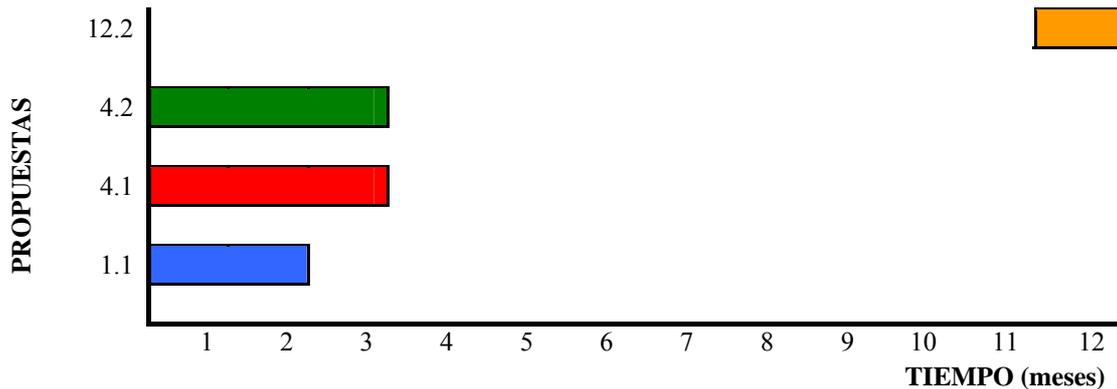
Diseño de los paneles explicativos



Cronograma 28: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 3 del Proyecto 3

Planteamiento 2

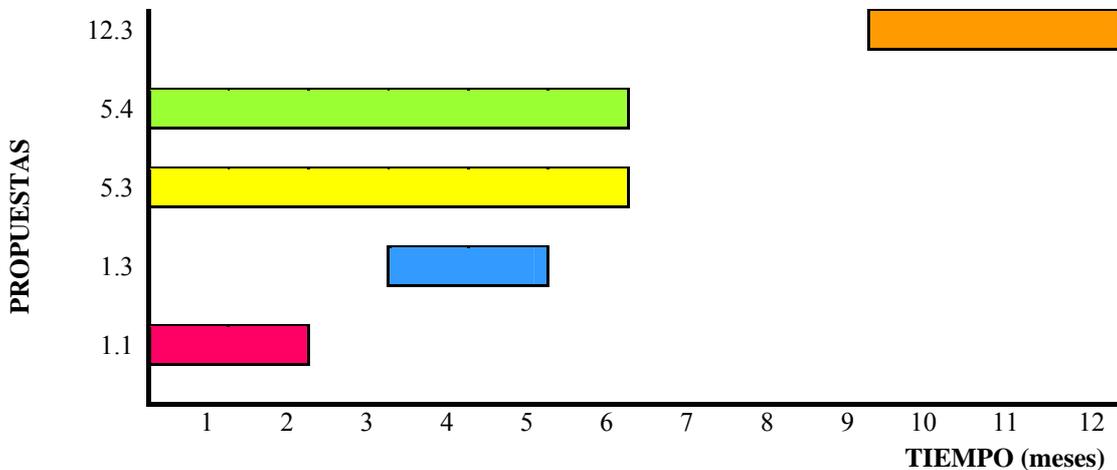
Ubicación de los paneles explicativos



Cronograma 29: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 3 del Proyecto 3

Planteamiento 3

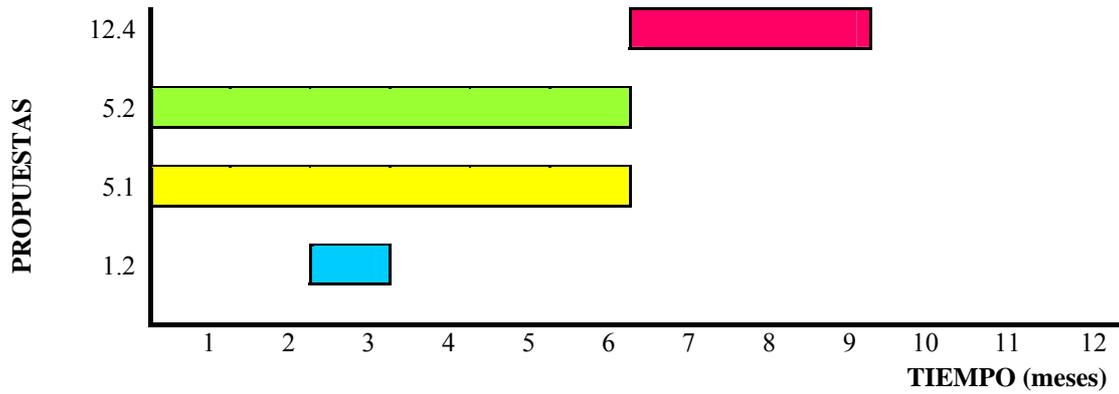
Medidas de ayuda para la rehabilitación y mantenimiento de las fachadas del front line



Cronograma 30: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 3 del Proyecto 3

Planteamiento 4

Selección de activos que interaccionan con El Malecón



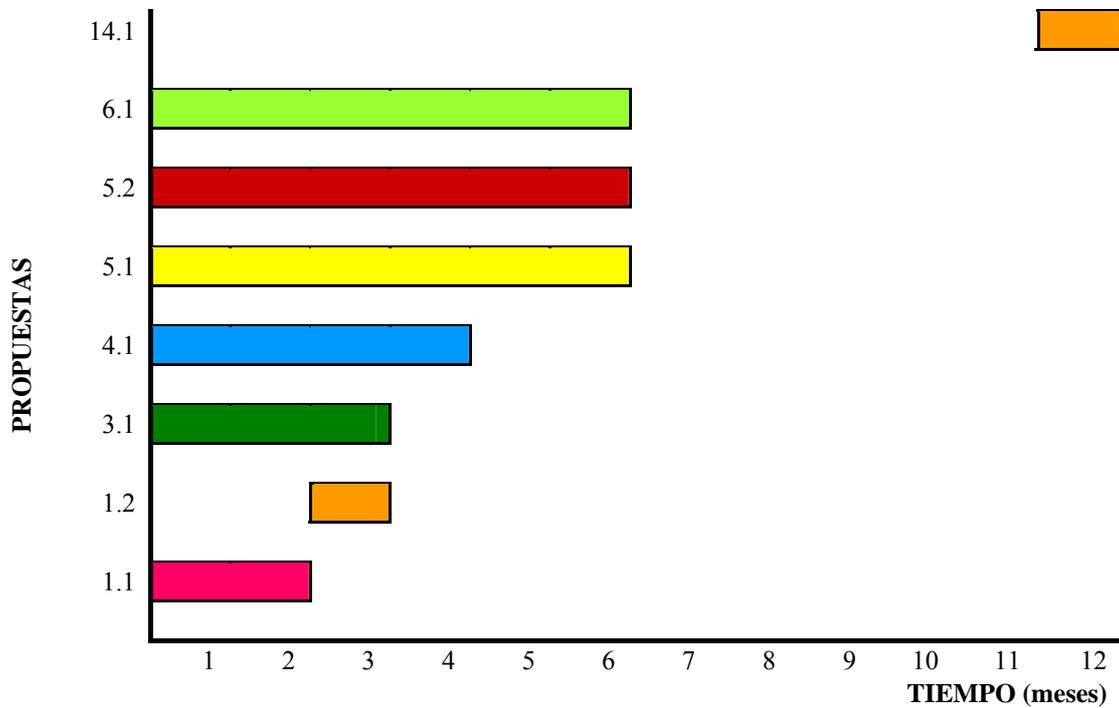
Cronograma 31: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 3 del Proyecto 3

PROYECTO 3- PROPUESTA 4

Compatibilizar el malecón en un desarrollo integral y sustentable del territorio

Planteamiento 1

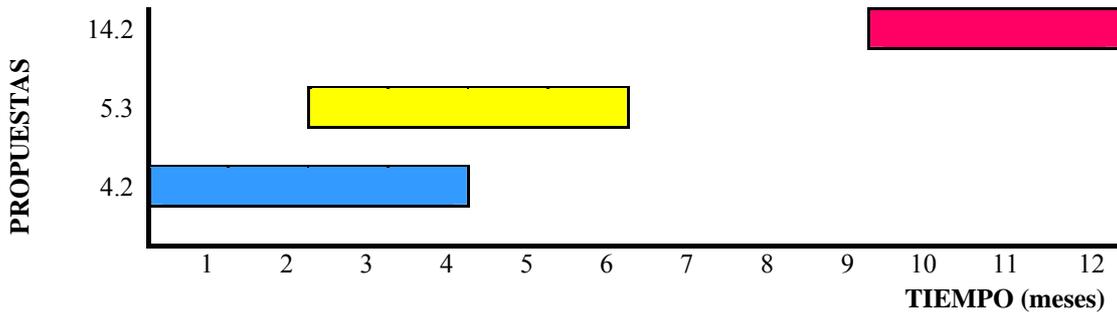
El Malecón es una alternativa atrayente de ocio para la Ciudad



Cronograma 32: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 4 del Proyecto 3

Planteamiento 2

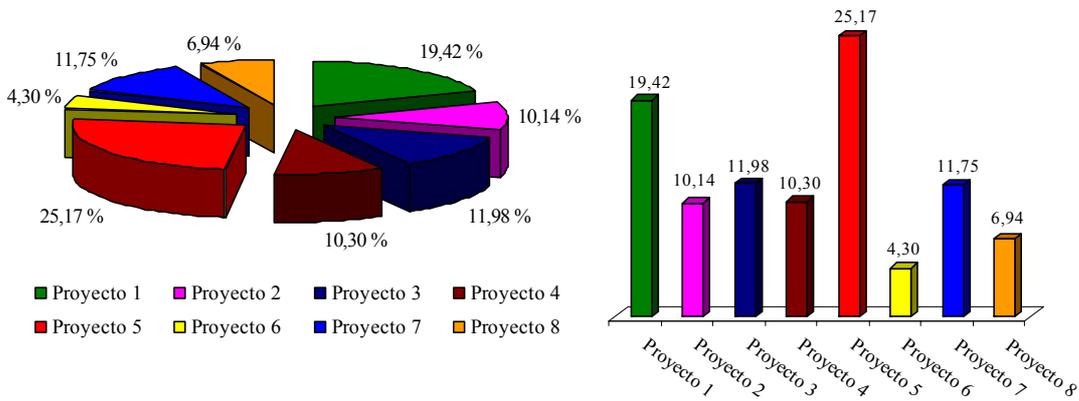
Las ganancias económicas obtenidas por la presencia del paseo benefician a la Ciudad



Cronograma 33: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 4 del Proyecto 3

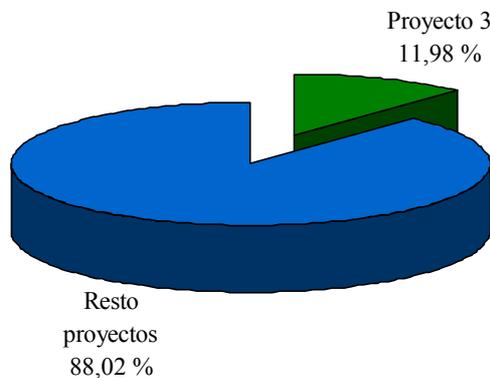
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 3, los logros que se recogen en la tabla 29 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 24 y 25, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



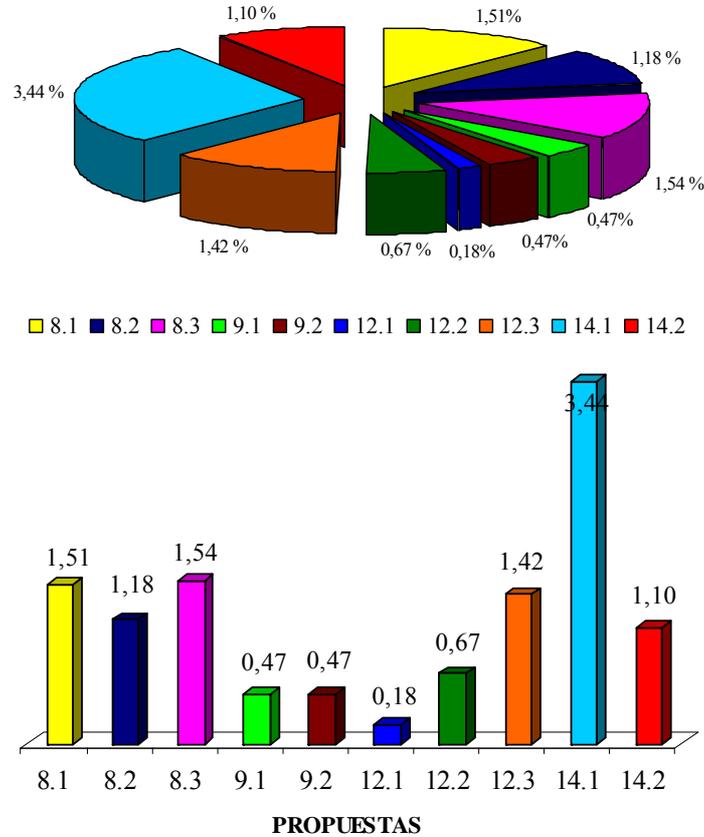
Gráficas 21 y 22: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 3, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 11.98 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 23: Porcentaje de logros del proyecto 3 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

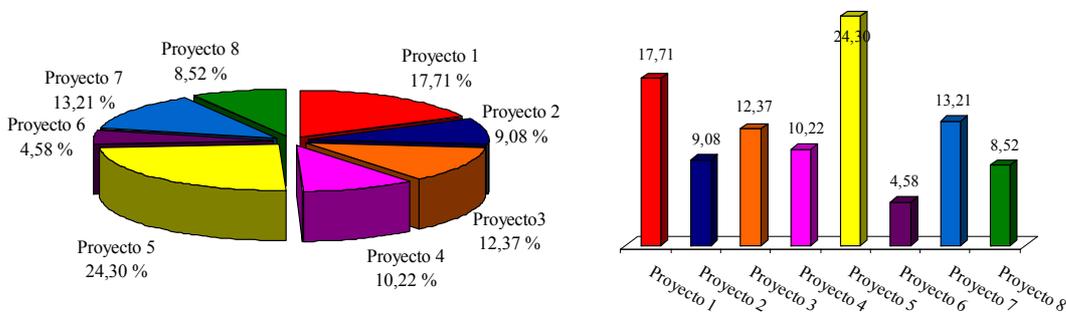
Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.



Gráficas 24 y 25: Redistribución de los logros del Proyecto 3 por propuestas

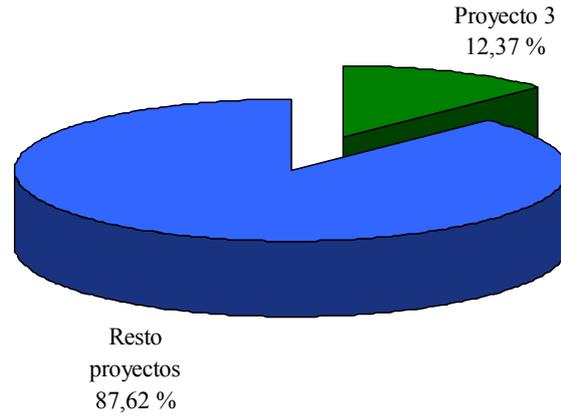
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 3, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 40 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 29 y 30, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



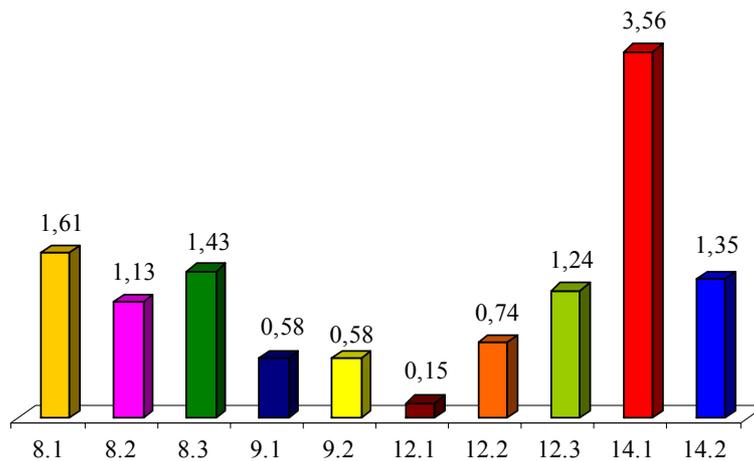
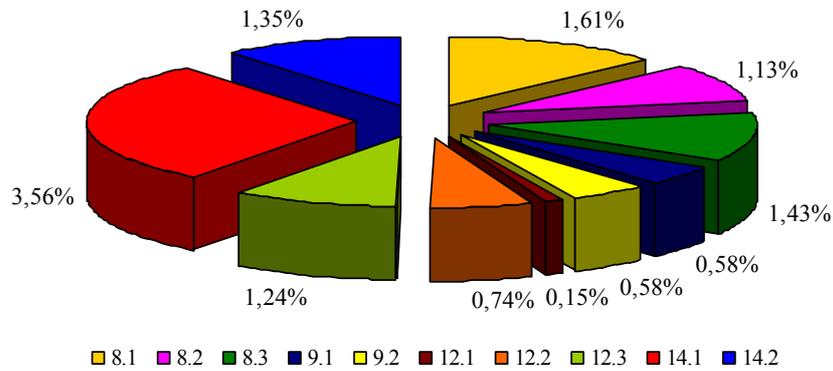
Gráficas 26 y 27: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 3, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 12.37 %.



Gráfica 28: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 3 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 29 y 30: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 3 por propuestas

PROYECTO N° 4

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “llevar a cabo la limpieza y todo tipo de mantenimiento en el paseo” (meta 20 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

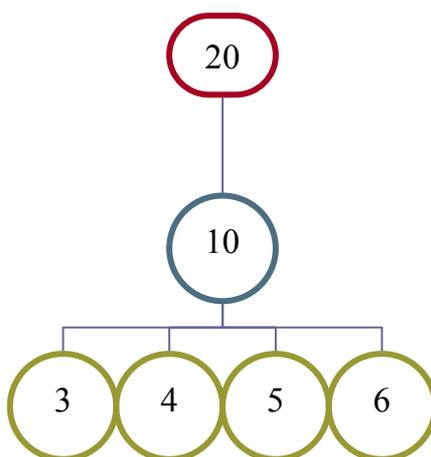
Cuando un territorio se destina a un determinado uso, sea cual sea este, y de un modo u otro, con dicho uso, atrae o concentra, en su espacio, mayor afluencia de gente, se hace necesario, sin lugar a duda, aplicar medidas que aseguren su limpieza y mantenimiento.

Para el caso concreto de los paseos marítimos, la meta en cuestión se centra en asegurar la limpieza y todo tipo de mantenimiento⁷ en el paseo, para así evitar la degradación, deterioro y pérdida de calidad en general. Pues carecería de sentido diseñar, y ejecutar, un paseo de alta calidad que por falta de mantenimiento y limpieza se degradase hasta llegar a una situación de abandono.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 20, el proyecto precisa de una única estrategia para su desarrollo, que genera la siguiente propuesta:

- Propuesta número 1: La redacción de medidas de mantenimiento y limpieza. (A partir de la estrategia 10 de su árbol de objetivos).



⁷ Entiéndase como “todo tipo de mantenimiento” a las labores de mantenimiento, y reparación en general, del mobiliario, pavimento, barandillas, etc. y a la poda, riego y abono de las zonas verdes.

d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“La redacción de medidas de mantenimiento y limpieza”

1. Justificación de la propuesta 1

En el uso de un territorio como paseo marítimo, para que no se deteriore, resulta imprescindible poder asegurar una limpieza y mantenimiento óptimos.

Una forma de poder llevar a cabo la anterior premisa es mediante la redacción de una serie de medidas, recogidas en un protocolo de actuación, que determinen la manera de actuar sea cual sea la situación que produce la pérdida de limpieza o el deterioro de alguno de los elementos del paseo, y sea cual sea el grado en que estas circunstancias se produzcan.

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene 7 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 1: Elección del mobiliario urbano (incluido el pavimento y las barandillas), acorde con las características climáticas de El Malecón, de manera que resista en mayor medida el deterioro debido a los condicionantes marinos. (Desde el indicador verificable 10.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 1: Redacción de un programa para llevar a cabo el mantenimiento básico (incluyendo el riego, poda y abono) que evite deterioros en el mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería de El Malecón. (Desde el indicador verificable 10.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 1: Propuesta de medidas específicas de mantenimiento del mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería que corrijan deterioros, o roturas accidentales, de mayor magnitud. (Desde el indicador verificable 10.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta número 1: Propuestas de sistemas de riego y abono automatizados para las zonas verdes de El Malecón, que garanticen un buen estado de las mismas. (Desde el indicador verificable 10.4).
- Planteamiento 5 de la propuesta número 1: Redacción de un programa básico de limpieza que mantenga, en condiciones normales, a El Malecón libre de suciedades, basuras, pintadas, etc. (Desde el indicador verificable 10.5).
- Planteamiento 6 de la propuesta número 1: Propuesta de medidas específicas de limpieza de El Malecón que se apliquen en circunstancias anómalas y puntuales (después de verbenas, temporales, actos vandálicos, etc.) que devuelvan al paseo su estado óptimo. (Desde el indicador verificable 10.6).

- Planteamiento 7 de la propuesta número 1: Disponibilidad de material de repuesto de elementos del mobiliario (sobre todo de aquellos que presentan un mayor diseño y podría dificultarse su reemplazo, en caso de rotura, por no poder conseguir repuestos igual a los originales), que asegure un mantenimiento óptimo del pavimento y mobiliario, a lo largo del tiempo, en El Malecón. (Desde el indicador verificable 10.7).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Elección del mobiliario urbano (incluido el pavimento y las barandillas), acorde con las características climáticas de El Malecón, de manera que resista en mayor medida el deterioro debido a los condicionantes marinos”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracterizan los materiales más apropiados para resistir, sin sufrir grandes deterioros, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se describe el aspecto actual del mobiliario (incluido el pavimento y las barandillas) existente en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se elige el mobiliario urbano (incluido el pavimento y las barandillas) que mejor resista el deterioro debido a las condiciones climáticas de El Malecón. (Desde el medio de verificación 10.1).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Redacción de un programa para llevar a cabo el mantenimiento básico (incluyendo el riego, poda y abono) que evite deterioros en el mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptan a las condiciones climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se caracterizan los materiales más apropiados para resistir, sin sufrir grandes deterioros, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se describe el aspecto actual que presenta el mobiliario (incluidos el pavimento y las barandillas) existente en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).

- Se describe la situación actual (en cuanto a poda, cubrición de las zonas tapizantes, riego y cuidados en general) que presentan las zonas verdes existentes a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se redacta un programa que determine como llevar a cabo el mantenimiento básico (incluyendo el riego, la poda y el abono de las zonas verdes) de El Malecón en su conjunto. (Desde el medio de verificación 10.2.1).
- Se propone un cronograma que distribuya las distintas actuaciones, a lo largo del año, en relación con el mantenimiento de las arboledas y jardinería en general. (Desde el medio de verificación 10.2.2).
- Se contrata al personal adecuado, o a una empresa especializada en este tipo de trabajos, que vaya a encargarse del mantenimiento de El Malecón. (Desde el medio de verificación 10.2.3).

5. **Acciones específicas del planteamiento número 3**

“Propuesta de medidas específicas de mantenimiento del mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería que corrijan deterioros, o roturas accidentales, de mayor magnitud”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptan a las condiciones climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se caracterizan los materiales más apropiados para resistir, sin sufrir grandes deterioros, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se describe el aspecto actual que presenta el mobiliario (incluidos el pavimento y las barandillas) existente en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se describe la situación actual (en cuanto a poda, cubrición de las zonas tapizantes, riego y cuidados en general) que presentan las zonas verdes existentes a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se proponen medidas específicas de mantenimiento del mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería, que corrijan deterioros, o roturas accidentales, de mayor magnitud. (Desde el medio de verificación 10.3).

6. **Acciones específicas del planteamiento número 4**

“Propuestas de sistemas de riego y abono automatizados para las zonas verdes de El Malecón, que garanticen un buen estado de las mismas”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptan a las condiciones climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se describen distintos sistemas de riego y abono automatizados que puedan adaptarse a las condiciones climáticas y a las diferentes especies vegetales existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.3)
- Se describe la situación actual (en cuanto a poda, cubrición de las zonas tapizantes, riego y cuidados en general) que presentan las zonas verdes existentes a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se elige el sistema de riego y abono automatizado que mejor relación calidad-prestaciones-precio presente y que mejor se adapte a las características específicas de El Malecón, asegurando un gasto mínimo de agua. (Desde el medio de verificación 10.4).

7. Acciones específicas del planteamiento número 5

“Redacción de un programa básico de limpieza que mantenga, en condiciones normales, a El Malecón libre de suciedades, basuras, pintadas, etc.”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se describe el estado higiénico-sanitario y de seguridad que presenta El Malecón en la actualidad. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se inventarian, con sus ubicaciones y caracterizaciones, los cestos de recogida de basura que hay distribuidos a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se determinan las apetencias y costumbres de los usuarios (botellones, bailables, verbenas, etc.) que pudieran ocasionar problemas de limpieza en El Malecón de La Habana. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan las costumbres higiénico-sanitarias de los usuarios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se redacta un programa básico de limpieza que mantenga, en condiciones normales, a El Malecón libre de suciedades, basuras, pintadas, etc. (Desde el medio de verificación 10.5.1).

- Se contrata al personal (o a una empresa especializada) que se encargue de llevar a cabo la limpieza del paseo. (Desde el medio de verificación 10.5.2).

8. Acciones específicas del planteamiento número 6

“Propuesta de medidas específicas de limpieza de El Malecón que se apliquen en circunstancias anómalas y puntuales (después de verbenas, temporales, actos vandálicos, etc.) que devuelvan al paseo su estado óptimo”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan las apetencias y costumbres de los usuarios (botellones, bailables, verbenas, etc.) que pudieran ocasionar problemas de limpieza en El Malecón de La Habana. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determina, para diversas situaciones puntuales de actividades de ocio multitudinarias que pudieran desarrollarse en El Malecón, las medidas higiénico-sanitarias que han de cumplirse para asegurar que la situación higiénica sea adecuada. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se proponen una serie de medidas puntuales de limpieza para aplicar en El Malecón después de eventos multitudinarios de cualquier tipo, que devuelvan al paseo su aspecto óptimo. (Desde el medio de verificación 10.6).

9. Acciones específicas del planteamiento número 7

“Disponibilidad de material de repuesto de elementos del mobiliario (sobre todo de aquellos que presentan un mayor diseño y podría dificultarse su reemplazo, en caso de rotura, por no poder conseguir repuestos igual a los originales), que asegure un mantenimiento óptimo del pavimento y mobiliario, a lo largo del tiempo, en El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 20 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

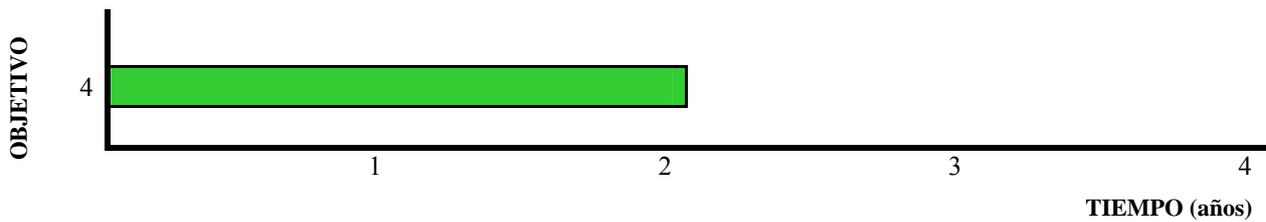
- Se caracterizan los materiales más apropiados para resistir, sin sufrir grandes deterioros, las características climáticas de El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.2).
- Se dispone de una partida de material de repuesto que asegure un mantenimiento óptimo de El Malecón ante situaciones de rotura o gran deterioro de las piezas del mobiliario o pavimento. (Desde el medio de verificación 10.7).

e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 4.

PROYECTO 4

Llevar a cabo la limpieza y el mantenimiento del paseo



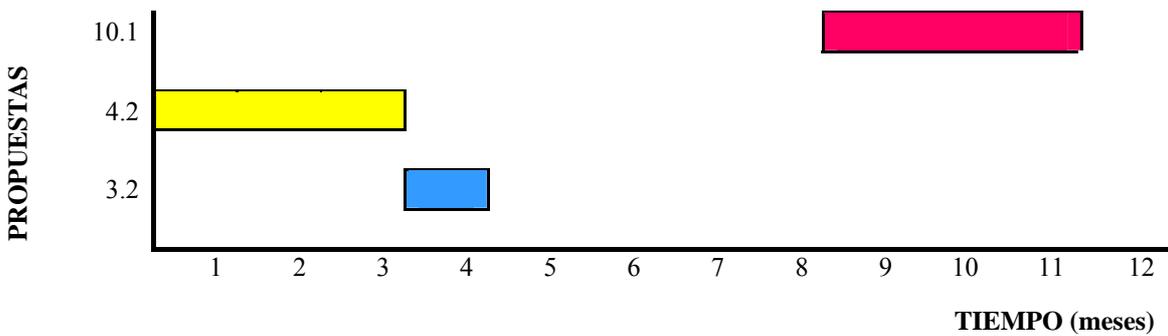
Cronograma 34: Temporalización del Proyecto 4

PROYECTO 4- PROPUESTA 1

Redacción de medidas de mantenimiento y limpieza

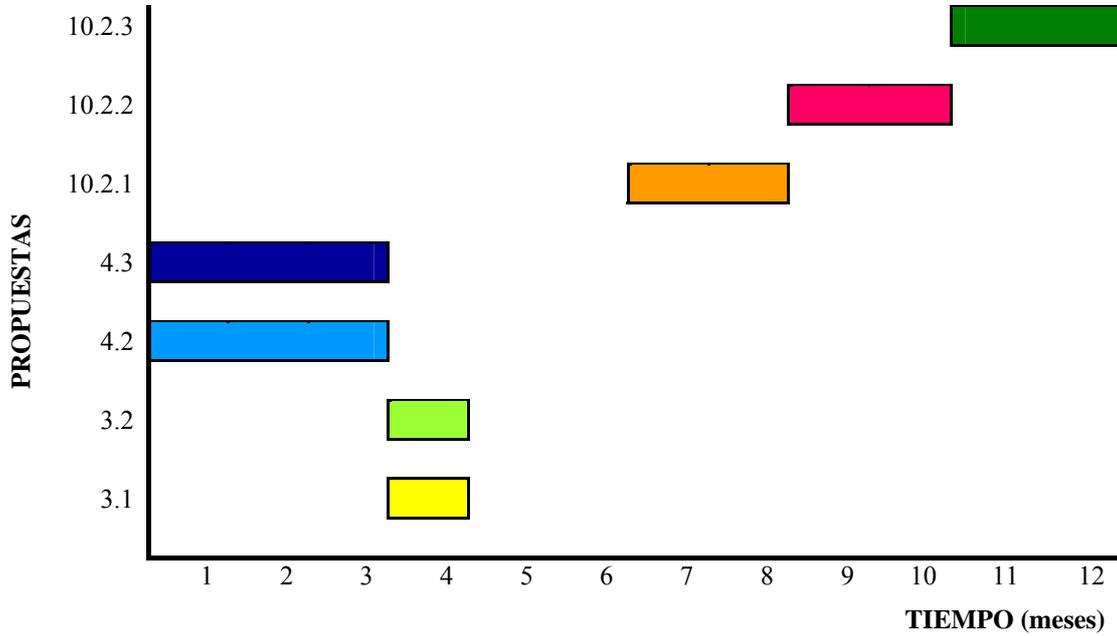
Planteamiento 1

Elección del mobiliario urbano que mejor se adapte a las condiciones climáticas



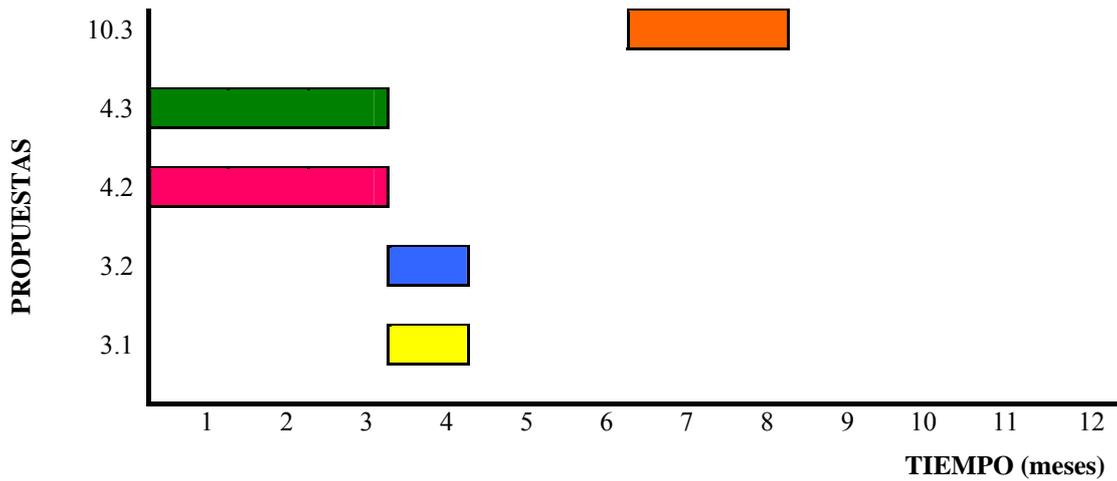
Cronograma 35: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 4

Planteamiento 2
Redacción de un programa básico de mantenimiento



Cronograma 36: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 4

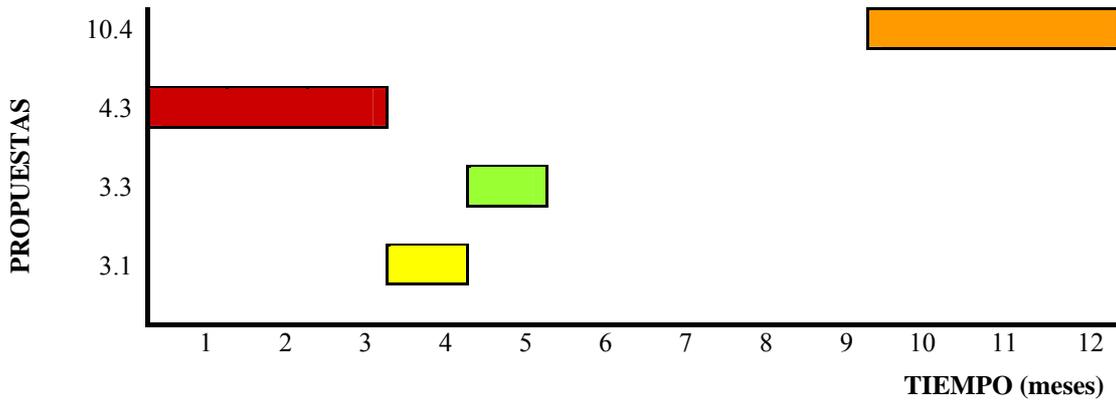
Planteamiento 3
Medidas específicas de mantenimiento



Cronograma 37: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 4

Planteamiento 4

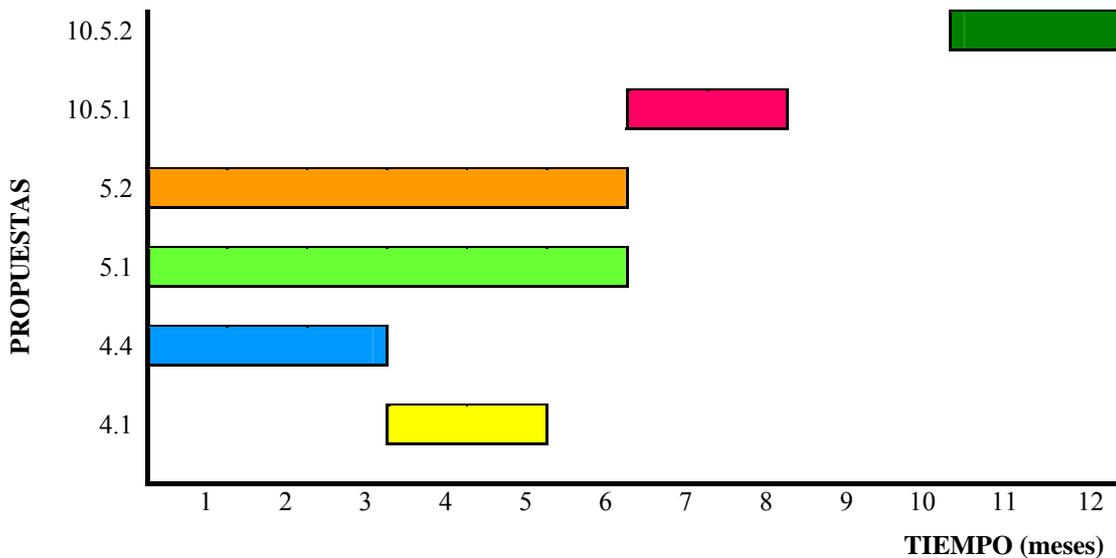
Propuestas de sistemas de riego y abono automatizados



Cronograma 38: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 1 del Proyecto 4

Planteamiento 5

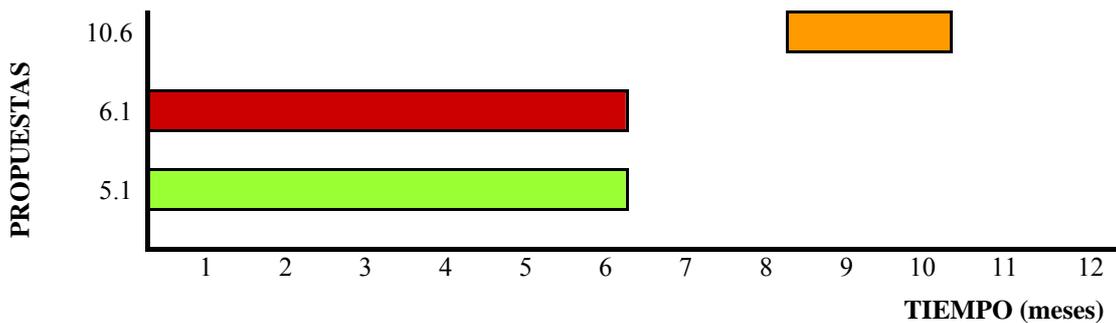
Programa básico de limpieza



Cronograma 39: Temporalización del planteamiento 5 de la propuesta 1 del Proyecto 4

Planteamiento 6

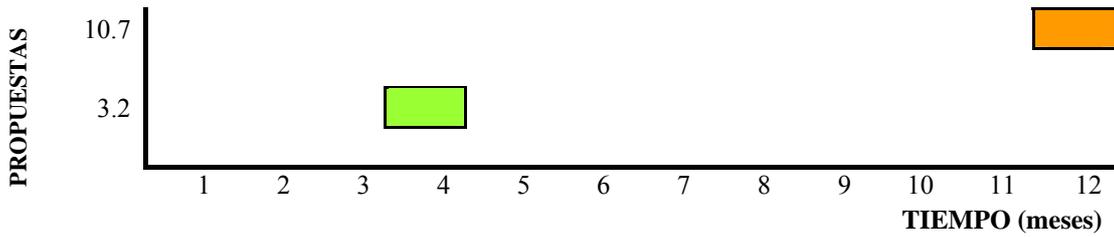
Medidas específicas de limpieza para circunstancias anómalas y puntuales



Cronograma 40: Temporalización del planteamiento 6 de la propuesta 1 del Proyecto 4

Planteamiento 7

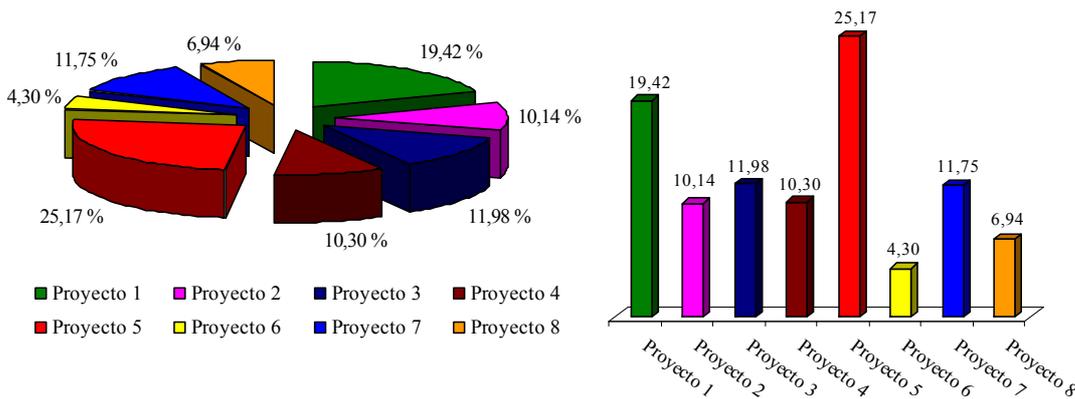
Disponibilidad de material de repuesto de elementos del mobiliario



Cronograma 41: *Temporalización del planteamiento 7 de la propuesta 1 del Proyecto 4*

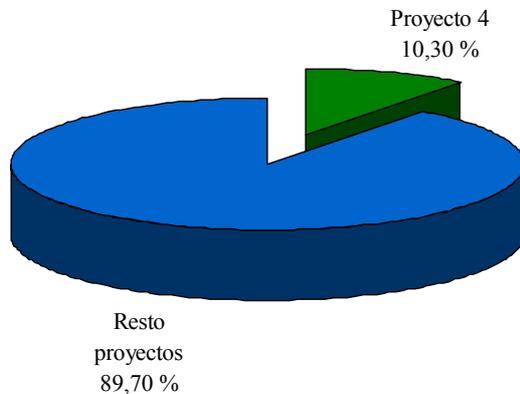
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 4, los logros que se recogen en la tabla 30 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 34 y 35, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



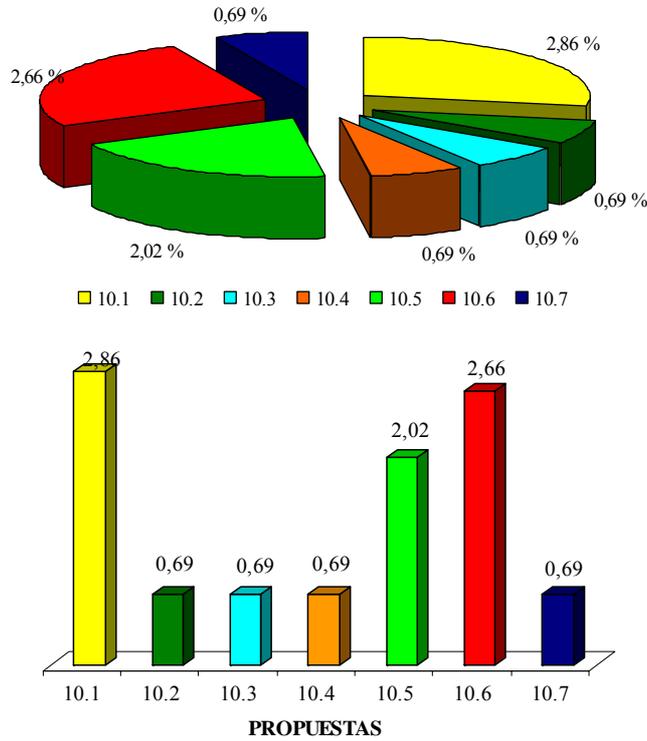
Gráficas 31 y 32: *Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo*

Para el Proyecto 4, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 10.30 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 33: *Porcentaje de logros del proyecto 4 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo*

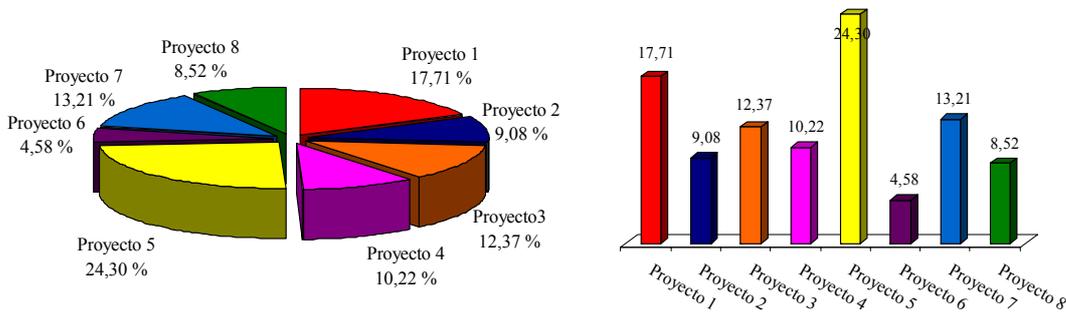
Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.



Gráficas 34 y 35: Redistribución de los logros del Proyecto 4 por propuestas

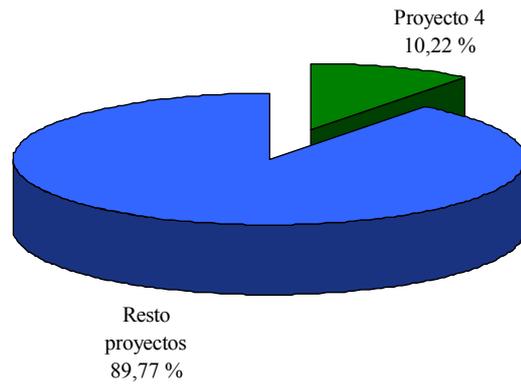
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 4, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 41 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 39 y 40, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



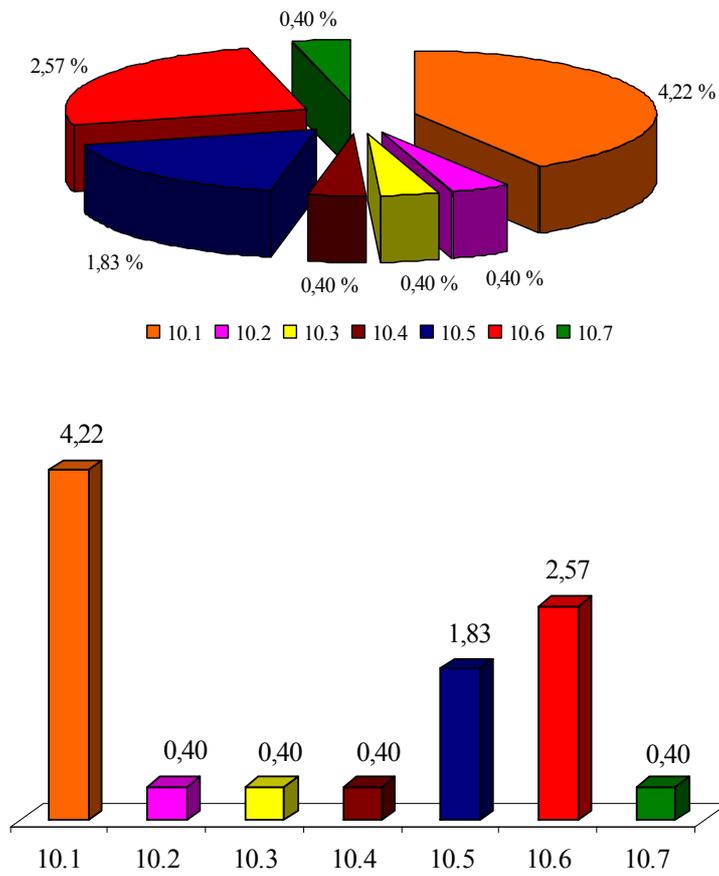
Gráficas 36 y 37: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 4, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 10.22 %.



Gráfica 38: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 4 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 39 y 40: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 4 por propuestas

PROYECTO N° 5

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “*permitir la llegada al lugar para pasear*” (meta 21 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

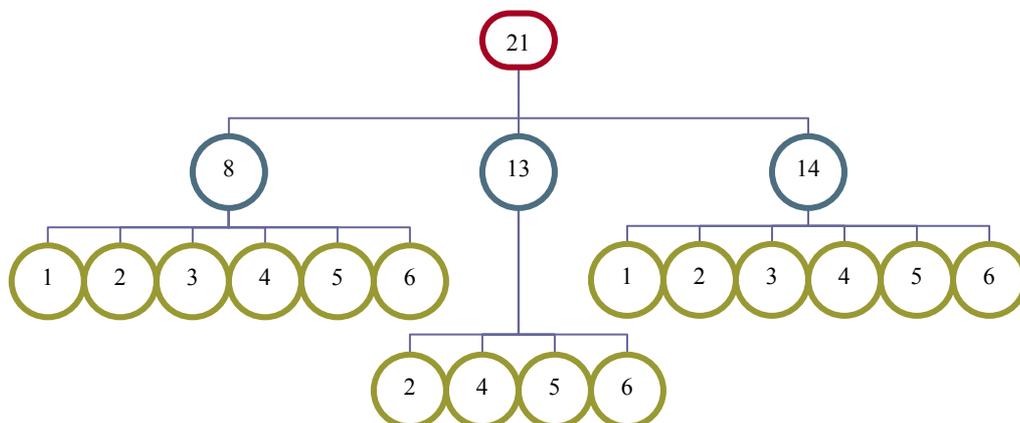
El aprovechamiento de un territorio como paseo marítimo se vería negativamente afectado si no se pudiese acceder al mismo por todo tipo de usuarios y desde cualquier parte del territorio. Ya que no sólo se considera la accesibilidad interna del paseo (accesos, rampas practicables, escaleras, etc.), sino que también se considera la externa (posibilidad de llegar a la inmediatez de paseo mediante transporte público o transporte privado, zonas de aparcamiento, etc.).

Por este motivo la meta en cuestión se centra en permitir la llegada al paseo, eliminando las barreras físicas existentes en el paseo, incrementando los accesos al paseo, mejorando los servicios de las líneas de transporte público, adecuando las zonas se aparcamiento, etc., de manera que se facilite la llegada de los usuarios del paseo sea cual sea su procedencia y sus condiciones físicas.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 21, el proyecto precisa de 3 estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda. (A partir de la estrategia 8 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: El diseño de la accesibilidad externa del paseo. (A partir de la estrategia 13 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 3: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“El diseño del paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme la demanda”

1. Justificación de la propuesta 1

Cuando se ha tomado la decisión de darle un uso de paseo marítimo a un determinado sector de territorio ubicado en zona marítimo-terrestre, es prioritario que, ya que se ha decidido darle ese uso y no otro, cualquier persona pueda acceder al mismo si así lo desea.

No debe permitirse invertir en un recurso de ocio de tanta envergadura que solo satisfaga a un sector de la población. Es necesario que puedan acceder, al mismo, personas de cualquier edad (ancianos, niños, bebés, etc.) y con cualquier tipo de discapacidad (movilidad reducida, deficiencias visuales, sordera, etc.).

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene 3 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 1: Adecuación de los puntos de accesibilidad a El Malecón, en relación con el transporte público y las áreas de aparcamiento. (Desde el indicador verificable 8.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 1: Disponibilidad, a lo largo de El Malecón, de accesos peatonales, con separaciones inferiores a los 300 metros, que permitan llegar, garantizando la seguridad del usuario, desde la fachada urbana, atravesando la vía de tránsito rodado, al paseo. (Desde el indicador verificable 8.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 1: Dotación a los accesos peatonales del paseo, con los elementos estructurales apropiados que permitan la llegada a El Malecón de los usuarios, sin que haya impedimento para los discapacitados. (Desde el indicador verificable 8.3).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Adecuación de los puntos de accesibilidad a El Malecón, en relación con el transporte público y las áreas de aparcamiento”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se describen, y ubican, los accesos existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).

- Se detecta, y justifica, si existe un uso sectorizado de El Malecón, de manera que la afluencia de usuarios entre sectores difiera notablemente. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se identifican las zonas de aparcamiento, con sus caracterizaciones y ubicaciones, que den servicio a los usuarios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).
- Se inventarian las líneas de transporte público, incluidas las ubicaciones y caracterizaciones de sus paradas, que dan servicio a los usuarios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se adecuan las paradas de transporte público a los accesos del paseo, de manera que se minimice la separación entre ambos. (Desde el medio de verificación 8.1.1).
- Se adecuan las zonas de aparcamiento existentes, y las que, a grosso modo, se prevé que existan a corto-medio plazo, con los accesos al paseo, de manera que se minimice la separación entre ambos. (Desde el medio de verificación 8.1.2).
- Se muestra, mediante mapas temáticos, las mejoras que podrían obtenerse con las propuestas de modificaciones en relación con la accesibilidad interna y externa de El Malecón. (Desde el medio de verificación 8.1.3).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Disponibilidad, a lo largo de El Malecón, de accesos peatonales, con separaciones inferiores a los 300 metros, que permitan llegar, garantizando la seguridad del usuario, desde la fachada urbana, atravesando la vía de tránsito rodado, al paseo”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se conoce el territorio aledaño a El Malecón que posee las características innatas para darle un destino de uso como servidumbre del mismo. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se identifica si existen limitaciones físicas que pudieran impedir el desarrollo de las mejoras propuestas para El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).

- Se describen, y ubican, los accesos existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican los diversos equipamientos que presenta El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se diseñan los accesos peatonales que permitan la llegada a El Malecón desde la fachada urbana, garantizando la seguridad de los usuarios y sin que disten más de 300 m. (Desde el medio de verificación 8.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Dotación a los accesos peatonales del paseo, con los elementos estructurales apropiados que permitan la llegada a El Malecón de los usuarios, sin que haya impedimento para los discapacitados”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se conoce el territorio aledaño a El Malecón que posee las características innatas para darle un destino de uso como servidumbre del mismo. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se identifica si existen limitaciones físicas que pudieran impedir el desarrollo de las mejoras propuestas para El Malecón. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se describen, y ubican, los accesos existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican las barreras físicas existentes a lo largo de El Malecón, que impidieran o dificultasen un uso pleno del paseo por todo tipo de usuarios. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se identifican los diversos equipamientos que presenta El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el “tipo” de usuarios de El Malecón y las posibles minusvalías de los mismos, para poder adecuar el diseño de los accesos y

dotarlos de los equipamientos y mobiliario necesario. (Desde el indicador verificable 5.1).

- Se recopilan textos relacionados con normas de accesibilidad y eliminación de barreras urbanísticas. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se seleccionan los requisitos más significativos en relación con la accesibilidad y la eliminación de las barreras urbanísticas, que mejor se ajusten a los problemas detectados en El Malecón. (Desde el indicador verificable 6.2).
- Se diseñan las modificaciones de los elementos estructurales, conforme los textos legales más avanzados, en otros lugares, en relación con el pleno uso del paseo por todo tipo de discapacitados. (Desde el medio de verificación 8.3.1).
- Se seleccionan, y ubican, los nuevos equipamientos que van a complementar las modificaciones estructurales de El Malecón. (Desde el medio de verificación 8.3.2).

PROPUESTA N° 2

“El diseño de la accesibilidad externa del paseo”

1. Justificación de la propuesta 2

Cuando se ha tomado la decisión de darle un uso de paseo marítimo a un determinado sector de territorio ubicado en zona marítimo-terrestre, es prioritario que, ya que se ha decidido darle ese uso y no otro, sea posible acceder al mismo desde cualquier punto de su área de influencia y por cualquier usuario que quiera hacerlo.

Para ello es necesario diseñar adecuadamente la accesibilidad externa, de manera que se facilite la llegada al paseo tanto para los que quieran hacerlo mediante el uso del transporte público o del transporte privado.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene 4 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 2: Proyectar modificaciones en las líneas actuales de transporte público para que den un servicio eficiente y eficaz en relación con la posibilidad de poder usar El Malecón por el potencial de usuarios de las líneas en cuestión. (Desde el indicador verificable 13.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 2: Proponer nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia. (Desde el indicador verificable 13.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 2: Proponer mejoras en las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado. (Desde el indicador verificable 13.3).

- Planteamiento 4 de la propuesta número 2: Proponer nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado por los usuarios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 13.4).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Proyectar modificaciones en las líneas actuales de transporte público para que den un servicio eficiente y eficaz en relación con la posibilidad de poder usar El Malecón por el potencial de usuarios de las líneas en cuestión”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones (horarios, itinerarios, paradas, precios, etc.). (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, o zonas de procedencia, y otro tipo de costumbres de los usuarios de El Malecón para poder adecuar los servicios de transporte público. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo, y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se proponen modificaciones que mejoren el servicio de las líneas actuales de transporte público. (Desde el medio de verificación 13.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Proponer nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones (horarios, itinerarios, paradas, precios, etc.). (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, o zonas de procedencia, y otro tipo de

costumbres de los usuarios de El Malecón para poder adecuar los servicios de transporte público. (Desde el indicador verificable 5.1).

- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo, y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se proponen nuevas líneas de transporte público que suplan las carencias existentes y que acerquen El Malecón a aquellos sectores de la ciudad de La Habana que en la actualidad carecen de dicho servicio público. (Desde el medio de verificación 13.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Proponer mejoras en las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian las zonas de aparcamiento existentes que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo, y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se determinan las características que debe de cumplir un área de aparcamiento, según el número de usuarios del paseo. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se redactan las medidas de mejora que precisarían cada una de las áreas de aparcamiento existentes en la actualidad en El Malecón, para adaptarse a las necesidades de la demanda actual del transporte individualizado. (Desde el medio de verificación 13.3).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Proponer nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado por los usuarios de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al

conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determina el territorio aledaño a El Malecón que posee las características innatas para destinarse a una zona de aparcamiento. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se inventarian las zonas de aparcamiento existentes que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo, y que sectores son estos. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se determinan las características que debe de cumplir un área de aparcamiento, según el número de usuarios del paseo. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se proponen las nuevas áreas de aparcamiento, con separaciones que no superen los 1000 metros y conforme con un análisis prospectivo de demanda de un transporte privado por parte de los usuarios de El Malecón. (Desde el medio de verificación 13.4).

PROPUESTA N° 3

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 3

Se avanza en el desarrollo integral de un sector urbano cuando se amplían los recursos de ocio, como sucede con un paseo marítimo optimizado, siempre que éste, con sus accesos externos y peatonales, no vulnere al Patrimonio Natural y al Legado Cultural de su marco geográfico, y se compatibilice con los usos legales ya establecidos (que deberían ser sustentables en lo ambiental y sostenidos en lo social y/o económico).

2. Planteamientos de la propuesta 3

La propuesta en cuestión tiene 2 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 3: Incremento de las alternativas de ocio de la Ciudad en su conjunto, gracias a la disponibilidad de El Malecón y a la posibilidad de llegar sin dificultad. (Desde el indicador verificable 14.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 3: Adaptación de los trazados, ubicaciones y morfologías constructiva de la accesibilidad externa y de los accesos peatonales a las exigencias requeridas para la conservación y protección de activos ambientales y culturales significativos y a los usos legalmente establecidos en el lugar, con lo que la maximización del uso de El Malecón se

hace compatible con un desarrollo integral. (Desde el indicador verificable 14.2).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Incremento de las alternativas de ocio de la Ciudad en su conjunto, gracias a la disponibilidad de El Malecón y a la posibilidad de llegar a este sin dificultad”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracteriza la accesibilidad interna y externa de El Malecón para determinar las posibilidades reales para acceder desde distintos puntos de la Ciudad al paseo. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican los distintos tipos y grados de minusvalías que podrían presentar los usuarios de El Malecón (problemas en la movilidad, invidencia, sordera, etc.) para poder plantear medidas que ayuden a que los usuarios con discapacidades puedan hacer un uso pleno del paseo. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan las características de diseño que, según el marco legal vigente, debe de satisfacer un paseo marítimo, en relación con la accesibilidad. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se dispone de diferentes alternativas de transporte que posibilitan la llegada al ámbito de El Malecón. (Desde el medio de verificación 14.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Adaptación de los trazados, ubicaciones y morfologías constructiva de la accesibilidad externa y de los accesos peatonales a las exigencias requeridas para la conservación y protección de activos ambientales y culturales significativos y a los usos legalmente establecidos en el lugar, con lo que la maximización del uso de El Malecón se hace compatible con un desarrollo integral”

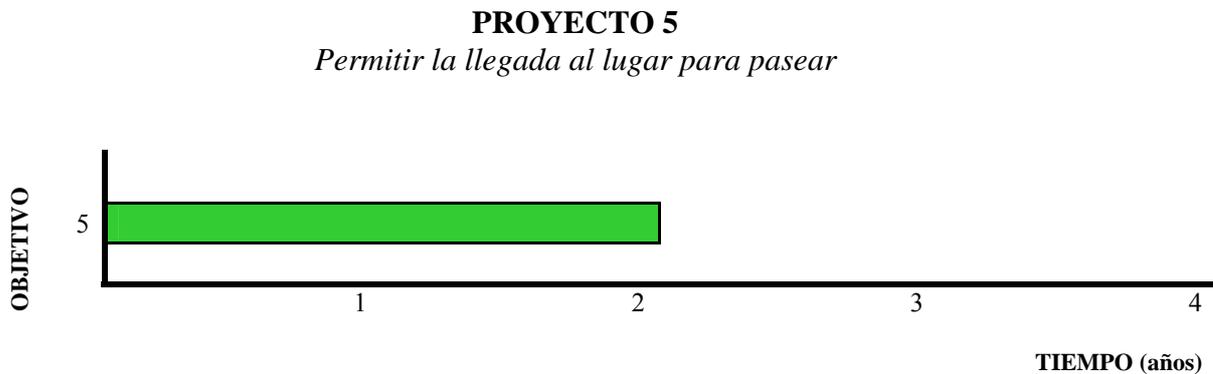
De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 21 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).

- Se determinan las zonas más apropiadas, del ámbito marino de El Malecón, para ubicar los nuevos elementos de protección ante los temporales. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se estima, a partir de series de datos significativas, la frecuencia (periodo de retorno) con que se repiten las condiciones climáticas que favorecen las inundaciones en El Malecón y que pueden ocasionar daño a los activos significativos ubicados en el paseo. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se redactan los informes que muestren que El Malecón, con sus infraestructuras y ampliaciones, no produce impactos ni hipotecamientos a otros activos. (Desde el medio de verificación 14.2).

e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 5.



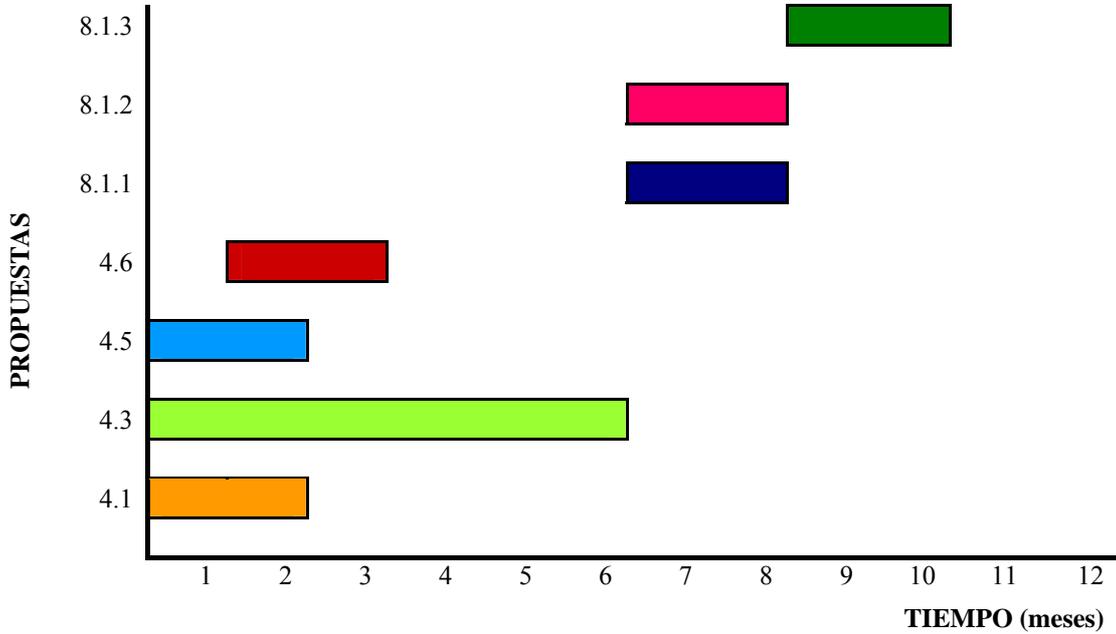
Cronograma 42: Temporalización del Proyecto 5

PROYECTO 5- PROPUESTA 1

Diseño del paseo con todos sus elementos, conforme con la demanda

Planteamiento 1

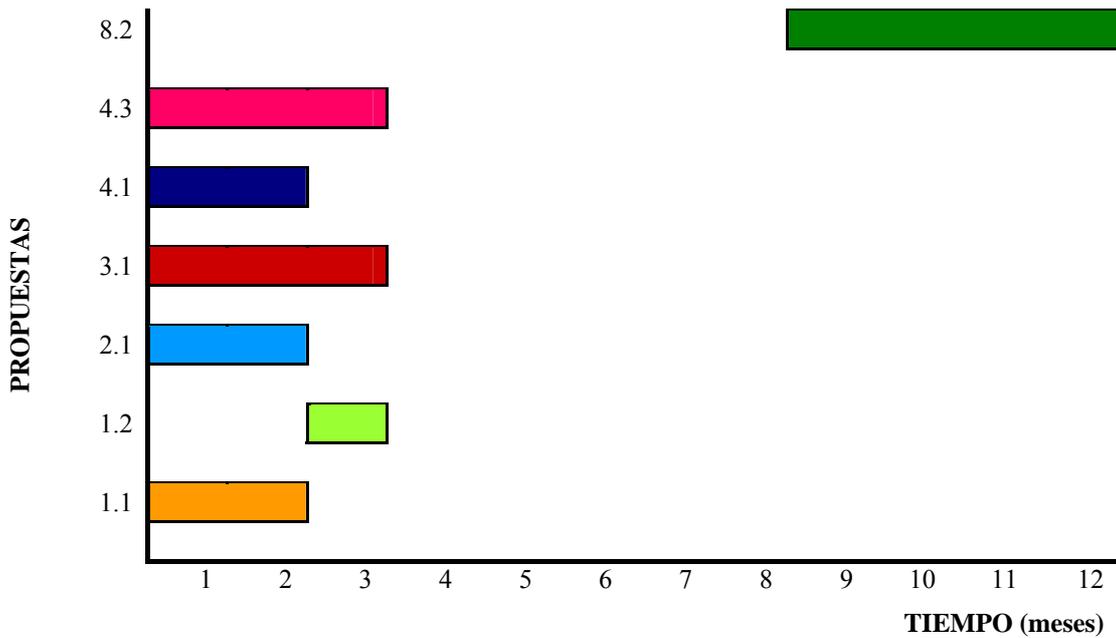
Adecuación de los puntos de accesibilidad a El Malecón, en relación con el transporte público y las áreas de aparcamiento



Cronograma 43: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 5

Planteamiento 2

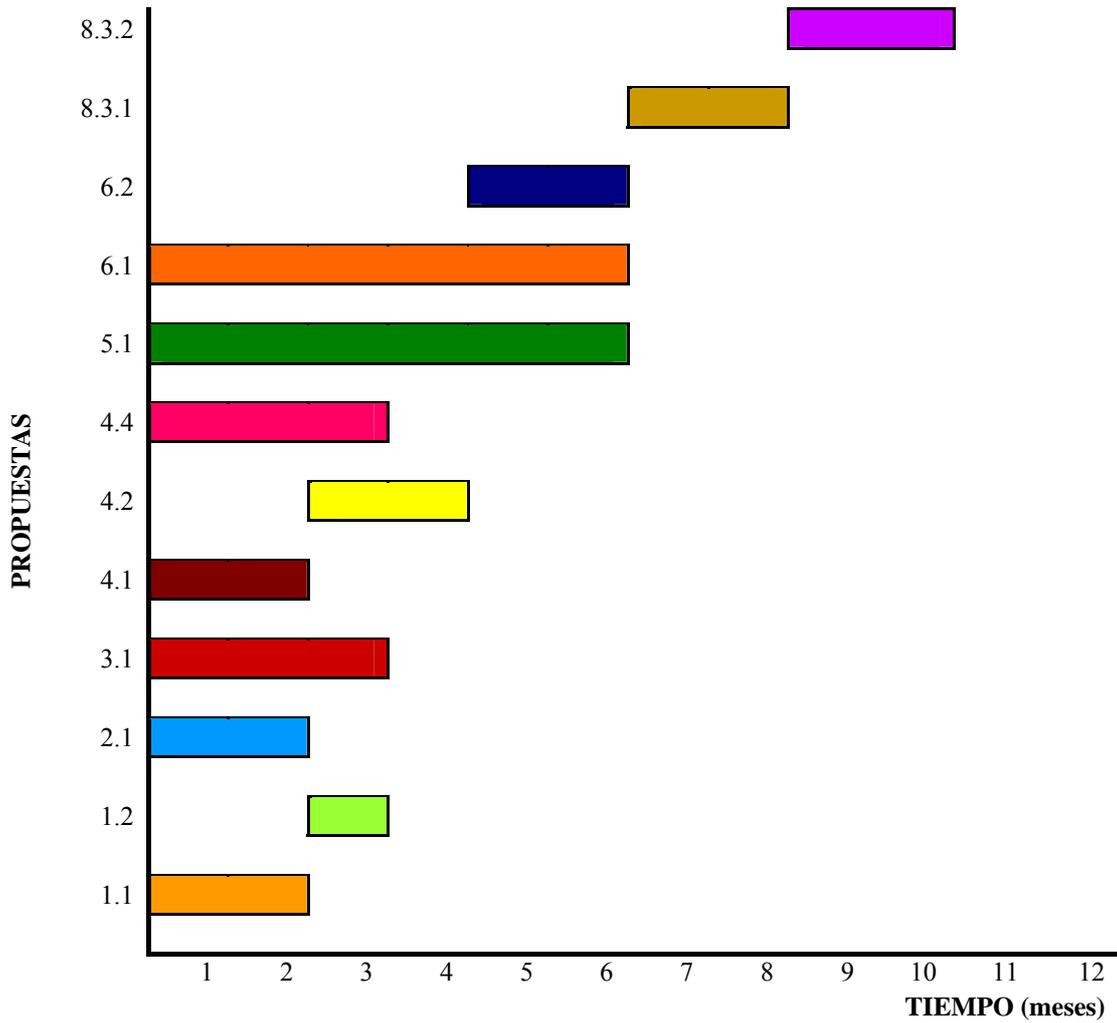
Disponibilidad de accesos peatonales que posibiliten la llegada de los usuarios



Cronograma 44: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 5

Planteamiento 3

Dotación a los accesos con estructuras que faciliten la llegada de los usuarios



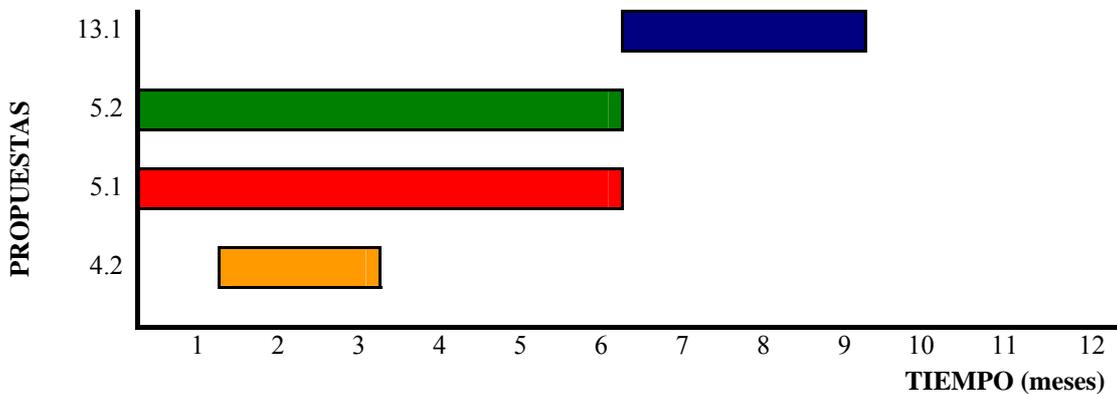
Cronograma 45: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 5

PROYECTO 5- PROPUESTA 2

Diseño de la accesibilidad externa del paseo

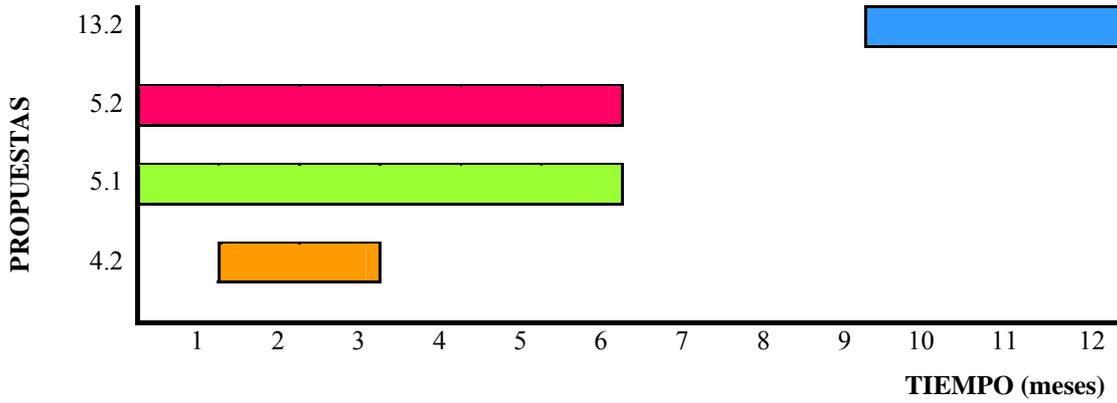
Planteamiento 1

Modificación de las líneas actuales de transporte público



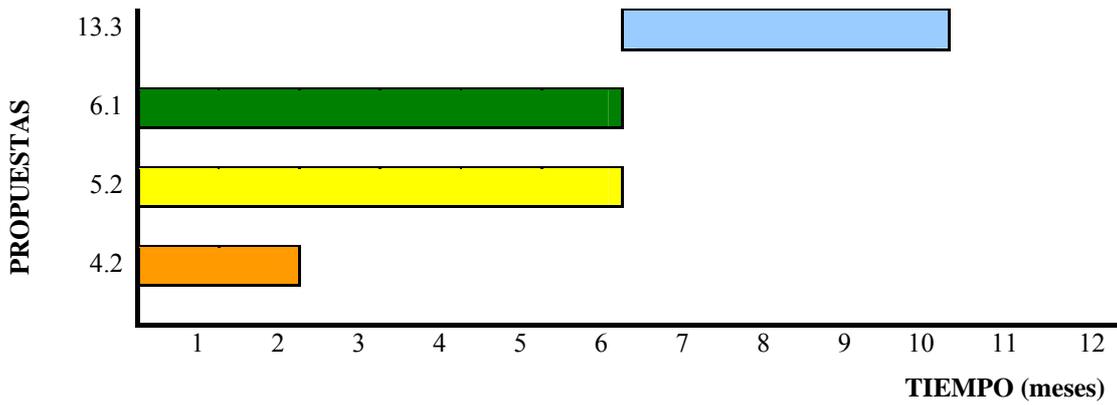
Cronograma 46: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 5

Planteamiento 2
Nuevas líneas de transporte público



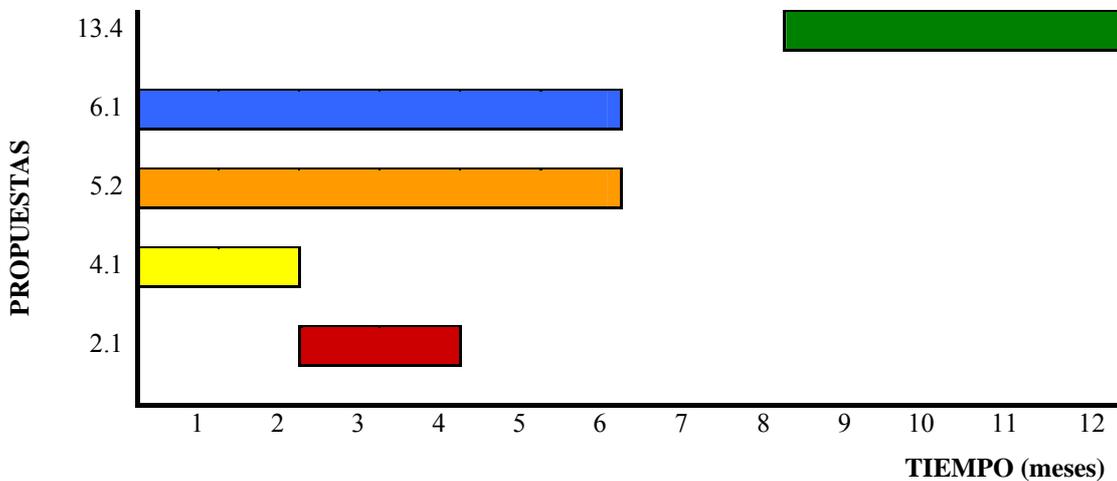
Cronograma 47: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 5

Planteamiento 3
Mejoras en las áreas de aparcamiento



Cronograma 48: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 2 del Proyecto 5

Planteamiento 4
Nuevas áreas de aparcamiento



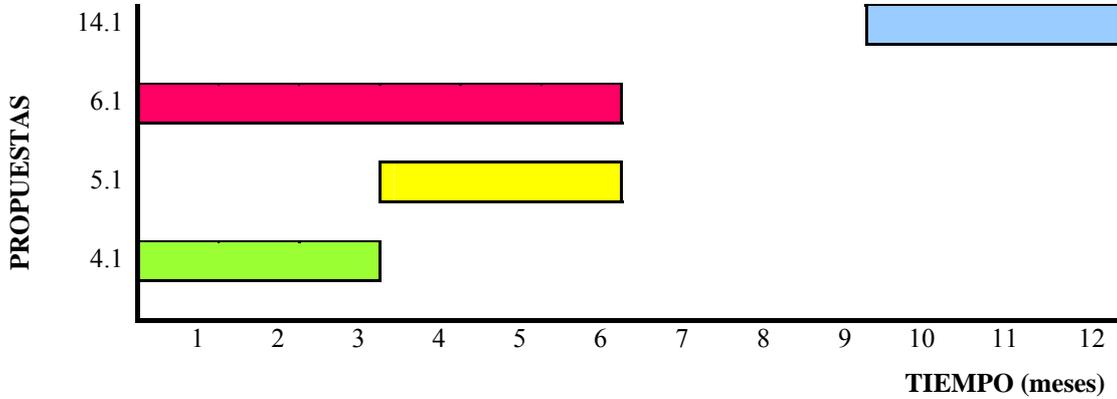
Cronograma 49: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 2 del Proyecto 5

PROYECTO 5- PROPUESTA 3

Compatibilizar el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio

Planteamiento 1

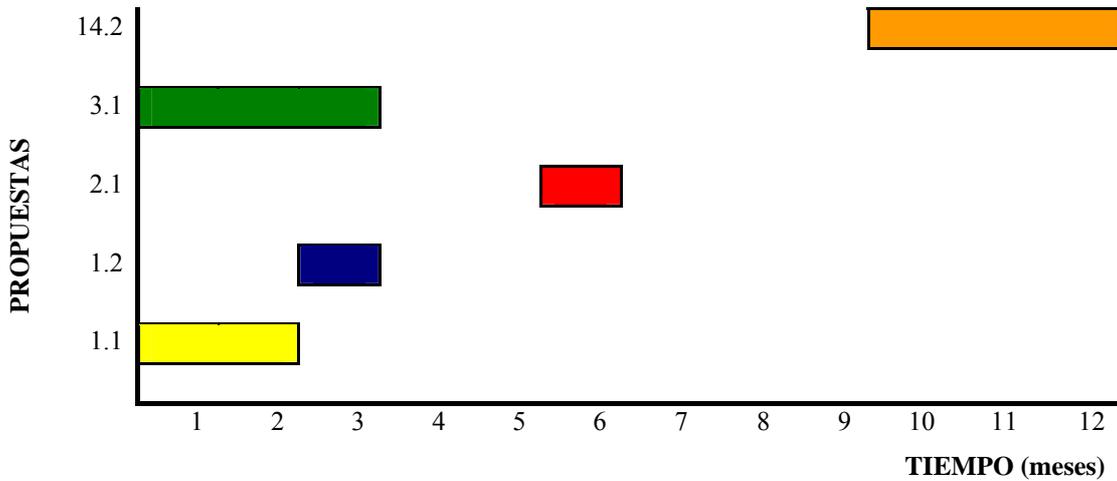
El Malecón incrementa las alternativas de ocio de la Ciudad



Cronograma 50: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 3 del Proyecto 5

Planteamiento 2

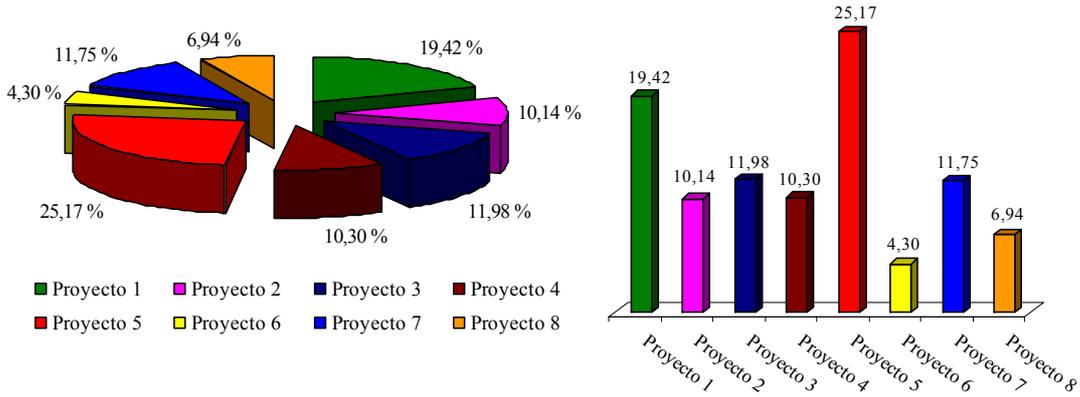
Adaptación de los trazados, ubicación y morfología constructiva de la accesibilidad externa



Cronograma 51: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 3 del Proyecto 5

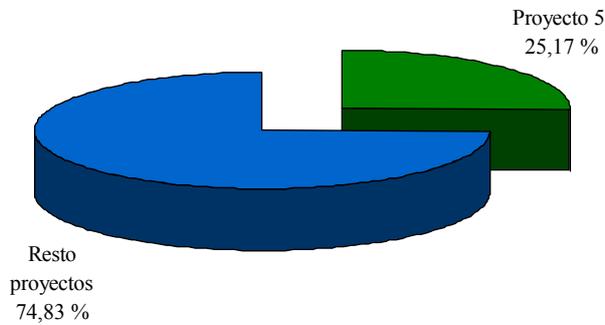
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 5, los logros que se recogen en la tabla 31 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 44 y 45, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



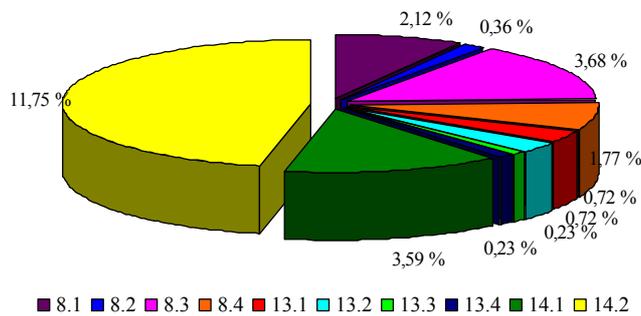
Gráficas 41 y 42: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

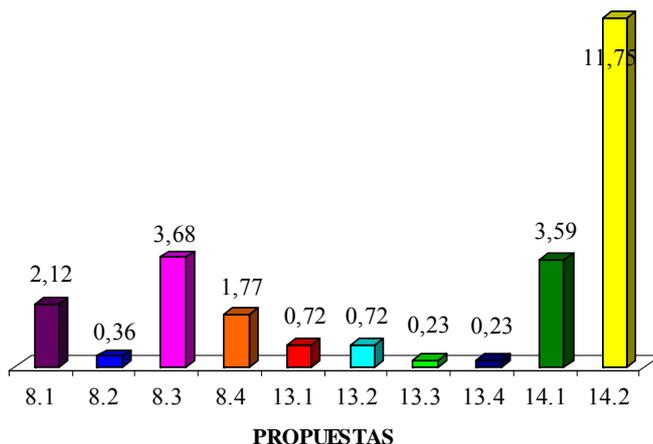
Para el Proyecto 5, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 25.17 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 43: Porcentaje de logros del proyecto 5 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.

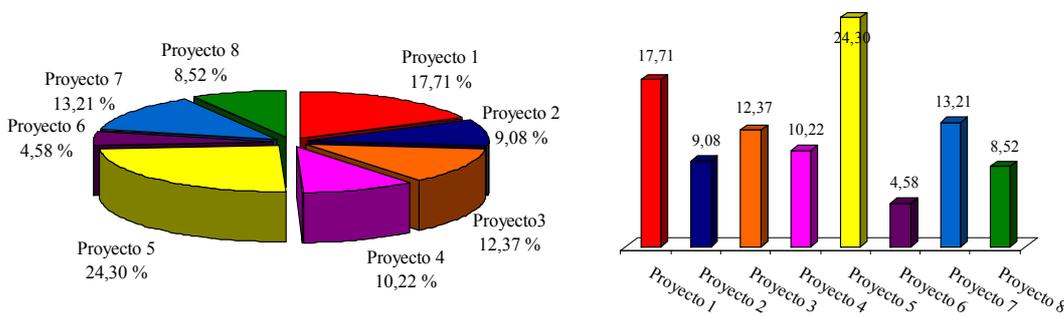




Gráficas 44 y 45: Redistribución de los logros del Proyecto 5 por propuestas

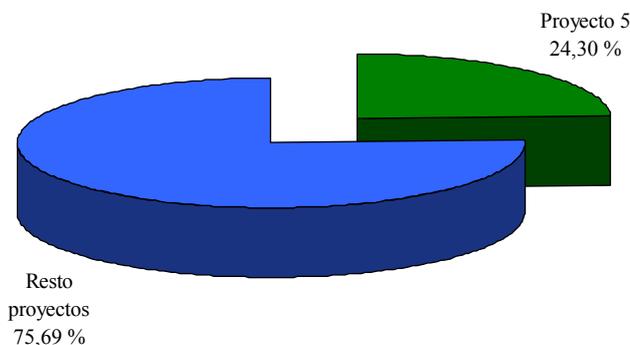
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 5, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 42 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 49 y 50, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



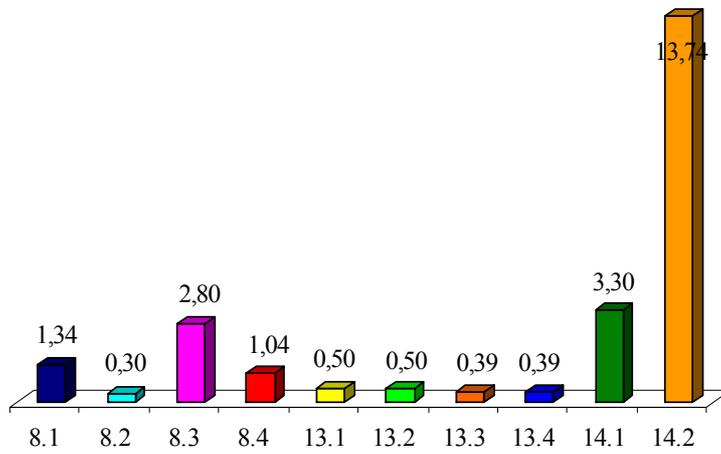
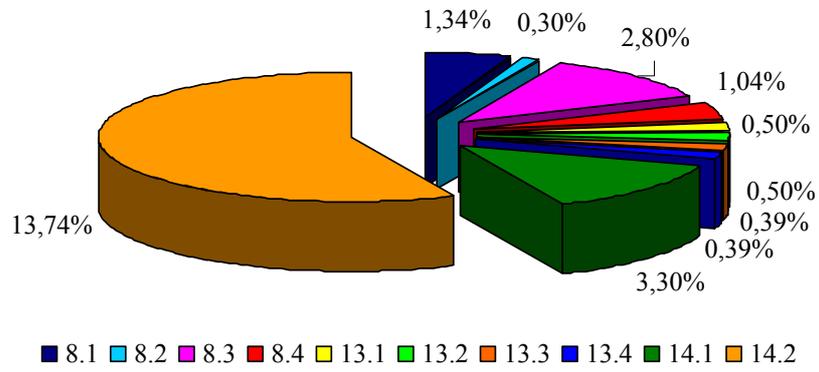
Gráficas 46 y 47: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 5, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 24.30 %.



Gráfica 48: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 5 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 49 y 50: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 5 por propuestas

PROYECTO Nº 6

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “*posibilitar el disfrute de activos, o que incidieran en el lugar para pasear*” (meta 22 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

Cuando se toma la decisión de darle un uso de paseo marítimo a un determinado sector de territorio ubicado en zona marítimo-terrestre, es prioritario que, ya que se ha decidido darle ese uso de ocio y no otro, se integre con todos los activos ya existentes en el área, de manera que se enriquezcan los unos a los otros.

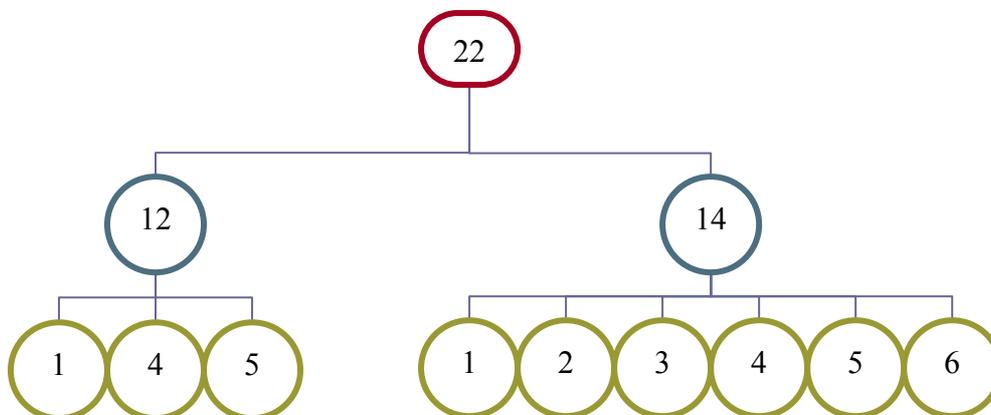
No se trata de hacer desaparecer los activos existentes, sino todo lo contrario. El objetivo es que el reclamo del paseo favorezca el disfrute de los activos colindantes, y que estos mediante su reclamo atraigan también potenciales usuarios al paseo.

No resulta descabellado, por ejemplo, pasear apaciblemente por el paseo de Meloneras y contemplar el yacimiento arqueológico ubicado en su inmediatez, o acabar la visita de la Habana Vieja sentados en el muro de El Malecón contemplando el horizonte.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 22, el proyecto precisa de dos estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: La propuesta de medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional. (A partir de la estrategia 12 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de problemas).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“La propuesta de medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional”

1. Justificación de la propuesta 1

Para poder aprovechar e integrar realmente el paseo con los activos significativos ubicados en el marco geográfico de El Malecón, es necesario, por un lado mantener (o incluso restaurar, si es el caso) aquellos atributos que podrían enriquecer el paseo y actualmente están deteriorados, y por otro dar a conocer e informar de las características de dichos activos a los usuarios de paseo para que puedan disfrutarlos.

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene 3 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 1: Diseño de diversas medidas de incentivación para la remodelación y mantenimiento de las fachadas arquitectónicas de El Malecón, conforme con estándares de armonización del conjunto paisajístico. (Desde el indicador verificable 12.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta número 1: Diseño de paneles que señalen y expliquen los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 12.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta número 1: Propuesta de ubicación de los paneles informativos, de manera que eviten pantallas de ocultación del paisaje y se eviten los impactos visuales negativos, a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 12.3).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Diseño de diversas medidas de incentivación para la remodelación y mantenimiento de las fachadas arquitectónicas de El Malecón, conforme con estándares de armonización del conjunto paisajístico”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 22 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).

- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se valora el estado actual de las edificaciones que componen la fachada marítima de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se cuantifica el número de habitantes que residen en la fachada marítima y que se verían afectados por las medidas de remodelación y mantenimiento de la fachada arquitectónica de El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se diseñan diferentes medidas de incentivación para la remodelación y mantenimiento de las fachadas arquitectónicas de El Malecón, conforme con estándares de armonización del conjunto paisajístico. (Desde el medio de verificación 12.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Diseño de paneles que señalen y expliquen los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 22 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determina la cantidad de información que debe de incluirse en los paneles para facilitar la comprensión de la información a los usuarios. (Desde el indicador verificable 1.4).
- Se localizan, y caracterizan, en caso de existir, todas las señalizaciones, o paneles, existentes en El Malecón, que muestren, o identifiquen, los activos significativos que revalorizan el paseo. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican, las infraestructuras que posea El Malecón, relacionadas con el disfrute de los activos significativos que revalorizan el paseo, como pueden ser miradores, telescopios, zonas de descanso y contemplación, accesos a zonas de interés histórico, etc. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo para poder adaptar el formato de los paneles informativos a los usuarios. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se diseñan los paneles informativos de manera que no desentonen con el marco geográfico donde van a ubicarse. (Desde el medio de verificación 12.2.1).
- Se selecciona el diseño con que va a mostrarse la información (texto, imágenes, tipo de letra, tamaño, colorido, etc.), de manera que resulte atrayente a los usuarios. (Desde el medio de verificación 12.2.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Propuesta de ubicación de los paneles informativos, de manera que eviten pantallas de ocultación del paisaje y se eviten los impactos visuales negativos, a lo largo de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 22 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se localizan, y caracterizan, en caso de existir, todas las señalizaciones, o paneles, existentes en El Malecón, que muestren, o identifiquen, los activos significativos que revalorizan el paseo. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican, las infraestructuras que posea El Malecón, relacionadas con el disfrute de los activos significativos que revalorizan el paseo, como pueden ser miradores, telescopios, zonas de descanso y contemplación, accesos a zonas de interés histórico, etc. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se propone la disposición de los paneles informativos de manera que no produzcan pantallas de ocultación y mediante sistemas informáticos se comprueba mediante una simulación tridimensional. (Desde el medio de verificación 12.3).

PROPUESTA N° 2

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 2

Se avanza en el desarrollo integral de un sector urbano cuando se amplían los recursos de ocio, como sucede con un paseo marítimo optimizado, siempre que éste no vulnere al Patrimonio Natural y al Legado Cultural de su marco geográfico, y se compatibilice con los usos legales ya establecidos (que deberían ser sustentables en lo ambiental y sostenidos en lo social y/o económico), y además dichos recursos son apetecidos y demandados tanto por la población residente como la turística.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene 2 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta número 2: Incrementar las alternativas de ocio de la Ciudad en su conjunto, gracias a la disponibilidad de diversos activos

significativos ubicados en el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.1).

- Planteamiento 2 de la propuesta número 2: Ganancias económicas obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto. (Desde el indicador verificable 14.2).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Incrementar las alternativas de ocio de la Ciudad en su conjunto, gracias a la disponibilidad de diversos activos significativos ubicados en el marco geográfico de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 22 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se caracteriza el territorio aledaño a El Malecón, según sus cualidades innatas, para determinar el uso que se le puede dar. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se estiman las condiciones climáticas, con sus caracterizaciones y distribución temporal, que favorezcan y desfavorezcan el uso de El Malecón (relacionarlo con las épocas de mayor y menor uso si es posible). (Desde el indicador verificable 3.1)
- Se inventarian, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementarios, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se recopilan los textos relacionados con las limitaciones, en cuanto a ubicación de negocios y alternativas de ocio en general, en la zona costera. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se dispone de varios activos significativos distribuidos a lo largo de El Malecón, que incrementan, o pueden incrementar, las alternativas de ocio del paseo, y por

tanto lo revalorizan haciéndolo más atrayente y más “vivo” para los usuarios. (Desde el medio de verificación 14.1)

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

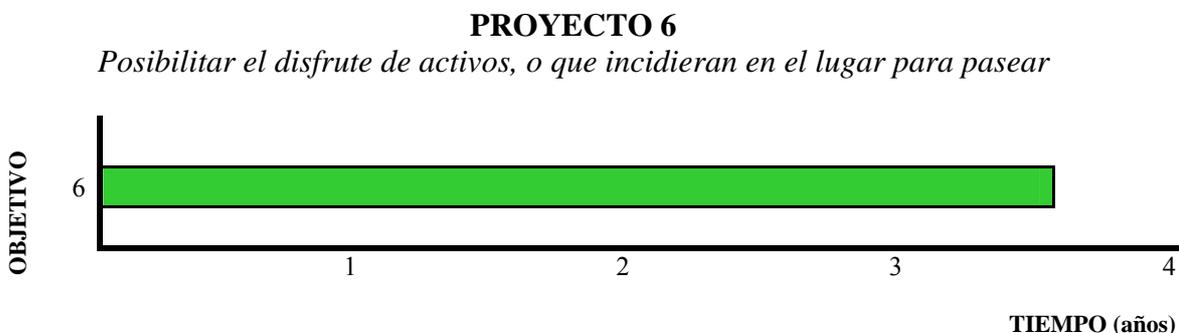
“Ganancias económicas obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 22 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se estiman las condiciones climáticas, con sus caracterizaciones y distribución temporal, que favorezcan y desfavorezcan el uso de El Malecón (relacionarlo con las épocas de mayor y menor uso si es posible). (Desde el indicador verificable 3.1)
- Se determina la variedad y cantidad de empleos que generan los negocios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se determina, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se incrementan, o se prevé que pueda hacerse a medio-largo plazo, las ganancias económicas debidas a la presencia de El Malecón. (Desde el medio de verificación 14.2).

e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 6.



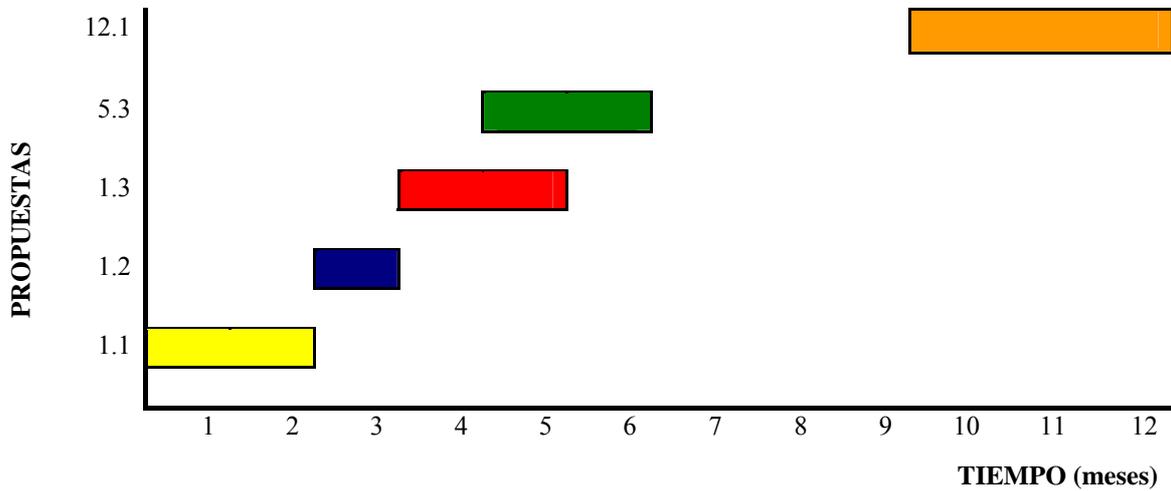
Cronograma 52: Temporalización del Proyecto 6

PROYECTO 6- PROPUESTA 1

Aprovechamiento entre activos significativos o de incidencia unidireccional

Planteamiento 1

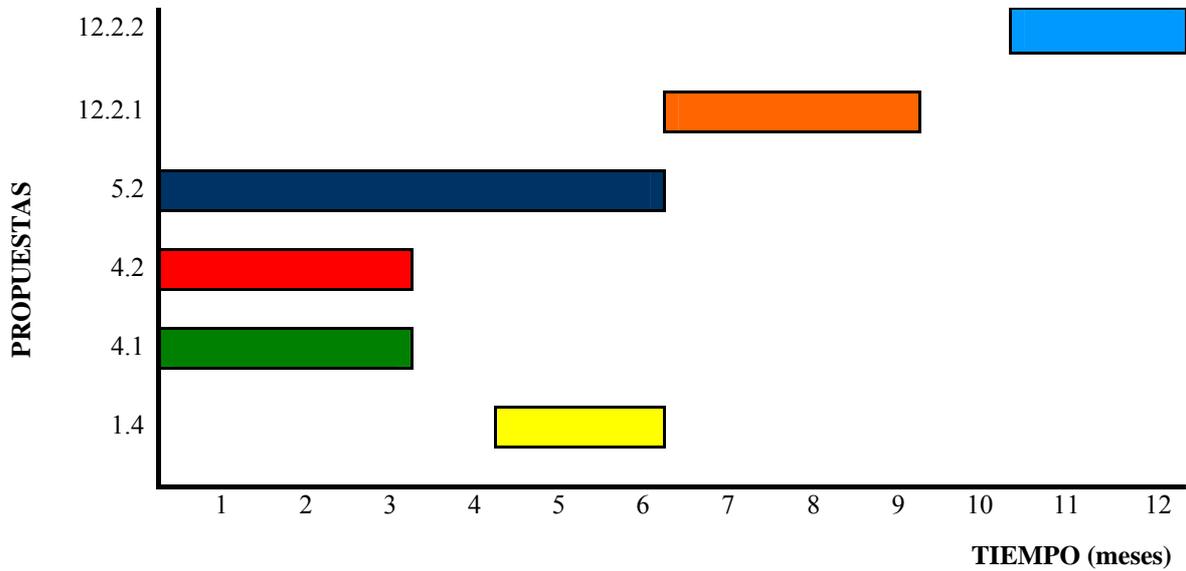
Medidas de incentivación para la remodelación y mantenimiento de la fachada arquitectónica



Cronograma 53: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 6

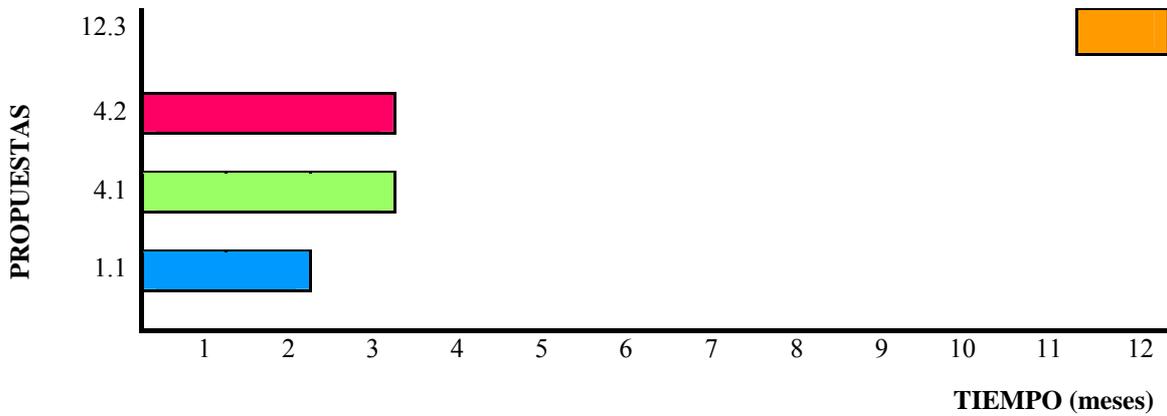
Planteamiento 2

Paneles que señalen y expliquen los activos significativos



Cronograma 54: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 6

Planteamiento 3
Ubicación de los paneles informativos

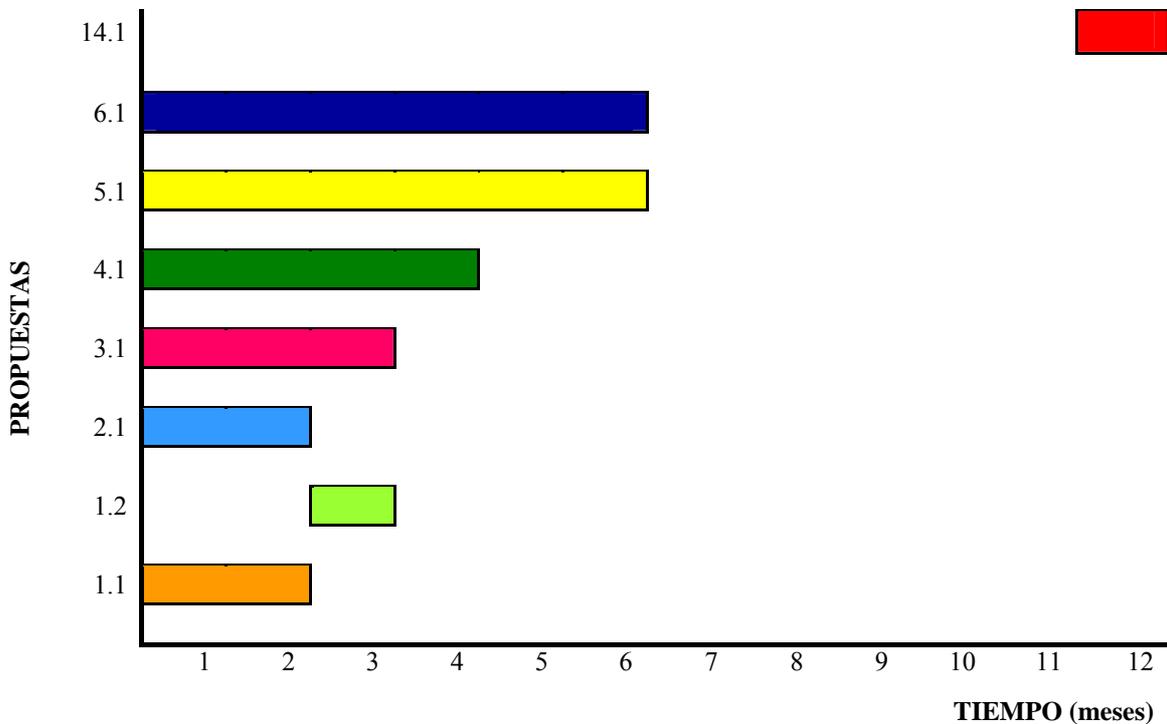


Cronograma 55: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 6

PROYECTO 6- PROPUESTA 2

Medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable

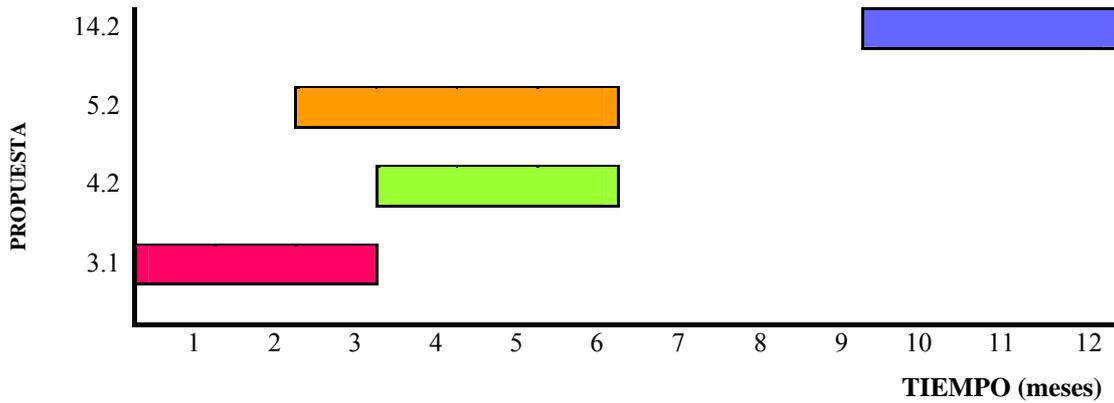
Planteamiento 1
Incremento de las alternativas de ocio de la Ciudad



Cronograma 56: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 6

Planteamiento 2

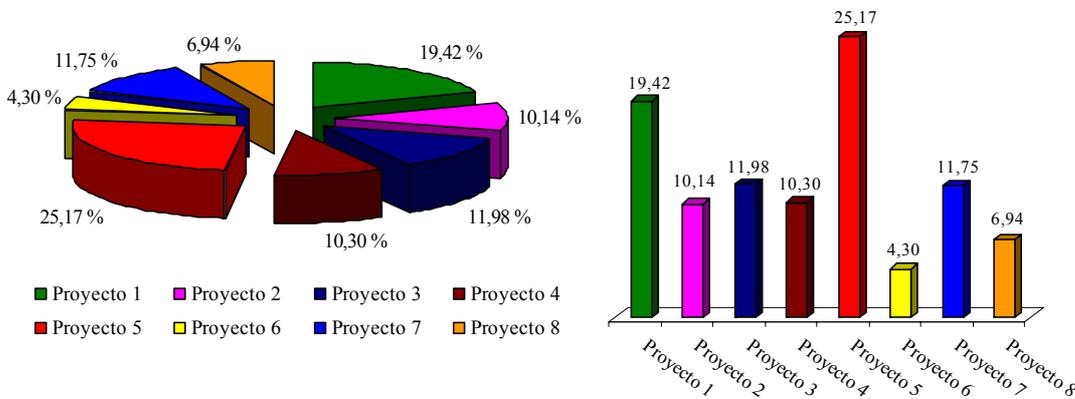
Ganancias económicas obtenidas por la presencia de El Malecón



Cronograma 57: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 6

f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 6, los logros que se recogen en la tabla 32 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 54 y 55, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



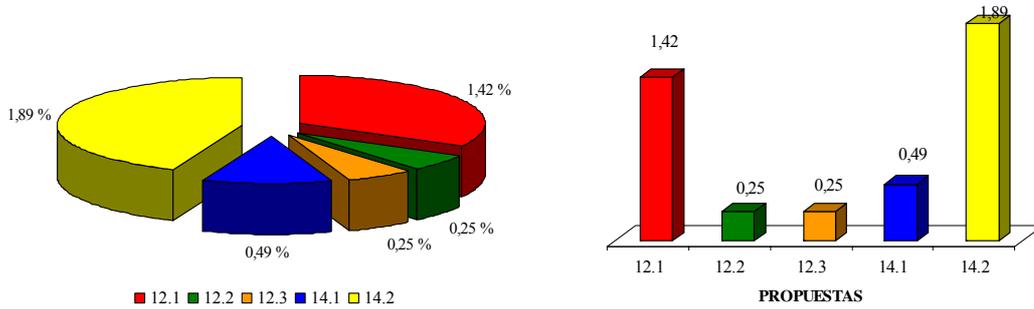
Gráficas 51 y 52: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 6, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 4.30 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 53: Porcentaje de logros del proyecto 6 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

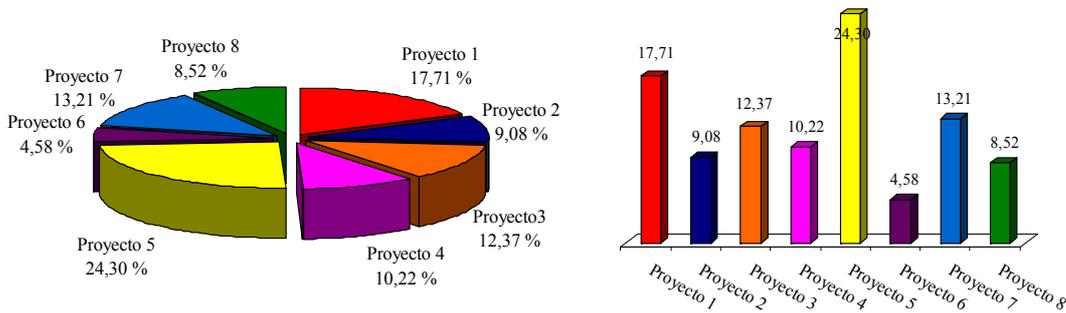
Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.



Gráficas 54 y 55: Redistribución de los logros del Proyecto 6 por propuestas

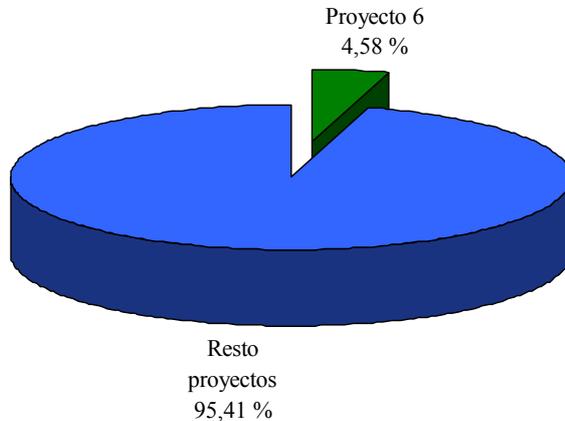
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 6, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 43 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 59 y 60, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



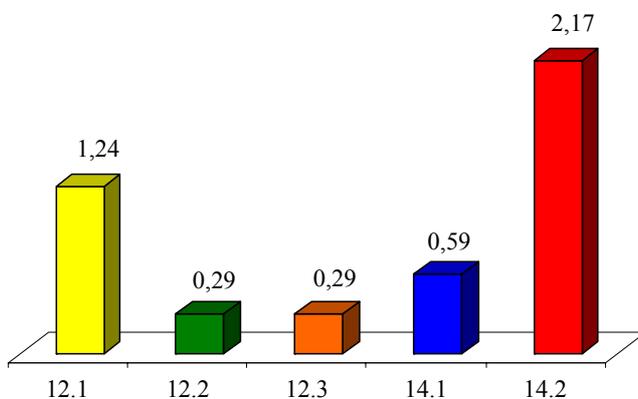
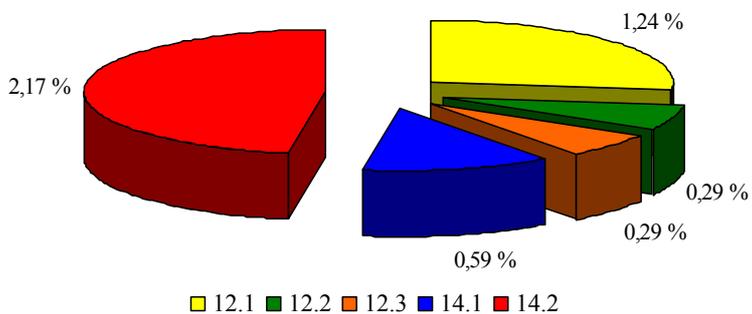
Gráficas 56 y 57: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 6, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 4.58 %.



Gráfica 58: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 6 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 59 y 60: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 6 por propuestas

PROYECTO N° 7

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “*integrar el paseo en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y de armonía arquitectónica*” (meta 23 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

Para que el aprovechamiento de un territorio, sea cual sea su uso, sea óptimo es imprescindible que se haga dentro de un desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y de armonía arquitectónica. Esto quiere decir que hay que evitar, en la medida de lo posible, hipotecar o sacrificar unos determinados usos o valores del territorio a favor de otros, que hay que favorecer, con el uso en cuestión, el aumento de calidad de vida del lugar e impedir, de manera enérgica, las situaciones de disarmonía arquitectónica.

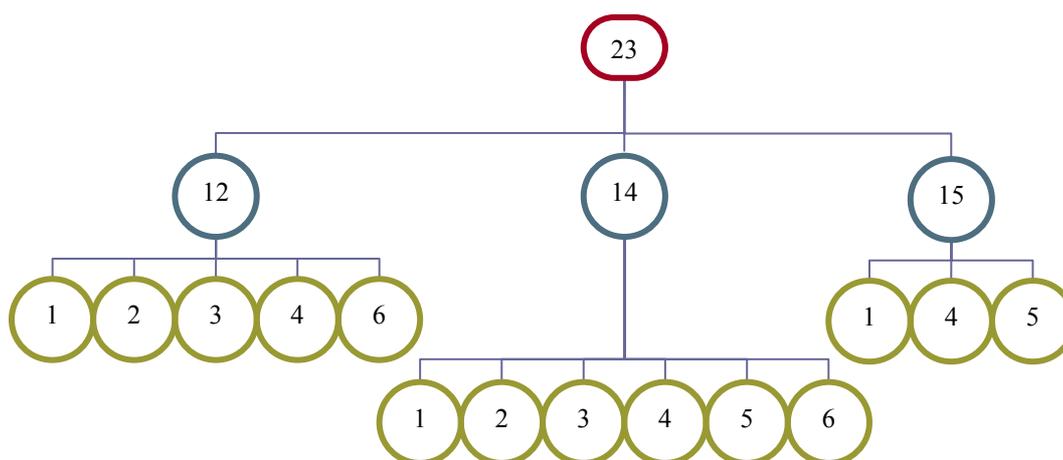
En el aprovechamiento del territorio con vocación de destino de paseo marítimo, las anteriores circunstancias aún son, si cabe, de mayor importancia, pues el paseo tiene como función intrínseca la de incrementar la calidad de vida a sus usuarios (función primordial), y proteger a los contenidos ambientales significativos de sus fachadas marítimas (función colateral), ante el avance de las construcciones en general (sean urbanísticas o no).

Por lo que la meta en cuestión se centra en la necesidad de que el paseo se integre convenientemente en el marco geográfico donde se ubica.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 23, el proyecto precisa de tres estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: La propuesta de medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional. (A partir de la estrategia 12 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 3: El establecimiento de formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo. (A partir de la estrategia 15 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“La propuesta de medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional”

1. Justificación de la propuesta 1

La posibilidad de conseguir el aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional, es un síntoma favorable de la integración del paseo marítimo en el territorio ocupado.

Por lo que favorecer la consecución de este objetivo es un paso a favor para lograr la meta en cuestión (objetivo general de este proyecto).

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene 6 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 1: Eliminación de las disarmonías, que puedan impactar visualmente, existentes entre los activos significativos que revalorizan El Malecón y éste. (Desde el indicador verificable 12.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 1: Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de paseo. (Desde el indicador verificable 12.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta 1: Alternativas de ubicación de los paneles, evitando que estos creen pantallas de ocultación del paisaje, a lo largo de El Malecón. (Desde el indicador verificable 12.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta 1: Puesta a punto de un plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado que compone la fachada

marítima de El Malecón, que evite el deterioro existente y la pérdida de dicha riqueza cultural e histórica. (Desde el indicador verificable 12.4).

- Planteamiento 5 de la propuesta 1: Adecuación de un sistema de transporte público, eficiente y eficaz, que posibilite la llegada al espacio envolvente de El Malecón. (Desde el indicador verificable 12.5).
- Planteamiento 6 de la propuesta 1: Diseño de nuevas áreas de aparcamiento en las inmediaciones de El Malecón, que faciliten el uso de transporte privado. (Desde el indicador verificable 12.6).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Eliminación de las disarmonías, que puedan impactar visualmente, existentes entre los activos significativos que revalorizan El Malecón y éste”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican, con sus caracterizaciones, los activos significativos que existen en El Malecón, desde su espacio envolvente hasta el fondo escénico. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se clasifican los activos significativos dependiendo de su ubicación espacial (espacio envolvente, fondo medio o lejano, fondo escénico, etc.) respecto a El Malecón, su tipología (natural, antrópico, histórico, etc.) y el tipo de interacción que tienen con el paseo. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se caracteriza el estilo que presenta el diseño del mobiliario (incluido el pavimento) de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se eliminan las disarmonías existentes entre los activos significativos y El Malecón. (Desde el medio de verificación 12.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de paseo”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican, con sus caracterizaciones, los activos significativos que existen en El Malecón, desde su espacio envolvente hasta el fondo escénico. (Desde el indicador verificable 1.1).

- Se clasifican los activos significativos dependiendo de su ubicación espacial (espacio envolvente, fondo medio o lejano, fondo escénico, etc.) respecto a El Malecón, su tipología (natural, antrópico, histórico, etc.) y el tipo de interacción que tienen con el paseo. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se caracteriza el estilo que presenta el diseño del mobiliario (incluido el pavimento) de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se identifican, con sus caracterizaciones, si existen en la actualidad paneles informativos que muestren e informen de los activos significativos existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se diseñan varios modelos de paneles que señalen y expliquen los activos significativos que pueden disfrutarse desde El Malecón, y cuyo diseño sea armónico con el propio paseo y su marco geográfico. (Desde el medio de verificación 12.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Alternativas de ubicación de los paneles, evitando que estos creen pantallas de ocultación del paisaje, a lo largo de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican, con sus caracterizaciones, los activos significativos que existen en El Malecón, desde su espacio envolvente hasta el fondo escénico. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se clasifican los activos significativos dependiendo de su ubicación espacial (espacio envolvente, fondo medio o lejano, fondo escénico, etc.) respecto a El Malecón, su tipología (natural, antrópico, histórico, etc.) y el tipo de interacción que tienen con el paseo. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se identifican, con sus caracterizaciones, si existen en la actualidad paneles informativos que muestren e informen de los activos significativos existentes en El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se identifican los puntos de ubicación de la cartelería informativa que menos impacto generaría (paneles de ocultación, rotura del paisaje, etc.) a El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se localizan en el paseo los puntos de colocación de los paneles. (Desde el medio de verificación 12.3).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Puesta a punto de un plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado que compone la fachada marítima de El Malecón, que evite el deterioro existente y la pérdida de dicha riqueza cultural e histórica”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican, con sus caracterizaciones, los activos significativos que existen en El Malecón, desde su espacio envolvente hasta el fondo escénico. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se clasifican los activos significativos dependiendo de su ubicación espacial (espacio envolvente, fondo medio o lejano, fondo escénico, etc.) respecto a El Malecón, su tipología (natural, antrópico, histórico, etc.) y el tipo de interacción que tienen con el paseo. (Desde el indicador verificable 1.2).
- Se identifican, a grosso modo, los diferentes tipos de desperfectos que presentan las edificaciones del *front line*, y el tipo de actuaciones que serían necesarias para corregirlas. (Desde el indicador verificable 1.3).
- Se determina perfil socioeconómico de la población que habita la fachada marítima de El Malecón. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se cuantifica el porcentaje de la población que habita el *front line* de El Malecón de La Habana, antes de los 6 primeros meses. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se redacta un plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado que compone la fachada marítima de El Malecón, que evite el deterioro existente y la pérdida de dicha riqueza cultural e histórica. (Desde el medio de verificación 12.4).

7. Acciones específicas del planteamiento número 5

“Adecuación de un sistema de transporte público, eficiente y eficaz, que posibilite la llegada al espacio envolvente de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracteriza la accesibilidad externa (zonas de aparcamiento, vías de tránsito rodado, transporte público, etc.) de El Malecón, que no solo va a facilitar la llegada al paseo, sino que también permite acceder a los activos significativos ubicados en el espacio envolvente. (Desde el indicador verificable 4.1).

- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se adecua el sistema de transporte público, de manera que sea eficiente y eficaz, y posibilite la llegada al espacio envolvente de El Malecón. (Desde el medio de verificación 12.5).

8. Acciones específicas del planteamiento número 6

“Diseño de nuevas áreas de aparcamiento en las inmediaciones de El Malecón, que faciliten el uso de transporte privado”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se caracteriza la accesibilidad externa (zonas de aparcamiento, vías de tránsito rodado, transporte público, etc.) de El Malecón, que no solo va a facilitar la llegada al paseo, sino que también permite acceder a los activos significativos ubicados en el espacio envolvente. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se seleccionan y diseñan las nuevas áreas ubicadas en las inmediaciones de El Malecón que podrían acoger las zonas de aparcamiento, y por tanto facilitar el uso del transporte privado. (Desde el medio de verificación 12.6).

PROPUESTA N° 2

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 2

Como ya se comentó anteriormente, para optimizar el aprovechamiento de un territorio, sea cual sea su uso, es imprescindible que se compatibilice el uso en cuestión con un desarrollo integral y sustentable del territorio.

Y esto es posible cuando, en la ordenación del territorio, se tiene en cuenta:

- la posibilidad de utilizar todos y cada uno de los recursos explotables y bienes ambientales del lugar conforme con sus vocaciones de destino,
- el aprovechamiento de inversiones económicas, tecnológicas, de especialistas y de mano de obra tanto del lugar como externas,

- la eliminación de conflictos socioeconómicos en relación con la explotación de los diferentes recursos y bienes ambientales,
- la sostenibilidad social de todos y cada uno de los desarrollos, con sus repercusiones positivas en la calidad de vida en el conjunto de la población, y
- la sostenibilidad económica de todos y cada uno de los desarrollos, con sus repercusiones positivas en el nivel de vida de los lugareños afectados por las explotaciones

además se respetar los activos ambientales significativos, de manera que no queden hipotecados (comprometidos) para el disfrute de las presentes y venideras generaciones.

Por lo que para el caso concreto de los paseos marítimos, se ha de verificar que el territorio tenga vocación de destino como paseo, que se puedan aprovechar las infraestructuras y dotaciones del mismo por el resto del territorio, que se impidan los posibles conflictos socioeconómicos derivados de la explotación de los negocios de prestaciones de servicios ubicados en el paseo, que El Malecón contribuya a un aumento de la calidad de vida de la población, y que las dotaciones e infraestructuras del mismo se mantengan económicamente con el paso del tiempo.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene 8 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 2: Favorecer la creación de empleos, de diversa índole, que benefician a la Ciudad de La Habana en su conjunto, gracias a la existencia de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 2: Diseño de cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración, para asegurar que se va a disponer de personal cualificado que cubra los puestos ofertados por los negocios de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta 2: Disponer de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería ubicados en El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta 2: Disponer de El Malecón, con todas sus infraestructuras y sus propia estructura, contribuye a aumentar la calidad de vida de la Ciudad, mediante el incremento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riqueza a las arcas del estado, etc. (Desde el indicador verificable 14.4).
- Planteamiento 5 de la propuesta 2: Mejoras en la infraestructura urbana y en los equipamientos sociales y asistenciales de La Ciudad de La Habana gracias a los aportes económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.5).

- Planteamiento 6 de la propuesta 2: Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelera existente. (Desde el indicador verificable 14.6).
- Planteamiento 7 de la propuesta 2: Propuesta de elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc. para evitar disarmonías, y que contribuirá a aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles. (Desde el indicador verificable 14.7).
- Planteamiento 8 de la propuesta 2: Disponer de un personal cualificado (fuerzas de la seguridad) que evite los conflictos sociales entre los usuarios del paseo, asegure la seguridad de los mismos y evite situaciones de asedio y mendicidad en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.8).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Creación de empleos, de diversa índole, gracias a la existencia de El Malecón con todas sus infraestructuras y dotaciones, que benefician a la Ciudad de La Habana en su conjunto”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario a pasear, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se conoce el número y tipo de empleos, con sus caracterizaciones, que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se determina, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).
- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).

- Se favorece la formación de empleo de diversa índole por la presencia de El Malecón, y esto favorece a la Ciudad en su conjunto. (Desde el medio de verificación 14.1).

4. **Acciones específicas del planteamiento número 2**

“Diseño de cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracterizan las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se identifican los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración. (Desde el indicador verificable 6.2).
- Se redactan los temarios de los cursos, con sus temporalizaciones, acorde con lo estipulado por los planes docentes. (Desde el medio de verificación 14.2.1).
- Se determina el precio de los cursos, las becas que pueden ofertarse para su realización, los requisitos que han de cumplir los alumnos para poder matricularse, el plazo de matrícula, la duración del curso, el número máximo de alumnos que pueden matricularse, etc. (Desde el medio de verificación 14.2.2).
- Se selecciona el espacio físico, dotado con las infraestructuras necesarias, donde impartir los cursos. (Desde el medio de verificación 14.2.3).
- Se selecciona un director que se responsabilice del buen funcionamiento de los cursos y un profesorado acreditado que asegure una enseñanza de calidad. (Desde el medio de verificación 14.2.4).
- Se negocia con diferentes Administraciones, empresas patrocinadoras, fundaciones, etc. que contribuyan a subvencionar y costear los gastos de los cursos. (Desde el medio de verificación 14.2.5).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Disponer de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería, ubicados en El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracterizan las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se identifican los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración. (Desde el indicador verificable 6.2).
- Se dispone de un personal contratado en los negocios de El Malecón con una preparación adecuada para proporcionar un servicio de calidad. (Desde el medio de verificación 14.3).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Incremento de la calidad de vida de la Ciudad, mediante el aumento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riquezas a las arcas del estado, etc. debidas a la existencia de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de

prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).

- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se mejoran los recursos de ocio ofertados por El Malecón, de manera que se incrementen las posibilidades recreacionales de la población residente y turística. (Desde el medio de verificación 14.4.1).
- Se disminuyen, gracias a las estructuras de ingeniería costera de El Malecón, los daños provocados por los temporales en el propio paseo y en los primeros frentes de casas. (Desde el medio de verificación 14.4.2).

7. Acciones específicas del planteamiento número 5

“Mejoras en la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales de la ciudad de La Habana gracias a los ingresos económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario a pasear, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se conoce el número de empleos que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad, con sus caracterizaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).

- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se mejoran las infraestructuras urbanas y los equipamientos sociales y asistenciales. (Desde el medio de verificación 14.5).

8. Acciones específicas del planteamiento número 6

“Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelera existente”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario a pasear, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).
- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se llevan a cabo convenios y compromisos entre las diferentes empresas, tendentes a recuperar, incrementar y diversificar la oferta turística y hostelera existente. (Desde el medio de verificación 14.6).

9. Acciones específicas del planteamiento número 7

“Elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc., con el fin de evitar disarmonías, aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se conoce el estado actual de la fachada marítima de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se elabora un plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima que aumente la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evite el deterioro progresivo de los inmuebles. (Desde el medio de verificación 14.7).

10. Acciones específicas del planteamiento número 8

“Disponer de un personal cualificado (fuerzas de la seguridad) que evite los conflictos sociales entre los usuarios del paseo, asegure la seguridad de los mismos y evite situaciones de asedio y mendicidad en el ámbito de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).

- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se distribuyen, de manera estratégica, a lo largo de El Malecón y/o en las proximidades a este, comisarías o puestos de atención que aseguren la proximidad de las fuerzas de seguridad y la correcta atención a los usuarios del paseo ante situaciones conflictivas (asedio, hurto, mendicidad, etc.). (Desde el medio de verificación 14.8.1).
- Se organizan y caracterizan las patrullas, con todos sus requisitos como son el número de agentes que las componen, el medio de transporte que van a emplear, si van a hacer uso de uniforme, etc., que van a dar servicio continuo a El Malecón. (Desde el medio de verificación 14.8.2).

PROPUESTA N° 3

“El establecimiento de formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo”

1. Justificación de la propuesta 3

Para maximizar el aprovechamiento de un territorio con vocación de destino como paseo marítimo se requiere que dicho paseo pueda promocionar y atraer turismo, y/o usuarios en general, hacia si y hacia su área de influencia mediante el uso de su imagen y por las posibilidades de ocio que proporciona.

2. Planteamientos de la propuesta 3

La propuesta en cuestión tiene 4 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 2: Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas. (Desde el indicador verificable 15.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 2: Diseño de campañas de marketing que usando como unos de sus reclamos El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla. (Desde el indicador verificable 15.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta 2: Negociación con diversos canales de venta como son ferias, congresos, Internet, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 15.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta 2: Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo (uso comercial, deportivo, de entretenimiento nocturno, restauración, etc.). (Desde el indicador verificable 15.4).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se identifican las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón en la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven de reclamo para los turistas. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2)
- Se clasifican los posibles usuarios de El Malecón en grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, etc. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se muestra, mediante un montaje fotográfico, como mejoraría la oferta de ocio ofertada por El Malecón, de manera que el paseo resulte atrayente y sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas. (Desde el medio de verificación 15.1).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Diseño de campañas de marketing que usando como unos de sus reclamos El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos. (Desde el indicador verificable 4.1).

- Se conocen las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se determinan las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se clasifican los posibles usuarios de El Malecón en grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, etc. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se realiza el diseño de la campaña de marketing para vender el destino turístico de la Ciudad de La Habana, y de Cuba en general, haciendo uso de la imagen de El Malecón y de sus atractivos de ocio. (Desde el medio de verificación 15.2).

5. **Acciones específicas del planteamiento número 3**

“Negociación con diversos canales de venta como son ferias, congresos, Internet, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se determinan las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se negocia con diversos canales de venta para que el destino turístico de Cuba se “venda” al mundo a través de Internet, congresos, televisión, ferias de turismo, agencias de viajes, etc. (Desde el medio de verificación 15.3).

6. **Acciones específicas del planteamiento número 4**

“Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo (uso comercial, deportivo, de entretenimiento nocturno, restauración, etc.)”

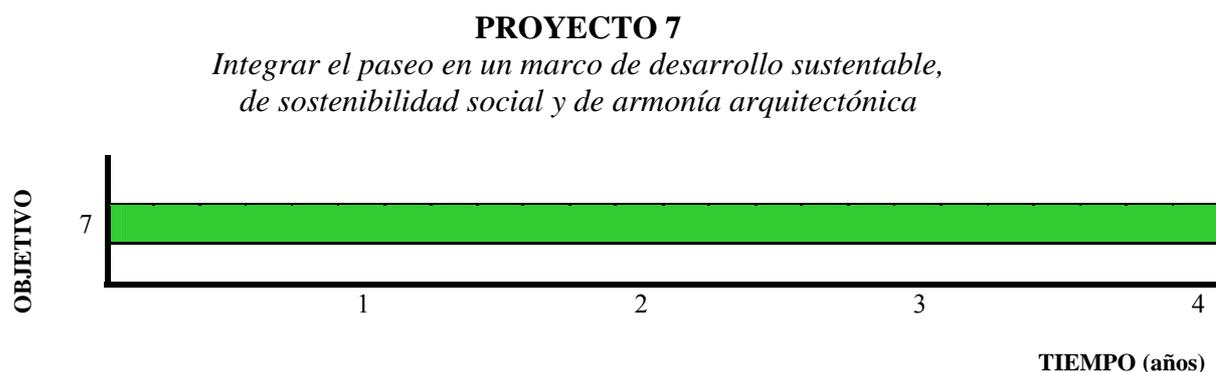
De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 23 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al

conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón el la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven de reclamo para los turistas. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se diseña una campaña de marketing para promocionar El Malecón, entre la población residente y turística, haciendo uso de las diferentes actividades de ocio que éste oferta. (Desde los medios de verificación 15.4.1 y 15.4.2).

e) Temporalización

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 7.



Cronograma 58: Temporalización del Proyecto 7

PROYECTO 7- PROPUESTA 1

Medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos

Planteamiento 1

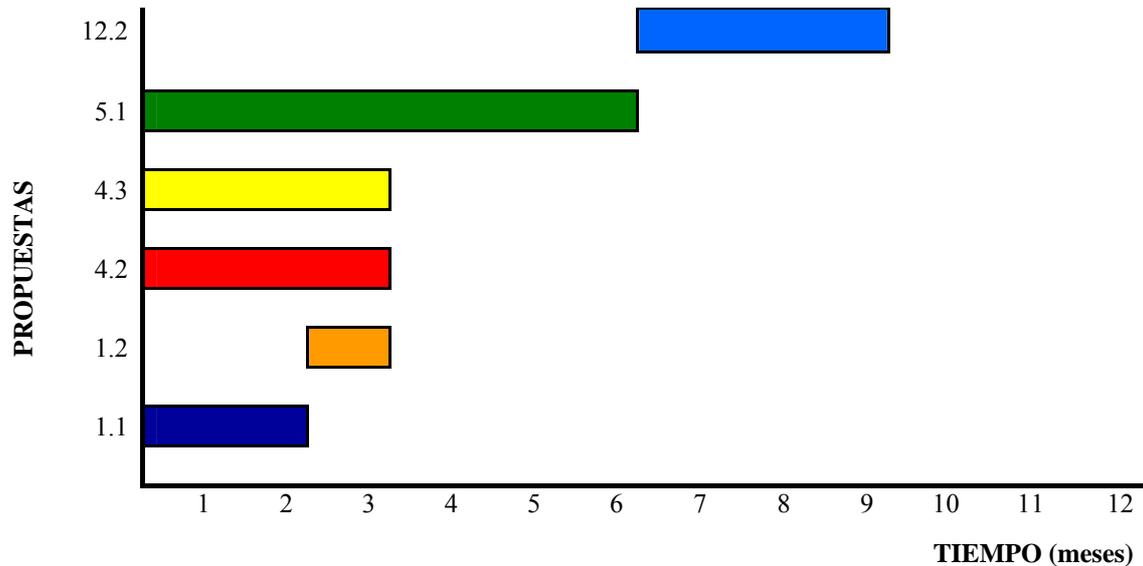
Eliminación de las disarmonías existentes entre los activos significativos y El Malecón



Cronograma 59: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 7

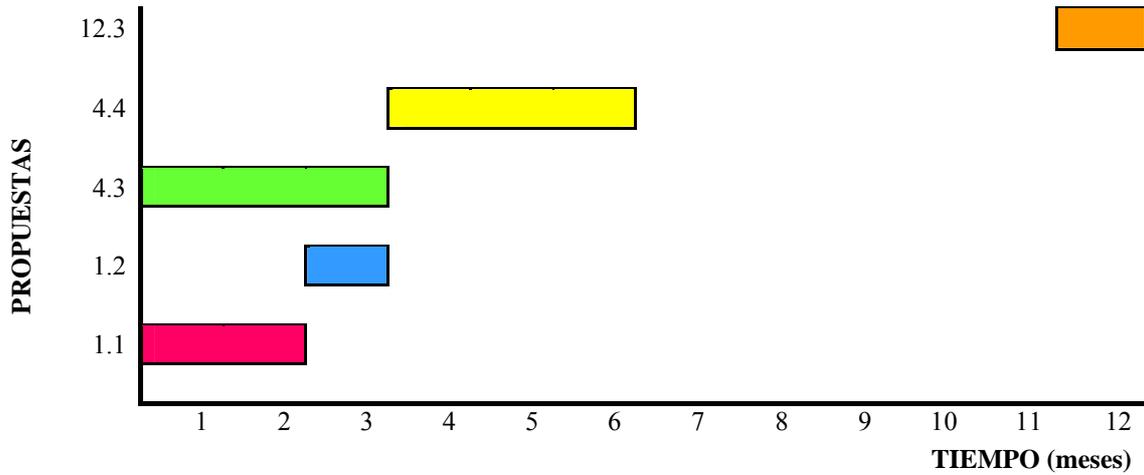
Planteamiento 2

Diseño de los paneles



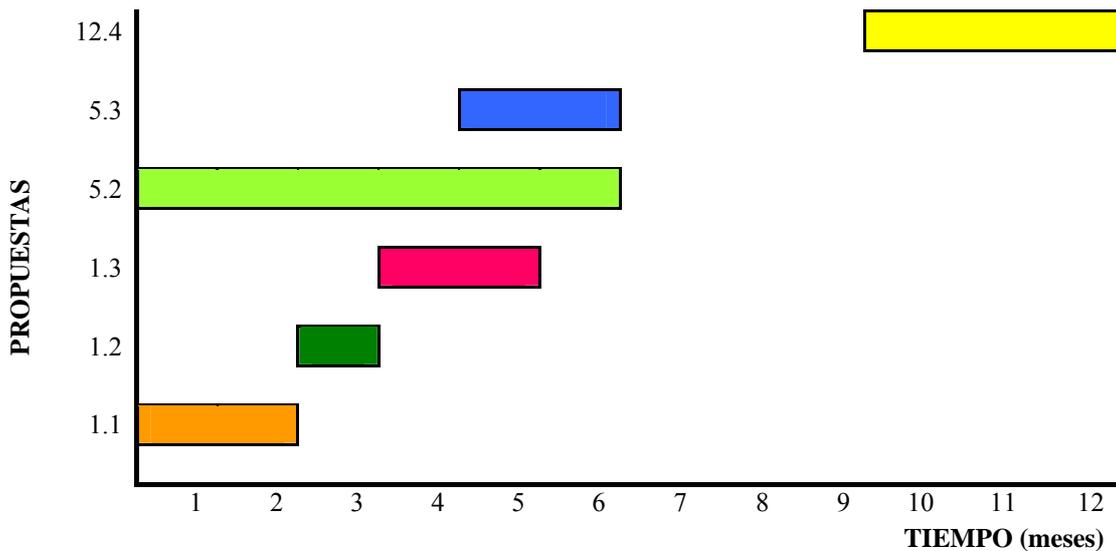
Cronograma 60: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 7

Planteamiento 3
Ubicación de los paneles



Cronograma 61: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 7

Planteamiento 4
Plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado que compone la fachada urbana



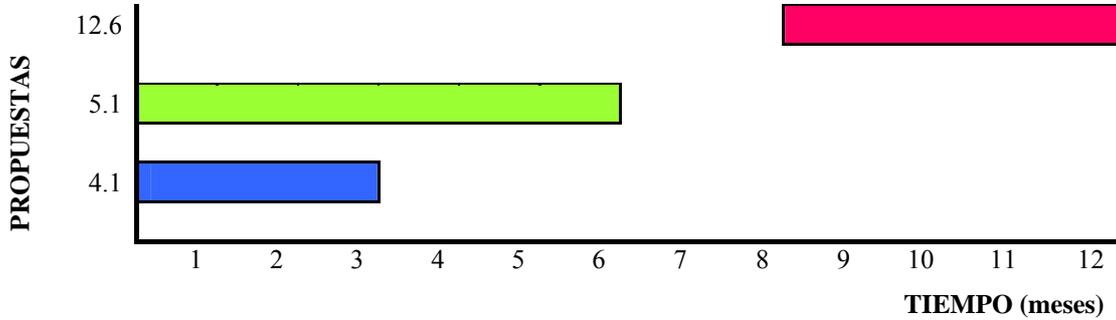
Cronograma 62: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 1 del Proyecto 7

Planteamiento 5
Adecuación del sistema de transporte público



Cronograma 63: Temporalización del planteamiento 5 de la propuesta 1 del Proyecto 7

Planteamiento 6
Nuevas áreas de aparcamiento

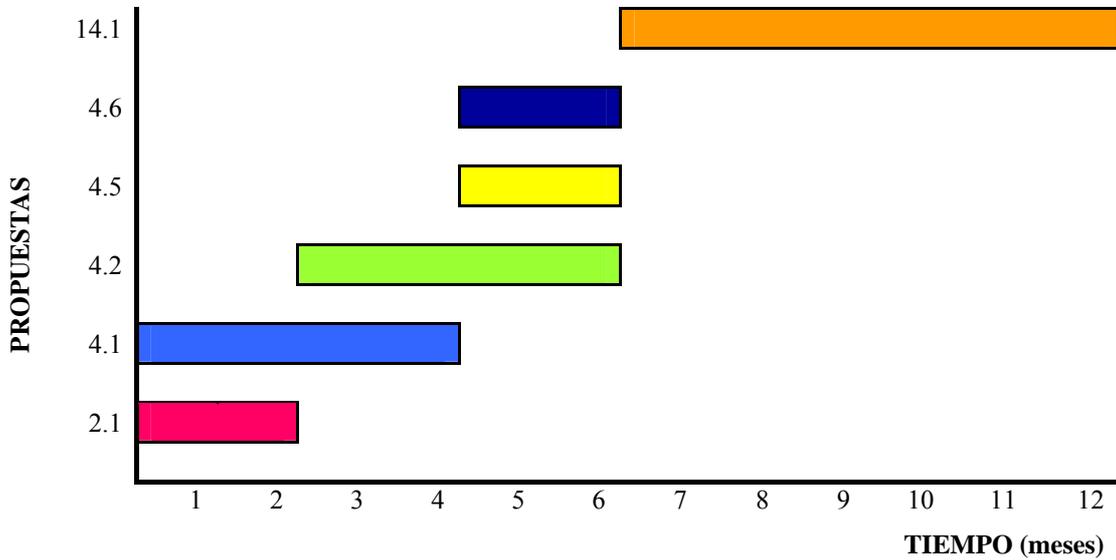


Cronograma 64: Temporalización del planteamiento 6 de la propuesta 1 del Proyecto 7

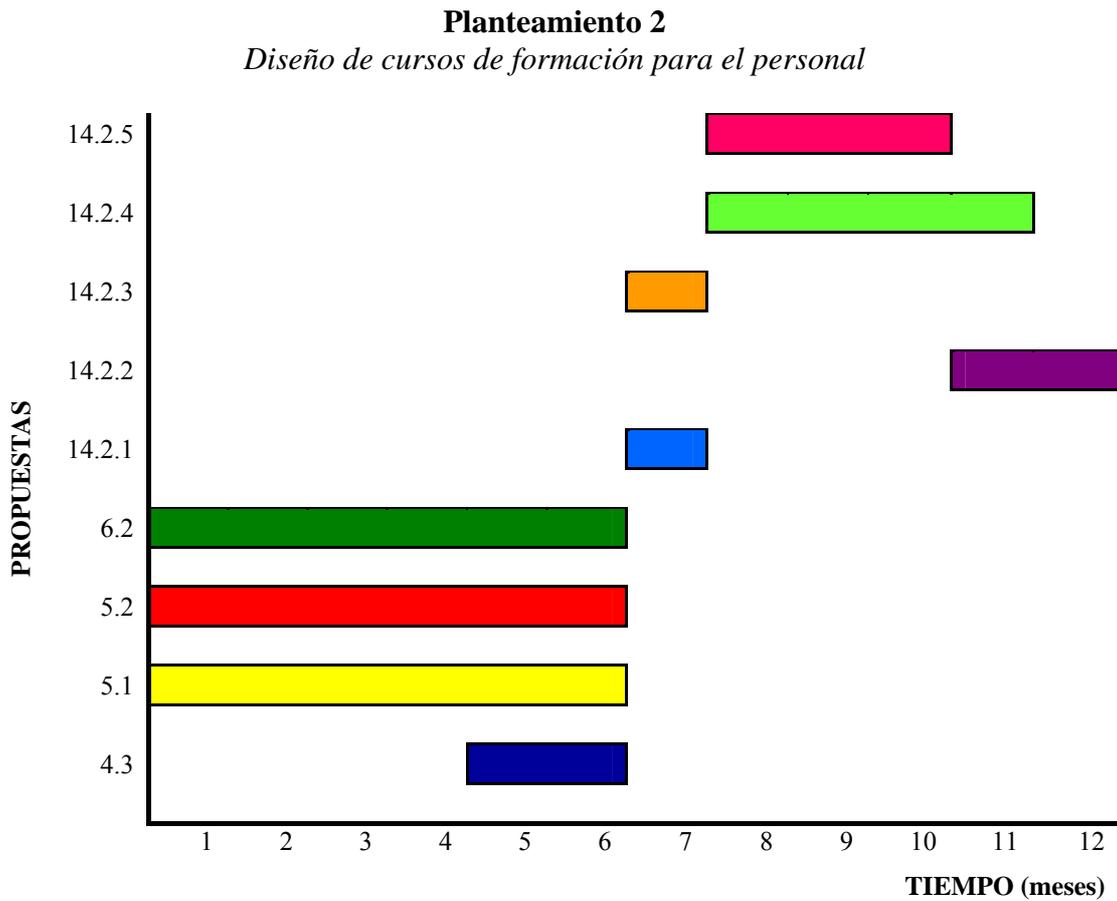
PROYECTO 7- PROPUESTA 2

Medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable

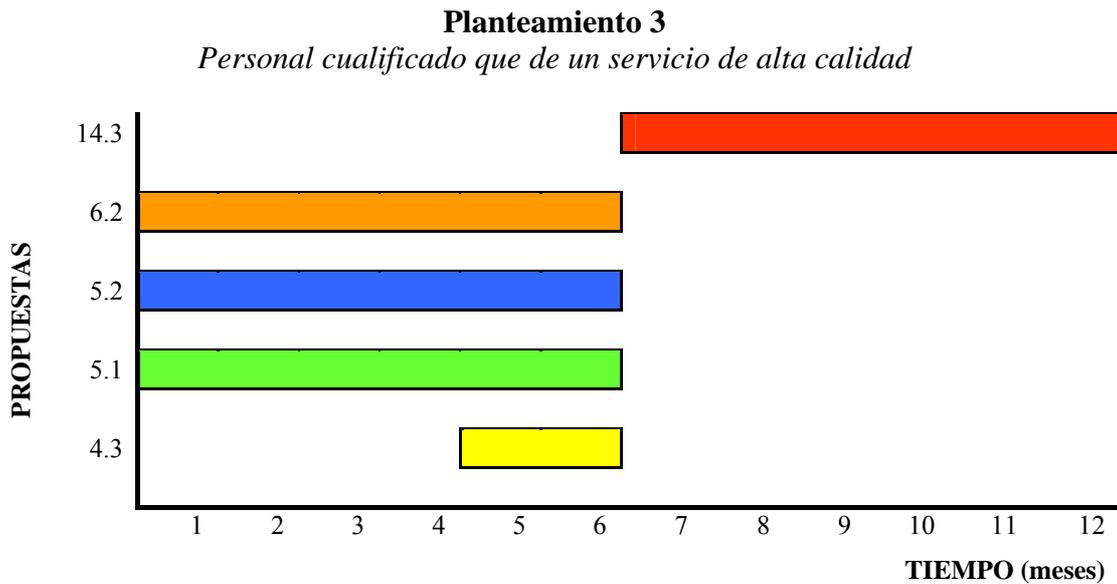
Planteamiento 1
Favorecer la creación de empleos



Cronograma 65: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 7



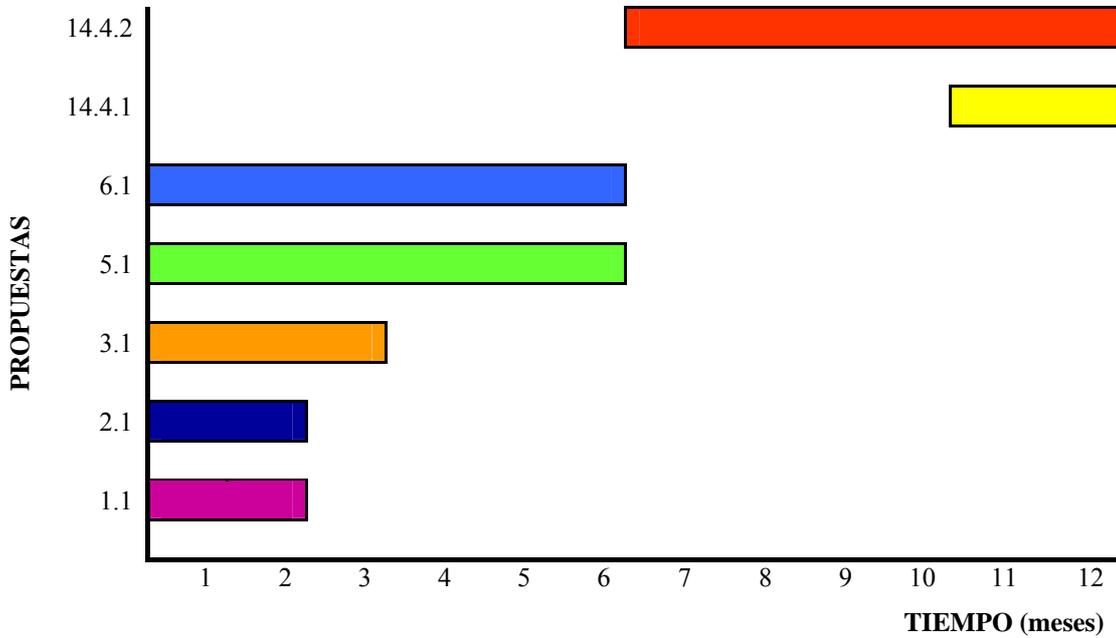
Cronograma 66: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 7



Cronograma 67: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 2 del Proyecto 7

Planteamiento 4

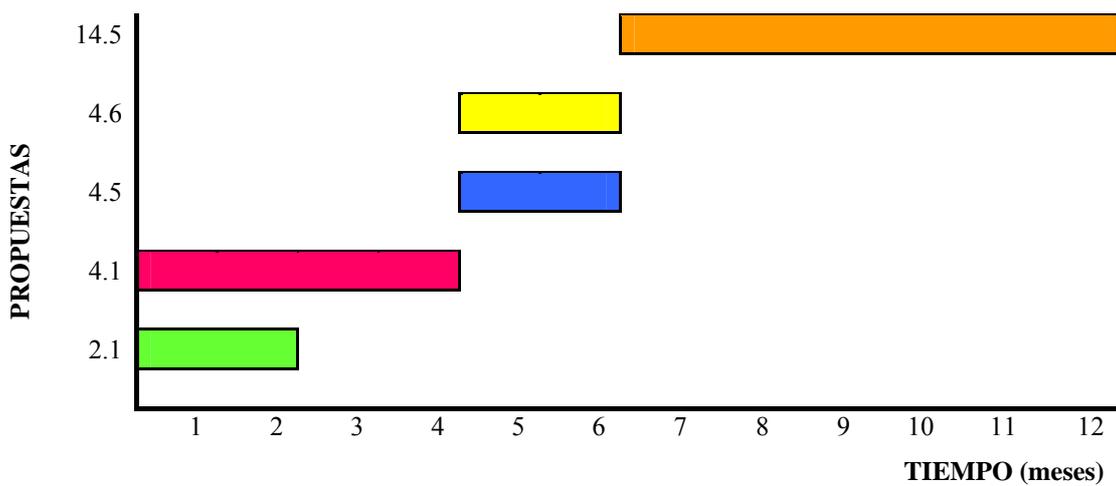
Aumento de la calidad de vida de la Ciudad por la presencia de El Malecón



Cronograma 68: *Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 2 del Proyecto 7*

Planteamiento 5

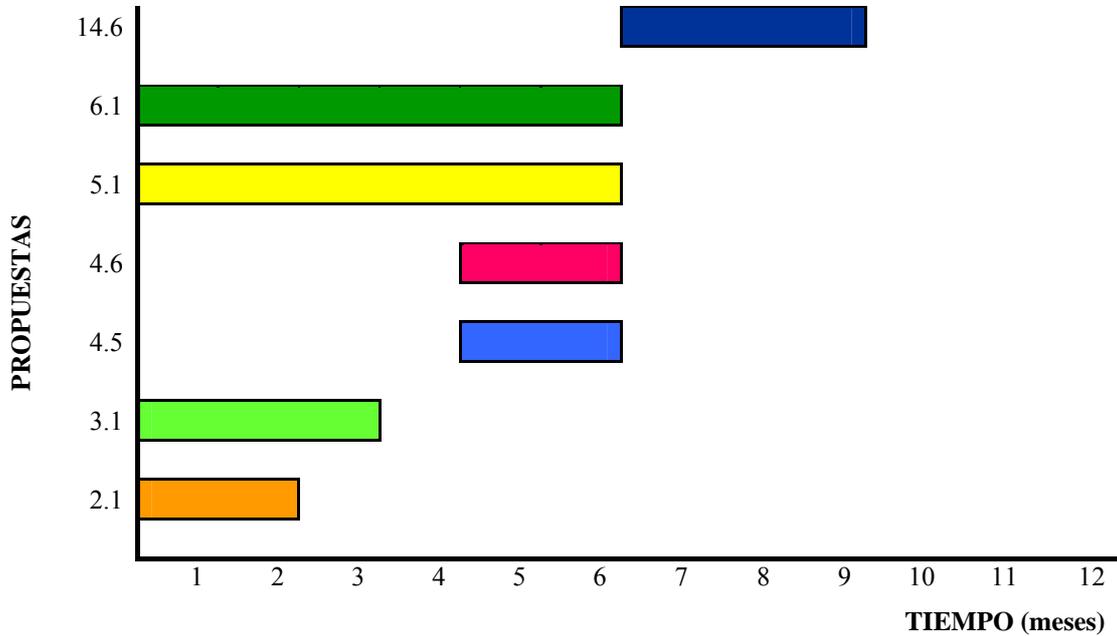
Mejoras en la infraestructura urbana y en los equipamientos sociales y asistenciales



Cronograma 69: *Temporalización del planteamiento 5 de la propuesta 2 del Proyecto 7*

Planteamiento 6

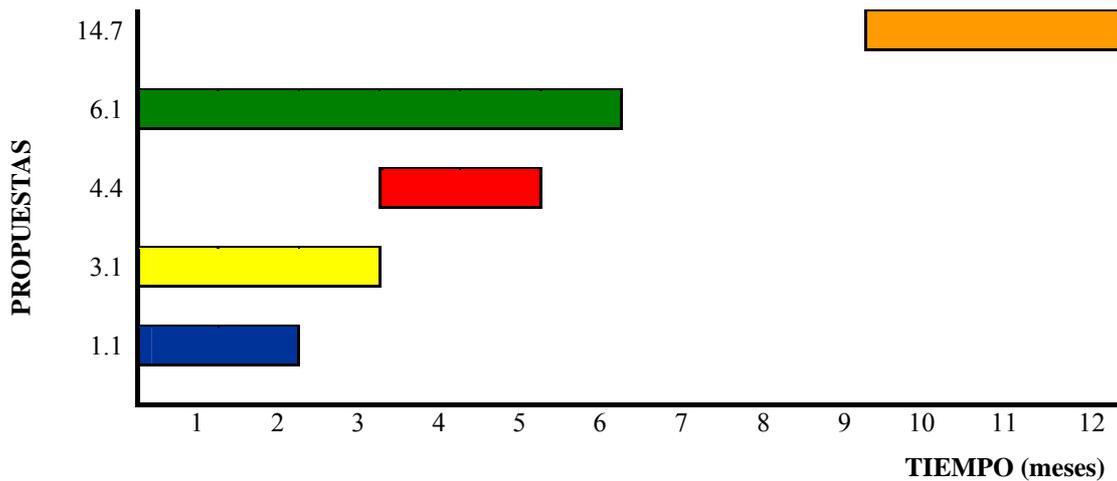
Diseño de una estructura empresarial que recupere, incremente y diversifique la oferta turística y hostelera de El Malecón



Cronograma 70: Temporalización del planteamiento 6 de la propuesta 2 del Proyecto 7

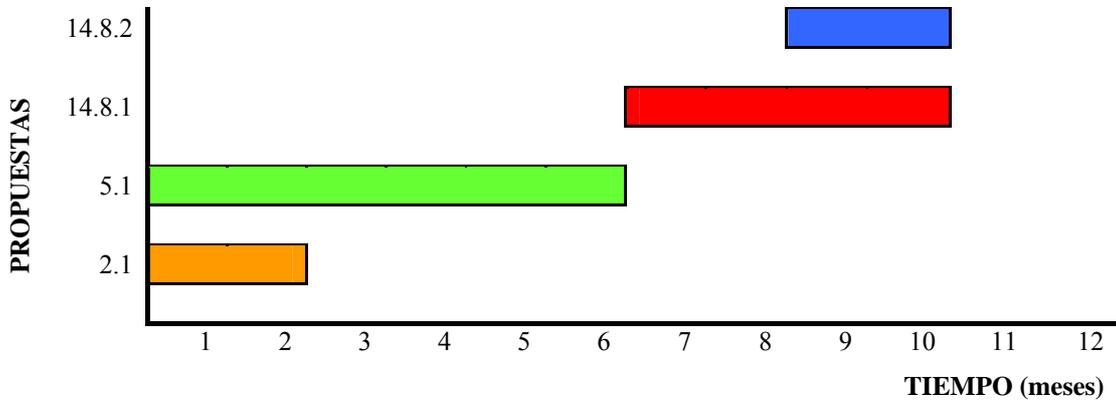
Planteamiento 7

Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima



Cronograma 71: Temporalización del planteamiento 7 de la propuesta 2 del Proyecto 7

Planteamiento 8
Fuerzas de seguridad



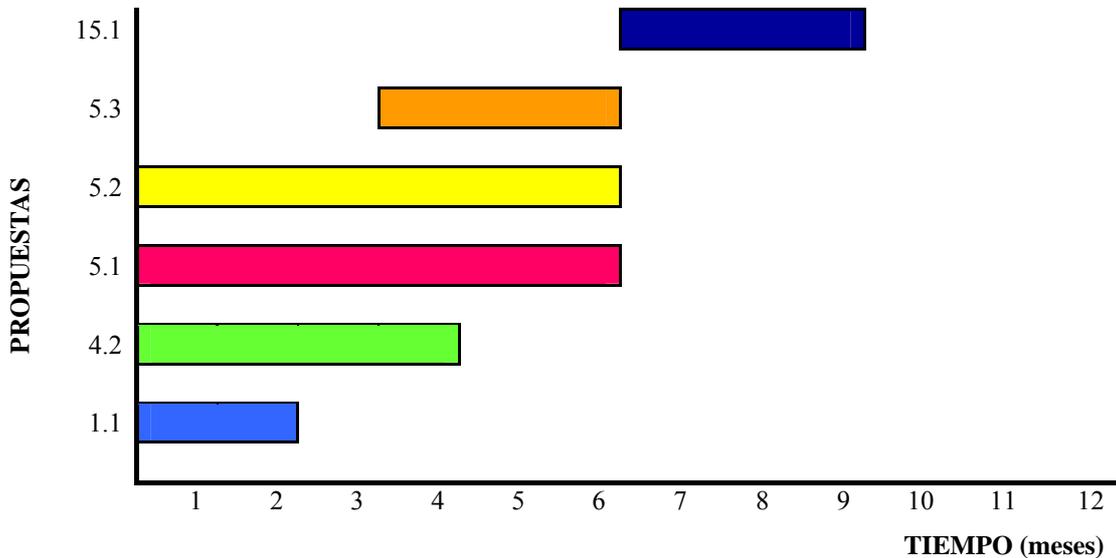
Cronograma 72: Temporalización del planteamiento 8 de la propuesta 2 del Proyecto 7

PROYECTO 7- PROPUESTA 3

Formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo

Planteamiento 1

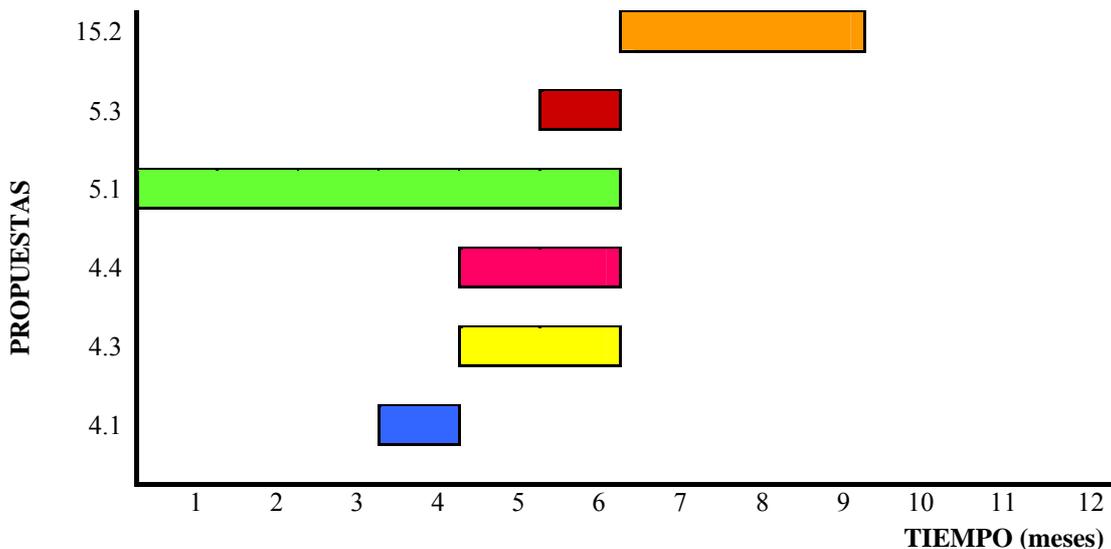
Alternativas de ocio ofertadas por El Malecón



Cronograma 73: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 3 del Proyecto 7

Planteamiento 2

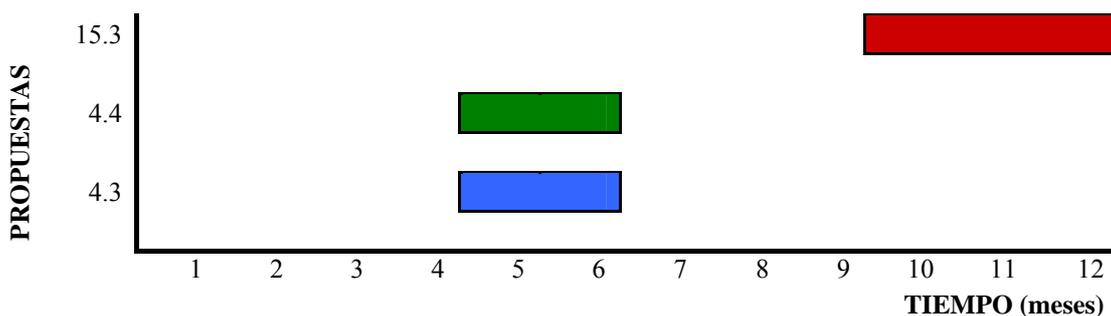
Diseño de campañas de marketing del destino turístico de Cuba



Cronograma 74: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 3 del Proyecto 7

Planteamiento 3

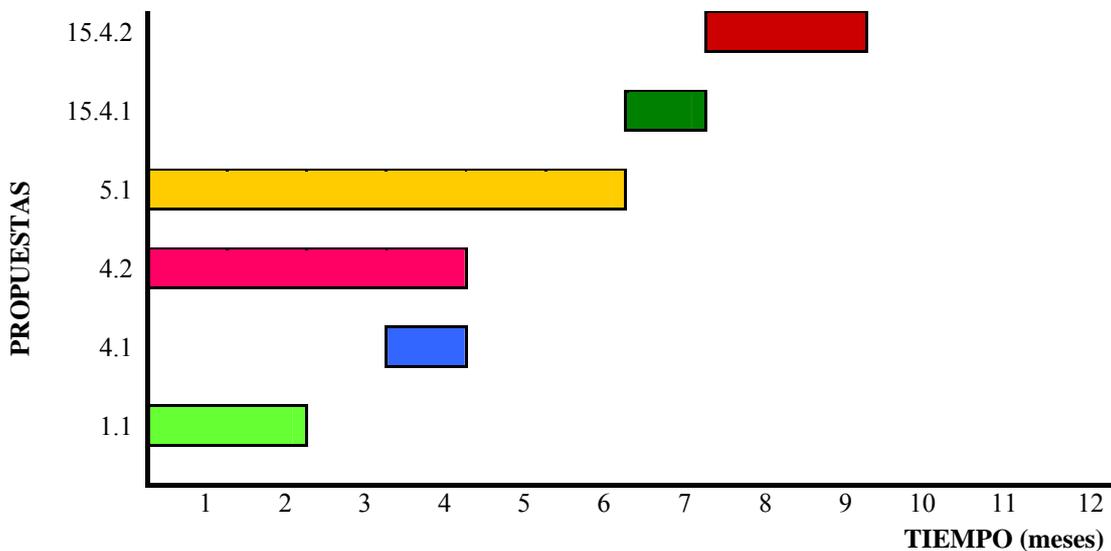
Negociaciones con diversos canales de venta



Cronograma 75: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 3 del Proyecto 7

Planteamiento 4

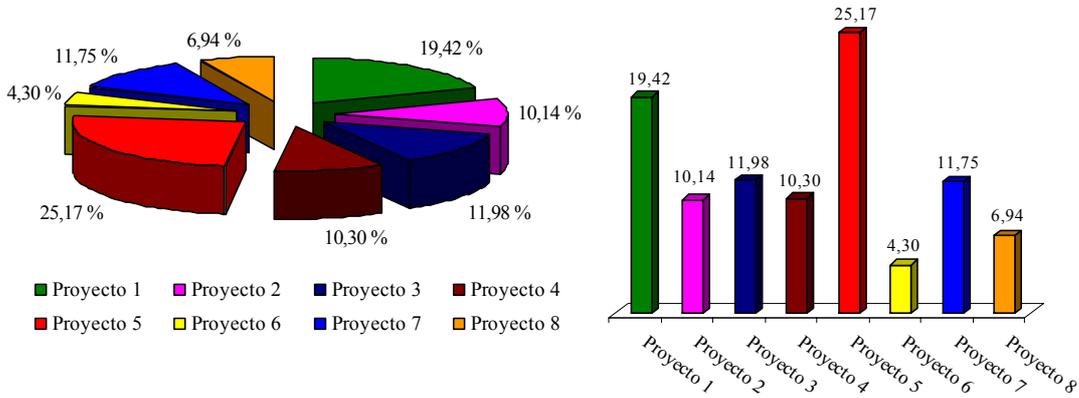
Diseño de la campaña de marketing que promocióne El Malecón



Cronograma 76: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 3 del Proyecto 7

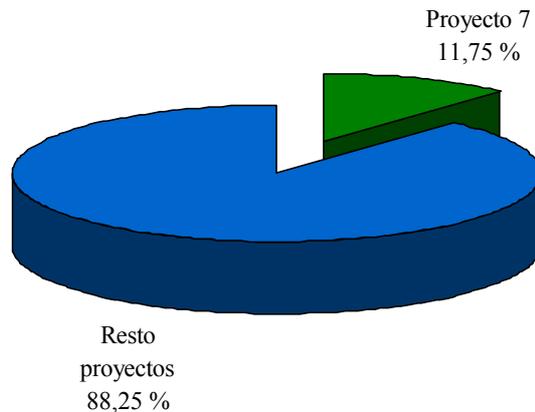
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 7, los logros que se recogen en la tabla 33 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 64 y 65, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



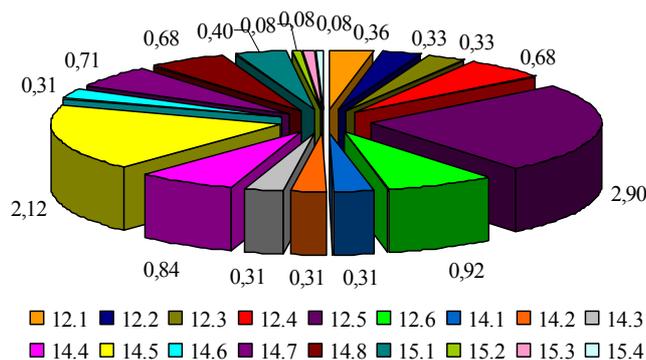
Gráficas 61 y 62: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

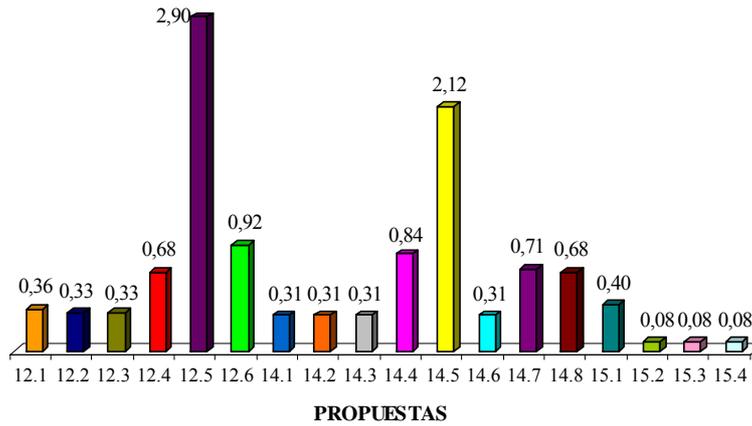
Para el Proyecto 7, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 11.75 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 63: Porcentaje de logros del proyecto 7 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.

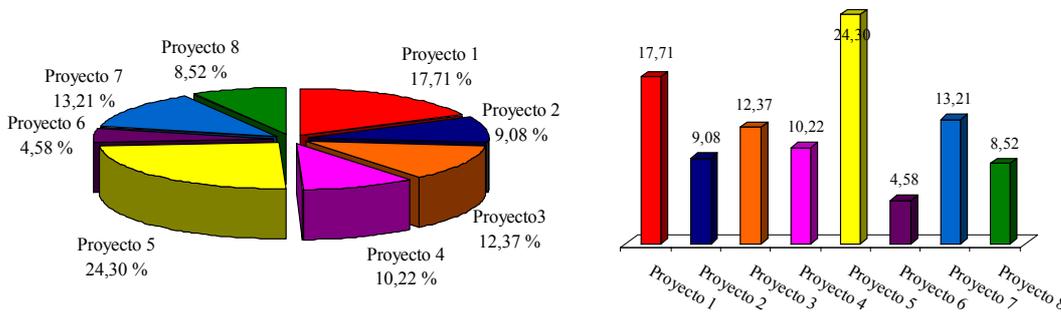




Gráficas 64 y 65: Redistribución de los logros del Proyecto 7 por propuestas

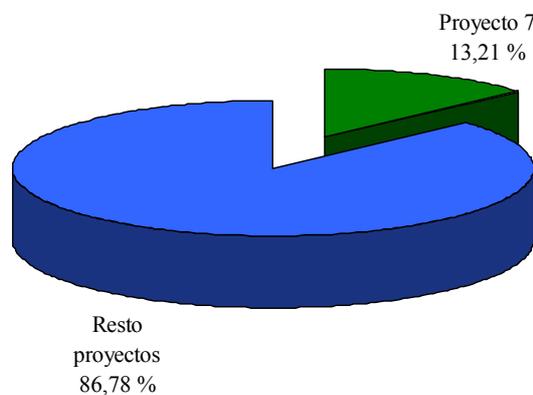
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 7, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 44 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 69 y 70, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



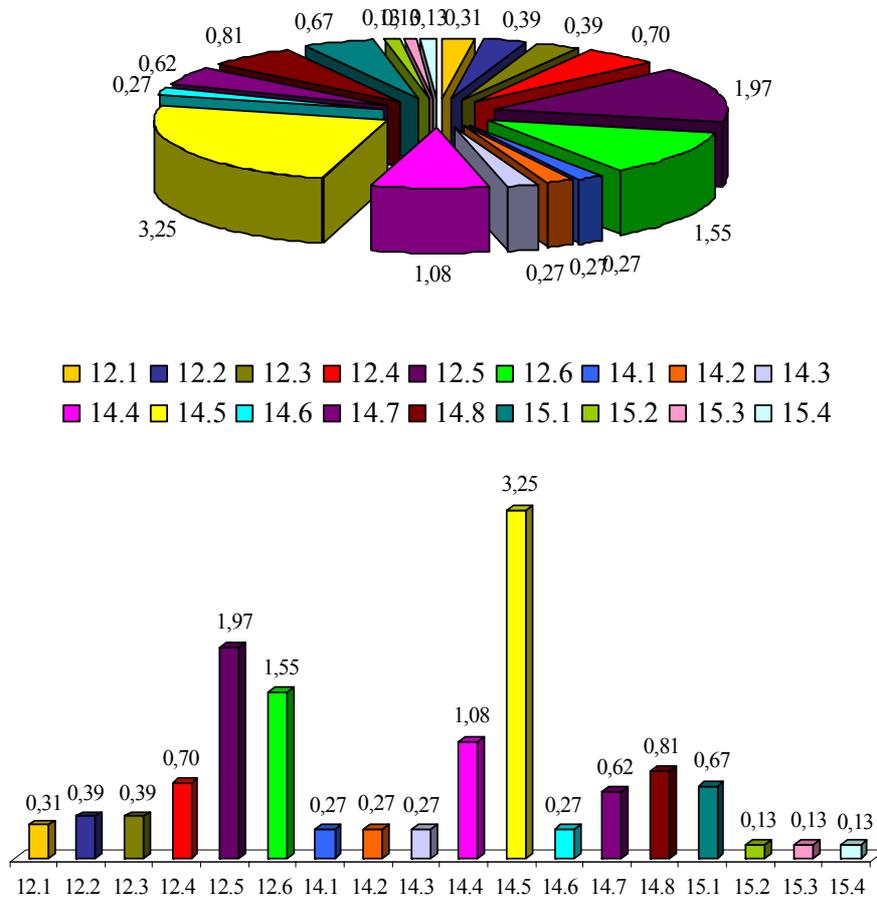
Gráficas 66 y 67: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 7, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 13.21 %.



Gráfica 68: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 7 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 69 y 70: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 7 por propuestas

PROYECTO N° 8

a) Objetivo general

Se satisface al objetivo general “vender el paseo” (meta 24 de su árbol de objetivos).

b) Justificación del objetivo general

Para poder llevar a cabo el aprovechamiento de un territorio con vocación de destino como paseo marítimo se requiere la existencia de usuarios, pues carece de sentido un paseo marítimo sin gente que desarrolle diversas actividades (pasear, contemplar el paisaje, hacer deporte, etc.) en el mismo.

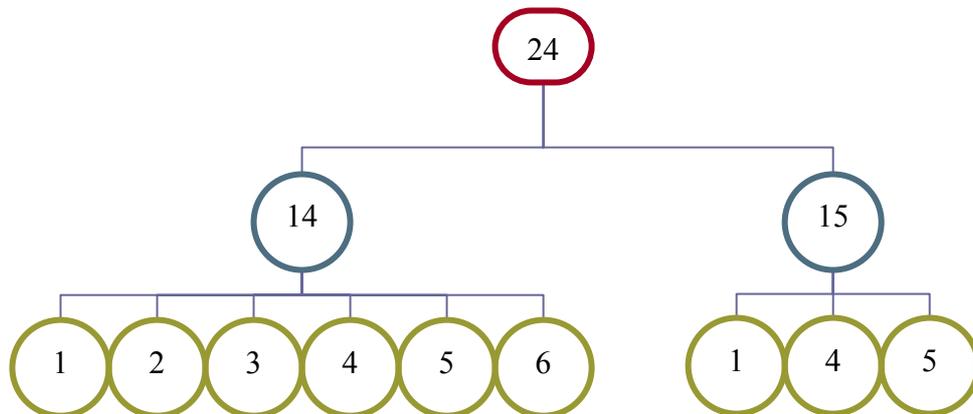
Por tanto, un paseo marítimo sin usuarios viene a ser como un lugar “muerto”, ya que el paseo es un espacio de encuentro y reunión y “necesita” ser usado.

Es por ello que la meta en cuestión, que se centra en vender la imagen de El Malecón y sus posibilidades de ocio, posibilita que la población (turística o residente) sienta el reclamo de El Malecón y haga uso del mismo, y esta circunstancia hace incrementar el aprovechamiento del territorio.

c) Propuestas

Conforme con la matriz madre de la meta 24, el proyecto precisa de dos estrategias para su desarrollo, que genera las siguientes propuestas:

- Propuesta número 1: La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio. (A partir de la estrategia 14 de su árbol de objetivos).
- Propuesta número 2: El establecimiento de fórmulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo. (A partir de la estrategia 15 de su árbol de objetivos).



d) Desarrollo de las propuestas

PROPUESTA N° 1

“La formulación de medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio”

1. Justificación de la propuesta 1

Se avanza en el desarrollo integral de un sector urbano cuando se amplían los recursos de ocio, como sucede con un paseo marítimo optimizado, siempre que éste no vulnere al Patrimonio Natural y al Legado Cultural de su marco geográfico, y se compatibilice con los usos legales ya establecidos (que deberían ser sustentables en lo ambiental y sostenidos en lo social y/o económico), y además dichos recursos son apetecidos y demandados tanto por la población residente como la turística.

2. Planteamientos de la propuesta 1

La propuesta en cuestión tiene 8 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 1: Creación de empleos, de diversa índole, gracias a la existencia de El Malecón con todas sus infraestructuras y dotaciones, que benefician a la Ciudad de La Habana en su conjunto. (Desde el indicador verificable 14.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 1: Diseño de cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración. (Desde el indicador verificable 14.2).
- Planteamiento 3 de la propuesta 1: Disponer de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería, ubicados en El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta 1: Incremento de la calidad de vida de la Ciudad, mediante el aumento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riquezas a las arcas del estado, etc. debidas a la existencia de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.4).
- Planteamiento 5 de la propuesta 1: Mejoras en la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales de la ciudad de La Habana gracias a los ingresos económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón. (Desde el indicador verificable 14.5).
- Planteamiento 6 de la propuesta 1: Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelera existente. (Desde el indicador verificable 14.6).

- Planteamiento 7 de la propuesta 1: Elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc., con el fin de evitar disarmonías, aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles. (Desde el indicador verificable 14.7).
- Planteamiento 8 de la propuesta 1: Diseño de nuevas áreas comerciales (negocios relacionados con la moda, complementos, perfumerías, accesorios, alimentación, souvenirs, etc.) ubicadas en diferentes zonas de la Ciudad, que satisfagan la demanda y necesidades de los residentes y de los turistas atraídos por la “nueva” imagen del destino turístico de La Habana. (Desde el indicador verificable 14.8).

3. Acciones específicas del planteamiento número 1

“Creación de empleos, de diversa índole, gracias a la existencia de El Malecón con todas sus infraestructuras y dotaciones, que benefician a la Ciudad de La Habana en su conjunto”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se conoce el número y tipo de empleos, con sus caracterizaciones, que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se determina, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).
- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se favorece la formación de empleo de diversa índole por la presencia de El Malecón, y esto favorece a la Ciudad en su conjunto. (Desde el medio de verificación 14.1).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Diseño de cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracterizan las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se identifican los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración. (Desde el indicador verificable 6.2).
- Se redactan los temarios de los cursos, con sus temporalizaciones, y de manera que estén acorde con lo estipulado por los planes docentes. (Desde el medio de verificación 14.2.1).
- Se determina el precio de los cursos, las becas que pueden ofertarse para su realización y los requisitos de las mismas, los requerimientos que han de cumplir los alumnos para poder matricularse, el plazo de matrícula, la duración del curso, el número máximo de alumnos que pueden matricularse, etc. (Desde el medio de verificación 14.2.2).
- Se selecciona el espacio físico, dotado con las infraestructuras y equipamientos necesarios (mesas, sillas, pizarras, proyectores, etc.), donde impartir los cursos. (Desde el medio de verificación 14.2.3).
- Se selecciona un director que se responsabilice del buen funcionamiento de los cursos y un profesorado acreditado que asegure una enseñanza de calidad. (Desde el medio de verificación 14.2.4).
- Se negocia con diferentes Administraciones, empresas patrocinadoras, fundaciones, etc. para que contribuyan a subvencionar y costear los gastos de los cursos. (Desde el medio de verificación 14.2.5).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Disponer de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería, ubicados en El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracterizan las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios. (Desde el indicador verificable 5.2).
- Se identifican los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración. (Desde el indicador verificable 6.2).
- Se dispone de un personal contratado en los negocios de El Malecón con una preparación adecuada para proporcionar un servicio de calidad. (Desde el medio de verificación 14.3).

6. Acciones específicas del planteamiento número 4

“Incremento de la calidad de vida de la Ciudad, mediante el aumento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riquezas a las arcas del estado, etc. debidas a la existencia de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de

prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).

- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se mejoran los recursos de ocio ofertados por El Malecón, de manera que se incrementen las posibilidades recreacionales de la población residente y turística. (Desde el medio de verificación 14.4.1).
- Se disminuyen, gracias a las estructuras de ingeniería costera de El Malecón, los daños provocados por los temporales en el propio paseo y en los primeros frentes de casas. (Desde el medio de verificación 14.4.2).

7. Acciones específicas del planteamiento número 5

“Mejoras en la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales de la ciudad de La Habana gracias a los ingresos económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se conoce el número de empleos que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad, con sus caracterizaciones. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).

- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se mejoran las infraestructuras urbanas y los equipamientos sociales y asistenciales. (Desde el medio de verificación 14.5).

8. Acciones específicas del planteamiento número 6

“Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelera existente”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se analizan los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.5).
- Se hacen estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.6).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se llevan a cabo convenios y compromisos entre las diferentes empresas, tendentes a recuperar, incrementar y diversificar la oferta turística y hostelera existente. (Desde el medio de verificación 14.6).

9. Acciones específicas del planteamiento número 7

“Elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc., con el fin de evitar disarmonías, aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se conoce el estado actual de la fachada marítima de El Malecón. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se elabora un plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima que aumente la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evite el deterioro progresivo de los inmuebles. (Desde el medio de verificación 14.7).

10. Acciones específicas del planteamiento número 8

“Diseño de nuevas áreas comerciales (negocios relacionados con la moda, complementos, perfumerías, accesorios, alimentación, souvenirs, etc.) ubicadas en diferentes zonas de la Ciudad, que satisfagan la demanda y necesidades de los residentes y de los turistas atraídos por la “nueva” imagen del destino turístico de La Habana”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se inventarian, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes. (Desde el indicador verificable 1.1).

- Se conocen los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc. (Desde el indicador verificable 2.1).
- Se identifican, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones. (Desde el indicador verificable 3.1).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se determinan, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico. (Desde el indicador verificable 6.1).
- Se localizan, en diferentes zonas de la Ciudad, las nuevas áreas comerciales (negocios relacionados con la moda, complementos, perfumerías, accesorios, alimentación, souvenirs, etc.), que satisfagan la demanda y necesidades de los residentes y los turistas atraídos por la “nueva” imagen del destino turístico de La Habana. (Desde el medio de verificación 14.8).

PROPUESTA N° 2

“El establecimiento de formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo”

1. Justificación de la propuesta 2

Para maximizar el aprovechamiento de un territorio con vocación de destino como paseo marítimo se requiere que dicho paseo pueda promocionar y atraer turismo, y/o usuarios en general, hacia si y hacia su área de influencia mediante el uso de su imagen y por las posibilidades de ocio que proporciona.

2. Planteamientos de la propuesta 2

La propuesta en cuestión tiene 4 planteamientos:

- Planteamiento 1 de la propuesta 2: Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas. (Desde el indicador verificable 15.1).
- Planteamiento 2 de la propuesta 2: Diseño de campañas de marketing que usando como unos de sus reclamos El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla. (Desde el indicador verificable 15.2).

- Planteamiento 3 de la propuesta 2: Negociación con diversos canales de venta como son ferias, agencias de viajes, congresos, Internet, canales de televisión y radio, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 15.3).
- Planteamiento 4 de la propuesta 2: Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo (uso comercial, deportivo, de entretenimiento diurno y/o nocturno, restauración, relax, etc.). (Desde el indicador verificable 15.4).

3. **Acciones específicas del planteamiento número 1**

“Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se identifican las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón en la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven (o podrían servir) de reclamo tanto para turistas como para residentes. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se caracteriza el tipo de usuarios de El Malecón, con sus gustos y costumbres, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo. (Desde el indicador verificable 5.2)
- Se clasifican los posibles usuarios de El Malecón en diferentes grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, sexo, costumbres, etc. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se muestra, mediante un montaje fotográfico, como mejoraría la oferta de ocio actualmente ofrecida por El Malecón, de manera que el paseo resulte más atrayente y sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas. (Desde el medio de verificación 15.1).

4. Acciones específicas del planteamiento número 2

“Diseño de campañas de marketing que usando como unos de sus reclamos El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se determinan aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se conocen las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se determinan las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 4.4).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se clasifican los posibles usuarios de El Malecón en grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, etc. (Desde el indicador verificable 5.3).
- Se realiza el diseño de la campaña de marketing para vender el destino turístico de la Ciudad de La Habana, y de Cuba en general, haciendo uso de la imagen de El Malecón y de sus atractivos de ocio. (Desde el medio de verificación 15.2).

5. Acciones específicas del planteamiento número 3

“Negociación con diversos canales de venta como son ferias, congresos, Internet, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba”

De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se conocen las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo. (Desde el indicador verificable 4.3).
- Se determinan las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba. (Desde el indicador verificable 4.4).

- Se negocia con diversos canales de venta para que el destino turístico de Cuba se “venda” al mundo a través de Internet, congresos, televisión, ferias de turismo, agencias de viajes, etc. (Desde el medio de verificación 15.3).

6. **Acciones específicas del planteamiento número 4**

“Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo (uso comercial, deportivo, de entretenimiento nocturno, restauración, etc.)”

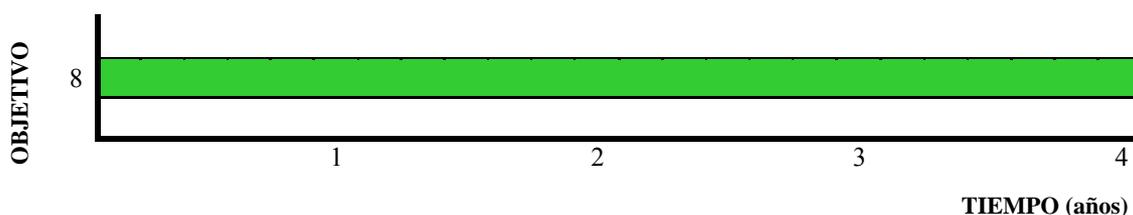
De acuerdo con el itinerario de objetivos de la meta 24 (adjunta en el anexo), con la matriz madre de la meta en cuestión y con la matriz de correspondencia que satisface al conjunto de estrategias, la consecución de este planteamiento se consigue mediante las siguientes acciones específicas:

- Se identifican aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón. (Desde el indicador verificable 1.1).
- Se determinan aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos. (Desde el indicador verificable 4.1).
- Se identifican las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón el la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven de reclamo para los turistas. (Desde el indicador verificable 4.2).
- Se realizan encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos. (Desde el indicador verificable 5.1).
- Se diseña una campaña de marketing para promocionar El Malecón, entre la población residente y turística, haciendo uso de las diferentes actividades de ocio que éste oferta. (Desde los medios de verificación 15.4.1 y 15.4.2).

e) **Temporalización**

Conforme con los tiempos otorgados a los indicadores verificables (que deben posibilitar los desarrollos de sus medios de verificación), de las matrices involucradas del Marco Lógico, se llega a los siguientes cronogramas para el conjunto de propuestas y para los planeamientos de cada una de las propuestas del Proyecto 8.

PROYECTO 8 *Vender el paseo*



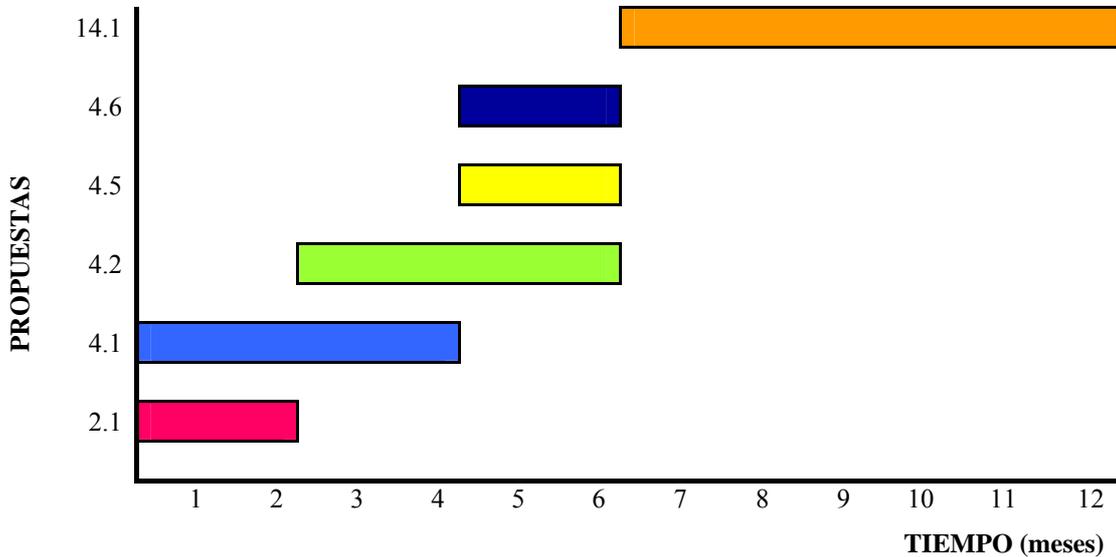
Cronograma 77: *Temporalización del Proyecto 8*

PROYECTO 8- PROPUESTA 1

Medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable

Planteamiento 1

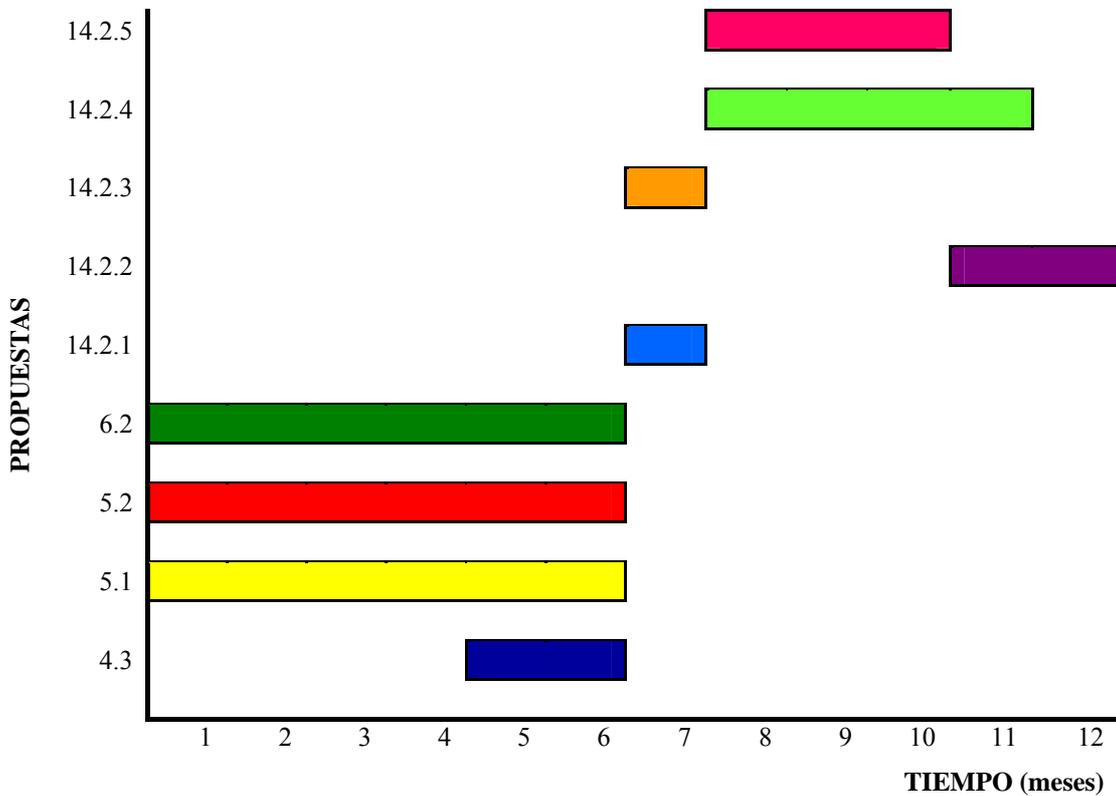
Favorecer la creación de empleos



Cronograma 78: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 1 del Proyecto 8

Planteamiento 2

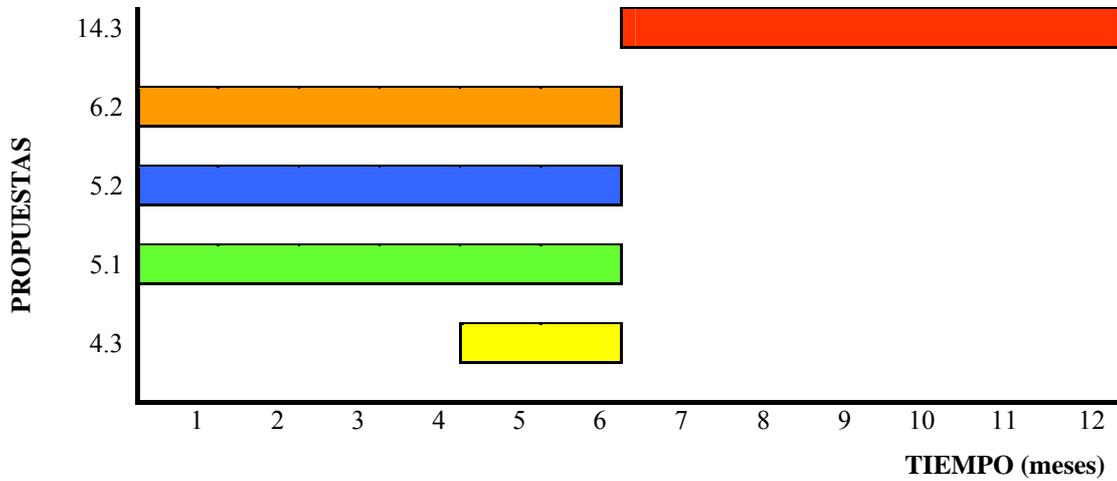
Diseño de cursos de formación para el personal



Cronograma 79: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 1 del Proyecto 8

Planteamiento 3

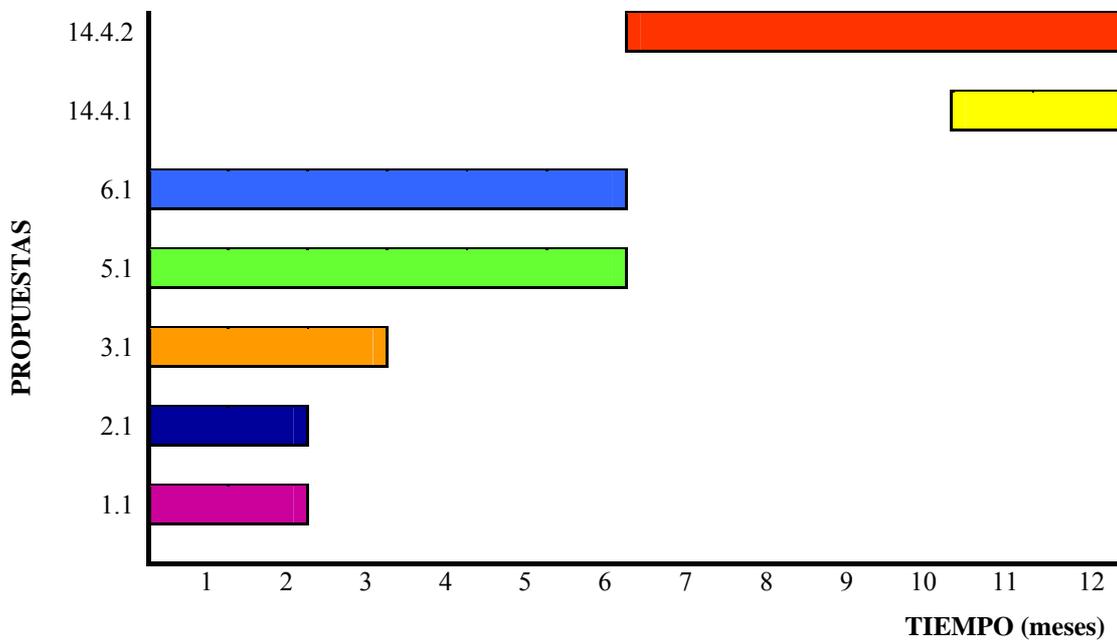
Personal cualificado que de un servicio de alta calidad



Cronograma 80: Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 1 del Proyecto 8

Planteamiento 4

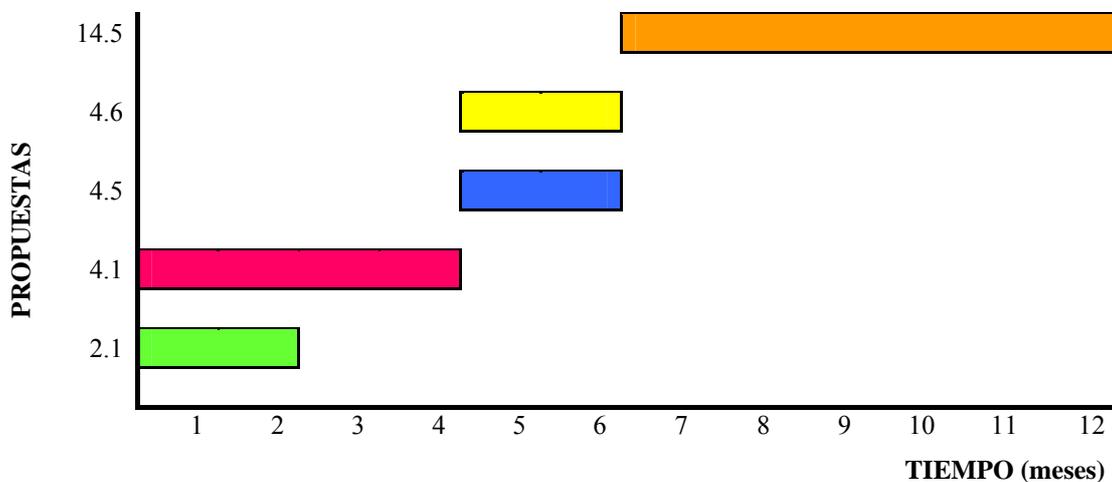
Aumento de la calidad de vida de la Ciudad por la presencia de El Malecón



Cronograma 81: Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 1 del Proyecto 8

Planteamiento 5

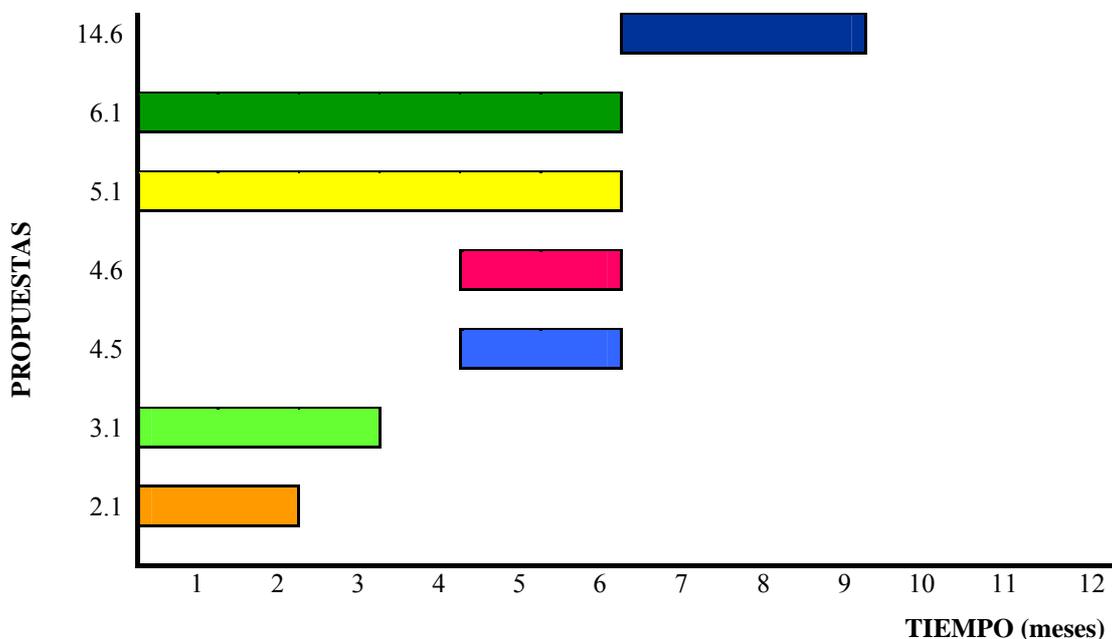
Mejoras en la infraestructura urbana y en los equipamientos sociales y asistenciales



Cronograma 82: *Temporalización del planteamiento 5 de la propuesta 1 del Proyecto 8*

Planteamiento 6

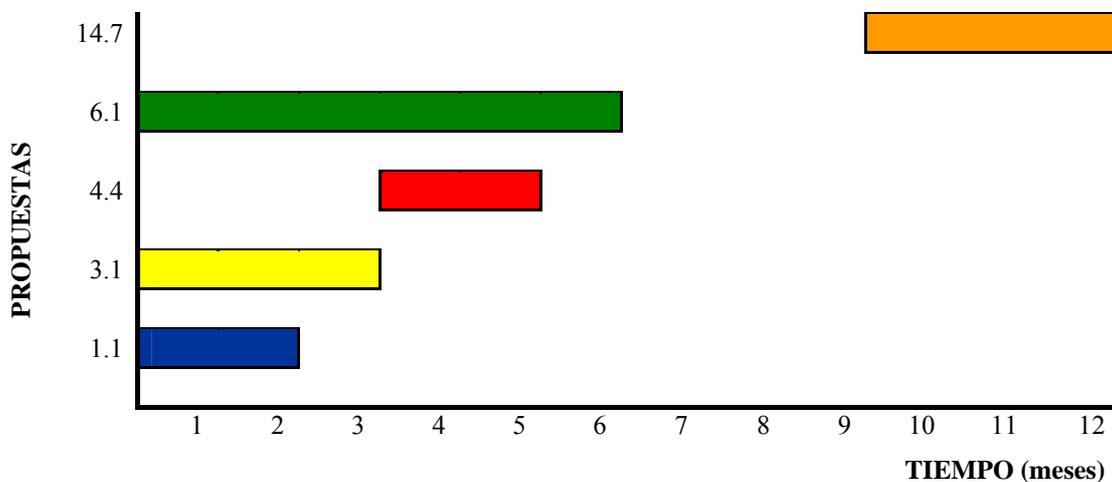
Diseño de una estructura empresarial que recupere, incremente y diversifique la oferta turística y hostelera de El Malecón



Cronograma 83: *Temporalización del planteamiento 6 de la propuesta 1 del Proyecto 8*

Planteamiento 7

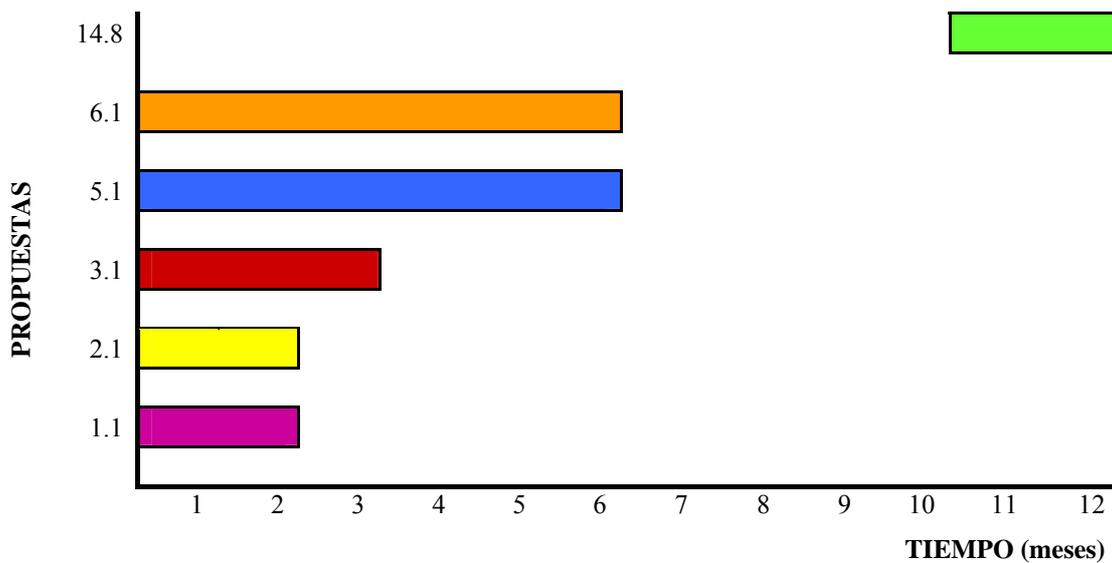
Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima



Cronograma 84: Temporalización del planteamiento 7 de la propuesta 1 del Proyecto 8

Planteamiento 8

Diseño de nuevas áreas comerciales



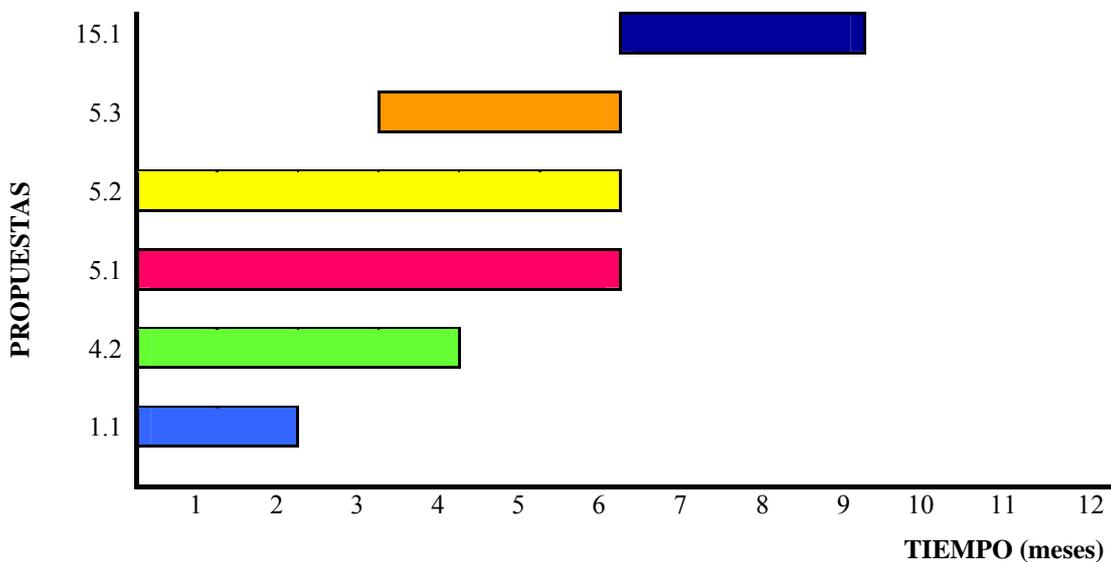
Cronograma 85: Temporalización del planteamiento 8 de la propuesta 1 del Proyecto 8

PROYECTO 8- PROPUESTA 2

Formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo

Planteamiento 1

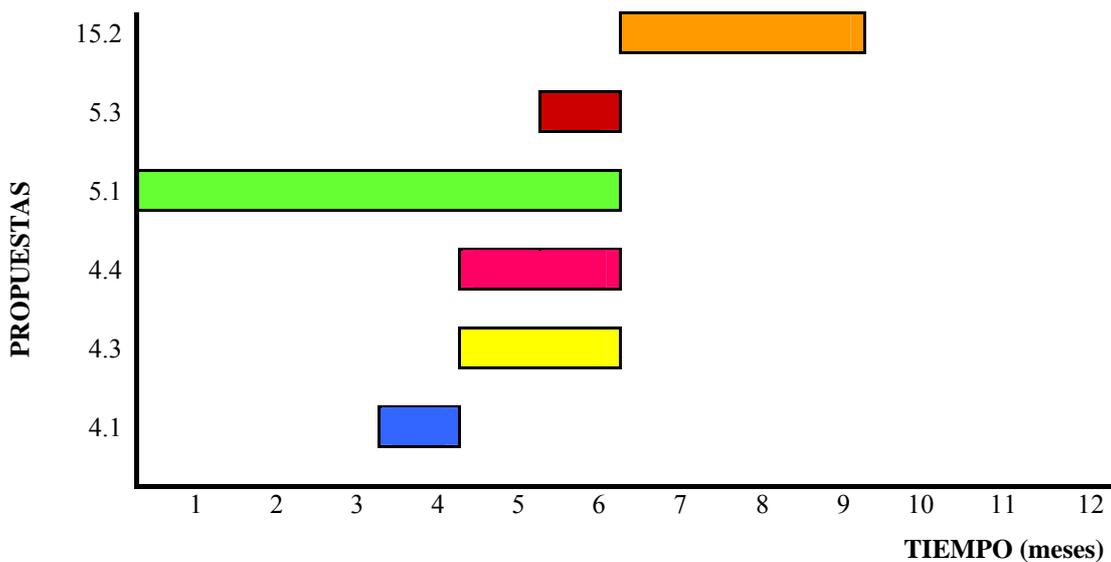
Alternativas de ocio ofertadas por El Malecón



Cronograma 86: Temporalización del planteamiento 1 de la propuesta 2 del Proyecto 8

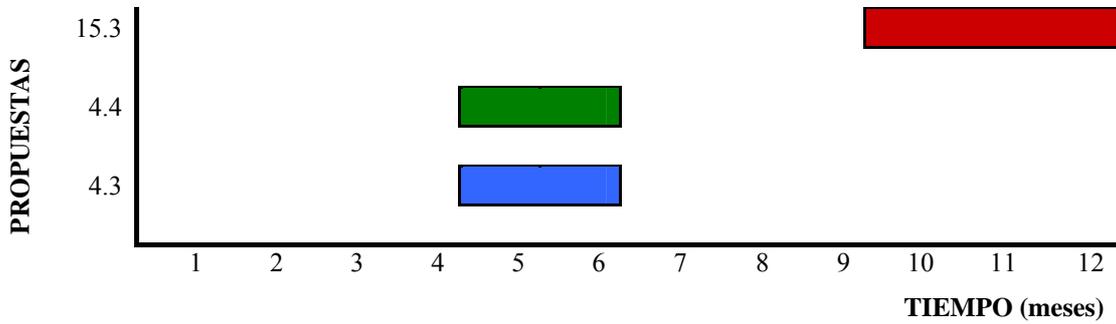
Planteamiento 2

Diseño de campañas de marketing del destino turístico de Cuba



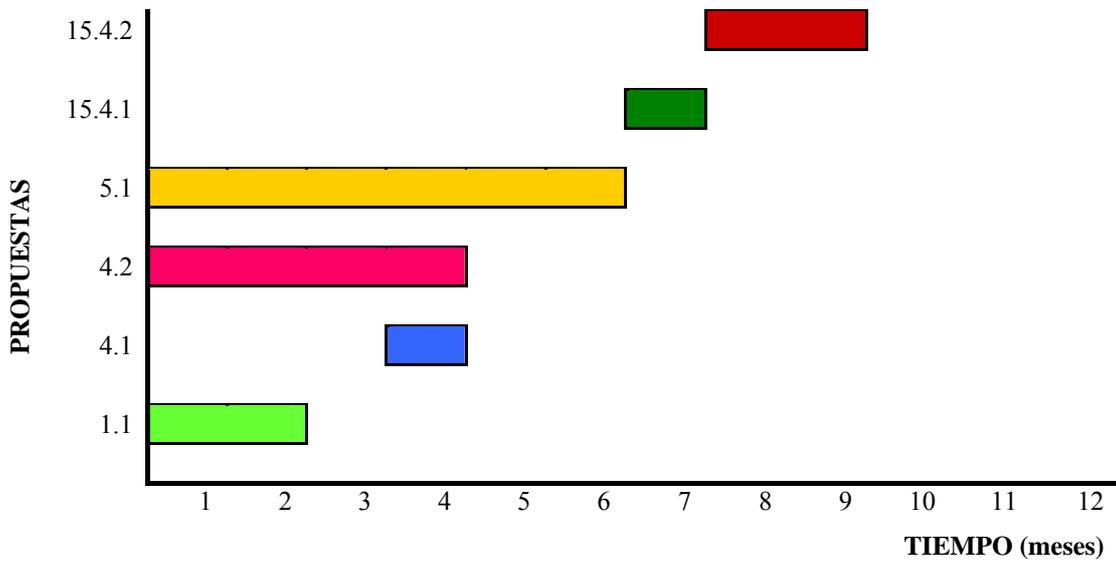
Cronograma 87: Temporalización del planteamiento 2 de la propuesta 2 del Proyecto 8

Planteamiento 3
Negociaciones con diversos canales de venta



Cronograma 88: *Temporalización del planteamiento 3 de la propuesta 2 del Proyecto 8*

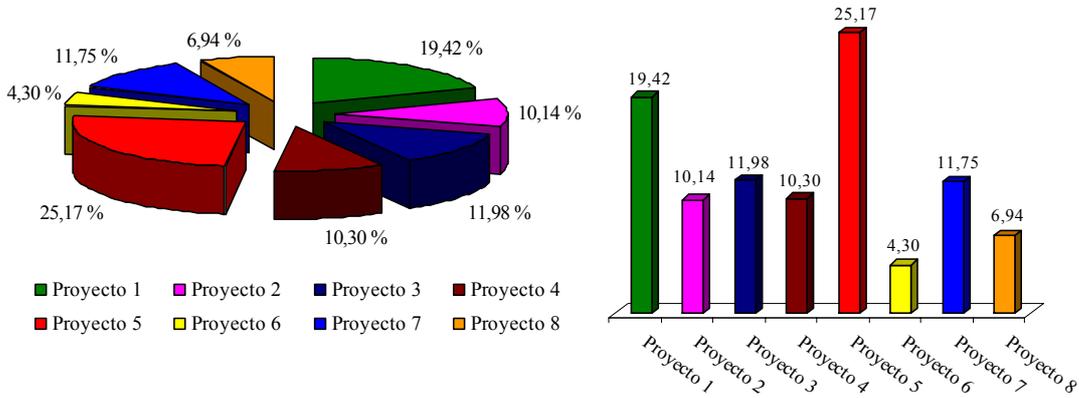
Planteamiento 4
Diseño de la campaña de marketing que promocióne El Malecón



Cronograma 89: *Temporalización del planteamiento 4 de la propuesta 2 del Proyecto 8*

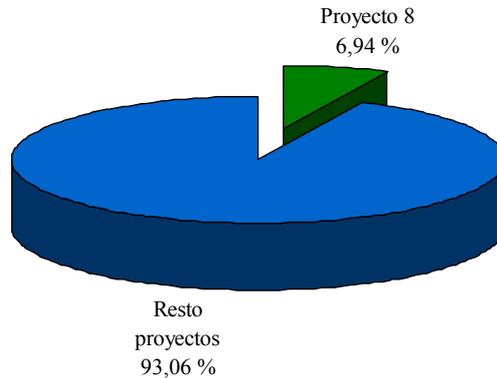
f) Logros

En relación con el desvío global del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (5.573 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 8, los logros que se recogen en la tabla 34 del ANEXO 5.4 y en las gráficas 74 y 75, a partir de los desvíos de calidad anulados por las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



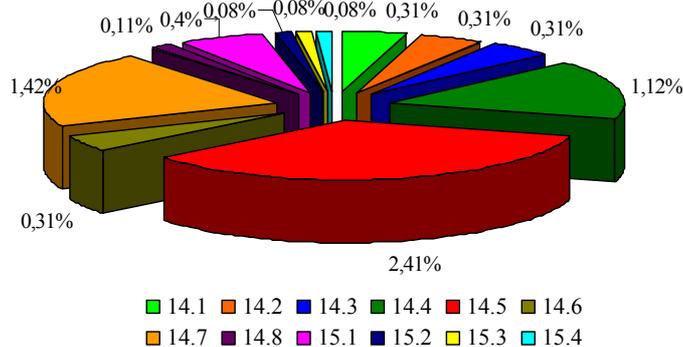
Gráficas 71 y 72: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

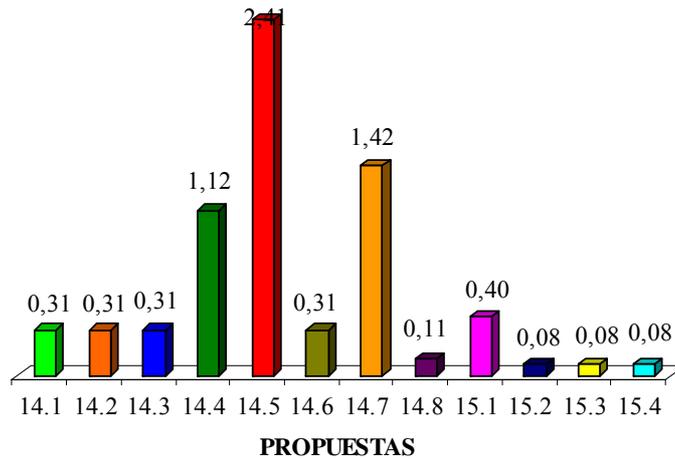
Para el Proyecto 8, en su conjunto, los logros que se consiguen son un 6.94 %, como se muestra a continuación:



Gráfica 73: Porcentaje de logros del proyecto 8 respecto al conjunto de logros del Plan de Manejo

Y dichos logros, los cuales se distribuyen como se muestra a continuación, se corresponden con la sumatoria de los logros de sus propuestas.

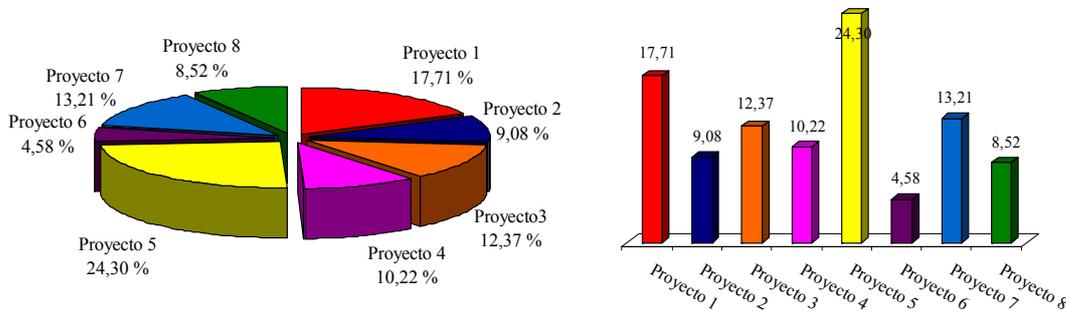




Gráficas 74 y 75: Redistribución de los logros del Proyecto 8 por propuestas

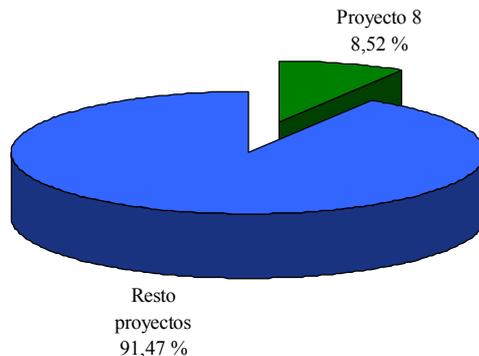
g) Calidades blindadas

En relación con la calidad global óptima del paseo marítimo de El Malecón de La Habana (9.467 unidades de calidad), se obtienen, para las diferentes propuestas del Proyecto 8, las calidades blindadas que se recogen en la tabla 45 del ANEXO 5.5 y en las gráficas 79 y 80, a partir de las calidades óptimas que se garantizan con las acciones específicas de los planteamientos implicados en cada propuesta.



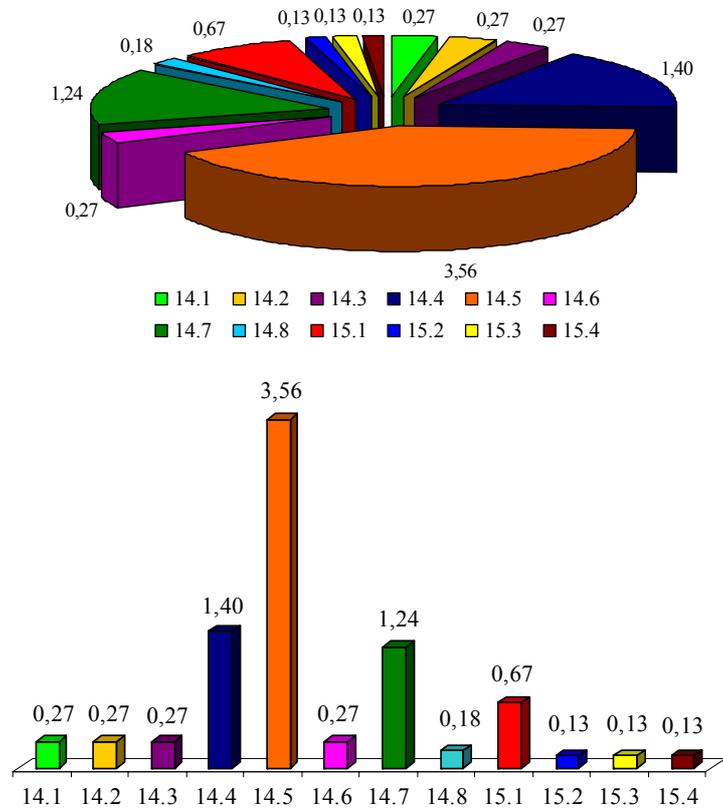
Gráficas 76 y 77: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

Para el Proyecto 8, en su conjunto, como se muestra a continuación, se consiguen blindar, respecto al total de calidades blindadas, un 8.52 %.



Gráfica 78: Porcentaje de calidades blindadas del proyecto 8 respecto al conjunto del blindaje del Plan de Manejo

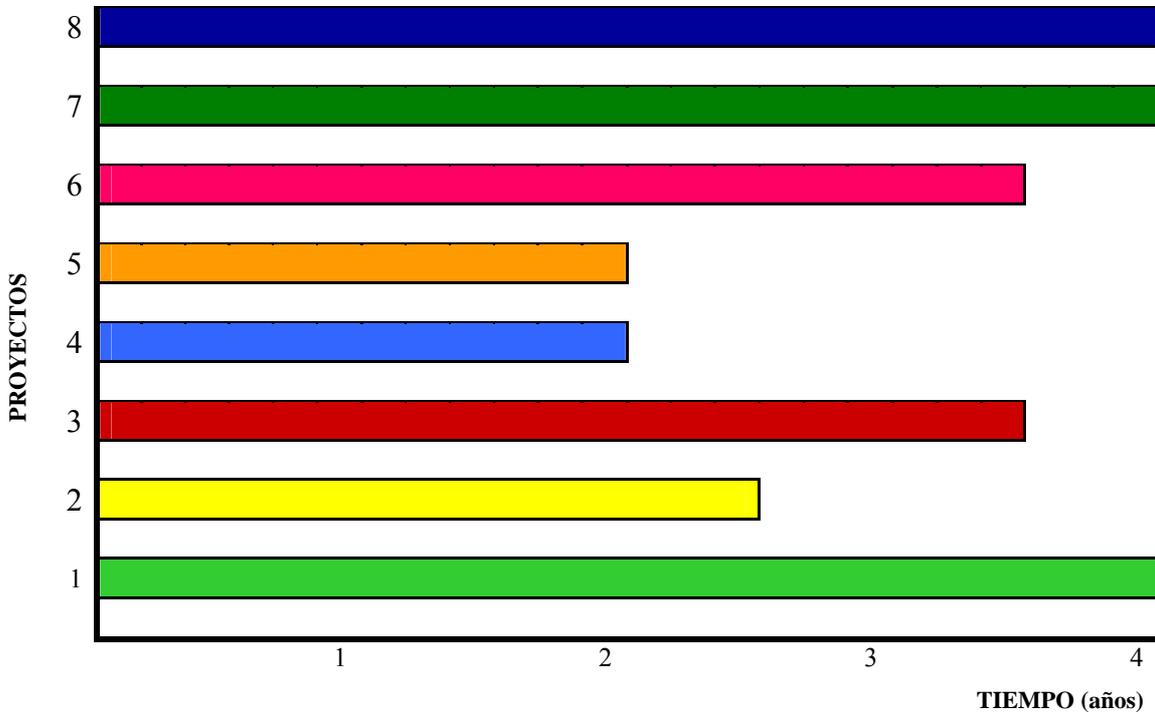
Y dichas calidades se distribuyen, dentro del proyecto, como se muestra a continuación:



Gráficas 79 y 80: Redistribución de las calidades blindadas del Proyecto 8 por propuestas

VIII. TEMPORALIZACIÓN GLOBAL DEL PLAN DE MANEJO

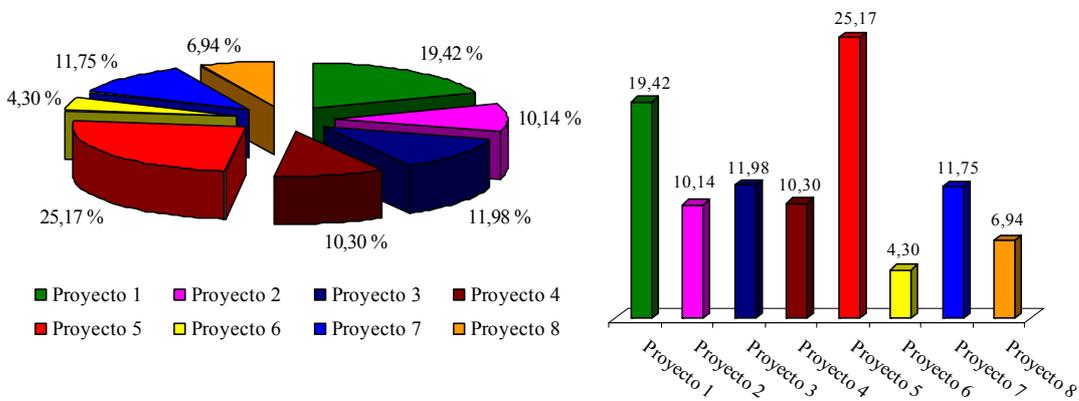
En cuanto a la consecución de cada uno de los proyectos que componen el Plan de Manejo, podría resumirse como se muestra a continuación:



Cronograma 90: Temporalización de los proyectos del Plan de Manejo

IX. LOGROS GLOBALES DEL PLAN DE MANEJO

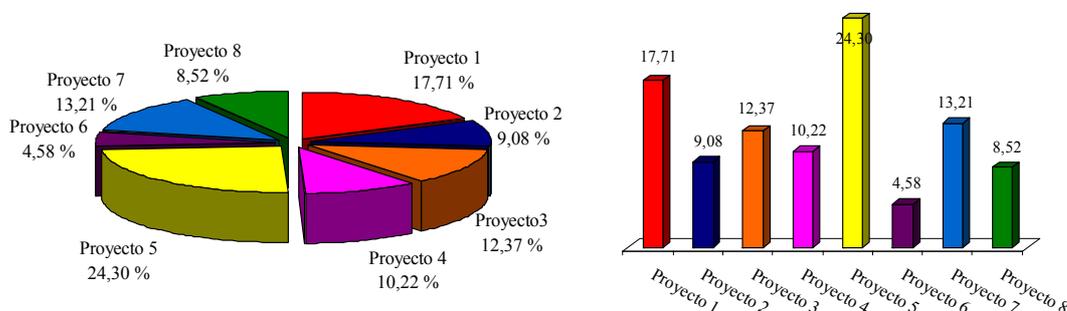
A partir de la tabla 26 del ANEXO 5.4 que condensa el 100% de los logros obtenidos por el Plan de Manejo, se diseña el siguiente grafico que muestra la distribución de los porcentajes de logros por cada uno de sus proyectos.



Gráficas 81 y 82: Porcentaje de logros de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

X. CALIDADES BLINDADAS GLOBALES DEL PLAN DE MANEJO

A partir de la tabla 37 del ANEXO 5.5 que condensa el 100% de calidades blindadas obtenidas por el Plan de Manejo, se diseña el siguiente gráfico que muestra la distribución de los porcentajes de calidades blindadas por cada uno de sus proyectos.



Gráficas 83 y 84: Porcentaje de calidades blindadas de cada uno de los proyectos del Plan de Manejo

6.3 DISCUSIONES DEL PLAN DE MANEJO

Un Plan de Manejo muestra las acciones requeridas, distribuidas en el tiempo de forma lógica y consecutiva, que aseguren las mejoras y cambios necesarios para hacer desaparecer los desvíos existentes en el caso de estudio y, por tanto, posibilitar la obtención del 100% de logros y de calidades blindadas.

De forma genérica, pueden existir muchos planes de manejo para un mismo elemento en estudio, y aunque en apariencia puedan resultar diferentes, en esencia buscan el mismo objetivo, ya que se trata de mitigar, o hacer desaparecer, los desvíos de calidad detectados mediante un conjunto de acciones. Es decir, que aunque las acciones propuestas difieran, el resultado buscado es el mismo.

Para el caso concreto de El Malecón de La Habana se propone el desarrollo de 8 proyectos, los cuales se llevarían a cabo, en su totalidad, en el transcurso de 4 años, tal y como se muestra en las diferentes temporalizaciones, consiguiendo que el paseo de El Malecón alcanzase una calidad global de 6.15 unidades de calidad, y por tanto posibilitando que la gestión del paseo variase de mala a buena.

A pesar de que lo óptimo sería poder desarrollar el Plan de Manejo en su totalidad para asegura la obtención del 100% de logros y de calidades blindadas, cabría la posibilidad de que por causas económicas, por ejemplo, no fuese posible la ejecución de todos los proyectos. En estas circunstancias, y antes de seleccionar los proyectos a ejecutar, habría que considerar que en el manejo de un paseo marítimo siempre han de satisfacerse los siguientes aspectos:

- El paseo ha de ser un “escenario” adecuado (con todos sus atributos) para pasear junto al mar
- El acceso al mismo ha de ser fácil
- La existencia del paseo ha de servir de protección al litoral y al frente urbano
- El paseo ha de estar integrado (en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y de armonía arquitectónica)

Además, la ejecución de los proyectos que satisfagan dichos aspectos debe asegurar, al menos, un 80% de los logros y de las calidades blindadas.

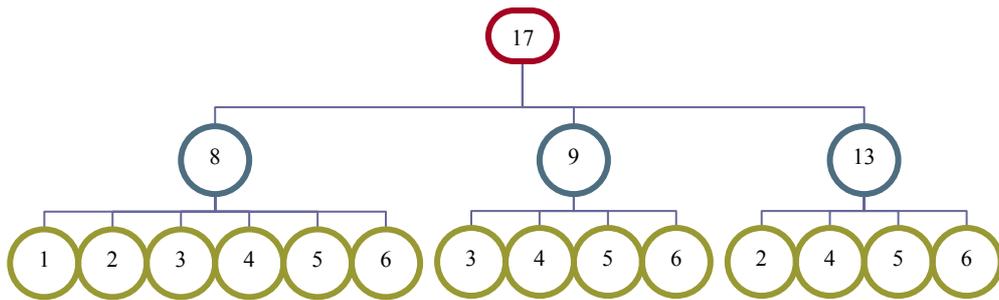
Pero sin olvidar que si hay descriptores DAFO compartidos entre los proyectos eliminados y seleccionados, los logros y calidades blindadas de los proyectos que vayan a ejecutarse, es decir aquellos que satisfagan los anteriores aspectos considerados, han de incluir las partes proporcionales de desvíos de calidad y calidades actuales de los descriptores compartidos correspondientes a los proyectos descartados.

Para los paseos marítimos, los proyectos que llevarían a cabo los anteriores aspectos serían el 17, 18, 21 y 23.

Por lo que, para el caso concreto del paseo marítimo de El Malecón de La Habana, la selección de los itinerarios de objetivos (desde las metas) que aseguran una obtención satisfactoria de logros y calidades blindadas, son los que se muestran a continuación:

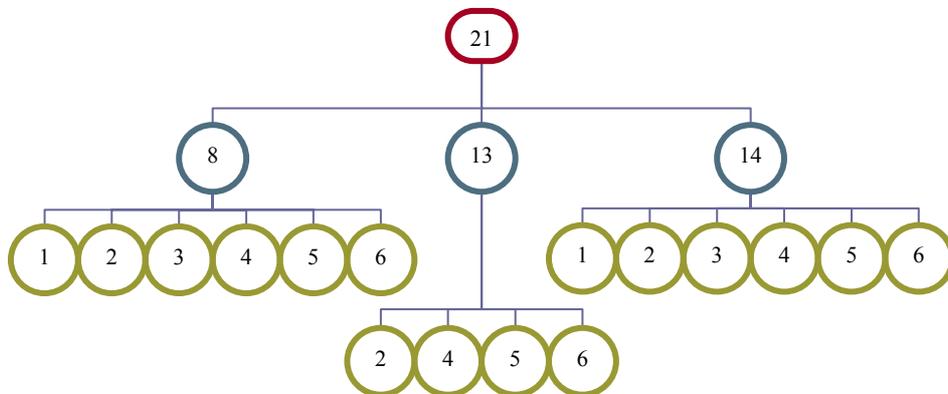
Itinerario 1

Tener un adecuado lugar para pasear

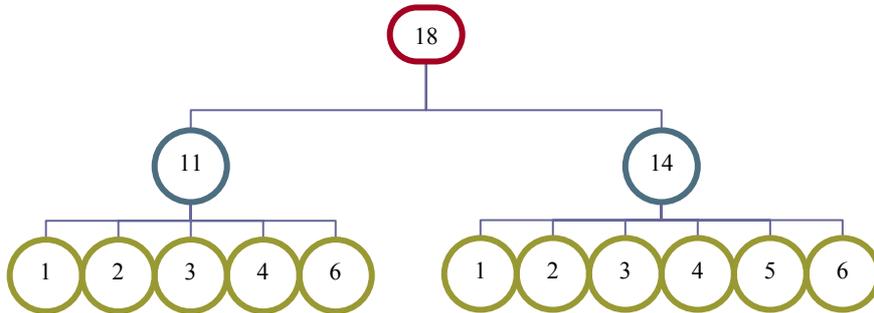


Itinerario 2

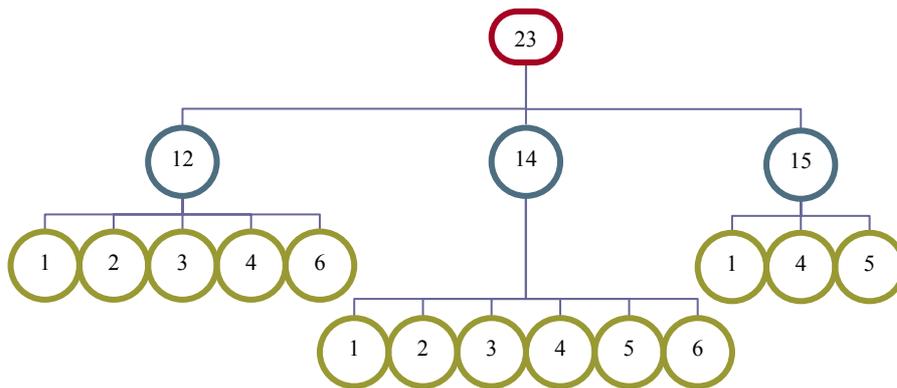
Accesibilidad externa



Itinerario 3
Función de protección del paseo



Itinerario 4
Integración del paseo
(en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y armonía arquitectónica)



La ejecución de los anteriores proyectos asegurarían un 92.07% de logros y un 89.62% de calidades blindadas, valores que cumplen con creces el mínimo exigido.

Los anteriores valores de logros y calidades blindadas se distribuyen, entre los distintos proyectos, como se muestra a continuación:

- Disponer de un adecuado lugar para pasear junto al mar, recogido en la meta 17 del árbol de objetivos, cuyo proyecto posibilita la obtención de 23.84% de los logros, y un 22.01% de las calidades blindadas.
- La accesibilidad externa, recogida en la meta 21 del árbol de objetivos, cuyo proyecto posibilita la obtención de 32.19% de los logros, y un 28.45% de las calidades blindadas.
- La función de protección del paseo, recogida en la meta 18 del árbol de objetivos, cuyo proyecto posibilita la obtención de 10.14% de los logros, y un 9.08% de las calidades blindadas.

- La integración del paseo, recogida en la meta 23 del árbol de objetivos, cuyo proyecto posibilita la obtención de un 25.91% de los logros y un 30.08% de las calidades blindadas.

6.4 CONCLUSIONES DEL PLAN DE MANEJO

Se llega a la siguiente batería de conclusiones, desde el Plan de Manejo de la ejemplificación (considerada como un bloque de resultados discutidos):

1. Se demuestra que se tiene, con la metodología y las herramientas asumidas, instrumentos válidos para redactar planes de manejo de un territorio.
2. La forma ensayada de redactar planes de manejo hace que se aseguren desarrollos sustentables, en compatibilidad con desarrollos integrales de un territorio.
3. Se puede conseguir que un lugar, con una buena vocación de destino como paseo marítimo, pase, con la redacción de un correcto plan de manejo que mitigue, o anule, los desvíos de calidad, de una calidad de uso mala a buena.
4. Se verifica que es posible redactar planes de manejo de un territorio, que cuantifiquen porcentajes de logros y de calidades blindadas, en relación con unas situaciones actuales y óptimas, referentes a actuaciones concretas (propuestas y planteamientos con sus acciones específicas), por los resultados obtenidos para casos reales.
5. Si bien la ejecución de todos y cada uno de los proyectos del Plan de Manejo posibilitan logros y blindajes de calidades al 100%, se alcanzan umbrales muy significativos de estos porcentajes con un número reducido de proyectos (o de propuestas).

Por ejemplo, con el Plan de Manejo redactado, se llega a un 92.91 % de logros y a un 89.62% de calidades blindadas sólo con los proyectos 1, 2, 5 y 7.

6. La selección mínima de actuaciones, de un Plan de Manejo, siempre tiene que satisfacer a unos requerimientos básicos (accesibilidad externa, adecuación para el uso en cuestión, capacidad de carga usuaria y sustentabilidad ambiental).
7. En el supuesto de una ejecución parcial del Plan de Manejo, el cálculo de logros y de blindaje de calidades asumen la totalidad de las aportaciones de aquellas acciones específicas que son compartidas por las actuaciones aceptadas.
8. Esto puede provocar que los logros y las calidades blindadas, de las actuaciones seleccionadas, se reajusten, con un aumento de sus valores.
9. Algunos proyectos, o propuestas, atractivos (por sus contenidos de *moda*) pueden resultar poco rentables por sus bajos porcentajes de logros y/o de

calidades blindadas, en relación con el conjunto de actuaciones del Plan de Manejo en cuestión.

10. Se puede identificar cuando hay un abaratamiento de costes con ejecuciones parciales de Plan de Manejo.

Este abaratamiento se produce cuando acciones específicas de base son requeridas, a la vez, por varios planteamientos y/o propuestas.

Y las situaciones de solapamiento se detectan fácilmente en la herramienta de las matrices del Marco Lógico.

7. CONCLUSIONES GENERALES

En la metodología DAFO Cuantitativa Contrastable y el diseño de planes de manejo, se pueden distinguir los siguientes grupos de conclusiones:

- a) Conclusiones relacionadas con la definición de paseo marítimo y con las constataciones bibliográficas referidas a los criterios de valoración de los descriptores DAFO
- b) Conclusiones relacionadas con el Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable para paseos marítimos
- c) Conclusiones referentes al Plan de Manejo

Después de haber desarrollado este ensayo, en el cual se han analizado, por separado y en conjunto, todos los aspectos relacionados con los paseos marítimos.

a) Conclusiones relacionadas con la definición de paseo marítimo y con las constataciones bibliográficas referidas a los criterios de valoración de los descriptores DAFO:

1. Se asume que:

“Un paseo marítimo es un lugar para pasear junto al mar, planificado y manejado para ello, desde la perspectiva que sirva para proporcionar calidad de vida a los usuarios (función primordial), y protección a los contenidos ambientales significativos de sus fachadas marítimas (función colateral), ante el avance de las construcciones en general (sea urbanísticas o no)”

Después de numerosas consultas bibliográficas de urbanistas, arquitectos e ingenieros de referencia *ad hoc*.

2. En relación con los criterios de valoración DAFO cuantitativos y contrastables de los paseos marítimos:
 - No se han encontrado criterios de valoración que no estén asumidos por los descriptores diseñados y desarrollados
 - Ningún criterio de valoración asumido se encuentra en contradicción con las constataciones bibliográficas de los expertos.
 - Todos los criterios de valoración significativos de los descriptores de medición de encuentran considerados por los ingenieros, arquitectos y urbanistas de referencia.
 - Ningún experto de referencia tiene desarrollada una sistemática de criterios de valoración, que lleve a una cuantificación contrastable universalista de la calidad de los paseos marítimos.

b) Conclusiones relacionadas con el Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable para paseos marítimos:

A partir de la discusión de los resultados, se llegan a las siguientes conclusiones:

1. Las fortalezas cuantificadas con los Descriptores DAFO, propios del campo de aplicación en cuestión, establecen criterios objetivos para identificar y calificar vocaciones de destino como **paseos marítimos**, en determinadas fachadas costeras.
2. Por sus fortalezas, los cuatro activos ambientales estudiados tienen vocación de destino como paseo marítimo.
3. Por sus calidades globales corregidas, sólo en los paseos de Las Canteras y el de Meloneras coinciden la vocación de destino con el destino de uso.
4. En los cuatro paseos hay calidades recuperables.
5. Las Canteras y Meloneras, aun siendo los activos que tienen unos menores desvíos de calidad, podrían soportar las mayores recuperaciones de calidad. Y ello, porque se afectaría básicamente a descriptores controlables.
6. La Avenida Marítima y El malecón de La Habana, a pesar de ser los activos que tienen unos mayores desvíos de calidad, soportarían menores recuperaciones de calidad, ya que se afectarían muchos descriptores no controlables.
7. En Las Canteras, la consecución de un 57.92 % de los logros factibles, que supondría 0.943 unidades de calidad, daría lugar a que se alcanzase la excelencia, respecto a un destino de uso como paseo marítimo.
8. En la Avenida Marítima de Las Palmas, la consecución del 100 % de logros (calibrado por el coeficiente de corrección de 0.5) supondría una calidad de 1.347 unidades que, sumada a la calidad actual corregida de 3.299, da una calidad mejorada de 4.646. No se llega a alcanzar la calidad mínima exigible para que el activo tenga un destino de uso aceptable como paseo marítimo.
9. En El Malecón de La Habana, la consecución del 100 % de logros (calibrado por el coeficiente de corrección de 0.5) supondría una calidad de 1.534 unidades que, sumada a la calidad actual corregida de 2.994, da una calidad mejorada de 4.528. Aquí, tampoco se llega a alcanzar la calidad mínima exigible para que el activo tenga un destino de uso aceptable como paseo marítimo.
10. La Avenida Marítima de Las Palmas y El Malecón de La Habana tendrían destinos de uso aceptables, como mínimo, cuando sus vías de tráfico rodado se deprimiesen, o soportasen un tráfico de baja velocidad.
11. En Meloneras, sin la consecución de los posibles logros factibles ya se está en una gestión excelente. Por tanto, con la consecución de un 67.37 % de los logros factibles, que supondría 0.797 unidades de calidad, se alcanzaría una calidad de 9.313 unidades, lo cual rozaría la perfección.

12. Las secuenciaciones de los desvíos de calidad de los anteriores marcos urbanos, dentro del campo de aplicación de los paseos marítimos, permiten obtener unos primeros dibujos de sus respectivos árboles de problemas, en relación con su manejo como lugares para *pasear junto al mar*.
13. El positivado de los árboles de problemas diseñados, para los paseos marítimos seleccionados, posibilitan la obtención de árboles de objetivos particulares, que se insertarán en el árbol genérico estándar más actualizado, para llegar a los árboles generales operativos, válidos para cada uno de los casos en estudio.
14. Y los árboles de objetivos son los conductores imprescindibles en la redacción de planes de manejos de un territorio, conforme con el campo de aplicación asumido.

c) Conclusiones referentes al Plan de Manejo:

1. Se demuestra que se tiene, con la Metodología DAFO Cuantitativo y con las herramientas de los árboles de objetivos y de las matrices del Marco Lógico, instrumentos válidos para redactar planes de manejo de un territorio.
2. La forma ensayada de redactar planes de manejo hace que se aseguren desarrollos sustentables, en compatibilidad con desarrollos integrales de un territorio.
3. Se puede conseguir que un lugar, con una buena vocación de destino como paseo marítimo, pase, con la redacción de un correcto plan de manejo que mitigue, o anule, los desvíos de calidad, de una calidad de uso mala a buena.
4. Se verifica que es posible redactar planes de manejo de un territorio, que cuantifiquen porcentajes de logros y de calidades blindadas, en relación con unas situaciones actuales y óptimas, referentes a actuaciones concretas (propuestas y planteamientos con sus acciones específicas), por los resultados obtenidos para casos reales.
5. Si bien la ejecución de todos y cada uno de los proyectos del Plan de Manejo posibilitan logros y blindajes de calidades al 100%, se alcanzan umbrales muy significativos de estos porcentajes con un número reducido de proyectos (o de propuestas).

Por ejemplo, con el Plan de Manejo redactado, se llega a un 92.91 % de logros y a un 89.62% de calidades blindadas sólo con los proyectos 1, 2, 5 y 7.

6. La selección mínima de actuaciones, de un Plan de Manejo, siempre tiene que satisfacer a unos requerimientos básicos (accesibilidad externa, adecuación para el uso en cuestión, capacidad de carga usuaria y sustentabilidad ambiental).
7. En el supuesto de una ejecución parcial del Plan de Manejo, el cálculo de logros y de blindaje de calidades asumen la totalidad de las aportaciones de aquellas acciones específicas que son compartidas por las actuaciones aceptadas.

8. Esto puede provocar que los logros y las calidades blindadas, de las actuaciones seleccionadas, se reajusten, con un aumento de sus valores.
9. Algunos proyectos, o propuestas, atractivos (por sus contenidos de *moda*) pueden resultar poco rentables por sus bajos porcentajes de logros y/o de calidades blindadas, en relación con el conjunto de actuaciones del Plan de Manejo en cuestión.
10. Se puede identificar cuando hay un abaratamiento de costes con ejecuciones parciales de Plan de Manejo.

Este abaratamiento se produce cuando acciones específicas de base son requeridas, a la vez, por varios planteamientos y/o propuestas.

Y las situaciones de solapamiento se detectan fácilmente en la herramienta de las matrices del Marco Lógico.

8. LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN

La evolución lógica que debería de experimentar esta metodología, para facilitar su uso, es la elaboración de un programa informático que calcule, después de haber aplicado convenientemente los descriptores al caso en estudio, de forma automática:

- la calidad óptima, calidad actual y desvío de calidad del paseo, sin considerar el coeficiente de corrección, para cada uno de los descriptores y para el conjunto de los mismos,
- la calidad óptima, calidad actual y desvío de calidad del paseo considerando el coeficiente de corrección, para cada uno de los descriptores y para el conjunto de los mismos,
- los logros (para el plan de manejo en su conjunto y para cada proyecto), y
- las calidades blindadas (para el plan de manejo en su conjunto y para cada proyecto)

También sería interesante que, de algún modo, posibilitase la elaboración de los cronogramas y fuese capaz de detectar, en caso de que se produjesen, errores contradictorios en la distribución temporal de acciones específicas de cada uno de los proyectos.

Además, resultaría de gran interés desarrollar la metodología en otros campos de interés.

9. BIBLIOGRAFÍA

Acinas, J. R. (2002). *Cambio climático y subida del nivel medio del mar. Impacto sobre la costa*. Páginas 60-67. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Albornoz, L. y Rojas, A. (1997). *Valoración Económica del Parque Nacional de Morrocoy y/o Refugio de Fauna Cuare*. Fundacite Aragua. Maracay. 17 páginas. Inédito.

Althusser, L. (1970). *Sobre el trabajo teórico: dificultades y recursos*. Editorial Anagrama. Barcelona. 61 páginas.

Álvarez, M.; Camacho, J.; Carrera, J. A.; Conejo, E.; Escolano, A.; Lucena, J.; et al. (2004, consultado 14/06/07). *Problemática de los efectos ocasionados en la franja del litoral por los temporales*. Páginas 7-20. Informes de la Academia Malagueña de Ciencias. Disponible en: www.academiamalaguenadeciencias.com/Informe001.pdf.

Aurín Lopera, R. y Muñoz Pérez, J. J. (2002). *El borde litoral: identidad y proyecto*. Páginas 32-37. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Barragán, J. M. (2005, consultado 14/06/07). *Política y gestión integrada de áreas litorales en España*. 30 páginas. Disponible en: www2.unia.es/nuevo_inf_academica/visualizar-file-Adjunto.asp?ID=1579.

Battle, E. y Roig, J. (2004). *Ordenación del frente marítimo del Puerto de Alcudia*. Páginas 168-171. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas Urbanas. Número 9. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 191 páginas.

Belenguer, N. (Tesisanda) (2005). *La vegetación en el diseño de las obras públicas. Funcionalidad visual*. Páginas 16-23. Tesis Doctoral. Departamento de Infraestructura del Transporte y del Territorio. Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en: hdl.handle.net/2099.1/3275.

Bruttomesso, R. (2004). *Complejidad en la relación puerto-ciudad*. Páginas 22-31. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “Frentes marítimos”, número 67, año 2004. 103 páginas.

Bruttomesso, R. (2007). *Tourism and redevelopment of urban waterfronts. A prospect for the integration of two ‘globalized’ phenomena*. Páginas 78-89. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas Urbanas. Número 12. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 158 páginas.

Burriel, E. (2001). *Cuando el mar saca sus escrituras. Lecciones del reciente temporal marítimo*. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias (revista electrónica). Volumen VI, número 333. (Consultado 27/6/2007). Disponible en: www.ub.es/geocrit/b3w-333.htm.

Casariego, J.; Guerra, E.; Ley, P. y Palop, J. (1999). *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*. Edita Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 252 páginas.

De Miguel, R. (2004). *Evolución y forma urbana en Maspalomas-Costa Canaria (1962-2001): Entre la euforia y la presunción de sostenibilidad*. Páginas 94-107. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas Urbanas. Número 9. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 191 páginas.

Escudero Gómez, L. A. (2002). *El paseo marítimo de A Coruña, triunfador de los nuevos parques urbanos de borde*. Páginas 529 – 536. Libro de Actas del Congreso Internacional sobre Turismo y Transformaciones Urbanas en el siglo XXI. Universidad de Almería.

Fernández, J. (2004). *El litoral en los ambientes urbanos portuarios*. Páginas 4-9. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “Frentes marítimos”, número 67, año 2004. 103 páginas.

García, E.; Moreno, J. R.; Sánchez, A.; Padrón, M. A. y Casanovas, E. (1998). *El Malecón de La Habana. Un proceso de transformación y de cooperación*. Programa malecón: España + Cuba. Ediciones Boloña. Colección Arcos. 65 páginas.

Gelonch, G. (1990). *El dominio público marítimo terrestre en Cataluña. Ordenación del litoral*. Páginas 54-69. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos “OP”. Número 18. “El Litoral, II”. 125 páginas.

Grindlay, A. L. (2004). *Frentes urbano-portuarios de Andalucía oriental*. Páginas 44-53. Revista “Ingeniería y Territorio”, “Frentes Marítimos”, número 67, año 2004. 103 páginas.

Herce Vallejo, M. y Brau, L. (1986). *El tratamiento de los frentes costeros*. Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo. Instituto del Territorio y Urbanismo (Madrid). (Edición restringida). 291 páginas.

Herce Vallejo, M. (1988). *La calle y el mar: El paseo marítimo*. Páginas 126-139. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña “OP”. Número 7/8. “El diseño en ingeniería civil”. 155 páginas.

Inglada, V. (2004). *Internalización de las externalidades en el transporte*. Ponencia en el I Workshop SEMAOL. Universidad Pública de Navarra (Pamplona). www.imac.unavarra.es/SEMAOL/Ponencias/05_Vicente_Inglada.pdf. 19 páginas.

Iribas, J. M. (2002). *Una perspectiva sociológica sobre las playas*. Páginas 78-85. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Leira, E. (2007). *Política turística y territorio. Algunos proyectos urbanísticos-turísticos*. Páginas 90-121. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas

Urbanas. Número 12. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 158 páginas.

López Peláez, L. (1995). *Bordes Marítimos: paseos, senderos e instalaciones*. Málaga: Gráficas Urania. 594 páginas.

Martínez, J. (Editor y coautor) (1991). *Seminario sobre la Ley de Costas*. Publicación del Aula de Práctica Jurídica del Istmo. Colegio de Abogados de Las Palmas y la Facultad de Ciencias del Mar. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 120 páginas.

Martínez, J. y Casas, D. (1998). *Ambiente y Política Ambiental*. Agencia Española de Cooperación Internacional (Caracas). Distribución: Fundación para el Desarrollo y la Tecnología del Estado Aragua (Maracay, Venezuela). 393 páginas.

Martínez Martínez, J. y Casas Ripoll, D. (1999). *Arranque de una metodología de valoraciones económicas de los bienes ambientales*. Facultad de Ciencias del Mar. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 20 páginas. Inédito.

Martínez, J. y Casas, D. (2002). *Recursos Ambientales*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 402 páginas.

Martínez, J.; Gonzálbez, A.; Casas, D. y García, D. (2005). *Análisis de Gestión de Bienes y Recursos Ambientales*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 180 páginas.

Martínez, J.; Gonzálbez, A. y García, D. (2005). *Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable de los paseos marítimos*. Universidad de Oriente de Venezuela (Núcleo de Nueva Esparta), Dirección Estatal de Nueva Esparta (Venezuela) del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, Fundación Crepuscolia (Isla de Margarita, Venezuela) y Asamblea Legislativa de Nueva Esparta (Venezuela). La Asunción (Isla Margarita). 82 páginas.

Martínez, J., Gonzálbez, A. y García, D. (2006). *Análisis DAFO Cuantitativo Contrastable de los Paseos Marítimos como Atractivos Turísticos*. Páginas 131 – 153. In: Mirallave, V. (Director). 2006 Libro de Actas del Congreso Internacional sobre El Espacio Litoral: Turismos Insulares. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 363 páginas.

Massa, M. (2004). *Entre el mar y la ciudad: proyectos recientes de paseos marítimos*. Páginas 218-225. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas urbanas. Número 10. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 231 páginas.

Máyer Suárez, P. (2003). *Lluvias e inundaciones en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (1869-1999)*. Servicio de Publicaciones y Producción Documental de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 252 páginas.

Mirallave Izquierdo, V., Pescador Monagas, F. y Palop Casado, J. (2003). *+Urbanismo*. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Sección Urbanística. Escuela Técnica

Superior de Arquitectura de Las Palmas de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. DACT Publicaciones .240 páginas.

Mirallave Izquierdo, V. (2004a). *Consideraciones sobre la reconversión del espacio turístico canario*. Páginas 84-93. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas Urbanas. Número 9. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 191 páginas.

Mirallave Izquierdo, V. y Pescador Monagas, F. (2004b). *Paisajes en bandas: reflexiones acerca del espacio litoral*. Páginas 8-15. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas urbanas. Número 10. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 231 páginas.

Montero, C. (2002). *Estudio sobre el paseo marítimo de Vilafortuny. Consecuencias de la intervención y masificación en la costa*. Trabajo de investigación. Departamento de Geografía. Universidad Rovira i Virgili. Barcelona.

MOPU (1989). *Guía de las costas de España*. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Número 367. 208 páginas.

Morua Aciaga, A. (2007). *La Habana: El Malecón*. Publicado por Colección Ciudadcita. Bilbao. 16 láminas de 25 x 11.5 cm. en un único desplegable, con sobrecubiertas comentadas.

Muñoz, A. (2002). *Percepción visual y paisaje litoral*. Páginas 68-71. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Nóvoa, M. (2002a). *Los bordes Marítimos de Barcelona y Río de Janeiro*. Páginas 38-49. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Nóvoa, M. (2002b). *Reflexiones históricas sobre ingeniería y territorio en el litoral*. Páginas 92-103. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Nóvoa, M. (2004). *Paradigmas en la historia de las playas urbanas. Mitos, tópicos, iconos*. Páginas 94-103. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “Frentes marítimos”, número 67, año 2004. 103 páginas.

Ordóñez, J. L. (2005). *Urbanidad, centralidad y litoralidad*. Páginas 72-85. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas urbanas. Número 11. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 233 páginas.

Osorio Páramo, F. J. y López-Peláez, L. (1988). *Proyecto de Ley de Costas*. Páginas 16-19. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid “Urbanismo, COAM”. Número 4. “Urbanismo en Áreas Turísticas”. Mayo 1988. 115 páginas.

Peña Martínez, C. (2002). *Intervenciones en la costa. ¿Ingeniería o ecología?* Páginas 18-21. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.

Peña Martínez, C. (2004). *La planificación costera*. Páginas 74-91. Revista Internacional de Arquitectura y Urbanismo Cartas urbanas. Número 10. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio (DACT). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas. 231 páginas.

Portugal Aystas, J. (2006) (consultado 10/6/2007). *Concepto de seguridad ciudadana*. Disponible en: www.mailxmail.com/curso/vida/seguridadciudadana/capitulo1.htm.

Rebolledo, S. (2005, consultado 25/06/07). *Seguridad ciudadana desde una perspectiva municipal*. Disponible en: www.chilectra.cl/medios/municipios/Present_IV_Semin/Seguridad_Ciudadana_Santiago_RebolledoI_IMCisterna.pdf.

Roig, E. (1963). *La Habana. Apuntes Históricos*. Volumen 2. Editora del Consejo Nacional de Cultura. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. 316 páginas.

Rosa, J. M. *Análisis DAFO*. (2006) (consultado 28/11/2006). Disponible en: www.laboris.net/static/em_diccionario_analisis-dafo.aspx

Rowe, P. G.; Casariego Ramírez, J.; Guerra Jiménez, E. y Meléndez San Miguel, L. (2001). *Áreas de Oportunidad. Renovación del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria*. Harvard College Graduate School of Design. Cambridge, Massachussets. 115 páginas.

Sánchez-Bella Carswell, A. (1988). *Comentarios al proyecto de Ley de Costas*. Páginas 20-21. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid “Urbanismo, COAM”. Número 4. “Urbanismo en Áreas Turísticas”. Mayo 1988. 115 páginas.

Soriano Peña, A. (2005). *Recomendaciones para obras marítimas. Serie 0. Descripción y caracterización de los factores de proyecto. ROM 0.5-05. Recomendaciones geotécnicas para Obras Marítimas y Portuarias*. Edición Puertos del Estado. 536 páginas.

Such, M. P. y Torres, F. J. (2005). *Usos turísticos y dominio público marítimo-terrestre en la provincia de Alicante*. 6 páginas. Publicación: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes. Edición original en la Universidad de Alicante.

Tatjer, M. (1996). *La construcción del espacio costero Siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo de ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936*. En: Guimerá, A. y Romero, D. ed. (1996). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Páginas 371-392. Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC.

Torres, F. J. (2000, consultado 24/06/07). *Propuesta metodológica para la ordenación de espacios litorales. Aplicación a la comarca de la Marina Alta*. Páginas 37-54. Disponible en: www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01339499322025506300080/catalogo24/3%20inve.pdf.

- Trapero Ballestero, J. J. (1988). *El paseo marítimo, elemento clave de la ordenación del litoral*. Páginas 30-39. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid “Urbanismo, COAM”. Número 4. “Urbanismo en Áreas Turísticas”. Mayo 1988. 115 páginas.
- Trapero, J. J. (1990a). *El paseo marítimo: experiencias recientes e ideas sobre su trazado y diseño*. Madrid: Dirección General de Puertos y Costas. 197 páginas.
- Trapero, J. J. (1990b). *Una tipología de los paseos marítimos recientes. El Paseo Marítimo de Cambrils (Tarragona)*. Páginas 116-125. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos “OP”. Número 18. “El Litoral, II”. 125 páginas.
- Trapero Ballestero, J. J. (1997). *Las playas y paseos marítimos españoles*. Páginas 58-65. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El patrimonio de las obras públicas, II”, número 41, año 1997. 102 páginas.
- Trapero, J. J. (1998). *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*. Torrejón de Ardoz (Madrid): Akal. 329 páginas.
- Trapero, J. J. (1999, consultado 2/12/2006). *Amanecer en la costa: Hacia una utilización racional del territorio litoral*. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n8/ajtrap.html>
- Trigueros Rodrigo, J. (2002). *La política de gestión del litoral de la Dirección General de Costas*. Páginas 4-7. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.
- Valdemoro, H. (Tesisandante) (2005). *La influencia de la morfodinámica en los usos y recursos costeros*. Tesis Doctoral. Departamento de Ingeniería Hidráulica Marítima y Ambiental. Universidad de Barcelona. CSIC. Barcelona.
- Vera Rebollo, F. y Olcina Cantos, J. (2002). *Riesgos naturales de la costa*. Páginas 50-59. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.
- Yepes, V. (1999). *Las playas en la gestión sostenible del litoral*. Páginas 89-110. En cuadernos de Turismo, número 4, año 1999. Agencia Valenciana de Turismo.
- Yepes, V. y Serra, J. (2002a). *Criterios para el diseño de paseos marítimos*. Actas de las VI Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos. 9 páginas. Palma de Mallorca, 17 y 18 de mayo de 2001.
- Yepes, V. (2002b). *La explotación de las playas. La madurez del sector turístico*. Páginas 72-77. Revista “OP, ingeniería y territorio”, “El litoral”, número 61, año 2002, volumen III. 103 páginas.
- Yepes, V. (2002c, consultado 16/06/07). *Estrategias y política turística de la Comunidad Valenciana: su incidencia en el litoral*. Páginas 165-173. En cuadernos de

Turismo de la Agencia Valenciana de Turismo. Disponible en: www.um.es/dp-geografia/turismo/n9/Cuadernos-11.pdf.

Yepes, V., Sánchez, I. y Cardona, A. (2004). *Criterios de diseño de aparcamientos y accesos a las playas. Equipamientos y servicios municipales, 112*. Páginas 40-44. Edita Publiteca, S.A. Madrid.

Las dunas vuelven al Paseo Marítimo para protegerlo de la furia del oleaje. El fuerte oleaje de invierno está a punto de llegar. (2005, consultado 5/6/2007). Periódico digital 20minutos.es. Disponible en: www.20minutos.es/noticia/59253/furia/del/oleaje/.

Farolas del paseo marítimo. (2007, consultado el 27/11/07). Disponible en: bakio.org/bakio/de/farolas-del-paseo-maritimo.asp.htm.

Nuevo borde costero de Split, Croacia: Ejemplo de recuperación de waterfronts. (2007, consultado el 29/11/07). Disponible en: www.plataformaurbana.cl/archive/2007/07/08/recuperacion.

Waterfronts. Project for Public Spaces (PPS). Consultado el 29/11/07. Disponible en: www.pps.org/info/placemakingtools/issuepapers/issuewaterfronts.

Great Waterfronts of the World. Proyecto for Public Spaces (PPS). (2007, consultado el 29/11/07). Disponible en: www.pps.org/info/newsletter/february2007/great-waterfronts.

www.alemana.cl/bys/afi/afi003.html. (2006, consultado 22/06/07). *Caminar: El rey de los ejercicios.*

www.cubatravel.cu/client/includes/places.php

www.definicion.org.

www.wordreference.com. *Diccionario de sinónimos y antónimos*

www.diariosur.es/prensa/20070514/malaga/moreno-brenes-apuesta-mejorar_20070514.html

Carballo. (2007). *Un proyecto de casi 10 000 millones.* Consultado 27/11/07. Disponible en: www.lavozdeg Galicia.es.

10. ANEXO

10.1 ANEXO 1: *Justificación de los coeficientes de importancia*

En el cálculo de las medidas DAFO, se asumen tres premisas:

- la utilización de indicadores, que se desglosan en descriptores, para medir, de forma objetiva, los distintos aspectos del análisis
- la aplicación de una escala de 0 a 10, en la valoración de los descriptores de los diferentes indicadores, y
- la obtención de los resultados, del conjunto de las valoraciones, también en una escala de 0 a 10.

Admitidas estas premisas, se desarrollan las siguientes notas explicativas, para entender la necesidad de jugar con coeficientes de importancia, espaciales, temporales y de probabilidad de presentación, y las formas de presentarse éstos (en tantos por uno).

- a. Supóngase que para cuantificar las medidas DAFO en un paseo marítimo, se dispone (para simplificar) de sólo cuatro descriptores: A, B, D y E.

Cada uno de estos descriptores valoraría, dentro de una escala de 0 a 10, aspectos concretos de las medidas DAFO, conforme con las *reglas de juego* aceptadas.

En principio, dichas medidas se calcularía con la expresión:

$$C = A + B + D + E$$

donde C correspondería a la calidad actual del paseo marítimo.

- b. Supóngase que los anteriores descriptores alcanzan las siguientes medidas, de acuerdo con sus respectivos cuadros de criterios de valoración:

$$\begin{array}{ll} A = 4.00 & D = 5.00 \\ B = 7.00 & E = 8.00 \end{array}$$

Bajo estos supuestos, la calidad actual sería:

$$C = 4.00 + 7.00 + 5.00 + 8.00 = 24.00 \text{ unidades}$$

que rebasa las 10 unidades, en una medición global, en contra de lo asumido.

- c. Para hacer que una calidad actual, medida con descriptores en una escala de 0 a 10, esté dentro de esa escala, los descriptores tendrán que ir afectados por unos coeficientes que:

- ponderen sus importancias, y
- hagan que la sumatoria de sus valores no rebase los valores límites de la escala asumida de 0 a 10 unidades.

d. Para obtener dichos coeficientes se procederá como sigue:

- Se configurarán grupos interdisciplinarios de expertos en gestión territorial, de reconocida solvencia.
- Estos grupos diseñarán los descriptores que midan las medidas DAFO en escalas de 0 a 10.
- Se discutirán interdisciplinariamente (no de una forma multidisciplinaria) la participación de estos descriptores, en la valoración de las medidas DAFO.
- Y se otorgarán, de forma consensuada, unos pesos adimensionales, en números altos (sobre 1000, por ejemplo) a estos descriptores, según las importancias que tengan, en la valoración de las medidas DAFO. Pueden haber descriptores con unos mismos pesos.

Tomen los descriptores del ejemplo los siguientes valores:

$$A = 1000$$

$$B = 900$$

$$D = 500$$

$$E = 700$$

e. Si se obtiene:

- la sumatoria de los pesos de importancia, de los descriptores involucrados en la medición, y
- los tantos por uno, en relación con esta sumatoria, que implicara cada peso de importancia,

se definirá unos **coeficientes de importancia**:

- que ponderarán a sus descriptores, y
- que impedirán que la sumatoria de sus medidas (según los cuadros de criterios de valoración) rebase los umbrales de 0 y 10 unidades.

f. Siendo:

$$k_1 = \text{coeficiente del descriptor A}$$

$$k_2 = \text{coeficiente del descriptor B}$$

$$k_3 = \text{coeficiente del descriptor D}$$

$$k_4 = \text{coeficiente del descriptor E}$$

y en conformidad con la sumatoria de los pesos de importancia otorgados (3100), referenciada como unidad, se obtendrán los siguientes valores para los coeficientes de importancia:

$$k_1 = 1000 / 3100 = 0.32$$

$$k_2 = 900 / 3100 = 0.29$$

$$k_3 = 500 / 3100 = 0.16$$

$$k_4 = 700 / 3100 = 0.23$$

Obviamente, la sumatoria de estos coeficientes tiene que ser la unidad, tras los debidos redondeos.

- g. Se puede comprobar que si se aplican estos coeficientes, a las medidas dadas por los descriptores, no se rebasa los umbrales de 0.00 y de 10.00. En efecto, la calidad actual, con los datos en juego, sería:

$$C = 4.00 (0.32) + 7.00 (0.29) + 5.00 (0.16) + 8.00 (0.23) = 1.28 + 2.03 + 0.80 + 1.84 = 5.95$$

- h. Pero, puede darse el caso en que una unidad territorial presente diferente comportamiento a lo largo de su recorrido. Esto hará que el descriptor tome diferentes valores a lo largo de dicho territorio, y por tanto, que se diferencien varios sectores. En estos casos, es necesario el uso de un **coeficiente espacial**, en tantos por uno, referenciados a la superficie total de la unidad territorial, que se toma como 1.00.

Con lo que si no se operase con dichos coeficientes espaciales, y como demostrarían unos simples cálculos para situaciones límites, podrían darse situaciones en las que algunos descriptores alcanzasen valores superiores a 10.00 unidades. Dichas situaciones, de acuerdo con los posicionamientos iniciales, serían inadmisibles.

Para el caso de los paseos marítimos, el coeficiente espacial de cada desglose se calcularía dividiendo la longitud de dicho espacio, afectado por un determinado comportamiento, por el espacio total del paseo.

- i. Para un descriptor dado, podría suceder que uno o varios sectores tuvieran distintos comportamientos a lo largo de la unidad temporal (365 días), del año en valoración. Bajo esas circunstancias, los sectores afectados se encontrarían desglosados, respecto al **coeficiente temporal**. Cada desglose se calcularía dividiendo el número de días, en que los aspectos a valorar se mantienen dentro de una determinada homogeneidad, por 365 días.

Para un sector dado, la sumatoria de los coeficientes temporales desglosados se correspondería con la unidad.

Estos desgloses, en tantos por uno, son exigidos por el requisito de que no se rebasen los umbrales de 0.00 y de 10.00 unidades, en cada uno de los descriptores de valoración, como fácilmente se demuestra, siguiendo razonamientos análogos a los ya desarrollados, para los anteriores coeficientes, y haciendo sencillos cálculos.

En aquellos sectores que no precisaran de desglosamientos temporales, el coeficiente temporal mantendría el valor de 1.00.

Para los descriptores que lleven implícitos la temporalización, no se desglosaría el coeficiente temporal en el estadillo de los cálculos. De esta manera, se estaría evitando redundancias. En estos supuestos, se pondrá la unidad en la columna de los coeficientes temporales, para que se pueda operar sin modificar las medidas.

j. Otra posibilidad sería que una unidad territorial cambiara a lo largo de la unidad de tiempo, de igual forma en todos sus sectores, y respecto a un descriptor determinado. Si esto sucediera, el coeficiente temporal se hallaría desglosado, respecto al comportamiento de la unidad territorial en su conjunto, para poder aplicar los distintos pesos del descriptor, que describieran su cuadro de criterios de valoración, sin que se rebasase la escala de 0.00 a 10.00 unidades, en ninguna circunstancia.

k. En resumen, se podrán dar cuatro casos en los desglosamientos de los coeficientes, a saber:

a) Sin que se desglosen ni los coeficientes espaciales ni los temporales.

Ejemplo:

Siglas del descriptor	Peso del descriptor	Coficiente de importancia	Coficiente espacial	Coficiente temporal	Coficiente de probabilidad de presentación	Valor del impacto
A	7.50	0.014	1.00	1.00	1.00	0.105

b) Que se desglosen los coeficientes espaciales, pero no los temporales.

Ejemplo:

Siglas del descriptor	Peso del descriptor	Coficiente de importancia	Coficiente espacial	Coficiente temporal	Coficiente de probabilidad de presentación	Valor del impacto
A	2.50	0.014	0.150	1.00	1.00	0.005
	7.50		0.850			0.089

c) Que se desglosen tanto los coeficientes espaciales como los temporales.

Ejemplo:

Siglas del descriptor	Peso del descriptor	Coficiente de importancia	Coficiente espacial	Coficiente temporal	Coficiente de probabilidad de presentación	Valor del impacto
A	5.00	0.060	0.150	0.250	1.00	0.011
	2.50			0.750		0.017
	5.00		0.850	1.00		0.255

d) Que no se desglosen los coeficientes espaciales, pero sí los temporales.

Ejemplo:

Siglas del descriptor	Peso del descriptor	Coefficiente de importancia	Coefficiente espacial	Coefficiente temporal	Coefficiente de probabilidad de presentación	Valor del impacto
A	5.00	0.060	1.00	0.250	1.00	0.075
	2.50			0.750		0.113

1. Un **coeficiente de probabilidad** de presentación pondera, para el descriptor seleccionado, la posibilidad de ocurrencia. Se analiza el grado de seguridad de que se produzca las circunstancias en valoración.

Aunque aparentemente parezca lo contrario, estadísticamente son diferentes los coeficientes temporales y los de probabilidad de presentación. Por ejemplo, los meses de temporales del NW en Canarias corresponden normalmente a diciembre, enero y febrero (consideración temporal), pero para un año determinado, la probabilidad de que se den esos temporales es, en una primera aproximación, de un 70% (probabilidad de presentación).

Luego, los coeficientes de probabilidad de ocurrencia se deben mantener independientemente de los temporales. En las estimaciones de los primeros, se debe recurrir a la ayuda de los estadísticos.

Un coeficiente de probabilidad de presentación de 1.00 traduce que se da, con toda seguridad, la observación que se mide. En cambio, el valor de 0.00 está indicando una nula posibilidad de observar lo que se quiere valorar.

Si se hacen las mediciones para observaciones pretéritas (para un periodo de tiempo ya pasado), se tiene plena garantía de que existió lo que se valora, y por ello, el coeficiente de probabilidad de presentación tomará el valor de 1.00.

10.2 ANEXO 2: Extracto del Decreto 72/1992, de la Junta de Andalucía

López Peláez (1995)

Extracto del Decreto 72/1992, de 5 de mayo, de la Junta de Andalucía, con las normas y criterios básicos a observar para facilitar a las personas con cualquier tipo de discapacidad la utilización de playas, paseos, y sus instalaciones, evitando los obstáculos que dificulten su normal desenvolvimiento, sin perjuicio de las disposiciones que sobre esta materia puedan estar vigentes en otras Comunidades Autónomas litorales.

Capítulo I.- Infraestructura, urbanización y mobiliario urbano.

Sección Primera.- Elementos de urbanización e infraestructura.

Artículo 6. Itinerarios peatonales.

El trazado y diseño de los itinerarios públicos y privados de uso comunitario, destinados al paso de peatones, cumplirán las siguientes condiciones:

- a) El ancho mínimo será de 1,20 m.
- b) Las pendientes transversales y longitudinales se atenderán a lo dispuesto en los arts. 8 y 11 del presente Decreto.
- c) La altura máxima de los bordillos será de 14 cm., debiendo rebajarse en los pasos de peatones y en esquinas de las calles a nivel del pavimento.

Artículo 7. Pavimentos

1. Los pavimentos de los itinerarios especificados en el artículo anterior serán antideslizantes, variando la textura y color de los mismos en las esquinas, paradas de autobuses y cualquier otro posible obstáculo.
2. Los registros ubicados en dichos itinerarios se situarán en el mismo plano que el pavimento circundante.
3. Los árboles situados en estos itinerarios tendrán los alcorques cubiertos con rejilla u otros elementos resistentes, situados en el mismo plano del pavimento circundante. En caso de utilizar enrejado, la anchura máxima de malla será de 2 cm.

Artículo 8. Vados.

1. Los vados destinados a entrada y salida de vehículos se diseñarán de una forma que los itinerarios que atraviesen no queden afectados por pendientes, de tal forma que considerados en el sentido peatonal de la marcha cumplan los siguientes requisitos:
 - a) La pendiente longitudinal máxima será del 12% en tramos inferiores a 3 m y del 8% en tramos iguales o superiores a 3 m.

- b) La pendiente transversal máxima será de 2%.
2. Los vados destinados específicamente a la supresión de barreras urbanísticas en los itinerarios peatonales, además de cumplir los requisitos del apartado anterior, se diseñarán de forma que:
- a) Se sitúen como mínimo en cada cruce de calle o de vía de circulación.
 - b) Los dos niveles a comunicar se enlacen por un plano incluido de pendiente longitudinal y transversal que como máximo será del 8% y del 2% respectivamente.
 - c) Su anchura sea como mínimo de 1,80 m.
 - d) El desnivel sin plano inclinado no sea superior a 2 cm.

Artículo 9. Pasos de peatones.

1. En los pasos de peatones se salvará el desnivel entre las aceras y la calzada con un vado de las características señaladas en el apartado 2 de artículo anterior.
2. Si en el recorrido del paso de peatones es imprescindible atravesar una isleta situada entre las calzadas de tráfico rodado, dicha isleta se recortará y rebajará al mismo nivel de las calzadas en una anchura igual a la del paso de peatones.
3. Si el paso, por su longitud, se realiza en dos tiempos, con parada intermedia, la isleta tendrá unas dimensiones mínimas de 1,80 m de ancho y 1,20 de largo.
4. Los pasos de peatones, elevados y subterráneos, en ningún caso deberán construirse exclusivamente con escaleras, debiéndose complementar o sustituir por rampas, ascensores o tapices rodantes.

Artículo 10. Escaleras.

1. Cualquier tramo de escalera dentro de un itinerario peatonal se cumplimentará con una rampa que cumplirá las exigencias recogidas en el artículo siguiente.
2. Las escaleras reunirán las siguientes características:
 - a) Serán de directriz recta, permitiéndose la directriz ligeramente curva.
 - b) Tendrán unas dimensiones de huella no inferiores a 30 cm. medidas en proyección horizontal. Cuando el tramo el tramo de la escalera sea ligeramente curvo, dicha dimensión se medirá a 40 cm. de su borde inferior. Las contrahuellas no serán superiores a 16 cm.
 - c) No se permitirán las mesetas en ángulo, las mesetas partidas y las escaleras compensadas.
 - d) La longitud libre de los peldaños será, como mínimo, de 1,20 m.

- e) La huella se construirá con material antideslizante.
- f) Contarán con pasamanos que aseguren un asimiento eficaz a una altura comprendida entre 90 y 95 cm.
- g) Las escaleras que no estén cerradas lateralmente por muros dispondrán de barandilla o antepechos de fábrica, rematados por pasamanos con las condiciones reseñadas.

Las barandillas reunirán los siguientes requisitos:

- No podrán ser escalables cuando exista ojo de escalera.
 - La altura de la barandilla o antepecho, medida desde el borde exterior de la huella hasta el remate superior del pasamano, estará comprendida entre 90 y 95 cm.
 - Como mínimo, coincidirá siempre tonel inicio y final del desarrollo de la escalera.
- h) En los tramos de escaleras se introducirán, como máximo cada 16 peldaños, descansillos intermedios con una longitud mínima de 1,20 m.
 - i) Al comienzo y al final de las escaleras se dispondrá de una banda de 60 cm. de anchura de pavimento de diferente textura y color.
 - j) Quedan prohibidos, dentro de los itinerarios peatonales, aquellos desniveles que se salven con un único escalón. Este escalón habrá de ser sustituido o complementado con una rampa.

Artículo 11. Rampas.

Las rampas cumplirán los siguientes requisitos:

- a) Serán de directriz recta o ligeramente curva.
- b) Su anchura libre mínima será de 1,20 m.
- c) El pavimento será antideslizante.
- d) Las rampas con recorridos, cuya protección horizontal sea inferior a 3 m, tendrán una pendiente máxima del 12%, y del 8% para recorridos superiores.

La pendiente máxima en la dirección transversal será de un 2%.

- e) Los tramos en rampa que no estén cerrados lateralmente por muros contarán con barandillas o antepechos de iguales características a las expuestas en el artículo 10, letra g.
- f) Contarán con pasamanos que cumplirán las siguientes condiciones:

- Consistirán en dos barras situadas respectivamente a una altura de 70 y 95 cm.
- Asegurarán un asimiento eficaz.
- Como mínimo, coincidirán siempre con el inicio y final del desarrollo de la rampa.

Artículo 12. Parques, jardines y espacios libres públicos.

1. Los itinerarios peatonales, situados en parques, en jardines y en espacios libres públicos en general, se ajustarán a los criterios señalados en los artículos anteriores.
2. Los aseos públicos que se emplacen en estos espacios deberán ser accesibles y dispondrán al menos de un inodoro y lavabo que cumplan las características del artículo 28 del presente decreto.

Artículo 13. Aparcamientos.

1. En todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, estén situados en superficie o sean subterráneos, se reservará una plaza para personas con movilidad reducida por cada 50 o fracción, que cumplirá las siguientes condiciones:
 - a) Estarán situadas tan cerca como sea posible de los accesos peatonales.
 - b) Los accesos de peatones a estas plazas reunirán las condiciones establecidas para itinerarios peatonales.
 - c) Estarán señalizadas con el Símbolo Internacional de Accesibilidad.
 - d) Sus dimensiones mínimas serán de 5,00 x 3,60 m.

Sección Segunda.- **Mobiliario urbano.**

Artículo 14. Señales verticales y otros elementos del mobiliario urbano.

1. Cualesquiera señales, postes, anuncios u otros elementos verticales que deban colocarse en la vía pública, se situarán en el tercio exterior de la acera, siempre que la anchura libre restante sea igual o mayor que 90 cm. Si esta dimensión fuera menos, se colocarán junto al encuentro de la alineación de la fachada con la acera. En todo caso, se procurará el agrupamiento de varias de ellas en un único soporte.
2. Las placas y demás elementos volados de señalización tendrán su borde inferior a una altura superior a 2,10 m.
3. No existirán obstáculos verticales en ningún punto de la superficie que comprenda un paso de peatones.
4. Los teléfonos, papeleras, contenedores y otras instalaciones se dispondrán de forma que no entorpezcan el tránsito peatonal.

Los aparatos y diales de teléfonos estarán situados a una altura máxima de 1,20 m.

La boca de contenedores y papeleras deberá situarse a una altura de 90 cm.

5. No se permitirá a alturas inferiores a 2,10 m la construcción de elementos salientes sobre las alineaciones de la fachada que interfieran un itinerario o espacio peatonal, tales como vitrinas, marquesinas, kioscos, toldos y otros análogos.
6. Los kioscos, terrazas de bares y demás instalaciones similares que ocupen parcialmente las aceras deberán señalizarse para indicación de los invidentes, mediante franjas de un metro de ancho de pavimento de diferente textura y color, en todos los frentes de sus accesos peatonales.

La disposición de dichas instalaciones deberá permitir, en todos los casos, el tránsito peatonal, ajustándose a las condiciones establecidas para los itinerarios peatonales.

7. Asimismo los kioscos, o puestos fijos, situados en las vías y espacios públicos se diseñarán de una forma que permita la aproximación frontal de una persona en silla de ruedas.
8. El pulsador manual de los semáforos que dispongan de éste, deberá situarse a una altura máxima de 1,20 m.
9. Los semáforos peatonales instalados en vías públicas cuyo volumen de tráfico rodado o peligrosidad objetiva así lo aconsejen, deberán estar equipados de mecanismos para emitir una señal sonora suave, intermitente y sin estridencias, que sirva de guía a los invidentes cuando se abra el paso a los viandantes.
10. Donde haya asientos a disposición del público, un 2% de los mismos tendrán una altura de 50 cm. con un ancho y fondo mínimo de 40 cm. y 50 cm. respectivamente.
11. Cuando se dispongan fuentes bebederos, el caño o grifo deberá estar situado a una altura de 70 cm., sin obstáculos o bordes, de forma que sean accesibles por una persona usuaria de silla de ruedas. Los grifos serán fácilmente accionables para que puedan manipularse por personas sin movilidad en las manos.
12. En las máquinas expendedoras, las ranuras de introducción de fichas, tarjetas o monedas, así como la expedición, deberán colocarse en el sentido longitudinal del tránsito peatonal, a una altura entre 90 cm. y 1,20 m.

En el caso de existir torniquetes o barras, se habilitará un acceso sin estos obstáculos con un ancho mínimo de 1 m.

13. La boca de los buzones estará situada en el sentido longitudinal del tránsito peatonal y a una altura de 90 cm.

Capítulo II.- Edificios, establecimientos e instalaciones.

Artículo 18. Accesos desde el espacio exterior.

Al menos un acceso desde el espacio exterior al interior cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Los desniveles inferiores a 12 cm. se salvarán mediante un plano inclinado con una anchura mínima de 80 cm. que no supere una pendiente del 60%.
- b) Para los niveles a 12 cm. el acceso se efectuará mediante rampa que cumpla los requisitos establecidos en el art. 11.

Artículo 19. Vestíbulos y pasillos.

1. Las dimensiones de los vestíbulos serán tales que pueda inscribirse en ellos una circunferencia de 1,50 m de diámetro.
2. La anchura libre mínima de los pasillos será de 1,20 m.
3. Quedan prohibidos los desniveles que se salven únicamente con peldaños, debiéndose complementar o sustituir por rampas que se ajusten a lo dispuesto en el art. 11.

Artículo 20. Mostradores y ventanillas.

En los mostradores de atención e información al público existirá un tramo de al menos 80 cm. de longitud y con una altura comprendida entre 70 y 80 cm. que carecerá de obstáculos en su parte inferior.

Las ventanillas de atención al público estarán a una altura máxima de 1,10 m.

Artículo 21. Teléfonos.

Si existieran teléfonos de uso público, al menos uno de ellos se situará de forma que permita su fácil utilización por usuarios de silla de ruedas. Su altura estará comprendida entre 90 cm. y 1,20 m.

Artículo 22. Huecos de paso.

1. La anchura mínima de todos los huecos de paso en zonas de uso público, así como la de las puertas de entrada al edificio, establecimiento o instalaciones, será de 80 cm. A ambos lados de las puertas existirá un espacio libre horizontal de 1,20 m de profundidad, no barrido por las hojas de la puerta.
2. Cuando en los accesos existan torniquetes, barreras y otros elementos de control de entrada que obstaculicen el paso, se dispondrán huecos de paso alternativos que cumplan los requisitos del apartado anterior.
3. Las puertas automáticas de cierre de corredera estarán provistas de bordes sensibles o dispositivos que las abran automáticamente en caso de aprisionamiento.
4. Las puertas abatibles de cierre automático dispondrán de un mecanismo de minoración de velocidad.

5. Las puertas de cristal deberán ser de vidrio de seguridad con un zócalo protector de 40 cm. de altura. Además deberán tener una banda señalizada horizontal, de color, a una altura comprendida entre 60 cm. y 1,20 m que pueda ser identificable por personas con discapacidad visual.
6. Cuando existan puertas giratorias habrán de disponerse otros huecos de paso con distinto sistema de apertura, que deberán cumplir las condiciones señaladas en los apartados anteriores.
7. Las puertas dobles, con funciones de aislamiento, se dispondrán de forma que entre las mismas pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro.
8. Las salidas de emergencia tendrán un paso libre de anchura mínima de 1 m.

El mecanismo de apertura de las puertas situadas en las salidas de emergencia deberá accionarse por simple presión.

Artículo 28. Aseos.

En aquellos edificios, establecimientos e instalaciones que estén obligados, por las disposiciones vigentes, a disponer de aseos de uso público, al menos uno de ellos cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Dispondrá de un espacio libre donde se pueda inscribir una circunferencia de 1,50 m de diámetro, que permita girar para acceder a los aparatos.
- b) Deberá posibilitar el acceso frontalmente a un lavabo para lo que no existirán obstáculos en su parte inferior.
- c) Igualmente, deberá posibilitar el acceso lateral al inodoro disponiendo a este efecto de un espacio libre con un ancho mínimo de 70 cm. El inodoro deberá ir provisto de dos barras abatibles, al objeto de que puedan servir para apoyarse personas con problemas de equilibrio. Las barras se situarán a una altura de 75 cm y tendrán una longitud de 50 cm.

La cisterna deberá llevar un sistema de descarga que permita ser utilizado por personal con dificultad motora en miembros superiores.

- d) Los accesorios del aseo estarán adaptados para su utilización por personas con movilidad reducida.

A tales efectos la grifería será fácilmente manipulable, no permitiéndose la de pomo redondo.

Los secadores, jaboneras, toalleros y otros accesorios, así como los mecanismos eléctricos, estarán a una altura comprendida entre 80 cm. y 1,20 m. El borde inferior del espejo no deberá situarse por encima de 90 cm. de altura.

Artículo 29. Vestuarios y duchas.

En todos los edificios, establecimientos e instalaciones que vengan obligados por las disposiciones que regulen la materia a disponer de vestuarios y duchas de uso público, al menos un vestuario y una ducha reunirán las siguientes características:

- a) El vestuario tendrá unas dimensiones mínimas tales que pueda inscribirse una circunferencia de 1,50 m de diámetro.

Irá provisto de un asiento adosado a la pared con una longitud, altura y fondo de 70, 45 y 40 cm. respectivamente.

Las repisas y otros elementos estarán situados entre 80 cm. y 1,20 m y las perchas entre 1,20 y 1,40 m de altura.

- b) Los recintos destinados a duchas tendrán unas dimensiones mínimas de 1,80 m de largo por 1,20 m de ancho.
- c) Tanto en los vestuarios como en las duchas se dispondrán barras metálicas horizontales a una altura de 75 cm.

Las puertas de acceso abrirán hacia fuera o serán de vaivén.

10.3 ANEXO 3: Cuadernos de campo

10.3.1 ANEXO 3.1: El Malecón de La Habana (Cuba)

**CUADERNO
DE CAMPO PARA OPERADORES
DE PASEOS MARÍTIMOS
EL MALECÓN DE LA HABANA
(CUBA)**



DATOS PREVIOS

Denominación del paseo marítimo: EL MALECÓN

Localización: CIUDAD DE LA HABANA (CUBA)

Longitud: 8.40 kilómetros

Fecha de inicio de toma de datos: 3 / 3 / 2005 Fecha de conclusión: 17 / 3 / 2005

Operador: Jesús Martínez Martínez

Desglosamiento espacial por la presencia parcial de vías de tráfico rodado, o por cambios en límites de velocidad en las mismas:

Sí: No:

En el caso afirmativo, ¿se daría un nuevo desglosamiento en el *front line* afectado por la vía de tráfico rodado, debido a cambios en los límites de velocidad establecidos?

Sí: No:

- a) No hay desglosamiento espacial del *front line* del paseo marítimo, en relación con las vías de tráfico rodado, bien porque no existan, o bien porque éstas lo recorran, en su totalidad, dentro de un mismo límite umbral de velocidad. Al efecto, se identifica un único sector.

Valor del coeficiente de corrección: 0.50.

Justificación del valor otorgado al coeficiente de corrección:

Todo el *front line* del Malecón de La Habana se haya recorrido por una vía de tráfico rodado.

En esta vía, el límite de velocidad máxima se establece, de forma generalizada, en los 60 km/h. Sin embargo, hay dos tramos de velocidades máximas más reducidas, con límites en los 40 km/h:

- entre la Lonja del Comercio y La Punta, y
- en la curva que bordea a la Oficina de Intereses de los Estados Unidos de América

Conforme con los criterios asumidos, respecto a los umbrales máximos de velocidad, para las vía de tráfico rodado, trazadas dentro del espacio envolvente de los paseos marítimos, el Malecón de La Habana se verá afectado, en su conjunto, por un coeficiente de corrección de 0.50.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 1

Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.1

Dimensiones del activo ambiental

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 4 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1	10.00	7.50	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.480	0.160
SUMATORIAS							0.640	0.480	0.160

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con Gutiérrez y Rivero, 1997 (Mini Geografía de Cuba, publicada en La Habana por la Editorial Científico-Técnica), y según la información recogida en la página 91 de la anterior referencia, la Ciudad de La Habana tiene una población de 2 500 000 habitantes.

Por otro lado, de acuerdo con las observaciones del operador de campo, la longitud real del paseo (desde la Lonja del Comercio al Restaurante 1830) es de 8.40 kilómetros.

Si se divide los 2 500 000 habitantes por 150 000, se obtienen 16.67 unidades de 150 000 habitantes.

Si se dividen los 8.40 kilómetros (longitud del paseo) por 16.67, se deduce que a cada 150 000 habitantes de la Ciudad le corresponde 0.504 kilómetros de paseo.

El anterior dato hace que se esté en el segundo ítem del descriptor en cuestión, que otorga un peso actual de 7.50 unidades de calidad.

Como la longitud de El Malecón se podría prolongar por el Oeste (no hay limitaciones físicas ni históricas que lo impida), para que cada 150 000 habitantes pueda disponer de más de 1.00 kilómetros de paseo, el peso óptimo es de 10.00 unidades de calidad.

Como las disponibilidades calculadas se hacen en relación con la totalidad de El Malecón, el coeficiente espacial es igual a 1.00.

Como concurren estas disponibilidades a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 2

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.2

Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 5 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptimo	Actual	
1.2	10.00	10.00	0.064	0.95	1.00	1.00	0.608	0.608	0.000
	10.00	7.50		0.05			0.032	0.024	0.008
SUMATORIAS							0.640	0.632	0.008

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con el descriptor 1.1, El malecón no tiene una longitud óptima, pero ésta se podría alcanzar con su prolongación hacia Playa, ras la desembocadura del Río Almendares (no habrían impedimentos físicos ni histórico-culturales).

En cuanto a la anchura, entre el kiosco La Bahía y el Restaurante 1830, se rebasa, de forma promediada, los 4.00 metros, con lo que se ha llegado a unas condiciones de optimicidad. Por ello, se puede prescindir de considerar los impedimentos relativos al desarrollo de la amplitud.

De acuerdo con todo lo anterior, entre el Kiosco La Bahía y el Restaurante 1830, con un recorrido de 8.00 kilómetros sobre 8.40 kilómetros (lo que implica un coeficiente espacial de 0.95), se está en el ítem 1 del descriptor en cuestión, tanto para la situación actual como para la óptima, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Para el resto de El malecón, entre la Lonja del comercio y el Kiosco La Bahía, con un recorrido de 0.40 kilómetros sobre 8.40 kilómetros (coeficiente espacial de 0.05), hay una acera de amplitud deficitaria (no rebasa los 1.5 metros), aunque la longitud de este tramo se beneficia de la cualidad del recorrido total del paseo, del que forma parte.

La ampliación de la anchura de la acera, en este tramo del paseo, se encuentra impedida por la presencia de la vía rodada *vertebral*, que sirve a esta parte de la ciudad, uniéndola al resto de la misma.

Por la limitación indicada, y considerando que la ampliación de la longitud global no está impedida, se aplica, para la situación actual, el segundo ítem del descriptor, que otorga un peso de 7.50 unidades de calidad.

Como la vía rodada se podría soterrar (deprimir), posibilitando la ampliación de la anchura, de esta parte de El malecón, el peso óptimo es de 10.00 unidades de calidad.

Las situaciones descritas se mantienen a lo largo del año, lo que implica un coeficiente temporal igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 3

Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.3

Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 3 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Viento	2.00	2.00	0.057	0.810	0.503 (1)	1.00	0.046	0.046	0.000
	2.00	2.00			0.125 (2)		0.012	0.012	0.000
	0.75	0.75			0.187 (3)		0.006	0.006	0.000
	2.00	2.00			0.188 (4)		0.017	0.017	0.000
Lluvia	0.00	0.00			0.503 (1)		0.000	0.000	0.000
	2.00	2.00			0.125 (2)		0.012	0.012	0.000
	0.75	0.75			0.187 (3)		0.006	0.006	0.000
	2.00	2.00			0.188 (4)		0.017	0.017	0.000
Temperatura	1.00	1.00			0.503 (1)		0.023	0.023	0.000
	1.50	1.50			0.125 (2)		0.009	0.009	0.000
	1.50	1.50			0.187 (3)		0.013	0.013	0.000
	1.50	1.50			0.188 (4)		0.013	0.013	0.000
Humedad	0.00	0.00			0.503 (1)		0.000	0.000	0.000
	1.00	1.00			0.125 (2)		0.006	0.006	0.000
	1.00	1.00			0.187 (3)		0.009	0.009	0.000
	1.00	1.00			0.188 (4)		0.009	0.009	0.000
Salpiqueo	2.00	2.00	0.503 (1)	0.046	0.046	0.000			
	2.00	2.00	0.125 (2)	0.012	0.012	0.000			
	0.00	0.00	0.187 (3)	0.000	0.000	0.000			
	2.00	2.00	0.188 (4)	0.017	0.017	0.000			
Viento	2.00	2.00	0.057	0.190	0.503 (1)	1.00	0.011	0.011	0.000
	2.00	2.00			0.125 (2)		0.003	0.003	0.000
	0.75	0.75			0.187 (3)		0.002	0.002	0.000
	2.00	2.00			0.188 (4)		0.004	0.004	0.000
Lluvia	0.00	0.00			0.503 (1)		0.000	0.000	0.000
	2.00	2.00			0.125 (2)		0.003	0.003	0.000
	0.75	0.75			0.187 (3)		0.002	0.002	0.000
	2.00	2.00			0.188 (4)		0.004	0.004	0.000
Temperatura	1.00	1.00			0.503 (1)		0.005	0.005	0.000
	1.50	1.50			0.125 (2)		0.002	0.002	0.000
	1.50	1.50			0.187 (3)		0.003	0.003	0.000
	1.50	1.50			0.188 (4)		0.003	0.003	0.000
Humedad	0.00	0.00			0.503 (1)		0.000	0.000	0.000
	1.00	1.00			0.125 (2)		0.001	0.001	0.000
	1.00	1.00			0.187 (3)		0.002	0.002	0.000
	1.00	1.00			0.188 (4)		0.002	0.002	0.000
Salpiqueo	2.00	2.00	0.503 (1)	0.011	0.011	0.000			
	2.00	2.00	0.125 (2)	0.003	0.003	0.000			
	2.00	2.00	0.187 (3)	0.004	0.004	0.000			
	2.00	2.00	0.188 (4)	0.004	0.004	0.000			
SUMATORIAS							0.342	0.342	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

La caracterización climatológica de El Malecón se hace conforme con el siguiente esquema sinóptico:

1. Periodo de huracanes (desde el 1 de junio al 30 de noviembre, con un coeficiente temporal: 0.50, que se subdivide en dos subperiodos:
 - a) Subperiodo cálido:
 - lluvioso(desde el 1 de junio al 30 de octubre), con un coeficiente temporal = 0.417, y
 - seco (desde el 1 de noviembre al 15 de noviembre, con un coeficiente temporal de 0.042.
 - b) Subperiodo de tempo de frialdad (desde el 15 de noviembre al 30 de noviembre), con un coeficiente temporal de 0.042.
2. Periodo con ausencia de huracanes (desde el 1 de diciembre al 31 de mayo), con un coeficiente temporal de 0.5, que abarca a tres subperiodos:
 - a) Subperiodo de tiempo de frialdad (desde el 1 de diciembre al 31 de marzo), con un coeficiente temporal de 0.333
 - b) Subperiodo cálido seco (desde el 1 de abril al 30 de abril), con un coeficiente temporal de 0.083
 - c) Subperiodo cálido lluvioso (desde el 1 de mayo al 31 de mayo), con un coeficiente temporal de 0.086.

El anterior esquema, permite definir cuatro situaciones climáticas (sin considerar la incidencia de los huracanes):

- situación cálida lluviosa (1)
- situación cálida seca (2)
- situación de frialdad con frentes fríos (3), y
- situación en el que se pueden presentar los frentes fríos, pero sin la presencia de los mismos (4).

A causa del diferencial comportamiento de El Malecón, frene la posibilidad de presentación de salpiqueo, se establecen dos sectores en relación con la caracterización climática de este activo:

- Desde la Lonja del Comercio hasta La Punta (1.60 kilómetros), que tiene un coeficiente espacial de 0.19, y
- El resto del paseo marítimo, con un coeficiente de 0.81.

El coeficiente temporal del periodo con frentes fríos es de 0.375. Pero este valor se desglosa para satisfacer a los dos siguientes subperiodos:

- Subperiodo en que reinan los frentes fríos (0.5 de 0.375, igual a 0.187), y
- Subperiodo sumatorio entre frentes fríos, con ausencias de los mismos (0.5 de 0.375, igual a 0.188).

Las valoraciones actuales se obtienen considerando los datos promedios que proporcionan el Instituto de Meteorología de Casablanca, para las situaciones del esquema sinóptico.

Como las variables involucradas no se pueden controlar, las valoraciones óptimas coinciden con las actuales.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 4

Segmento del Análisis:

Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades

DESCRIPTOR NÚMERO 1.4

Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 5 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.4	10.00	10.00	0.072	1.000	1.000	1.000	0.720	0.720	0.000
SUMATORIAS							0.720	0.720	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* del observador de campo, y de acuerdo con los inventarios de activos ambientales, recogidas por publicaciones especializadas (catálogos del Ministerio del Medio Ambiente, textos de Geografía de Cuba y otros), las obras de ingeniería marítima de El Malecón, en su conjunto, no han dañado a los contenidos significativos de su marco geográfico. Esto determina que el descriptor otorgue unas calidades actual y óptima de 10.00 unidades, de acuerdo con sus criterios de valoración.

Como esta ausencia de daños se identifica a lo largo de todo el recorrido del paseo, y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como esta ausencia de daños ambientales se da a lo largo del año, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 5
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.5

Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 4 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ámbito peatonal	5.00	5.00	0.043	1.00	1.00	1.00	0.215	0.215	0.000
Ámbito marino	5.00	0.00		1.00			0.215	0.000	0.215
SUMATORIAS							0.430	0.215	0.215

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Al primer ítem, se otorga un peso de 5.00 unidades de calidad, porque los hechos demuestran (descriptor 2.6) que hay espacios físicos para la realización u observación de diferentes actividades complementarias, a lo largo de toda la zona peatonal (coeficiente espacial a uno), aunque se den tramos especializados respecto a estos eventos, y durante todo el año (coeficiente temporal de valor 1.00).

En cambio, al segundo ítem, se otorga un peso de 0.00 unidades de calidad por la contaminación existente en todo el dominio de aguas marinas limítrofes a El Malecón (coeficiente espacial de valor igual a 1.00), y a lo largo de todo el año (coeficiente temporal igual a 1.00), conforme con el descriptor 2.3. Como se podría eliminar la contaminación de las aguas limítrofes al paseo, el peso de calidad óptima de este segundo ítem es de 5.00 unidades.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 6
Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.6

 Riesgos de daños por *invasiones* del mar sobre el activo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 5 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.6	10.00	0.00	0.050	0.81	1.00	1.00	0.405	0.000	0.405
	10.00	10.00		0.19	1.00		0.095	0.095	0.000
SUMATORIAS							0.500	0.095	0.405

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Los riesgos de penetraciones del mar sobre El Malecón y sobre su *front line*, produciendo daños materiales en el muro, en el pavimento del paseo, en el firme de la vía de tránsito rodado y/o en las fachadas de los edificios envolventes (ítem 4 del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad), tienen lugar durante el subperíodo de tiempo de huracanes (desde el 1 de junio al 30 de noviembre), o en relación con frentes fríos del NW, de inusitadas energías (desde el 15 de noviembre al 30 de marzo), de acuerdo con el esquema sinóptico del clima descrito para este activo, recogido en la justificación del descriptor 1.3.

Estas penetraciones se dan, básicamente, en el tramo de El Malecón delimitado por La Punta y el Restaurante 1830 (6.8 kilómetros sobre 8.40 kilómetros), con un coeficiente espacial de 0.81. Aquí, las obras de ingeniería costeras, propias del paseo marítimo, se comportan prácticamente de forma pasiva, frente a las penetraciones del mar, por lo que el coeficiente de corrección tiene un valor de 1.00

Conforme con los testimonios de los lugareños, estas situaciones de penetraciones del mar concurren con frecuencias mayores a uno dentro de periodos de 11 años. Esto determina que se esté en el ítem 4, que otorga 0.00 unidades de calidad.

Sin embargo, estas penetraciones se podrían evitar con obras marítimas de disipación de energía, en el exterior del muro, pero de forma tal que no determinen impactos, incluidos los paisajísticos. Sirva de ejemplo, la construcción de *cuencos* y de contenciones disipativas, sobre el arrecife.

Para el resto de El Malecón (entre La Punta y la Lonja del Comercio, con un coeficiente espacial de 0.19), no hay registros de penetraciones del mar, por lo que se está en el primer ítem, que otorga 10.00 unidades de calidad.

Como el descriptor conlleva consideraciones temporales, se opera con un coeficiente temporal igual a la unidad, para no caer en redundancias.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 7
Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.1

Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 5 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Bancos	2.00	1.50	0.023	0.786	1.00	1.00	0.036	0.027	0.009
	2.00	0.00		0.214			0.010	0.000	0.010
Farolas	2.00	2.00		0.333	1.00		0.015	0.015	0.000
	2.00	0.00		0.071			0.003	0.000	0.003
Cestos	2.00	2.00		0.596	1.00		0.027	0.027	0.000
	1.00	0.00		1.00			0.023	0.000	0.023
Cartelería	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Pavimento	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Decoración	1.00	0.50		0.190	1.00		0.004	0.002	0.002
	1.00	0.00		0.810			0.019	0.000	0.019
Arboledas	1.00	0.00		1.00	1.00		0.023	0.000	0.023
Jardinería	1.00	1.00		0.190	1.00		0.004	0.004	0.000
	1.00	0.00		0.810			0.019	0.000	0.019
SUMATORIAS							0.230	0.110	0.120

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con la tabla de kilometrajes de observaciones significativas, en El Malecón hay un conjunto de tramos, con un recorrido global de 6.60 kilómetros, sobre 8.40 kilómetros (coeficiente espacial igual a 0.786), con muros que funcionan como un banco corrido. El resto del muro, con un coeficiente espacial de 0.214, tiene una altura excesiva para comportarse como banco continuo. En ambas circunstancias, el diseño del muro es disarmonico en relación con la tipología edificatoria del *front line*. Su ítem da, para el primer caso, un peso global de 1.50 unidades de calidad. Y para el segundo, 0.00 unidades de calidad.

Respecto a las farolas, hay un recorrido global de 2.8 kilómetros, de un *front line* de relevancia histórico-cultural, donde el diseño está en concordancia con su marco geográfico. En este recorrido, con un coeficiente espacial de 0.333, y sin que hayan zonas oscuras que representen más de un 10 % de la longitud del paseo en consideración, el segundo ítem del descriptor otorga un peso de 2.00 unidades de calidad.

Dentro del *front line* de interés histórico-cultural, hay un tramo de 0.6 kilómetros (coeficiente espacial igual a 0.071), con farolas de diseño moderno estándar que, por falta de mantenimiento, no da suficiente iluminación a más de un 90 % de su tramo de paseo. Para este caso, el segundo ítem del descriptor otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

Para el resto del paseo, con un coeficiente espacial de 0.596, sin que hayan zonas oscuras, las farolas tienen un diseño moderno estándar para un marco edificatorio también de tipología moderna. El ítem anterior otorga un peso de 2.00 unidades de calidad.

No hay cestos de basura a lo largo de todo el recorrido del paseo. Esto hace que el peso actual de calidad sea 0.00 unidades sobre 1.00 (situación óptima).

No hay cartelería en el propio paseo de El Malecón y, por lo tanto, no hay pantallas de ocultación del paisaje. Esto implica que, al respecto, se otorgue un peso máximo de 1.00 unidades de calidad a la situación actual.

La descripción del pavimento se ajusta al segundo apartado de su ítem, que le da un peso de 0.50 unidades de calidad sobre 1.00 unidades de la situación óptima.

En los primeros 1.60 kilómetros sobre 8.40 kilómetros del recorrido total (coeficiente espacial igual a 0.19), a partir de la Lonja del Comercio, hay elementos decorativos (esculturas) sobre el paseo de El malecón. Pero algunas de estas no están en armonía, por su *modernidad*, con su *front line* histórico-cultural. En consecuencia, el ítem implicado solo otorga 0.50 unidades de calidad sobre una valoración máxima de 1.00 unidades. En el resto del paseo, hay una ausencia de elementos decorativos, con un peso actual de 0.00 unidades de calidad.

Hay una ausencia generalizada de arboledas en el ámbito del paseo, y ello determina que se aplique el ítem que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad sobre 1.00.

Y en cuanto a la jardinería, ésta se encuentra presente en el tramo del *front line* delimitado entre la Lonja del Comercio y La Punta, con un recorrido de 1.60 kilómetros sobre 8.40 kilómetros de la longitud total de El Malecón (coeficiente espacial igual a 0.19). Su ítem le otorga el peso máximo de calidad (1.00 unidades). Al resto del paseo marítimo, donde hay una práctica ausencia de jardinería (exceptuando situaciones muy puntuales), se aplica el ítem que otorga una calidad nula.

Todas las consideraciones abordadas se mantienen a lo largo del año, por lo que se encuentran afectadas por un coeficiente temporal de valor 1.00

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma el valor unidad.

ANEXO

Tabla de los kilometrajes de las observaciones de campo, en El Malecón de La Habana (Cuba)

Fecha de la realización del kilometraje: 2 / 3 / 2005

1. Esquina occidental de la Lonja del Comercio: 0.00 kilómetros.
 Punto de inicio del paseo marítimo.
 El marco edificatorio envolvente se encuentra catalogado como *Patrimonio de la Humanidad*, por su significado histórico y cultural.
 Las farolas son de hierro fundido, pintadas en negro, con un mantenimiento especial para hacer frente a la corrosión marina, y tienen una tipología ecléctica colonial española (similares a las que había primitivamente en la Habana Vieja).
 El muro alcanza una altura apropiada para su uso como *banco continuo* (en torno a los 0.80 metros, de una forma promediada).
 El fondo escénico es de interés histórico-cultural (complejo de las fortalezas de El Morro – La Cabaña, con el Faro del Puerto de La Habana).
2. Kiosco La Bahía (frente a la Plaza de Armas: 0.40 kilómetros.
 Entre el inicio del paseo y este punto, la acera es reducida. No llega a la amplitud de los 1.5 metros. Pero, desde este punto, toma una anchura que rebasa los 4.00 metros, característica que se mantiene a lo largo del resto del paseo..
 Aquí se inician los jardines.
3. Punto del paseo a la altura del Anfiteatro de La Habana: 1.00 kilómetros.
 Las farolas dejan de tener una tipología colonial española y toman un diseño moderno estándar, con una coloración grisácea, en desarmonía con el marco edificatorio envolvente (del contorno al Monumento a Máximo Gómez).
4. La Punta (rebasada la Fortaleza del mismo nombre), donde arranca el Paseo de Prado, o de Martí: 1.60 kilómetros.
 Fin de los jardines.
 Las farolas son de nuevo de hierro fundido, de color negro, y retoman el diseño colonial español.
 Concluye un marco edificatorio catalogado *Patrimonio de la Humanidad*, por su significado histórico-cultural
 Se inicia un *front line* con edificios de arquitectura emblemático de comienzos del Siglo XX, que define al denominado *Malecón tradicional*.
 Al pié del muro, hacia el mar, aparecen las pocetas de los *Baños de Mar*, excavadas antes de la construcción del propio Malecón (parte de ellas, están ocupadas por las infraestructuras del paseo marítimo). Se pueden cartografiar estas pocetas hasta cerca de la desembocadura del Río Almendares.
 Empieza un primer tramo de salpiqueo generalizado del oleaje con los frentes fríos del NW.
5. Punto del paseo a la altura de la Calle Lealtad: 2.70 kilómetros.
 El muro se hace alto (en torno a unos 1.40 metros, de una forma promediada), y pierde su funcionalidad de *banco continuo* respecto a cualquier tipo de usuario.
6. Punto del paseo a la altura de la Cafetería Vista Alegre: 3.10 kilómetros.
 Finaliza el *front line* con edificaciones emblemáticas de principios del Siglo XX y, con estas edificaciones, *El Malecón Tradicional*.
 Se acaba un primer tramo de salpiqueo generalizado de los oleajes de los frentes fríos del NW.
 Comienza el Parque de Antonio Maceo y, con él, un nuevo tramo de jardines.
7. Punto del paseo a la altura del Convento de la Inmaculada Concepción: 3.20 kilómetros.
 El muro tiene de nuevo una altura apropiada para su uso como *banco continuo*.
8. Punto del paseo a la altura del Torreón de San Lázaro: 3.40 kilómetros.
 Concluye el Parque de Antonio Maceo, con sus jardines.
 También concluye el tramo de El Malecón con farolas de tipología colonial española.
 Se inicia un *front line* de edificaciones modernas, de escaso interés arquitectónico por su tipología.
 Las farolas vuelven a ser de diseño moderno estándar, de coloración grisácea, pero ahora en una armonía aceptable con las edificaciones envolventes, asimismo modernas.
9. Arranque de la Calle 23 (La Rampa): 3.90 kilómetros.
 Se está a la altura del Hotel Nacional, con sus contenidos de interés histórico, y su mirador paisajístico de relevancia hacia *El Malecón Tradicional*.
 Se inician las grandes edificios *en torres* (construidos en su mayoría en la década de los años 50 del Siglo XX), que proporcionan la imagen paisajística de una *Habana Moderna* (vista desde *El Malecón Tradicional*), rica en una diversidad de fondos y de horizontes con roturas de líneas.
10. Arranque de Línea (La Piragua), junto al Monumento a las Víctimas del Main: 4.40 kilómetros.
 Comienza un segundo tramo de salpiqueo generalizado con los oleajes de los frentes fríos del NW.
11. Punto del paseo a la altura de la Calle 15: 4.60 kilómetros.
 Se inicia otro tramo de muro alto, inapropiado para su uso como *banco continuo*.
12. Punto del paseo a la altura de la Avenida G (o Avenida de Los Presidentes), junto al Monumento a Calixto García: 5.90 kilómetros.
 El muro toma una altura apropiada para su uso como *banco continuo*
 Se deja de apreciar el fondo escénico de El Morro – La Cabaña.
 A partir de este lugar, ya no hay fondos escénicos de interés. El Fortín de Las Chorreras, al final de El Malecón, pasa desapercibido junto a la desembocadura del Río Almendares.
13. Punto de El Malecón a la altura del arranque de la Avenida Paseo: 6.90 kilómetros.
14. Parqueos (aparcamientos) laterales orientales del Restaurante – Cabaret 1830 (inmediatamente después de rebasar el Fortín de Las Chorreras): 8.400 kilómetros.
 Acaba un segundo tramo de salpiqueo generalizado de los oleajes de los frentes fríos del NW.
 Fin del paseo marítimo.

Observaciones:

A lo largo de todo el paseo marítimo están ausentes los equipamientos de bancos en sentido estricto, cestos de basura y cartelería.

Asimismo, en todo el recorrido del paseo, no hay arboledas, enramadas u otros elementos de mobiliario que produzcan sombras, para un disfrute del activo en situaciones de insolación.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 8

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.2

Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.2	10.00	0.00	0.023	1.00	1.00	1.00	0.230	0.000	0.230
SUMATORIAS							0.230	0.000	0.230

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con una inspección *in situ*, por el operador de campo, el conjunto de El Malecón tiene un mantenimiento muy deficitario, a corto plazo, en sus diversos elementos mobiliarios y en su jardinería, por lo que se aplica el ítem 3, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

Como se solapan espacialmente las áreas de influencia de los deterioros en los elementos mobiliarios y en la jardinería, abarcándose todo el paseo, se considera un coeficiente espacial con un valor unidad.

Como la falta de mantenimiento a corto plazo concurre a lo largo de todo un año, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 9

Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.3
 Situación higiénico-sanitaria

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Servicio de limpieza	2.50	2.50	0.027	1.00	1.00	1.00	0.067	0.067	0.000
Olores	1.50	0.00		0.19	0.14		0.001	0.000	0.001
	1.50	1.50		0.86	0.007		0.007	0.000	
	1.50	1.50		0.81	1.00		0.033	0.033	0.000
Spray contaminado	1.50	0.00		1.00	1.00		0.041	0.000	0.041
Visión de residuos	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Calidad del aire	1.50	0.00		0.19	0.14		0.001	0.000	0.001
	1.50	1.50		0.86	0.007		0.007	0.000	
	1.50	1.50		0.81	1.00		0.033	0.033	0.000
Aseos	1.50	0.00		1.00	1.00		0.041	0.000	0.041
SUMATORIAS							0.270	0.188	0.084

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* del operador de campo, en diferentes épocas del año, y a partir de datos del Instituto de Meteorología de Casablanca (La Habana), se constata que:

- Hay un servicio de limpieza diario, durante todo el año, y a lo largo de todo El Malecón (coeficientes espacial y temporal con valores igual a la unidad).
- Hay olores de contaminación desde la Lonja del Comercio a La Punta (coeficiente espacial de 0.19), traídos con los vientos del *Tiempo Sur*, desde la Refinería de Níco López, situada al fondo del saco de la Bahía del Puerto de La Habana (llamado también Puerto Carena). En el resto de El Malecón, hay ausencia de olores de contaminación, a lo largo de todo el año (si no se considera la contaminación de los gases producidos por los vehículos que transitan a través de la vía de tráfico rodado del *front line* del paseo.
Los vientos del *Tiempo Sur* proceden del Sur en sentido lato, son reinantes, en relación con los del NE (del alisios), clasificados como dominantes.
Los vientos del Sur popularmente se llaman *vientos de cuaresma*. Aparecen habitualmente en febrero y marzo (en coincidencia con la Cuaresma, que precede a la Semana Santa de los católicos), pero pueden darse también en otras épocas del año (principalmente en los meses de julio y agosto).
Se calcula, para este *Tiempo Sur*, un coeficiente temporal de 0.14 (unos 10 días para febrero, marzo, julio y agosto, y otros 10 días para el resto del año), a partir de la climatología obtenida para la Ciudad de La Habana.
Como nota curiosa, merece recogerse el dicho habanero que dice “Sur duro, Norte seguro”, entendiéndose aquí como Norte a los *frentes fríos*, normalmente del NW..
- Como el agua de mar que baña a El Malecón está contaminada (conforme con las descargas desde la Bahía del Puerto en relación con el tiempo del NE-E, desde la desembocadura del Río Almendares en relación con los frentes fríos del NW-W, y desde los vertidos directos de aguas residuales de los núcleos habitacionales colindantes, a lo largo de todo el frente del paseo marítimo), el spray de agua que llega a los usuarios del activo necesariamente tiene que estar contaminada.
- No se visualizan residuos en ninguna parte de El Malecón, a lo largo de todo el año (si no se considera el alquitrán que cubre el pie del muro (su cara externa), entre el Kiosco de La Bahía y la Lonja del Comercio).
- En principio, hay aire contaminado, durante el *Tiempo Sur*, en el área donde se percibe olores de contaminación (se presume, en esta área, la presencia de azufre, plomo, entre otros elementos y sustancias nocivas en general para la salud, en los gases procedentes de la Refinería de Níco López).
El área de aire contaminado podría tener unos límites más amplios sobre El Malecón. Para precisar estos límites, y la calidad del aire en general, sería necesario levantar, en el espacio y en el tiempo, una cartografía sobre contaminación atmosférica de la Ciudad de La Habana.
- Y hay una carencia de aseos públicos en situaciones normales (exceptuando cuando se realizan ciertos eventos de actividades complementarias, como los carnavales), a lo largo de todo El Malecón.

De acuerdo con las anteriores observaciones, y según los criterios de valoración de los ítems del descriptor en cuestión, se cumplimenta la tabla de cálculos.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 10
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.4

Seguridad ciudadana y conflictos sociales

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.4	10.00	10.00	0.027	1.00	1.00	1.00	0.270	0.270	0.000
SUMATORIAS							0.270	0.270	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según apreciaciones del operador de campo, para el entorno de El Malecón en sentido estricto (excluyendo sus calles y paseos aledaños), que define un coeficiente espacial de valor 1.00 (estrictamente restringido al área del paseo marítimo), y para todo el año (coeficiente temporal con un valor de 1.00), se está, presuntamente, en el primer ítem del descriptor en cuestión, por la presencia habitual de policías en casi cada cuadra (manzana), y por los patrullajes frecuentes de vehículos policiales.

El ítem en consideración otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 11
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.5
 Connotado social

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Mendicidad	4.00	0.00	0.019	0.52	1.00	1.00	0.040	0.000	0.040
	4.00	2.00		0.48			0.036	0.018	0.018
Asedio	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
Servicios diversos	3.00	0.00		0.52	1.00		0.030	0.000	0.030
	3.00	1.50		0.48			0.027	0.014	0.013
SUMATORIAS							0.190	0.089	0.101

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A falta de una disponibilidad de datos oficiales, se utilizan las apreciaciones del operador de campo (obtenidas en sus diversas visitas de estudio, en diferentes épocas, por lo que puede hacer consideraciones temporales, admitiendo un coeficiente temporal igual a 1.00). Según estas observaciones, El Malecón se divide claramente en dos sectores respecto a los ítems 1 y 3 del descriptor en cuestión. Estos dos sectores son:

- desde la Lonja de Comercio hasta el arranque de Línea (con un coeficiente espacial de 0.52, de acuerdo con la tabla de kilometrajes de las observaciones de campo, y
- el resto del paseo marítimo.

Respecto a estos dos ítems, se dan los aspectos más problemáticos, con una incidencia habitual en el primer sector, mientras que esta incidencia es ocasional en el segundo sector.

En relación con el segundo ítem, y también según las observaciones del operador de campo, a lo largo del todo El Malecón, y en cualquier época del año, se percibe una situación de optimicidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00

De acuerdo con las anteriores circunstancias, y según los criterios de valoración de los ítems del descriptor en cuestión, se cumplimenta la tabla de cálculos.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 12
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.6

Prestaciones para el desarrollo de actividades anexas

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.6	10.00	7.50	0.014	1.00	1.00	1.00	0.140	0.105	0.035
SUMATORIAS							0.140	0.105	0.035

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Se pueden reseñar las siguientes actividades complementarias recientes en El Malecón, con apoyos logísticos:

- Carnavales (desde el 26 de febrero al 8 de marzo de 2005), entre el tramo de la Punta y el arranque de la Calle 23. En los últimos años, las fechas de programación de los carnavales han sido cambiantes. En el año 2002, tuvieron lugar en agosto. Durante el año 2003, se celebraron en noviembre, y a lo largo del año 2005, en marzo. En el año 2004, no hubieron carnavales.
- Competiciones de motos, entre La Piragua y el arranque de la Avenida Paseo (varios eventos, entre enero y febrero de 2005).
- Competiciones de motonáutica, entre la Piragua y el arranque de la Avenida Paseo, durante los meses de verano (julio-agosto) de 2004.
- Y bailables los fines de semana del verano (mes de agosto) de 2004, a lo largo del tramo de El Malecón Tradicional (entre La Punta u el Parque de Antonio Maceo.
Esta actividad no se ha interrumpido en los últimos años.

Todas estas actividades tienen sus correspondientes apoyos logísticos.

Las actividades complementarias recreacionales programadas, conforme con todo lo anterior:

- abarcan prácticamente al conjunto de El Malecón, lo que implica un coeficiente espacial de 1.00, y
- se desarrollan en diferentes épocas del año, por lo que se admite un coeficiente temporal igual a 1.00.

Estas actividades no responden a encuestas sociométricas, aunque algunas, como los carnavales, atienden a un *sentir popular* palpable por cualquier observador.

Por la realización de estas actividades programadas, con apoyos logísticos, pero sin encuestas sociométricas, el peso de la calidad actual, del descriptor en cuestión, es de 7.50 unidades.

Como se podrían realizar encuestas sociométricas, la calidad óptima del descriptor toma un peso de 10.00 unidades.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 13

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.7
 Proximidad de puntos de socorrismo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.7	10.00	10.00	0.017	0.48	1.00	1.00	0.082	0.082	0.000
	10.00	5.00		0.52			0.088	0.044	0.044
SUMATORIAS							0.170	0.126	0.044

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según comentarios de profesionales de la medicina, hechos a este operador de campo, teóricamente los puntos de socorrismo, en relación con los accidentes que pudieran sufrir los usuarios del El Malecón, se encontrarían en los diferentes policlínicos, ubicados en los núcleos urbanos envolventes. Estos harían que todo el paseo marítimo estuviera bajo un radio de 2.00 kilómetros, a partir de los mismos. Pero estos centros de atención médica, por circunstancias especiales, en la actualidad están dotados para prestar prestaciones definitivas a los accidentes (sino provisionales, como remedios transitorios hasta sus tratamientos en hospitales). En consecuencia, lo más eficaz es recurrir directamente al hospital más próximo.

Como el Hospital Hermanos Ameijeiras (casi en el epicentro del paseo marítimos) se encuentra en estos momentos disfuncional, para prestar atenciones de socorrismo, porque se encuentra en remodelación, el hospital más próximo a El malecón es el de Calixto García.

El tramo del paseo marítimos, que está dentro del radio de los 2.00 kilómetros, desde el Hospital Calixto García, se encuentra delimitado por la Calle Manrique (en Centro Habana) y por la Calle 2 (paralela a Paseo, al Oeste). Este tramo tiene un trazado de unos 4.00 kilómetros sobre 8.40 del conjunto de El malecón (coeficiente espacial de 0.48). En consecuencia, se está en el primer ítem del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

El resto del paseo marítimos, con un coeficiente espacial de 0.52, se sitúa dentro de un radio mayor a los 2.00 kilómetros, pero menos al de 5.00 kilómetros, respecto al Hospital Calixto García. Para tales tramos (al Este de la Calle Manrique y al Oeste de la Calle 2), se está en el ítem 2, que otorga 5.00 unidades de calidad.

Como los policlínicos podrían dotarse para prestar atenciones definitivas (no de tránsito) de socorrismo, ante accidentes, a los usuarios de El malecón, la calidad óptima es de 10.00 unidades.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es 1.00, para los tramos del paseo marítimo.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 14
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.8

Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Variedad de establecimientos	2.00	2.00	0.020	1.00	1.00	1.00	0.040	0.040	0.000
Cantidad	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Aforo	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Acondicionamiento	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Ajuste a la normativa	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
SUMATORIAS							0.200	0.200	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la tabla anexa, se hace un inventario de negocios de servicios, a lo largo de El Malecón y de su fachada de edificios.

Como se cubre todo el área del paseo marítimo, conforme con la anterior tabla, el coeficiente espacial toma un valor de 1.00.

Como la disponibilidad de estos negocios de servicios se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es asimismo la unidad.

A falta de encuestas sociométricas *ad hoc*, las observaciones *in situ* del operador de campo, en diferentes épocas del año (por sus continuas visitas de estudio), presumen que se cumplen las siguientes circunstancias:

Hay una variedad de establecimientos ajustada a la demanda, lo que implica 2.00 unidades de calidad, conforme con los criterios de valoración asumidos en los ítems del descriptor.

Hay, dentro de cada variedad, cantidades ajustadas a la demanda, lo que implica 2.00 unidades de calidad.

Hay aforos ajustados a la demanda, lo que implica 2.00 unidades de calidad.

Hay acondicionamientos conforme con los gustos de los lugareños, lo que implica 2.00 unidades de calidad.

Y los establecimientos se ajustan a las normativas vigentes, ya que en todos ellos hay una participación gerencial de carácter estatal.

ANEXO
Inventario de establecimientos de negocios de prestaciones de servicio

Fecha de la realización del inventario: 6 / 3 / 2005

- a) Kioscos de bebidas y de comidas ligeras, en solares de edificios derrumbados, en zonas ajardinadas y como terrazas en la acera del paseo y en sus proximidades:**
1. Kiosco La Bahía, sobre la acera de El Malecón, a la altura de la Plaza de Armas.
 2. Kiosco Isaman, sobre la acera de El malecón, casi a la altura de la Plaza de Armas, frente a la Fortaleza de la Real Fuerza.
 3. Kiosco Casa El Anca, en la Calle Pedrado.
 4. Los Cañones, en los jardines del Anfiteatro de La Habana.
 5. Kiosco El Recreo, en la esquina de la Calle Águila.
 6. Kiosco El Golfo, en la esquina de la Calle Campanario.
 7. Kiosco La Caleta, en la esquina de la Calle Gervasio.
 8. Kiosco Vista Alegre, en el límite oriental del parque Antonio Maceo, frente a El Malecón.
 9. Heladería Bim Bom, al comienzo de La Rampa.
 10. Kiosco Dimar, entre las calles B y C (esquina a C).
 11. Kiosco Ditú, entre las calles D y E.
 12. Kiosco Mi Conuco (un patio con churuacas), entre las calles E y D.
 13. Kioscos sobre la zona ajardinada de La Piragua.
- b) Cafeterías:**
1. Cafetería del Hotel Deauville, en la esquina de la Calle Galiano.
 2. Cafeterías del Centro Comercial Paseo, junto a Paseo.
 3. Cafeterías del Hotel Meliá Cohiba y de su galería comercial, en el arranque de Paseo.
 4. Cafetería del Hotel Riviera, próximo a Paseo, hacia el Oeste.
 5. Cafetería Riviera, en la esquina de Paseo, delante del Centro Comercial Paseo.
- c) Restaurantes y similares:**
1. Restaurantes de la Plaza de San Francisco.
 2. Restaurante El Templete, casi enfrente a Los Marinos.
 3. Restaurantes Los Marinos (en los bajos y en la primera planta), en una construcción a modo de barco atracado, entre la Plaza de Armas y la Lonja del comercio.
 4. Restaurantes de la Plaza de Armas.
 5. Restaurante D' Giovanni, en la Calle Pedrado, próximo a la Plaza de La Catedral.
 6. Restaurante chino La Torre de Oro, en el arranque de la Calle Mercaderes, próximo a la Plaza de La Catedral.
 7. Restaurantes de la Plaza de La Catedral.
 8. Restaurante del Palacio de la Artesanía, casi a la altura del Anfiteatro de La Habana, en la Calle Cuba.
 9. Restaurante del Hostal San Miguel, en la Calle Cuba, casi enfrente del Anfiteatro La Habana.
 10. Restaurante La Cabaña, en la Calle Cuba, próximo al Hostal San Miguel.
 11. Cafetería Prado N° 12.
 12. Taberna El Galeón, entre las calles Calvario y Manrique.
 13. Restaurante del Hotel Deauville, en la esquina de la Calle Galiano.
 14. El Gato Tuerto, en La Piragua.
 15. Restaurantes del Hotel Meliá Cohiba, en la esquina de Paseo.
 16. Restaurante del Hotel Riviera, casi enfrente al Hotel Meliá Cohiba.
 17. Mesón Las Chorreras, en un Fortín, en las proximidades del Restaurante 1830
 18. Restaurante 1830, en el límite occidental del paseo marítimo.
- d) Pubs musicales y similares:**
1. El Gato Tuerto, en La Piragua.
 2. Jazz Café, en el Centro Comercial Paseo, en las proximidades a Paseo.
 3. La Habana Café, en los bajos del Hotel Meliá Cohiba, en el arranque de Paseo.
 4. Discoteca del Hotel Meliá Cohiba, en el arranque de Paseo.
 5. Discoteca del Hotel Riviera, en las proximidades del Hotel Meliá Cohiba.
 6. Cabaret del Restaurante 1830.
- e) Centros comerciales y bazares en zonas ajardinadas y en solares de edificios derrumbados:**
1. Centro comercial de Los Marinos, en la construcción a modo de barco atracado, entre la Plaza de Armas y la Lonja de Comercio
 2. Centro comercial del Palacio de la Artesanía, casi a la altura del Anfiteatro de La Habana, en la Calle Cuba.
 3. Bazar Los Cañones, en los jardines del Anfiteatro de La Habana.
 4. Bazar El Recreo, en la esquina de la Calle Águila.
 5. Auto Servi, en el arranque de la Calle Campanario.
 6. Bazar La Caleta, en la esquina de la Calle Gervasio.
 7. Bazar Vista Alegre, en el límite oriental del Parque Antonio Maceo.
 8. Centro Comercial Paseo, en las proximidades de Paseo.
 9. Galería comercial del Hotel Meliá Cohiba, en las proximidades de Paseo.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 15

Segmento del Análisis:

Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades

DESCRIPTOR NÚMERO 2.9

Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 14 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.9	10.00	0.00	0.030	1.00	1.00	1.00	0.300	0.000	0.300
SUMATORIAS							0.300	0.000	0.300

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el Malecón de La Habana, gestionada como un todo, intervienen, al menos, cuatro administraciones públicas:

- Poder Popular del Municipio de La Habana Vieja
- Poder Popular del Municipio de Centro Habana
- Poder Popular del Municipio Plaza
- Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, y la
- Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana.

En consecuencia, se está en el ítem 3 del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

La optimicidad se conseguiría con un dirección única de gestión del frente marítimo urbano de la Ciudad de La Habana.

Como se considera al Malecón de La Habana como un todo, el coeficiente espacial, de valor 1.00, no se desglosa.

Como las competencias de las administraciones públicas no cambian a lo largo del año, tampoco se desglosa el coeficiente temporal, de valor 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 16
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.1

Paisaje urbano envolvente

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente Espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Armonías	5.00	5.00	0.047	1.00	1.00	1.00	0.235	0.235	0.000
Mantenimiento	5.00	0.00		1.00	1.00		0.235	0.000	0.235
SUMATORIAS							0.470	0.235	0.235

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones del operador de campo, y dentro de cada uno de los dos sectores significativos de El Malecón (el tradicional y el resto), que suman un coeficiente espacial igual a la unidad, los edificios disarmonicos no superan el 5 % de sus respectivos conjuntos, en sentido amplio.

Y también, para el operador de campo, y en relación con los dos sectores en cuestión, los edificios sin mantenimiento es la norma imperante.

Todas estas circunstancias explican los pesos actuales aplicados, conforme con los criterios de valoración del descriptor en cuestión, en las tablas de cálculos.

Las observaciones descritas se mantienen a lo largo de todo el año, por lo que el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es iguala a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 17
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.2
 Atributos significativos que revalorizan al activo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.2	10.00	8.00	0.053	0.52	1.00	1.00	0.276	0.220	0.056
	6.00	4.00		0.18			0.057	0.038	0.019
	0.00	0.00		0.30			0.000	0.000	0.000
SUMATORIAS							0.333	0.258	0.075

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Desde la Lonja del comercio hasta La Piragua, con un coeficiente espacial de 0.70, el disfrute de El Malecón tiene el *embrujo* de sentir la presencia de un *Patrimonio de la Humanidad*, tanto en una buena parte de su espacio envolvente (incluyendo la influencia del Hotel nacional) como en su fondo escénico. Pero hay ausencia de paneles de información al respecto. De esta manera, para este tramo de El Malecón, se tiene un peso de calidad actual de 8.00 unidades, conforme con los ítems del descriptor en cuestión. Esta calidad llegaría a 10.00 unidades con la mera presencia de unos sucintos paneles explicativos.

Entre La Piragua y el Monumento a Calixto García, con un coeficiente espacial de 0.28, no hay un *front line* relevante por su significado histórico cultural, pero sí se disfruta de un fondo escénico muy relevante (el complejo de fortalezas del Morro – La Cabaña), por lo que el descriptor en cuestión otorga un peso de 4.00 unidades de calidad. Los paneles, al efecto, siguen estando ausentes, por lo que pierde 2.00 unidades de calidad.

Compartiendo parte de estos dos tramos, se encuentran los restos de las pocetas de los *Baños del Mar*, como otro contenido más del acervo cultural de este marco geográfico. Esta herencia se relaciona con actuaciones anteriores a la construcción del propio paseo marítimo (que se inició en 1901).

Para el resto de El Malecón, con un coeficiente espacial de 0.30, no hay atributos ambientales significativos en el espacio envolvente ni en el fondo escénico, por lo que, al respecto, las calidades óptimas y actuales tienen pesos nulos.

En este último sector, la calidad óptima es nula porque no se puede *inventar* un patrimonio donde no existe. La mera presencia de El Fortín de Las Chorreras no llega a constituir un patrimonio de relevancia, que se deje sentir en el paseo marítimos (aunque tenga un valor en sí), porque pasa desapercibido con las intervenciones realizadas en la desembocadura del Río Almendares.

Como las circunstancias descritas se dan en cualquier época del año, el coeficiente temporal es 1.00.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 18
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.3
 Gestión de precios de los negocios

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Cafeterías y similares	2.50	2.50	0.041	1.00	1.00	1.00	0.103	0.103	0.000
Restaurantes y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Pubs musicales y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Bazares y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
SUMATORIAS							0.410	0.410	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la gestión de los negocios de prestación de servicios, hay una participación estatal, por lo que se presupone que los precios están dentro de la legalidad vigente y, por lo tanto, su optimicidad.

Por otra parte, las observaciones del operador de campo constata que, en general, los precios son prácticamente los mismos que en los establecimientos similares, en relación con los del resto del conjunto de la ciudad. Estos precios no sufren incrementos por la incidencia de los atributos de El Malecón, dentro de cada una de las categorías establecidas.

De acuerdo con las anteriores circunstancias, los pesos de las calidades actuales coinciden con los óptimos, en todos y en cada uno de los ítems del descriptor en cuestión.

La descripción se mantiene a lo largo de todo El Malecón, y en cualquier época, por lo que los coeficientes espaciales y temporales toman el valor unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 19
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.4

Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Espaciado entre los cruces	7.00	0.00	0.059	1.00	1.00	1.00	0.413	0.000	0.413
Características de los cruces	3.00	0.00		1.00			0.177	0.000	0.177
SUMATORIAS							0.590	0.000	0.590

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones del operador de campo, a lo largo de los 8.40 kilómetros de El Malecón (coeficiente espacial igual a la unidad, hay una ausencia de cruces peatonales, en relación con la vía de tránsito rodado del *front line*. Esto hace que se aplique el ítem 6 relativo al espaciado entre pasos peatonales, del descriptor en cuestión, que otorga un peso nulo de calidad.

Como no hay cruces, sus características son nulas, y la valoración de las mismas tendrán un peso de 0.00 unidades de calidad (el peso de una ausencia no sustituida por otras circunstancias favorables).

Como estas observaciones se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal tiene un valor de 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 20
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.5

Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamientos

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Alternativa 1: Paseos sin clasificación diferenciada de intensidad de uso

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente Espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ubicación	7.50	7.50	0.044	1.00	1.00	1.00	0.330	0.330	0.000
Aforo	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Accesibilidad	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Delimitación de las plazas	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Vigilancia	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Precios	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
SUMATORIAS							0.440	0.440	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según apreciaciones del operador de campo, a falta de encuestas sociométricas disponibles sobre la movilidad urbana, no hay demanda social de aparcamientos, en las proximidades de El Malecón.

En realidad, algunos sectores de más uso, del propio *front line*, tienen áreas de estacionamiento de vehículos (por ejemplo, en las proximidades de la Plaza de Armas – Plaza de la Catedral), aunque estos aparcamientos tienden a servir a otros atractivos.

Además, en las calles transversales a El Malecón, no suele haber problemas relativos a la disponibilidad de espacio para estacionar vehículos.

Para no penalizar esta falta de demanda, se otorgan los pesos máximos de calidad a los ítems del descriptor en cuestión, en la valoración actual, aplicando la alternativa 1.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el *front line* y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal toman el valor unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 21
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.6
Accesibilidad por transportes públicos

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 8 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.6	10.00	4.00	0.056	0.52	1.00	1.00	0.291	0.116	0.175
	10.00	0.00		0.48			0.269	0.000	0.269
SUMATORIAS							0.560	0.116	0.444

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según comentarios generalizados de los lugareños:

- Se puede ir a “El Malecón” más usado (entre la Lonja del Comercio y La Piragua, con un coeficiente espacial de 0.52), o a sus proximidades, y retornar, desde los sectores más populosos de la Ciudad, mediante transportes públicos, aunque, y con frecuencia, con esperas entre 30 y 60 minutos, pudiendo quedar, en horas punta, parte de los usuarios en tierra (en principio, menos de un 20 % en la mayoría de los casos). Se está, en consecuencia, en el ítem cuatro del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 4.00 unidades de calidad.
- El resto de El Malecón, con un coeficiente espacial de 0.48), en relación con el conjunto de la Ciudad, no está servido por un transporte público regular. Luego, para esta otra parte del activo, se aplica el último ítem del descriptor, que otorga 0.00 unidades de calidad.

Las anteriores situaciones de movilidad urbana son ratificadas por Doña Teresita Bardají, especialista en intercambio y colaboración técnica de la Dirección Provincial de Planificación Física de la Ciudad de La Habana (comunicación personal, 8 de marzo de 2005).

Las circunstancias descritas se mantienen a lo largo del año, por lo que el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 22

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.1

Inserción del activo en el tejido social urbano

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 7 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.1	10.00	10.00	0.052	0.52	1.00	1.00	0.270	0.270	0.000
	10.00	3.00		0.48			0.250	0.075	0.175
SUMATORIAS							0.520	0.345	0.175

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

De acuerdo con las apreciaciones de campo, en diferentes épocas del año, El Malecón tiene dos sectores claramente diferenciados, en cuanto a sus inserciones en el tejido social urbano.

- Un primer sector queda definido entre la Lonja del Comercio y La Piragua, con un recorrido de 4.00 kilómetros (coeficiente espacial de 0.52), donde el pueblo vive intensamente su Malecón.
- El segundo sector se corresponde con el resto del activo, con un coeficiente espacial de 0.48, donde su uso es más extensivo.

Para el primer sector, se cumplen los ítems 1 y 4, que globalizan un peso de 10.00 unidades de calidad.

Para el segundo sector, se cumple sólo el ítem 3, con un peso de 3.00 unidades de calidad. Sin embargo, con oportunas políticas urbanas, que conduzcan a la valoración de esta parte del activo por sus núcleos poblacionales colindantes, y por la Ciudad en su conjunto, se podría llegar a la situación del primer caso.

Las circunstancias descritas prácticamente se mantienen a lo largo de todo el año, con las limitaciones que imponen las variables meteorológicas y el salpiqueo de las olas. Obviando estas limitaciones, se admite, en principio, un coeficiente temporal igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 23
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.2

Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 7 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Por vistas	4.00	4.00	0.031	1.00	1.00	1.00	0.124	0.124	0.000
Por cercanía	2.50	2.50					0.078	0.078	0.000
SUMATORIAS							0.202	0.202	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Se parte tomando como representativo del conjunto del *front line* el frente urbano marítimo de Centro Habana (entre Prado y el Parque de Antonio Maceo). En este frente, se contabiliza alrededor de unos 88 bloques de viviendas, con un promedio de cuatro plantas. Si se supone que hay unas 8 viviendas por bloque, el frente marítimo de Centro Habana, de 1.50 kilómetros, daría cobijo a unas 700 viviendas (si estuvieran todas ellas habitadas).

Si se extrapola, quizás con exceso, estas circunstancias a los 8.40 kilómetros de El Malecón, en su frente habría unas 4 000 viviendas.

Como la tipología edificatoria es muy similar en el conjunto de La Habana (supuesto con numerosas excepciones), si se admite que la población de La Habana se mantiene en los 2 500 000 habitantes, y que cada vivienda es ocupada hipotéticamente por unas seis personas (estimaciones muy provisionales), en esta Ciudad habrían, aproximadamente, unas 420 000 viviendas.

Dentro del anterior cómputo, las 4 000 viviendas de El Malecón constituyen menos de un 1 % del conjunto de viviendas de la Ciudad.

Por otra parte:

- la topografía prácticamente llana en la mayor parte del suelo urbano, y
- unas edificaciones relativamente bajas (muy parecidas a las del frente urbano marítimo de Centro Habana,

hacen que sólo se beneficie de las vistas de El Malecón la primera línea edificatoria (menos del 1 % de las viviendas urbanas), por lo que se descarta el primer ítem de los *Precios Hedónicos* por vistas. Si se extrapola la tipología edificatoria del primer frente a los tres primeros frentes de El Malecón, habrían unas 12 000 viviendas bajo la influencia directa del paseo marítimo, de las cuales únicamente las 4 000 viviendas del primer frente (un 33 % en relación con los tres frentes), que disfrutarían de las vistas de El Malecón. Y esto hace que se satisfaga el segundo ítem de vistas, que otorga un peso de 4.00 unidades de calidad.

En cuanto a cercanías, a las 12 000 viviendas de los tres primeros frentes, que miran hacia El Malecón, habría que sumarles unas 8 000 viviendas de los dos frentes traseros, incluidos en esta franja urbana. Luego, en la cercanía inmediata a El Malecón, habrían unas 20 000 viviendas, quizás en exceso (ya que muchas de ellas podrían estar desocupadas, por encontrarse en ruinas). Este último cómputo da menos de un 5 % de viviendas urbanas en las cercanías de El Malecón, lo que satisface al segundo ítem del segundo apartado del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 2.50 unidades de calidad.

Como no se puede cambiar la topografía de la Ciudad, ni la ordenación urbana en relación con sus actuales edificios, dado que muchos de ellos son de interés histórico-arquitectónico, o porque se precisaría grandes inversiones económicas, los pesos de las calidades actual y óptima coinciden, en una primera consideración, en la Ciudad de La Habana.

Como las circunstancias descritas se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal toma un valor de 1.00

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene asimismo el valor unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 24
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.3

Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 7 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.3	10.00	0.00	0.026	1.00	1.00	1.00	0.260	0.000	0.260
SUMATORIAS							0.260	0.000	0.260

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según apreciaciones y consultas hechas del operador de campo, se está en el segundo ítem del descriptor en cuestión. Estas circunstancias se dan para todo El Malecón (coeficiente espacial igual a 1.00), y para cualquier época del año (coeficiente temporal igual a 1.00) Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 25
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.4

Atractivo en la venta de la ciudad

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 7 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.4	10.00	10.00	0.041	1.00	1.00	1.00	0.410	0.410	0.000
SUMATORIAS							0.410	0.410	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El conjunto de El Malecón (coeficiente espacial igual a 1.00) aparece en los folletos turísticos oficiales, que venden el destino turístico de la Ciudad de La Habana. Como este gancho se utiliza en cualquier momento, el coeficiente temporal es igual a la unidad. Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma también el valor de 1.00

10.3.2 ANEXO 3.2: El paseo de Las Canteras (Las Palmas de G. C., España)

**CUADERNO
DE CAMPO PARA OPERADORES
DE PASEOS MARÍTIMOS
PASEO DE LAS CANTERAS
(ESPAÑA)**



DATOS PREVIOS

Denominación del paseo marítimo: LAS CANTERAS

Localización: CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (ESPAÑA)

Longitud: 3.18 kilómetros

Fecha de inicio de toma de datos: 1/03/2005 Fecha de conclusión: 29/03/2005

Operadores: Alejandra Gonzálbez Catalá y Dácil García Santana

Desglosamiento espacial según la presencia parcial de vías de tráfico rodado, o por cambios en límites de velocidad en las mismas:

Sí:

No:

En el caso afirmativo, ¿se daría un nuevo desglosamiento en el *front line* afectado por la vía de tráfico rodado, debido a cambios en los límites de velocidad establecidos?

Sí:

No:

- b) No hay desglosamiento espacial del *front line* del paseo marítimo, en relación con las vías de tráfico rodado, bien porque no existan, o bien porque éstas lo recorran, en su totalidad, dentro de un mismo límite umbral de velocidad. Al efecto, se identifica un único sector.

Valor del coeficiente de corrección: 1.00

Justificación del valor otorgado al coeficiente de corrección:

No hay una vía de tráfico rodado entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes, con lo cual el paseo de Las Canteras se verá afectado, en su conjunto, por un coeficiente de corrección de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 1
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.1
 Dimensiones del activo ambiental

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 15/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1	10.00	10.00	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.640	0.000
SUMATORIAS							0.640	0.640	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con el Instituto Canario de Estadística, a 01/01/2003, la Ciudad de Las Palmas tiene 377 643 habitantes. Por otro lado, de acuerdo con las observaciones de los operadores de campo, la ciudad dispone de una longitud total de 9.360 Km. de paseo (3.180 km de Las Canteras más 6.180 km de la Avenida Marítima). Si se divide 377 643 por 150 000, se obtienen 2.52 unidades de 150 000 habitantes. Si se divide 9.36 (longitud total de los paseos en la ciudad de Las Palmas) por 2.52, se calcula que a cada 150 000 habitantes de la Ciudad le corresponden 3.7 kilómetros de paseo. El anterior dato hace que se esté en el ítem uno del descriptor en cuestión, que otorga un peso actual de 10.00 unidades de calidad (que es el valor máximo que se podría obtener, con lo cual la calidad óptima y actual coinciden). Como las disponibilidades calculadas se hacen en relación con los recorridos totales de cada uno de los paseos, el coeficiente espacial de cada uno de ellos será igual a la unidad. Como concurren estas disponibilidades a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también igual a la unidad. Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 2
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.2
 Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 1/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.2	10.00	10.00	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.640	0.000
SUMATORIAS							0.640	0.640	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con el anterior descriptor, el 1.1, Las Canteras tiene una longitud óptima, ya que a cada habitante de La Ciudad le corresponde una longitud de paseo mayor a 1.00 km. En cuanto a la anchura, la cual consideramos óptima cuando se rebasan los 4.00 metros, no se dan impedimentos físicos que dificulten su desarrollo a lo largo de todo el paseo. De acuerdo con todo lo anterior, se está en el ítem 1 del descriptor en cuestión, otorgando un peso de 10.00 unidades de calidad tanto para la situación óptima como para la actual. Como dicha longitud y anchura óptimas se dan a lo largo de todo el paseo, el coeficiente espacial es igual a la unidad. Como las situaciones descritas se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad. Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 3
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.3

Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 29/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Viento	1.00	1.00	0.057	1.00	0.40	1.00	0.023	0.023	0.000
	2.00	2.00			0.60		0.068	0.068	0.000
Lluvia	0.00	0.00			0.25 (1)		0.000	0.000	0.000
	2.00	2.00			0.25 (2)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (3)		0.029	0.029	0.000
	0.00	0.00			0.25 (4)		0.000	0.000	0.000
Temperatura	1.50	1.50			0.25 (1)		0.021	0.021	0.000
	2.00	2.00			0.25 (2)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (3)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (4)		0.029	0.029	0.000
Humedad	1.50	1.50			0.25 (1)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (2)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (3)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (4)		0.021	0.021	0.000
Salpiqueo	2.00	2.00			0.25 (1)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (2)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00	0.25 (3)	0.029	0.029	0.000			
	2.00	2.00	0.25 (4)	0.029	0.029	0.000			
SUMATORIAS							0.457	0.457	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Para llevar a cabo la caracterización climatológica de Las Canteras se pretendía hacer un desglosamiento temporal según las cuatro estaciones del año, pero debido a que los datos facilitados por el Ayuntamiento están referenciados a los 12 meses del año por separado, nos hemos visto en la necesidad de redistribuir los diferentes periodos, para lluvia, temperatura, humedad y salpiqueo, como sigue:

- (1) Periodo de: Enero, febrero y marzo
- (2) Periodo de: Abril, mayo y junio
- (3) Periodo de: Julio, agosto y septiembre
- (4) Periodo de: Octubre, noviembre y diciembre

A cada uno de los periodos les corresponde un coeficiente temporal de 0.25.

Para el viento, los resultados proporcionados necesitan ser verificados, ya que la fuente de información no ha sido lo suficientemente satisfactoria. En este ítem distinguimos 2 casos, el primero con un coeficiente temporal de 0.60, al cual otorgamos un peso de 2.00 unidades (vientos muy flojos), y que abarca los periodos (1), (2) y (3). El segundo caso tiene un coeficiente temporal de 0.40, y sólo se da en invierno (periodo (4)), con un peso de 1.00 unidades de calidad.

Para los ítems de lluvia, temperatura, humedad y salpiqueo, aplicando las pautas del descriptor en cuestión y dependiendo de la periodo en el que nos encontremos, obtenemos los resultados reflejados en la tabla.

Como la climatología se mantiene a lo largo de todo el paseo, el coeficiente espacial es la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 4
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.4

Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 11/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.4	10.00	0.00	0.072	1.00	1.00	1.00	0.720	0.000	0.720
SUMATORIAS							0.720	0.000	0.720

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* del observador de campo, y de acuerdo con los inventarios de activos ambientales, recogidos por publicaciones especializadas (textos de Geografía de Las Palmas, entre otros), las obras de ingeniería marítima de Las Canteras, en su conjunto, han dañado de forma irreversible contenidos significativos de su marco geográfico. En concreto, debido a la construcción del paseo y de las viviendas, el cordón dunar asociado a Las Canteras ha desaparecido, haciendo también desaparecer, junto a las dunas, la flora y fauna que albergaba.

Como este daño se identifica a lo largo de todo el recorrido del paseo, y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como ya no es posible la recuperación de dicho cordón dunar y de la flora y fauna que albergaba, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación también es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 5
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.5

Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ámbito peatonal	5.00	5.00	0.043	0.461 (1)	1.00	1.00	0.100	0.100	0.000
	5.00	0.00		0.539 (2)			0.116	0.000	0.116
Ámbito marino	5.00	5.00		0.461 (1)			0.100	0.100	0.000
	5.00	0.00		0.539 (2)			0.116	0.000	0.116
SUMATORIAS							0.432	0.200	0.232

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Tanto para el ámbito peatonal como para el ámbito marino, distinguimos dos zonas con comportamiento diferenciado a lo largo de Las Canteras. La primera zona, que va desde La Puntilla hasta la calle Gran Canaria y desde la Plaza Churruca hasta el Auditorio, con un coeficiente espacial de 0.461, presenta espacios físicos, tanto en el ámbito marino como terrestre, adecuados para la realización u observación de diferentes actividades complementarias. En cambio, la segunda zona, que abarca desde la calle Gran Canaria hasta la Plaza Churruca (con un coeficiente espacial de 0.539), no presenta dichos espacios físicos.

Como estas condiciones se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente espacial toma un valor igual a uno.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 6
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.6

 Riesgos de daños por *invasiones* del mar sobre el activo

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.6	10.00	10.00	0.050	1.00	1.00	1.00	0.500	0.500	0.000
SUMATORIAS							0.500	0.500	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* del observador de campo y con los testimonios de los lugareños, no existen registros de penetraciones del mar. Las obras de ingeniería costera, propias del paseo marítimo, se comportan prácticamente de forma pasiva, frente a las penetraciones del mar, por lo que el coeficiente de corrección tiene un valor de 1.00. Esto determina que el descriptor otorgue unas calidades actual y óptima de 10.00 unidades, de acuerdo con sus criterios de valoración.

Como esta ausencia de *invasiones* se identifica a lo largo de todo el recorrido del paseo, y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como esta ausencia de daños ambientales se da a lo largo del año, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 7
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.1
Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 02/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Bancos	2.00	2.00	0.023	0.61	1.00	1.00	0.028	0.028	0.000
	2.00	0.50		0.39			0.018	0.004	0.014
Farolas	2.00	1.50		1.00	1.00		0.046	0.035	0.011
Cestos	1.00	1.00		0.75	1.00		0.017	0.017	0.000
	1.00	0.25		0.25			0.006	0.001	0.005
Cartelería	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Pavimento	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Decoración	1.00	1.00		0.51	1.00		0.012	0.012	0.000
	1.00	0.00		0.49			0.011	0.000	0.011
Arboledas	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Jardinería	1.00	1.00	1.00	1.00	0.023	0.023	0.000		
SUMATORIAS							0.230	0.167	0.063

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* de los observadores de campo, en Las Canteras hay un conjunto de tramos, con un recorrido global de 1.932 kilómetros, sobre 3.180 kilómetros (coeficiente espacial igual a 0.61), con bancos cada 25 metros, como mínimo. El resto del paseo, con un coeficiente espacial de 0.39, tiene los bancos muy distanciados, o la cantidad de estos no satisface la demanda. En ambas circunstancias, el diseño de los bancos es armónico en relación con la tipología edificatoria del *front line*. Su ítem da, en el primer caso, un peso actual de 2.00 unidades de calidad, y para el segundo 0.50 unidades de calidad.

Respecto a las farolas, no se da ningún tramo con zonas oscuras a lo largo de todo el paseo. Y en cuanto al diseño de los apoyos de los puntos de luz, vemos que éstos no se encuentran adecuados al marco arquitectónico urbano envolvente. Debido a todo lo anterior, este ítem del descriptor otorga un peso de 1.50 unidades de calidad.

La distribución de los cestos de recogida de basura a lo largo de Las Canteras no es uniforme. Debido a esto, podemos distinguir un conjunto de tramos, con un recorrido global de 2.400 kilómetros, sobre 3.180 kilómetros (coeficiente espacial igual a 0.75), con cestos cada 25 metros como mínimo. El resto del paseo, con un coeficiente espacial de 0.25, no presenta cestos o, si los hay, están separados más de 25 metros. En ambas circunstancias, el diseño de los cestos se encuentra adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente. Para el primer caso, el ítem otorga un peso de 1.00 unidades de calidad, y para el segundo 0.25 unidades.

No hay cartelería en el propio paseo de Las Canteras y, por tanto, no hay pantallas de ocultación del paisaje. Esto implica que, al respecto, se otorgue un peso máximo de 1.00 unidades de calidad a la situación actual.

La descripción del pavimento se ajusta al segundo apartado de su ítem, que le da un peso de 0.50 unidades de calidad sobre 1.00 unidades de la situación óptima, a lo largo de todo el paseo. Esto es debido, a pesar de lo bonito de diseño, a la incomodidad que proporciona el pavimento a la hora de pasear con algún tipo de calzado que no sea del todo llano.

En cuanto a la decoración, hay un conjunto de tramos, con un recorrido global de 1.620 kilómetros, sobre 3.180 kilómetros (coeficiente espacial igual a 0.51) que presentan elementos decorativos, y éstos son armoniosos con la arquitectura envolvente. Dicho conjunto de tramos toma un peso actual de 1.00 unidades de calidad. El resto del paseo, con un coeficiente espacial de 0.49, no presenta elementos decorativos, y toma un peso actual de 0.00 unidades de calidad.

Como existen arboledas y enramadas que producen sombras en menos de un 50% del área peatonal del paseo, el peso actual otorgado es de 0.50 unidades de calidad.

Como existe jardinería arbustiva en más de un 50% a lo largo del paseo, el peso actual otorgado es de 1.00 unidades de calidad.

Todas las consideraciones abordadas se mantienen a lo largo del año, por lo que se encuentran afectadas por un coeficiente temporal de valor 1.00.

Como se trata de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma el valor de la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 8
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.2

Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 01/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.2	10.00	10.00	0.023	1.00	1.00	1.00	0.230	0.230	0.000
SUMATORIAS							0.230	0.230	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con la inspección *in situ*, por los operadores de campo, el conjunto de Las Canteras tiene un mantenimiento excelente, ya que no se observan daños en el equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías. Esto hace que se aplique el ítem 1, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como dicho mantenimiento se lleva a cabo a lo largo de todo el paseo, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como el mantenimiento es a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 9
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.3
 Situación higiénico-sanitaria

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Servicio de limpieza	2.50	2.50	0.027	1.00	1.00	1.00	0.068	0.068	0.000
Olores	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Spray contaminado	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Visión de residuos	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Calidad del aire	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Aseos	1.50	1.00		0.321	1.00		0.013	0.009	0.004
	1.50	0.50		0.679			0.027	0.009	0.018
SUMATORIAS							0.272	0.250	0.022

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* de los operadores de campo, en diferentes épocas del año, y con los testimonios de los lugareños, se constata que:

Hay un servicio de limpieza diario, durante todo el año, y a lo largo de todas Las Canteras (coeficientes espacial y temporal con valores igual a la unidad).

No hay olores de contaminación en todo el paseo (coeficiente espacial igual a la unidad). Esto se cumple a lo largo de todo el año (coeficiente temporal igual a la unidad).

No hay spray contaminado, ya que a la playa de Las Canteras se le ha concedido la bandera azul. Dicha acreditación certifica la calidad del agua y sus elementos durante todo el año y en toda la playa. Esto nos asegura que el spray marino que pueda llegar al paseo no esté contaminado. Como estas circunstancias se dan a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal son igual a la unidad.

No se visualizan residuos en ninguna parte de Las Canteras, a lo largo de todo el año, con lo que los coeficientes espacial y temporal son la unidad.

La calidad del aire es buena a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, por lo que los coeficientes espacial y temporal toman el valor de la unidad.

En cuanto a los aseos, distinguimos 2 zonas. La primera que va desde La Puntilla al Hotel Reina Isabel (Plaza del Arquitecto Miguel Martín), con un coeficiente espacial de 0.321, y la cual presenta aseos cada 500-1000 metros (0.50 unidades de calidad). La segunda zona va desde el Hotel Reina Isabel hasta el auditorio de Alfredo Kraus (coeficiente espacial 0.679). Los aseos en esta zona se encuentran a más de 1000 metros (0.00 unidades de calidad).

Para ambos casos, el diseño de los aseos está acorde con la arquitectura urbana envolvente, esto hace que añadamos en ambos casos 0.50 unidades de calidad.

Como estas circunstancias se mantienen, a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se trata de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma el valor de la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 10
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.4

Seguridad ciudadana y conflictos sociales

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.4	10.00	2.50	0.027	1.00	0.33	1.00	0.089	0.022	0.067
		10.00			0.67		0.181	0.181	0.000
SUMATORIAS							0.270	0.203	0.067

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En conformidad con los datos aportados por la Jefatura Superior de Policía de Canarias (24 de noviembre de 2003), y referente al conjunto del recinto playero de Las Canteras (coeficiente espacial igual a la unidad), para el año 2002, se admiten las siguientes circunstancias:

No hubo denuncias por conflictos sociales

Y en cuanto a delitos menores, estos fueron hurtos clasificados como faltas (sustracciones de valías inferiores a los 300 euros), que originaron un promedio de tres denuncias por día en el verano (coeficiente temporal igual a 0.33), y de cinco denuncias por mes en la temporada no veraniega (coeficiente temporal igual a 0.67).

Para la época veraniega se otorga un peso de 2.50 unidades de calidad, ya que aunque no aparecen conflictos entre los usuarios del paseo, aumenta la inseguridad.

Para la época no veraniega se otorga 10.00 unidades de calidad, porque no aparecen conflictos sociales entre las costumbres de los usuarios y hay un nivel alto de tranquilidad, en cuanto a seguridad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 11
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.5

Connotado social

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 04/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Mendicidad	4.00	0.00	0.019	0.434	0.392	1.00	0.013	0.000	0.013
	4.00	2.00			0.608		0.020	0.010	0.010
	4.00	4.00		1.00	0.043		0.043	0.000	
Asedio	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
Servicios diversos	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
SUMATORIAS							0.190	0.167	0.023

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A falta de una disponibilidad de datos oficiales, se utilizan las apreciaciones de los operadores de campo (obtenidas en sus diversas visitas de estudio, en diferentes épocas). Según estas observaciones, Las Canteras para el ítem 1 (mendicidad) presenta dos sectores. Estos son:

desde La Puntilla hasta Playa Chica, con un coeficiente espacial de 0.034, y desde Playa Chica hasta el Auditorio, con un coeficiente espacial de 0.566.

Para el primer sector, el comportamiento no se mantiene constante para todo el año, ya que se observan diferencias entre la temporada que incluye los meses que van de junio a septiembre, la Semana Santa y la época de Navidades (con un coeficiente temporal de 0.392 y un peso actual de 0.00 unidades) y el resto del año (con un coeficiente temporal de 0.608 y un peso actual de 2.00 unidades de calidad).

Para el segundo sector, el comportamiento se mantiene constante durante todo el año, por lo cual el coeficiente temporal es la unidad y su peso actual es de 4.00 unidades de calidad.

Para los ítem 2 (asedio) y 3 (*servicios diversos*), el peso actual toma un valor de 3.00 unidades de calidad en cualquier época del año y para todo el paseo, en ambos casos.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma el valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 12
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.6

Prestaciones para el desarrollo de actividades anexas

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 04/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.6	10.00	7.50	0.014	1.00	1.00	1.00	0.140	0.105	0.035
SUMATORIAS							0.140	0.105	0.035

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En Las Canteras se dan una serie de actividades complementarias, como son el entierro de la sardina, fuegos artificiales, noche de San Juan, conciertos, competiciones náuticas, procesiones, etc., que están dotadas de sus correspondientes apoyos logísticos.

Las actividades complementarias programadas, abarcan prácticamente el conjunto de Las Canteras (lo que implica un coeficiente espacial de 1.00), y se desarrollan en diferentes épocas del año, por lo que se admite un coeficiente temporal de 1.00.

Estas actividades no responden a encuestas sociométricas, aunque algunas, como el entierro de la sardina, atienden a un *sentir popular* palpable por cualquier observador.

Por la realización de estas actividades programadas, con apoyos logísticos, pero sin encuestas sociométricas, el peso de la actividad actual, del descriptor en cuestión, es de 7.50 unidades.

Como se podrían realizar encuestas sociométricas, la calidad óptima del descriptor toma un peso de 10.00 unidades.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 13
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.7

Proximidad de puntos de socorrismo

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.7	10.00	10.00	0.017	1.00	1.00	1.00	0.170	0.170	0.000
SUMATORIAS							0.170	0.170	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Los puntos de socorrismo en relación con los accidentes que pudieran sufrir los usuarios de Las Canteras, se encuentran en los diferentes policlínicos (centro de salud Guanarteme, Cruz Roja, centro de salud de la Isleta), ubicados en los núcleos urbanos envolventes. Estos hacen que todo el paseo marítimo esté bajo un radio de 2.00 kilómetros, a partir de los mismos, con lo cual el coeficiente espacial es la unidad.

Como toda Las Canteras se encuentra dentro del radio de los 2.00 kilómetros, otorgamos un peso de 10.00 unidades de calidad a todo el conjunto del paseo.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es de 1.00, para todo el paseo.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 14
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.8

Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 11/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Variedad de establecimientos	2.00	2.00	0.020	0.59	1.00	1.00	0.024	0.024	0.000
	2.00	0.00		0.41			0.016	0.000	0.016
Cantidad	2.00	1.50		0.59	1.00		0.024	0.018	0.006
	2.00	0.50		0.41			0.016	0.004	0.012
Aforo	2.00	0.50		0.59	0.50		0.012	0.003	0.009
	2.00	2.00		0.59	0.50		0.012	0.012	0.000
	2.00	2.00		0.41	1.00		0.016	0.016	0.000
Acondicionamiento	2.00	1.00		0.59	1.00		0.024	0.012	0.012
	2.00	2.00		0.41			0.016	0.016	0.000
Ajuste a la normativa	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
SUMATORIAS							0.200	0.145	0.055

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Para este descriptor, y a partir de observaciones de los operadores de campo, distinguimos dos zonas diferenciadas. La primera desde la zona de la Puntilla hasta la calle Cid (coeficiente espacial 0.59), y la segunda desde la calle Cid hasta el auditorio de Alfredo Kraus (coeficiente espacial 0.41).

En cuanto a la variedad de establecimientos, a partir de apreciaciones de los operadores de campo, se observa que para el primer sector se le otorgan 2.00 unidades de calidad (ajustada a la demanda). Para el segundo sector, el peso otorgado es de 0.00 unidades de calidad (por debajo de la demanda).

La cantidad de establecimientos, dentro de una misma variedad, en el primer sector, para el caso de cafeterías, restaurantes y bazares, está ajustada a la demanda, mientras que la cantidad de pubs musicales están en déficit. Esto hace que este ítem tome un valor de 1.50 unidades de calidad.

Para el segundo sector, la única variedad de establecimientos que se encuentra en una cantidad ajustada con la demanda es la de las cafeterías. Debido a esto, le otorgamos un valor de 0.50 unidades de calidad.

Para el ítem del aforo, en el caso del sector 1, va a haber desglosamiento temporal, ya que distinguimos entre la temporada alta (abril, junio, julio, agosto, septiembre y diciembre) (con un coeficiente temporal de 0.50), y la temporada baja (octubre, noviembre, enero, febrero, marzo y mayo) (con un coeficiente espacial de 0.50). En la temporada alta, los únicos establecimientos que tienen una capacidad óptima conforme con la demanda son los bazares y similares, con lo que en esta situación le otorgamos únicamente 0.50 unidades de calidad. En la temporada baja, todos los tipos de establecimientos tienen una capacidad óptima, con lo que el peso actual otorgado es de 2.00 unidades de calidad.

Para el sector 2, el ítem de aforo no presenta ningún tipo de desglosamiento, y el peso otorgado es de 2.00 unidades de calidad, ya que para no penalizar reiteradas veces el hecho de que no haya un tipo de establecimiento, consideramos que el aforo de dichos establecimientos es óptimo.

En cuanto al acondicionamiento, al sector 1 le otorgamos un peso de 1.00 unidades de calidad, ya que sólo algunas de las variedades promediadas de establecimientos están acorde con los gustos de la demanda. En cambio, al sector 2 le otorgamos un peso de 2.00 unidades de calidad porque todas las variedades promediadas de establecimientos están a acorde con los gustos de la demanda.

Las normativas vigentes, dadas las condiciones necesarias para abrir cualquier tipo de negocio en la actualidad, se han de cumplir necesariamente. Esto hace que a lo largo de todo el paseo nos encontremos en la situación que otorga 2.00 unidades de calidad. Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 15
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.9

Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.9	10.00	0.00	0.030	1.00	1.00	1.00	0.300	0.000	0.300
SUMATORIAS							0.300	0.000	0.300

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el paseo de Las Canteras, gestionado como un todo, intervienen, al menos, cuatro administraciones públicas:

- Municipalidad o Ayuntamiento
- Gobierno Central
- Gobierno Autónomo
- PIO (Cabildo)

En consecuencia, se está en el ítem 3 del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

La optimicidad se conseguiría con un dirección única de gestión del frente marítimo urbano de la Ciudad de Las Palmas.

Como se considera el paseo de Las Canteras como un todo, el coeficiente espacial, de valor 1.00, no se desglosa.

Como las competencias de las administraciones públicas no cambian a lo largo del año, tampoco se desglosa el coeficiente temporal, de valor 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 16
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.1

Paisaje urbano envolvente

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 11/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Armonías	5.00	5.00	0.047	1.00	1.00	1.00	0.235	0.235	0.000
Mantenimiento	5.00	5.00		1.00	1.00		0.235	0.235	0.000
SUMATORIAS							0.470	0.470	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* de los operadores de campo, se determina que todo el paseo de Las Canteras se comporta de igual modo en todo su recorrido y durante todo el año, por lo que los coeficientes espacial y temporal son igual a la unidad.

Al primer ítem, que tiene en cuenta las armonías y disarmonías, se le otorga un peso de 5.00 unidades de calidad, ya que las edificaciones del paseo, en relación con el conjunto, son armónicas.

Al segundo ítem (mantenimiento) se le otorga un peso de 5.00 unidades, ya que las edificaciones, en todo el paseo (coeficiente espacial 1.00), están provistas de un mantenimiento adecuado.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 17
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.2

Atributos significativos que revalorizan al activo

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 11/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.2	10.00	10.00	0.053	0.70	0.30	1.00	0.111	0.111	0.000
		6.00			0.70		0.260	0.156	0.104
	10.00	4.00		0.30	0.30		0.048	0.019	0.029
		0.00			0.70		0.111	0.000	0.111
SUMATORIAS							0.530	0.286	0.244

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Distinguimos dos sectores, el primero va desde La Puntilla Hasta el final de La Barra, y tiene un coeficiente espacial de 0.70, conforme mediciones en el croquis esquemático del paseo, con sus elementos más significativos. El resto va desde el final de La Barra hasta el Alfredo Kraus, y su coeficiente espacial es de 0.30.

En el primer sector se distingue como atributo ambiental significativo, en su espacio envolvente, La Barra de Las Canteras, la cual hace que le otorguemos 4.00 unidades de calidad.

También distinguimos, en este primer sector, como atributo ambiental significativo, pero en los fondos lejanos, el Teide, que es el pico más alto de España. Como éste no se observa todos los días del año, presentará desglosamiento temporal.

Según apreciaciones del operador de campo, se estima que un 30% de los días del año aparece el Teide como fondo escénico (computando situaciones matutinas y vespertinas). Con lo cual, le otorgamos un valor de 4.00 unidades de calidad. En el resto del año (70%), las circunstancias meteorológicas impiden su visualización desde este tramo del paseo de Las Canteras, debido a esto, toma un valor de 0.00 unidades de calidad.

Y como en esta zona hay paneles informativos sobre los atributos ambientales significativos que inciden en el paseo (véase la placa situada en la Plaza de Saulo Torón), le sumamos 2.00 unidades de calidad.

En el segundo sector sólo distinguimos el Teide como atributo ambiental significativo en los fondos lejanos. Al igual que sucede en el primer sector, en este también debemos hacer desglosamiento temporal.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 18
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.3
 Gestión de precios de los negocios

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 11/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Cafeterías y similares	2.50	2.50	0.041	1.00	1.00	1.00	0.103	0.103	0.000
Restaurantes y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Pubs musicales y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Bazares y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
SUMATORIAS							0.412	0.412	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* del operador de campo y a partir de datos obtenidos a través de consultas a profesionales del sector de servicios, en la actualidad en España, para poder abrir un negocio relacionado con las hostelería, en necesario que Turismo apruebe el listado de precios del futuro negocio. Partiendo de esta premisa, y admitiendo que todos los negocios cumplen con las normas exigidas, otorgamos 2.50 unidades de calidad a todos los tipos de establecimientos. De esta manera, los pesos óptimos y actuales coinciden en todos los casos.

Como esta premisa deben de cumplirla todos los establecimientos, afecta a todo el paseo, siendo el coeficiente espacial 1.00.

Como los precios deben de mantenerse fijos durante todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 19
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.4

Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 01/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Espaciado entre los cruces	7.00	7.00	0.059	1.00	1.00	1.00	0.413	0.413	0.000
Características de los cruces	3.00	3.00		1.00			0.177	0.177	0.000
SUMATORIAS							0.590	0.590	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Como a lo largo de todo el paseo de Las Canteras (coeficiente espacial 1.00) no existen vías de tránsito rodado, todo el paseo se comporta como un cruce peatonal *infinito*. Y tal como indica el descriptor para estos casos, el peso otorgado es de 10.00 unidades de calidad.

Como el comportamiento se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación también es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 20

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.5

Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamientos

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 04/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Alternativa 2: Paseos con clasificación diferenciada de intensidad de uso

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Zona preferencial, con un coeficiente espacial de 0.434									
Ubicación	5.00	5.00	0.044	0.434	1.00	1.00	0.095	0.095	0.000
Aforo	0.50	0.25					0.010	0.005	0.005
Accesibilidad	0.50	0.50					0.010	0.010	0.000
Delimitación	0.50	0.50					0.010	0.010	0.000
Vigilancia	0.50	0.50					0.010	0.010	0.000
Precios	0.50	0.00					0.010	0.000	0.010
Zona no preferencial, con un coeficiente espacial de 0.566									
Ubicación	2.50	2.50	0.044	0.566	1.00	1.00	0.062	0.062	0.000
Aforo	0.50	0.25					0.012	0.006	0.006
Accesibilidad	0.50	0.50					0.012	0.012	0.000
Delimitación	0.50	0.50					0.012	0.012	0.000
Vigilancia	0.50	0.50					0.012	0.012	0.000
Precios	0.50	0.00					0.012	0.000	0.012
SUMATORIAS							0.267	0.234	0.033

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el paseo de Las Canteras hacemos una distinción entre zona preferencial, que va desde La Puntilla hasta la calle Franchy Roca (coeficiente espacial 0.434), y zona no preferencial, que va desde Franchy Roca hasta el auditorio de Alfredo Kraus (coeficiente espacial 0.566).

Para la zona preferencial:

- La ubicación de las áreas de aparcamiento se ajusta a la demanda, ya que como muestra el croquis esquemático del paseo es en esta zona dónde mayor número de parkings podemos encontrar. El peso otorgado en este caso es de 5.00 unidades de calidad.
- El aforo sólo está ajustado en temporadas de bajo uso, y esto hace que le otorguemos un peso de 0.25 unidades.
- La accesibilidad a las áreas de aparcamiento tiene un peso de 0.50 por estar señalizada.
- A la delimitación de las plazas de aparcamiento le otorgamos un peso de 0.50 unidades.
- Al poseer vigilancia las 24 horas, el peso otorgado es de 0.50 unidades.
- Los precios tienen un peso de 0.00 unidades de calidad, ya que el precio promedio está por encima del promedio del resto de la ciudad.

Para la zona no preferencial:

- La ubicación toma un peso de 2.50 unidades, ya que se ajusta a la demanda.
- El aforo sólo está ajustado en temporadas de bajo uso, y esto hace que le otorguemos un peso de 0.25 unidades.
- La accesibilidad a las áreas de aparcamiento tiene un peso de 0.50 por estar señalizada.
- A la delimitación de las plazas de aparcamiento le otorgamos un peso de 0.50 unidades.
- Al poseer vigilancia las 24 horas, el peso otorgado es de 0.50 unidades.
- Los precios tienen un peso de 0.00 unidades de calidad, ya que el precio promedio está por encima del promedio del resto de la ciudad.

Como el comportamiento se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 21
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.6
 Accesibilidad por transportes públicos

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 04/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.6	10.00	10.00	0.056	0.63	1.00	1.00	0.353	0.353	0.000
	10.00	5.00		0.25	1.00		0.140	0.070	0.070
	10.00	7.50		0.12	1.00		0.067	0.050	0.017
SUMATORIAS							0.560	0.473	0.087

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de la valoración de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A partir de apreciaciones del operador de campo, y de acuerdo con la información proporcionada por Guaguas Municipales, se determinan 3 casos posibles en cuanto accesibilidad por transportes públicos a lo largo de Las Canteras. Distinguimos un primer sector con un coeficiente espacial de 0.63 (ver croquis esquemático adjunto) y un peso de 10.00 unidades de calidad. Un segundo sector con un coeficiente espacial de 0.25 y un peso de 5.00 unidades, y por último, el tercer sector con un coeficiente espacial de 0.12 y un peso de 7.50 unidades.

Como la accesibilidad se mantiene en todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 22
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.1
 Inserción del activo en el tejido social urbano

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 03/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.1	10.00	10.00	0.052	1.00	1.00	1.00	0.520	0.520	0.000
SUMATORIAS							0.520	0.520	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con constataciones de los observadores de campo, otorgamos un peso de 6.00 unidades de calidad porque los habitantes mayoritarios del *front line* "viven" el paseo en su totalidad (coeficiente espacial 1.00), siendo habituales y asiduos usuarios del paseo. Y al anterior valor le añadimos 4.00 unidades de calidad porque un número significativo de los habitantes de la ciudad, en su conjunto, son habituales usuarios del paseo.

Como afecta por igual a todo el paseo, el coeficiente espacial es la unidad.

Como este comportamiento se mantiene durante todo el año, el coeficiente temporal también es la unidad.

Y como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 23
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.2

Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 29/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Por vistas	5.00	4.00	0.031	1.00	1.00	1.00	0.155	0.124	0.031
Por cercanía	5.00	0.00					0.155	0.000	0.155
SUMATORIAS							0.310	0.124	0.186

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A partir de la configuración cartográfica urbana, y de observaciones *in situ*, se estima que, por vistas, se estaría en el ítem 2, que otorga un peso de 4.00 unidades de calidad.

En cuanto a cercanías, también conforme con la cartografía urbana, se estaría en el ítem 3, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

Como las repercusiones afectan a lo largo de todo el paseo, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como las repercusiones son a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 24
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.3

Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 01/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.3	10.00	10.00	0.026	1.00	1.00	1.00	0.260	0.260	0.000
SUMATORIAS							0.260	0.260	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Como se dan las circunstancias de ordenación urbana (incluyendo las limitaciones legales) que permiten el establecimiento de negocios, revalorizados por la presencia del paseo, a lo largo del *front line*, otorgamos un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como las repercusiones afectan a lo largo de todo el paseo, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como las repercusiones son a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 25
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.4

 Atractivo en la *venta* de la ciudad

Paseo de: Las Canteras Sector: único Fecha: 01/03/2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.4	10.00	10.00	0.041	0.434	1.00	1.00	0.178	0.178	0.000
	10.00	0.00		0.566			0.232	0.000	0.232
SUMATORIAS							0.410	0.178	0.232

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

La presencia de Las Canteras se utiliza dentro de los circuitos de mercadeo turístico, como un elemento de marketing. Pero no se utiliza todo el paseo, sino que normalmente se vende el sector comprendido entre La Puntilla y Playa Chica (coeficiente espacial de 0.434). El resto, coeficiente espacial de 0.566, no se utiliza como un elemento de marketing.

Como la venta es a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

10.3.3 ANEXO 3.3: La Avenida Marítima (Las Palmas de G. C., España)

**CUADERNO
DE CAMPO PARA OPERADORES
DE PASEOS MARÍTIMOS
AVENIDA MARÍTIMA DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA (ESPAÑA)**



DATOS PREVIOS

Denominación del paseo marítimo: PASEO DE LA AVENIDA MARÍTIMA

Localización: LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (ESPAÑA)

Longitud: 6.180 kilómetros

Fecha de inicio de toma de datos: 8 / 3 / 2005 Fecha de conclusión: 20 / 5 / 2005

Operadores: Alejandra Gonzálbez Catalá y Dácil García Santana

Desglosamiento espacial por la presencia parcial de vías de tráfico rodado, o por cambios en límites de velocidad en las mismas:

Sí: No:

En el caso afirmativo, ¿se daría un nuevo desglosamiento en el *front line* afectado por la vía de tráfico rodado, debido a cambios en los límites de velocidad establecidos?

Sí: No:

- c) No hay desglosamiento espacial del *front line* del paseo marítimo, en relación con las vías de tráfico rodado, bien porque no existan, o bien porque éstas lo recorran, en su totalidad, dentro de un mismo límite umbral de velocidad. Al efecto, se identifica un único sector.

Valor del coeficiente de corrección: 0.50.

Justificación del valor otorgado al coeficiente de corrección:

Hay una vía de tráfico rodado de alta velocidad (mayor a 50 kilómetros / hora) entre el paseo peatonal y el frente de edificios envolventes.

Conforme con los criterios asumidos, respecto a los umbrales máximos de velocidad, para las vía de tráfico rodado, trazadas dentro del espacio envolvente de los paseos marítimos, se aplica, para el conjunto del paseo marítimos, un coeficiente de corrección de 0.50.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 1
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.1
 Dimensiones del activo ambiental

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 15 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1	10.00	10.00	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.640	0.000
SUMATORIAS							0.640	0.640	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con el Instituto Canario de Estadística, a 1 de enero de 2003, la Ciudad de Las Palmas tenía 377 643 habitantes. Por otro lado, de acuerdo con las observaciones de los operadores de campo, la ciudad dispone de una longitud total de 9.36 kilómetros de paseo (Paseo de Las Canteras con 3.150 kilómetros y Paseo de la Avenida Marítima con 6.180 kilómetros). Si se divide los 377 643 habitantes por 150 000, se obtienen 2.52 unidades de 150 000 habitantes. Si se dividen los 9.36 kilómetros (longitud total de los paseos) por 2.52, se deduce que a cada 150 000 habitantes de la Ciudad le corresponde 3.7 kilómetros de paseo. El anterior dato hace que se esté en el primer ítem del descriptor en cuestión, que otorga un peso actual de 10.00 unidades de calidad. Como las disponibilidades calculadas se hacen en relación con los trazados totales de paseo, el coeficiente espacial es igual a 1.00. Como concurren estas disponibilidades a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también igual a la unidad. Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 2
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.2

Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.2	10.00	10.00	0.064	0.94	1.000	1.000	0.602	0.602	0.000
	10.00	7.50		0.06			0.038	0.029	0.009
SUMATORIAS							0.640	0.631	0.009

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con el descriptor 1.1, se puede afirmar que el Paseo de la Avenida Marítima tiene una longitud óptima. Pero en relación con la anchura, que se considera óptima cuando se rebasa los cuatro metros, se distinguen dos zonas: Zona 1, con un coeficiente espacial de 0.94, en donde se rebasa los cuatro metros de anchura, por lo que no hay limitaciones que impidan la optimización al respecto. Aquí se está en el ítem 1 del descriptor, que otorga 10.00 unidades de calidad. Zona 2, con un coeficiente espacial de 0.06, donde la anchura es menor a cuatro metros. La ampliación de la anchura de la acera, en este tramo del Paseo, se encuentra impedida por la presencia de la vía rodada *vertebral*, que sirve a esta parte de la ciudad. Por la limitación indicada, y considerando que la ampliación de la longitud global no está impedida, se aplica, para la situación actual, el segundo ítem del descriptor, que otorga un peso de 7.50 unidades de calidad. Como la vía rodada se podría soterrar (deprimir), posibilitando la ampliación de la anchura, de esta parte del Paseo, el peso óptimo es de 10.00 unidades de calidad. Las situaciones descritas se mantienen a lo largo del año, lo que implica un coeficiente temporal igual a la unidad. Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 3
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.3

Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 19 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Viento	1.00	1.00	0.057	1.00	0.40	1.00	0.023	0.023	0.000
	2.00	2.00			0.60		0.068	0.068	0.000
Lluvia	0.00	0.00			0.25 (1)		0.000	0.000	0.000
	2.00	2.00			0.25 (2)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (3)		0.029	0.029	0.000
	0.00	0.00			0.25 (4)		0.000	0.000	0.000
Temperatura	1.50	1.50			0.25 (1)		0.021	0.021	0.000
	2.00	2.00			0.25 (2)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (3)		0.029	0.029	0.000
	2.00	2.00			0.25 (4)		0.029	0.029	0.000
Humedad	1.50	1.50			0.25 (1)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (2)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (3)		0.021	0.021	0.000
	1.50	1.50			0.25 (4)		0.021	0.021	0.000
Salpiqueo	0.00	0.00	0.20	0.80	0.11	1.00	0.000	0.000	0.000
	2.00	2.00			0.89		0.020	0.020	0.000
	2.00	2.00			1.00		0.092	0.092	0.000
SUMATORIAS							0.500	0.500	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptors DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Para los parámetros lluvia, temperatura y humedad, la temporalización se hace como sigue:

- (1) Periodo de: enero, febrero y marzo
- (2) Periodo de: abril, mayo y junio
- (3) Periodo de: julio, agosto y septiembre
- (4) Periodo de: octubre, noviembre y diciembre

A cada uno de los periodos les corresponde un coeficiente temporal de 0.25.

Los datos al respecto, recogidos en la tabla anexa, se pesan conforme con los ítems del descriptor en cuestión.

Para el viento, se consideran dos periodos:

- Desde abril a septiembre, ambos inclusivos (coeficiente temporal de 0.60), donde hay una incidencia significativa de vientos muy flojos. Se está en el ítem que otorga un peso de 2.00 unidades.
- Y el resto del año (coeficiente temporal de 0.40), donde predominan los vientos flojos. Su ítem le otorga un peso de 1.00 unidades de calidad.

Y en relación con el salpiqueo, en el paseo marítimo se diferencia dos sectores:

- entre el Teatro y la Fuente Luminosa, y
- el resto del paseo.

En el primer tramo, con un recorrido de 1.236 km (coeficiente espacial de 0.20), hay salpiqueo durante unos 40 días por año (coeficiente temporal igual a 0.11), distribuidos a lo largo de los meses de diciembre, enero, febrero y marzo). El ítem referente a este parámetro otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

En el resto del año (coeficiente temporal igual a 0.89), se da una ausencia de salpiqueo. En estas otras circunstancias, el ítem del parámetro salpiqueo otorga un peso de 2.00 unidades de calidad.

En el segundo tramo (coeficiente espacial igual a 0.80), y a lo largo de todo el año (coeficiente temporal igual a 1.00), hay una ausencia de salpiqueo y, en consecuencia, el ítem de este parámetro otorga un peso de 2.00 unidades de calidad.

Como la Climatología descrita se aplica al conjunto del paseo, el coeficiente espacial, de valor 1.00, no se desglosa. Para desglosar este coeficiente, se tendría que disponer con una red de estaciones meteorológicas a lo largo de todo el activo, circunstancias que no concurren.

Como se trata de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 4
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.4

Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 15 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.4	10.00	10.00	0.072	1.00	1.00	1.00	0.720	0.720	0.000
SUMATORIAS							0.720	0.720	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* de los observadores de campo, y de acuerdo con los inventarios de activos ambientales, recogidos por publicaciones especializadas (catálogos del Ministerio del Medio Ambiente, textos de Geografía de Las Palmas y otros), las obras de ingeniería marítima del paseo, en su conjunto, no han dañado a los contenidos significativos de su marco geográfico. Esto determina que el descriptor otorgue unas calidades actual y óptima de 10.00 unidades, de acuerdo con sus criterios de valoración.

Como esta ausencia de daños se identifica a lo largo de todo el recorrido del paseo, y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como esta ausencia de daños ambientales se da a lo largo del año, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 5
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.5

Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ámbito peatonal	5.00	5.00	0.043	0.72	1.000	1.000	0.155	0.155	0.000
	5.00	0.00		0.28			0.060	0.000	0.060
Ámbito marino	5.00	5.00		0.59			0.127	0.127	0.000
	5.00	0.00		0.41			0.088	0.000	0.088
SUMATORIAS							0.430	0.282	0.148

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el ámbito peatonal se pueden distinguir dos zonas con un comportamiento diferenciado a lo largo del paseo, por lo que hay un desglosamiento del coeficiente espacial.

La primera zona, que va desde las Alcaravanas hasta la Plaza Santa Isabel, con un coeficiente espacial de 0.72, presenta espacios físicos adecuados para la realización u observación de actividades complementarias. Por ello, se le otorga 5.00 unidades de calidad.

La segunda zona, que va desde la Plaza Santa Isabel hasta San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.28, carece de estos espacios, luego, esta zona tiene un peso de 0.00 unidades de calidad de acuerdo con los criterios de valoración del descriptor.

En el ámbito marino ocurre una situación similar. Se distinguen dos zonas:

la primera, que va desde Las Alcaravanas hasta Ciudad del Mar, tiene un coeficiente espacial de 0.59 y se observa que las aguas reúnen unas determinadas condiciones óptimas para acoger diversas actividades complementarias. Por tanto se le otorga un valor de 5.00 unidades de calidad.

La segunda zona, abarca desde Ciudad del Mar hasta San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.41, ocurre todo lo contrario. Las aguas no son aptas para acoger actividades complementarias por lo que toma un valor de 0.00 unidades de calidad.

Como esta situación se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 6
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.6

 Riesgos de daños por *invasiones* del mar sobre el activo

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 20 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente Temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.6	10.00	10.00	0.050	1.00	1.00	1.00	0.500	0.500	0.000
SUMATORIAS							0.500	0.500	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

De acuerdo con las observaciones de los operadores de campo y los testimonios de los lugareños, no existen registros de penetraciones en el mar. Por tanto, la calidad óptima y actual coinciden con un valor de 10.00 unidades de calidad, según los criterios de valoración del descriptor.

Como esta situación se identifica a lo largo de todo el paseo y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como la ausencia de daños ambientales se da durante todo el año, el coeficiente temporal es también la unidad.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 7

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.1

Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Bancos	2.00	2.00	0.023	0.91	1.00	1.00	0.042	0.042	0.000
	2.00	0.50		0.09			0.004	0.001	0.003
Farolas	2.00	2.00		1.00	1.00		0.046	0.046	0.000
Cestos	1.00	0.25		1.00	1.00		0.023	0.005	0.018
Cartelería	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Pavimento	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Decoración	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Arboledas	1.00	0.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Jardinería	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
SUMATORIAS							0.230	0.198	0.032

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según las observaciones de los operadores de campo se pueden distinguir dos zonas:

Zona 1, que va desde Las Alcaravanas hasta el barrio de San José, coeficiente espacial 0.91, donde el muro externo sirve de banco continuo y además el diseño está adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente. En este caso, el peso actual coincide con el óptimo con un valor de 2.00 unidades de calidad.

Zona 2, que va desde la salida del barrio de San José hasta San Cristóbal, tiene un coeficiente espacial 0.09. Aquí desaparece el muro externo propiamente dicho y se sustituye por una barandilla ancha con barrotes que es útil para sentarse. Tampoco existen bancos. Como el diseño de la barandilla está acorde con la arquitectura urbana envolvente se le otorga un valor de 0.50 unidades de calidad.

Respecto a las farolas no se da ningún tramo con zonas oscuras a lo largo de todo el paseo. Y en cuanto al diseño de los apoyos de los puntos de luz, se observa que están adecuados al marco arquitectónico urbano envolvente. Luego, este ítem del descriptor otorga un peso de 2.00 unidades de calidad.

En cuanto a los cestos de recogida de basura se ve que están separados más de 25 metros, aunque su diseño está adecuado al marco arquitectónico envolvente. En este caso, el ítem del descriptor otorga un valor de 0.25 unidades de calidad.

En la Avenida Marítima hay ausencia de cartelería y por tanto no hay pantallas de ocultación del paisaje. Luego el peso actual que se le otorga coincide con el óptimo cuyo valor es de 1.00 unidad de calidad.

El pavimento resulta ser una superficie incómoda ya que las baldosas no están bien sujetas y a veces falta alguna que otra. Esta situación es valorada con un peso de 0.50 unidades de calidad.

Los elementos decorativos además de haberlos son armoniosos con la arquitectura envolvente, con lo cual, a este ítem se le otorga un peso de 1.00 unidad de calidad.

No existen arboledas ni enramadas por lo que el peso es de 0.00 unidades de calidad.

Sin embargo hay jardinería arbustiva en más del 50% a lo largo del paseo. El peso actual otorgado es de 1.00 unidad de calidad.

Como todas las situaciones descritas anteriormente se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es también igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 8
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.2

Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.2	10.00	10.00	0.023	0.48	1.00	1.00	0.110	0.110	0.000
	10.00	0.00		0.52			0.120	0.000	0.120
SUMATORIAS							0.230	0.110	0.120

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con una inspección *in situ*, por los operadores de campo, la Avenida Marítima espacialmente queda dividida en dos zonas:

La primera, que va desde Las Alcaravaneras hasta San Telmo, con un coeficiente espacial de 0.48, donde se aprecia un buen mantenimiento del mobiliario, arboledas y jardinería. Por ello se le otorga un peso actual de 10.00 unidades de calidad.

Sin embargo la segunda zona, que va desde San Telmo hasta San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.52, ocurre una situación totalmente opuesta. No hay reparación de daños o si los hay se realiza largo plazo. Esta descripción se corresponde con el ítem 3 del descriptor que otorga 0.00 unidades de calidad.

Como esta situación se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 9

Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.3
 Situación higiénico-sanitaria

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11/ 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Servicio de limpieza	2.50	1.00	0.027	0.48	1.00	1.00	0.032	0.013	0.019
		0.00		0.52			0.035	0.000	0.035
Olores	1.50	0.00		0.19	1.00		0.008	0.000	0.008
		1.50		0.81			0.032	0.032	0.000
Spray contaminado	1.50	1.50		1.00	1.00		0.041	0.041	0.000
Visión de residuos	1.50	0.00		0.25	1.00		0.010	0.000	0.010
		1.50		0.75			0.030	0.030	0.000
Calidad del aire	1.50	0.00		1.00	1.00		0.041	0.000	0.041
Aseos	1.50	0.00		1.00	1.00		0.041	0.000	0.041
							0.270	0.116	0.154

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* del operador de campo, se constata que, en relación al servicio de limpieza existen dos zonas con un comportamiento diferenciado; la primera, que va desde Las Alcaravanas hasta San Telmo, con un coeficiente espacial de 0.48, posee un servicio semanal y corresponde con un peso de 1.00 unidad de calidad. Y la segunda zona, que va desde San Telmo hasta San Cristóbal, con un coeficiente de 0.52, donde el servicio de limpieza es poco frecuente o nunca, por lo que adquiere un peso de 0.00 unidades de calidad.

Los olores de contaminación también aparecen en determinadas zonas del paseo, por ello, el coeficiente espacial está desglosado pero esta vez en 0.19 con un peso de 0.19 unidades de calidad y el resto del paseo, sin olores, 0.81 que otorga 1.50 unidades de calidad.

No hay spray contaminado a lo largo de todo el paseo por lo tanto se le otorga un peso de 1.50 unidades de calidad.

Se pueden observar residuos en una parte del paseo, con un coeficiente espacial de 0.25, por lo que se le otorga un valor de 0.00 unidades de calidad. Mientras que el resto del paseo, con un coeficiente espacial de 0.75, no se visualiza ningún tipo de residuos. El peso es de 1.50 unidades de calidad.

La calidad del aire es precaria a lo largo de todo el paseo.

Y los aseos se encuentran a más de 1000 metros o no hay, por tanto el peso otorgado es de 0.00 unidades de calidad.

Todas estas circunstancias se mantienen durante todo el año por lo que el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 10

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.4

Seguridad ciudadana y conflictos sociales

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 24 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.4	10.00	10.00	0.027	0.25	1.00	1.00	0.068	0.068	0.000
	10.00	0.00		0.75			0.202	0.000	0.202
SUMATORIAS							0.270	0.068	0.202

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Hay una ausencia de datos específicos en cuanto a los conflictos de uso y a situaciones de seguridad ciudadana, en este paseo marítimo, se recurre a las observaciones de los operadores de campo.

En relación con la presencia de policía en el paseo, el activo se divide en dos sectores:

- desde su extremo septentrional hasta la altura de la Avenida Juan XXIII, con un recorrido de 1.56 km, (coeficiente espacial igual a 0.25) y
- el resto (coeficiente espacial de 0.75)

En el primer sector, hay una habitual presencia policial, que estaría evitando los conflictos de uso y la inseguridad. Se presupone que se está en el ítem 1, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

En el segundo sector, la presencia policial es prácticamente nula, incluso cuando el activo ambiental es más usado. Ello posibilitaría potenciales los conflictos de uso y las situaciones de inseguridad que describe el ítem 4. Para penalizar la falta de prestaciones del servicio policial, se admite las circunstancias contempladas por este ítem, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad. Como podría haber estas prestaciones, se podría llegar a las situaciones del ítem 1, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como estas observaciones no cambian a lo largo de un año, el coeficiente temporal, con un valor unidad, no precisa desglosarse.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 11
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.5

Connotado social

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 10 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Mendicidad	4.00	4.00	0.019	1.00	1.00	1.00	0.076	0.076	0.000
Asedio	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
Servicios diversos	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
SUMATORIAS							0.190	0.190	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones de los operadores de campo, se puede apreciar que existe una ausencia de mendicidad, que no hay asedio ni tampoco se ofertan otros tipos de servicios diversos. Con lo cual los tres ítems del descriptor poseen un peso actual de 10.00 unidades de calidad.

Esta situación se da a lo largo de todo el paseo y se mantiene durante todo el año, por lo que el coeficiente espacial y temporal toman un valor de 1.00

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 12
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.6

Prestaciones para el desarrollo de actividades anexas

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11/ 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.6	10.00	7.50	0.014	1.00	1.00	1.00	0.140	0.105	0.035
SUMATORIAS							0.140	0.105	0.035

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la Avenida Marítima pueden darse diversas actividades complementarias, como por ejemplo competiciones náuticas, paseos en bicis, etcétera.

Por la realización de estas actividades programadas, con apoyos logísticos, pero sin encuestas sociométricas, el peso de la calidad actual, del descriptor en cuestión, es de 7.50 unidades.

Como se podrían realizar encuestas sociométricas, la calidad óptima del descriptor toma un peso de 10.00 unidades

Estas actividades complementarias se realizan a lo largo de todo el paseo y pueden tener lugar en cualquier época del año, por lo que el coeficiente espacial y temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 13
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.7

Proximidad de puntos de socorrismo

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 10 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.7	10.00	10.00	0.017	1.00	1.00	1.00	0.170	0.170	0.000
SUMATORIAS							0.170	0.170	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Atendiendo a las observaciones de los operadores de campo se puede afirmar de la presencia de diferentes centros de salud ubicados a menos de 2 kilómetros desde cualquier punto de la Avenida Marítima.

Por lo tanto se está en el ítem 1 del descriptor con un peso actual de 10.00 unidades de calidad.

Como esta situación se mantiene a lo largo de del paseo, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es 1.00, para los tramos del paseo marítimo.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 14
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.8

Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 10 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Variedad de establecimientos	2.00	0.00	0.020	1.00	1.00	1.00	0.040	0.000	0.040
Cantidad	2.00	0.00		1.00	1.00		0.040	0.000	0.040
Aforo	2.00	1.00		1.00	1.00		0.040	0.020	0.020
Acondicionamiento	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Ajuste a la normativa	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
SUMATORIAS							0.200	0.100	0.100

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones de los operadores de campo se considera que:

- La variedad de establecimientos está por debajo de la demanda, con lo cual obtiene un peso de 0.00 unidades de calidad.
- Una situación similar ocurre con la cantidad de establecimientos, dentro de una misma variedad, obteniendo así el mismo valor.
- En cuanto al aforo, se puede decir que existe una capacidad óptima conforme con la demanda en cafeterías y restaurantes. Se le otorga un peso de 1.00 unidad de calidad.
- El acondicionamiento está acorde con los gustos de la demanda, luego el peso que se le otorga es de 2.00
- Las normativas vigentes han de cumplirse para la apertura de cualquier negocio por lo que también recibe un peso de 2.00 unidades.

Como esta situación se da a lo largo de todo el paseo y se mantiene durante todo el año, el coeficiente espacial y temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a 1.00

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 15
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.9

Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 24 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.9	10.00	0.00	0.030	1.00	1.00	1.00	0.300	0.000	0.300
SUMATORIAS							0.300	0.000	0.300

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la fachada marítima de la Ciudad de Las Palmas, gestionada como un todo, intervienen, al menos, cuatro administraciones públicas:

- Administración Central: Demarcación de Costas, adscrita al Ministerio del Medio Ambiente
- Consejería de Política Territorial del Gobierno Autónomo, a través de la Ley del Suelo.
- Cabildo, a través del PIO (Plan de Ordenación Insular).
- Ayuntamiento, por las licencias de construcción y prestaciones de servicios de mantenimiento.

En consecuencia, se está en el ítem 3 del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

La optimicidad se conseguiría con un dirección única de gestión del frente marítimo urbano de la Ciudad de Las Palmas.

Como se considera al Paseo de la Avenida Marítima como un todo, el coeficiente espacial, de valor 1.00, no se desglosa.

Como las competencias de las administraciones públicas no cambian a lo largo del año, tampoco se desglosa el coeficiente temporal, de valor 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 16
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.1

Paisaje urbano envolvente

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente Espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Armonías	5.00	5.00	0.047	1.00	1.00	1.00	0.235	0.235	0.000
Mantenimiento	5.00	0.00		1.00	1.00		0.235	0.000	0.235
SUMATORIAS							0.470	0.235	0.235

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones del operador de campo, y dentro de cada uno de los dos sectores significativos de La Avenida Marítima (el tradicional y el resto), que suman un coeficiente espacial igual a la unidad, los edificios disarmónicos no superan el 5 % de sus respectivos conjuntos, en sentido amplio.

Y también, para el operador de campo, y en relación con los dos sectores en cuestión, los edificios sin mantenimiento es la norma imperante.

Todas estas circunstancias explican los pesos actuales aplicados, conforme con los criterios de valoración del descriptor en cuestión, en las tablas de cálculos.

Las observaciones descritas se mantienen a lo largo de todo el año, por lo que el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 17
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.2
 Atributos significativos que revalorizan al activo

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 24 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.2	0.00	0.00	0.053	0.48	1.00	1.00	0.000	0.000	0.000
	10.00	8.00		0.52			0.254	0.220	0.034
SUMATORIAS							0.254	0.220	0.034

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El paseo se divide en dos tramos, en relación con la incidencia de atributos ambientales significativos.

a) Tramo 1, desde Las Alcaravaneras a San Telmo, con un coeficiente espacial de 0.48.

Aquí, la observación de atributos ambientales significativos es nula, tanto en el *front line* como en los fondos escénicos.

Se está ante un peso de 0.00 unidades de calidad.

En este sector, la calidad óptima es nula porque no se puede *inventar* un patrimonio donde no existe.

b) Tramo 2, desde San Telmo a San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.52.

En este otro tramo del paseo se observan:

- el Castillo de San Cristóbal, en su espacio envolvente. Se satisface el ítem 1, que otorga un peso de 4.00 unidades de calidad, y
- las torres de la Catedral de Santa Ana, en un fondo escénico medio. Se satisface el ítem 2, que otorga un peso de calidad de 4.00 unidades.

En relación con los atributos ambientales referenciados, no hay paneles informativos, por lo que se pierde el peso de 2.00 unidades de calidad, que otorga el ítem 3.

Como la incidencia de estos atributos ambientales no cambia a lo largo del año, el coeficiente temporal, de valor 1.00, no se desglosa.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 18
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.3
 Gestión de precios de los negocios

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Cafeterías y similares	2.50	2.50	0.041	1.00	1.00	1.00	0.103	0.103	0.000
Restaurantes y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Pubs musicales y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Bazares y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
SUMATORIAS							0.410	0.410	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la gestión de los negocios de prestación de servicios, hay una participación estatal, por lo que se presupone que los precios están dentro de la legalidad vigente y, por lo tanto, su optimicidad.

Por otra parte, las observaciones del operador de campo constatan que, en general, los precios son prácticamente los mismos que en los establecimientos similares, en relación con los del resto del conjunto de la ciudad. Estos precios no sufren incrementos por la incidencia de los atributos de La Avenida Marítima, dentro de cada una de las categorías establecidas.

De acuerdo con las anteriores circunstancias, los pesos de las calidades actuales coinciden con los óptimos, en todos y en cada uno de los ítems del descriptor en cuestión.

La descripción se mantiene a lo largo de todo el paseo, y en cualquier época, por lo que los coeficientes espaciales y temporales toman el valor unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 19
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.4

Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 10 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Espaciado entre los cruces	7.00	2.00	0.059	1.00	1.00	1.00	0.413	0.118	0.295
Características de los cruces	3.00	2.50		0.48			0.085	0.071	0.014
	3.00	0.50		0.52			0.092	0.015	0.077
SUMATORIAS							0.590	0.204	0.386

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el primer ítem, espaciado entre los cruces, se le otorga un valor de 2.00 unidades de calidad, lo cual significa que entre cruce y cruce hay una separación de 500-1000 metros aproximadamente.

Esta situación es similar a lo largo de todo el paseo y se mantiene así durante todo el año, por lo que el coeficiente espacial y temporal es igual a la unidad.

En relación al segundo ítem, características de los cruces, se observan dos zonas que presentan un comportamiento diferente, por lo tanto hay un desglosamiento del coeficiente espacial.

La primera zona, que va desde el Club Náutico hasta San Telmo, con un coeficiente espacial de 0.48, tiene unas características óptimas que facilitan el acceso del contorno inmediato, tales como, puntos de luz, limpieza, vigilancia, mantenimiento. Por tanto se le otorga un valor de 2.50 unidades de calidad.

La segunda zona, que va desde San Telmo hasta San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.52, solo cumple con una de las características que se necesita para facilitar la accesibilidad. Se le otorga un peso de 0.50 unidades de calidad.

Como esta situación se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 20

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.5

Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamientos

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Alternativa 2: Paseos con clasificación diferenciada de intensidad de uso

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ubicación	7.50	7.50	0.044	1.00	1.00	1.00	0.330	0.330	0.000
Aforo	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Accesibilidad	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Delimitación de las plazas	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Vigilancia	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Precios	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
SUMATORIAS							0.440	0.440	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según apreciaciones de los operadores de campo, en la Avenida Marítima se hace una distinción entre zona preferencial, que va desde las Alcaravaneras hasta San Telmo, con un coeficiente espacial 0.48 y una zona no preferencial, que va desde San Telmo hasta San Cristóbal, con un coeficiente espacial de 0.52.

Para la zona preferencial:

- la ubicación de áreas de aparcamiento se ajusta a la demanda, por lo que el peso otorgado es de 5.00 unidades de calidad.
- El aforo está ajustado en temporadas de bajo uso, pero deficitario en temporadas de alto uso, luego el peso que se le da es de 0.25 unidades de calidad.
- La accesibilidad a las áreas de aparcamiento tiene un valor de 0.50 unidades de calidad por estar señalizada.
- En cuanto a la delimitación de plazas de aparcamiento se le otorga un peso 0.50 unidades de calidad.
- Como los aparcamientos se encuentran vigilados las 24 horas, el peso es de 0.50.
- Los precios tienen un peso de 0.25 unidades de calidad ya que el precio promediado es igual o más bajo, en relación con el resto de la ciudad.

Para la zona no preferencial:

- la ubicación toma un peso de 2.50 porque se ajusta a la demanda.
- El aforo siempre está ajustado a la demanda en cualquier época del año, por lo que se le otorga un valor de 0.50 unidades de calidad.
- La accesibilidad a las áreas de aparcamiento tiene un valor de 0.50 unidades de calidad por estar señalizada.
- En cuanto a la delimitación de plazas de aparcamiento se le otorga un peso 0.50 unidades de calidad.
- Como los aparcamientos se encuentran vigilados las 24 horas, el peso es de 0.50.
- Los precios tienen un peso de 0.25 unidades de calidad ya que el precio promediado es igual o más bajo, en relación con el resto de la ciudad.

Como este comportamiento se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 21
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.6
 Accesibilidad por transportes públicos

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 11 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.6	10.00	10.00	0.056	1.00	1.00	1.00	0.560	0.560	0.000
SUMATORIAS							0.560	0.560	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según las apreciaciones de los operadores de campo y con la información proporcionada por Guaguas Municipales y Global, se observa que llegan al paseo de La Avenida Marítima líneas regulares con una frecuencia tal, que los usuarios no tienen que esperar más de 15 minutos.

Por tanto en este aspecto, se le otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como esta accesibilidad se encuentra a lo largo de todo el paseo y se mantiene durante todo el año, el coeficiente espacial y temporal es igual a la unidad.

Como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 22
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.1
 Inserción del activo en el tejido social urbano

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 12 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.1	10.00	0.00	0.052	1.00	1.00	1.00	0.520	0.000	0.520
SUMATORIAS							0.520	0.000	0.520

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En la Avenida Marítima, los habitantes mayoritarios del *front line* no son habituales usuarios del paseo. Y si además se tiene en cuenta el número de habitantes de la ciudad en su conjunto, excluyendo los del *front line*, se observa que tampoco son habituales usuarios del paseo, por lo que el descriptor obtiene un peso de 0.00 unidades de calidad.

Como esta situación afecta por igual a todo el paseo el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como este comportamiento se mantiene durante todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Y como se trata de hechos pasados y presentes el coeficiente de probabilidad de presentación es también igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 23
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.2

Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 29 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Por vistas	5.00	3.00	0.031	0.76	1.00	1.00	0.118	0.007	0.110
	5.00	5.00		0.24			0.037	0.037	0.000
Por cercanía	5.00	2.50		1.00			0.155	0.078	0.077
SUMATORIAS							0.310	0.122	0.188

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según:

- la configuración cartográfica urbana y
- las apreciaciones *in situ* de los operadores de campo,

el *front line* se divide en dos tramos:

- desde Las Alcaravanas hasta la Plaza Benalmádena, con un recorrido de unos 4.7 km (coeficiente espacial igual a 0.76), y
- desde la Plaza de Benalmádena hasta San Cristóbal, con un recorrido de 1.48 km (coeficiente espacial igual a 0.24).

En relación con la variable *vistas*:

- En el primer tramo, las alturas de las edificaciones del primer frente impiden, las *vistas* del paseo:
 - a) desde el resto de la ciudad en su conjunto, y
 - b) desde segundo y tercer frente.

Por otra parte, muchos de los habitáculos de este primer frente, con vistas al paseo, están destinados a oficinas comerciales.

Por las anteriores consideraciones, se estima que se está en el ítem 3 del descriptor, en relación con la variable al respecto, que otorga un peso de 3.00 unidades de calidad.

- Y en el segundo tramo, por la disposición escalonada de las edificaciones básicamente habitacionales, pero considerando sólo la parte de la Ciudad que se desarrolla a su espalda (hacia el Oeste), se está en el ítem 1, que otorga un peso de 5.00 unidades de calidad.

Respecto a la variable *cercanías*, a partir de las consultas realizadas sobre el mapa catastral urbano, se está en el ítem 2, que otorga un peso de 2.50 unidades de calidad.

Como las repercusiones afectan a lo largo de todo el paseo, y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal, con valores igual a la unidad, no se desglosan.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene un valor de 1.00

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 24
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.3

Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 26 / 5 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.3	10.00	10.00	0.026	1.00	1.00	1.00	0.260	0.260	0.000
SUMATORIAS							0.260	0.260	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El marco legal vigente no impiden los desarrollos por iniciativa privada (incluyendo los negocios de prestaciones de servicio), siempre y cuando

- haya un respeto hacia el Ambiente (que no produzcan impactos ambientales negativos), y
- se garantice la seguridad e higiene de los trabajadores y clientes.

Por lo tanto, se está en el ítem 1, que otorga un peso de 10.00 unidades de calidad, e coincidencia con una situación de optimidad.

Estas circunstancias se dan para toda la Avenida Marítima, y para cualquier época del año, por lo que los coeficientes espacial y temporal, de valor unidad, no se desglosan.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 25
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.4

Atractivo en la venta de la ciudad

Paseo: Avenida Marítima. Sector: único. Fecha: 6 / 3 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.4	10.00	0.00	0.041	1.00	1.00	1.00	0.410	0.000	0.410
SUMATORIAS							0.410	0.000	0.410

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

La presencia de la Avenida Marítima, no se utiliza como elemento de marketing en la venta del destino turístico urbano, dentro de los circuitos de mercadeo turístico por lo tanto se está en el ítem 2 del descriptor que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad.

Esta descripción es válida a lo largo de todo el paseo y se mantiene durante todo el año, luego los coeficientes espacial y temporal, con valores unidad, no se desglosan.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma también el valor de 1.00

10.3.4 ANEXO 3.4: Paseo de Meloneras (Gran Canaria, España)

**CUADERNO
DE CAMPO PARA OPERADORES
DE PASEOS MARÍTIMOS
PASEO DE MELONERAS
(GRAN CANARIA)**



DATOS PREVIOS

Denominación del paseo marítimo: MELONERAS

Localización: MELONERAS (GRAN CANARIA, ESPAÑA)

Longitud: 1.85 kilómetros

Fecha de inicio de toma de datos: 25/ 01 / 2008 Fecha de conclusión: 04 / 03 / 2008

Operador: Alejandra Gonzálbez Catalá

Desglosamiento espacial por la presencia parcial de vías de tráfico rodado, o por cambios en límites de velocidad en las mismas:

Sí: No:

En el caso afirmativo, ¿se daría un nuevo desglosamiento en el *front line* afectado por la vía de tráfico rodado, debido a cambios en los límites de velocidad establecidos?

Sí: No:

- d) No hay desglosamiento espacial del *front line* del paseo marítimo, en relación con las vías de tráfico rodado, bien porque no existan, o bien porque éstas lo recorran, en su totalidad, dentro de un mismo límite umbral de velocidad. Al efecto, se identifica un único sector.

Valor del coeficiente de corrección: 1.00.

Justificación del valor otorgado al coeficiente de corrección:

No existe ninguna vía de tránsito rodado que recorra el *front line* del paseo de Meloneras.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 1

Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.1
 Dimensiones del activo ambiental

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 04 / 03 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.1	10.00	10.00	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.640	0.000
SUMATORIAS							0.640	0.640	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Debido a que Meloneras es una ciudad turística, se considera que el número de habitantes de la misma coincide con el número de plazas alojativas de los establecimientos hoteleros y extrahoteleros que la componen. Es por ello por lo que se ha recurrido a las bases de datos del Patronato de Turismo, donde se recogen, a fecha del 18 de febrero de 2008, el número de unidades y plazas alojativas totales.

Además, debido a la continuidad física que tienen Meloneras y Maspalomas, y que el paseo se construyó con idea de favorecer no solo a Meloneras, sino que también a parte de Maspalomas, se considera que el área de influencia afectada por la presencia del paseo se compone por aquellos establecimientos que se encuentren bordeando el paseo, y aquellos que se sitúen a una distancia aproximada de 1Km. Es por ello que el número de habitantes considerado como parte de la “ciudad de Meloneras” va a ser el resultado de la suma de las plazas alojativas de los establecimientos que se recogen en la siguiente tabla. Dicho resultado es de 8696 habitantes.

Asimismo, y de acuerdo con las observaciones del operador de campo, la longitud real del paseo es de 1849 metros (1.85 Km.).

Si de multiplica la longitud del paseo (1.85 Km) por 150 000 y se divide por el número de habitantes de la ciudad, se obtiene que a cada 150 000 habitantes le corresponde 31.8 Km. del paseo

$$\begin{array}{l} 8696 \text{ habitantes} \text{ ----- } 1.85 \text{ Km} \\ 150\,000 \text{ habitantes} \text{ ----- } X \end{array}$$

$$X = (150\,000 \cdot 1.85) / 8696 = 31.8 \text{ Km}$$

Con lo que el anterior dato hace que se esté en el primer ítem del descriptor en cuestión, que otorga un peso actual de 10.00 unidades de calidad.

Pero además, aún previéndose que el número de plazas alojativas dentro de 10 años sea de 14 500, según consideraciones del Patronato de Turismo, el valor que otorgaría el descriptor seguiría siendo de 10.00 unidades de calidad, por lo que el peso actual y óptimo coinciden.

Como las disponibilidades calculadas se hacen en relación con la totalidad del paseo de Meloneras, el coeficiente espacial es igual a 1.00.

Como concurren estas disponibilidades a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

DENOMINACIÓN	DIRECCIÓN	HABITACIONES	PLAZAS
GRAN HOTEL LOPESAN COSTA MELONERAS	MAR MEDITERRÁNEO, 01	1136	2117
PALM BEACH	OASIS (DEL),	327	654
GRAND HOTEL RESIDENCIA	OASIS (DEL), 32	93	181
RIU PALACE MELONERAS	MAR MEDITERRÁNEO,	449	885
CLUB HOTEL RIU GRAN CANARIA	MAR MEDITERRÁNEO,	639	1235
GRAN HOTEL LOPESAN VILLA DEL CONDE	MAR MEDITERRÁNEO, 03	561	1124
H10 PLAYA MELONERAS PALACE	MAR CASPIO, 05	374	748
RIU GRAND PALACE MASPALOMAS OASIS	PALMERAS (DE LAS), 03	332	633
IFA PRESTIGE HOTEL FARO DE MASPALOMAS	PLAZA DE CRISTOBAL COLÓN, 01	188	358
TOTAL SUMA		4099	7935

DENOMINACIÓN	DIRECCIÓN	UNIDADES	PLAZAS
CAY BEACH MELONERAS	MAR BALTICO S/N	68	204
CAY BEACH MELONERAS I	MAR BALTICO S/N	43	86
TAMARA	OASIS (DEL), 08	8	24
COCOTEROS	OASIS (DEL), 11	8	24
PAZ (LA)	OASIS (DEL), 09	5	19
CAPRICHIO	OASIS (DEL), 21	8	16
FORESTA	OASIS (DEL), 04	18	27
VILLA EDEN	OASIS (DEL),	18	48
VEROLES	OASIS (DEL), 19	6	26
SOL (EL)	OASIS (DEL), 20	12	36
MAYPA	OASIS (DEL), 13	6	12
CHIRIPA	OASIS (DEL), 27	10	20
PICNIC	OASIS (DEL), 16	10	30
CASA PALMAR	OASIS (DEL), 10	2	6
AMAPOLA	OASIS (DEL), 14	8	24
TINDAYA	OASIS (DEL), 06	12	36
PALMERAL OASIS	TOUROPERADOR TUI,	41	123
TOTAL SUMA		283	761

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 2
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.2

Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.2	10.00	5.00	0.064	1.00	1.00	1.00	0.640	0.320	0.320
SUMATORIAS							0.640	0.320	0.320

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El paseo de Meloneras, a pesar de que en la actualidad presenta, tanto en longitud como en anchura, unas dimensiones adecuadas, en un futuro podría necesitar una ampliación.

Como la anchura que presenta actualmente el paseo es como mínimo de 4.00 metros (anchura óptima), carecería de sentido plantear una ampliación. Por este motivo, se considera que el paseo ya presenta en la actualidad su desarrollo máximo en anchura, y no se considera que existan limitaciones físicas que la impidan.

En cuanto a la longitud, el paseo presenta limitaciones por ambos extremos, ya que por un lado está en contacto con Maspalomas, y por el otro con las elevaciones de los terrenos del Club de Golf Meloneras. Por este motivo, en la actualidad dicha ampliación no sería posible, pero tal como se recoge en el Boletín Oficial de Canarias, número 120, del miércoles 23 de junio de 2004, en un futuro sería posible, ya que existe una propuesta de proyecto que pretende construir un paseo marítimo que una Meloneras con el pueblo de Pasito Blanco. Por este motivo el peso óptimo toma un valor de 10.00 unidades de calidad.

Debido a las anteriores circunstancias, se le otorga un peso actual de 5.00 unidades de calidad.

Como las anteriores situaciones afectan a todo el paseo y se mantienen a lo largo de todo el año, los coeficientes espacial y temporal son iguales a la unidad (1.00).

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 3
Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.3

Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo

Paseo: Malecón de La Habana. Sector: único. Fecha: 03 / 03 / 2005

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Viento	0.00	0.00	0.057	1.00	0.00548	1.00	0.000	0.000	0.000
	0.50	0.50			0.080		0.002	0.002	0.000
	0.75	0.75			0.4548		0.019	0.019	0.000
	1.00	1.00			0.386		0.022	0.022	0.000
	2.00	2.00			0.0657		0.007	0.007	0.000
	0.75	0.75			0.008		0.0003	0.0003	0.000
Lluvia	2.00	2.00			0.96		0.109	0.109	0.000
	0.00	0.00			0.04		0.000	0.000	0.000
Temperatura	2.00	2.00			0.59		0.067	0.067	0.000
	1.50	1.50			0.41		0.035	0.035	0.000
Humedad	1.00	1.00			0.50		0.029	0.029	0.000
	1.50	1.50			0.41		0.035	0.035	0.000
	2.00	2.00	0.09	0.010	0.010	0.000			
Salpiqueo	2.00	2.00		1.00		0.114	0.114	0.000	
SUMATORIAS							0.449	0.449	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Según los datos promedio facilitados por el Centro Meteorológico Territorial de Canarias Oriental, a partir de las medidas registradas en la estación meteorológica situada en el Hotel Faro de Maspalomas durante el año 2007, se procede al cálculo de las calidades actuales y óptimas de los ítems de viento, lluvia, temperatura y humedad.

En cuanto al salpiqueo, se considera, a partir de las observaciones del operador de campo, que no existen en ningún sector del paseo y en ninguna época del año. La anterior circunstancia habría que contrastarla oportunamente con otras fuentes que validasen las apreciaciones del operador.

Como las variables involucradas no se pueden controlar, las valoraciones óptimas coinciden con las actuales.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 4
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.4

Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.4	7.50	7.50	0.072	1.00	1.00	1.00	0.540	0.540	0.000
SUMATORIAS							0.540	0.540	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* del observador de campo y con textos publicados por el Patronato de Turismo, el paseo no produce impactos ambientales (ni positivos ni negativos) en los activos significativos colindantes.

Puesto que la presencia del paseo no produce impactos ambientales negativos ni positivos, el peso óptimo que se puede alcanzar, con las mejores intervenciones, coincidirá con el peso actual. De acuerdo con los criterios de valoración, determinados por el descriptor, se le otorga 7.50 unidades de calidad.

Como esta ausencia de daños se identifica a lo largo de todo el recorrido del paseo, y en su área de influencia, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como esta ausencia de daños ambientales se da a lo largo del año, el coeficiente temporal es asimismo la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 5
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.5

Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ámbito peatonal	5.00	4.00	0.043	1.00	1.00	1.00	0.215	0.172	0.043
Ámbito marino	5.00	5.00		1.00			0.215	0.215	0.000
SUMATORIAS							0.430	0.387	0.043

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Al primer ítem, se otorga un peso de 4.00 unidades de calidad, porque en el paseo hay espacios físicos para la realización u observación de diferentes actividades complementarias, y además existe un carril bici que prácticamente recorre todo el paseo, pero este carece de señalización en la vertical (se considera como señalización en la horizontal al cambio de color y textura del pavimento).

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de prácticamente toda la zona peatonal (el carril bici se desvía del paseo 200 metros aproximadamente antes de que este termine), el coeficiente espacial es uno.

Como no hay variaciones temporales, el coeficiente temporal también es igual a la unidad.

Al segundo ítem, se le otorga un peso de 5.00 unidades de calidad porque es posible realizar diversas actividades de ocio (pesca con caña, bucear, paseos en pequeñas embarcaciones, baños de mar, etc.) en el ámbito marino de todo el dominio de aguas marinas limítrofes al paseo (coeficiente espacial de valor iguala a 1.00), y a lo largo de todo el año (coeficiente temporal igual a 1.00).

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 6
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 1.6

 Riesgos de daños por *invasiones* del mar sobre el activo

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 01 / 02 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
1.6	10.00	10.00	0.050	1.00	1.00	1.00	0.500	0.500	0.000
SUMATORIAS							0.500	0.500	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las consultas hechas a los lugareños y a los usufructuarios (a los que tienen negocios) no hay constancia de que se produzcan invasiones del mar sobre el activo.

Las anteriores circunstancias se mantienen a lo largo de todo el paseo y durante todo el año (coeficientes espacial y temporal iguales a la unidad).

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 7
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.1

Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Bancos	2.00	2.00	0.023	1.00	1.00	1.00	0.046	0.046	0.000
Farolas	2.00	1.50		1.00	1.00		0.046	0.035	0.011
Cestos	1.00	0.25		0.63	1.00		0.0145	0.004	0.0105
		0.00		0.37			0.0085	0.000	0.0085
Cartelería	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Pavimento	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Decoración	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
Arboledas	1.00	0.50		1.00	1.00		0.023	0.012	0.011
Jardinería	1.00	1.00		1.00	1.00		0.023	0.023	0.000
SUMATORIAS							0.230	0.178	0.052

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones *in situ* de los observadores de campo, y respecto al primer ítem, se constata que el muro externo del paseo tiene una altura apropiada para funcionar como un banco corrido (coeficiente espacial 1.00), y que en el sector que va desde 0 hasta 1001 metros, además del muro existen bancos. Tanto el muro como los bancos, presentan un diseño adecuado al marco arquitectónico urbano envolvente. Como las circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal también es la unidad.

Respecto a las farolas, cabe destacar que el distanciamiento es adecuado, de manera que iluminan el paseo evitando producir zonas oscuras y sin provocar un efecto visual de encerramiento (1.50 unidades de calidad). En cuanto al diseño de las mismas, y teniendo en cuenta que las farolas constituyen un elemento importante en la identificación del paseos, cabe señalar que no se adecuan al marco arquitectónico urbano envolvente (0.00 unidades de calidad), ya que con un diseño más cuidado contribuirían a aumentar la calidad del paseo. Como la distribución y el diseño de las mismas se mantiene a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal son iguales a la unidad.

En cuanto a la distribución de los cestos de recogida de basura, se pueden distinguir dos zonas, una que va desde los 0 a los 1001 metros y desde los 1687 a los 1849 (coeficiente espacial de 0.63), donde hay cestos de recogida de basura, y otra que va desde los 1001 a los 1687 metros (coeficiente espacial de 0.37), donde no hay. Como el sector que está dotado de papeleras, presenta separaciones entre las mismas mayores de 25 metros, el peso otorgado es de 0.00 unidades de calidad, pero como el diseño de las papeleras es adecuado para el lugar que ocupan, se le otorgan 0.25 unidades de calidad. Para el otro sector tanto al diseño como a la distribución le corresponden 0.00 unidades de calidad. Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

El paseo presenta cartelería publicitaria a lo largo de todo su recorrido (coeficiente espacial igual a la unidad), pero dicha cartelería no oculta panorámicas ni presenta un diseño inapropiado (0.50 unidades de calidad). Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

La descripción del pavimento se ajusta al primer apartado de su ítem, que le da un peso de 1.00 unidades de calidad, ya que este proporciona una superficie confortable. Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal son iguales a la unidad.

Los elementos decorativos que presenta el paseo son armoniosos con el entorno (1.00 unidades de calidad) y se distribuyen a lo largo de todo el paseo (coeficiente espacial igual a la unidad). Esta circunstancia no varía a lo largo del año (coeficiente temporal igual a la unidad).

A pesar de que existen palmeras a lo largo de prácticamente todo el paseo, estas no proporcionan sombra, ya que las palmeras son consideradas como "las columnas de la naturaleza". Debido a estas circunstancias, y a que las palmeras son compatibles con el spray marino, se le otorga un peso actual de 0.50 unidades de calidad. Como estas circunstancias se repiten a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal son iguales a la unidad.

Y en cuanto a la jardinería, ésta se encuentra presente en 1099 metros del paseo (aproximadamente un 60% del paseo), por lo que le corresponde 1.00 unidades de calidad. En este ítem carece de sentido hacer un desglosamiento espacial, debido a que se está considerando al paseo en su conjunto. Como las anteriores consideraciones se mantienen a lo largo del año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma el valor unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 8
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.2

Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinería

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.2	10.00	10.00	0.023	0.57	1.00	1.00	0.131	0.131	0.000
		0.00		0.43			0.099	0.000	0.099
SUMATORIAS							0.230	0.131	0.099

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con una inspección *in situ*, por el operador de campo, el mantenimiento del equipamiento mobiliario, incluido el pavimento, es adecuado a lo largo de todo el paseo. La diferencia observada en el mantenimiento es debida al estado de las arboledas y la jardinería.

Estas circunstancias hacen que para este descriptor se diferencien dos sectores (desglosamiento espacial). El primer sector (de 1045 metros de longitud y por tanto un coeficiente espacial de 0.57), goza de un adecuado mantenimiento tanto de las arboledas como de la jardinería, por ello se le conceden 10.00 unidades de calidad. La segunda zona, con una longitud de 883 metros (coeficiente espacial de 0.43) presenta falta de mantenimiento o falta total de arboledas y jardinería (las zonas destinadas para ello no están plantadas), por estas circunstancias se le asigna un peso actual de 0.00 unidades de calidad.

Pero tal y como se recoge en www.noticiascanarias.com, el miércoles 22 de agosto de 2007, próximamente se va a llevar a cabo el proyecto de ajardinamiento del sector 2 del paseo de Meloneras, lo cual está financiado por el Cabildo. Por lo que esta actuación permitiría alcanzar en todo el paseo un peso actual igual a 10.00 unidades de calidad.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 9

Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.3
 Situación higiénico-sanitaria

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Servicio de limpieza	2.50	2.50	0.027	1.00	1.00	1.00	0.0675	0.0675	0.000
Olores	1.50	1.50		1.00	1.00		0.0405	0.0405	0.000
Spray contaminado	1.50	1.50		1.00	1.00		0.0405	0.0405	0.000
Visión de residuos	1.50	1.50		1.00	1.00		0.0405	0.0405	0.000
Calidad del aire	1.50	1.50		1.00	1.00		0.0405	0.0405	0.000
Aseos	1.50	0.50		1.00	1.00		0.0405	0.0135	0.027
SUMATORIAS							0.270	0.243	0.027

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con observaciones *in situ* del operador de campo, en diferentes épocas del año, se constata que:

- La limpieza del paseo es adecuada, ya que a pesar de desconocer de manera oficial la asiduidad del servicio de limpieza, se puede verificar que en el paseo no se observa suciedad alguna (ni presencia de papeles, colillas u otros tipos de suciedades). Además, en todas las visitas hechas al paseo se ha coincidido con el servicio de limpieza, cosa que permite asumir que el servicio sea diario.
- No existen malos olores a lo largo del paseo marítimo, lo cual posibilita que la calidad óptima y actual coincidan.
- El agua de mar que baña el paseo de Meloneras no está contaminada, por tanto el spray marino tampoco.
- No se visualizan residuos en ninguna parte del paseo, a lo largo de todo el año.
- La calidad del aire (considerando también la contaminación acústica) es buena.
- En cuanto a los aseos públicos, a pesar de ubicarse en zonas de gran afluencia de uso y posiblemente satisfacer la demanda, se encuentran demasiado distanciados entre si. Esto hace que el peso otorgado en cuanto a la ubicación sea de 0.00 unidades de calidad. En cambio, y en relación con el diseño de los mismos, se le otorga 0.50 unidades de calidad, ya que éstos están acorde con la arquitectura urbana envolvente, pues al estar integrados en las zonas comerciales no producen ningún tipo de impacto.

De acuerdo con las anteriores observaciones, y según los criterios de valoración de los ítems del descriptor en cuestión, se cumplimenta la tabla de cálculos.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 10
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.4

Seguridad ciudadana y conflictos sociales

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 02 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.4	10.00	10.00	0.027	1.00	1.00	1.00			
SUMATORIAS							0.270	0.270	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Debido a la imposibilidad de obtener los datos oficiales en relación con las denuncias y quejas hechas a la policía, para caracterizar este descriptor se ha recurrido únicamente a las observaciones de los operadores de campo y a varias consultas hechas aleatoriamente entre varios usuarios del paseo y empleados de los distintos negocios ubicados en el propio paseo.

Por tanto, y según apreciaciones del operador de campo, para el entorno del paseo de Meloneras, en sentido estricto (excluyendo sus calles y paseos aledaños), que define un coeficiente espacial de valor 1.00 (estrictamente restringido al área del paseo marítimo), y para todo el año (coeficiente temporal con un valor de 1.00), se está, presuntamente, en el primer ítem del descriptor en cuestión, por la ausencia de conflictos y la existencia de un nivel alto de tranquilidad en cuanto a seguridad.

El ítem en consideración otorga un peso de 10.00 unidades de calidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 11
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.5
 Connotado social

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Mendicidad	4.00	4.00	0.019	1.00	1.00	1.00	0.076	0.076	0.000
Asedio	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
Servicios diversos	3.00	3.00		1.00	1.00		0.057	0.057	0.000
SUMATORIAS							0.190	0.190	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A falta de una disponibilidad de datos oficiales, se utilizan las apreciaciones del operador de campo (obtenidas en sus diversas visitas de estudio, en diferentes épocas, por lo que puede hacer consideraciones temporales, admitiendo un coeficiente temporal igual a 1.00). Según estas observaciones, el paseo de Meloneras presenta el mismo comportamiento en todo su recorrido (coeficiente espacial 1.00).

En todo el paseo, y en cualquier época del año, no se observa ni mendicidad, ni asedio, ni servicios diversos que puedan considerarse como connotado social.

Aunque cabe destacar que, con frecuencia, en los primeros 500 metros del paseo pueden encontrarse músicos, que amenizan el paseo, y "estatuas vivientes", estos no pueden considerarse, en ninguno de los casos, como connotado social, ya que más bien desempeñan un papel de reclamo en lugar de, como cabría esperar si propiciasen situaciones desagradables, incomodar a los paseantes e incluso ahuyentarlos.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma un valor de 1.00.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 12

Segmento del Análisis:

Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades

DESCRIPTOR NÚMERO 2.6

Prestaciones para el desarrollo de actividades anexas

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25/ 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.6	10.00	7.50	0.014	1.00	1.00	1.00	0.140	0.105	0.035
SUMATORIAS							0.140	0.105	0.035

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

A pesar de no disponer de la información oficial que constata y verifique que se dispone de los apoyos logísticos necesarios para desarrollar las actividades complementarias que se citan a continuación, la envergadura de algunas de ellas son de tal magnitud que carece de sentido considerar que no lo sea así.

Por tanto, se pueden reseñar las siguientes actividades complementarias recientes en el paseo de Meloneras:

5. Desfile de moda “Gran Canaria Moda Cálida”, de ámbito nacional
6. Castillo de fuegos artificiales de la Noche de San Juan
7. Festividad de Santa Ana (28 de julio) que consiste en un “pasacalles parrandero” en el propio paseo de Meloneras
8. Aquatlón Costa Meloneras

Cabe suponer que por las infraestructuras necesarias para el desarrollo de todas estas actividades, cada una de ellas posea sus correspondientes apoyos logísticos.

Las actividades complementarias recreacionales programadas, conforme con todo lo anterior:

- abarcan prácticamente al conjunto del paseo, lo que implica un coeficiente espacial de 1.00, y
- se desarrollan en diferentes épocas del año, por lo que se admite un coeficiente temporal igual a 1.00.

Estas actividades no responden a encuestas sociométricas, aunque algunas, como el castillo de fuegos de la Noche de San Juan, atienden a un *sentir popular* palpable por cualquier observador.

Por la realización de estas actividades programadas, con apoyos logísticos, pero sin encuestas sociométricas, el peso de la calidad actual, del descriptor en cuestión, es de 7.50 unidades.

Como se podrían realizar encuestas sociométricas, la calidad óptima del descriptor toma un peso de 10.00 unidades.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 13

Segmento del Análisis:

Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades

DESCRIPTOR NÚMERO 2.7

Proximidad de puntos de socorrismo

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.7	10.00	10.00	0.017	1.00	1.00	1.00	0.170	0.170	0.000
SUMATORIAS							0.170	0.170	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El paseo de Meloneras puede disfrutar de un servicio rápido de primeros auxilios, ante accidentes fortuitos, ofertado por los servicios de la Cruz Roja, los cuales están ubicados prácticamente a los dos extremos del paseo. El primero de los puestos de socorro se ubica fuera del paseo de Meloneras, pero a escasos metros de este, y el segundo se ubica en el propio paseo, en los 1627 metros del activo.

Debido a las anteriores circunstancias, y como exige el descriptor para poder concederle 10.00 unidades de calidad, se posibilita que el paseo íntegro se encuentre dentro de un radio de 2.00 kilómetros respecto a un punto de socorrismo.

Pero como los servicios que oferta la Cruz Roja están sujetos a un horario, en invierno de 10:00 a 18:00 horas y en verano de 10:00 a 19:00 horas, sería necesario hacer un desglosamiento temporal que reflejase la anterior circunstancia.

Sin embargo, debido a que en Meloneras existe el Hospital Meloneras, que también cubriría, dentro de su radio de 2 kilómetros, íntegramente al paseo, y además oferta un servicio de urgencias las 24 horas del día, los 365 días del año, la anterior necesidad de desglosamiento carecería de sentido. Por tanto, para este descriptor, los coeficientes temporal y espacial no sufren desglosamiento.

Además, y como refuerzo a lo anterior, cabe destacar la existencia del servicio de urgencias 112 que garantiza servicio médico de primeros auxilios y traslado a un centro médico, en caso de ser necesario, independientemente de la ubicación del afectado.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 14
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.8

Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Variedad de establecimientos	2.00	2.00	0.020	1.00	1.00	1.00	0.040	0.040	0.000
Cantidad	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Aforo	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Acondicionamiento	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
Ajuste a la normativa	2.00	2.00		1.00	1.00		0.040	0.040	0.000
SUMATORIAS							0.200	0.200	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Debido a que el paseo se ubica en una de las nuevas zonas turísticas de la isla, la cual se caracteriza por la calidad de sus servicios, es necesario que la *variedad* de establecimientos se ajuste mayoritariamente a la demanda turística. En el paseo de Meloneras, se puede apreciar que la distribución de los negocios de prestaciones de servicios corresponde a un estudio previo de diseño, y es por ello por lo que los negocios se agrupan en los extremos del paseo. De esta manera se consiguen dos focos atrayentes, y con mayor actividad, que en muchas ocasiones funcionarán como zonas de encuentro, en los dos extremos del paseo, y una parte central, más tranquila, orientada exclusivamente a la actividad del paseo (incluyendo el paseo en bicicleta o similar).

Para satisfacer la demanda turística es necesario dotar al paseo de mayor número de bares, restaurantes, heladerías y comercios, en general, que permitan a los turistas disfrutar de sus vacaciones. Por este motivo, y puesto que el objetivo es satisfacer la demanda, la *variedad* y la *cantidad* de establecimientos está acorde con las necesidades de los usuarios (2.00 unidades de calidad para cada uno de los ítems).

En cuanto al *aforo* de los establecimientos, a partir de observaciones del operador de campo, puede constatarse que está ajustado a la demanda, por lo que se le conceden 2.00 unidades de calidad.

El *acondicionamiento* de los establecimientos (e incluso los productos que se ofertan), en muchos casos, está conforme con los gustos de los turistas, cosa que no carece de lógica puesto que son los usuarios mayoritarios. Por tanto, y a partir de observaciones *in situ*, puede afirmarse que todas las variedades promediadas de establecimientos están acorde con las gustos de la demanda, y por tanto se le otorgan 2.00 unidades de calidad.

En cuanto al *ajuste a la normativa*, y teniendo en cuenta que el crecimiento de Meloneras pertenece a la fase 3 de desarrollo del área denominada "Maspalomas Costa Canaria", situada en el extremo sur de la isla de Gran Canaria, que data de 1995, cabe señalar que todos los negocios de prestaciones de servicios, y sus infraestructuras, apenas poseen 10 años de antigüedad (lo cual hace improbable la existencia de negocios con infraestructuras obsoletas). Por lo que las anteriores circunstancias aseguran que todos los establecimientos se ajusten a las normativas diversas vigentes, y por tanto se le concedan 2.00 unidades de calidad.

Como la disponibilidad de negocios cubre toda el área del paseo marítimo, porque aun estando localizados los mismos en los extremos, la longitud del paseo no es suficientemente grande como para considerar una sectorización del mismo, el coeficiente espacial toma un valor de 1.00.

Como la disponibilidad de estos negocios de servicios se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es también la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es asimismo la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 15
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 2.9

Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
2.9	10.00	0.00	0.030	1.00	1.00	1.00	0.300	0.000	0.300
SUMATORIAS							0.300	0.000	0.300

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el paseo de Meloneras, gestionado como un todo, intervienen, al menos cuatro administraciones públicas:

- Municipalidad o Ayuntamiento
- Gobierno Central
- Gobierno Autónomo
- PIO (Cabildo)

En consecuencia, se está en el ítem 3 del descriptor en cuestión, que otorga un peso de 0.00 unidades de calidad. Por consiguiente, la optimicidad se conseguiría con una dirección única de gestión del frente marítimo urbano de la costa de Meloneras.

Como se considera el paseo de Meloneras como un todo, el coeficiente espacial, de valor 1.00, no se desglosa.

Como las competencias de las Administraciones Públicas no cambian a lo largo del año, tampoco se desglosa el coeficiente temporal, de valor 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 16
Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.1

Paisaje urbano envolvente

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente Espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Armonías	5.00	5.00	0.047	1.00	1.00	1.00	0.235	0.235	0.000
Mantenimiento	5.00	5.00		1.00	1.00		0.235	0.235	0.000
SUMATORIAS							0.470	0.470	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Conforme con las observaciones del operador de campo se ha podido constatar que, en el paseo de Meloneras, más del 95% de los volúmenes edificatorios, fachadas, zonas libres, infraestructuras, etc., que componen el paisaje urbano, están en armonía, ya que, al parecer, en este sector turístico de nueva construcción se han tratado de evitar los errores cometidos en el pasado en otros sectores turísticos de la zona. Las anteriores circunstancias hacen que se le concedan 5.00 unidades de calidad.

Además, más del 95% de las edificaciones que componen el frente marítimo (zonas localizadas desde los 0 a los 1174 metros y desde los 1521 a los 1849 metros), presentan un buen mantenimiento, y aquellos espacios envolventes no edificados (localizados entre los 1174 y 1521 metros) carecen de degradación. Por estos motivos, se le conceden 5.00 unidades de calidad.

Como las anteriores circunstancias, en relación con la armonía y el mantenimiento, se mantienen a lo largo de todo el paseo y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal son igual a la unidad.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 17
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.2

Atributos significativos que revalorizan al activo

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.2	10.00	10.00	0.053	1.00	1.00	1.00	0.530	0.530	0.000
SUMATORIAS							0.530	0.530	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el espacio envolvente del paseo de Meloneras se pueden destacar dos atributos ambientales significativos, circunstancia que permite que se le otorguen 4.00 unidades de calidad. Estos son el yacimiento arqueológico de Punta Mujeres y el Faro de Maspalomas.

Tanto el yacimiento arqueológico como el Faro de Maspalomas, están reconocidos como atributos significativos. El yacimiento arqueológico de Punta Mujeres es considerado uno de los lugares de interés histórico del Municipio de San Bartolomé de Tirajana, recibiendo la denominación por parte del Cabildo de Gran Canaria de patrimonio histórico.

El Faro de Maspalomas, cuya construcción se remonta al año 1860, es considerado, tal y como se recoge, por ejemplo, en la página web del Patronato de Turismo, como un Monumento declarado Patrimonio Arquitectónico de la comarca y Bien de Interés Cultural desde 1990.

Como el yacimiento arqueológico, que está formado por los restos de seis estructuras domésticas (datadas entre el S. VII y el S. XVII) que constituirían un asentamiento costero de los que se localizaban por buena parte del litoral Gran Canaria, está dotado de infraestructuras, que facilitan el acceso al yacimiento al mismo tiempo que lo acotan, y paneles informativos (escritos en Español, Inglés y Alemán) que lo explican, se le otorgan 2.00 unidades de calidad.

No obstante, el Faro también se puede considerar como un atributo ambiental significativo en los fondos medios o lejanos, ya que desde los 783 m del paseo, y caminando en dirección al Faro, puede contemplarse hacia la izquierda la estampa del mismo resurgiendo entre palmeras, y hacia la derecha el horizonte y el Gran Azul. Las anteriores circunstancias le otorgan un peso de 4.00 unidades de calidad.

Como todo el paseo se ve revalorizado por la presencia de los anteriores activos significativos, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como las circunstancias descritas se dan en cualquier época del año, el coeficiente temporal es 1.00.

Como se tratan de observaciones pasadas y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 18
Segmento del Análisis:

 Fortalezas

 Debilidades

 Amenazas

 Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.3
 Gestión de precios de los negocios

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Cafeterías y similares	2.50	2.50	0.041	1.00	1.00	1.00	0.103	0.103	0.000
Restaurantes y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Pubs musicales y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
Bazares y similares	2.50	2.50		1.00	1.00		0.103	0.103	0.000
SUMATORIAS							0.410	0.410	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

La gestión de los precios en los negocios relacionados con la hostelería (cafeterías, restaurantes, pub, establecimientos de venta de comida, etc.), para el caso concreto español, se basa principalmente en el sentido común de los empresarios. De manera que es la competitividad entre negocios semejantes la que regula los precios de los mismos.

Esta circunstancia hace presuponer que los precios de los negocios situados en el paseo marítimo no rebasan más de un 30% el de la mayoría de los establecimientos, de igual clase y categoría, situados en el ámbito urbano.

Por lo que, a partir de las observaciones del operador de campo, se puede constatar que, en general, los precios son prácticamente los mismos que en los establecimientos similares, en relación con los del resto del conjunto de la ciudad⁸. Estos precios no sufren incrementos por la incidencia de los atributos del paseo de Meloneras, dentro de cada una de las categorías establecidas.

De acuerdo con las anteriores circunstancias, los pesos de las calidades actuales coinciden con los óptimos, en todos y en cada uno de los ítems del descriptor en cuestión.

La descripción se mantiene a lo largo de todo el paseo, y en cualquier época, por lo que los coeficientes espaciales y temporales toman el valor unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

⁸ Cabe destacar que al tratarse de una ciudad completamente turística, los precios de los establecimientos de toda la ciudad son algo superiores a los que tendrían en una ciudad no turística.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 19
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.4

Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Espaciado entre los cruces	7.00	4.00	0.059	1.00	1.00	1.00	0.413	0.236	0.177
Características de los cruces	3.00	3.00		1.00			0.177	0.177	0.000
SUMATORIAS							0.590	0.413	0.177

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El paseo de Meloneras, a pesar de no estar afectado por una vía de tránsito rodado que lo aisle, se encuentra bloqueado en gran medida por los *macro* complejos hoteleros. Estos están pegados los unos a los otros, de manera que entre ellos no existen calles de acceso, aunque los propios complejos si que disponen de accesos privados, para sus huéspedes, al paseo.

Las anteriores circunstancias contradicen lo recogido en el Artículo 28 Sección 3ª, capítulo II, Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, que establece que *“en las zonas urbanas y urbanizables, los accesos de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Además, todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público”*.

Conforme con las observaciones del operador de campo, el paseo presenta nueve accesos peatonales. Dichos accesos no distan entre si de manera constante, sino que las separaciones varían desde los 41 metros la mínima hasta 466 metros la máxima.

No obstante, debido a que la longitud del paseo de Meloneras no llega a alcanzar los 2 Km, carece de sentido hacer un desglosamiento espacial, aunque las distancias entre los distintos accesos sean muy variables. Por este motivo, después de observar y valorar las diferentes separaciones entre accesos (ver esquema adjunto), se determina que el peso actual otorgado para todo el paseo es de 4.00 unidades de calidad (ítem 4), ya que esta es la situación que mejor representa el caso de Meloneras.

En cuanto a las características de los cruces, y a partir de las observaciones del operador de campo, se puede afirmar que todos los accesos están bien iluminados (0.50), limpios (0.50), con buen mantenimiento (0.50), son armónicos (0.50) y carecen de pantallas que oculten las panorámicas (0.50).

Pero en relación con el ítem relacionado con la vigilancia para la seguridad de los transeúntes y para evitar actividades fisiológicas, aunque también se le concede 0.50 unidades de calida, cabe señalar que esto no es debido a la existencia de vigilancia, sino a que los accesos están ubicados en zonas muy transitadas (junto a las zonas comerciales) o están muy bien iluminados, por lo que con estas medidas se evitan las situaciones de inseguridad y las situaciones que favorezcan las actividades fisiológicas.

Como estas observaciones se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal tiene un valor de 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es igual a la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 20
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.5

Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamientos

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Alternativa 1: Paseos sin clasificación diferenciada de intensidad de uso

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente Espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Ubicación	7.50	7.50	0.044	1.00	1.00	1.00	0.330	0.330	0.000
Aforo	0.50	0.25					0.022	0.011	0.011
Accesibilidad	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Delimitación de las plazas	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
Vigilancia	0.50	0.00					0.022	0.000	0.022
Precios	0.50	0.50					0.022	0.022	0.000
SUMATORIAS							0.440	0.407	0.033

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Dadas las circunstancias particulares de la zona donde se ubica el paseo, y según las apreciaciones del operador de campo (a falta de encuestas sociométricas disponibles sobre la movilidad urbana), cabe destacar que, salvo casos excepcionales, la demanda social de aparcamientos en las proximidades del paseo es considerablemente baja.

La anterior afirmación es debida a que Meloneras es una ciudad completamente turística y a que, además, se encuentra situada en una isla (Gran Canaria). Por lo que la última circunstancia obliga a que mayoritariamente el turismo tenga que llegar a su destino por vía aérea (cosa que obliga a los turistas a desplazarse mediante transporte público o un automóvil de alquiler), e incluso en muchos casos, lo hacen mediante un paquete turístico donde se incluye el avión, el hospedaje, los traslados y hasta las excursiones y visitas guiadas.

Por este motivo, la demanda de zonas de aparcamiento en Meloneras es considerablemente menor de lo que cabría esperar si el destino se ubicase en un lugar sin las anteriores condiciones.

En cuanto a la *ubicación* de las zonas de aparcamiento, el peso otorgado es de 7.50 unidades de calidad, ya que existen varias zonas con disponibilidad para estacionar distribuidas a lo largo del paseo. Dichas zonas se distribuyen como sigue:

- A los 420 metros (aproximadamente) del paseo: Calles que bordean el centro comercial Varadero
- A los 919 metros: Calle transversal (C/ Mar de Noruega)
- A los 1174 metros: Acceso a la calle Mar Mediterráneo
- A los 1603 metros: Calle Mar Caspio
- A los 1849 metros del paseo: Parking del centro comercial Meloneras Playa

Además, también es posible estacionar en la calle Mediterráneo, que es paralela al paseo, y en las transversales al paseo como son la calle Mar del Norte, calle Mar Adriático y Mar Egeo, entre otras.

Al ítem del *aforo* se le conceden 0.25 unidades de calidad porque en ciertas épocas del año se hace más complicado encontrar espacio para estacionar en las proximidades del paseo, a pesar de que el parking situado en el Centro Comercial Meloneras Playa disponga de 450 plazas. Por este motivo, es necesario destacar que, debido a que normalmente resulta fácil encontrar parking gratuito en una de las calles de la zona, los usuarios del paseo no suelen siquiera plantearse estacionar en el parking, o lo hacen como última alternativa.

Para la *accesibilidad*, el peso otorgado es de 0.50 unidades de calidad, ya que las zonas de aparcamiento se ubican mayoritariamente en la calle, por lo que no se hace necesario señalizar los accesos, o si se hace en los parking estos están señalizados.

Al ítem relacionado con la *delimitación de las plazas* se le otorgan 0.50 unidades de calidad, indistintamente donde se ubique la plaza para estacionar, ya que sea en la calle o en un aparcamiento, el espacio está claramente delimitado.

En cuanto a la *vigilancia*, el peso otorgado es de 0.00 unidades de calidad, aunque la zona de aparcamiento situada bajo el centro comercial Meloneras Playa tenga vigilancia las 24 horas. Esto se debe a que el mayor número de plazas de aparcamiento (las más usadas) se sitúan en las calles próximas al paseo, y evidentemente estas carecen de vigilancia las 24 horas.

En relación con los *precios*, y debido a que mayoritariamente los usuarios estacionan los vehículos en los aparcamientos ubicados en la calle, se le otorgan 0.50 unidades de calidad.

Como estas circunstancias se mantienen a lo largo de todo el *front line* y durante todo el año, los coeficientes espacial y temporal toman el valor unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 21
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 3.6
 Accesibilidad por transportes públicos

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
3.6	10.00	10.00	0.056	1.00	1.00	1.00	0.560	0.560	0.000
SUMATORIAS							0.560	0.560	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Asumido que el paseo de Meloneras es un activo ambiental que sirve a la ciudad turística de Meloneras, y dado el desarrollo de esta ciudad a lo largo del paseo, aquí carece de sentido hablar, por su cercanía, de un transporte público entre el núcleo urbano y el paseo.

Por lo que para no penalizar esta circunstancia (que es muy positiva), se opta por el ítem más favorable dentro del descriptor que le concede 10.00 unidades de calidad.

Como la circunstancia descrita se mantiene a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es también la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 22
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.1

Inserción del activo en el tejido social urbano

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.1	10.00	10.00	0.052	0.53	1.00	1.00	0.276	0.276	0.000
	10.00	6.00		0.47			0.244	0.147	0.097
SUMATORIAS							0.520	0.423	0.097

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Debido a las circunstancias de la zona (zona turística), los habitantes mayoritarios del *front line* son los turistas hospedados en los hoteles que ocupan la primera línea del paseo. Por lo que, a partir de las apreciaciones del operador de campo, y teniendo en cuenta que los hoteles “venden” el paseo como atractivo de ocio a sus huéspedes, se puede constatar, por tanto, que dichos habitantes mayoritarios “viven” la totalidad del paseo, siendo habituales y asiduos usuarios del mismo.

En cambio, el resto de usuarios del paseo, procedentes del resto de la ciudad o de zonas próximas a la misma, sólo son habituales usuarios del primer sector del paseo. Debido a esta circunstancia, se procede a hacer un desglosamiento espacial.

El primer sector, con un coeficiente espacial de 0.53, habitualmente es usado por los habitantes mayoritarios del *front line* y del resto de la ciudad, y por este motivo se le otorgan 10.00 unidades de calidad. En cambio, el segundo sector, con un coeficiente espacial de 0.47, prácticamente es usado de manera prácticamente exclusiva por los habitantes del *front line*. Debido a esta circunstancia se le otorgan 6.00 unidades de calidad.

Como las circunstancias descritas se mantienen a lo largo de todo el año, se admite un coeficiente temporal igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 23
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.2

Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 04 / 03 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
Por vistas	5.00	5.00	0.031	1.00	1.00	1.00	0.155	0.155	0.000
Por cercanía	5.00	5.00					0.155	0.155	0.000
SUMATORIAS							0.310	0.310	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

Meloneras es una ciudad turística, que vive *de y para* el turismo. Por este motivo, la ciudad esta compuesta íntegramente por establecimientos hoteleros y extrahoteleros, de manera que puede afirmarse que toda la ciudad se beneficia del paseo. Debido a esto, se le otorga al ítem relacionado con las vistas, 5.00 unidades de calidad.

Además, la ciudad presenta un crecimiento paralelo a la costa, y por tanto al paseo marítimo, de manera que puede afirmarse que en los cinco primeros frentes limítrofes con el paseo marítimo se ubican más de un 10% de viviendas, en relación con el conjunto habitacional de la ciudad. Debido a esto, al ítem relacionado con la cercanía, se le otorgan 5.00 unidades de calidad.

Como se trata al paseo como una unidad, el coeficiente espacial toma el valor de 1.00.

Como las circunstancias descritas se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal toma un valor de 1.00.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación tiene asimismo el valor unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 24
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.3

Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.3	10.00	10.00	0.026	1.00	1.00	1.00	0.260	0.260	0.000
SUMATORIAS							0.260	0.260	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

En el paseo de Meloneras se dan las circunstancias de ordenación urbana que permiten el establecimiento de negocios, revalorizados por la presencia del mismo. Prueba de ello son las dos zonas habilitadas para ello a los dos extremos del paseo y el fin de negocios que pueden encontrarse en las mismas. (Ver www.grancanariaonline.com y www.grancanaria.com).

Debido a las anteriores consideraciones, el peso otorgado es de 10.00 unidades de calidad.

Como estas circunstancias se dan para todo el paseo de Meloneras, el coeficiente espacial es igual a la unidad, y como se mantienen a lo largo de todo el año, el coeficiente temporal también es la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación es la unidad.

FICHA DESCRIPTIVA NÚMERO 25
Segmento del Análisis:

 Fortalezas Debilidades Amenazas Oportunidades
DESCRIPTOR NÚMERO 4.4

 Atractivo en la *promoción* de la ciudad

Paseo: Meloneras. Sector: único. Fecha: 25 / 01 / 2008

TABLA DE CÁLCULOS

Siglas del descriptor	Pesos		Coeficiente de importancia	Coeficiente espacial	Coeficiente temporal	Coeficiente de probabilidad de presentación	Calidades		Desvío de la calidad
	Óptimo	Actual					Óptima	Actual	
4.4	10.00	10.00	0.041	1.00	1.00	1.00	0.410	0.410	0.000
SUMATORIAS							0.410	0.410	0.000

Inserte los fragmentos del texto, de la descripción marco, que justifiquen los pesos de los descriptores DAFO y los desglosamientos de los coeficientes espacial y temporal, y añada las observaciones complementarias que sean oportunas.

El paseo de Meloneras se utiliza en la promoción del destino turístico del Sur de Gran Canaria (ver en www.grancanaria.com, www.grupolopesan.com/index.php, www.grancanariavirtual.com, www.turismodecanarias.com, www.turismo.maspalomas.com, etc.), debido a lo cual el peso otorgado es de 10.00 unidades de calidad. Además, como en la promoción de la ciudad se utiliza todo el paseo de Meloneras, sin hacer diferenciaciones, el coeficiente espacial es igual a la unidad.

Como este *gancho* se utiliza en cualquier momento, el coeficiente temporal es igual a la unidad.

Como se tratan de hechos pasados y presentes, el coeficiente de probabilidad de presentación toma también el valor de 1.00

10.4 ANEXO 4: Tablas de resultados del Análisis DAFO

SIGLAS	DENOMINACIÓN	VALORES DE LOS DESVÍOS DE CALIDAD				
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.000	0.000	0.160	0.000	0.640
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.000	0.009	0.008	0.320	0.640
1.3	Caracterización climatológica	0.000	0.000	0.000	0.000	0.570
1.4	Incidencias ambientales de las obras marítimas	0.720	0.000	0.000	0.000	0.720
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.232	0.148	0.215	0.043	0.430
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar	0.000	0.000	0.405	0.000	0.500
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardines	0.063	0.032	0.120	0.052	0.230
2.2	Mantenimientos	0.000	0.120	0.230	0.099	0.230
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.022	0.154	0.084	0.027	0.270
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.067	0.202	0.000	0.000	0.270
2.5	Connotado social	0.023	0.000	0.101	0.000	0.190
2.6	Prestaciones para actividades anexas	0.035	0.035	0.035	0.035	0.140
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.000	0.000	0.044	0.000	0.170
2.8	Negocios de prestaciones de servicios	0.055	0.100	0.000	0.000	0.200
2.9	Marco legal urbano sobre fachadas marítimas	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300
3.1	Paisaje urbano envolvente	0.235	0.235	0.235	0.000	0.470
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.244	0.034	0.075	0.000	0.530
3.3	Gestión de precios de los negocios de servicios	0.000	0.000	0.000	0.000	0.410
3.4	Accesibilidad: Pasos de cruces peatonales	0.000	0.386	0.590	0.177	0.590
3.5	Accesibilidad: Áreas de aparcamiento	0.033	0.017	0.000	0.033	0.440
3.6	Accesibilidad: Transportes públicos	0.087	0.000	0.444	0.000	0.560
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.000	0.520	0.175	0.097	0.520
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos	0.186	0.188	0.000	0.000	0.310
4.3	Revalorizaciones de los locales comerciales	0.000	0.000	0.260	0.000	0.260
4.4	Atractivo en la promoción de la ciudad	0.232	0.410	0.000	0.000	0.410
SUMATORIAS		2.534	2.890	3.481	1.183	0.000

(1) Paseo de Las Canteras. (2) Paseo de la Avenida Marítima de Las Palmas. (3) El Malecón de La Habana. (4) Paseo de Meloneras. (5) Valores máximos de los desvíos de calidad

Tabla 16: *Contraste de los desvíos de calidades DAFO (antes de aplicar el coeficiente de corrección)*

PASEO MARÍTIMO	CALIFICACIÓN DE LA VÍA DE TRÁFICO RODADO DE SU FRONT LINE	VALOR DE SU COEFICIENTE DE CORRECCIÓN
Las Canteras (Las Palmas de Gran Canaria)	Ausencia	1.00
Avenida Marítimas (Las Palmas de Gran Canaria)	de alta velocidad (≥ 50 km/h)	0.50
El Malecón de La Habana (Cuba)	de alta velocidad (≥ 50 km/h)	0.50
Meloneras (San Bartolomé de Tirajana)	Ausencia	1.00

Tabla 17: *Coefficientes de corrección de las calidades actuales, conforme con las características de la vía de tráfico rodado de su front line*

PASEO	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL CALIBRADA	PÉRDIDAS NETAS DE CALIDAD
Las Canteras (Las Palmas)	9.720	7.186	2.534
Avenida Marítimas (Las Palmas)	9.487	3.299	6.188
El Malecón (La Habana)	9.467	2.994	6.473
Meloneras (San Bartolomé de Tirajana)	9.699	8.516	1.183

Tabla 18: *Contraste de medidas de calidad DAFO (aplicando el coeficiente de corrección en las calidades actuales)*

PASEO MARÍTIMO	SIGLAS DE LOS DESCRIPTORES CONTROLABLES DE FORMA FACTIBLE	UNIDADES DE CALIDAD RECUPERABLES, DE FORMA FACTIBLE (Σ de los desvíos de calidad de los descriptores controlables, multiplicado por el factor de corrección involucrado)	PORCENTAJE FACTIBLE DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD
Paseo de Las Canteras (Las Palmas de Gran Canaria)	1.5 ,, 2.1 ,, 2.3 ,, 2.4 ,, 2.5 ,, 2.6 2.8 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.5 ,, 3.6 4.4	1.628 x 1.00 = 1.628	64.25 %
Paseo de la Avenida Marítima (Las Palmas de Gran Canaria)	1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.4 ,, 2.6 2.8 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.4 ,, 3.5 4.1 ,, 4.4	2.693 x 0.50 = 1.347	46.61 %
Paseo de El Malecón de La Habana (Cuba)	1.1,, 1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.5 2.6,, 2.7 ,, 2.9 ,, 3.1 ,, 3.2 ,, 3.4 3.6 ,, 4.1 ,, 4.3	3.068 x 0.5 = 1.534	44.07 %
Paseo de Meloneras (San Bartolomé de Tirajana)	1.2 ,, 1.5 ,, 2.1 ,, 2.2 ,, 2.3 ,, 2.6 2.9 ,, 3.4 ,, 3.5 ,, 4.1	1.183 x 1.00 = 1.183	100 %

Tabla 19: *Calidades recuperables, de forma factible, en los paseos en análisis (se supone que la presencia de la vía de tráfico rodado, en estos casos, representa a una invariable)*

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN	% DE LOGROS FACTIBLES (desvíos de calidad multiplicada por el coeficiente de corrección, multiplicado por 100 y dividido por la sumatoria de calidad factible recuperable para el paseo en cuestión, conforme con las características de su vía de tráfico rodado)			
		(1)	(2)	(3)	(4)
1.1	Dimensiones del activo ambiental	-	-	5.22	-
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	-	-	-	27.05
1.3	Caracterización climatológica	-	-	-	-
1.4	Incidencias ambientales de las obras marítimas	-	-	-	-
1.5	Escenarios para actividades complementarias	14.25	5.50	7.01	3.63
1.6	Riesgos de daños por invasiones del mar	-	-	-	-
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardines	3.87	1.19	3.91	4.40
2.2	Mantenimientos	-	4.46	7.50	8.37
2.3	Situación higiénico-sanitaria	1.35	5.72	2.74	2.28
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	4.11	7.50	-	-
2.5	Connotado social	1.41	-	3.29	-
2.6	Prestaciones para actividades anexas	2.15	1.30	1.14	2.96
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	-	-	1.43	-
2.8	Negocios de prestaciones de servicios	3.38	3.71	-	-
2.9	Marco legal urbano sobre fachadas marítimas	18.43	11.14	9.79	25.36
3.1	Paisaje urbano envolvente	14.43	8.73	7.66	-
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	14.99	1.26	2.44	-
3.3	Gestión de precios de los negocios de servicios	-	-	-	-
3.4	Accesibilidad: Pasos de cruces peatonales	-	14.33	19.23	14.96
3.5	Accesibilidad: Áreas de aparcamiento	2.03	0.63	-	2.79
3.6	Accesibilidad: Transportes públicos	5.34	-	14.47	-
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	-	19.31	5.70	8.20
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos	-	-	-	-
4.3	Revalorizaciones de los locales comerciales	-	-	8.47	-
4.4	Atractivo en la promoción de la ciudad	14.25	15.22	-	-
Sumatorias		100.00	100.00	100.00	100.00

(1) Paseo de Las Canteras de Las Palmas. (2) Paseo de la Avenida Marítima de Las Palmas. (3) El Malecón de La Habana. (4) Paseo de Meloneras.

Tabla 20: *Contraste de porcentajes de logros factibles, en relación con los tres paseos marítimos en análisis*

CALIFICACIÓN DE LA VOCACIÓN DE DESTINO Y DEL DESTINO DE USO	RANGO DE MEDIDAS DE CALIDADES EN LAS FORTALEZAS (para calificar la <u>vocación de destino</u> como <u>paseo marítimo</u>)	RANGO DE MEDIDAS DE CALIDADES EN EL ANÁLISIS DAFO GLOBAL (para calificar el <u>destino de uso</u> como <u>paseo marítimo</u>)
excelente	> 2.50 unidades	> 8.00 unidades
buena	de 2.00 a 2.50 unidades	de 6.00 a 8.00 unidades
aceptable	de 1.75 a 2.00 unidades	de 5.00 a 6.00 unidades
precaria	de 1.75 a 1.25 unidades	de 4.00 a 5.00 unidades
mala	< 1.25 unidades	< 4.00 unidades

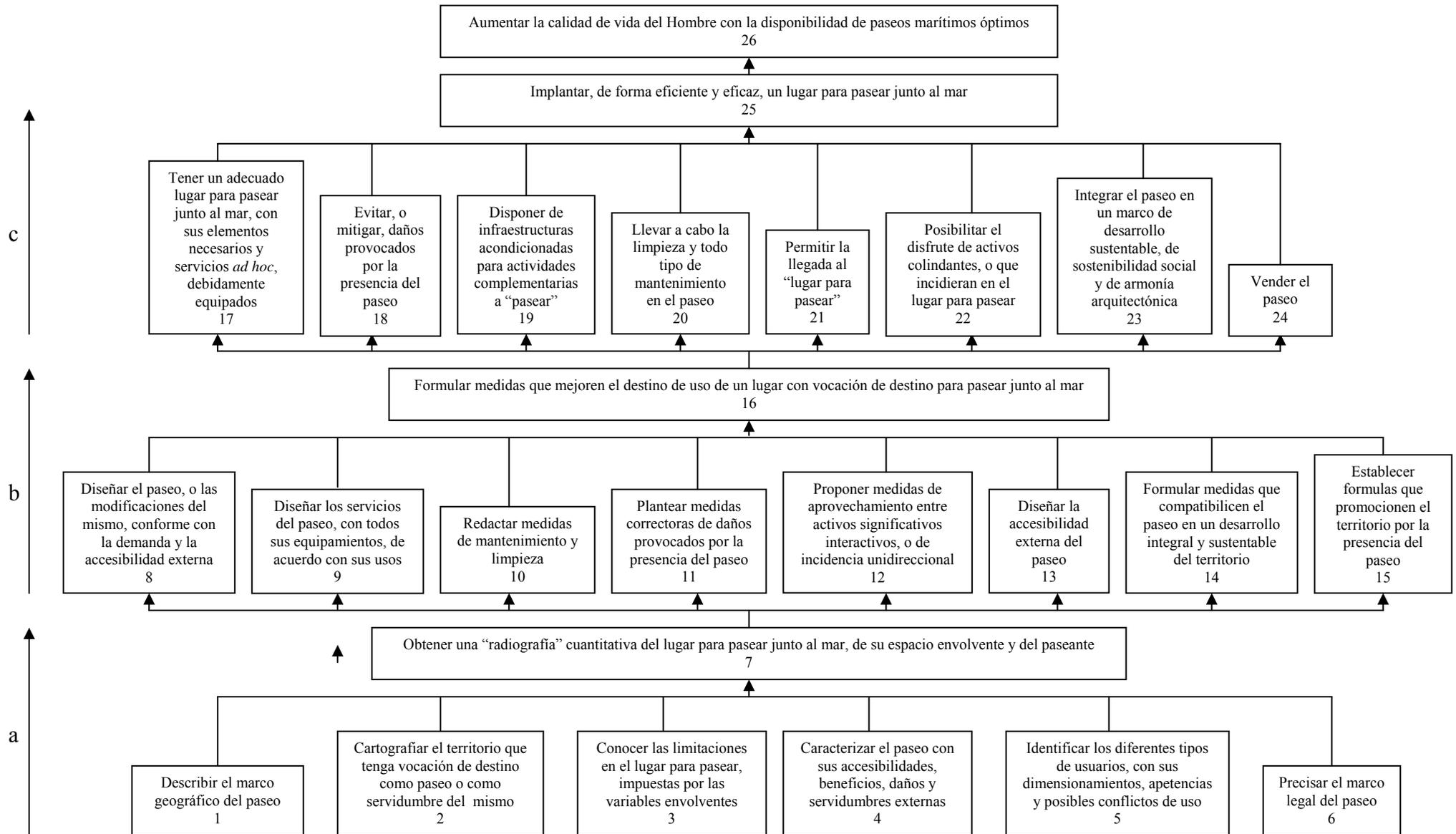
Tabla 21: *Calificación de las vocaciones de destino y de los destinos de uso de un activo ambiental como paseo marítimo*

10.5 ANEXO 5: Material de apoyo para el desarrollo del Plan de Manejo

10.5.1 ANEXO 5.1: Árbol de objetivos y alcance de los mismos



Jardín Botánico de Camagüey (Cuba)
Autor: Jesús Martínez Martínez
Año: 2006



ARBOL DE OBJETIVOS DE ORDENACION TERRITORIAL PARA PASEOS MARÍTIMOS
 (a) objetivos de diagnóstico de situación, (b) objetivos de planeamiento, (c) objetivos de manejo

ALCANCE DE LOS OBJETIVOS

Objetivo 1: Describir la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, áreas de usos exclusivos y otras variables, del marco geográfico, donde se ubica o ubicaría el paseo.

Objetivo 2: Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo (es decir, que sea capaz de acoger diversas actividades de ocio complementarias).

Objetivo 3: Conocer las limitaciones, en el lugar de pasear, impuestas por las variables envolventes. Este objetivo permitirá adecuar, por ejemplo, las especies arbóreas y de jardinería a la climatología del lugar, la orientación del paseo para evitar zonas ventosas, favorecer el disfrute de las puestas de sol (por ejemplo), y, sobre todo, aquellas limitaciones físicas que afecten al desarrollo del paseo.

Objetivo 4: Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas, de manera que se conozcan:

- Las características del paseo, con todo aquello que posee (tipo pavimento, mobiliario, equipamientos, negocios, puntos de socorrismo, etc.) y su distribución.
- Daños que el paseo ocasiona, o podría ocasionar, en el marco geográfico.
- Las accesibilidades externas del paseo (transporte público y zonas de aparcamiento) y las internas (escaleras, rampas, distanciamiento entre los accesos, etc.), con sus características, para determinar las barreras físicas que se interponen entre el paseo y el disfrute del mismo por los usuarios.
- Las zonas del paseo susceptibles de presentar deficiencias higiénico-sanitarias y de seguridad debido a un mal diseño.

Objetivo 5: Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso.

En caso de darse las circunstancias en las que las apetencias de los usuarios de viesen satisfechas con la oferta de usos que proporciona el paseo, podría afirmarse que el paseo se encontraría insertado de forma satisfactoria en el tejido social urbano.

Este objetivo también contempla la seguridad ciudadana.

Objetivo 6: Precisar el marco legal del paseo.

Para ello será necesario conocer las Administraciones Públicas que tienen competencias en la gestión del frente marítimo-terrestre urbano.

Objetivo 7: Obtener una “radiografía” cuantitativa del lugar para pasear junto al mar, de su espacio envolvente y del paseante.

Objetivo 8: Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, conforme con la demanda y la accesibilidad externa.

El diseño del paseo deberá adecuarse a las características del lugar ocupado y a las apetencias de los usuarios. De esta manera, podrán evitarse los conflictos sociales debidos a los distintos usos que pueden hacerse del paseo, facilitando la inserción del paseo en el tejido social urbano.

Objetivo 9: Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos.

Aquí se incluyen los puntos de socorrismo y los negocios de prestaciones de servicios.

Objetivo 10: Redactar medidas de mantenimiento (del mobiliario, pavimento, arboledas y jardinería) y limpieza. El mantenimiento incluye el riego de las zonas verdes.

Objetivo 11: Plantear medidas correctoras de los daños provocados por la presencia del paseo.

Objetivo 12: Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional.

Objetivo 13: Diseñar la accesibilidad externa del paseo, de manera que se acerque el paseo a la ciudad, evitando barreras arquitectónicas y las provocadas por la falta de accesos, medios de transporte o zonas de aparcamiento.

Objetivo 14: Formular medidas que compatibilicen el paseo con un desarrollo integral y sustentable⁹ del territorio.

Aquí se incluyen la seguridad ciudadana y las medidas que eviten los conflictos de competencias entre diferentes Administraciones Públicas.

Objetivo 15: Establecer fórmulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo.

Objetivo 16: Formular medidas que mejoren el destino de uso de un lugar con vocación de destino para pasear junto al mar.

Objetivo 17: Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar, con sus elementos necesarios y servicios *ad hoc*, debidamente equipados, donde se hayan hecho las ampliaciones oportunas, de acuerdo con los requerimientos de los usuarios.

Objetivo 18: Evitar, o mitigar, daños provocados por la presencia del paseo.

Objetivo 19: Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a “pasear” (servicios de socorrismo y negocios de prestaciones de servicios, entre otros).

Objetivo 20: Llevar a cabo la limpieza y todo tipo de mantenimiento (de los equipamientos, pavimento, arboledas, jardinería, etc.) en el paseo.

⁹ Sustentable (o sostenible): Cuando en la ordenación del territorio, se respetan a los activos ambientales significativos, en el sentido de que no quedan hipotecados (comprometidos) para el disfrute de las presentes y venideras generaciones.

Objetivo 21: Permitir la llegada al “lugar para pasear” (aplicando mejoras en la accesibilidad interna y externa del paseo).

Objetivo 22: Posibilitar el disfrute de activos colindantes, o que incidieran en el lugar para pasear.

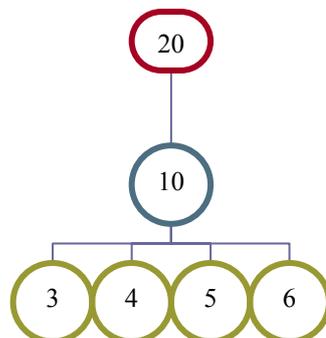
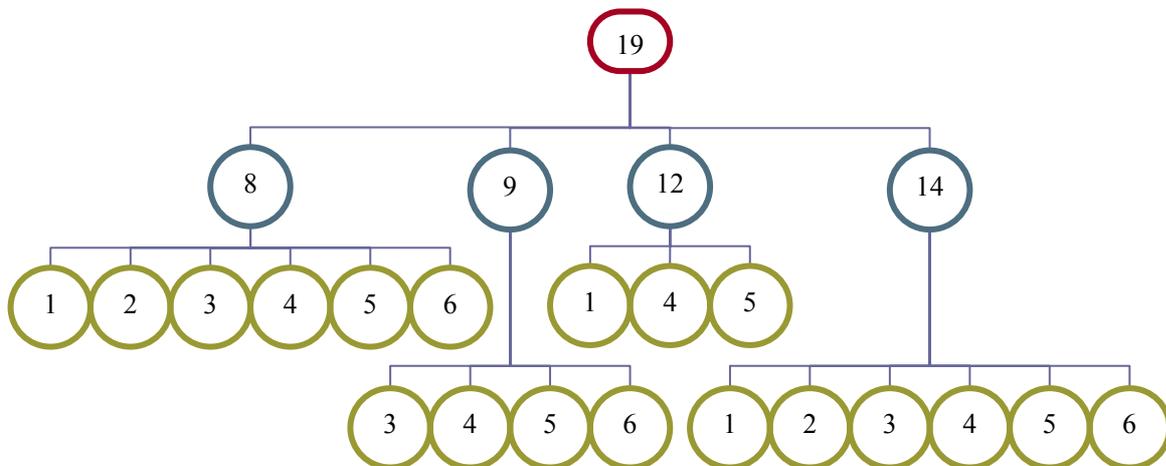
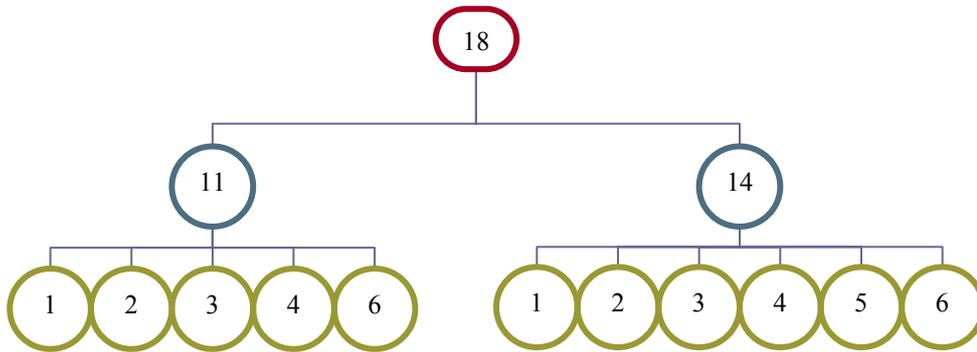
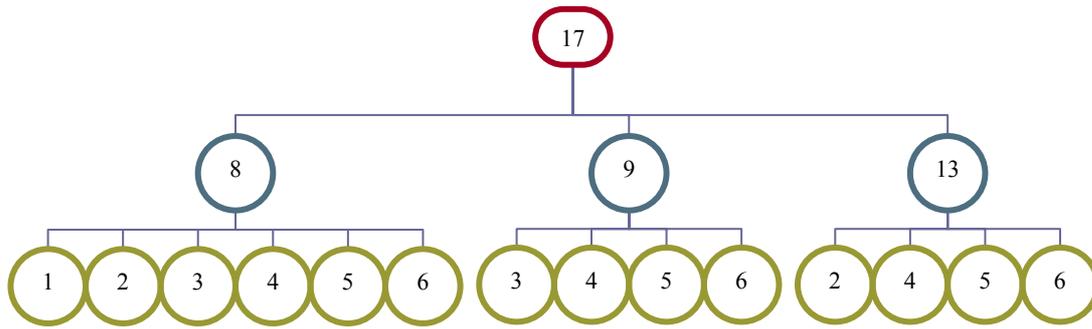
Objetivo 23: Integrar el paseo en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y de armonía arquitectónica, de manera que se garantice la seguridad en el paseo, se eviten los conflictos sociales y se remedien los conflictos de competencias entre las distintas Administraciones Públicas.

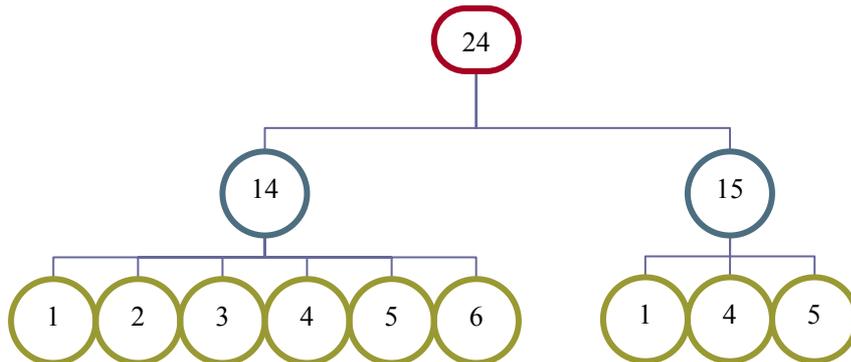
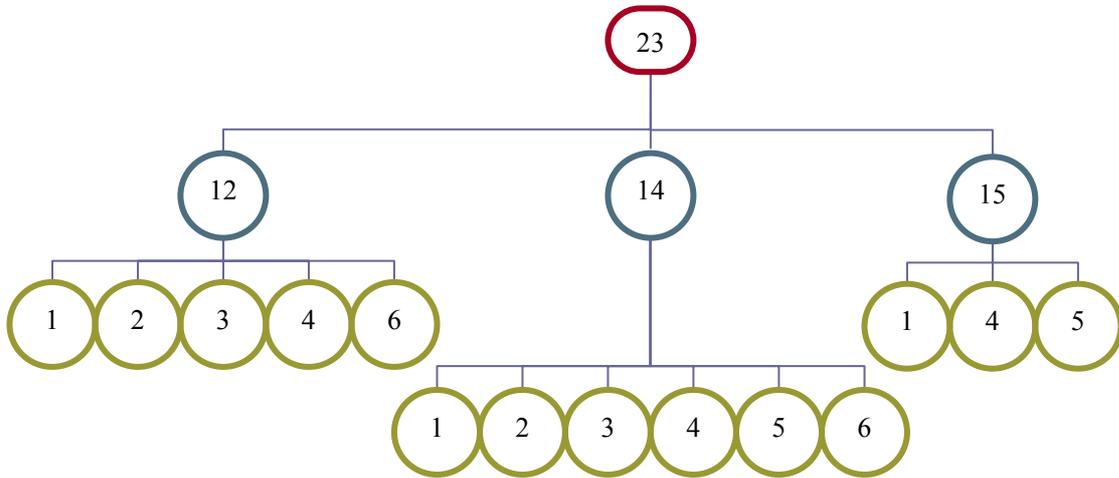
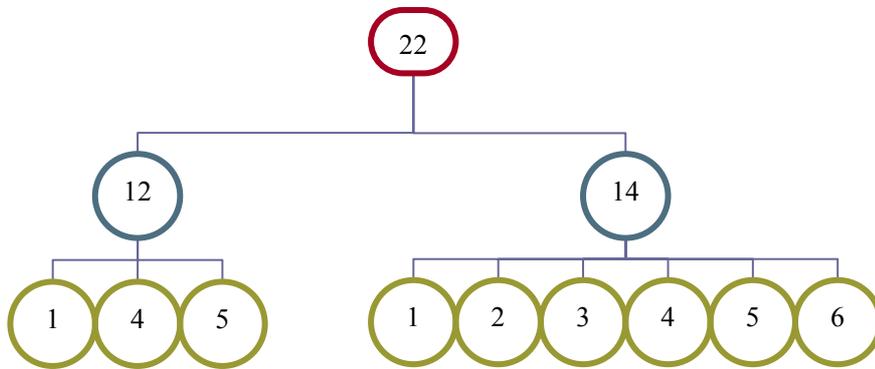
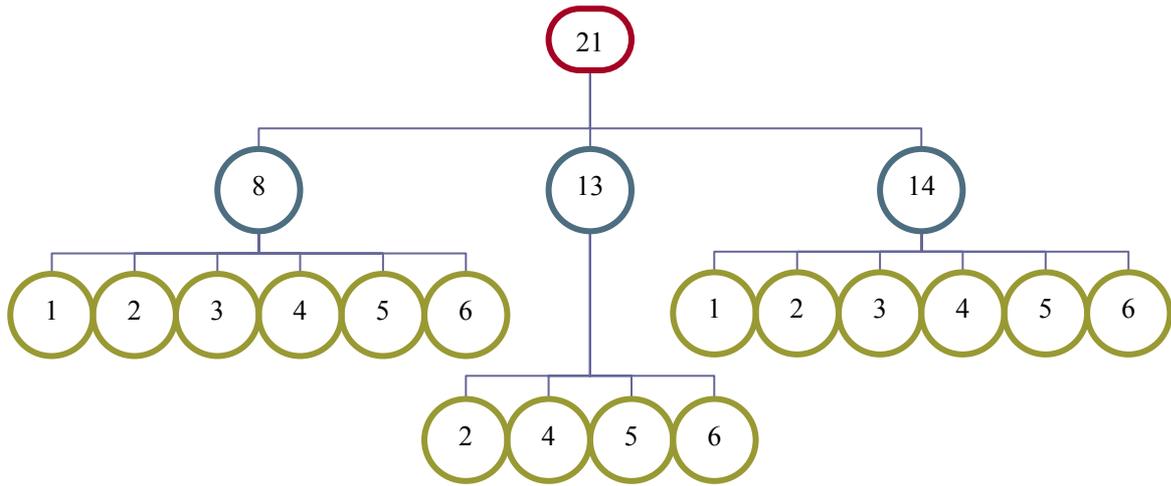
Objetivo 24: Vender el paseo, para que éste entre en el mercadeo y se integre en el tejido social urbano.

Objetivo 25: Implantar, de forma eficiente y eficaz, un lugar para pasear junto al mar.

Objetivo 26: Aumentar la calidad de vida del Hombre con la disponibilidad de paseos marítimos óptimos.

10.5.2 ANEXO 5.2: Itinerarios





10.5.3 ANEXO 5.3: Matrices del Marco Lógico



Cruz de Tejeda (Gran Canaria)
28 noviembre 1993
Autor: Jesús Martínez Martínez

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 1				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	17. Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar, con sus elementos necesarios y servicios <i>ad hoc</i> , debidamente equipados	17. Hay un lugar, en la fachada marítima de la Ciudad de La Habana (entre la Habana Vieja y El Vedado), debidamente adecuado para pasear junto al mar, antes de cuatro años	17.1 Encuestas de satisfacción entre usuarios 17.2 Contraste entre calidades DAFO Cuantitativas entre la situación inicial y la final 17.3 Contraste fotográfico entre la situación inicial y la final	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	8. Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, conforme con la demanda y la accesibilidad externa 9. Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos 13. Diseñar la accesibilidad externa del paseo	8.1 Puesta a punto de las modificaciones de la longitud, de las ampliaciones y de sus elementos estructurales, en El Malecón de La Habana, antes del primer año 8.2 Propuestas de equipamientos diversos conforme con las modificaciones en la planta de El Malecón de La Habana y con la eliminación de las deficiencias actuales, antes del primer año 8.3 Propuestas de adecuación de los puntos de accesibilidad a El Malecón, en relación con el transporte público y las áreas de aparcamiento, antes del primer año 8.4 Propuestas de medidas que posibiliten el uso pleno de El Malecón por los discapacitados, antes del primer año 8.5 Seleccionar determinados elementos del mobiliario, o del diseño en general, que hagan emblemático El malecón, lo caractericen y diferencien del resto de paseos, antes del primer año 9.1 Disponibilidad de los servicios adecuados, de acuerdo con una potencial demanda ajustada a una prospección integral maximizada de usos de El Malecón, antes del primer año 9.2 Disponibilidad de servicios adecuados (mejorados y/o nuevos) que eliminen las carencias en relación con la demanda de los usuarios actuales, en El Malecón de La Habana, antes del primer año 13.1 Proyecto de modificaciones en las líneas actuales de transporte público (en cuanto a frecuencias, paradas y tarifas) que den un servicio eficiente y eficaz en relación con la posibilidad de usar El Malecón por el potencial de usuarios de las líneas en cuestión, antes del primer año 13.2 Propuesta de nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia, antes del primer año 13.3 Propuesta de mejora de las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado, antes del primer año 13.4 Propuesta de nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado de usuarios de El Malecón, antes del primer año 13.5 Redacción de medidas que minimicen en El Malecón los efectos del tránsito rodado, antes del primer año	8.1 Planos con las modificaciones de la longitud y amplitud 8.2.1 Croquis de ubicación de los nuevos equipamientos 8.2.2 Descripciones de las nuevas dotaciones mobiliarias, de pavimento y jardinería 8.3.1 Croquis, con memoria explicativa, de la accesibilidad del paseo, desde las paradas de transporte público 8.3.2 Croquis, con memoria explicativa, de la accesibilidad del paseo, desde las zonas de aparcamiento 8.4 Rampas y otras características de El Malecón, conforme con los textos legales más avanzados, en otros lugares, en relación con el pleno uso del paseo por todo tipo de discapacitados 8.5 Bocetos donde se muestren las diferentes alternativas seleccionadas para caracterizar el paseo 9.1.1 Caracterizaciones de los nuevos servicios, conforme con la demanda potencial 9.1.2 Croquis de ubicaciones de los nuevos servicios, conforme con la demanda potencial 9.2.1 Caracterizaciones de mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales 9.2.2 Croquis de ubicaciones de las mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales 9.2.3 Caracterizaciones de los nuevos servicios que eliminen las carencias para los usuarios actuales 9.2.4 Croquis de ubicaciones de los nuevos servicios que eliminen las carencias para los usuarios actuales 13.1 Documento que recoja las modificaciones y mejoras propuestas para las líneas de transporte público 13.2 Caracterizaciones, con planos que muestren los itinerarios, de las nuevas líneas de transporte público 13.3 Documentación que muestre las mejoras necesarias de las áreas de aparcamiento existentes 13.4 Croquis de ubicaciones de las nuevas zonas de aparcamiento, con sus caracterizaciones 13.5 Documento donde se recojan diversas alternativas que minimicen los efectos del tránsito rodado, con sus ventajas y desventajas	Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias

PROYECTO 1: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 8				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el territorio aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Caracterizar los materiales más apropiados, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>3.2 Identificar las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptarían a las condiciones climáticas de El Malecón, sin provocar contaminación biológica, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Describir todos los elementos del mobiliario, pavimento y vegetación, que componen y caracterizan a El Malecón, incluyendo su mantenimiento, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Localizar y caracterizar los cruces peatonales que permiten la llegada de los usuarios de El Malecón desde la fachada urbana (pegada al frente de casas) a la franja peatonal habilitada para pasear junto al mar (ámbito del propio paseo), en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Identificar, con sus caracterizaciones, los daños o beneficios que produce en el marco geográfico de El Malecón la presencia del mismo, en los primeros 6 meses</p> <p>4.4 Localizar las líneas de transporte público y las áreas de aparcamiento que dan servicio a El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de los textos legales vigentes relacionados con el diseño, ubicación y caracterización en general, que debe de cumplir un paseo marítimo, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>2.1.1 Informes que recojan el estudio y los resultados obtenidos</p> <p>2.1.2 Clasificación del territorio según sea su vocación de destino</p> <p>3.1 Dossier de resultados</p> <p>3.2 Informe que muestre las especies arbóreas y de jardinería más apropiadas para El Malecón</p> <p>4.1 Documentación que muestre las caracterizaciones, y mantenimiento actual del mobiliario, pavimento y jardinería</p> <p>4.2 Informes que describan la accesibilidad interna y externa del paseo. Dichos informes recoge los accesos del paseo, las zonas de aparcamiento y los servicios de transporte público que sirven a El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicación</p> <p>4.3 Inventario de los daños o beneficios causados por la presencia del paseo</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>6.1 Textos recopilados</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 1: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 9				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>3.1 Caracterizar las limitaciones debidas a la climatología de El Malecón (incluyendo los efectos de los huracanes, altas temperaturas, insolación y humedad, entre otras) que pueden ser minimizadas con un diseño adecuado de los servicios (zonas de sombra, terrazas cerradas y climatizadas, etc.) en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Inventariar, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Determinar las características de los servicios existentes (aforo, diseño, situación higiénico-sanitaria, etc.) a lo largo de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Conocer la demanda y apetencias que tienen los usuarios de El Malecón, mediante encuestas sociométricas proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Verificar en que medida los servicios existentes en El Malecón cumplen con las normativas, en los primeros 6 meses</p>	<p>3.1.1 Listado de limitaciones</p> <p>3.1.2 Diversas alternativas que adecuen el diseño de los servicios a las limitaciones climatológicas detectadas</p> <p>4.1 Documentación que recoja los servicios existentes, clasificados por tipos, y sus ubicaciones</p> <p>4.2 Informes que muestren las caracterizaciones de los servicios existentes (su estado actual)</p> <p>5.1.1 Resultado de las encuestas</p> <p>5.1.2 Análisis de los resultados de las encuestas</p> <p>6.1 Recopilación de las normativas relacionadas con los diferentes tipos de servicios</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 1: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 13				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN	<p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>2.1 Se determinan las áreas que, por su vocación de destino, pueden servir como servidumbre de paso a El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Identificar las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones (horarios, itinerarios, paradas, precio, características de los vehículos que realizan el servicio, etc.) en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Localizar y caracterizar las zonas de aparcamiento que dan servicio a El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, zonas de procedencia, de los usuarios de El Malecón y poder adecuar los servicios de transporte público, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de textos legales relacionados con los accesos (separación entre estos) al frente litoral, las adaptaciones que ha de presentar el paseo para evitar barreras físicas a los usuarios con discapacidades, las ubicaciones, distanciamiento y diseño requeridas para las zonas de aparcamiento, etc., en los primeros 6 meses</p>	<p>2.1.1 Cartografía donde se ubican las áreas</p> <p>2.1.2 Documentos donde se caracterizan cada una de las áreas</p> <p>4.1.1 Documento que muestre las líneas de transporte público con sus horarios, paradas e itinerarios</p> <p>4.1.2 Listado de precios</p> <p>4.1.3 Caracterizaciones de los vehículos y cantidad de vehículos que realizan el servicio</p> <p>4.2 Croquis que muestre las zonas de aparcamiento con sus caracterizaciones</p> <p>5.1.1 Modelo de encuesta</p> <p>5.1.2 Resultados de las encuestas</p> <p>5.2.1 Diseño de la encuesta</p> <p>5.2.2 Resultados de las encuestas, con gráficos y comparativas</p> <p>6.1 Dossier que recoja los textos relacionados con la accesibilidad (de todo tipo) a la zona litoral</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 2				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	18. Evitar, o mitigar, daños provocados por la presencia del paseo	18. Disponibilidad de un paseo (nuevo o con modificaciones) acorde con un mapa de sensibilidad ecológica (respecto a esta intervención), que haya evitado, eliminado o mitigado impactos ambientales, en el litoral habanero, antes de cuatro años	18. Contraste de las cuantificaciones del descriptor sobre impactos ambientales del paseo en cuestión, antes y con el manejo, con anexos documentales fotográficos	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	<p>11. Plantear medidas correctoras de daños provocados por la presencia del paseo</p> <p>14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio</p>	<p>11.1 Redacción de las posibles medidas correctoras, tanto en el ámbito marino como en el terrestre, que corrijan, haciendo desaparecer o minimizando, los daños que provoca El Malecón al marco geográfico dónde se ubica, antes del primer año</p> <p>11.2 Plan de actuación que minimice los efectos dañinos (por ejemplo inundaciones en épocas de temporales) que produce la presencia de El Malecón en el ámbito de el propio paseo y de posprimeros frentes de casas (daños materiales, colapsos circulatorios, accidentes, etc.) antes del primer año</p> <p>14.1 Propuesta de medidas correctoras que posibiliten que El Malecón, y sus nuevas estructuras de ingeniería costera, sirvan de protección a La Ciudad ante los temporales, y que eviten las actuales situaciones de inundaciones provocadas por la presencia del propio paseo, antes del primer año</p> <p>14.2 Diseñar las soluciones de ingeniería costera, que eviten las inundaciones, lo más blandas posibles, de manera que se minimicen los impactos de cualquier tipo (incluidos los visuales), antes del primer año</p>	<p>11.1.1 Redacción de las posibles medidas correctoras, con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>11.1.2 Valoración de las mejoras proporcionadas por las medidas correctoras propuestas</p> <p>11.1.3 Selección de las medidas correctoras que mayores beneficios, o mejoras, aporten al marco geográfico ocupado por El Malecón y menor gastos económicos ocasionen para llevar a cabo su realización</p> <p>11.2.1 Documento que muestre el plan de actuación a seguir, dependiendo de la gravedad de las inundaciones (evacuación del persona, corte de la circulación, corte del suministro energético, etc.)</p> <p>11.2.2 Documento que recoja las modificaciones circulatorias, de carácter permanente, que eviten los colapsos en caso de inundación</p> <p>11.2.3 Planos que muestren un nuevo sistema de desagües y bombeo de agua que garantice la eliminación, en el menor tiempo posible, de las zonas encharcadas o inundadas de El Malecón y adyacentes</p> <p>14.1 Informe donde se recogen las propuestas correctoras</p> <p>14.2 Diseños de las soluciones de ingeniería costera propuestas, con sus caracterizaciones</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 2: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 11				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Conocer las condiciones climatológicas y oceanográficas que afectan a El Malecón, favoreciendo episodios de inundaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Determinar que sectores del territorio podrían acoger las infraestructuras, ampliaciones o modificaciones necesarias para desarrollar las medidas correctoras de daños provocados por El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Conocer las limitaciones del lugar, en relación con un uso de ocio como paseo marítimo, para poder tener suficiente juicio de valor en relación con las características de diseño que se le confiera al paseo en relación con el área geográfica ocupada, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Determinar los daños que provoca El Malecón al marco geográfico que ocupa, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Describir los distintos tipos de daños que El Malecón provoca, determinado las condiciones en las que se producen, la magnitud que tienen y los riesgos que acarrear a la población y a las infraestructuras, en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Determinar las carencias, o errores arquitectónicos, o de ingeniería costera, que presenta El Malecón, que favorecen, o no impiden, que se produzcan las inundaciones en las épocas de temporales, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Conocer la normativa vigente relacionada con la ingeniería litoral para evitar producir nuevos daños con las medidas correctoras llevadas a cabo para evitar, o mitigar, los ya existentes por la presencia de El Malecón, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1.1 Archivos que muestren las series temporales significativas de oleaje, temporales, temperatura, precipitaciones, etc.</p> <p>1.1.2 Análisis de los datos</p> <p>2.1 Cartografía que muestre los sectores con sus caracterizaciones</p> <p>3.1 Documentación que muestre las limitaciones existentes</p> <p>4.1 Listado que recoja los daños provocados por El Malecón</p> <p>4.2 Documento que recoja la caracterización de los daños</p> <p>4.3 Informe que enumere las carencias, o errores, detectados, con sus justificaciones</p> <p>6.1 Textos de la normativa</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 2: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar la flora y fauna marina existente que podría verse afectada por la construcción, en el ámbito marino de El Malecón, de los elementos necesarios de protección de ingeniería costera, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las condiciones climáticas y oceanográficas que han de cumplirse para que se produzcan las inundaciones en El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>1.3 Conocer las variables oceanográficas (oleaje, corrientes, mareas, etc.) que pueden verse afectadas por la construcción de elementos de protección (y en la medida en que lo harían), que puedan alterar de manera significativa (y provocando efectos negativos) el transporte sedimentario, entre provincias morfodinámicas (o dentro de la misma), el reciclamiento del agua, la erosión costera, etc. de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el territorio para determinar las zonas más apropiadas, del ámbito marino de El Malecón, para ubicar los nuevos elementos de protección ante los temporales, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Estimar, a partir de series de datos significativas, la frecuencia (periodo de retorno) con que se repiten las condiciones climáticas necesarias para que se produzcan inundaciones en El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Señalar los sectores de El Malecón que más se afectan por las inundaciones en los periodos de temporales, antes del 2009</p> <p>4.2 Conocer la magnitud y tipo de daños que provocan las inundaciones en El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Determinar el sector de la población y el número de habitantes que se ve afectado por las inundaciones de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Determinar las caracterizaciones que, según el marco legal vigente, han de cumplir los nuevos elementos de protección de El Malecón, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Listados que recojan las especies de flora y fauna inventariados</p> <p>1.2 Documentación que muestre las condiciones climáticas y oceanográficas</p> <p>1.3 Dossier que muestre las distintas variables oceanográficas, con sus caracterizaciones, que pueden verse afectadas por las obras de ingeniería, con sus justificaciones e interrelaciones</p> <p>2.1 Croquis que muestre las zonas, con justificaciones</p> <p>3.1 Resultados estadísticos de las series de datos</p> <p>4.1 Croquis que muestren las zonas más vulnerables a inundarse</p> <p>4.2 Listado que muestre los daños, con sus caracterizaciones y valoraciones</p> <p>5.1 Documentación que muestre los resultados</p> <p>6.1 Recopilación de los textos encontrados</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 3				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	19. Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a “pasear”	19 Se tienen las condiciones y las infraestructuras adecuadas (tanto en el ámbito marino como terrestre) para las actividades de ocio, complementarias al pasear, admisibles por los condicionantes envolventes, en el dominio de El Malecón, antes de cuatro años	19.1 Encuestas de satisfacción de los usuarios 19.2 Catálogo de infraestructuras operativas y de lugares idóneos, con sus ubicaciones, para las actividades complementarias del “pasear”	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	8. Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, conforme con la demanda y la accesibilidad externa 9. Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos 12. Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional 14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	8.1 Elección del “ritmo” del paseo, de manera que se siga una pauta para alternar, o ubicar, las zonas de actividad con las de relax, a lo largo de El Malecón, antes del primer año 8.2 Propuestas de actividades complementarias que podría acoger El Malecón, en el ámbito marino y terrestre, con sus caracterizaciones y ubicaciones, antes del primer año 8.3 Diseño de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las actividades complementarias a pasear en El Malecón, antes del primer año 9.1 Disponibilidad de los servicios adecuados, de acuerdo con una potencial demanda ajustada a una prospección integral maximizada de usos de El Malecón, antes del primer año 9.2 Disponibilidad de servicios adecuados (mejorados y/o nuevos) que eliminen las carencias en relación con la demanda de los usuarios actuales, en El Malecón de La Habana, antes del primer año 12.1 Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón, antes del primer año 12.2 Ubicación de los paneles, en los lugares de interés, evitando que estos creen pantallas de ocultación del paisaje, a lo largo de El Malecón, antes del primer año 12.3 Medidas de ayuda para la rehabilitación y mantenimiento de las fachadas que componen el primer frente de edificaciones entre La Habana Vieja y el Vedado, antes del primer año 12.4 Propuesta de una selección de activos que interaccionan significativamente con El Malecón, o que podrían hacerlo mediante una adecuada planificación, antes de que finalice el primer año 14.1 El Malecón, junto a sus infraestructuras, proporciona una alternativa atrayente de ocio al conjunto de la Ciudad, antes del primer año 14.2 Las ganancias económicas (directas o indirectas) obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto, antes del primer año	8.1 Croquis que muestre el “ritmo” del paseo y las zonas disponibles para ubicar las actividades complementarias 8.2 Listado que recoja las actividades propuestas con sus caracterizaciones y ubicación 8.3 Planos que muestren la ubicación, tamaño y características, en general, de las zonas destinadas a actividades complementarias 9.1.1 Caracterizaciones de los nuevos servicios, conforme con la demanda potencial 9.1.2 Croquis de ubicaciones de los nuevos servicios, conforme con la demanda potencial 9.2.1 Caracterizaciones de mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales 9.2.2 Croquis de ubicaciones de las mejoras de los servicios existentes, conforme con las carencias actuales 9.2.3 Caracterizaciones de los nuevos servicios que eliminen las carencias para los usuarios actuales 9.2.4 Croquis de ubicaciones de los nuevos servicios que eliminen las carencias para los usuarios actuales 12.1.1 Modelos de paneles 12.1.2 Selección de la información que va a componer los paneles 12.2 Localización, en el paseo, de los puntos de colocación de los paneles 12.3 Documentación que recoja las condiciones y caracterizaciones del proyecto propuesto 12.4 Listado con los activos que actualmente interaccionan y los que podrían llegar a interaccionar 14.1 Caracterización de las alternativas de ocio que ofrece el paseo 14.2 Balances económicos. Ganancias e inversiones.	Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias

PROYECTO 3: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 8				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, tanto marinas como terrestres, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>1.3 Conocer las condiciones oceanográficas del ámbito marino de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el espacio terrestre y marino aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Especificar los materiales más apropiados, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Describir el estado higiénico-sanitario y de seguridad que presenta El Malecón y su espacio envolvente (marino y terrestre), en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Inventariar, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de los textos relacionados con las infraestructuras necesarias para desarrollar las actividades de ocio complementarias, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>1.3 Documentación que muestre las condiciones oceanográficas</p> <p>2.1.1 Informes que recojan el estudio y los resultados obtenidos</p> <p>2.1.2 Clasificación del territorio según sea su vocación de destino</p> <p>3.1 Dossier de resultados</p> <p>4.1 Documentación que muestre la situación higiénico-sanitaria y de seguridad del paseo y de su espacio envolvente (horario de limpieza, denuncias hechas a la policía, análisis de calidad del aire y agua, etc.)</p> <p>4.2 Listado que recoja los negocios de prestaciones de servicios, centros de socorrismo, etc. con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>6.1 Textos recopilados</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 3: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 9				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>3.1 Caracterizar los materiales más apropiados de que deberían estar hechos los equipamientos e infraestructuras ubicados en el paseo, con los mantenimientos que precisarían, para resistir, sin sufrir deterioros importantes, las características climáticas de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>3.2 Conocer las condiciones climáticas extremas (altas o bajas temperaturas, fuertes vientos, huracanes, etc.) que pueden afectar al desarrollo de determinadas actividades, y/o a sus infraestructuras, de ocio en El Malecón, pero que con un diseño apropiado y una elección apropiada de los materiales a emplear podrían minimizarse sus efectos, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Inventariar, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de los textos que especifiquen, para cada tipo de servicio, las características que ha de cumplir su diseño, ubicación, caracterizaciones, etc., en los primeros 6 meses</p>	<p>3.1 Dossier que recopile las caracterizaciones de los materiales</p> <p>3.2 Documentos que muestren las condiciones climáticas extremas que sufre El Malecón, y las posibles adaptaciones que podrían hacerse al paseo, o a sus infraestructuras, para minimizar sus efectos</p> <p>4.1 Listado que recoja los negocios de prestaciones de servicios, centros de socorrismo, etc. con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>6.1 Textos recopilados con sus justificaciones y conclusiones</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 3: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 12				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones y caracterizaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, antes del 2009</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>1.3 Identificar, a grosso modo, los diferentes tipos de desperfectos que presentan las edificaciones del <i>front line</i>, y el tipo de actuaciones que serían necesarias para corregirlas, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Localizar, y caracterizar, en caso de existir, todas las señalizaciones, o paneles, existentes en El Malecón, que muestren, o identifiquen, los activos significativos que revalorizan el paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar las infraestructuras que posea El Malecón, relacionadas con el disfrute de los activos significativos que revalorizan el paseo, como pueden ser miradores, telescopios, zonas de descanso y contemplación, accesos a zonas de interés histórico, etc., en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>5.3 Determinar el perfil socioeconómico de la población que habita la fachada marítima de El Malecón, antes de los primeros 6 meses</p> <p>5.4 Cuantificar el porcentaje de la población que habita el <i>front line</i> de El Malecón de La Habana, antes de los 6 primeros meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>1.3.1 Documentos que muestren los tipos de desperfectos que mayoritariamente se detectan en las edificaciones del <i>front line</i></p> <p>1.3.2 Clasificación de los desperfectos según su grado de deterioro o gravedad</p> <p>1.3.3 Localización de las zonas que mayores deterioros presentan</p> <p>4.1 Croquis de ubicación de las señalizaciones, con sus caracterizaciones</p> <p>4.2 Cartografía que muestre las infraestructuras encontradas, con sus caracterizaciones</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>5.3 Informes que muestren el perfil de los usuarios y sus caracterizaciones</p> <p>5.4 Resultados de las cuantificaciones</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 3: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el territorio aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Conocer las situaciones climáticas adversas (días con lluvia, vientos fuertes, insolación intensa, etc.), con sus caracterizaciones y temporalización, que pueden impedir el uso, de forma agradable, de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.1 Inventariar, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Determinar la variedad y cantidad de empleos que generan los negocios de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>5.3 Determinar, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que cubren las plazas de empleo generadas por El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de los textos relacionados con la regulación de los diversos establecimientos ubicados en El Malecón, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>2.1.1 Informes que recojan el estudio y los resultados obtenidos</p> <p>2.1.2 Clasificación del territorio según sea su vocación de destino</p> <p>3.1 Descripción de las diferentes situaciones climáticas adversas detectadas</p> <p>4.1 Listado que recoja los negocios de prestaciones de servicios, centros de socorrismo, etc. con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>4.2 Dossier que muestre la cantidad y variedad de los empleos generados por El Malecón</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>5.3 Resultados de las observaciones</p> <p>6.1 Textos recopilados</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 4				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	20. Llevar a cabo la limpieza y todo tipo de mantenimiento en el paseo	20. Hay un paseo limpio y bien mantenido a lo largo de la fachada marítima ocupada por El Malecón habanero, antes de cuatro años	20. Dossier fotográfico de las imágenes que ofrece el paseo	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	10. Redactar medidas de mantenimiento y limpieza	<p>10.1 Elección del mobiliario urbano (incluido el pavimento y barandillas), acorde con las características climáticas de El Malecón, de manera que resista en mayor medida el deterioro debido a los condicionantes marinos, antes del primer año</p> <p>10.2 Redacción de un programa para llevar a cabo el mantenimiento básico (incluyendo el riego, poda y abono) que evite deterioros en el mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinerías de El Malecón, antes del primer año</p> <p>10.3 Propuesta de medidas específicas de mantenimiento del mobiliario (incluido el pavimento), arboledas y jardinería que corrijan deterioros, o roturas accidentales, de mayor magnitud, antes del primer año</p> <p>10.4 Propuestas de sistemas de riego y abono automatizados para las zonas verdes de El Malecón, que garanticen un buen estado de las mismas y eviten gastos innecesarios de agua, antes del primer año</p> <p>10.5 Redacción de un programa básico de limpieza que mantenga, en condiciones normales, a El Malecón libre de suciedades, basuras, pintadas, etc., antes del primer año</p> <p>10.6 Propuesta de medidas específicas de limpieza de El Malecón que se apliquen en circunstancias anómalas y puntuales (después de verbenas, temporales, actos vandálicos, etc.) que devuelvan al paseo su estado óptimo, antes del primer año</p> <p>10.7 Disponibilidad de material de repuesto de elementos del mobiliario (sobre todo de aquellos que presentan un mayor diseño y podría dificultarse su reemplazo, en caso de rotura, por no poder conseguir repuestos igual a los originales), que asegure un mantenimiento óptimo del pavimento y mobiliario, a lo largo del tiempo, en El Malecón, antes del primer año</p>	<p>10.1 Informe que muestre el mobiliario urbano seleccionado, con sus caracterizaciones</p> <p>10.2.1 Dossier que recoja el programa de mantenimiento básico (incluido el riego y abono de las arboledas y jardinería)</p> <p>10.2.2 Cronograma de las actuaciones de mantenimiento (poda, riego, abono, etc.) de las arboledas y jardinería</p> <p>10.2.3 Contratos del personal encargado de llevar a cabo el mantenimiento del paseo</p> <p>10.3 Documentación que muestre las medidas específicas de mantenimiento a llevar a cabo en situaciones anómalas</p> <p>10.4 Croquis que muestren los sistemas automatizados de riego y abono propuestos, con sus caracterizaciones y funcionamiento</p> <p>10.5.1 Informes que recojan el programa básico de limpieza</p> <p>10.5.2 Contratos del personal encargado de llevar a cabo la limpieza del paseo</p> <p>10.6 Documentación que muestre las medidas específicas de limpieza</p> <p>10.7 Material de repuesto</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 4: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 10				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>3.1 Identificar las especies arbóreas y de jardinería que mejor se adaptan a las condiciones climáticas de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>3.2 Caracterizar los materiales más apropiados para resistir, sin sufrir grandes deterioros, las características climáticas de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>3.3 Descripción de distintos sistemas de riego y abono automatizados que puedan adaptarse a las condiciones climáticas y a las diferentes especies vegetales existentes en El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.1 Describir el estado higiénico-sanitario y de seguridad que presenta El Malecón en la actualidad, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Describir el aspecto actual del mobiliario (incluido el pavimento y las barandillas) existente en El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.3 Describir la situación actual (en cuanto a poda, cubrición de las zonas tapizantes, riego y cuidados en general) que presentan las zonas verdes existentes a lo largo de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.4 Inventariar, con sus ubicaciones y caracterizaciones, los cestos de recogida de basura que hay distribuidos a lo largo de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Determinar las apetencias y costumbres de los usuarios (botellones, bailables, verbenas, etc.) que pudieran ocasionar problemas de limpieza en El Malecón de La Habana, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Determinar las costumbres higiénico-sanitarias (grado en que se hace uso de los cestos de recogida de basura (papeles, cáscaras de pipas, chicles, etc.)) de los usuarios de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>6.1 Determinar, para diversas situaciones puntuales de actividades de ocio multitudinarias que pudieran desarrollarse en El Malecón, las medidas higiénico-sanitarias que han de cumplirse para asegurar que la situación higiénica sea adecuada, en los primeros 6 meses</p>	<p>3.1 Listado de las especies arbóreas y de jardinería, con sus caracterizaciones</p> <p>3.2 Valoración de los materiales más apropiados para resistir las condiciones marítimas y del uso</p> <p>3.3 Informe que recoja la descripción de los distintos sistemas de riego y abono, con sus caracterizaciones</p> <p>4.1 Documentación que muestre la situación higiénico-sanitaria y de seguridad del paseo (horarios de limpieza, denuncias hechas a la policía, análisis de calidad del aire y agua, etc.)</p> <p>4.2 Informes que describan la situación actual del mobiliario</p> <p>4.3 Imágenes que muestren el aspecto actual de las zonas verdes</p> <p>4.4 Inventarios y mapas de ubicación que muestre la distribución de los cestos de recogida de basura</p> <p>5.1 Listado de las apetencias y costumbres detectadas que pudieran ocasionar problemas de limpieza</p> <p>5.2 Documentación que muestre los resultados obtenidos en relación con las costumbres que caracterizan a los usuarios de El Malecón</p> <p>6.1 Informe que recoja las medidas higiénico-sanitarias que han de cumplirse</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 5				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	21. Permitir la llegada al “lugar para pasear”	21. El Malecón de La Habana puede ser disfrutado como paseo por “ <u>todos</u> ” los habitantes de su área de influencia, antes de cuatro años	21. Hay encuestas que verifican el uso de El Malecón de La Habana por sus potenciales beneficiarios	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	<p>8. Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, conforme con la demanda y la accesibilidad externa</p> <p>13. Diseñar la accesibilidad externa del paseo</p> <p>14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio</p>	<p>8.1 Adecuación de los puntos de accesibilidad a El Malecón, en relación con el transporte público y las áreas de aparcamiento, antes del primer año</p> <p>8.2 Disponibilidad, a lo largo de El Malecón, de accesos peatonales, con separaciones inferiores a los 300 metros, que permitan llegar, garantizando la seguridad del usuario, desde la fachada urbana, atravesando la vía de tránsito rodado, al paseo, antes del primer año</p> <p>8.3 Dotación a los accesos peatonales del paseo, con elementos estructurales apropiados que permitan la llegada a El Malecón de los usuarios, sin que haya impedimento para los discapacitados, antes del primer año</p> <p>13.1 Proyecto de modificaciones en las líneas actuales de transporte público (en cuanto a frecuencias, paradas y tarifas) para que den un servicio eficiente y eficaz en relación con la posibilidad de usar El Malecón por el potencial de usuarios de las líneas en cuestión, antes del primer año</p> <p>13.2 Adecuación de nuevas líneas de transporte público, eficientes y eficaces, que posibiliten el uso de El Malecón por los habitantes de su área de influencia, antes del primer año</p> <p>13.3 Tenencia de diferentes soluciones de mejora de las áreas de aparcamiento existentes, que posibiliten el aprovechamiento de El Malecón, conforme con la demanda actual de transporte individualizado, antes del primer año</p> <p>13.4 Puesta a punto de nuevas áreas de aparcamiento, como mínimo cada 1000 m, conforme con un análisis prospectivo de la demanda de un transporte privado por los usuarios de El Malecón, antes del primer año</p> <p>13.5 Redacción de medidas que minimicen en El Malecón los efectos del tránsito rodado, antes del primer año</p> <p>14.1 Incremento de las alternativas de ocio de la Ciudad en su conjunto, gracias a la disponibilidad de El Malecón, y la posibilidad de poder llegar a este sin dificultad, antes del primer año</p> <p>14.2 Adaptación de los trazados, ubicaciones y morfologías constructiva de la accesibilidad externa y de los accesos peatonales a las exigencias requeridas para la conservación y protección de activos ambientales y culturales significativos y a los usos legalmente establecidos en el lugar, con lo que la maximización del uso de El Malecón se hace compatible con un desarrollo integral, antes del primer año</p>	<p>8.1.1 Croquis, con memoria explicativa, de la accesibilidad del paseo, desde las paradas de transporte público</p> <p>8.1.2 Croquis, con memoria explicativa, de la accesibilidad del paseo, desde las zonas de aparcamiento</p> <p>8.1.3 Planos temáticos que relacionen la accesibilidad interna y externa del paseo</p> <p>8.2 Planos que muestren los accesos peatonales</p> <p>8.3.1 Planos que muestren las modificaciones de los elementos estructurales, conforme con los textos legales más avanzados, en otros lugares, en relación con el pleno uso del paseo por todo tipo de discapacitados</p> <p>8.3.2 Croquis de ubicación de los nuevos equipamientos que complementen las modificaciones estructurales del paseo</p> <p>13.1 Documento que recoja las modificaciones y mejoras propuestas para las líneas de transporte público</p> <p>13.2 Caracterizaciones, con planos que muestren los itinerarios, de las nuevas líneas de transporte público</p> <p>13.3 Documentación que muestre las mejoras necesarias de las áreas de aparcamiento existentes</p> <p>13.4 Croquis de ubicaciones de las nuevas zonas de aparcamiento, con sus caracterizaciones</p> <p>13.5 Documento donde se recojan diversas alternativas que minimicen los efectos del tránsito rodado, con sus ventajas y desventajas</p> <p>14.1 Documentación que muestre las diferentes alternativas de transporte que pueden usarse para llegar a El Malecón, con sus caracterizaciones</p> <p>14.2 Informes que verifiquen que el paseo con sus infraestructuras y ampliaciones no producen impactos ni hipotecamientos a otros activos</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 5: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 8

CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
<p>OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN</p>	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Conocer el territorio aledaño a El Malecón que posee las características innatas para darle un destino de uso como servidumbre del mismo, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Identificar si existen limitaciones físicas que pudieran impedir el desarrollo de las mejoras propuestas para El Malecón, antes del 2009</p> <p>4.1 Describir, y ubicar, los accesos existentes en El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar las barreras físicas existentes a lo largo de El Malecón, que impidieran o dificultasen un uso pleno del paseo por todo tipo de usuarios, en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Detectar, y justificar, en los primeros 6 meses, si existe un uso sectorizado de El Malecón, de manera que la afluencia de usuarios entre sectores difiera notablemente</p> <p>4.4 Identificar los diversos equipamientos que presenta El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones, en los 6 primeros meses</p> <p>4.5 Identificar las zonas de aparcamiento, con sus caracterizaciones y ubicaciones, que dan servicio a El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.6 Inventariar las líneas de transporte público, incluidas las ubicaciones y caracterizaciones de sus paradas, que dan servicio a El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el “tipo” de usuarios de El Malecón y las posibles minusvalías de los mismos, para poder adecuar el diseño de los accesos y dotarlos de los equipamientos y mobiliario necesario, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de textos relacionados con normas de accesibilidad y eliminación de barreras urbanísticas que puedan ayudar a corregir los elementos detectados en El Malecón que desfavorezcan el uso del mismo por todo tipo de usuarios, en los 6 primeros meses</p> <p>6.2 Selección de los requisitos más significativos en relación con la accesibilidad y la eliminación de las barreras urbanísticas, que mejor se ajusten a los problemas detectados en El Malecón, en los primeros 6 meses.</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>2.1 Cartografía del territorio donde se muestren, según la vocación de destino, los distintos usos que podría darse a las zonas aledañas a El Malecón (destinos de uso), con sus justificaciones</p> <p>3.1 Listado que muestre las limitaciones, con sus justificaciones y ubicación</p> <p>4.1 Croquis de El Malecón donde se muestren los accesos, con sus caracterizaciones</p> <p>4.2.1 Documentación que muestre las barreras físicas detectadas en El Malecón</p> <p>4.2.2 Análisis y valoración de la gravedad de las barreras detectas</p> <p>4.2.3 Croquis que ubique las barreras físicas detectadas</p> <p>4.3 Representación gráfica de los resultados, junto a sus justificaciones</p> <p>4.4 Documento que muestre los equipamientos que posee El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>4.5 Croquis que muestre las zonas de aparcamiento, con sus caracterizaciones</p> <p>4.6 Inventario de las líneas de transporte público y de sus paradas</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Análisis de los resultados</p> <p>5.1.3 Representaciones gráficas de los resultados</p> <p>6.1 Recopilación de los textos encontrados</p> <p>6.2 Resumen de los requisitos más significativos</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 5: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 13				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>2.1 Conocer el territorio aledaño a El Malecón que posee las características innatas para destinarse a una zona de aparcamiento, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Inventariar las zonas de aparcamiento existentes que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones y ubicaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar las líneas de transporte público que dan servicio a El Malecón, con sus caracterizaciones (horarios, itinerarios, paradas, precios, etc.), en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Caracterizar la vía de tránsito rodado que recorre El Malecón, de modo que se especifiquen la afluencia de vehículos, la velocidad máxima permitida, el número de carriles, el número de semáforos que regulan su circulación, horas pico de uso, sentido de circulación, etc., en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar los barrios, zonas de procedencia, y otro tipo de costumbres de los usuarios de El Malecón para poder adecuar los servicios de transporte público, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar si existen, o no, entre los usuarios de El Malecón, preferencia por uno, o varios, sectores del paseo, y que sectores son estos, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilar información relacionada con el número de plazas de aparcamiento que debe de disponer un paseo marítimo, con sus caracterizaciones, en relación con el número de usuarios del mismo, en los primeros 6 meses</p>	<p>2.1 Cartografía del territorio donde se muestren, según la vocación de destino, los distintos sectores que podrían acoger nuevas zonas de aparcamiento, o acoger la construcción de un parking, con sus caracterizaciones</p> <p>4.1 Inventarios con sus caracterizaciones</p> <p>4.2.1 Croquis que muestre los itinerarios, con las paradas, de las líneas que dan servicio a El Malecón</p> <p>4.2.2 Documentación que especifique las líneas que dan servicio al paseo, con sus caracterizaciones</p> <p>4.3 Informe que especifique todas las características de la vía de tránsito rodado</p> <p>5.1.1 Modelo de encuesta</p> <p>5.1.2 Resultados de las encuestas</p> <p>5.2.1 Diseño de la encuesta</p> <p>5.2.2 Resultados de las encuestas, con gráficos y comparativas</p> <p>6.1 Dossier que muestre la información encontrada</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 5: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el territorio para determinar las zonas más apropiadas, del ámbito marino de El Malecón, para ubicar los nuevos elementos de protección ante los temporales, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Estimar, a partir de series de datos significativas, la frecuencia (periodo de retorno) con que se repiten las condiciones climáticas que favorecen las inundaciones en El Malecón y que pueden ocasionar daño a los activos significativos ubicados en el paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Caracterizar la accesibilidad interna y externa de El Malecón, para determinar las posibilidades reales para acceder desde distintos puntos de la Ciudad al paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Identificar los distintos tipos y grados de minusvalías que podrían presentar los usuarios de El Malecón (problemas en la movilidad, invidencia, sordera, etc.) para poder plantear medidas que ayuden a que los usuarios con discapacidades puedan hacer un uso pleno del paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Determinar las características de diseño que, según el marco legal vigente, debe de satisfacer un paseo marítimo, en relación con la accesibilidad, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Inventarios que muestren la biota, gea, patrimonios, etc., con sus caracterizaciones</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>2.1 Croquis que muestre las zonas, con justificaciones</p> <p>3.1 Resultados estadísticos de las series de datos</p> <p>4.1 Documentación que muestre toda la información recopilada en relación con la accesibilidad</p> <p>5.1 Descripciones que muestren los distintos tipos de minusvalías detectadas</p> <p>6.1 Características de diseño sugeridas por el marco legal vigente</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 6				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	22. Posibilitar el disfrute de activos colindantes, o que incidieran en el lugar para pasear	22. Los activos envolventes significativos de El Malecón (el Morro, puestas de sol, fachada arquitectónica de edificios de inicios de la primera mitad del S. XX y otros) enriquecen el pasear junto al mar, antes de cuatro años	22. Encuestas sobre la percepción de los activos significativos envolventes en los usuarios	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	<p>12. Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional</p> <p>14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio</p>	<p>12.1 Diseño de diferentes medidas de incentivación para la remodelación y mantenimiento de las fachadas arquitectónicas de El Malecón, conforme con estándares de armonización del conjunto paisajístico, antes del primer año</p> <p>12.2 Diseño de los paneles que señalen y expliquen los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de El Malecón, antes del primer año</p> <p>12.3 Propuesta de ubicación de los paneles informativos, de manera que se eviten pantallas de ocultación del paisaje y se eviten los impactos visuales negativos, a lo largo de El Malecón, antes del primer año</p> <p>14.1 La alternativa de ocio proporcionada por El Malecón al conjunto de La Ciudad, se ve beneficiada e incrementada por la presencia de diversos activos significativos ubicados en el marco geográfico del paseo, antes del primer año</p> <p>14.2 Las ganancias económicas obtenidas por la presencia de El Malecón, benefician a la Ciudad en su conjunto, antes del primer año</p>	<p>12.1 Documentación que muestre las diferentes medidas de incentivación propuestas</p> <p>12.2.1 Croquis de los diseños de los paneles explicativos</p> <p>12.2.2 Pruebas de diseño del contenido de los paneles</p> <p>12.3 Ubicación de los paneles, con sus justificaciones</p> <p>14.1 Listado que muestre los activos significativos que revalorizan el paseo</p> <p>14.2 Informes que muestren los balances económicos obtenidos</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 6: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 12				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>1.3 Valoración del estado actual de las edificaciones que componen la fachada marítima de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>1.4 Determinar la cantidad de información que debe de incluirse en los paneles para facilitar la comprensión de la información a los usuarios, en los 6 primeros meses</p> <p>4.1 Localizar, y caracterizar, en caso de existir, todas las señalizaciones, o paneles, existentes en El Malecón, que muestren, o identifiquen, los activos significativos que revalorizan el paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar, las infraestructuras que posea El Malecón, relacionadas con el disfrute de los activos significativos que revalorizan el paseo, como pueden ser miradores, telescopios, zonas de descanso y contemplación, accesos a zonas de interés histórico, etc., en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses, para poder adaptar el formato de los paneles informativos a los usuarios</p> <p>5.2 Cuantificar el número de habitantes que residen en la fachada marítima y que se verían afectados por las medidas de remodelación y mantenimiento de la fachada arquitectónica de El Malecón, en los 6 primeros meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>1.3 Documentos que muestren las valoraciones</p> <p>1.4 Informe que muestre dicha información</p> <p>4.1 Croquis de ubicación de las señalizaciones, con sus caracterizaciones</p> <p>4.2 Cartografía que muestre las infraestructuras encontradas, con sus caracterizaciones</p> <p>5.1 Conclusiones de los resultados que ayuden a hacer un diseño adecuado de los paneles</p> <p>5.2 Documentos que muestren la cantidad de población residente en la fachada urbana</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 6: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Determinar las interrelaciones existentes entre los distintos elementos que componen el marco geográfico de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Caracterizar el territorio aledaño a El Malecón según sus cualidades innatas para determinar el uso que se le puede dar, en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Estimar las condiciones climáticas, con sus caracterizaciones y distribución temporal, que favorezcan y desfavorezcan el uso de El Malecón (relacionarlo con las épocas de mayor y menor uso si es posible), en los 6 primeros meses</p> <p>4.1 Inventariar, con sus descripciones y caracterizaciones, todos los servicios complementarios del paseo, como son los escenarios de ocio complementario, los negocios de prestaciones de servicios, los puntos de socorrismo, etc., ubicados a lo largo de El Malecón en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Determinar la variedad y cantidad de empleos que generan los negocios de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Determinar, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>6.1 Recopilación de textos relacionados con las limitaciones, en cuanto a ubicación de negocios y alternativas de ocio en general, en la zona costera, en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>1.2 Descripciones de las interrelaciones existentes</p> <p>2.1.1 Informes que recojan el estudio y los resultados obtenidos</p> <p>2.1.2 Clasificación del territorio según sea su vocación de destino</p> <p>3.1 Documentos que muestren las condiciones climáticas que más desfavorecen y favorecen el uso del paseo</p> <p>4.1 Listado que recoja los negocios de prestaciones de servicios, centros de socorrismo, etc. con sus caracterizaciones y ubicaciones</p> <p>4.2 Dossier que muestre la cantidad y variedad de los empleos generados por El Malecón</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Resultados de las encuestas</p> <p>6.1 Textos recopilados</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 7

CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	23. Integrar el paseo en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y de armonía arquitectónica	23. El Malecón de La Habana participa en la sostenibilidad social y económica, dentro de un desarrollo sustentable y de armonía arquitectónica, dentro de su marco geográfico-urbano (considerado como un todo), antes de cuatro años	23. Resultados de análisis de El Malecón en la sostenibilidad social y económica, en los supuestos de que no intervenga en el hipotecamiento de legados ni en la rotura de armonías arquitectónicas	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	<p>12. Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional</p> <p>14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio</p> <p>15. Establecer formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo</p>	<p>12.1 Entre los activos significativos que revalorizan El Malecón y éste no existen disarmonías que impacten visualmente, antes del primer año</p> <p>12.2 Diseño de paneles que señalen, y expliquen, los activos significativos que pueden disfrutarse a lo largo de paseo, antes del primer año</p> <p>12.3 Ubicación de los paneles, evitando que estos creen pantallas de ocultación del paisaje, a lo largo de El Malecón, antes del primer año</p> <p>12.4 Puesta a punto de un plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado que compone la fachada marítima de El Malecón, que evite el deterioro existente y la pérdida de riqueza cultural e histórica, antes del primer año</p> <p>12.5 Adecuación del sistema de transporte público, para que sea eficiente y eficaz, y posibilite la llegada al espacio envolvente de El Malecón, antes del primer año</p> <p>12.6 Diseño de nuevas áreas de aparcamiento en las inmediaciones de El Malecón, que faciliten el uso de transporte privado, antes del primer año</p> <p>14.1 La existencia de El Malecón, con todas sus infraestructuras y dotaciones, favorece la creación de empleos, de diversa índole, que benefician a la Ciudad de La Habana en su conjunto, antes del primer año</p> <p>14.2 Diseño de cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración, antes del primer año</p> <p>14.3 Disponibilidad de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería ubicados en El Malecón, antes del primer año</p> <p>14.4 La existencia de El Malecón contribuye al aumento de la calidad de vida de la Ciudad, mediante el incremento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riqueza a las arcas del estado, etc., antes del primer año</p> <p>14.5 Los ingresos económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón permite mejorar la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales de la Ciudad, antes del primer año</p> <p>14.6 Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelera existente, antes del primer año</p> <p>14.7 Con el fin de aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles, se propone la elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc., con el fin de evitar posibles disarmonías, antes del primer año</p> <p>14.8 Disponibilidad de un personal cualificado (fuerzas de la seguridad) que evite los conflictos sociales entre los usuarios del paseo, asegure la seguridad de los mismos y evite situaciones de asedio y mendicidad en el ámbito de El Malecón, antes del primer año</p> <p>15.1 Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas, antes del primer año</p> <p>15.2 Diseño de campañas de marketing que usen como reclamo El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla, antes del primer año</p> <p>15.3 Negociación con diversos canales de venta como son ferias, congresos, Internet, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba, antes del primer año</p> <p>15.4 Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo (uso comercial, deportivo, de entretenimiento nocturno, restauración, etc.), antes del primer año</p>	<p>12.1 Dossier fotográfico que muestre los resultados obtenidos con las actuaciones llevadas a cabo para la eliminación de las disarmonías</p> <p>12.2 Modelos de paneles</p> <p>12.3 Localización, en el paseo, de los puntos de colocación de los paneles</p> <p>12.4 Documentación que recoja el plan</p> <p>12.5 Documentación de las propuestas de adecuación</p> <p>12.6 Croquis que muestre las áreas propuestas, con sus caracterizaciones</p> <p>14.1 Listado que recoja, con sus especificaciones y caracterizaciones, los empleos generados por la presencia del paseo</p> <p>14.2.1 Temarios de los cursos</p> <p>14.2.2 Listas de los matriculados</p> <p>14.2.3 Caracterización, y ubicación en un plano, de las instalaciones donde se van a impartir los cursos</p> <p>14.2.4 Documentación que muestre los responsables de los cursos, el profesorado acreditado,</p> <p>14.2.5 Informes que muestren las Administraciones responsables de los cursos, las empresas patrocinadoras y las becas o subvenciones de las que se dispongan para la realización de los mismos</p> <p>14.3 Documentos que acrediten la cualificación de los empleados</p> <p>14.4 Dossier fotográfico que muestre las diferentes alternativas de ocio que ofrece El Malecón</p> <p>14.5.1 Balances económicos</p> <p>14.5.2 Informes que muestren las mejoras en la infraestructura urbana y en los nuevos equipamientos sociales y asistenciales</p> <p>14.6 Documentos que muestren los convenios firmados por los diferentes empresarios e inversores</p> <p>14.7 Documentación que recoja el Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima</p> <p>14.8.1 Ubicación de las comisarías que dan servicio al paseo</p> <p>14.8.2 Caracterización de las patrullas que dan servicio continuo al paseo</p> <p>15.1 Fotomontaje que muestre la imagen actual de El Malecón y la imagen que podría llegar a alcanzar</p> <p>15.2 Maquetas de las campañas</p> <p>15.3 Contratos y convenios firmados</p> <p>15.4.1 Listado de los usos</p> <p>15.4.2 Maquetas de las campañas</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 7: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 12				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p>	<p>1.1 Identificar, con sus caracterizaciones, los activos significativos que existen en El Malecón, desde su espacio envolvente hasta el fondo escénico, en los primeros 6 meses</p> <p>1.2 Clasificar los activos significativos dependiendo de su ubicación espacial (espacio envolvente, fondo medio o lejano, fondo escénico, etc.) respecto a El Malecón, su tipología (natural, antrópico, histórico, etc.) y el tipo de interacción que tienen con el paseo, en los primeros 6 meses</p> <p>1.3 Identificar, a grosso modo, los diferentes tipos de desperfectos que presentan las edificaciones del <i>front line</i>, y el tipo de actuaciones que serían necesarias para corregirlas, en los primeros 6 meses.</p> <p>4.1 Caracterizar la accesibilidad externa (zonas de aparcamiento, vías de tránsito rodado, transporte público, etc.) de El Malecón, que no solo va a facilitar la llegada al paseo, sino que también permite acceder a los activos significativos ubicados en el espacio envolvente, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Caracterizar el estilo que presenta el diseño del mobiliario (incluido el pavimento) de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.3 Identificar, con sus caracterizaciones, si existen en la actualidad paneles informativos que muestren e informen de los activos significativos existentes en El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.4 Identificar los puntos de ubicación de la cartelería informativa que menos impacto generaría (paneles de ocultación, rotura del paisaje, etc.) a El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Determinar el perfil socioeconómico de la población que habita la fachada marítima de El Malecón, antes de los primeros 6 meses</p> <p>5.3 Cuantificar el porcentaje de la población que habita el <i>front line</i> de El Malecón de La Habana, antes de los 6 primeros meses</p>	<p>1.1 Cartografías que señalen los activos significativos</p> <p>1.2 Mapas temáticos que, mediante consultas y según las características que interesen, muestren la ubicación de los activos significativos</p> <p>1.3.1 Documentos que muestren los tipos de desperfectos que mayoritariamente se detectan en las edificaciones del <i>front line</i></p> <p>1.3.2 Clasificación de los desperfectos según su grado de deterioro o gravedad</p> <p>1.3.3 Localización de las zonas que mayores deterioros presentan</p> <p>4.1.1 Croquis que muestre las zonas de aparcamientos en las inmediaciones de El Malecón, con sus caracterizaciones</p> <p>4.1.2 Documentación que especifique las líneas de transporte público que dan servicio al sector de El Malecón</p> <p>4.1.3 Mapa que muestre, con sus caracterizaciones, las vías que comunican la zona ocupada por El Malecón con los distintos sectores de la Ciudad</p> <p>4.2 Informe que muestre el estilo, o los estilos, de los equipamientos mobiliarios</p> <p>4.3 Documento que muestre los paneles informativos existentes en El Malecón, con sus caracterizaciones</p> <p>4.4 Plano que muestre los mejores puntos de ubicación de los paneles</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Informes que muestren el perfil de los usuarios y sus caracterizaciones</p> <p>5.3 Resultados de las cuantificaciones</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 7: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Conocer los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc., en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Identificar, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Conocer el número de empleos que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad, con sus caracterizaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Determinar, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Conocer las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana, en los 6 primeros meses</p> <p>4.4 Conocer el estado actual de la fachada marítima de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.5 Análisis de los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.6 Estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios, en los 6 primeros meses</p> <p>6.1 Determinar, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico, en los primeros 6 meses</p> <p>6.2 Identificar los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración, en los 6 primeros meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>2.1 Planos temáticos que muestren los diferentes sectores del territorio y sus posibles usos</p> <p>3.1.1 Informes que recojan las limitaciones, con sus justificaciones y caracterizaciones</p> <p>3.1.2 Croquis de ubicación de las limitaciones encontradas</p> <p>4.1 Datos obtenidos (a partir de fuentes oficiales) y análisis de los mismos</p> <p>4.2 Mapas que muestren la procedencia de los trabajadores</p> <p>4.3 Informes que muestren las deficiencias detectadas</p> <p>4.4 Documentación que muestre el estado actual de la fachada marítima</p> <p>4.5 Resultados y conclusiones de los análisis</p> <p>4.6 Resultados de los estudios de mercado</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Informes que muestren los resultados</p> <p>6.1 Documento que muestre las caracterizaciones imprescindibles para cada uno de las actuaciones que quieran llevarse a cabo</p> <p>6.2 Dossier que muestre los conocimientos obligatorios que han de impartirse para obtener la titulación</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 7: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 15				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p>	<p>1.1 Identificar aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Determinar aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón el la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven de reclamo para los turistas, en los 6 primeros meses</p> <p>4.3 Conocer las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo, en los 6 primeros meses</p> <p>4.4 Determinar las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>5.3 Clasificar los posibles usuarios de El Malecón en grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, etc., en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Listado de los elementos, con sus justificaciones</p> <p>4.1 Dossier que recoja los caracteres, con sus justificaciones</p> <p>4.2 Documentación que muestre las actuales alternativas de ocio que oferta El Malecón y que sirven de reclamo</p> <p>4.3 Informe que muestre las líneas de venta que están utilizándose actualmente en Cuba, con sus caracterizaciones</p> <p>4.4 Documentos que muestren las partidas presupuestarias destinadas a la venta del destino turístico de Cuba</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>5.3 Clasificaciones de los usuarios</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

MATRIZ MADRE DEL PROYECTO 8				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
META	24. Vender el paseo	24. La imagen y las posibilidades de uso de El Malecón de La Habana llega y sirve de reclamo a los destinos turísticos de interés y a los lugareños de su marco geográfico-urbano, antes de cuatro años	24.1 Encuestas de usuarios por procedencias	Hay un compromiso entre todos los responsables políticos de tener un plan de manejo
ESTRATEGIAS	14. Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio 15. Establecer formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo	14.1 La existencia de El Malecón, con todas sus infraestructuras y dotaciones, favorece la creación de empleos, de diversa índole, que beneficien a la Ciudad de La Habana en su conjunto, antes del primer año 14.2 Diseñar cursos de formación para capacitar al personal destinado a desarrollar actividades relacionadas con la restauración, antes del primer año 14.3 Disponer de un personal cualificado que de un servicio de alta calidad en los negocios de prestaciones de servicios relacionados con la hostelería ubicados en El Malecón, antes del primer año 14.4 La existencia de El Malecón contribuye al aumento de la calidad de vida de la Ciudad, mediante el incremento de las posibilidades de ocio de la población residente (en zonas aledañas o no) y turística (nacional o internacional), la protección ante temporales, el aporte de riqueza a las arcas del estado, etc., antes del primer año 14.5 Los ingresos económicos aportados por los negocios beneficiados por la presencia de El Malecón permite mejorar la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales de la Ciudad de La Habana, antes del primer año 14.6 Diseño de una estructura empresarial generadora de ingresos que se base en la recuperación, incremento y diversificación de la oferta turística y hostelería existente, antes del primer año 14.7 Con el fin de aumentar la calidad del paisaje urbano de El Malecón y evitar el deterioro progresivo de los inmuebles, se propone la elaboración de un Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima, el cual incluirá recomendaciones sobre el tipo de material, forma, colores, etc., con el fin de evitar posibles disarmonías, antes del primer año 14.8 Proponer nuevas áreas comerciales ubicadas en diferentes zonas de la Ciudad, que satisfagan la demanda y necesidades de los residentes y los turistas atraídos por la "nueva" imagen del destino turístico de La Habana, antes del primer año 15.1 Tenencia de diversas alternativas de ocio que puede ofertar El Malecón de La Habana, de manera que le confiera una imagen atrayente y cuidada que sirva de reclamo tanto para los usuarios locales como para los turistas, antes del primer año 15.2 Diseño de campañas de marketing que usando como unos de sus reclamos El Malecón, atraiga turismo al conjunto de La Ciudad de La Habana y de la isla, antes del primer año 15.3 Negociación con diversos canales de venta como son ferias, congresos, Internet, etc. y mediante compañías relacionadas con el negocio turístico para vender al mundo el destino turístico de Cuba, antes del primer año 15.4 Diseño de campañas de marketing que promocionen El Malecón, utilizando diferentes usos de ocio que pueden llevarse a cabo en el paseo, antes del primer año	14.1 Listado que recoja, con sus especificaciones y caracterizaciones, los empleos generados por la presencia del paseo 14.2.1 Temarios de los cursos 14.2.2 Listas de los matriculados 14.2.3 Caracterización, y ubicación en un plano, de las instalaciones donde se van a impartir los cursos 14.2.4 Documentación que muestre los responsables de los cursos, el profesorado acreditado, etc. 14.2.5 Informes que muestren las Administraciones responsables de los cursos, las empresas patrocinadoras y las becas o subvenciones de las que se dispongan para la realización de los mismos 14.3 Documentación que muestre que el personal contratado tiene una preparación adecuada para proporcionar un servicio de calidad 14.4.1 Dossier que muestre las mejoras en los recursos de ocio (comparativa entre el estado de El Malecón y sus recursos antes de las diferentes intervenciones llevadas a cabo en el mismo y después) 14.4.2 Informes que muestren el descenso de daños ante los temporales debido a las nuevas estructuras de protección que posee El Malecón 14.5 Dossier que muestre las mejoras en la infraestructura urbana y los equipamientos sociales y asistenciales 14.6 Documentación que recoja los convenios y compromisos acordados por las diferentes empresas, con sus caracterizaciones 14.7 Documento que recoja el Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima 14.8 Planos que muestren las nuevas zonas comerciales propuestas, con sus caracterizaciones 15.1 Fotomontaje que muestre la imagen actual de El Malecón y la imagen que podría llegar a alcanzar 15.2 Maquetas de las campañas 15.3 Contratos y convenios firmados 15.4.1 Listado de los usos relacionados con el sector de usuarios a quienes van dirigidos (principalmente) 15.4.2 Maquetas de las campañas	Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias

PROYECTO 8: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 14				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>2. Cartografiar el territorio que tenga vocación de destino como paseo o como servidumbre del mismo</p> <p>3. Conocer las limitaciones en el lugar para pasear, impuestas por las variables envolventes</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p> <p>6. Precisar el marco legal del paseo</p>	<p>1.1 Inventariar, con sus ubicaciones, la biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc., existentes a lo largo de El Malecón y en las áreas colindantes, en los primeros 6 meses</p> <p>2.1 Conocer los sectores del territorio aledaño a El Malecón que podrían soportar (por sus cualidades innatas) infraestructura relacionadas con el aumento de escenarios para actividades de ocio complementario, la creación de negocios de prestaciones de servicios, puestos de socorro, etc., en los primeros 6 meses</p> <p>3.1 Identificar, si existen, posibles limitaciones físicas, histórico-culturales, ecológicas, etc., que descarten la posibilidad de llevar a cabo modificaciones y ampliaciones en El Malecón, con sus justificaciones y ubicaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Conocer el número de empleos que proporciona actualmente, de manera directa o indirecta, El Malecón a la Ciudad, con sus caracterizaciones, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Determinar, a partir de observaciones de campo, el origen, dentro de la Ciudad, de los trabajadores que realizan los empleos generados por El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.3 Conocer las deficiencias actuales existentes en la formación del personal destinado al desarrollo de actividades relacionadas con la restauración en la Ciudad de La Habana, en los 6 primeros meses</p> <p>4.4 Conocer el estado actual de la fachada marítima de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.5 Análisis de los balances económicos, con sus prospecciones a corto y largo plazo, de los negocios ubicados en la zona de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>4.6 Estudios de mercado que ayuden a prever, a medio y largo plazo, la evolución y funcionamiento de los negocios en el ámbito de El Malecón, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar las apetencias de los usuarios de El Malecón y las deficiencias detectadas por estos, en cuanto a la calidad de los servicios prestados por los negocios, en los 6 primeros meses</p> <p>6.1 Determinar, a partir del marco legal vigente, las características imprescindibles que deben cumplir las diferentes actuaciones que se lleven a cabo en El Malecón y en su marco geográfico, en los primeros 6 meses</p> <p>6.2 Identificar los conocimientos obligatorios que deben transmitirse en los cursos de capacitación relacionados con los empleos del sector turístico, hostelero y de restauración, en los 6 primeros meses</p>	<p>1.1 Inventarios de biota, gea, patrimonios, áreas exclusivas, etc.</p> <p>2.1 Planos temáticos que muestren los diferentes sectores del territorio y sus posibles usos</p> <p>3.1.1 Informes que recojan las limitaciones, con sus justificaciones y caracterizaciones</p> <p>3.1.2 Croquis de ubicación de las limitaciones encontradas</p> <p>4.1 Datos obtenidos (a partir de fuentes oficiales) y análisis de los mismos</p> <p>4.2 Mapas que muestren la procedencia de los trabajadores</p> <p>4.3 Informes que muestren las deficiencias detectadas</p> <p>4.4 Documentación que muestre el estado actual de la fachada marítima</p> <p>4.5 Resultados y conclusiones de los análisis</p> <p>4.6 Resultados de los estudios de mercado</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Informes que muestren los resultados</p> <p>6.1 Documento que muestre las caracterizaciones imprescindibles para cada uno de las actuaciones que quieran llevarse a cabo</p> <p>6.2 Dossier que muestre los conocimientos obligatorios que han de impartirse para obtener la titulación</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

PROYECTO 8: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA 15				
CATEGORÍA DE LOS OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	PRECAUCIONES PARA MINIMIZAR LOS SUPUESTOS DE RIESGO
OBJETIVOS DE DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN	<p>1. Describir el marco geográfico del paseo</p> <p>4. Caracterizar el paseo con sus accesibilidades, beneficios, daños y servidumbres externas</p> <p>5. Identificar los diferentes tipos de usuarios, con sus dimensionamientos, apetencias y posibles conflictos de uso</p>	<p>1.1 Identificar aquellos elementos relacionados con la gea, biota, patrimonios, clima, entorno urbano, etc. que pueden enriquecer la imagen promocional de El Malecón, en los primeros 6 meses</p> <p>4.1 Determinar aquellos caracteres de El Malecón que lo hacen emblemático y lo diferencian de otros paseos, en los primeros 6 meses</p> <p>4.2 Identificar las diferentes alternativas de ocio que oferta El Malecón en la actualidad, y aquellas que podría ofertar, y que sirven de reclamo para los turistas, en los 6 primeros meses</p> <p>4.3 Conocer las actuales líneas de venta del destino turístico de Cuba y los “ganchos” publicitarios que se emplean para hacerlo, en los 6 primeros meses</p> <p>4.4 Determinar las partidas presupuestarias destinadas en la actualidad a la venta del destino turístico de Cuba, en los 6 primeros meses</p> <p>5.1 Realizar encuestas sociométricas, proporcionales y aleatorias, en el espacio y en el tiempo, para determinar el perfil de los usuarios de El Malecón y las apetencias de los mismos, en los primeros 6 meses</p> <p>5.2 Caracterizar el tipo de usuarios de El Malecón, a partir de observaciones (in situ) de los operadores de campo, en los primeros 6 meses</p> <p>5.3 Clasificar los posibles usuarios de El Malecón en grupos, utilizando diferentes criterios de clasificación, como pueden ser la edad, apetencias, nacionalidad, etc., en los primeros 6 meses</p>	<p>1.1 Listado de los elementos, con sus justificaciones</p> <p>4.1 Dossier que recoja los caracteres, con sus justificaciones</p> <p>4.2 Documentación que muestre las actuales alternativas de ocio que oferta El Malecón y que sirven de reclamo</p> <p>4.3 Informe que muestre las líneas de venta que están utilizándose actualmente en Cuba, con sus caracterizaciones</p> <p>4.4 Documentos que muestren las partidas presupuestarias destinadas a la venta del destino turístico de Cuba</p> <p>5.1.1 Resultados de las encuestas</p> <p>5.1.2 Descripción de los diferentes tipos de usuarios detectados</p> <p>5.1.3 Listado que muestre las apetencias de los usuarios</p> <p>5.2 Contraste de los resultados obtenidos a partir de las encuestas y a partir de observaciones in situ</p> <p>5.3 Clasificaciones de los usuarios</p>	<p>Para realizar el proyecto, participan diversos organismos públicos, empresas y varias universidades</p> <p>La participación de distintas empresas y la Administración Pública aseguran la financiación de las Obras</p> <p>La salida de una Administración y/o una de las Universidades no conllevaría una paralización de las actuaciones</p> <p>El inicio de las obras se ponen en marcha al inicio de los mandatos políticos para evitar modificaciones posteriores por cambios en las preferencias</p>

10.5.4 ANEXO 5.4: Cálculo de logros

SECTOR	MEDIDAS DAFO			COEFICIENTE ESPACIAL	COEFICIENTE DE CORRECCIÓN	MEDIDAS DAFO CORREGIDAS		
	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO			CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	DESVÍO
1	9.467	5.988	3.481	1.00	0.65	9.467	3.894	5.573
Σ	9.467	5.988	3.481	1.00	0.65	9.467	3.894	5.573

Tabla 24

Medidas de calidad corregidas por las medidas cautelares para obtener los cálculos de logros del Plan de Manejo para el paseo marítimo de El Malecón de La Habana

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	CALIDAD ACTUAL	CALIDAD ACTUAL CORREGIDA	PERDIDAS	% LOGROS
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	0.480	0.312	0.328	5.89
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	0.632	0.411	0.229	4.11
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.342	0.342	0.222	0.120	2.15
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	0.720	0.468	0.252	4.52
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	0.215	0.140	0.290	5.20
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	0.095	0.062	0.438	7.86
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.272	2.484	1.615	1.657	29.73
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.110	0.072	0.158	2.84
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	0.000	0.000	0.230	4.13
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	0.188	0.122	0.148	2.66
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	0.270	0.176	0.094	1.69
2.5	Connotado social	0.190	0.089	0.058	0.132	2.37
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	0.105	0.068	0.072	1.29
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	0.126	0.082	0.088	1.58
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	0.200	0.130	0.070	1.26
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	0.000	0.000	0.300	5.38
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	1.088	0.708	1.292	23.20
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	0.235	0.153	0.317	5.69
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.333	0.258	0.168	0.165	2.96
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	0.410	0.267	0.143	2.57
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	0.000	0.000	0.590	10.59
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.440	0.440	0.286	0.154	2.76
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	0.116	0.075	0.485	8.70
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.803	1.459	0.949	1.854	33.27
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	0.345	0.224	0.296	5.31
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.202	0.202	0.131	0.071	1.27
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	0.000	0.000	0.260	4.67
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	0.410	0.267	0.143	2.57
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.392	0.957	0.622	0.770	13.82
Σ MEDIDAS DAFO		9.467	5.988	3.894	5.573	100

Tabla 25

Cálculo de logros, por descriptores, del plan de manejo de El Malecón de La Habana

SIGLAS DE LAS METAS	DENOMINACIÓN	DESCRIPTORES DAÑO INVOLUCRADOS	DENOMINACIONES	DESVÍOS DE CALIDAD	PORCENTAJES DE LOGROS
17	Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar	1.1	Dimensiones del activo ambiental	5.89	19.42
		1.5	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias	2.60	
		2.1	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.71	
		2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.79	
		2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.32	
		3.4	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	5.30	
		3.5	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.92	
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	2.89			
18	Evitar, o mitigar, los daños provocados por la presencia del paseo	1.4	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo	2.26	10.14
		1.6	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	7.88	
19	Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a “pasear”	1.5	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias	2.58	11.98
		2.1	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.71	
		2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	0.64	
		2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.79	
		2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.31	
		3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	
		3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.99	
		4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	2.65	
		4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.32	
		4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.93	
4.4	Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	0.64			
20	Limpieza y mantenimiento del paseo	1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	2.15	10.30
		2.1	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.71	
		2.2	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	4.14	
		2.3	Situación higiénico-sanitaria	2.66	
		2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	0.64	
21	Permitir la llegada al “lugar para pasear”	1.2	Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo	4.11	25.17
		1.4	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo	2.26	
		2.1	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.71	
		2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	5.38	
		3.4	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	5.30	
		3.5	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.92	
		3.6	Accesibilidad por transportes públicos	2.90	
		4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	2.66	
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.93			
22	Disfrute de los activos colindantes	3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	4.30
		3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.99	
		4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.32	
		4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.93	
		4.4	Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	0.64	
23	Integrar el paseo en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y armonía arquitectónica	2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.84	11.75
		2.5	Connotado social	1.19	
		2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.32	
		3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	
		3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.99	
		3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	1.29	
		3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.92	
		3.6	Accesibilidad por transportes público	2.90	
		4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.32	
		4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.92	
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.64			
24	Vender el paseo	2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.84	6.94
		2.5	Connotado social	1.18	
		2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.32	
		3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	
		3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	1.29	
		4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.32	
		4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.92	
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.65			
SUMATORIAS				100	100

Tabla 26

Tabla panorámica de logros del Plan de Manejo

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN		
17	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Diseño de modificaciones	1.1 1.5 (*)	Dimensiones del activo ambiental Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias	8.49	
			8.2	Propuestas de equipamientos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.36	
			8.3	Adecuación de la accesibilidad	3.4 (*) 3.5 (*) 3.6 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos	4.56	
			8.4	Uso pleno del paseo por <i>todo</i> tipo de usuarios	3.4 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	2.65	
			8.5	Elementos emblemáticos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.36	
	9	Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos	9.1	Disponibilidad de los servicios adecuados, a largo plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.55	
			9.2	Disponibilidad de los servicios adecuados, a corto plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.55	
	13	Diseñar la accesibilidad externa del paseo	13.1	Modificaciones en las líneas actuales de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.72	
			13.2	Nuevas líneas de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.72	
			13.3	Mejora de las áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.23	
			13.4	Nuevas áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.23	
	SUMATORIA							19.42

Tabla 27
Despliegues de los logros en el proyecto 1

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAÑO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	
18	11	Plantear medidas correctoras de daños provocados por la presencia del paseo	11.1	Medidas que corrijan los daños que provoque El Malecón	1.4 (*) 1.6 (*)	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	3.10
			11.2	Minimizar los efectos dañinos provocados por El Malecón	1.6 (*)	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.97
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	Medidas correctoras con función de corrección	1.6 (*)	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.97
			14.2	Diseño de las soluciones de ingeniería costera	1.4 (*) 1.6 (*)	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	3.10
SUMATORIA							10.14

Tabla 28
Despliegues de los logros en el proyecto 2

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN		
19	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Elección del “ritmo” del paseo	1.5 (*) 2.8 (*) 3.2 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Atributos significativos que revalorizan al activo	1.51	
			8.2	Propuesta de actividades complementarias	1.5 (*) 2.6 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.18	
			8.3	Infraestructuras necesarias para desarrollar las actividades complementarias	1.5 (*) 2.1 (*) 2.6 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Elementos de urbanización del paseo marítimo Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	1.54	
	9	Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos	9.1	Disponibilidad de los servicios adecuados, a largo plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.47	
			9.2	Disponibilidad de los servicios adecuados, a corto plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.47	
	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Diseño de paneles explicativos de los activos significativos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.18	
			12.2	Ubicación de los paneles	2.1 (*) 3.2 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo Atributos significativos que revalorizan al activo	0.67	
			12.3	Proyecto de ayuda para rehabilitar y mantener la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón es una alternativa atrayente de ocio	4.1 (*) 4.3 (*) 4.4 (*)	Inserción del activo en el tejido social urbano Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	3.44	
			14.2	Ganancias económicas gracias a la presencia de El Malecón	4.2 (*) 4.3 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	1.10	
	SUMATORIA							11.98

Tabla 29

Despliegues de los logros en el proyecto 3

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRITORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	
20	10	Redactar medidas de mantenimiento y limpieza	10.1	Mobiliario urbano acorde con las características climáticas	1.3 2.1 (*)	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo Elementos de urbanización del paseo marítimo	2.86
			10.2	Programa para realizar el mantenimiento básico	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.69
			10.3	Medidas específicas de mantenimiento para casos puntuales	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.69
			10.4	Riego y abono automatizado	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.69
			10.5	Programa básico de limpieza	2.2 (*) 2.3 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo Situación higiénico-sanitaria	2.02
			10.6	Medidas específicas de limpieza para casos puntuales	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	2.66
					2.3 (*) 2.6 (*)	Situación higiénico-sanitaria Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	
			10.7	Material de repuesto del mobiliario	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.69
SUMATORIA							10.30

Tabla 30
Despliegues de los logros en el proyecto 4

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN		
21	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Adecuación de la accesibilidad interna con la externa	3.4 (*) 3.5 (*) 3.6 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos	3.68	
			8.2	Accesos peatonales	3.4 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	1.77	
			8.3	Modificaciones de los elementos estructurales del paseo para posibilitar el uso a todo tipo de usuarios	2.1 (*) 3.4 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	2.48	
	13	Diseñar la accesibilidad externa del paseo	13.1	Modificaciones en las líneas actuales de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.72	
			13.2	Proponer nuevas líneas de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.72	
			13.3	Mejora de las áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.23	
			13.4	Nuevas áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.23	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	Incremento de recursos de ocio de la Ciudad	4.1 (*) 4.3 (*)	Inserción del activo en el tejido social urbano Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	3.59	
			14.2	No hipotecamiento de activos ambientales significativos	1.2 1.4 (*) 2.9	Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	11.75	
	SUMATORIA							25.17

Tabla 31

Despliegues de los logros en el proyecto 5

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	
22	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Medidas de incentivación para remodelar y mantener la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42
			12.2	Paneles de señalización de activos significativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.25
			12.3	Ubicación de los paneles	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.25
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón se beneficia de los activos significativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.49
			14.2	El Malecón produce ganancias económicas	4.2 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	1.89
					4.3 (*)		
4.4 (*)	Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto						
SUMATORIA							4.30

Tabla 32
Despliegues de los logros en el proyecto 6

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN		
23	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Mitigar las disarmonías existentes entre los activos y El Malecón	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.36	
			12.2	Diseño de los paneles explicativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.33	
			12.3	Ubicación de los paneles explicativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.33	
			12.4	Plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado	3.1 (*) 3.2 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Atributos significativos que revalorizan al activo	0.68	
			12.5	Transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	2.90	
			12.6	Áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.92	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón favorece la creación de empleo	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.2	Cursos de formación para capacitar al personal	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.3	Personal cualificado que de servicio de calidad	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.4	La existencia de El Malecón contribuye de la calidad de vida de la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Atractivo en la venta de la ciudad	0.84	
			14.5	Los ingresos económicos aportados por los negocios de El Malecón benefician a la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 3.3 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Atractivo en la venta de la ciudad	2.12	
			14.6	Estructura empresarial generadora de ingresos	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.7	Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.71	
			14.8	Fuerzas de seguridad	2.4 (*) 2.5 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social	0.68	
	15	Establecer formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo	15.1	Imagen atrayente y cuidada de El Malecón	4.2 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Atractivo en la venta de la ciudad	0.40	
			15.2	Campañas de marketing que usen El Malecón para vender la Ciudad de La Habana	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.08	
			15.3	Canales de venta	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.08	
			15.4	Campañas de marketing que vendan El Malecón con todos sus atributos	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.08	
	SUMATORIA							11.75

Tabla 33
Despliegues de los logros en el proyecto 7

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE LOGROS	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN		
24	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón favorece la creación de empleo	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.2	Cursos de formación de personal	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.3	Disponer de personal cualificado	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.4	La existencia de El Malecón contribuye de la calidad de vida de la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	1.12	
			14.5	Los ingresos económicos aportados por los negocios de El Malecón benefician a la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 3.3 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	2.41	
			14.6	Estructura empresarial generadora de ingresos	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.31	
			14.7	Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.42	
			14.8	Nuevas áreas comerciales	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.11	
	15	Establecer formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo	15.1	Imagen atrayente y cuidada de El Malecón	4.2 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.40	
			15.2	Campañas de marketing que usen El Malecón para vender la Ciudad de La Habana	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.08	
			15.3	Canales de venta	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.08	
			15.4	Campañas de marketing que vendan El Malecón con todos sus atributos	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.08	
	SUMATORIA							6.94

Tabla 34

Despliegues de los logros en el proyecto 8

Observaciones:

(*) Descriptores que comparten sus logros equitativamente entre proyectos, planteamientos de una misma propuesta o entre propuestas de un mismo proyecto.

En la siguiente tabla se especifica para cada uno de los descriptores como se han hecho las particiones equitativas.

	Proyecto 1 (17)	Proyecto 2 (18)	Proyecto 3 (19)	Proyecto 4 (20)	Proyecto 5 (21)	Proyecto 6 (22)	Proyecto 7 (23)	Proyecto 8 (24)
1.1	8.1							
1.2					14.2			
1.3				10.1				
1.4		11.1 14.2			14.2			
1.5	8.1		8.1 8.2 8.3					
1.6		11.1 11.2 14.1 14.2						
2.1	8.2 8.5		8.3 12.1 12.2	10.1	8.3			
2.2				10.2 10.3 10.4 10.5 10.6 10.7				
2.3				10.5 10.6				
2.4							14.4 14.5 14.8	14.4 14.5
2.5							14.5 14.5 14.8	14.4 14.5
2.6			8.2 8.3	10.6				
2.7	9.1 9.2		9.1 9.2					
2.8	9.1 9.2		8.1 9.1 9.2				14.1 14.2 14.3 14.6	14.1 14.2 14.3 14.6
2.9					14.2			
3.1			12.3			12.1	12.1 12.4 14.7	14.7
3.2			8.1 12.2			12.2 12.3 14.1	12.2 12.3 12.4	
3.3							14.5	14.5
3.4	8.3 8.4				8.1 8.2 8.3			
3.5	13.3 13.4 8.3				8.1 13.3 13.4		12.6	
3.6	13.1 13.2 8.3				8.1 13.1 13.2		12.5	
4.1			14.1		14.1			
4.2			14.2			14.2	15.1	15.1
4.3			14.1 14.2		14.1	14.2	14.1 14.2 14.3 14.6	14.1 14.2 14.3 14.6
4.4			14.1 14.2			14.2	14.4 14.5 15.1 15.2 15.3 15.4	14.4 14.5 14.8 15.1 15.2 15.3 15.4

Tabla 35

Particiones equitativas de cada uno de los descriptores por proyectos

Redistribución de los logros de un descriptor DAFO

En la distribución de los logros de un descriptor DAFO, se siguen los siguientes criterios:

- a) Cuando un descriptor únicamente interviene en un planteamiento de una propuesta, de un sólo proyecto, la totalidad de sus logros se integra en los de éste.
- b) Cuando, dentro de una misma propuesta, un descriptor participa en varios planteamientos, de un solo proyecto, sus logros se distribuyen equitativamente entre éstos.
- c) Cuando un descriptor participa sólo en varias propuestas de un mismo proyecto, sus logros se distribuyen equitativamente entre éstas. Y dentro de cada propuesta, los logros que les pertenece se redistribuyen conforme con los criterios asumidos en los puntos a) y b).
- d) Cuando un descriptor participa en más de un proyecto, sus logros se distribuyen, de forma equitativa, entre éstos. Y dentro de cada proyecto, los logros que les pertenece se redistribuyen conforme con los puntos a), b) y c).

10.5.5 ANEXO 5.5: Cálculo de calidades blindadas

SIGLAS DEL DESCRIPTOR	DENOMINACIÓN DEL DESCRIPTOR	CALIDAD ÓPTIMA	% DE CALIDADES BLINDADAS
1.1	Dimensiones del activo ambiental	0.640	6.76
1.2	Limitaciones físicas para el desarrollo del paseo	0.640	6.76
1.3	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo	0.342	3.61
1.4	Incidencia de las obras marítimas del activo en daños ambientales	0.720	7.61
1.5	Escenarios para actividades de ocio complementarias	0.430	4.54
1.6	Riesgos de daños por <i>invasiones</i> del mar sobre el activo	0.500	5.28
SUMATORIA DE LAS FORTALEZAS		3.272	34.56
2.1	Equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	2.43
2.2	Mantenimiento del equipamiento mobiliario, arboledas y jardinerías	0.230	2.43
2.3	Situación higiénico-sanitaria	0.270	2.85
2.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales	0.270	2.85
2.5	Connotado social	0.190	2.01
2.6	Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas	0.140	1.48
2.7	Proximidad de puntos de socorrismo	0.170	1.80
2.8	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.200	2.11
2.9	Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	0.300	3.17
SUMATORIA DE LAS DEBILIDADES		2.000	21.13
3.1	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.470	4.96
3.2	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.333	3.52
3.3	Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios	0.410	4.33
3.4	Accesibilidad del contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.590	6.23
3.5	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.440	4.65
3.6	Accesibilidad por transportes públicos	0.560	5.92
SUMATORIA DE LAS AMENAZAS		2.803	29.61
4.1	Inserción del activo en el tejido social urbano	0.520	5.49
4.2	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas	0.202	2.13
4.3	Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.260	2.75
4.4	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.410	4.33
SUMATORIA DE LAS OPORTUNIDADES		1.392	14.70
Σ MEDIDAS DAFO		9.467	100

Tabla 36

Cálculo de calidades blindadas, por descriptores, del plan de manejo de El Malecón de La Habana

SIGLAS DE LAS METAS	DENOMINACIÓN	DESCRIPTORES DAÑO INVOLUCRADOS	DENOMINACIONES	CALIDADES ÓPTIMAS	PORCENTAJES DE CALIDADES BLINDADAS
17	Tener un adecuado lugar para pasear junto al mar	1.1 1.5 2.1 2.7 2.8 3.4 3.5 3.6	Dimensiones del activo ambiental Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Elementos de urbanización del paseo marítimo Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos	6.76 2.27 0.60 0.90 0.53 3.12 1.55 1.97	17.71
18	Evitar, o mitigar, los daños provocados por la presencia del paseo	1.4 1.6	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	3.80 5.28	9.08
19	Disponer de infraestructuras acondicionadas para actividades complementarias a "pasear"	1.5 2.1 2.6 2.7 2.8 3.1 3.2 4.1 4.2 4.3 4.4	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Elementos de urbanización del paseo marítimo Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Atributos significativos que revalorizan al activo Inserción del activo en el tejido social urbano Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	2.27 0.60 0.74 0.90 0.53 1.24 1.17 2.74 0.53 0.55 1.08	12.37
20	Limpieza y mantenimiento del paseo	1.3 2.1 2.2 2.3 2.6	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo Elementos de urbanización del paseo marítimo Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo Situación higiénico-sanitaria Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	3.61 0.61 2.43 2.85 0.74	10.22
21	Permitir la llegada al "lugar para pasear"	1.2 1.4 2.1 2.9 3.4 3.5 3.6 4.1 4.3	Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Elementos de urbanización del paseo marítimo Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos Inserción del activo en el tejido social urbano Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	6.76 3.81 0.60 3.17 3.12 1.56 1.97 2.75 0.55	24.30
22	Disfrute de los activos colindantes	3.1 3.2 4.2 4.3 4.4	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Atributos significativos que revalorizan al activo Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	1.24 1.18 0.53 0.55 1.08	4.58
23	Integrar el paseo en un marco de desarrollo sustentable, de sostenibilidad social y armonía arquitectónica	2.4 2.5 2.8 3.1 3.2 3.3 3.5 3.6 4.2 4.3 4.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Atributos significativos que revalorizan al activo Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes público Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	1.42 1.00 0.53 1.24 1.17 2.16 1.55 1.97 0.53 0.56 1.08	13.21
24	Vender el paseo	2.4 2.5 2.8 3.1 3.3 4.2 4.3 4.4	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	1.43 1.00 0.53 1.24 2.16 0.53 0.55 1.08	8.52
SUMATORIAS				100	100

Tabla 37
Tabla panorámica de calidades blindadas del Plan de Manejo

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE		
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL	
17	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Diseño de modificaciones	1.1 1.5 (*)	Dimensiones del activo ambiental Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias	6.76 2.27	9.03	
			8.2	Propuestas de equipamientos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.30	0.30	
			8.3	Adecuación de la accesibilidad	3.4 (*) 3.5 (*) 3.6 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos	1.56 0.77 0.99	3.32	
			8.4	Uso pleno del paseo por <i>todo</i> tipo de usuarios	3.4 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	1.56	1.56	
			8.5	Elementos emblemáticos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.30	0.30	
	9	Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos	9.1	Disponibilidad de los servicios adecuados, a largo plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.45 0.26	0.71	
			9.2	Disponibilidad de los servicios adecuados, a corto plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.45 0.26	0.71	
	13	Diseñar la accesibilidad externa del paseo	13.1	Modificaciones en las líneas actuales de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.50	0.50	
			13.2	Nuevas líneas de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.50	0.50	
			13.3	Mejora de las áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.39	0.39	
			13.4	Nuevas áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.39	0.39	
	SUMATORIA							17.71	17.71

Tabla 38
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 1

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRITORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL
18	11	Plantear medidas correctoras de daños provocados por la presencia del paseo	11.1	Medidas que corrijan los daños que provoque El Malecón	1.4 (*) 1.6 (*)	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.90 1.32	3.22
			11.2	Minimizar los efectos dañinos provocados por El Malecón	1.6 (*)	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.32	1.32
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	Medidas correctoras con función de corrección	1.6 (*)	Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.32	1.32
			14.2	Diseño de las soluciones de ingeniería costera	1.4 (*) 1.6 (*)	Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	1.90 1.32	3.22
SUMATORIA							9.08	9.08

Tabla 39
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 2

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE		
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL	
19	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Elección del “ritmo” del paseo	1.5 (*) 2.8 (*) 3.2 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Atributos significativos que revalorizan al activo	0.76 0.26 0.59	1.61	
			8.2	Propuesta de actividades complementarias	1.5 (*) 2.6 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Riesgos de <i>invasiones</i> del mar sobre el paseo marítimo	0.76 0.37	1.13	
			8.3	Infraestructuras necesarias para desarrollar las actividades complementarias	1.5 (*) 2.1 (*) 2.6 (*)	Disponibilidad de escenarios para actividades de ocio complementarias Elementos de urbanización del paseo marítimo Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	0.76 0.30 0.37	1.43	
	9	Diseñar los servicios del paseo, con todos sus equipamientos, de acuerdo con sus usos	9.1	Disponibilidad de los servicios adecuados, a largo plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.45 0.13	0.58	
			9.2	Disponibilidad de los servicios adecuados, a corto plazo	2.7 (*) 2.8 (*)	Proximidad de puntos de socorrismo Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios	0.45 0.13	0.58	
	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Diseño de paneles explicativos de los activos significativos	2.1 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo	0.15	0.15	
			12.2	Ubicación de los paneles	2.1 (*) 3.2 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo Atributos significativos que revalorizan al activo	0.15 0.59	0.74	
			12.3	Proyecto de ayuda para rehabilitar y mantener la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.24	1.24	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón es una alternativa atrayente de ocio	4.1 (*) 4.3 (*) 4.4 (*)	Inserción del activo en el tejido social urbano Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	2.74 0.27 0.54	3.56	
			14.2	Ganancias económicas gracias a la presencia de El Malecón	4.2 (*) 4.3 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	0.53 0.27 0.54	1.35	
	SUMATORIA							12.37	12.37

Tabla 40
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 3

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL
20	10	Redactar medidas de mantenimiento y limpieza	10.1	Mobiliario urbano acorde con las características climáticas	1.3 2.1 (*)	Caracterización climatológica en relación con el disfrute del activo Elementos de urbanización del paseo marítimo	3.61 0.61	4.22
			10.2	Programa para realizar el mantenimiento básico	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.40	0.40
			10.3	Medidas específicas de mantenimiento para casos puntuales	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.40	0.40
			10.4	Riego y abono automatizado	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.40	0.40
			10.5	Programa básico de limpieza	2.2 (*) 2.3 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo Situación higiénico-sanitaria	0.40 1.42	1.83
			10.6	Medidas específicas de limpieza para casos puntuales	2.2 (*) 2.3 (*) 2.6 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo Situación higiénico-sanitaria Prestaciones que permitan el desarrollo de actividades anexas apetecidas	0.40 1.42 0.74	2.57
			10.7	Material de repuesto del mobiliario	2.2 (*)	Mantenimiento de los elementos de urbanización del paseo marítimo	0.40	0.40
			SUMATORIA					

Tabla 41
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 4

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE		
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL	
21	8	Diseñar el paseo, o las modificaciones del mismo, con todos sus elementos, conforme con la demanda	8.1	Adecuación de la accesibilidad interna con la externa	3.4 (*) 3.5 (*) 3.6 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento Accesibilidad por transportes públicos	1.04 0.77 0.99	2.8	
			8.2	Accesos peatonales	3.4 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	1.04	1.04	
			8.3	Modificaciones de los elementos estructurales del paseo para posibilitar el uso a todo tipo de usuarios	2.1 (*) 3.4 (*)	Elementos de urbanización del paseo marítimo Accesibilidad de contorno inmediato: Pasos de cruces peatonales	0.30 1.04	1.64	
	13	Diseñar la accesibilidad externa del paseo	13.1	Modificaciones en las líneas actuales de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.50	0.50	
			13.2	Proponer nuevas líneas de transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	0.50	0.50	
			13.3	Mejora de las áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.39	0.39	
			13.4	Nuevas áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad de contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	0.39	0.39	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	Incremento de recursos de ocio de la Ciudad	4.1 (*) 4.3 (*)	Inserción del activo en el tejido social urbano Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	2.74 0.55	3.30	
			14.2	No hipotecamiento de activos ambientales significativos	1.2 1.4 (*) 2.9	Limitaciones físicas que impedirían el desarrollo del paseo Impactos ambientales generados por las obras de ingeniería del paseo Marco legal urbano específico sobre las fachadas marítimas	6.76 3.80 3.17	13.74	
	SUMATORIA							24.30	24.30

Tabla 42
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 5

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE	
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL
22	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Medidas de incentiviación para remodelar y mantener la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.24	1.24
			12.2	Paneles de señalización de activos significativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.29	0.29
			12.3	Ubicación de los paneles	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.29	0.29
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón se beneficia de los activos significativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.59	0.59
			14.2	El Malecón produce ganancias económicas	4.2 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.53	2.17
					4.3 (*)		0.55	
		4.4 (*)	Atractivo en la promoción de la ciudad en su conjunto	1.08				
SUMATORIA							4.58	4.58

Tabla 43
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 6

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE		
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL	
23	12	Proponer medidas de aprovechamiento entre activos significativos interactivos, o de incidencia unidireccional	12.1	Mitigar las disarmonías existentes entre los activos y El Malecón	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.31	0.31	
			12.2	Diseño de los paneles explicativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.39	0.39	
			12.3	Ubicación de los paneles explicativos	3.2 (*)	Atributos significativos que revalorizan al activo	0.39	0.39	
			12.4	Plan de mantenimiento, conservación y rehabilitación del patrimonio heredado	3.1 (*) 3.2 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo) Atributos significativos que revalorizan al activo	0.31 0.39	0.70	
			12.5	Transporte público	3.6 (*)	Accesibilidad por transportes públicos	1.97	1.97	
			12.6	Áreas de aparcamiento	3.5 (*)	Accesibilidad del contorno inmediato: Áreas de aparcamiento	1.55	1.55	
	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón favorece la creación de empleo	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.2	Cursos de formación para capacitar al personal	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.3	Personal cualificado que de servicio de calidad	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.4	La existencia de El Malecón contribuye de la calidad de vida de la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.47 0.33 0.27	1.08	
			14.5	Los ingresos económicos aportados por los negocios de El Malecón benefician a la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 3.3 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.47 0.33 2.16 0.27	3.25	
			14.6	Estructura empresarial generadora de ingresos	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.7	Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	0.62	0.62	
			14.8	Fuerzas de seguridad	2.4 (*) 2.5 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social	0.47 0.33	0.81	
	15	Establecer formulas que promocienen el territorio por la presencia del paseo	15.1	Imagen atrayente y cuidada de El Malecón	4.2 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.53 0.13	0.67	
			15.2	Campañas de marketing que usen El Malecón para vender la Ciudad de La Habana	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.13	0.13	
			15.3	Canales de venta	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.13	0.13	
			15.4	Campañas de marketing que vendan El Malecón con todos sus atributos	4.4 (*)	Atractivo en la <i>venta</i> de la ciudad	0.13	0.13	
	SUMATORIA							13.21	13.21

Tabla 44
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 7

METAS DE PROYECTOS	ESTRATEGIAS (OBJETIVOS DE PROPUESTA)		PLANTEAMIENTOS		DESCRIPTORES DAFO INVOLUCRADOS		% DE BLINDAJE		
			SIGLAS	FORMULACIÓN	SIGLAS	DENOMINACIÓN	PARCIAL	TOTAL	
24	14	Formular medidas que compatibilicen el paseo en un desarrollo integral y sustentable del territorio	14.1	El Malecón favorece la creación de empleo	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.2	Cursos de formación de personal	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.3	Disponer de personal cualificado	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.4	La existencia de El Malecón contribuye de la calidad de vida de la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Atractivo en la venta de la ciudad	0.71 0.50 0.18	1.40	
			14.5	Los ingresos económicos aportados por los negocios de El Malecón benefician a la Ciudad	2.4 (*) 2.5 (*) 3.3 (*) 4.4 (*)	Seguridad ciudadana y conflictos sociales Connotado social Gestión de precios de los negocios de prestaciones de servicios Atractivo en la venta de la ciudad	0.71 0.50 2.16 0.18	3.56	
			14.6	Estructura empresarial generadora de ingresos	2.8 (*) 4.3 (*)	Disponibilidad de negocios de prestaciones de servicios Revalorizaciones de locales comerciales del contorno envolvente	0.13 0.14	0.27	
			14.7	Plan de mantenimiento y conservación de la fachada marítima	3.1 (*)	Paisaje urbano envolvente (que incida en la calidad del activo)	1.24	1.24	
			14.8	Nuevas áreas comerciales	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.18	0.18	
	15	Establecer formulas que promocionen el territorio por la presencia del paseo	15.1	Imagen atrayente y cuidada de El Malecón	4.2 (*) 4.4 (*)	Repercusiones en los precios hedónicos de las viviendas Atractivo en la venta de la ciudad	0.53 0.13	0.67	
			15.2	Campañas de marketing que usen El Malecón para vender la Ciudad de La Habana	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.13	0.13	
			15.3	Canales de venta	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.13	0.13	
			15.4	Campañas de marketing que vendan El Malecón con todos sus atributos	4.4 (*)	Atractivo en la venta de la ciudad	0.13	0.13	
	SUMATORIA							8.52	8.52

Tabla 45
Despliegues de las calidades blindadas del Proyecto 8

Observaciones:

(*) Descriptores que comparten sus blindajes equitativamente entre proyectos, planteamientos de una misma propuesta o entre propuestas de un mismo proyecto.

En la siguiente tabla se especifica para cada uno de los descriptores como se han hecho las particiones equitativas.

	Proyecto 1 (17)	Proyecto 2 (18)	Proyecto 3 (19)	Proyecto 4 (20)	Proyecto 5 (21)	Proyecto 6 (22)	Proyecto 7 (23)	Proyecto 8 (24)
1.1	8.1							
1.2					14.2			
1.3				10.1				
1.4		11.1 14.2			14.2			
1.5	8.1		8.2 8.2 8.3					
1.6		11.2 11. 14.1 14.2						
2.1	8.2 8.5		8.3 12.1 12.2	10.1	8.3			
2.2				10.2 10.3 10.4 10.5 10.6 10.7				
2.3				10.5 10.6				
2.4							14.6 14.5 14.8	14.4 14.5
2.5							14.7 14.5 14.8	14.4 14.5
2.6			8.2 8.3	10.6				
2.7	9.1 9.2		9.1 9.2					
2.8	9.1 9.2		8.1 9.1 9.2				14.1 14.2 14.3 14.6	14.1 14.2 14.3 14.6
2.9					14.2			
3.1			12.3			12.1	12.1 12.4 14.7	14.7
3.2			8.1 12.2			12.3 12.3 14.1	12.2 12.3 12.4	
3.3							14.5	14.5
3.4	8.3 8.4				8.1 8.2 8.3			
3.5	13.3 13.4 8.3				8.1 13.3 13.4		12.6	
3.6	13.1 13.2 8.3				8.1 13.1 13.2		12.5	
4.1			14.1		14.1			
4.2			14.2			14.2	15.1	15.1
4.3			14.1 14.2		14.1	14.2	14.1 14.2 14.3 14.6	14.1 14.2 14.3 14.6
4.4			14.1 14.2			14.2	14.4 14.5 15.1 15.2 15.3 15.4	14.4 14.5 14.8 15.1 15.2 15.3 15.4

Tabla 46
Particiones equitativas de cada uno de los descriptores por proyectos

Redistribución de las calidades blindadas de un descriptor DAFO

En la distribución de las calidades blindadas de un descriptor DAFO, se siguen los siguientes criterios:

- a) Cuando un descriptor únicamente interviene en un planteamiento de una propuesta, de un sólo proyecto, la totalidad de sus calidades blindadas se integra en las de éste.
- b) Cuando, dentro de una misma propuesta, un descriptor participa en varios planteamientos, de un solo proyecto, sus calidades blindadas se distribuyen equitativamente entre éstos.
- c) Cuando un descriptor participa sólo en varias propuestas de un mismo proyecto, sus calidades blindadas se distribuyen equitativamente entre éstas. Y dentro de cada propuesta, las calidades blindadas que les pertenece se redistribuyen conforme con los criterios asumidos en los puntos a) y b).
- d) Cuando un descriptor participa en más de un proyecto, sus calidades blindadas se distribuyen, de forma equitativa, entre éstos. Y dentro de cada proyecto, las calidades blindadas que les pertenece se redistribuyen conforme con los puntos a), b) y c).

10.6 ANEXO 6: Glosario básico de términos empleados

-A-

Activos ambientales (naturales y creados por el hombre): El concepto engloba los términos de reservas de recursos naturales renovables, de recursos naturales renovables, y de bienes ambientales (ya sean naturales o creados por el hombre).

Activos ambientales significativos: Son aquellos activos que muestran procesos y efectos básicos para entender la geología, y que no se encuentren representados, o muy excepcionalmente, en otros lugares, según expertos de prestigio reconocido, que configuran a biotopos imprescindibles para la presencia de especies que dan un peso específico a la riqueza de la biodiversidad de un lugar, que tienen un peso específico en la riqueza de la biodiversidad de un lugar, por representar endemismos o especies en peligro de extinción, que constituyen legados etnográficos, artísticos, arquitectónicos, históricos y otros de ámbito cultural, que merecen ser conservados, según expertos de prestigio reconocido, que definen paisajes de alto valor, por sus contenidos geomorfológicos, biológicos y/o antropogenéticos, según catálogos y/o referencias bibliográficas de prestigio reconocido y/o que se encuentran recogidos como patrimonios protegidos (bajo sus diversas denominaciones) por la UNESCO y/o por las legislaciones nacionales y/o supranacionales con competencias al efecto, a partir de los informes prestigiosos que se hayan redactado *ad hoc*.

Análisis DAFO: Por sus fundamentos o principios, un análisis DAFO es una metodología que, con sus herramientas, permite identificar y cualificar las propiedades innatas (fortalezas) de un “objeto para un uso determinado” en estudio, los condicionantes internos (debilidades) y externos (amenazas) del objeto para el uso en cuestión por sus fortalezas, y las formas de aprovechar (oportunidades) tal objeto, sin que pierdan calidades.

Las delimitaciones de los condicionantes internos y externos dependerán de la definición del objeto.

Análisis de tendencias de gestión de un territorio: En un sentido amplio, describe la forma en que una variable evoluciona en el tiempo.

Aquí, la variable sería múltiple, y correspondería a todas y cada una de las actuaciones y usos que podrían soportar un territorio en su ordenación prospectiva.

-B-

Bienes ambientales (naturales y creados por el hombre): Bajo este concepto, se incluyen a los activos ambientales que, cuando se usan, no disminuyen, independientemente de que puedan producir, o no, beneficios económicos.

-C-

Calidad de vida de una sociedad (no de una persona en particular): Este concepto se define como el conjunto de circunstancias externas que posibilitan que el hombre pueda *saborear la vida*, dentro del marco de una sociedad avanzada y digna.

Tales circunstancias se enumeran, en una primera tentativa, ciertamente incompleta, como sigue:

- Prestaciones de servicios que inciden en la salud particular (asistencia médica y hospitalaria, dispensarios de medicinas, limpieza de las vías públicas, recogida de basura, eliminación de aguas negras)
- Disponibilidad de trabajo no precario
- Sueldos que permitan vivir dignamente, sin problemas económicos
- Suministro de energía (electricidad) y de agua potable
- Enseñanza básica, formación profesional y centros de estudios superiores
- Movilidad (transportes públicos y vías de transportes)
- Calidad ambiental (respecto a la contaminación del aire, de los cuerpos de agua y del medio terrestre)
- Seguridad ciudadana
- Disponibilidad de tiempo libre, para ocuparlo con el ocio
- Lugares públicos de ocio (verdes y otros) de esparcimiento, para ocupar parte del tiempo libre

Campo de aplicación: Es un uso en concreto (real o potencial), en diferentes territorios, en los que se puede aplicar una misma herramientas de carácter universalista.

-D-

Desarrollo integral de un territorio: Se considera que hay un desarrollo integral de un territorio cuando, en su ordenación, se tiene en cuenta:

- La posibilidad de utilizar todos y cada uno de los recursos explotables y bienes ambientales del lugar, conforme con sus vocaciones de uso, que se puedan aprovechar de una forma sustentable

- El aprovechamiento de inversiones económicas, tecnologías, especialistas y mano de obra tanto del lugar como externas
- La eliminación de conflictos socioeconómicos en relación con la explotación de los diferentes recursos y bienes ambientales
- La sostenibilidad social de todos y cada uno de los desarrollos, con sus repercusiones positivas en la calidad de vida en el conjunto de la población
- La sostenibilidad económica de todos y cada uno de los desarrollos, con sus repercusiones positivas en el nivel de vida de los lugareños afectados por las explotaciones

Destino de uso de un territorio: Responde a la pregunta ¿para qué se quiere utilizar?, y se define como la decisión tomada respecto a la función asignada al territorio.

Se mide con la calidad de las actuaciones al efecto (propiedades de manejo).

Diagnóstico de situación: Es el conocimiento del territorio, y con un diagnóstico completo de situación, que obtenga buenos datos, se podrán hacer buenas planificaciones de un territorio. Un diagnóstico de situación abarca al conjunto de descripciones del mismo, con sus medidas y cartografías, en un momento dado (presente o pasado).

-G-

Gestión del territorio: El concepto incluye a una planificación con su manejo.

-H-

Herramientas de una metodología general dada: Se definen como los instrumentos específicos que posibilitan la aplicación de una misma metodología general a casos concretos diferenciados por sus vocaciones de destino y/o destinos de uso.

-I-

Impacto ambiental: Consiste en el efecto que produce una determinada acción humana sobre el medio ambiente en sus distintos aspectos. El concepto puede extenderse, con poca utilidad, a los efectos de un fenómeno natural catastrófico. Técnicamente, es la alteración de la línea de base (medio ambiente), debido a la acción antrópica o a eventos naturales.

Las acciones humanas, motivadas por la consecución de diversos fines, provocan efectos colaterales sobre el medio natural o social. Mientras los efectos perseguidos

suelen ser positivos, al menos para quienes promueven la actuación, los efectos secundarios pueden ser positivos y, más a menudo, negativos. La evaluación de impacto ambiental (EIA) es el análisis de las consecuencias predecibles de la acción; y la Declaración de Impacto ambiental (DIA) es la comunicación previa, que las leyes ambientales exigen bajo ciertos supuestos, de las consecuencias ambientales predichas por la evaluación.

-M-

Manejo (o implantación) en un territorio: Se trata de ejecutar, en un territorio dado, los proyectos redactados para el uso del mismo. Entre los proyectos a realizar se encontrarían, entre otros, los de mantenimiento.

Un manejo óptimo de un territorio se debe basar en una planificación (conjunto de proyectos) redactada con una adecuada información del lugar, y de acuerdo con un desarrollo integral, que se ajuste a la sustentabilidad ambiental y a la sostenibilidad social y económica, y para obtener una adecuada información de un territorio, necesariamente se precisa de un buen diagnóstico de situación del marco geográfico en cuestión.

Metodología: Se trata de un conjunto de fundamentos, o principios, y reglas generales (válidos para cualquier caso y marco geográfico), concatenados a un mismo fin, de un determinado tipo de análisis.

-N-

Nivel de vida: Se entiende por el poder adquisitivo particular, que permite satisfacer demandas (ante las ofertas de una sociedad de consumo) que inciden en:

- el confort de las tareas domésticas y laborales
- la elección de alternativas de ofertas privada de prestaciones de servicios (médicos, hospitalización, y otros)
- la posesión de medios privados de diversión, y
- la obtención de bienes diversos (incluidos medios privados de transportes, inmuebles, ropa y calzado de marca, etc.)

-O-

Ordenación del territorio: El alcance del término abarca desde un diagnóstico de situación a un manejo del territorio, pasando por la planificación del mismo.

Ordenación = diagnóstico + planificación + manejo

-P-

Planeamiento de un territorio: Es la concretización de una planificación, en el espacio y en el tiempo.

Planificación (o formulación) para un territorio: Consiste en redactar proyectos sobre los usos que puedan admitir un territorio, a partir de su conocimiento. Además, las buenas planificaciones de un territorio deben asegurar una sustentabilidad ambiental y una sostenibilidad social y económica.

Plan de manejo: Se le denomina de esta manera al plan que, de manera detallada, establece las acciones que se requieren para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos o impactos ambientales negativos causados en desarrollo de un proyecto, obra o actividad; incluye también los planes de seguimiento, evaluación y monitoreo y los de contingencia. El contenido del plan puede estar reglamentado en forma diferente en cada país.

Es el plan operativo que contempla la ejecución de prácticas ambientales, elaboración de medidas de mitigación, prevención de riesgos, de contingencias y la implementación de sistemas de información ambiental para el desarrollo de las unidades operativas o proyectos a fin de cumplir con la legislación ambiental y garantizar que se alcancen estándares que se establezcan.

-S-

Sostenibilidad económica (como sustantivo): En relación con una explotación dada, se da cuando se rentabilizan las inversiones y los beneficios se incrementan progresivamente, a lo largo de los sucesivos ejercicios económicos.

La sostenibilidad económica en proyectos se determina (con todos sus riesgos) conforme con análisis de mercado.

Sostenibilidad social (como sustantivo): En relación con un determinado desarrollo, en un territorio dado, se da cuando se crean nuevas situaciones, aceptadas significativamente por la población, que pueden aumentar la calidad de vida en el lugar, posibilitándose el aprovechamiento de estas nuevas situaciones por futuras generaciones, siempre que hayan mantenimiento y compromisos de permanencia .

La sostenibilidad social en proyectos se determina (con todos sus riesgos) conforme con análisis sociométricos.

Sostenido (como adjetivo): El término hace referencia a la sostenibilidad (social o económica).

Sustentabilidad (como sustantivo): Dentro de una formulación muy simplificada, hay una sustentabilidad cuando, en la ordenación de un territorio, se respetan a los activos ambientales significativos, en el sentido de que no queden hipotecados (comprometidos) para el disfrute de las presentes y venideras generaciones.

Sustentable o sostenible (como adjetivo): El término hace referencia a la sustentabilidad (obviamente ambiental).



Vocación de destino de un territorio: Responde a la pregunta ¿para qué es idóneo?, y se define como las aptitudes del mismo en relación con los diferentes usos que pudiera soportar, independientemente de las ordenaciones que ya existieran.

Se mide con las propiedades innatas del territorio, respecto a esos posibles usos (alternativos o complementarios), pero excluyendo a las actuaciones de manejo al efecto.

10.7 ANEXO 7: Soluciones relacionadas con las medidas cautelares.

En este anexo se presentan diferentes ejemplos de soluciones que se han adoptado, en diferentes paseos marítimos ya existentes, relacionadas con las 4 medidas cautelares posibles presentadas en el apartado relacionado con el reajuste de las medidas de calidad de un plan de manejo.

1) En relación con las **medidas físicas de protección** (murete, seto, vallas, zonas ajardinadas, aumento de la altura de la acera, pilones, etc.) que impidan las invasiones de los vehículos en el área peatonal o viceversa:



Murete de separación entre la zona del paseo y la vía de tránsito



Murete de separación con elementos de jardinería



Separación por amplia zona ajardinada



Paseo sobreelevado



Setos y zonas ajardinadas que impiden las invasiones



Pilones que impiden la invasión de vehículos



Combinación de pilones y zonas ajardinadas que impiden la invasión de vehículos

Ejemplos de medidas que impidan las invasiones de los vehículos en el área peatonal o viceversa

2) En relación con las **medidas que disminuyan la intensidad de circulación** (alternativas circulatorias que transfieran parte de la afluencia de vehículos a calles paralelas y transversales) y que aseguren el cumplimiento de los límites de velocidad mediante elementos controladores de tráfico (semáforos) y de la velocidad (badenes o guardias muertos):

- Badenes, “lomos de asno” o “guardias muertos”¹⁰

Los dispositivos de reducción de la velocidad, cuando están bien diseñados y contruidos aseguran velocidad reducida y uniforme, sin apenas pérdida de capacidad de la travesía.

Si se trata de pasos sobreelevados o "lomos de asno", deberán colocarse a distancias comprendidas entre 30 y 150 metros, ya que si están muy alejados, las velocidades no se mantendrán bajas. Pero disponiéndolos regularmente a lo largo de la travesía se consigue velocidad moderada y uniforme.



Diferentes tipos de badenes



Badén trapezoidal

¹⁰ En la actualidad no existe una Normativa específica, pero se puede acudir a la Circular de la DGC de Navarra y a la Normativa Francesa (recogida en el Plan de SV 2000/2001 de la Generalitat Valenciana).



Distribución espacial de pasos de peatones sobreelevados

Los pasos de peatones sobreelevados son una medida que consigue reducir el número de atropellos

Según la información presentada por el Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos, S.A., todas estas medidas pretenden mejorar la seguridad en los pasos de peatones, ya que en ellos se producen alrededor del 15% de las víctimas mortales por accidentes de tráfico.

Los atropellos de peatones suponen ciertamente un problema de Seguridad Vial en España, ya que representan alrededor del 15% de las víctimas mortales por accidentes de tráfico.

Según últimos datos publicados por la DGT (Dirección General de Tráfico), en el año 2004, 683 personas murieron por atropello, de los cuales 343 se produjeron en zona urbana. Por otro lado ese mismo año, 10.175 peatones resultaron heridos por atropello en ciudad.

La principal causa de los atropellos es, de acuerdo con la investigación de accidentes, la imprudencia de los mismos peatones, que en la mayoría de los casos se encuentran cruzando la calzada de forma antirreglamentaria. Por lo tanto, parece adecuado dirigir un mayor esfuerzo formativo hacia ellos, ya que su actitud en muchas ocasiones crea una situación de riesgo de accidente, del cual, evidentemente, ellos son los más perjudicados.

Como bien es conocido, en los accidentes de tráfico intervienen tres factores: carretera, vehículo y persona. Entre las distintas medidas para reducir el número de atropellos en zona urbana, además de la formación mencionada anteriormente, se encuentra la posibilidad de crear o diseñar un entorno seguro, es decir, reducir los peligros que supone para el peatón andar por la misma vía que los vehículos. Aplicando, para ello, distintas medidas físicas cuyo objetivo es “calmar” el tráfico influyendo tanto sobre el volumen de tráfico como sobre la velocidad. Otra medida para reducir el riesgo del peatón es aumentar su visibilidad.

Por este motivo el Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos, S.A. analiza, tal y como se muestra a continuación, la seguridad que ofrecen los pasos de peatones y las medidas que se pueden tomar para incrementarla.

Aunque los pasos de peatones se perciban como zonas seguras para cruzar la vía, está

comprobado que frecuentemente se producen atropellos en sus cercanías. En concreto, la zona que se encuentra a 50 metros a ambos lados de los márgenes de los pasos de peatones es especialmente peligrosa. Algunas medidas como los semáforos, las islas refugio, las vallas de seguridad y los pasos de peatones sobreelevados pueden mejorar la seguridad en los pasos de peatones.

Algunas de las medidas propuestas por Instituto de Investigación:

- Un conjunto de medidas que incluya, por ejemplo, los pasos de peatones sobreelevados y las vallas de protección, puede probablemente reducir el número de atropellos en los pasos de peatones cerca de un 60% y el número de accidentes en los que se ven implicados varios vehículos, aproximadamente, en un 35% (Resultados del proyecto PROMISING, 2001).
- En aquellos tramos de la vía en los que la anchura es considerable y el flujo de vehículos relativamente bajo, una medida efectiva para incrementar la seguridad de los pasos de peatones consistiría en estrechar la vía en la zona en la que se encuentra el paso de peatones, de esta manera se obliga a que los vehículos reduzcan la velocidad a la que se acercan a la zona por donde los peatones cruzan la vía, incrementando así su seguridad.
- Los pasos de peatones regulados por semáforo pueden incrementar la seguridad especialmente en aquellas vías en las que el límite de velocidad sea más elevado. Otra medida consiste en incrementar el tiempo que tienen los peatones para cruzar la vía, para ello se utilizan tecnologías que detectan automáticamente a los peatones y permiten incrementar o reducir el período de fase roja del semáforo para vehículos.

El escaso tiempo que tienen los peatones para cruzar, en algunos cruces con semáforos, supone un gran problema ya que aumenta el riesgo de ser atropellado. Este problema afecta principalmente a los peatones que caminan más despacio, bien por la edad, porque tienen dificultades al caminar, por ser invidentes o porque van en silla de ruedas.

- Una medida que se puede aplicar para reducir el número de atropellos es colocar en los semáforos unos contadores automáticos que informan a los peatones del tiempo que les queda, en segundos, para cruzar la calle. Esta medida es efectiva sobre todo en calles de gran anchura. Con ella se consigue aumentar la seguridad en los pasos de peatones dando mayor información a los viandantes y reduciendo la probabilidad de que el peatón esté todavía cruzando cuando el semáforo de peatones se pone rojo y el de vehículos se pone verde.

Estos contadores automáticos proporcionan una información que acompaña a la indicación del “muñeco”, muestran una señal numérica, en segundos, que indica cuánto tiempo tienen los peatones para cruzar la calle de forma segura. Por lo tanto, estos contadores disponen de dos casillas una donde esta el peatón verde y otra donde esta el contador que tiene 7 segmentos

digitales por cada cifra, o sea, en total hay 14 segmentos digitales que se iluminan con diodos LED.

El modo de funcionamiento de estos semáforos es el siguiente, el cronómetro se activa cuando se enciende la luz verde para peatones. En algunos semáforos el cronómetro está colocado en el lugar de la luz roja para el peatón, de modo que cuando se enciende la luz verde, la roja se apaga y en su lugar aparecen unas cifras que indican los segundos que quedan para que el semáforo se abra al paso de los vehículos, o sea, el tiempo que queda para que el semáforo de vehículos se ponga verde.

- Otra medida para controlar la velocidad a la que los vehículos se aproximan al paso de peatones es la construcción de pasos de peatones sobreelevados. Con los realces de la calzada en los pasos de peatón, una vez superado el período de adaptación, se consigue que disminuyan los atropellos sin que con ello se ralentice el tráfico.

Los pasos de peatones sobreelevados se construyen con la intención de que al tener que subir por ellos y luego bajar, los conductores reduzcan la velocidad de sus vehículos. Existen normativas para establecer los requisitos técnicos que se deben cumplir en la instalación de los pasos de peatones sobreelevados.

Algunos países europeos ya están tomando cartas en el asunto para reducir la siniestralidad de los atropellos. Por ejemplo, en el año 2.002 en Alemania el Ministerio de Transporte llevó a cabo una serie de recomendaciones o medidas para que los peatones cruzasen la vía de manera segura.

Resumiendo, las principales líneas de actuación para incrementar la seguridad de los pasos de peatones, según el Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos, S.A., fueron:

- Reducir al mínimo las distancias recorridas cuando se cruza la vía, con el fin de asegurar una buena visibilidad del peatón y que el conductor se aperciba de su presencia, basándose en los límites de velocidad máxima permitidos.
- Considerar, a la hora de tomar decisiones relacionadas con los límites de velocidad máxima permitida, que a partir de 30 kilómetros por hora la probabilidad de morir en un atropello se incrementa drásticamente.
- Tener en cuenta que los pasos de peatones solamente deberían instalarse en vías en las que haya un único carril para los dos sentidos de circulación, sin excepciones.
- Incrementar la seguridad de los pasos de peatones que se encuentran cerca de las paradas de autobús.
- Dotar de isletas centrales a las vías de más de 8 metros de anchura que dividiesen la calzada para poder cruzarla de forma más segura. Para la

instalación de islas refugio se deben considerar las características y dimensiones de la vía.

- Combinar los pasos de peatones con otras medidas, tanto constructivas como legales, para proteger sobre todo a los peatones más vulnerables: niños y ancianos.
- Reemplazar aquellos pasos de peatones en los que se haya producido algún accidente por otras medidas para cruzar la calzada.
- Señalizar cada paso de peatones correctamente. Esta señal debe ser vista por los conductores a una distancia de unos 100 metros aproximadamente.
- Considerar que sería aconsejable que, además de la iluminación general de la vía, hubiese una iluminación propia del paso de peatones.
- Estrechar la calzada en la proximidad de un paso de peatones, para que los vehículos que se aproximan al mismo reduzcan la velocidad al mismo tiempo que con esta medida se reduce la distancia que el peatón tiene que recorrer para cruzar la calle. Por otro parte, con esta medida se proporciona una mayor visibilidad tanto a los peatones como a los conductores.

Por tanto, con todas estas medidas se conseguiría incrementar la seguridad de los pasos de peatones, pero sin olvidar que una vez que se tiene un entorno seguro, los usuarios de la vía, tanto peatones como conductores deben cumplir su parte del compromiso para garantizar un buen resultado, ya que no se debe olvidar que la vía esta compartida.

- Soterramiento de la vía

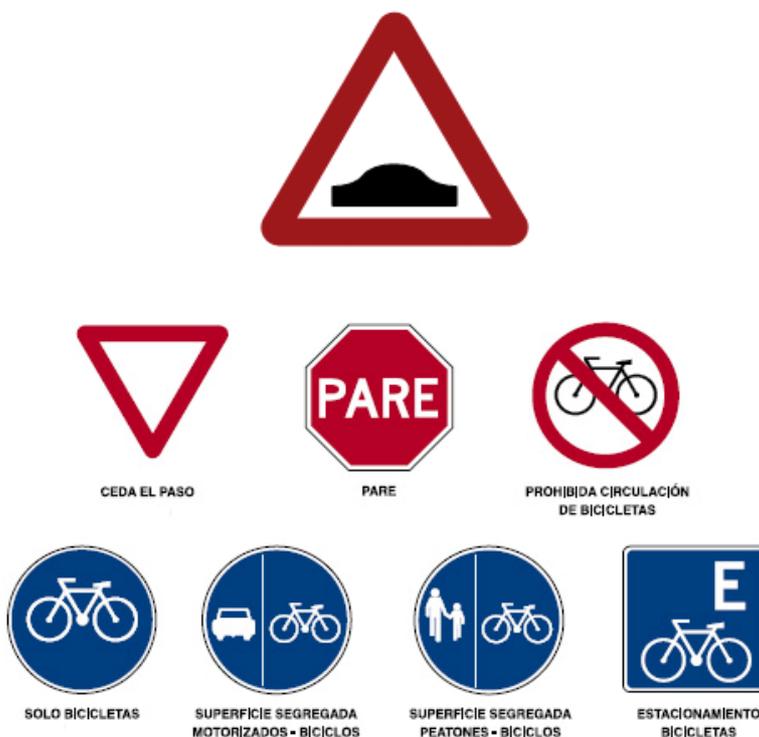


Maqueta que muestra los resultados del soterramiento de una vía



Obras de soterramiento de una vía

3) En relación con **el aumento de la señalización**, marcas y objetos que, instalados en las inmediaciones del paseo, o en las calles cercanas al mismo, especifiquen la velocidad máxima permitida, regulen y guíen el tráfico, avisen oportunamente sobre las condiciones de la vía y adviertan de la proximidad de un semáforo, un paso peatonal, un badén, etc. y del riesgo existente de invasión de la calzada por niños:



Diferentes señales de aviso



Señalización de un paso de peatones



CICLISTAS EN LA VIA



CRUCE DE CICLISTAS

Señales de aviso relacionadas con los ciclistas



Los semáforos con contador automático informan a los peatones del tiempo que les queda, en segundos, para cruzar la calle

4) En relación con **las medidas que minimicen la contaminación atmosférica** (humos y malos olores, producidos por los diferentes tipos de vehículos, entre otros), el impacto visual y la contaminación acústica, a lo largo de la vía de tránsito rodado:

Para minimizar la contaminación atmosférica, una de las alternativas por las que el Gobierno, en el caso español, opta es el Plan Renove.

Dicho Plan consiste en una serie de ayudas financieras dirigidas a quienes adquieran turismos con emisiones de CO₂ inferiores a 120gr/km -que ya tienen impuesto cero de matriculación- y retiren, en un periodo de tiempo determinado, para su achatación, coches con una antigüedad igual o superior a la que se estipule para el Plan en cuestión (10 o más años por ejemplo).

Otra alternativa que puede tomar el Gobierno es modificar el sistema fiscal que grava la adquisición y uso de turismos, con el objetivo de modernizar el parque automovilístico y aprovechar así las ventajas de mayor eficiencia energética de los vehículos nuevos.

Para el caso español, la modificación del Plan Prever y de la fiscalidad que soporta el automóvil es una de las veinte medidas "urgentes" incluidas en el Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012.

También se puede plantear la alternativa de un Plan Renove verde que potencie la adquisición de vehículos, mediante ayudas económicas e incentivos fiscales, que consuman biocarburantes u otras energías renovables, para así paliar los efectos del cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Dentro de esta línea de actuaciones, se consideraría subencionables:

- la compra de vehículos turismos nuevos de propulsión eléctrica a partir de baterías, híbrida (siempre que tengan capacidad de tracción eléctrica al 100%, mediante baterías), con pilas de combustible, alimentados por gas natural, gases licuados del petróleo, o hidrógeno. Para el caso de los vehículos de propulsión híbrida las emisiones deberán ser inferiores a 140 g de CO₂/km
- la transformación de vehículos turismos, para ser alimentados por GLP

Asimismo, no se considerará inversión objeto de subvención la compra de vehículos turismo mediante mecanismos financieros de "leasing", "renting" o arrendamiento financiero.