



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD Y DEL SER HUMANO

**ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PARA DESASTRES Y GESTIÓN DEL
RIESGO**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**PREVIA A LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE INGENIERO EN
ADMINISTRACIÓN PARA DESASTRES Y GESTIÓN DE RIESGOS**

Tema

**VERIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN
GESTIÓN DE RIESGO POR PARTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO (GAD) MUNICIPAL DEL CANTÓN GUARANDA COMO
PARTE DE LA GOBERNANZA PARA PREVENIR LOS RIESGOS URBANOS EN
MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE GUARANDA EN EL AÑO 2018**

AUTORES:

PAUL ALEJANDRO MORA DALGO

WASHINGTON ADRIAN BORJA TAPIA

DIRECTOR DE TITULACIÓN

Ing. OSWALDO LOPEZ BRAVO PhD

GUARANDA-ECUADOR

2019



DEDICATORIA

Dedicamos este trabajo investigativo primeramente a Dios y a nuestras familias por ser el motor de impulso para cumplir nuestros sueños y metas académicas quienes nos han dado fortaleza para Seguir adelante siempre con humildad y sencillez puesto que nos ayudaran a triunfar en la vida profesional.

Adrián Borja Tapia

Paul Mora Dalgo



AGRADECIMIENTO

Nuestro agradecimiento a Dios por las bendiciones y siempre guiarnos por el buen camino en nuestro proceso académico.

A nuestros padres quienes nos brindaron apoyo y confianza constantemente para alcanzar con éxito nuestra carrera.

Agradecemos a la Universidad Estatal de Bolívar por habernos dado la oportunidad de crecer personal y profesionalmente

TITULO o TEMA:

VERIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN GESTIÓN DEL RIESGOS POR PARTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO (GAD) MUNICIPAL DEL CANTÓN GUARANDA COMO PARTE DE LA GOBERNANZA PARA PREVENIR LOS RIESGOS URBANOS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE GUARANDA EN EL AÑO 2018

Tabla de contenido

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	I
DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO	III
TITULO o TEMA:.....	IV
CERTIFICO DE SEGUIMIENTO AL PROYECTO INVESTIGATIVO,EMITIDO POR EL TUTOR.....	XI
RESUMEN EJECUTIVO	XII
INTRODUCCION	XIII
Capítulo I.....	1
El Problema.....	1
Planteamiento del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	2
1.3 .Objetivos	2
1.3.1. Objetivo General.	2
1.3.2. Objetivo Específico.....	2
1.4. Justificación de la investigación	3
1.5. Limitación	4
Capítulo II.....	5
Marco Teórico	5

2.1. Antecedentes de la investigación.....	5
2.2. Bases Teóricas.....	14
2.2.1 Marco Conceptual.....	14
2.2.1.1 Políticas Públicas.....	14
2.2.1.2 Formulación de Política Pública.....	14
2.2.1.3 Aplicación de Políticas Públicas.....	15
2.2.1.4 Tecnologías.....	15
2.2.1.5 Participación Ciudadana.....	16
2.2.1.6 GAD.....	16
2.2.1.8 Medios De Transporte.....	17
2.2.1.10 Accesibilidad.....	18
2.2.1.11 Parada.....	19
2.2.1.12 Señalética.....	19
2.2.1.13 Veredas.....	20
2.3. Marco Legal.....	20
2.4. Definición de Términos.....	29
2.5 .Sistema De Hipótesis.....	41
2.6. Sistemas de Variables.....	41
2.6.1 Variable Independiente:.....	41
2.6.2 Variable Dependiente:.....	41

2.7. Operalización de Variables.	41
Capítulo III.....	46
3. Marco Metodológico	46
3.1. Nivel de investigación.....	46
3.2. Diseño de Investigación.	47
3.3 Técnica e Instrumentos de Recolección de Datos.	49
3.4 Población y Muestra.....	49
3.4.1 Población.	49
3.4.2 Muestra.	49
3.5 Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos (Estadístico utilizado), para cada uno de los Objetivos Específicos.	51
3.5.1 Procesamiento.	51
3.5.2 Análisis de Datos.....	51
Entrevista Realizados a los dos Directores Departamentales del (GAD) de Gestión de Riesgos y de la Unidad de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.....	52
Encuesta Realizada al Muestreo de la Población de la Ciudad de Guaranda sobre los Riesgos Urbanos de Movilidad.	55
Capítulo IV	70
Resultados o Logros Alcanzados Según los Objetivos Planteados	70

4.1. Diagnosticar la aplicación de las Políticas Públicas para la Gestión de Riesgos Urbanos en Movilidad.....	70
4.2. Describir la vulnerabilidad de movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.	75
4.2.1 Mapa de riesgo de flujo de Movilidad Urbana en la Ciudad de Guaranda.	77
4.3 Determinar las estrategias que favorezcan la aplicación de políticas públicas sobre movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.	81
Capítulo V	83
5.1. Comprobación de Hipótesis	83
5.1.1 Idea a Defender.....	83
Conclusiones y Recomendaciones	85
5.2 Conclusiones.....	85
5.3 Recomendaciones.....	86
Bibliografía	87
Anexos	97

Índice De Gráficos

Gráfico 1: Conoce si Existe en la Ciudad de Guaranda Foto radares.....	55
Gráfico 2: Está satisfecho con el sistema de sincronización de los semáforos del casco urbano de la ciudad.....	56
Gráfico 3: Beneficia el uso del taxímetro.....	57
Gráfico 4: Ha participado como ciudadano en la construcción de políticas para mejorar la movilidad en la ciudad.....	58
Gráfico 5: Cuál es el medio de transporte que más usa	59
Gráfico 6: Con qué frecuencia utiliza el transporte de carga (camionetas).....	60
Gráfico 7: Cree que en los últimos tres años el transporte público ha mejorado o ha empeorado.....	61
Gráfico 8: Es viable que se implementen bicicletas para reducir el flujo vehicular	62
Gráfico 9: El transporte público le brinda seguridad.....	63
Gráfico 10: Cree que es importante que existan rutas alternas para evacuar la ciudad en caso de una emergencia.....	64
Gráfico 11: Es necesario más señalética vehicular y peatonal	65
Gráfico 12: Cómo calificas las condiciones de las calles	66
Gráfico 13: Como calificas las condiciones de las paradas	67
Gráfico 14: Cómo calificas las condiciones de las veredas.....	68

Gráfico 15: Como califica la movilidad en Guaranda.....	69
----------------------------------------------------------------	----

Índice de Mapas

Mapa 1: Área de Estudio	13
Mapa 2: Vialidad del área urbana de la ciudad de Guaranda.....	76
Mapa 3: Congestión vehicular del área urbana de la ciudad de Guaranda	77

**CERTIFICO DE SEGUIMIENTO AL PROYECTO INVESTIGATIVO,EMITIDO
POR EL TUTOR.**

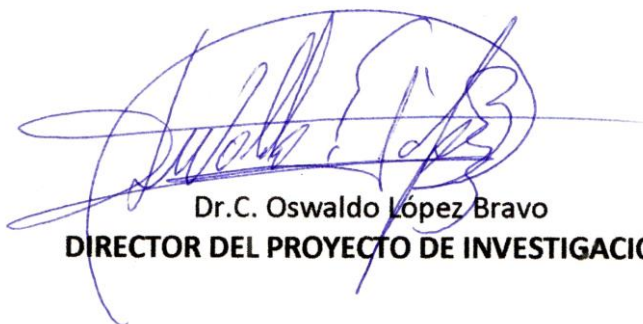
Guaranda, 28 de Enero del 2019.

El suscrito Ingeniero Oswaldo López Bravo PhD director del proyecto de investigación de grado de la Facultad de Ciencias de la Salud y del Ser Humano de la Universidad Estatal de Bolívar en calidad de Docente- Tutor.

CERTIFICA

Que la investigación desarrollada por los autores **PAUL ALEJANDRO MORA DALGO** y **WASHINGTON ADRIAN BORJA TAPIA** En el proyecto de investigación titulado: **“VERIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN GESTIÓN DEL RIESGOS POR PARTE DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN GUARANDA COMO PARTE DE LA GOBERNANZA PARA PREVENIR LOS RIESGOS URBANOS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE GUARANDA EN EL AÑO 2018**

Es todo en cuanto puedo certificar este trabajo que reúne los requisitos y méritos para ser sometida a la presentación pública de los interesados dar el presente documento y ser evaluado por el jurado examinador


Dr.C. Oswaldo López Bravo
DIRECTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de investigación denominado “verificación de la aplicación de políticas públicas en gestión del riesgos por parte del GAD municipal del cantón Guaranda como parte de la gobernanza para prevenir los riesgos urbanos de movilidad en la ciudad de Guaranda en el año 2018”, que permita una mejor gobernanza en la ciudad de Guaranda , con la Gestión de Riesgos para el desarrollo y ordenamiento territorial de carácter más relevante de la seguridad ciudadana en el territorio, sumado a este estudio fue identificar los aspectos claves en políticas públicas en relación a los Riesgos Urbanos en movilidad para tener una ciudad y centros poblados menos expuestos permitiendo recomendando la formulación de políticas públicas, que promuevan un ordenamiento territorial más armónico con el entorno, mediante el método documental, explicativo, de campo descriptivo y explicativo se logró obtener que el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) cumple parcialmente con las Políticas públicas que están establecidas, lo cual se realizó entrevistas y encuestas directamente con la institución por lo cual se obtuvo una visión clara de que los actores deben incorporar, políticas necesarias que reduzcan los riesgos urbanos en movilidad.

INTRODUCCION

En la década de los 70 Las Políticas Públicas en Ecuador no tenían relevancia para los Riesgos de origen natural y antrópico las cuales llevaron a tomar soluciones con la necesidad de hacer transparente la gestión y el manejo de recursos, ya que la política de estado de aquella época se orientaba a la seguridad nacional y defensa interna, con su organismo Defensa Civil, posteriormente en la constitución del 2008 se implementa el tratamiento de estos eventos adversos con la Secretaria Técnica de Gestión de Riesgos ,para darle la importancia que necesitaba por las graves crisis ocurridas y para que exista la verdadera aplicación de las políticas públicas que requiere la sociedad con la administración para desastres de una manera técnica, profesional y sobre todo de planificación. En el 2010 se denomina secretaria nacional de gestión de riesgos en el 2013 pasa hacer Secretaria de Gestión de riesgo y en la actualidad se denomina Servicio Nacional de Gestión de Riesgo y Emergencia.

En la sección novena de la constitución de gestión de riesgos plantea que los GADs (Gobiernos Autónomos Descentralizados) deben contar con UGR (Unidades de Gestión de Riesgos) para mantener competencias y planifiquen sus territorios con políticas públicas que beneficien a su población en temas de Reducción de Riesgos.

A nivel político la movilidad exige cambios en todos los niveles con la aplicación de las políticas públicas para transformar antiguas estructuras socio-

políticas-administrativas e iniciar procesos de inclusión de los sectores culturalmente marginados.

En la ciudad de Guaranda no se aplican políticas públicas ni crean ordenanzas en prevención de riesgo de movilidad Urbana siendo una ciudad que carece de un sistema vial adecuado.

Es por esto que hemos puesto énfasis en este proyecto basándonos en priorizar el Riesgo de Movilidad Urbana para analizar los resultados cuyo objetivo es identificar las consecuencias para la ciudad de Guaranda de no contar con políticas claras y adecuadas en materia de movilidad Urbana y peor aún no contar con planes y mapas viales de la infraestructura vial disponible que permita una mejor fluidez y seguridad a la movilidad tanto a la vehicular y peatonal.

Capítulo I

El Problema.

Planteamiento del problema.

En el caso de la ciudad de Guaranda es una estructura urbana altamente condicionada por las limitaciones de su geografía y vulnerable ante las amenazas naturales y antrópicas los cuales han causado problemas de movilidad urbana que dificultan el funcionamiento de la ciudad y pueden llegar a limitar las expectativas de su desarrollo por lo que constituyen un motivo de preocupación.

En los últimos tiempos la gestión de la ciudad de Guaranda ha necesitado de adecuados niveles de coordinación entre la gama de autoridades en sus distintas competencias, lo que ha propiciado que se acumulen en el territorio problemas de orden funcional y estructural que los gobiernos locales de turno no han logrado superar, por lo que no se ha podido promover un desarrollo sostenible de movilidad Urbana y de seguridad para la población.

Las Instituciones del Cantón Guaranda no han logrado una verdadera institucionalidad en temas de Gestión de Riesgos, el poco interés de los grupos sociales de la ciudad denota la poca participación en la vida pública y política, y la acumulación de riesgos urbanos las cuales requieren implementar procesos y fortalecer capacidades en las mencionadas instituciones, que permitan ejecutar estrategias y plantear esquemas de coordinación y consolidar el nuevo modelo de gestión de este Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, para la movilidad.

1.2. Formulación del problema

¿Cómo es la aplicación de las políticas públicas en gestión del riesgos por parte del GAD municipal del Cantón Guaranda como parte de la gobernanza para prevenir los riesgos urbanos en (movilidad) en la ciudad de Guaranda en el año 2018?

1.3 .Objetivos

1.3.1. Objetivo General.

Conocer la aplicación de Políticas Públicas para Gestión de Riesgos por parte del GAD municipal del Cantón Guaranda como parte de la gobernanza y reducir la vulnerabilidad de la población frente a los Riesgos Urbanos en movilidad.

1.3.2. Objetivo Específico.

- Diagnosticar la aplicación de las Políticas Públicas para la Gestión de Riesgos Urbanos en Movilidad.
- Describir flujo de Movilidad Urbana en la ciudad de Guaranda.
- Determinar las estrategias que favorezcan la aplicación de políticas públicas sobre movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.

1.4. Justificación de la investigación

Con la creciente preocupación a nivel internacional respecto al aumento en la frecuencia y severidad de los desastres y las amenazas tanto naturales, antrópicas como antropogénicas, debido a los graves problemas geo-político que atraviesan muchas naciones, existe cada vez más voluntad en muchos países para poner en marcha medidas políticas, legales, técnicas, económicas e institucionales que reduzcan los efectos destructivos y que afectan los modos de vida de las personas y las comunidades.

A su vez tenemos que mencionar que en la actualidad existen ciudades donde con la creciente población existen muchos Riesgos Urbanos por lo cual una ciudad es el motor de crecimiento de un país, y así mejorar el sistema de gobernanza principalmente dirigido a los líderes de gobiernos locales para apoyar políticas públicas y mejorar la toma de decisiones para que ejecuten medidas de reducción de riesgo y desastres y tener una ciudad resiliente.

En Ecuador existe las políticas públicas que permiten la transferencia de competencias y recursos a los gobiernos Autónomos, lo que les permite la implementación de estas políticas en sus territorio, para lo cual cuentan con el marco legal que han ido implementando con el fin de lograr este objetivo, pero que las diferentes autoridades no la están ejecutando y peor aún no la han implementado en algunos territorios como es la aspiración del gobierno central.

En este contexto, los riesgos Urbanos no fueron tratados como una amenaza más a la sociedad; peor aún, enfocadas desde el ámbito de la gobernanza, y poder realizar planificación y tratamiento de las mismas mediante una legislación y preparación para que la sociedad pueda enfrentarlas.

Una aplicación adecuada de las Políticas Públicas en movilidad, favorecerá a la población de Guaranda y le permitirá estar preparada para enfrentar eventos adversos y tener niveles adecuados de resiliencia que nos permita seguir con normalidad la cotidianidad del desarrollo.

Por esta razón queremos hacer notorio la falta de compromiso y de responsabilidad política por parte de las autoridades seccionales por no hacer los esfuerzos necesarios para lograr una institucionalización de la Unidades de Gestión de Riesgos y principalmente en hacer cumplir su misión específica para poder resguardar y preparar a la población para enfrentar los eventos adversos, y los Riesgos Urbanos en Movilidad.

1.5. Limitación

Las limitaciones existentes en el proyecto son:

- La falta de cooperación para brindarnos información
- El desinterés de los actores
- Tiempos de política electoral
- Poca contribución de la ciudadanía en recolección de datos.

Capítulo II

Marco Teórico

2.1. Antecedentes de la investigación.

(Platón 428-348). “La Política se ha definido y ejercido de diferentes formas, debido que es propio de cada cultura, tiempo y forma. Para tener una mejor comprensión es necesario estudiar el concepto desde su origen”.

Uno de los grandes exponentes de la filosofía Política Occidental fue Platón en su obra la Republica, su traducción griega hace referencia a politeia, su significado en latín es republica “cosa común”, por lo que la Política está vinculada a la calidad del hombre bueno, quien contaba con un conocimiento especial para tomar decisiones del “bien común”, es decir, tenía un adecuado ordenamiento de las relaciones. (Construmatica, 1995)

(Chac, 2008) En América Latina empieza un nuevo giro en el enfoque de las políticas públicas. En la discusión contemporánea se invita a poner la atención no sólo en la formulación, sino también en el proceso político, atreves de la participación ciudadana y la gobernanza a partir de tres nociones básicas: democracia, derechos y desarrollo.

(Freinderbeg, 2009) Se exploran diferentes factores que han afectado la capacidad del sistema político para dar respuesta a las demandas de la sociedad.

La Política Pública según (Jaramillo, 2009). En la provincia Bolívar se sustentan a los ejes

Estratégicos: Considerando como parte fundamental la sostenibilidad de un plan de Gobierno:

Económico: Impulsar una economía productiva, competitiva y diversificada y que la posibilidad dar bienestar a toda la población.

Territorial: Propender a un territorio eficazmente ocupado desde el punto de vista de equidad social y sostenibilidad ambiental, determinando como fundamento e inducida hacia la Planificación urbana, Plan Regulador, Plan de Desarrollo Cantonal, que nos permite generar e ir conurbano nuevos espacios urbanos, donde la nueva ciudad de Guaranda se plantea el mejoramiento y el incremento de nuevos espacios urbanos, determinada a una nueva Ocupación de suelo, o COS, permitiendo la posibilidad de inversiones Regionales, Nacionales, y si lo es Internacionales. Gobernabilidad e Institucionalidad: Que construya una cultura política ciudadana y un marco institucional que haga posible la gobernabilidad democrática.

2.1.2 El Modelo de Ciudad Deseable.

La Función De Las Municipalidades

Las municipalidades deben trascender en su papel de simple prestadores de bienes y servicios para convertirse en verdaderos gobiernos locales, protagonistas activos en el desarrollo de su área de influencia, deben contribuir a que sus ciudades pongan en marcha sistemas avanzados y se conviertan en centros de producción y difusión de ciencia y tecnología, y se creen condiciones para que la creatividad y capacidad de innovación de las personas, empresas e

instituciones propicien un desarrollo acelerado de la sociedad local y se dinamice el país.

2.1.3 Los Riegos Urbanos Se Constituyen en los Nuevos Desafíos de los Gobernantes: que son y cómo enfrentarlos.

(Cárdenas, 2013).”Las políticas urbanas constituyen el área de las políticas públicas en la que se ha hecho más evidente la necesidad de tratar problemas complejos y de trabajo conjunto entre actores públicos y privados”.

El riesgo como proceso social y complejo, y la vulnerabilidad diferenciada están estrechamente vinculados con las relaciones sociales particulares de cada sociedad. En este sentido, dentro del análisis del riesgo se vuelve importante tomar en cuenta la configuración y comprensión espacial. Propone que los desastres deben ser estudiados desde una perspectiva histórica y desde el conjunto de relaciones económicas, políticas y sociales que construyen el espacio.

El riesgo tiene cuatro características importantes:

- 1) Dinámico y cambiante, es decir que es un proceso que se puede modificar en relación Tanto de las amenazas como de los factores de vulnerabilidad.
- 2) Diferenciado, pues no afecta de la misma manera a los distintos actores presentes en una comunidad; por tanto la percepción del riesgo también es diferenciado.
- 3) Latente y potencial, y su grado va a depender de la intensidad probable de la amenaza y de las condiciones de vulnerabilidad existentes.
- 4) Es social, pues surge del proceso de interacción continua y permanente entre la comunidad y su entorno.

2.1.4 Cuál es el Objetivo De La Gestión de Riesgo en los Riesgos Urbanos.

El objetivo de la Gestión del Riesgo en las áreas urbanas es identificar, prevenir y mitigar amenazas y vulnerabilidades a través de la gestión integral del riesgo, En el marco de la Política y su Gestión.

(Velasco, 2018). Afiirma que en “ Ecuador es uno de los países que ha experimentado mayores dificultades para generar unos marcos mínimos de gobernabilidad democrática tras su proceso de transición a la democracia en 1978 y se ha creado una política lo cual esto ya está establecida en los art. 389 y 390 de la constitución que habla de la Gestión de Riesgos creando una institución rectora denominada Secretaria técnica de gestión de Riesgos con el pasar del tiempo se ha llegado a llamar Secretaria de Gestión de Riesgo lo cual su misión principal es garantizar la protección de personas y colectividades de los efectos negativos de desastre de origen natural o antrópico mediante la creación de políticas y estrategias orientadas a reducir la vulnerabilidad de la población”

Hoy en día esta institución se denomina Servicio Nacional De Gestión De Riesgo y Emergencia como entidad de derecho público con personalidad jurídica dotada de autonomía administrativa, operativa financiera encargada de la gestión seguimiento y control de las políticas regulaciones y planes aprobados por su órgano gobernante

La gestión de riesgo no es solo ayuda humanitaria es de saber de la política económica de entender la política de inclusión social y trabajar en la educación formal y el espacio de participación a los ciudadanos con esto podemos garantizar el desarrollo sostenible de nuestro país.

La creación de riesgos en el territorio urbano según (González, 2017). “se encuentra justamente en el cruce entre dos problemáticas cuyo estudio ha sido tradicionalmente independiente: lo urbano, la forma de hacer ciudad por un lado, y los riesgos y desastres por el otro. Al tratar de vincular estos problemas”, (Alicia, 1989). “propone entender las áreas sujetas a peligros naturales como una articulación resultado de las condiciones de sitio –naturales- y las socialmente producidas”.

(González, 2017).”La planificación urbana no ha incorporado la cuestión de los riesgos de desastre propios de los ámbitos urbanos; los riesgos en tanto construcción social histórica no han sido tratados como parte del cotidiano de la ciudad, sino restringidos a su manifestación como desastre y por lo tanto, a una ciudad de emergencia”.

La gestión del riesgo en las ciudades ha tenido propuestas concretas particularmente en la planificación urbana. Los planes de ordenamiento con enfoque de riesgo o los atlas de riesgo permiten integrar a través de un análisis técnico y participativo la identificación de peligros y vulnerabilidades en un territorio dado para incorporarlas a la definición de usos de suelo y medidas más generales, tendientes a mejorar los niveles de vulnerabilidad existentes. Sin embargo, estos instrumentos no logran integrar en profundidad el riesgo y lo urbano, sino sólo de forma fragmentada Los riesgos urbanos: es la combinación de dos factores, de su ubicación y su exposición, y esta es debido a la falta de aplicación de políticas públicas en materia de Gestión de Riesgo, así como la falta de participación ciudadana, la cual provoca una alta vulnerabilidad sociorganizacional, institucional, a lo cual hay que sumar la degradación en el medio el medio ambiente y las sobreexplotación de recursos

La urbanización detona procesos relacionados con las actividades industriales y de servicios, concentración de mercados de consumo, acceso a servicios, así como problemas relacionados con la vivienda precaria, abastecimiento, exclusión, marginación y deterioro urbano elementos que inciden en las condiciones de vulnerabilidad para hacer frente a determinados tipos de fenómenos de carácter natural y antrópico

Dentro de la ciudad, la conformación de espacios vulnerables al riesgo es asimismo compleja.

Para (Herzer 2007). “en esta conformación participan un conjunto de actores sociales privados y públicos, individuales y organizacionales que son protagonistas de la construcción de esta vulnerabilidad social”. (...) Esta conformación compleja de espacio genera un paisaje de riesgo singular que lo determina y lo caracteriza de otros espacios

(Urbano, 2010).”La urbanización como proceso histórico y social complejo está estrechamente relacionado con el desarrollo de las fuerzas productivas y con los procesos que transcurren en la vida moderna”.

(Almonte, José Manuel Jurado 2011). “En la actualidad, las ciudades muestran distintas transformaciones de las formas urbanas tradicionales hacia grandes áreas urbanas. La metropolización tiende a una estructura disgregada y fragmentada que acentúa la polarización al interior de su espacio y en donde coexiste la pobreza”.

(Villa-Jaime, 2014).”La expansión no planificada que muchas ciudades han experimentado para hacer frente al crecimiento repentino de la población en combinación con una planificación territorial inadecuada y con el fracaso de las autoridades urbanas en lo que se refiere a regulación de las normas de

construcción, y no aplicar la Gestión de Riesgo son algunos de los factores que contribuyen a aumentar la vulnerabilidad de las poblaciones urbanas”.

Como enfrentarlos:

No obstante, las zonas urbanas también pueden ser enfrentadas con una buena gobernabilidad, su actividad política y financiera.

De hecho, el potencial de una ciudad bien gestionada influye con la mejora de la gestión de riesgos. Estos avances se pueden lograr a través de economías de escala y de infraestructura y servicios de reducción de riesgos, como saneamiento, drenaje, recolección de residuos, servicios sanitarios y de emergencia, o mediante el uso del alto nivel de experiencia y conocimientos técnicos a menudo detectan las ciudades. (PNUD, 2010).”Existen políticas públicas sectoriales orientadas a reducir los riesgos

De conformidad con el mandato constitucional los ministerios y secretarías definen e implementan políticas públicas para reducir los riesgos frente a amenazas de origen natural o antrópicas”.(...) La política de escuelas y hospitales seguros son fundamentales pues se trata de edificaciones esenciales vitales para dar respuesta a las emergencias y la recuperación frente a desastres.

(Ministerio DE Educacion / Ministerio de Salud Publica, 2007).

“El país cuenta con metodologías para incorporar la gestión de riesgos en el ámbito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados”

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) cuentan con una Metodología para estimar la vulnerabilidad cantonal frente a riesgos de desastres. Este instrumento es clave para la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial con enfoque de reducción de riesgos y de ciudades resilientes.

(secretaria de Gestion de Riesgos (SGR), 2008).

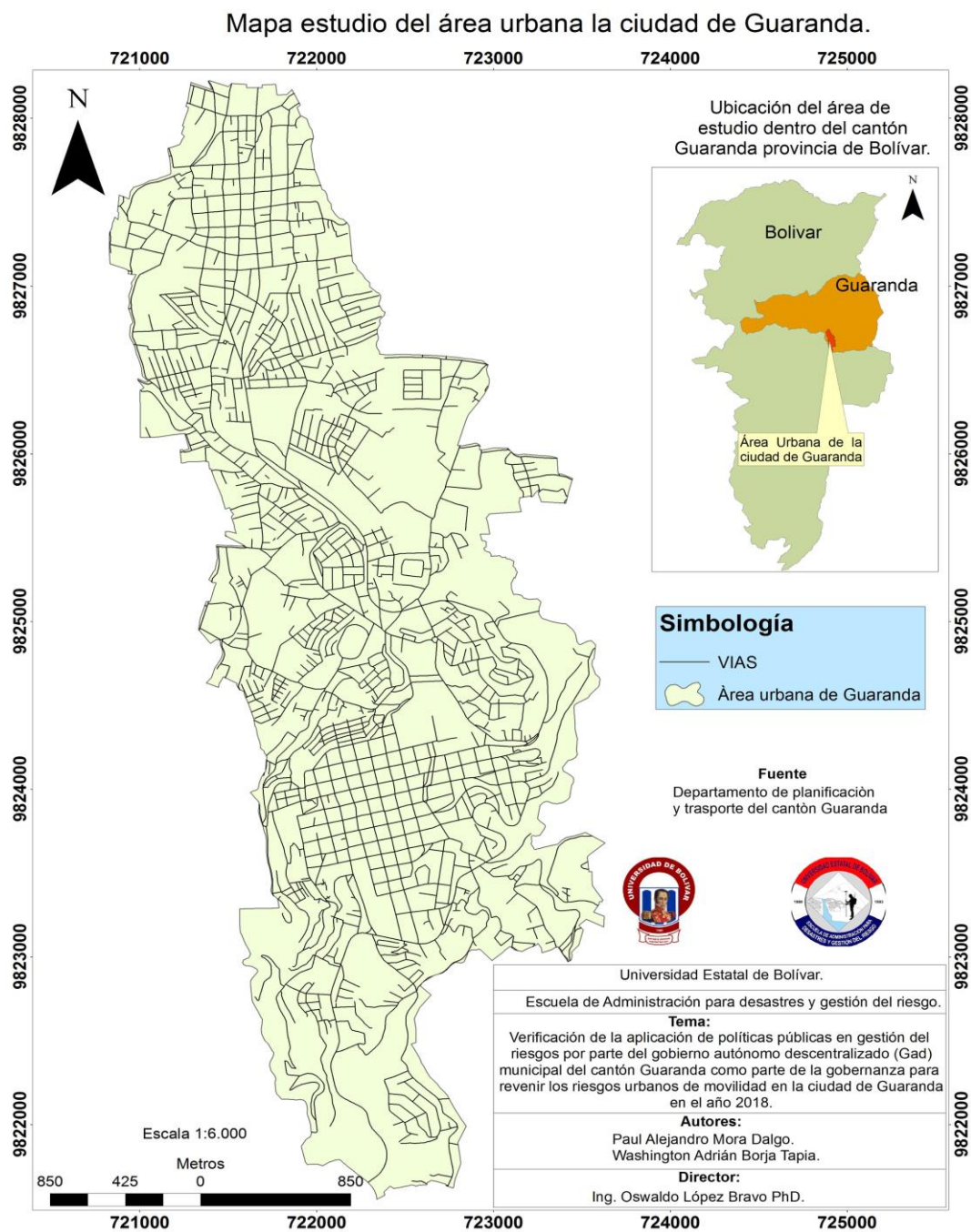
La Provincia Bolívar tiene un sin número de riesgos urbanos los cuales son:

- Inundaciones urbanas
- Contaminación ambiental
- Crecimiento urbano
- Deslizamientos de tierra
- Sequías urbanas
- Amenazas sísmicas
- Evacuaciones forzadas ,(peligro de bombas)
- Movilidad
- Epidemias
- Vendedores ambulantes
- Delincuencia común
- Alcoholismo

Estos diversos riesgos urbanos antes mencionados son debido a la mala gobernabilidad y falta de cumplimiento de políticas públicas de las autoridades de la provincia en el enfoque de reducción de riesgos

2.1.5 Área de Estudio.

Mapa 1: Área de Estudio



Fuente: Departamento de Planificación y transporte
Elaborado: Paúl Mora Adrián Borja

El área de estudio se limita en la provincia Bolívar específicamente en la ciudad de Guaranda cuyo estudio es el área urbana de la ciudad tomando en cuenta la identificación de vías y determinado la vulnerabilidad del flujo vehicular y peatonal.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1 Marco Conceptual.

A continuación se detallan los siguientes aspectos con políticas públicas y el Riesgo Urbano de Movilidad.

2.2.1.1 Políticas Públicas.

(AYALA 2013).afirma que "Son las acciones de gobierno, es la acción emitida por éste, que busca cómo dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad, se pueden entender como uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales".

Se pueden entender como el ámbito privilegiado de realización del "pacto" entre Estado y sociedad.

2.2.1.2 Formulación de Política Pública.

(Winchester, 2011). Identificación de problema, definición de objetivos y metas relevantes.

- Búsqueda de alternativas: examinar todas las soluciones alternativas para el logro de metas y analizar todas las consecuencias posibles para cada alternativa de política con su probabilidad de ocurrencia

- Comparar alternativas con objetivos y metas previamente definidas y elegir solución cuyos resultados proporcionan mayor alcance de objetivos, mayores beneficios con costos iguales o menores costos con beneficios iguales

- Definición, evaluación (ex ante), aprobación o rechazo de opciones de política

- Un proceso de articulación técnico-política (lo deseable y lo posible) de carácter competitivo; etapa de discusión e interacción con actores relevantes •

Selección de una solución al problema: diseño de la política pública

- Asignación de recursos

2.2.1.3 Aplicación de Políticas Públicas.

Se pone en marcha la opción seleccionada

- Comprende las actividades desarrolladas hasta alcanzar los efectos buscados por la intervención pública

- Utilización estructuras institucionales (recursos humanos y económicos) para desarrollar la política o supervisar la gestión privada

- Es un proceso de gran complejidad (muchos actores y decisiones) requiere monitoreo y coordinación

- Generalmente se considera un proceso de arriba abajo protagonismo decisores públicos

- Modelo abajo a arriba pone énfasis en los flujos de información que permiten ajustar los procesos

- Problemas de implementación

- Problema de diseño

- Problemas no previstos

- Cambios de contexto

2.2.1.4 Tecnologías.

(Asimov, 2009).”Las tecnologías han sido usadas para satisfacer necesidades esenciales (alimentación, vestimenta, vivienda, protección personal, relación social, comprensión del mundo natural y social), para obtener placeres y como medios para satisfacer deseos”.

2.2.1.5 Participación Ciudadana.

(Peralta, 2009-2012).”Entenderemos exclusivamente los mecanismos por los cuales los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos son convocados para influir en la toma de decisiones del poder público”

2.2.1.6 GAD.

(activate ECUADOR , 2014).” Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) son instituciones descentralizadas que gozan de autonomía política, administrativa y financiera, y están regidos por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad, interterritorial, integración y participación ciudadana”.

2.2.1.7 Riesgos de Movilidad Urbana.

(Velásquez, 2015).”En el caso de Europa, la Carta Europea de los derechos de los peatones, aprobada en el Parlamento en el año 1988, dice que el peatón tiene derecho a vivir en un entorno y a usar en toda libertad sus espacios públicos, en este sentido, fomentar la movilidad debe constituir por lo tanto una de las actuaciones prioritarias para las administraciones locales” (...). Ay que destacar que el espacio público, a través de su forma urbana y los estilos de vida que ésta posibilita, pervive una cultura que entiende que las calles, las plazas, etc. son lugares de encuentro, de expresión pública, de ocio y no sólo dispositivos para la movilidad motorizada, esto sigue siendo un reto por alcanzar en la ciudad.

(MARITZA ELIZABETH VELAMOSQUERA, 2016).”La movilidad urbana va de la mano con la planificación territorial, que actualmente es competencia municipal y que en ella se estipulan las fronteras geográficas de residencia de personas, los parámetros de movilidad del transporte público y su contraparte privada, con la finalidad de generar un ordenamiento de movilidad en la parte

urbana y en los puntos céntricos de las parroquias rurales”.

(Vasconcellos, 2010).”Las personas transitan por las ciudades con el fin de realizar una serie de actividades de su interés como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos. Este traslado puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados (autobuses y automóviles) o no motorizados (bicicletas). Dicha circulación, reflejada en el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular”.

Movilidad (Luis SANTOS, 2008).” sería la “capacidad de desplazarse dentro de un entorno, accesibilidad sería la “capacidad para poder llegar a ciertos lugares en un tiempo y un esfuerzo razonable”.

2.2.1.8 Medios De Transporte.

(Pastor, 2017) Los medios de transporte urbano de pasajeros pueden ser definidos de varias formas, siendo éstos interdependientes entre sí. Por ejemplo, un medio puede ser clasificado en función de la tecnología utilizada únicamente aun cuando también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación

Se presentan las clasificaciones del transporte urbano de pasajeros, incluyéndose dentro de éstas las clasificaciones básicas y la definición de los componentes físicos del sistema.

Recorrido puede ser una carretera o camino, o un itinerario.

Conectividad (Luis SANTOS, 2008) se encuentran directamente relacionadas con las ideas de unión, enlace, interrelación o conexión de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se pueden establecer relaciones de movilidad

2.2.1.9 Infraestructura Del Sistema De Vial.

(Juan Antonio Módenes Cabrerizo, 2006).” Sistema de Vialidad son los lugares con más concentración La cual es uno de los fenómenos más visibles de las poblaciones contemporáneas, y al mismo tiempo es de los más complejos e influyentes sobre el resto de actividades humanas territorios y poblaciones, estas movilidades tienen un evidente interés para la geografía de la población y la demografía territorial, más allá de la mera descripción de los flujos de origen-destino”.

El flujo de movilidad no tiene que ver solo con la población sino con su ubicación y nos permitirá identificar aquellas áreas con más potencial de movilidad proporcionándonos un análisis de medios de transporte utilizados en nuestra ciudad.

2.2.1.10 Accesibilidad.

(Claval, 1985).”La accesibilidad es un concepto elemental en planificación urbana, muy relacionado con el de centralidad”

El transporte y la movilidad urbana (Ramon, 1993).” se han interpretado como asuntos sectoriales. Pero, como han señalado algunos autores, en las grandes ciudades ha sido la construcción de infraestructuras la que ha ‘dirigido’ el crecimiento urbano: porque son ellas las que dotan de accesibilidad al territorio”.

Seguridad Vial (Guido Bulián, 2008). es “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito

(Vallverdu, 2010).”La infraestructura vial es el medio a través del cual se le otorga conectividad terrestre al país para el transporte de personas y de carga, permitiendo realizar actividades productivas, de servicios, de distracción y turísticas.”

Explica que estas redes viales cumplen eficientemente con la conectividad terrestre de transporte de carga y pasajeros que requiere.

(Jimenez, 2010). “Indudablemente el desarrollo económico y social de un país está estrechamente ligado al mejoramiento de los sistemas de transporte”.

La sociedad en general crece y se desarrolla en los aspectos culturales, sociales y económicos en la medida en que existe posibilidad de comunicarse y trasladarse de forma eficiente.

Existe entonces una relación recíproca entre los sistemas de transporte y la infraestructura vial de carreteras en una práctica vital para el mantenimiento y mejora de la calidad de vida de un pueblo.

2.2.1.11 Parada.

Punto, lugar expresamente señalizado para ascenso y descenso de pasajeros de un vehículo de transporte público.

2.2.1.12 Señalética.

Símbolo, color, luz o sonido normalizados que prescriben una conducta determinada al usuario de la vía pública o le proporcionan información de situación, culturales o relacionados con el tránsito.

2.2.1.13 Veredas.

Zona de la calzada destinada al cruce de peatones. Si no está demarcada es la prolongación virtual de la acera, salvo cuando exista puente o túnel peatonal.

2.3. Marco Legal

Constitución de la República

Art 389

La Constitución el Estado protegerá a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópicos mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objetivo de minimizar la condición de vulnerabilidad.

El sistema nacional descentralizado de gestión de riesgos está compuesto por las unidades de gestión de riesgo de todas las instituciones públicas y privadas en los ámbitos local, regional y nacional. El Estado ejercerá la rectoría a través del organismo técnico establecido en la ley. Tendrá Como funciones principales, entre otras:

Identificar los riesgos existentes y potenciales, internos y externos que afecten al territorio ecuatoriano.

Generar, democratizar el acceso y difundir información suficiente y oportuna para gestionar adecuadamente el riesgo.

Asegurar que todas las instituciones públicas y privadas incorporen obligatoriamente, y en forma transversal, la gestión de riesgo en su planificación y gestión.

Fortalecer en la ciudadanía y en las entidades públicas y privadas capacidades para identificar los riesgos inherentes a sus respectivos ámbitos de acción, informar sobre ellos, e incorporar acciones tendientes a reducirlos.

Articular las instituciones para que coordinen acciones a fin de prevenir y mitigar los riesgos, así como para enfrentarlos, recuperar y mejorar las condiciones anteriores a la ocurrencia de una emergencia o desastre.

Realizar y coordinar las acciones necesarias para reducir vulnerabilidades y prevenir, mitigar, atender y recuperar eventuales efectos negativos derivados de desastres o emergencias en el territorio nacional.

Garantizar financiamiento suficiente y oportuno para el funcionamiento del Sistema, y coordinar la cooperación internacional dirigida a la gestión de riesgo.

Art. 390

Los riesgos se gestionarán bajo el principio de descentralización subsidiaria, que implicará la responsabilidad directa de las instituciones dentro de su ámbito geográfico. Cuando sus capacidades para la gestión del riesgo sean insuficientes, las instancias de mayor ámbito territorial y mayor capacidad técnica y financiera brindarán el apoyo necesario con

Respeto a su autoridad en el territorio y sin relevarlos de su responsabilidad.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

Art 130

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

Inciso tercero; los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Art. 140

La gestión de riesgos que incluye las acciones de prevención, reacción, mitigación, reconstrucción y transferencia, para enfrentar todas las amenazas de origen natural o antrópico que afecten al cantón se gestionarán de manera concurrente y de forma articulada con las políticas y Los planes emitidos por el organismo nacional responsable, de acuerdo con la Constitución y la ley.

Los GAD municipales adoptarán obligatoriamente normas técnicas para la prevención y gestión de riesgos sísmicos con el propósito de proteger las personas, colectividades y la naturaleza

Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas

Art. 64

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas señala la preeminencia de la producción nacional e incorporación de enfoques ambientales y de gestión de riesgos en el diseño e implementación de programas y proyectos de inversión pública; promoviendo acciones favorables de gestión de vulnerabilidades y riesgos antrópicos y naturales. Esto significa que las acciones de gestión de riesgos deben ser prioritarias en los procesos de planificación y en la generación de propuestas de programas y proyectos en todos los niveles.

Ley de Seguridad Pública y del Estado

Art. 10

En el literal a, de la Ley de Seguridad Pública y del Estado se establece dentro de las funciones del Ministerio de Coordinación de Seguridad: “Preparar el Plan de Seguridad Integral y propuestas de políticas de seguridad pública y del Estado con el aporte mancomunado de otras entidades del Estado y de la ciudadanía para ponerlos en consideración del Presidente de la República y del Consejo de Seguridad Pública y del Estado”.

El Plan Nacional de Seguridad Integral deberá ser elaborado en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo”.

Art. 11

En el literal d, la prevención y las medidas para contrarrestar, reducir y mitigar los riesgos de origen natural y antrópico o para reducir la vulnerabilidad, corresponden a las entidades públicas y privadas, nacionales, regionales y locales. La rectoría la ejercerá el Estado a través De la Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos.

Reglamento a la Ley de Seguridad Pública y del Estado

Art. 3

Del órgano ejecutor de Gestión de Riesgos.- La Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos es el órgano rector y ejecutor del Sistema Nacional Descentralizado de Gestión de Riesgos. Dentro del ámbito de su competencia le corresponde:

Identificar los riesgos de origen natural o antrópico, para reducir la vulnerabilidad que afecten o puedan afectar al territorio ecuatoriano.

Generar y democratizar el acceso a la información suficiente y oportuna para gestionar adecuadamente el riesgo.

Asegurar que las instituciones públicas y privadas incorporen obligatoriamente, en forma transversal, la gestión de riesgos en su planificación y gestión.

Fortalecer en la ciudadanía y en las entidades públicas y privadas capacidades para identificar los riesgos inherentes a sus Respectivo ámbitos de acción.

Gestionar el financiamiento necesario para el funcionamiento del sistema Nacional Descentralizado de Gestión de riesgos y coordinar la cooperación internacional en este ámbito.

Coordinar los esfuerzos y funciones entre las instituciones públicas y privadas en las fases de prevención, mitigación, la preparación y respuesta a desastres, hasta la recuperación y desarrollo posterior.

Diseñar programas de educación, capacitación y difusión orientados a fortalecer las capacidades de las instituciones y ciudadanos para la gestión de riesgos.

Coordinar la cooperación de la ayuda humanitaria e información para enfrentar situaciones emergentes y/o desastres derivados de fenómenos naturales o antrópicos a nivel nacional.

Plan Nacional de Desarrollo Toda una Vida

Eje 1: Derechos para Todos Durante Toda la Vida

Objetivo 1: Garantizar una Vida digna con iguales oportunidades para todas las personas

Política 1.11

Impulsar una cultura de gestión integral de riesgos que disminuya la vulnerabilidad y garantice a la ciudadanía la prevención, la respuesta y atención a todo tipo de emergencias y desastres originados por causas naturales, antrópicas o vinculadas con el cambio climático

Ley Orgánica de Municipalidades

Competencia de Municipalidades

Art 10

Planificar el desarrollo de sus circunscripciones y ejecutar los planes correspondientes.

Art 11

Zonificación y Urbanismo

Los servicios públicos cuya ejecución no está reservada a otros órganos públicos y que tiene satisfacer las necesidades colectivas de carácter local

Art 12

Las municipalidades para el mejor cumplimiento de sus fines, formulan, aprueban, ejecutan, evalúan, supervisan y controlan los planes de Desarrollo Locales, en concordancia con los planes de desarrollo Nacionales y Regionales

Art 18

Fijar la ubicación de terminales terrestres, organizar y otorgar licencias de concesión de líneas de transporte urbano e interurbano, estas últimas en armonía con los demás distritos y provincias, regulando el transporte colectivo y propiciando el transporte masivo.

Organizar y mantener los sistemas de señales y semáforos del tránsito peatonal y vehicular.

Promover los servicios públicos contra incendios y otras calamidades señalando los requisitos de seguridad.

Promover la construcción de viviendas de tipo económico y el saneamiento de áreas tugurizadas.

Planificar el desarrollo integral de sus circunscripciones y promover la ejecución de los planes correspondientes

Población, Salud y Saneamiento Ambiental

Art 27

Establecer medidas de control de ruido de tránsito y de los transportes colectivos

Ejecutar los servicios de limpieza pública y ubicar las áreas para la acumulación de basura y/o el aprovechamiento industrial de desperdicios

DE LA ALCALDIA

Art 54

Promulgar las ordenanzas

Ejecutar los planes de desarrollo local

Proponer al consejo municipal los proyectos de ordenanzas y acuerdos

UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO SEGURIDAD VIAL

Fines

Art.2

En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda; se crea la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se conocerá por sus siglas UMTTTSV, quien se encargará de planificar, organizar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial Inter Parroquial- Inter Cantonal y Urbano en todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón Guaranda, manteniendo coordinación

directa con los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de esta Ordenanza, Leyes y Reglamentos correlativos.

Principios de Actuación

Art.8

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda actuará bajo los siguientes principios:

a) Tratar los sistemas de transporte público y privado, como servicios vitales para el Desarrollo de la ciudad y del Cantón;

b) Considerar el tránsito de vehículos, con seguridad para peatones, conductores, usuarios y disminuir los conflictos y fricciones urbanas generadas por su circulación y falta de accesos;

c) Actuar siempre con fundamento técnico, económico-financiero, social y ambiental.

Unidad Técnica y de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Le corresponde:

Art.10

a) Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte público y privado, de pasajeros o de carga.

b) Planificar el estacionamiento público y privado.

c) Generar Sistemas inteligentes para la administración del tránsito urbano e inter parroquial e inter cantonal.

d) La Semaforización urbana centralizada.

e) La semaforización vial, horizontal y vertical, urbana e inter cantonal;

f) La Seguridad vial urbana e inter cantonal.

g) La Circulación peatonal y seguridad peatonal.

h) Circulación de bicicletas o Ciclo vías.

i) Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre público y privado.

j) Regulación del Tránsito y Transporte

Art.12

Proponer ante el Concejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Tránsito y Transporte Terrestre, dentro del Cantón.

Coordinar el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre y seguridad vial, emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito y esta ordenanza.

2.4. Definición de Términos.

Adaptabilidad: Capacidad o habilidad de un grupo social de ajustarse a cambios ambientales con fines de supervivencia y sostenibilidad. (cardona, 2005)

Alerta: (cardona, 2005).” Estado que se declara, con anterioridad a la manifestación de un fenómeno peligroso, con el fin de que los organismos operativos de emergencia activen procedimientos de acción preestablecidos y

para que la población tome precauciones específicas” (...). Debido a la inminente ocurrencia del suceso previsible. Además de informar a la población acerca del peligro, los estados de alerta se declaran con el propósito de que la población y las instituciones adopten una acción específica ante la situación que se presenta.

Amenaza: (cardona, 2005).” Peligro latente que representa la posible manifestación dentro de un período de tiempo de un fenómeno peligroso de origen natural, tecnológico o provocado por el hombre, que puede producir efectos adversos en las personas, los bienes y servicios y el ambiente” (...). Es un factor de riesgo externo de un elemento o grupo de elementos expuestos, que se expresa como la probabilidad de que un suceso se presente con una cierta intensidad y gravedad, en un sitio específico y en dentro de un periodo de tiempo definido.

Amenaza Natural: (EIRD, 2009).”Un proceso o fenómeno natural que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales”.

Amenaza Tecnológica: (EIRD, 2009).”Una amenaza que se origina a raíz de las condiciones tecnológicas o industriales, lo que incluye accidentes, procedimientos peligrosos, fallas en la infraestructura o actividades humanas específicas que pueden ocasionar la muerte, lesiones, enfermedades u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales o económicos, o daños ambientales”(...). Entre los ejemplos se encuentran la contaminación industrial, la

radiación nuclear, los desechos tóxicos, la ruptura de represas, los accidentes de transporte, las explosiones de fábricas, los incendios y el derrame de químicos. Las amenazas tecnológicas también pueden surgir directamente como resultado del impacto de un evento relativo a las amenazas naturales.

Antropico (cardona, 2005).”De origen humano o de las actividades del hombre, incluidas las tecnológicas”

Bienes y Servicios: Son aquellas cosas tangibles e intangibles, de valor económico que reportan beneficio a quienes las poseen o usufructúan y que permite la vida en comunidad. Serán bienes cuando son susceptibles de apropiación, sea privada o pública y servicios cuando su utilidad radica exclusivamente en su consumo (cardona, 2005).

Desarrollo sostenible: (cardona, 2005).”Proceso de transformaciones naturales, económico-sociales, culturales e institucionales, que tienen por objeto asegurar el mejoramiento de las condiciones de vida del ser humano, la producción de bienes y prestación de servicios, sin deteriorar el ambiente natural ni comprometer las bases de un desarrollo similar para las futuras generaciones”.

Desastre: (cardona, 2005).” Situación o proceso social que se desencadena como resultado de la manifestación de un fenómeno de origen natural, tecnológico o provocado por el hombre que, al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en una población, causa alteraciones intensas, graves y extendidas en las condiciones normales de funcionamiento de la comunidad, presentadas por la pérdida de vida y salud de la población; la destrucción, pérdida o inutilización total o parcial de bienes de la colectividad y de los individuos así como daños severos en el ambiente, requiriendo de una respuesta

inmediata de las autoridades y de la población para atender los afectados y restablecer los umbrales aceptados de normalidad y bienestar “.

Efectos Directos: Aquellos que mantienen relación de causalidad directa con la ocurrencia de un suceso, representados usualmente por el daño físico en las personas, los bienes, servicios y en el ambiente o por el impacto inmediato de las actividades sociales y económicas.

Efectos Indirectos: Aquellos que mantienen relación de causalidad con los efectos directos, representados usualmente por impactos concatenados o posteriores sobre la población, sus actividades económicas y sociales o sobre el ambiente.

Elementos en Riesgo (expuestos): Es el contexto social, material y ambiental representado por las personas y por los recursos, servicios y ecosistemas que pueden ser afectados por la manifestación de un fenómeno peligroso.

Emergencia: (cardona, 2005):” Estado caracterizado por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un suceso o por la inminencia del mismo, que requiere de una reacción inmediata y que exige la atención o preocupación de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general”.

Espacios Urbanos: (Ramirez, 2008).” Se entiende la probabilidad de daño y pérdidas dentro de un sistema urbano, generado como producto de la interacción entre una gama de amenazas naturales y la vulnerabilidad de la población”

Evaluación de la Amenaza: (cardona, 2005).”Es el proceso mediante el cual se determina la posibilidad de que un fenómeno se manifieste, con un cierto grado de severidad, durante un periodo de tiempo definido y en un área determinada. Representa la recurrencia estimada y la ubicación geográfica de sucesos probables”.

Evaluación De La Vulnerabilidad: (cardona, 2005).” Proceso mediante el cual se determina el grado de susceptibilidad y predisposición al daño de un elemento o grupo de elementos expuestos ante una amenaza particular”.

Evento (cardona, 2005).” Suceso o fenómeno natural, tecnológico o provocado por el hombre que se describe en términos de sus características, su severidad, ubicación y área de influencia. Es el registro en el tiempo y el espacio de un fenómeno que caracteriza una amenaza”.(...). Es importante diferenciar entre un suceso potencial y el suceso mismo, una vez éste se presenta.

Gestión de Riesgos: (cardona, 2005).” Planeamiento y aplicación de medidas orientadas a impedir o reducir los efectos adversos de fenómenos peligrosos sobre la población, los bienes y servicios y el ambiente. Acciones integradas de reducción de riesgos, preparación para la atención emergencias y recuperación pos- desastre de la población potencialmente afectable “

Gobernabilidad: (Aguilar, L, 2007).” está asociado exclusivamente a la esfera gubernamental, se refiere a condiciones y comportamientos del gobierno, en el cómo un gobierno bien equipado con los recursos y poderes asociados es capaz de dirigir la sociedad .La gobernabilidad, por lo tanto, se asocia a la capacidad que tiene el gobierno de implementar sus decisiones, de imponerlas a una sociedad que requiere y demanda un orden.”

Gobernanza: (Williamson, 2005).” la gobernanza se entiende como la organización establecida para administrar una red social configurada con un propósito específico.

Institución Organismo público o privado que ha sido fundado para desempeñar una determinada labor cultural, científica, política o social.”

Intensidad: (cardona, 2005).” Medida cuantitativa y cualitativa de la severidad de un fenómeno en un sitio específico.”

Intervención: (cardona, 2005).” Modificación intencional de las características de un fenómeno con el fin de reducir su amenaza o de las características intrínsecas de predisposición al daño de un elemento expuesto con el fin de reducir su vulnerabilidad. La intervención intenta modificar los factores de riesgo. Controlar o encausar el curso físico de un fenómeno peligroso, o reducir su magnitud y frecuencia, son medidas relacionadas con la intervención de la amenaza. La reducción al mínimo posible de los daños materiales mediante la modificación de la resistencia o tenacidad de los elementos expuestos es una medida estructural relacionada con la intervención de la vulnerabilidad física. Aspectos asociados con planificación del medio físico, reglamentación del uso del suelo, seguros, preparación para emergencias y educación pública son medidas no estructurales relacionadas con la intervención de la vulnerabilidad social”.

Medidas estructurales: (EIRD, 2009).” Cualquier construcción física para reducir o evitar los posibles impactos de las amenazas, o la aplicación de técnicas de ingeniería para lograr la resistencia y la resiliencia de las estructuras o de los sistemas frente a las amenazas. Las medidas estructurales comunes para la reducción del riesgo de desastres incluyen las represas, los diques para

evitar inundaciones, las barreras contra las olas oceánicas, las construcciones antisísmicas y los albergues en casos de evacuación.”

Medidas no estructurales: (EIRD, 2009).”Cualquier medida que no suponga una construcción física y que utiliza el conocimiento, las prácticas o los acuerdos existentes para reducir el riesgo y sus impactos, especialmente a través de políticas y leyes, una mayor concientización pública, la capacitación y la educación. Entre las medidas no estructurales se incluyen los códigos de construcción, legislación sobre el ordenamiento territorial y su cumplimiento, investigaciones y evaluaciones, recursos informativos y programas de concientización pública”

Mitigación: (cardona, 2005) “Planificación y ejecución de medidas de intervención dirigidas a reducir o disminuir el riesgo. La mitigación es el resultado de la aceptación de que no es posible controlar el riesgo”

Movilidad Sostenible: Es un concepto nacido de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización, durante la segunda mitad del siglo XX, de un modelo de transporte urbano basado en el coche particular. Los inconvenientes de este modelo, entre los que destacan la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población o la saturación de las vías de circulación, han provocado una voluntad colectiva por encontrar alternativas que ayuden a paliar los efectos negativos de este modelo y a idear un nuevo modelo de ciudad sostenible.”

Movilidad Urbana: Es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus

ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación, promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades.

Participación Ciudadana: (Peralta, 2009-2012).” Entenderemos exclusivamente los mecanismos por los cuales los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos son convocados para influir en la toma de decisiones del poder público”.

Planificación Estratégica: (CEPREDENAC, 2009).” Proceso e instrumento sistemático para gestionar el cambio y el desarrollo a través de la identificación y definición de necesidades, objetivos y prioridades que permitan diseñar el mejor futuro posible para un determinado territorio, comunidad o sociedad y asignar los recursos de forma eficaz y eficiente en función de las prioridades y proyectos establecidos”.

Plan de Contingencia: (cardona, 2005).” Procedimientos operativos específicos y preestablecidos de coordinación, alerta, movilización y respuesta ante la manifestación o la inminencia de un fenómeno peligroso particular para el cual se tienen escenarios definidos”.

Plan de Emergencias: (cardona, 2005).” Definición de funciones, responsabilidades y procedimientos generales de reacción y alerta institucional, inventario de recursos, coordinación de actividades operativas y simulación para la capacitación y revisión, con el fin de salvaguardar la vida, proteger los bienes y recobrar la normalidad de la sociedad tan pronto como sea posible después de que se presente un fenómeno peligroso”.

Plan de Gestión de Riesgos: (cardona, 2005).”Conjunto coherente y ordenado de estrategias, programas y proyectos, que se formulan para orientar las actividades de reducción de riesgos, los preparativos para la atención de emergencias y la recuperación en caso de desastre. Al garantizar condiciones apropiadas de seguridad frente a los diversos riesgos existentes y disminuir las pérdidas materiales y consecuencias sociales que se derivan de los desastres, se mejora la calidad de vida de la población”

Política: (Pearsall,Judy, 2001) es “Un curso de acción adoptado y seguido por un gobierno, partido, gobernante, estadista, etc.; cualquier acción adoptada en virtud de sus ventajas o su conveniencia”. Aunque esta definición sugiere que las políticas son del dominio de las personas que están en el poder, en el gobierno o las instituciones oficiales, una acepción más amplia podría incluir a muchos otros actores y sus visiones, metas, principios y planes

Políticas Públicas: (Aguilar,L, 2003).” Las políticas públicas son reflejo de los ideales y anhelos de la sociedad, expresan los objetivos de bienestar colectivo y permiten entender hacia dónde se quiere orientar el desarrollo y cómo hacerlo, evidenciando lo que se pretende conseguir con la intervención pública y cómo se distribuyen las responsabilidades y recursos entre los actores sociales. Por lo tanto, las políticas públicas no son solo documentos con listados de actividades y asignaciones presupuestales, su papel va más allá; son la materialización de la acción del Estado, el puente visible entre el gobierno y la ciudadanía”(…). El papel que juega la política pública al interior de una sociedad implica legitimar al Estado, no solo por su carácter instrumental en la provisión de servicios básicos o la administración de bienes públicos; son apuestas socio-políticas para resolver

problemas públicos concretos, necesidades individuales y colectivas que son definidas por la misma sociedad.

Políticas de Movilidad: Aquellas actuaciones de las administraciones para facilitar el acceso de los ciudadanos al trabajo, al estudio, a los servicios y al ocio mediante diversos modos de transporte: a pie, en bicicleta, en vehículos ecológicos, en transporte público y en automóviles de uso compartido.

Política de Reducción de Riesgo a Desastres: (CEPREDENAC, 2009). "Conjunto de principios, objetivos, líneas de acción e instrumentos enfocados en la gestión de las amenazas y vulnerabilidades de la población y el territorio, que buscan centrar procesos y productos que aproximen a la sociedad en su conjunto a un nivel de resiliencia social, económica y estructural progresivamente mayor".

Pérdida: (cardona, 2005). "Valor adverso de orden económico, social o ambiental alcanzado por una variable durante un tiempo de exposición específico2."

Periurbano: (Ramirez, 2008). "son potencialmente nuevos escenarios de riesgo ante y dado la ocurrencia de eventos de pequeña y mediana intensidad".

Preparación: (cardona, 2005) ." Medidas cuyo objetivo es organizar y facilitar los operativos para el efectivo y oportuno aviso, salvamento y rehabilitación de la población en caso de desastre. La preparación se lleva a cabo mediante la organización y planificación de las acciones de alerta, evacuación, búsqueda, rescate, socorro, y asistencia que deben realizarse en caso de emergencia."

Prevención: (cardona, 2005).” Medidas y acciones dispuestas con anticipación con el fin de evitar o impedir que se presente un fenómeno peligroso o para reducir sus efectos sobre la población, los bienes y servicios y el ambiente”.

Pronóstico: (cardona, 2005).”Determinación de la probabilidad de que un fenómeno se manifieste con base en: el estudio de su mecanismo físico generador, el monitoreo del sistema perturbador y/o el registro de sucesos en el tiempo” (...).Un pronóstico puede ser a corto plazo, generalmente basado en la búsqueda e interpretación de señales o sucesos premonitorios del fenómeno peligroso; a mediano plazo, basado en la información probabilística de parámetros indicadores de la potencialidad del fenómeno; y a largo plazo, basado en la determinación del suceso máximo probable dentro de un período de tiempo que pueda relacionarse con la planificación del área afectable.

PROTU: plan regulador de ordenamiento territorial y urbano

Recuperación: (cardona, 2005).” Proceso de restablecimiento de las condiciones normales de vida mediante la rehabilitación, reparación o reconstrucción del área afectada, los bienes y servicios interrumpidos o deteriorados y el restablecimiento e impulso del desarrollo económico y social de la comunidad”.

Reducción de Riesgos: (cardona, 2005).” Medidas de intervención compensatorias dirigidas a cambiar o disminuir las condiciones de riesgo existentes y acciones prospectivas de control, con el fin de evitar futuras condiciones de riesgo. Son medidas de prevención-mitigación que se adoptan con anterioridad de manera alternativa, prescriptiva o restrictiva”.(...).Con el fin de

evitar que se presente un fenómeno peligroso, o para que no generen daños, o para disminuir sus efectos sobre la población, los bienes y servicios y el ambiente.

Resiliencia: (cardona, 2005).”Capacidad de un ecosistema o de una comunidad de absorber un impacto negativo o de recuperarse una vez ha sido afectada por un fenómeno peligroso”.

Riesgo aceptable: (cardona, 2005).”Posibles consecuencias sociales, económicas y ambientales que, implícita o explícitamente, una sociedad o un segmento de la misma asumen o tolera, por considerar que son poco factibles y, usualmente, a cambio de un beneficio inmediato”. (...). Es el nivel de probabilidad de una consecuencia dentro de un período de tiempo, que se considera admisible para determinar las mínimas exigencias o requisitos de seguridad, con fines de protección y planificación ante posibles fenómenos peligrosos.

Riesgo Residual: (EIRD, 2009).”Es el riesgo que todavía no se ha gestionado, aun cuando existen medidas eficaces para la reducción del riesgo de desastres y para los cuales se debe mantener las capacidades de respuesta de emergencia y de recuperación”.(...).La presencia de un riesgo residual supone una necesidad continua de desarrollar y respaldar las capacidades eficaces de los servicios de emergencia, preparación, respuesta y recuperación, conjuntamente con políticas socioeconómicas, tales como medidas de protección social y mecanismos para la transferencia del riesgo.

Riesgo: (cardona, 2005).” Es la probabilidad que se presente un nivel de consecuencias económicas, sociales o ambientales en un sitio particular y

durante un período de tiempo definido. Se obtiene de relacionar la amenaza con vulnerabilidad de los elementos expuestos”.

Riesgo Urbano: (PNUD, 2010) Resulta de la combinación de dos factores: la ubicación y la exposición a los riesgos, y en segundo lugar, una mayor vulnerabilidad debido a la mala gobernabilidad local, la degradación del medio ambiente, y la sobreexplotación de los recursos

Sistema Integrado De Información: (cardona, 2005). Base de conocimiento de las amenazas, vulnerabilidades y riesgos, de vigilancia y alerta, de capacidad de respuesta y de procesos de gestión, al servicio de las instituciones y de la población, fundamental para la toma de decisiones y priorizar de las actividades y proyectos de gestión de riesgos

Urbano: (PNUD, 2010).” hace referencia a aquello perteneciente o relativo a la ciudad. Una ciudad es un área con una alta densidad de población y cuyos habitantes, por lo general, no se dedican a las actividades agrícolas”.

2.5 .Sistema De Hipótesis

Con la aplicación de la ley se reducirá la vulnerabilidad de la población frente al Riesgos Urbano de movilidad?

2.6. Sistemas de Variables

2.6.1 Variable Independiente:

La Política Pública de la Gestión de Riesgos.

2.6.2 Variable Dependiente:

Riesgos Urbanos en movilidad.

2.7. Operalización de Variables.

VARIABLE (1)	CONCEPTO	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	ESCALAS	INSTRUMENTO
POLITICAS PUBLICAS (GESTION DE RIESGOS)	CONJUNTO DE NORMAS INTEGRALES QUE FACILITAN LA GESTIÓN DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS, SERVICIOS PÚBLICOS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA SER EFICIENTE Y EFICAZ EN SECTOR PUBLICO GAD	NUEVAS TEGNOLOGIAS	FOTO RADARES SISTEMNAS INTELIGENTES CAMARAS TAXIMETROS	<p>CONOCE SI EXISTE EN LA CIUDAD FOTO RADARES EN LA CIUDAD DE GUARANDA</p> <p>ESTA SATISFECHO CON EL SISTEMA DE SINCRONIZACIÓN DE LOS SEMÁFOROS DEL CASCO URBANO DE GUARANDA</p> <p>BENEFICIA EL USO DEL TAXIMETRO</p>	<p>SI NO</p> <p>TOTALMENTE SATISFECHO SATISFECHO INDECISO INSATISFECHO</p> <p>TOTALMENTE INSATISFECHO</p> <p>SI NO</p>	Encuesta

POLITICAS PUBLICAS (GESTION DE RIESGOS)		PARTICIPACION CIUDADANA	CONSTRUCCION DE POLITICA	HA PARTICIPADO USTED EN LA CONSTRUCCIÓN DE POLÍTICAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD	SI NO	
		SECTOR PUBLICO GAD	GENERA ORDENANZAS APLICACIÓN DE LA ORDENNAZA REGULACION DE LA ORDENANZA CONTROL DE LA ORDENANZA	CREAN POLÍTICAS AÑOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICAS REVISIÓN DLLAS ORDENANZAS POLÍTICAS EN VIGENCIA		Entrevista

VARIABLE (D)	CONCEPTO	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	ESCALA	INSTRUMENTO
RIESGOS URBANOS EN (MOVILIDAD)	RIESGOS URBANOS EN MOVILIDAD ES EL CRECIMIENTO DE CIUDADES DE TAMAÑOS MEDIANAS Y GRANDES LAS CUALES NO CUENTAN CON UNA PLANIFICACIÓN ADECUADA DEL TERRITORIO EL CUAL RESULTA ESTRUCTURA MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE, SIENDO ESTOS	MEDIO DE TRANSPORTE	CAMIONETA	MEDIODE TRANSPORTE QUE MAS USA	BUS	Encuesta
			TAXI	CADA QUE FRECUENCIA UTILIZA CAMIONETAS PARA LLEVAR MERCADERIA	TAXI	
			BUS	EN LOS 3 ULTIMOS AÑOS EL TRASPORTE PUBLICO HA MEJORADO O HA EMPEORADO	CAMIONETA	
			BICICLETAS	ES VIABLE QUE SE IMPLEMENTEN BICICLETAS EN LA CIUDAD PARA REDUCIR EL FLUJO VIAL	PIE	
		INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA VIAL	RECORRIDO	FRECUENCIA DE RECORRIDOS	AUTO PROPIO	
			SEGUIRIDAD	PROMEDIO DE USUARIOS	SIEMPRE	
			CONECTIVIDAD	EL TRANSPORTE PUBLICO BRINDA SEGURIDAD	CASI SIEMPRE	
			SEÑALETICA	CREE QUE ES IMPORTANTE QUE EXISTAN RUTAS ALTERNAS PARA EVACUAR LA CIUDAD EN CASO DE UNA EMERGENCIA	USUALMENTE	
					OCACIONALMENTE	Archivo
					NUNCA	
					HA MEJORADO	
					SIGUE IGUAL DE MAL	
					HA EMPEORADO	
					SIGUE IGUAL DE BIEN	
					NO SABE	
					SI	
					NO	

	<p>DESPLAZAMIENTOS EN BICICLETA, PEATONALES U OTROS QUE NO CONTAMINEN.</p>			<p>CONSIDERA QUE SE DEBE IMPLEMENTAR MAS SEÑALETICA VEHICULAR Y PEATONAL</p>	<p>TOTALMENTE DE ACUERDO DE ACUERDO INDECISO EN DESACUERDO TOTALMENTE EN DESACUERDO MUY IMPORTANTE IMPORTANTE MODERTADAMENTE IMPORTANTE DE POCA IMPORTANCIA SIN IMPORTANCIA SI CONSIDERA NO CONSIDERA</p>	
			<p>CALLES</p>	<p>COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS CALLES</p>	<p>BUENO</p>	
			<p>VEREDAS</p>	<p>COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS VEREDAS</p>	<p>REGULAR</p>	
			<p>PARADAS</p>	<p>COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS PARADAS</p>	<p>MALO PESIMO</p>	

Capítulo III

3. Marco Metodológico

3.1. Nivel de investigación.

De acuerdo a este proyecto de investigación se diseñaron dos fases:

Fase de recolección de datos utilizando métodos sujetos con diferentes herramientas, una de ellas es de campo, los datos recolectados fueron de manera directa permitiendo la recopilación de información en el sitio de estudio.

Fase de descripción de la investigación utilizamos modelos generales según los criterios para el cumplimiento de ordenanzas y políticas públicas en las instituciones de la provincia en temas de Riegos Urbano de Movilidad.

3.1.1 Nivel exploratorio.

Esta investigación nos permitió estar en contacto con la realidad a la cual se enfrenta la institución en el cumplimiento del marco legal en Gestión de Riesgos.

3.1.2 Documental.

Mediante la investigación documental se revisó si la institución cuenta con ordenanzas para los Riesgos Urbanos establecidas con respecto al tema de investigación.

3.1.3 De Campo.

Nos permitió reconocer los problemas con las que cuenta la ciudad en temas de riesgo urbano de movilidad Y recolección de información mediante

encuestas.

3.1.4 Explicativo.

Es la explicación de las variables y determinar las causas que inciden en aplicar las Políticas en Gestión de Riesgos en la Institución.

3.1.5 Bibliográfica.

Se sustentó teoría de investigación, mediante textos, consultas, internet, documentos.

3.2. Diseño de Investigación.

Este presente trabajo investigativo se efectuó bajo la modalidad de investigación documental puesto que fue necesario revisar la Legislación Ecuatoriana particularmente en el Cantón Guaranda para obtener una visión clara del problema del Riesgo Urbano de Movilidad.

La información descriptiva se midió la información recolectada para luego describir analizar e interpretar el cumplimiento de políticas públicas de Gestión de Riesgos en el transcurso del año presente además se realizó un estudio de soporte a través de encuestas y entrevista observando a los actores involucrados, y así identificar las falencias.

La investigación de campo nos permitió identificar los problemas sobre la infraestructura vial y los flujos de movilidad en la ciudad de Guaranda lo cual nos permitió geo-referenciar, y determinar los problemas de movilidad con encuestas a los usuarios en las diferentes paradas de la ciudad.

De acuerdo a los objetivos planteados se elaboró las siguientes metodologías para la elaboración del proyecto.

Primer objetivo: **Diagnosticar la aplicación de las Políticas Públicas para la Gestión de Riesgos Urbanos en Movilidad.**

Se determinó mediante factores causantes analizando enfocándonos y describiendo cada una de las políticas mediante el método de Cohen que permite identificar el cumplimiento.

Segundo objetivo: **Describir la vulnerabilidad de movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.** Se describen los factores causantes de vulnerabilidad que influyen los Riesgo Urbano de Movilidad. Con la Elaboración de Mapa de Riesgo.

Se elaboró un mapa de riesgo ubicando los flujos de movilidad más críticos de la ciudad de Guaranda a través del programa SOTFWARE ARCGIS 10.1, lo cual nos permitió establecer las vías más congestionadas en la ciudad de Guaranda.

Tercer objetivo: **Determinar las estrategias que favorezcan la aplicación de políticas públicas sobre movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.**

Se elaboró estrategias mediante el resultado de la primera metodología utilizada, para lo cual se plantío las mejores ideas y así se pueda aplicar en la ciudad de Guaranda en temas administrativos para la gestión de Riesgos.

3.3 Técnica e Instrumentos de Recolección de Datos.

Definido como todo recurso para levantar información en una investigación. Como fuente primaria se tomó en cuenta la revisión de información de ordenanzas sobre Gestión de Riesgo para movilidad

Encuesta: Fue dirigida a la muestra de población de la ciudad de Guaranda para tener más información relacionada con el problema.

Entrevista: Fue dirigido a los actores principales del proyecto de investigación.

Observación directa: Se observó los flujos de movilidad en los lugares críticos y la infraestructura vial si se encuentra en buen estado o no y así poder recomendar soluciones.

3.4 Población y Muestra.

3.4.1 Población.

Es el conjunto de personas u objetos de los que se desea conocer algo en una investigación. "El universo o población puede estar constituido por personas, animales, registros médicos, los nacimientos, las muestras de laboratorio, los accidentes viales entre otros". (PINEDA et al 1994:108).

3.4.2 Muestra.

Es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación. Hay procedimientos para obtener la cantidad de los componentes de la muestra como fórmulas, lógica y otros que se verá más adelante. La muestra es una parte representativa de la población (López, 2004).

$$n = \frac{N * Z^2 * p * (1 - p)}{(N - 1) * (e)^2 + (Z)^2 * p * (1 - p)}$$

$$n = \frac{31500 * 1.96^2 * 50 * (1 - 50)}{(31500 - 1) * (5)^2 + (1.96)^2 * 50 * (1 - 50)}$$

$$n = \frac{31500 * 3,8416 * 50 * (49)}{(31499) * 25 + 3,8416 * 50 * (49)}$$

$$n = \frac{2964754}{9490667}$$

$$n = 320$$

Donde:

$Z^2 =$ Nivel de confiabilidad

$P=$ Probabilidad de ocurrencia

$Q=$ probabilidad de no ocurrencia

$N=$ tamaño/población

$e =$ % de error

EL cálculo de la muestra se estimó en **320** personas con lo que se debe trabajar con un margen de error de 5%, una vez conocido el tamaño de la muestra se procedió a realizar el cálculo.

3.5 Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos (Estadístico utilizado), para cada uno de los Objetivos Específicos.

Se realizó el procesamiento de información recolectada por medio de la entrevista, encuesta con las autoridades del gobierno autónomo descentralizado del Cantón Guaranda y los pobladores de la ciudad.

3.5.1 Procesamiento.

- Se revisó la información recolectada eliminando datos erróneos.
- Se tabuló la información.

3.5.2 Análisis de Datos.

De acuerdo a los resultados de la tabulación se identificó los problemas urbanos de movilidad en las bases teóricas, marco teórico y legal

Cumplimiento de la Política Pública en Gestión de Riesgos en las Instituciones Públicas y Privadas en la Ciudad Guaranda

**Entrevista Realizados a los dos Directores Departamentales del
(GAD) de Gestión de Riesgos y de la Unidad de Transporte Terrestre
Transito y Seguridad Vial.**

Formulario de la Descripción

Autores	Entrevistados
<i>Adrián Borja</i>	<i>Ing. Patricio Medina</i> <i>Ing. Duberli Lara</i> Departamento de Gestión de Riesgos (GAD)
<i>Paul Mora</i>	<i>Ing. Juan Camacho</i> <i>Ing. Andrés Montes</i> Unidad de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

DEPARTAMENTO DE GESTION DE RIESGOS (GAD)

Ing. Patricio Medina

PM: Patricio Medina (entrevistado)

E: Estudiantes (entrevistadores)

E: Año de la creación del UGR

PM: 2009

E: Cree que es necesario contar con un ingeniero en gestión de riesgos

PM: Si es muy necesario porque cada institución pública tiene que tener su técnico.

E: Después de la creación de la unidad de Gestión de Riesgos han creado una política pública en la ciudad

PM: Si

E: Cual fue esta

PM: PROTU Plan Regulador de Ordenamiento Territorial Urbano.

E: Esta fue creada en el año

PM: 2010

E: Que busca el PROTU

PM: generar programas y proyectos que incidan en el crecimiento equilibrado y sostenible del área urbana de Guaranda

E: Mantiene reuniones interdepartamentales

PM: Ocasionalmente, solo cuando se activa el COE

E: Como tener una ciudad más humana y ambientalmente sostenible

PM: Preservando protegiendo recuperando y potenciar los recursos naturales y mitigando los Riesgos.

E: Cree que es necesario hablar de los Riesgos Urbanos

PM: si es muy importante

E: Porque es importante

PM: Porque existen problemas dentro de un territorio que deben ser solucionados con planes o proyectos para disminuir la vulnerabilidad.

E: Han creado políticas para riesgos urbanos de movilidad

PM: No contamos con una política en Movilidad

Unidad de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

Ing. Juan Camacho

E: Estudiantes (entrevistadores)

JC: Juan Camacho (entrevistado)

E: Creación de la unidad

JC: 8 de Agosto del 2014

E: Mantiene reuniones interdepartamentales

JC: solo cuando se activa el COE

E: Han creado políticas en temas de movilidad

JC: No, Pero creamos proyectos de señalización horizontal y vertical.

E: Tratan temas de disminuir Riesgos de movilidad

JC: No solo en temas de accidentes de tránsito

E: Creen que es necesario tratar el Riesgo Urbano de movilidad

JC: Si

E: Han hecho simulacros con ayuda del departamento de gestión de riesgos

JC: No lo hemos hecho

E: La movilidad está siendo mejorada y como

JC: Si está mejorando por la señalización construcción de paradas y Charlas de seguridad vial.

Encuesta Realizada al Muestreo de la Población de la Ciudad de Guaranda sobre los Riesgos Urbanos de Movilidad.

Gráfico 1: Conoce si Existe en la Ciudad de Guaranda Foto radares



FUENTE : Encuesta aplicada a la población

RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Analisis de resultados

De acuerdo al analisis procesado se observo que, de 320 personas encuestadas 43 dijeron que si conocen de la existencia de fotoradares en la ciudad lo cual corresponde al 13% de la muestra ,mientras que 277 dijeron que no y corresponde al 87% de la muestra estos resultados son debido al desconocimiento de la gente de la ubicación de los mismos y de su existencia en la ciudad.

Gráfico 2: Está satisfecho con el sistema de sincronización de los semáforos del casco urbano de la ciudad

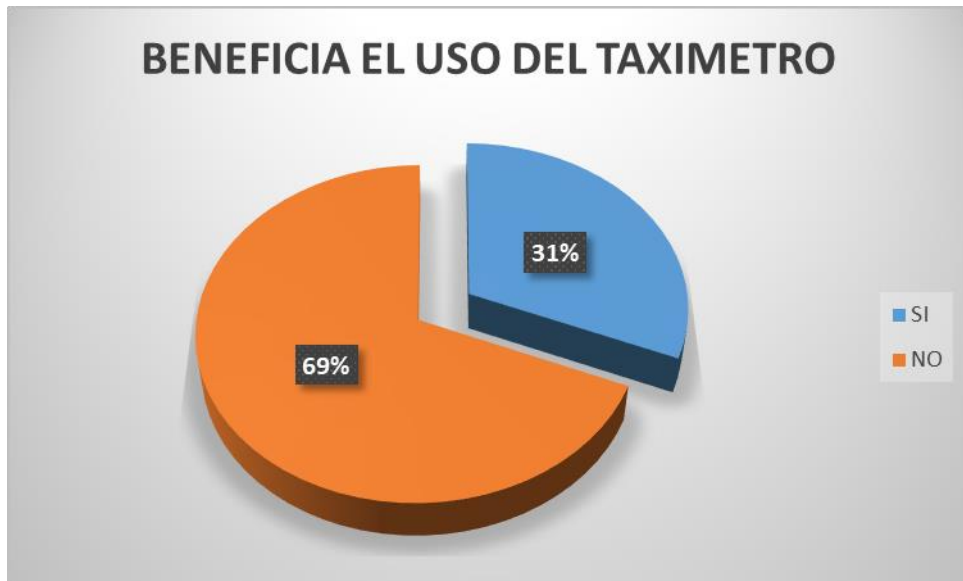


FUENTE : Encuesta aplicada a la población
RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de Resultados

De acuerdo con el análisis procesado se observa que de las 320 personas encuestadas el 14% afirma que está totalmente satisfecho con la sincronización de los semáforos de la ciudad mientras que el 44% de la muestra se siente satisfecho con esto a su vez el 23% de la muestra nos supo manifestar que está indeciso con un 14% nos supo manifestar que está insatisfecho y el 3% está totalmente insatisfecho porque permite gestionar y sincronizar los semáforos de una ciudad de manera eficiente, sencilla y segura. Su instalación mejora notablemente los flujos de tránsito reduciendo los efectos indeseables que genera el aumento de circulación de vehículos.

Gráfico 3: Beneficia el uso del taxímetro



FUENTE : Encuesta aplicada a la población
RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Mediante el proceso analizado se observa que de 320 pobladores encuestados 100 personas dijeron que si beneficia el uso del taxímetro que corresponde al 31% de la muestra mientras 220 dijeron que no que corresponde al 69 % de la muestra esto es debido a que los usuarios conocen de la tarifa mínima en la parte urbana de la ciudad.

Gráfico 4: Ha participado como ciudadano en la construcción de políticas para mejorar la movilidad en la ciudad



FUENTE : Encuesta aplicada a la polacion

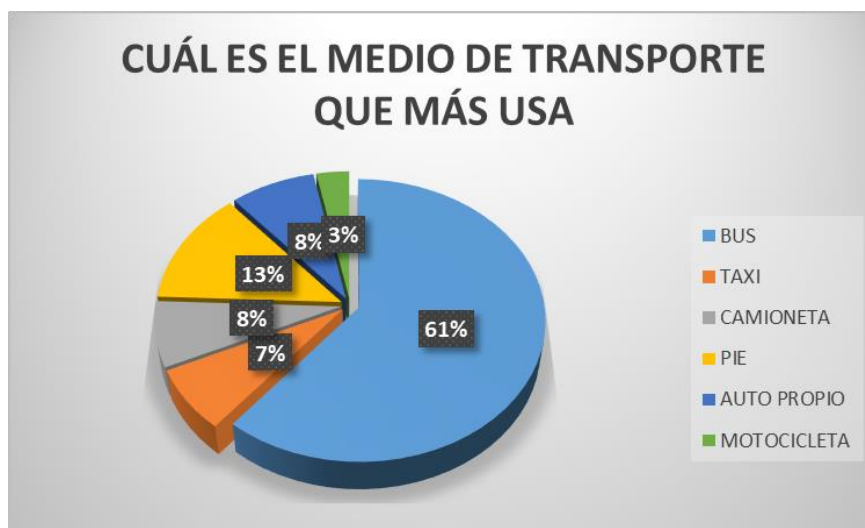
RESPONSABLES,Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Analisis de resultados

De acuerdo al analisis procesado se obserba que el 82% de los encuestados que nunca ha participado en la construccion de politicas para mejorar la movilidad, el 12% de la muestra nos supo manifestar que es poco frecuente su participacion, con 4% de la muestra es frecuente su particiacion y el 2% de la muestra es muy frecuente la participacion

Estos resultados se basan ya que la poblacion desconoce de ordenanzas y politicas debido a la falta de comunicaci3n con las autoridades

Gráfico 5: Cuál es el medio de transporte que más usa



FUENTE : Encuesta aplicada a la población

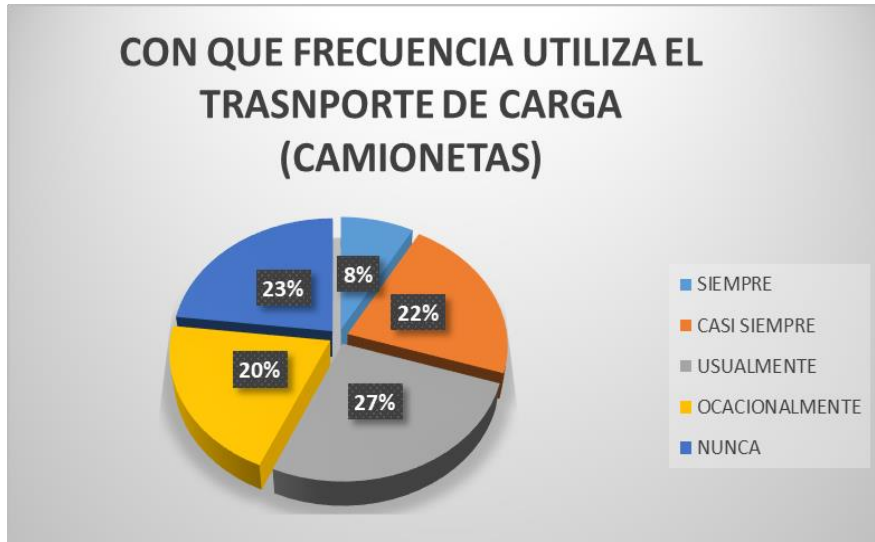
RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Mediante el proceso de análisis se observó que la población de Guaranda usa que el 61% usa bus y con el 13% se transportan a pie, con un 8% el uso de camionetas, con un 8% utilizan el auto propio a su vez el 7% usa taxi como medio de transporte y finalmente el 3% se movilizan en motocicleta.

Los medios de transporte tienen una relevancia extraordinaria en la sociedad porque permiten la circulación de bienes y de personas, logrando una integración social que favorece el desarrollo. Es por esta circunstancia que con el paso del tiempo siempre veremos una mejora en la eficiencia de los medios de transporte, con servicios mejorados y una utilización de recursos de menor importancia.

Gráfico 6: Con qué frecuencia utiliza el transporte de carga (camionetas)



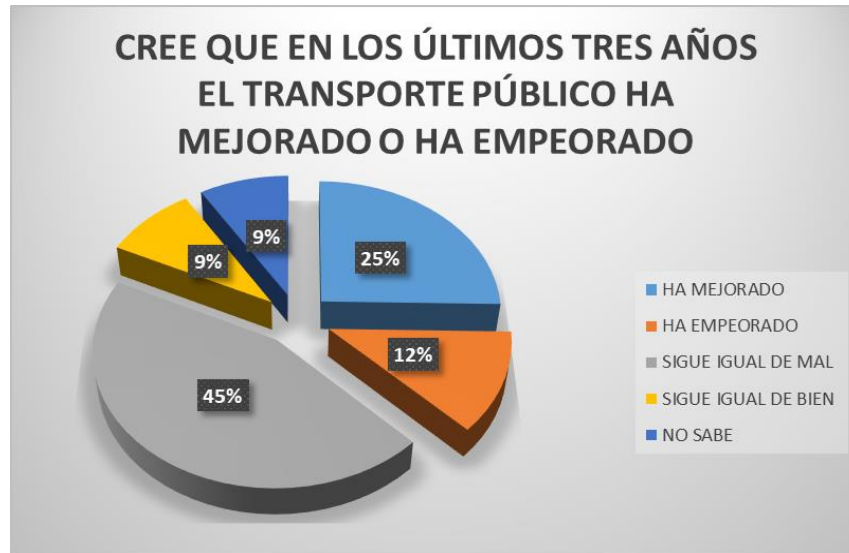
FUENTE : Encuesta aplicada a la población

RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Mediante el análisis de la muestra se observa que el 27% usualmente utiliza el transporte de carga seguido del 23% que nunca usan transporte de carga, mientras que el 21% dicen que casi siempre usan transporte de carga a su vez el 22% dicen que ocasionalmente usan transporte de carga y con un 8% dicen que siempre usan transporte de carga estos resultados es debido los usuarios dan este resultado debido a que nos supo manifestar que transportan mercadería debido que algunos son comerciantes

Gráfico 7: Cree que en los últimos tres años el transporte público ha mejorado o ha empeorado



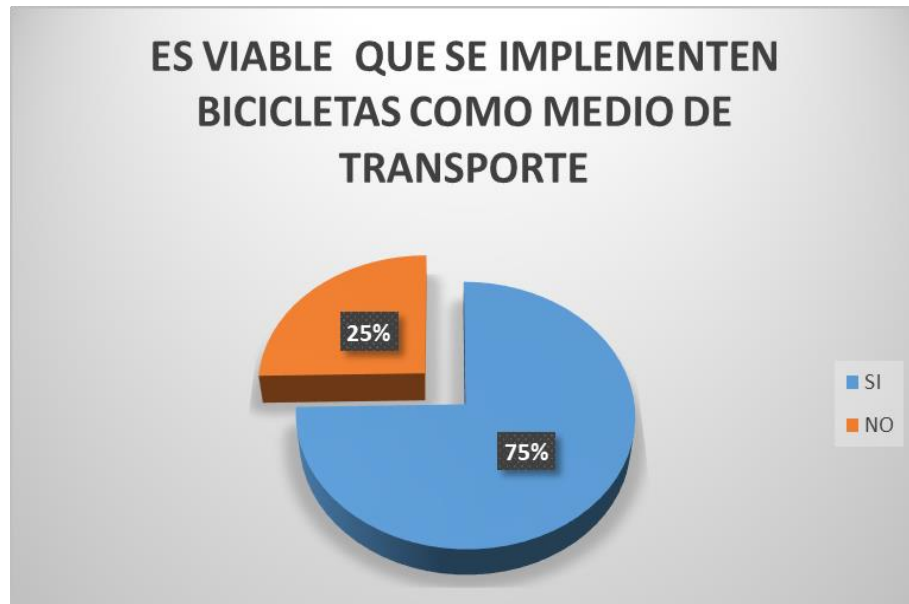
FUENTE : Encuesta aplicada a la población

RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

De acuerdo al análisis procesado sobre los tres últimos años de la mejora del transporte público se observó que contiene que el 45% sigue igual de mal mientras que el 25 % ha respondido que ha mejorado el transporte un 12% asegura que ha empeorado y con una igualdad del 9% de la población observamos que no saben y nos asegura que está bien el transporte público. La movilidad en la ciudad sigue igual de mal debido a la cantidad de vehículos que existe y el flujo vehicular en horas pico

Gráfico 8: Es viable que se implementen bicicletas para reducir el flujo vehicular



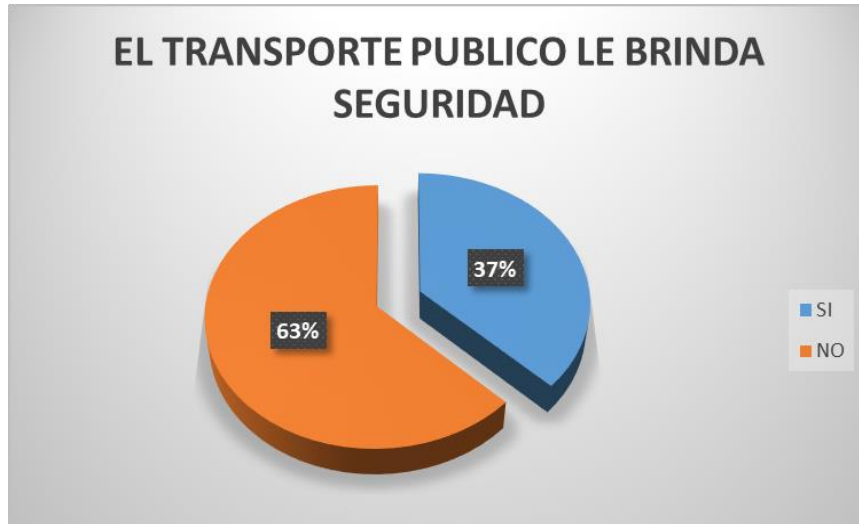
FUENTE : Encuesta aplicada a la población
RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

De acuerdo al análisis procesado se observa que de 320 personas encuestadas 239 que si se implementen bicicletas como medio de transporte que corresponde al 75% de la muestra mientras que 81 personas dicen que no que corresponde al 25% de la muestra

La bicicleta es un medio de transporte saludable, ecológico, razonable y muy económico, así para transportarse por la ciudad como por lugares rurales

Gráfico 9: El transporte público le brinda seguridad



FUENTE : Encuesta aplicada a la polacion
RESPONSABLES,Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

De acuerdo al análisis procesado se observa que de 320 personas encuestadas 119 que corresponde al 37% de la muestra dicen que si brinda seguridad el transporte público mientras que 201 personas que corresponde al 62% de la muestra dice que no

Según las encuestas 7 de cada 10 encuestados dice que el transporte urbano no brinda seguridad porque están expuestos a sinnúmeros de riesgo como son caídas golpes asaltos y robos

Gráfico 10: Cree que es importante que existan rutas alternas para evacuar la ciudad en caso de una emergencia



FUENTE : Encuesta aplicada a la población

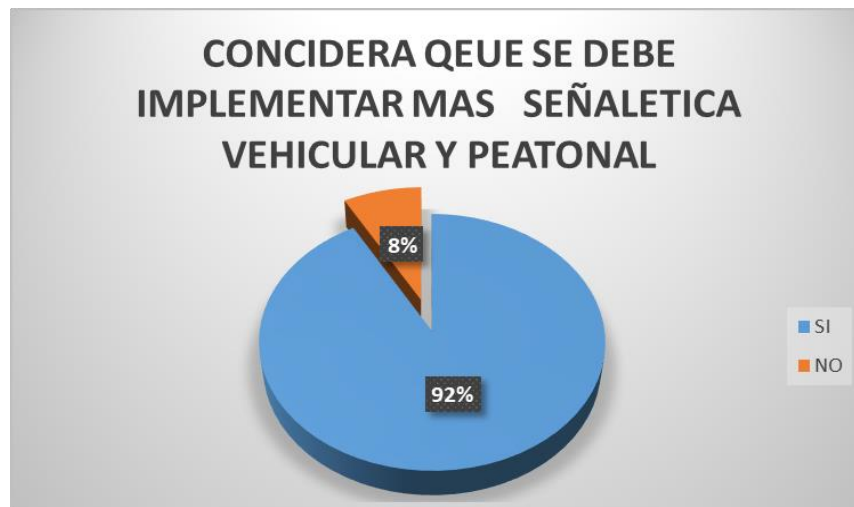
RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Según el análisis de muestra se observó que el 73% de la población indican que es muy importante las rutas de evacuación en caso de que ocurra una emergencia mientras que el 18% asegura que es importante con un 7% nos indican que es moderadamente importante las rutas de evacuación y el 2% asegura que es de poca importancia que existan rutas de evacuación en caso de emergencia.

Es muy importante debido a que las personas deben conocer las rutas donde se pueden dirigir en caso de que surga una emergencia

Gráfico 11: Es necesario más señalética vehicular y peatonal



FUENTE : Encuesta aplicada a la polacion
RESPONSABLES,Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Según el análisis de muestra que los 320 encuestados el 92% nos indicó que si falta señalización vehicular y peatonal en la ciudad y el 8% nos asegura que no es necesario implementarlas.

En lo que se pudo dar como resultado final que Guaranda necesita señalética vertical y horizontal para mejorar el sistema vial.

Gráfico 12: Cómo calificas las condiciones de las calles



FUENTE : Encuesta aplicada a la población

RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Según el análisis procesado nos demuestra que el 63% de los encuestados califican que las calles están en condiciones regulares mientras que el 15 % dice que están en pesimas condiciones con el 14% aseguran que se encuentran en mal estado y solo el 8% indicaron que las calles están en buenas condiciones.

Mediante la encuesta se pudo observar que las calles de la ciudad de Guaranda se encuentran en un estado regular el cual no permite la circulación vehicular.

Gráfico 13: Como calificas las condiciones de las paradas



FUENTE : Encuesta aplicada a la polacion

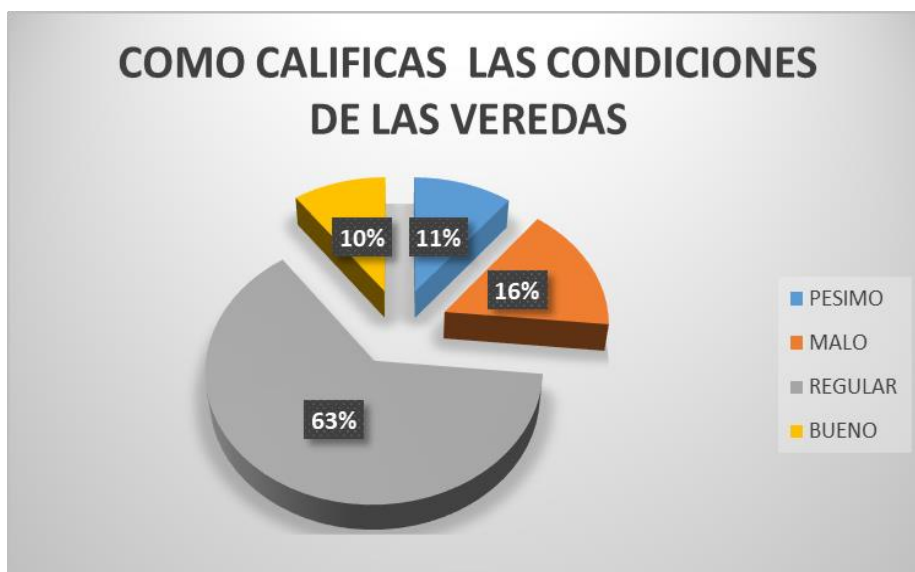
RESPONSABLES,Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Mediante el análisis sobre las condiciones de las paradas a los encuestados se pudo detallar que el 54% de las paradas están en condiciones regulares y con 23% están en malas condiciones con el 20% indicaron que están en pésimas condiciones y solo 3% indicaron que están en buenas condiciones.

Según el criterio de los pobladores en algunas paradas de la ciudad nos supieron manifestar que están condiciones regulares y que deben mejorarlas ya que existen paradas en pésimas condiciones.

Gráfico 14: Cómo calificas las condiciones de las veredas



FUENTE : Encuesta aplicada a la población

RESPONSABLES, Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

Mediante el análisis sobre las condiciones de las veredas la investigación contiene que el 63% están en condiciones regulares seguido con un 16% que se encuentran en malas condiciones con el 11% indicaron que están en pésimas condiciones y finalmente un 10% de estas en buen estado.

Según el criterio de los encuestados nos indicaron que existen veredas en condiciones regulares pero en los últimos tiempos habido mejoras con las obras de estas mismas y que existen algunas que deben ser tratadas para el uso peatonal

Gráfico 15: Como califica la movilidad en Guaranda



FUENTE : Encuesta aplicada a la polacion

RESPONSABLES,Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Análisis de resultados

De acuerdo al análisis procesado se observa que 132 personas que corresponde al 41% dice que es regular la movilidad de Guaranda, a su vez 90 personas que corresponde al 28% dice que la movilidad en la ciudad es mala, mientras 58 personas que corresponde al 18% dice que es buena y por ultimo 40 personas dicen que es pésimo y corresponde al 13% de la muestra

Como se observa en el grafico la mayoría de personas dicen que la movilidad en Guaranda es regular mientras que la minoría dice que es pésimo.

Debido al flujo vehicular y tamaño de las carreteras

Capítulo IV

Resultados o Logros Alcanzados Según los Objetivos Planteados

4.1. Diagnosticar la aplicación de las Políticas Públicas para la Gestión de Riesgos Urbanos en Movilidad.

La evaluación es considerada parte esencial del proceso de análisis de políticas públicas. En primer lugar, provee información sobre el desempeño de las políticas y ofrece información acerca del cumplimiento de sus objetivos y metas.

En primer lugar, expresar de manera esquemática y sistematizada los múltiples factores asociados al problema público de movilidad. Tiene como objetivo revisar su diseño teórico y analizar su coherencia, la evaluación analítica nos permite medir, mediante el diseño de modelos, si la implementación de la política que ha tenido algún efecto en el comportamiento de la variable dependiente.

Ítem	Diagnostico
<p style="text-align: center;">A N A L I S I S</p>	<p>De acuerdo a los efectos establecidos en relación a la política pública y gestión de Riesgos, para prevenir el riesgo urbano de movilidad esta se fundamenta principalmente:</p> <p style="text-align: center;">Constitución de la republica del ecuador.</p> <p>sección novena de gestión de riesgos con los 2 artículos los cuales se implementaron en las municipalidades con la creación de UGRs A su vez el código orgánico de organización territorial autonomía y descentralización establece que la ciudad debe ser mitigada con políticas y planes para emergencias</p> <p>Sobre el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas nos menciona que las gestión de riesgos prioritaria en procesos de planificación para proponer programas y proyectos que favorezcan a la gestión de vulnerabilidades.</p> <p>Ley de Seguridad Pública y del Estado establece un plan nacional de seguridad integral la cual busca reducir y mitigar los riesgos de origen natural y antrópico para reducir la vulnerabilidad la cual el ente rector Servicio Nacional de Gestión de Riesgo y</p>

**A
N
A
L
I
S
I
S**

Emergencia (planes de movilidad)

Reglamento a la Ley de Seguridad Pública y del Estado indica que identificar las amenazas y vulnerabilidades así mismo el acceso de la información debe ser democrática y oportuna y que las instituciones incorporen obligatoriamente la gestión de riesgos en su planificación y su gestión (simulacros de movilidad)

Plan Nacional de Desarrollo Toda una Vida nos impulsa a mejorar los temas de gestión de riesgos para reducir las vulnerabilidades y enfrentar todo tipo de emergencias

Ley Orgánica de Municipalidades indica que debe tener planificación para el desarrollo mediante zonificación urbana y fijar la ubicación de sistemas de señales y semáforos del tránsito peatonal y vehicular , que favorezca al plan cantonal de movilidad para emergencias

Unidad de tránsito terrestre y seguridad vial

Se encarga de regular, organizar el transporte cantonal urbano y sus competencias para aplicar las ordenanzas también tatar los sistemas públicos y privados , dar seguridad vehicular y peatonal con la creación de sistemas inteligentes, como también

	<p>mejorar la infraestructura vial y la circulación de bicicletas o ciclo vías con una infraestructura adecuada y crear proyectos y normas de regulación correcta y el cumplimiento de resoluciones y normas de tránsito para mejorar la movilidad.</p>
<div data-bbox="255 963 446 1825" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> E N F O Q U E </div>	<p>Todo lo expuesto en el análisis de las políticas públicas y gestión de Riesgos, para prevenir el riesgo urbano de movilidad en la ciudad de Guaranda se cumplen parcialmente debido a que algunas instituciones públicas y privadas cuentan con UGRs y no cuentan con planificación urbana y planes de contingencia y emergencia en caso de un evento adverso y aun así no existen capacitaciones a la ciudadanía ni se han realizado simulacros mucho menos se ha realizado el ordenamiento territorial y no existen reuniones departamentales para prevenir los riesgos urbanos en movilidad ya que la ciudad de Guaranda no existen rutas alternas para alguna emergencia en caso de requerir movilizar (evacuar) a la población para enfrentar una crisis</p> <p>Respecto al riesgo urbano en movilidad la ciudad de Guaranda no mejora el transporte ni la seguridad vial,</p>

	<p>ya que no existen ordenanzas establecidas en esta materia, carecemos de sistemas públicos de estacionamiento zonas seguras tanto horizontales y verticales ni mucho menos de designación de vías de escape.</p>
<p style="text-align: center;">D E S C R I P C I Ó N</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La ciudad de Guaranda vulnerable en el aspecto administrativo. • No implementan las políticas establecidas y no crean una para mejorar la ciudad • No hay capacitación en temas de Gestión de Riesgos, esto es en Movilidad en caso de una evacuación forzada. • No hay planes de movilidad que mejoren el sistema vial. • No contamos con un paso lateral que necesita la ciudad por su geomorfología. • No existen adelantos tecnológicos en aspectos de movilidad.

FUENTE : METODOLOGIA COHEN

AUTORES:Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

	Aspectos a Describir	Si (1pt)	No (0 pt)	Parcial (0.5 pt)
1	¿UGR?	1		
2	¿Se ha elaborado proyectos en gestión de riesgos urbanos en movilidad?		0	
3	¿Priorizan el riesgo urbano en movilidad?		0	
4	¿Elaboran capacitaciones y simulacros en temas de movilidad?		0	
5	¿Han elaborado un plan de zonificación?	1		
6	¿Elaboran reuniones interdepartamentales para mejorar la seguridad vial?			0.5
	Resultado parcial	2	0	0.5

Resultado:

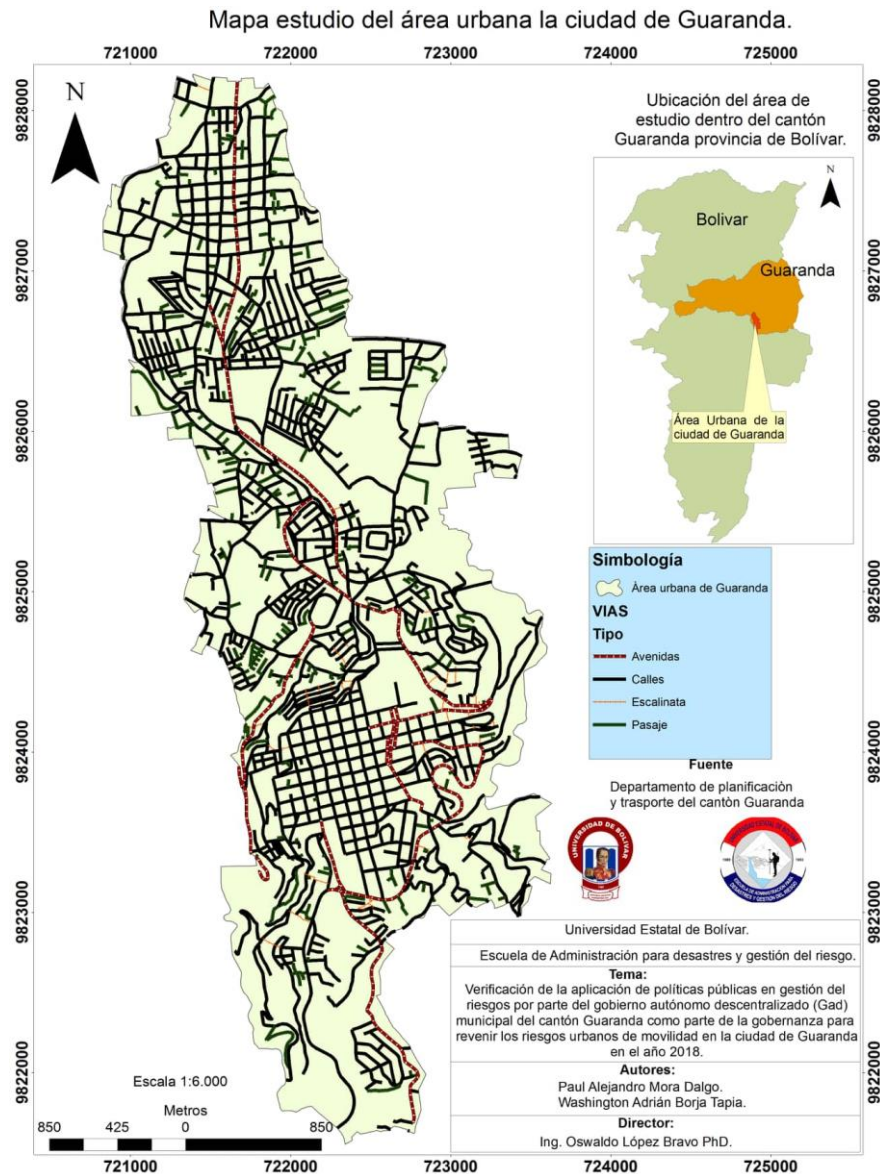
Valores	Descripción
De 5 a 6	APLICA
De 2 a 4	PARCIALMENTE
De 0 a 1	NO APLICA

Se pudo Diagnosticar que la Política Publica se cumple Parcialmente en temas de Riesgos Urbanos en Movilidad.

4.2. Describir la vulnerabilidad de movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.

Para el cumplimiento de segundo objetivo primero se ubicó geográficamente todo el tipo de vías: avenidas, calles, escalinatas y pasajes.

Mapa 2: Vialidad del área urbana de la ciudad de Guaranda

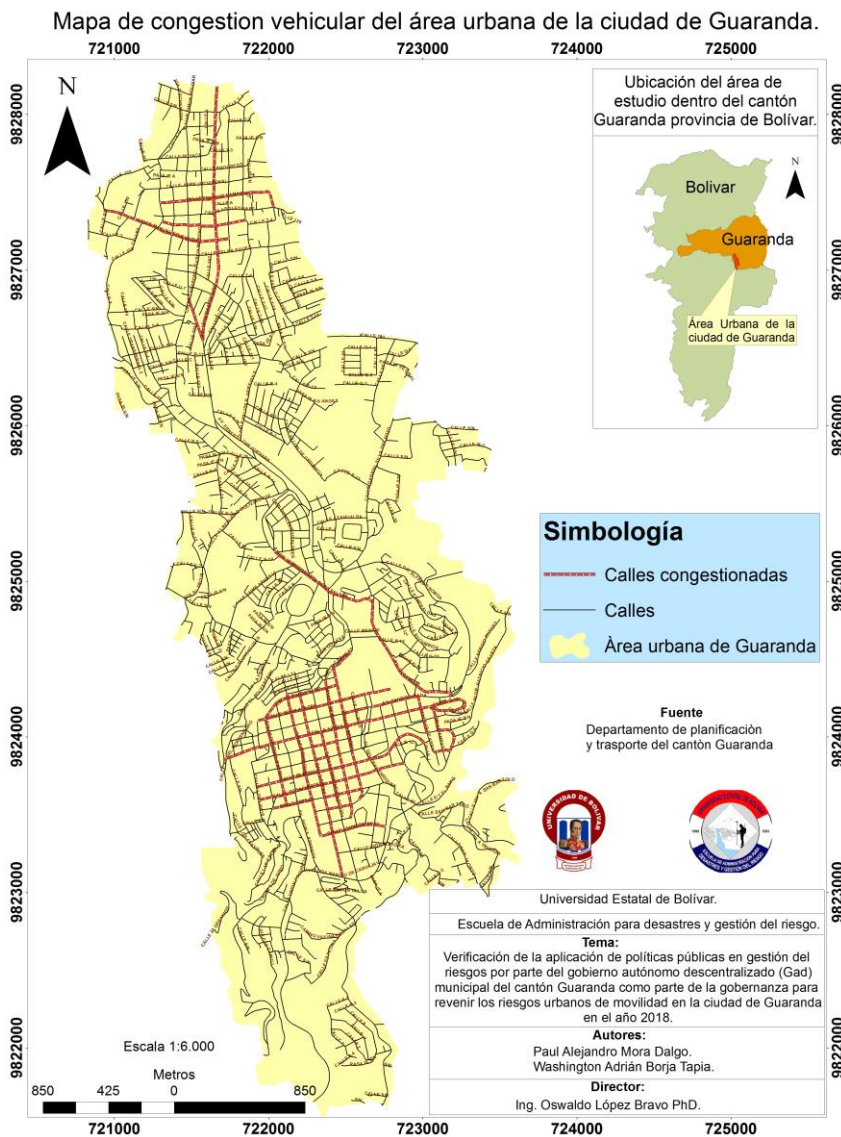


FUENTE : GAD GUARANDA
AUTORES: Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

4.2.1 Mapa de riesgo de flujo de Movilidad Urbana en la Ciudad de Guaranda.

Una vez obtenido el mapa de vialidad de la ciudad de Guaranda se ubicó todo el flujo de movilidad en el casco urbano detallando las vías más congestionadas ubicándolas por tramos.

Mapa 3: Congestión vehicular del área urbana de la ciudad de Guaranda



FUENTE : Propia

AUTORES:Paul Mora Dalgo Adrian Borja Tapia

Descripción

La Vulnerabilidad en la zona urbana a partir del análisis del mapa se constituye asociada a una ciudad que sigue creciendo y urbanizándose mucho más aumentando así el riesgo urbano de movilidad el cual surge un incipiente de debilidades para enfrentar situaciones de emergencia en la ciudad por su demografía y geomorfología en las cuales existen zonas más vulnerables muchos más que otras siendo estas identificadas mediante un enfoque de consecuencias y las malas prácticas de la seguridad vial y la pacificación del tráfico esto se debe a la forma que se está diseñando la ciudad con el ordenamiento territorial que maneja la ciudad de Guaranda (PROTU)

Es importante la Gestión de Riesgo en la ciudad para mediar las vulnerabilidades existentes en el ámbito de Movilidad con el cual podemos considerar las zonas más críticas de la ciudad que identificamos en el mapa de congestión vehicular.

Detallando sectores:

SECTOR	CALLES	UBICACIÓN	CAOS
PLAZA ROJA	<ul style="list-style-type: none"> • av. General Enríquez • av. Cándido rada 	<ul style="list-style-type: none"> • Lugares Comerciales Patios de Comida • Colegio Verbo Divino • Hospital 	50%
15 DE MAYO	<ul style="list-style-type: none"> • 9 de abril selva alegre • 7 de mayo 	<ul style="list-style-type: none"> • Colegio Pedro Carbo • Centro comercial 15 de Mayo • Escuelas • Marianitas • Manuel Echeandia 	45%
PARQUE LIBERTADOR	<ul style="list-style-type: none"> • García moreno sucre 	<ul style="list-style-type: none"> • instituciones publico privadas 	50%
MERCADO 10 DE NOVIEMBRE	<ul style="list-style-type: none"> • Convención de 1884 • Sucre • Espejo • Solanda 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado 10 de Noviembre 	45%
MERCADO MAYORISTA	<ul style="list-style-type: none"> • Azuay • Ambato 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado mayorista 	45%
PARQUEE MONTUFAR	<ul style="list-style-type: none"> • Johnson City • Pichincha 	<ul style="list-style-type: none"> • colegio Ángel Polivio Chávez • aki 	35%
HUMBERDINA	<ul style="list-style-type: none"> • av. Guayaquil • Humberto • Chávez • Caracas 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrada a la ciudad 	30%

- La plaza roja un punto crítico por su nivel comercial porque trascurren todo tipo de vehículos.

- Instituciones publico privadas por que encontramos en el centro de la ciudad por lo cual existe mayor número de vehículos estacionados

obstaculizando las principales vías que mueven la ciudad debido a los trámites administrativos.

- Unidades educativas que están distribuidas en sectores del casco urbano de la ciudad en las cuales encontramos vehículos escolares y privados que circulan en Entrada salida de clases que saturan el flujo de la ciudad.

- Mercados que se encuentran ubicados en el centro de la ciudad causando caos por los vehículos que llevan sus productos y los vehículos que prestan su servicio como taxis y camionetas que congestionan la ciudad esto en días de feria.

- El cementerio de la ciudad de Guaranda esto ocurre el día de los difuntos en feriados.

- Además podemos ver que las diferentes zonas de ocio como son las discotecas y bares que se encuentran en la ciudad aumentando el nivel vehicular esto ocurre los fines de semana

4.3 Determinar las estrategias que favorezcan la aplicación de políticas públicas sobre movilidad urbana en la ciudad de Guaranda.

Siendo una ciudad de tamaño medio resulta difícil mantener una planificación y regulación adecuada para la gestión del tránsito y seguridad y es necesario para la ciudad tener políticas claras para reducir el Riesgo Urbano de Movilidad.

- Mantener una planificación y regulación adecuada para la gestión del tránsito y seguridad con políticas claras
- Funciones que desarrollen la gestión municipal para manejar mejor el tránsito
- Elaborar simulacros y capacitaciones en temas de Movilidad

- Con el crecimiento Urbano el transporte resulta ser importante para el desarrollo de la ciudad por lo cual es necesario implementar soluciones con ordenanzas que ayuden a mejorar el problema del riesgo Urbano de movilidad.

- Debido a la población y a la ciudad durante los últimos 3 años con información del director de transporte tránsito y seguridad vial nos indicó que el crecimiento vehicular es de 1000 al año por lo cual la mejor estrategia es una gestión municipal más eficiente para manejar el tránsito y concientización urbana sobre la seguridad con coordinación interdepartamental con la UGR para prevenir y dar respuesta con la Movilidad.

- En materia de la gestión municipal y del tránsito se debe mejorar las condiciones de la infraestructura vial, nuevas tecnologías (red de semaforización adecuada, señalización, mantenimiento vial y atención a puntos críticos que tienen problemas de diseño y son generadores de accidentes).

- En la ciudad de Guaranda la movilidad constituye uno de los grandes retos por que actualmente no contamos con paso lateral causando problemas a la ciudad y es necesario una estrategia para la creación de la misma por las autoridades.

- Es indispensable focalizar los sectores con mapas y determinar las zonas más vulnerables para efectuar lugares donde puedan mejorar el flujo vehicular implementando las bicicletas.

- Realizar planes integradores de movilidad con Simulacros.

- Estableces Políticas activas para la prevención de siniestros viales y disminuir los que algunos pueden ocasionar con campañas.

Capítulo V

5.1. Comprobación de Hipótesis

5.1.1 Idea a Defender

El proceso investigativo fue de manera coherente y sistemática con metodologías adecuadas al problema el cual proponemos con dichos resultados defender nuestra idea que se expone de manera abierta y fundamentada.

Con lo que comprobamos en el tamaño de muestra con hechos. Una vez identificado y definido el problema elaboramos una explicación, capaz de resolver el problema.

Las unidades de observación fueron representadas por todos aquellos elementos de nuestra investigación como fueron directores departamentales del Municipio (GAD) así también los usuarios en las diferentes paradas de la ciudad sobre los cuales recayó la investigación.

Como bien analizamos las dos variables establecidas en el proyecto investigativo determinamos que la hipótesis formulada nos permite elaborar elementos conceptuales que nos permitió llevar a dar resultados comprensibles y precisos para tomar buenas decisiones

VI Políticas Públicas (cualitativa cumplimiento)

VD Riesgos Urbanos (movilidad cualitativa y cuantitativa reducción)

Si bien es cierto el proyecto elaborado nos determina de manera clara al aplicar la política pública se mejorara la Movilidad para la Gestión de Riesgos de la ciudad de Guaranda aplicando temas de prevención ante cualquier evento para preparar a la ciudadanía de Guaranda mediante este modelo general de la investigación.

Conclusiones y Recomendaciones

5.2 Conclusiones.

- En el presente trabajo investigativo se identificó el cumplimiento de las políticas públicas enmarcadas en Riesgos, determinando el nivel de Riesgo Urbano de movilidad por lo que se estableció que tiene poca relevancia en la ciudad.
- No existe coordinación entre departamentos para la toma de decisiones en el marco de Riesgo Urbano de Movilidad existente, además se determinó el incumplimiento de las políticas y los factores que inciden a la ciudad a tener congestiónamiento
- Por lo expuesto, los usuarios exponen sugerencias que se mejore la movilidad en la ciudad con el cual proponemos acciones estratégicas, que deben considerar el GAD y aplicarlas a mediano y largo plazo; con la finalidad de reducir el Riesgo urbano de movilidad.
- Usuarios sugieren que se mejore la movilidad en la ciudad de Guaranda.
- Paradas no se encuentran en buen estado
- Veredas no están aptas para la circulación peatonal.
- No existe paradas para personas con discapacidad.
- No existen sistemas inteligentes para mejorar el tránsito urbano.
- No se aplica la circulación de bicicletas y ciclo vías.
- Necesidad de infraestructura adecuada para prestación de transporte terrestre público
- No existe un parque lineal para la movilidad peatonal.

5.3 Recomendaciones.

- Proponer ante el GAD proyectos que enmarquen a los Riesgos Urbanos los cuales permitan una correcta administración para el desarrollo de la ciudad.
- Se debe implementar acciones de seguridad .implementación de rutas alternas en caso de que la ciudad sufra algún evento.
- Realizar reuniones interdepartamentales entre el departamento de Gestión de Riesgo con el departamento de Unidad Municipal de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para reducir el Riesgo Urbano de Movilidad.
- Proponer ante el GAD proyectos, normas y regulación que se enmarquen en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que permitan asegura la correcta administración, actividades y servicios de Transporte Terrestre dentro de la ciudad de Guaranda.
- Se recomienda ejecutar medidas de seguridad vial para mejorar el bienestar y la calidad de vida de la ciudadanía.
- Se recomienda capacitar a la población en temas de Seguridad Vial que se indique las rutas de evacuación cuando ocurra algún evento adverso.
- Se recomienda realizar simulacros con el escenario de riesgo de movilidad de una manera participativa conjuntamente con los departamentos involucrados.
- Se recomienda presentar a las autoridades de turno el Proyecto investigativo para mejorar el desarrollo de la ciudad.

Bibliografía

(s.f.).

activate ECUADOR . (2014). Obtenido de *activate ECUADOR* :
<http://www.activate.ec/la-institucionalidad-del-estado-ecuatoriano/el-estado/gobiernos-autonomos-descentralizados-gad-y>

Aguilar, L. (2007). EI APORTE DE LA POLITICA PUBLICA Y LA NUEVA GESTION PUBLICA A LA GOBERNAZA. *CLAD reforma y democracia* 39, 1-15.

Aguilar,L. (2003). *La Hechura denlas Politocas, Coleccion antologia de polirtica publica*. Mexico: Miguel Angel Porrua.

Alicia, L. (1989). La problemática de las inundaciones en áreas urbanas como proceso de ocupación, un enfoque. *Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía*, 1, 33-43. Obtenido de <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Procesosambientales/Proteccioncivil/04.pdf>

Almonte, José Manuel Jurado. (s.f.). *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*. universidad de andalucia . Obtenido de <https://es.scribd.com/document/210160237/JURADO-Libro-Urbanismo-y-O-T>

Altez, R. (Enero de 2002). De la calamidad a la catástrofe: aproximación a una historia. *Jornadas Venezolanas de Sismología Histórica* , N° 1(1), 169-172. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Rogelio_Altez/publication/304382333_De_la_calamidad_a_la_catastrofe_aproximacion_a_una_historia_conceptual_de_l_desastre_Serie_Tecnica_FUNVISIS_2002_Caracas_N_1_pp_169-172/links/576dbd9608ae0b3a3b7555f0/De-la-calamidad-

ARGANDOÑA, A. (2004). La Teoría De Las Ventanas Rotas. *El País*. Obtenido de https://elpais.com/diario/2004/10/18/catalunya/1098061644_850215.html

Asimov, I. (2009). Nueva Guía. distrito federal de México : I Plaza & Janés. Obtenido de http://www.rvcmar.org/otros/mapasc/JCR_EL_AVANCE_TECNOLOGICO.pdf

AYALA, D. R. (s.f.). ¿QUÉ ES UNA POLÍTICA PÚBLICA? *revista jurídica*, 1-26. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8122BC01AACC9C6505257E3400731431/\\$FILE/QU%C3%89_ES_UNA_POL%C3%8DTICA_P%C3%9ABLICA.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8122BC01AACC9C6505257E3400731431/$FILE/QU%C3%89_ES_UNA_POL%C3%8DTICA_P%C3%9ABLICA.pdf)

Bieito Rubido Ramonde. (13 de julio de 2015). Los volcanes, y no los bárbaros, destruyeron el Imperio Romano. *ABC Ciencia*. Obtenido de <https://www.abc.es/ciencia/20150710/abci-volcanes-imperio-romano-legiones-201507101009.html>

Cárdenas, A. V. (2013). Las políticas públicas urbanas como proceso plural. *scielo*, 1-24. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/espo/n42/n42a11.pdf>

cardona. (2005).

CEPREDENAC. (2009).

Chac, M. C. (04 de agosto de 2008). Gobernanza y participación ciudadana en las políticas públicas frente al reto del desarrollo. *Gobernanza y políticas públicas*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422008000200002

Claval, P. (1985). *La logique des villes* (Vol. 12). (E. géographique, Ed.) Paris, Francia . Obtenido de https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1983_num_12_4_3861

Codigo Organico de organizacion Territorial , Autonomia y Descentralizacion. (2010).

Codigo Organico De Planificacion Y finanzas Publicas. (2010).

Comercio, E. (5 de abril de 2016). Tres cantones de la provincia de Bolívar están afectados por las lluvias. *El Comercio* .

Constitucion de la Republica 2008. (2008). art 389.

Constitucion De La Republica Del Ecuador . (2008).

Construmatica. (Mayo de 1995). *Construmatica metaportal de arquitectura y construccion*. Obtenido de Construmatica metaportal de arquitectura y construccion:

https://www.construmatica.com/construpedia/Antecedentes_Hist%C3%B3ricos_de_los_Desastres_de_Origen_Natural

Dominik Orfanus. (2008). *10 mitos y verdades sobre Chernóbil*. Obtenido de CHERNOBYLwel.com: <https://www.chernobylwel.com/es/contacto>

EIRD. (2009). Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres .

EIRD Estrategia Internacional para la Reduccion de Desastres. (2005). *Resumen del Marco de Acción de Hyogo para el 2005-2015:* . Obtenido de eird.org: [http://www.eird.org/cdmah/contenido/](http://www.eird.org/cdmah/contenido/resumen.pdf)

resumen.pdf

ep, C. (7 de septiembre de 2018). *celec.gob.ec*. Obtenido de *celec.gob.ec*:
<https://www.celec.gob.ec/hidropaute/sociedad-y-ambiente/sistema-de-calidad-ambiental.html>

FAO. Unidad de Tenencia y Manejo de tierras. (2008). EL ECUADOR: UN PAÍS CON ELEVADA VULNERABILIDAD. En S. P. Munro-Faure., *En Tierra Segura: Ecuador* (págs. 1-12). Quito. Obtenido de <http://www.fao.org/docrep/013/i1255b/i1255b02.pdf>

Francisco J.Ferrando A. (2002). En torno a los desastres “naturales”: Tipología, conceptos y reflexiones. *Redalic*, 1.

Freinderbeg, F. (2009). La gobernabilidad democrática en Ecuador: factores condicionantes. En F. Freinderbeg, *La gobernabilidad democrática en Ecuador: factores condicionantes*. salamanca: Instituto Interuniversitario de Iberoamérica. Obtenido de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/fulltext_stamped%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/fulltext_stamped%20(1).pdf)

Garcia Acosta, Virginia. (1997.). *Historia y Desastres en America Latina; Vol. II*. (1 era ed.). Lima , Peru: LA RED. . Obtenido de https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33643447/turismo__pobreza_y_dependencia_pdf.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1536274458&Signature=NdMiF2YQpSnRKbDOHrFtt8yVhG0%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DTurismo_pob

Garcia, J. L. (20 de FEBRERO de 2017). Por qué desapareció el imperio Azteca? La salmonella pudo ser la causa. *La Información*. Obtenido de <https://www.lainformacion.com/asuntos-sociales/>

González, J. M. (2017). Crear riesgo, ocultar riesgo: gestión de inundaciones y política urbana en. 1-18. Obtenido de https://www.ina.gob.ar/legacy/pdf/ifrrhh/01_027_Viand.pdf

Guido Bulián, N. (2008). *SEGURIDAD VIAL Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial* (Vol. 1). (E. Bertotti, Ed.) Buenos Aires , Argentina : instituto de seguridad y educacion vial . Obtenido de <http://www.ecofield.com.ar/images-blog/IMAGES/SVF1.pdf>

Herzer, H. M. (s.f.). La cuestión urbana interrogada: transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina. 1(1-556). Obtenido de http://www.cafedelasciudades.com.ar/imagenes108/La_cuestion_urbana_interrogada.pdf

Hodgson, G. M. (3 de octubre de 2011). ¿Qué son las instituciones?1. 1-38. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/recs/n8/n8a02.pdf>

Infobae. (7 de agosto de 2018). www.infobae.com. Obtenido de www.infobae.com: <https://www.infobae.com/america/eeuu/2018/08/07/california-ya-sufre-los-incendios-mas-grandes-de-su-historia-abarcan-un-area-del-tamano-de-los-angeles/>

Jaramillo, G. (26 de enero de 2009).

Jimenez, R. B. (2010). *pograma de ingenieria en infraestructura del transporte (PITRA)* (Vol. 1). San Jose , San Jose , Costa rica : Comité editorial del boletín. Obtenido de <http://www.lanamme.ucr.ac.cr/xmlui/bitstream/handle/50625112500/375/05.pdf?sequence=1>

Juan Antonio Módenes Cabrerizo. (1 de julio de 2006). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. (D. d. Geografía, Ed.) 1-30. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Juan_Modenes_Cabrerizo/publication/255644572_Movilidad_espacial_uso_temporal_del_territorio_y_poblaciones_vinculadas/links/0f3175388b29e40ca9000000/Movilidad-espacial-uso-temporal-del-territorio-y-poblaciones-vinculada

Ley de Seguridad Publica Y Del Estado. (2014).

Ley Organica De Municipalidades. (s.f.).

Linares, Santiago;. (14 de 06 de 2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico sobre tres ciudades medias bonaerenses (Olavarría, Pergamino y Tandil). *Cuadernos Urbanos. Espacio, cultura y sociedad*, 5-30. Obtenido de <http://hdl.handle.net/11336/1159>

López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. *scielo*. Obtenido de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=S1815-02762004000100012&script=sci_arttext

Luis SANTOS, J. L. (2008). CIUDADES CON ATRIBUTOS: CONECTIVIDAD ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD. (U. d. Valladolid., Ed.) 1-20. Obtenido de <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20013-032%20SANTOS%20y%20DE%20LAS%20RIVAS.pdf>

M., C. V. (s.f.). Espacio público y movilidad urbana. pág. 426. Obtenido de file:///E:/05.CVVM_5de5.pdf

MARÍ A CECÍLIA DE SOUZA MINAYO. (2003). *Investigación Social*. Buenos Aires: Sud-América S.A. Obtenido de <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38518594/LIBRO-Souza-Minayo-M-C-de-Investigacion-Social-Teoria-Metodo-y-Creatividad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1536269491&Signature=Pnpla%2BfTrNUeBVJyYuV8WZdP81s%3D&response-content-disp>

MARISOL, L. (12 de ABRIL de 2016). *EXPOCK Comunicacion de sustentabilidad y RSE*. Obtenido de EXPOCK Comunicacion de sustentabilidad y RSE: <https://www.expok.com.mx/>

MARITZA ELIZABETH VELAMOSQUERA. (mayo de 2016). EL TELETRABAJO COMO DESAFÍO PARA MEJORAR LA MOVILIDAD URBANA EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA CANTONES DE ESTUDIO: RUMIÑAHUI, MEJÍA Y QUITO. *Instituto de altos estudios nacionales*, 71. Obtenido de <file:///E:/TESIS%20MOVILIDAD.pdf>

Mejia, E. (2011).

MINISTERIO DE EDUCACION / MINISTERIO DE SALUD PUBLICA. (2007). Obtenido de https://www.gestionderiesgos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/08/Logros-SGR_finalok.pdf

Mundo, BBC. (21 de septiembre de 2017). *News Mundo*. Obtenido de News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-41343606>

Pastor, G. L. (2017). MEDIOS DE TRANSPORTE URBANO. En G. L. Pastor, *TRANSPORTE* (págs. 1-40). Cuyo, Mendoza, San Juan y San Luis.,

Argentina: Facultad de Ingeniería. UN Cuyo. Obtenido de <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>

Pearsall, Judy. (2001). Concise Oxford English Dictionary. En J. Pearsall, *Concise Oxford English Dictionary*. Oxford: Oxford University Press.

Peralta, P. O. (2009-2012). PARTICIPACION CIUDADANA EN ECUADOR. QUITO. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4126/1/Ospina-La%20participacion.pdf>

Plan Nacional De Desarrollo Todo Una Vida. (2017-2021).

PND Todo una vida / secretaria de Gestione de Riesgos. (2013). Obtenido de https://www.gestionderiesgos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/08/Logros-SGR_finalok.pdf

PNUD. (2010). *Gestion del riesgo Urbano*. New York: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Obtenido de <http://www.undp.org/content/dam/undp/library/crisis%20prevention/disaster/Reduci%C3%B3n%20del%20Riesgo%20de%20Desastres%20-%20Gesti%C3%B3n%20del%20Riesgo%20Urbano.pdf>

PNUD. (2010). *Gestion del Riesgo Urbano. Programa De Las Naciones Unidas*, (págs. 1- 4). New York.

Ramirez, J. F. (2008). *Riesgos Urbanos: Una Reflexion Sobre La Construccion Riesgo En Los Rieasgos Periurbanos En America Latina*. 1-17.

Ramon, L. L. (1993). *Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX*. (U. d. Valencia, Ed.) Valencia, España. Obtenido de <http://oa.upm.es/13414/1/CIUDADYURBANISMOFINALESS.XX.pdf>

Reglamento A La Ley De Seguridad Publica Y Del Estado. (2014).

Saavedra, Y. (29 de diciembre de 2014). Científicos confirman al fin la razón de la desaparición de los Mayas. *Gizmodo*. Obtenido de <https://es.gizmodo.com/about>

secretaria de Gestion de Riesgos (SGR). (2008).

Telesur. (11 de MARZO de 2017). *Telesurtv.net*. Obtenido de Telesur: <https://www.telesurtv.net/news/Catastrofe-de-Fukushima-Cinco-anos-de-radiacion-nuclear-20150311-0030.html>

Vallverdu, A. (septiembre de 2010). Pavimentos en infraestructura vial. *one touch construccion*. Obtenido de <http://www.emb.cl/construccion/articulo.mvc?xid=535&edi=23&xit=pavimentos-en-infraestructura-vial-avances-y-desafios>

Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. (CAF, Ed.) Bogota, Bogota , Colombia: Corporación Andina de Fomento . Obtenido de file:///E:/Análisis_movilidad_urbana.pdf

Velasco, C. (5 de septiembre de 2018). palabra suelta. (X. Lasso, Entrevistador)

Velásquez, M. C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Barcelona , Barcelona, España: Universitat de Barcelona. Departament d'Escultura. Obtenido de file:///E:/05.CVVM_5de5.pdf

Villa-Jaime, L. (2014). *Espacio urbano y vulnerabilidad: construcción social del riesgo hidro-meteorológico. El caso de Valle de las Garzas, Manzanillo*. Guadalajara. Obtenido de file:///E:/tesis-sociedad%20en%20riesgo.pdf

Williamson, O. E. (2005). The Economics Of Governance. *The Economic America Review* 95(2), 1-18.

Winchester, L. (2011). *La formulación e implementación de políticas públicas*. Santiago, CHILE. Obtenido de https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/45114/Pol%C3%ADticaspublicasenALC_Winchester.pdf

Anexos

Anexo N° 1

Formato de pregunta a los pobladores (Encuesta)



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR.

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD Y DEL SER HUMANO

**ENCUESTA PARA EL LEVANTAMIENTO DE DATOS O INDICADORES
DEL PROYECTO INVESTIGATIVO DE MOVILIDAD**

1.-	CONOCE SI EXISTE EN LA CIUDAD DE GUARANDA FOTO RADARES
-----	-------------------------------------------------------------------

	SI
	NO

2.-	ESTA SATISFECHO CON EL SISTEMA DE SINCRONIZACIÓN DE LOS SEMÁFOROS DEL CASCO URBANO DE LA CIUDAD
TOTALMENTE SATISFECHO	

SATISFECHO
INDECISO
INSATISFECHO
TOTALMENTE INSATISFECHO

3.- BENEFICIA EL USO DEL TAXIMETRO

	SI
	NO

4.- HA PARTICIPADO USTED COMO CIUDADANO EN LA CONSTRUCCIÓN DE POLÍTICAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD

	Muy frecuente	
	Frecuente	
	Poco frecuente	
	Nunca	

5.-	TIPO TRANSPORTE QUE USA
	BUS
	TAXI
	CAMIONETA
	PIE
	AUTO PROPIO

6.	CON QUE FRECUENCIA UTILIZA TRANSPORTE DE CARGA
-	(CAMIONETAS)

	SIEMPRE
	CASI SIEMPRE
	USUALMENTE
	OCASIONAL MENTE
	NUNCA

7.	EN LOS ÚLTIMOS 3 AÑOS EL TRANSPORTE PÚBLICO HA
-	MEJORADO O HA EMPEORADOS
	HA MEJORADO

	SIGUE IGUAL DE MAL
	HA EMPEORADO
	SIGUE IGUAL DE BIEN
	NO SABE

8.-	ES VIABLE QUE SE IMPLEMENTEN LAS BICICLETAS COMO MEDIO DE TRANSPORTE			
	SI		NO	

9.-	EL TRANSPORTE PÚBLICO SI LE BRINDA SEGURIDAD
-----	-----------------------------------------------------

	SI
	NO

10.-	CREE QUE ES IMPORTANTE QUE EXISTAN RUTAS ALTERNAS PARA EVACUAR LA CIUDAD EN CASO DE UNA EMERGENCIA
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<u>MUY IMPORTANTE</u>
	<u>IMPORTANTE</u>
	<u>MODERADAMENTE IMPORTANTE</u>
	<u>DE POCA IMPORTANCIA</u>
	<u>SIN IMPORTANCIA</u>

11	CONSIDERA QUE SE DEBE IMPLEMENTAR MASSEÑALETICA VEHICULAR Y PEATONAL
	SI ES CONSIDERABLE
	NO ES CONSIDERABLE

12.	COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS CALLES
	BUENO
	REGULAR
	MALO
	PESIMO

13	COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS PARADAS
----	-----------------------------------------------------

	BUENO
	REGULAR
	MALO
	PESIMO

14	COMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS VEREDAS
	BUENO
	REGULAR
	MALO
	PESIMO

15	COMO CALIFICA LA MOVILIDAD EN GUARANDA
	BUENO
	REGULAR
	MALO
	PESIMO

Anexo N° 2

Entrevista a los Directores de los departamentos.

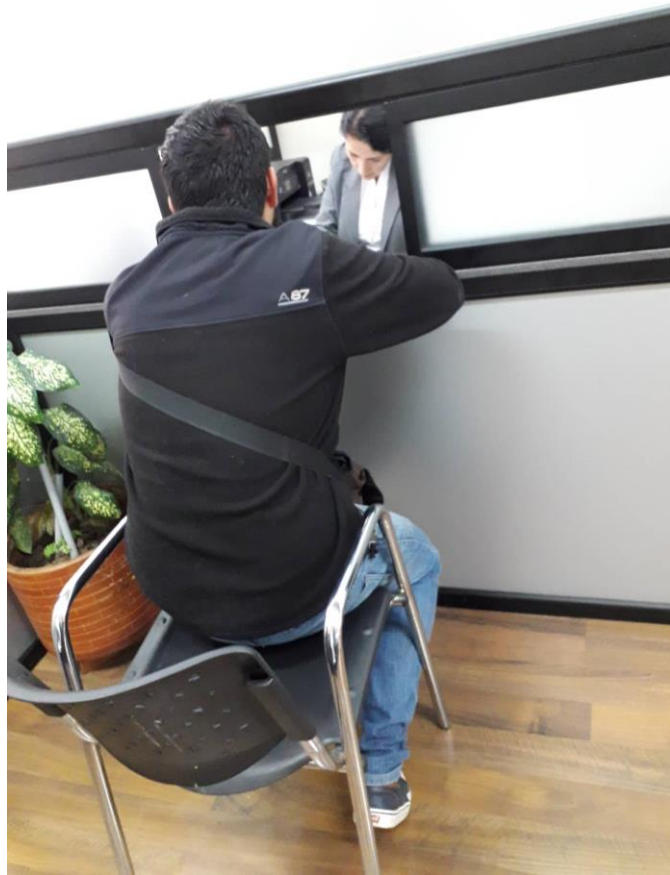


Departamento de Gestión de Riesgos del GAD



Anexo N° 3

Entrevista al Departamento Unidad Municipal de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.



Departamento Unidad Municipal de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

Anexo N° 4

Entrevista a los Choferes de la Ciudad



Anexo N° 5

Entrevista a las unidades de transporte público



Anexo N 6

Entrevista a los presidentes de las unidades de transporte Publico

Cándido Rada



Universidad de Bolívar



Anexo N°7

Encuesta a los pobladores de la ciudad



Anexo N° 8

Encuesta a Usuarios



Anexo N°9

Sectores con mayor flujo de movilidad

