



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

DEPARTAMENTO DE POSGRADOS

**TÍTULO: EXPANSIÓN URBANA EN EL CANTON CUENCA, UNA
MIRADA DESDE EL PLANO SOCIAL Y AMBIENTAL.**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MAGÍSTER EN
ESTUDIOS SOCIO AMBIENTALES CON MENCIÓN EN CAMBIO
CLIMÁTICO, DESARROLLO Y SUSTENTABILIDAD**

AUTORA: BLGA. MONSERRATH SANTILLÁN

DIRECTOR: MGS. EDWIN ZÁRATE

Cuenca – Ecuador

2021

DEDICATORIA

Esta tesis va dedicada a mis padres, pues siempre han sido mi base y mi mayor impulso, gracias a su incondicional apoyo y guía he logrado conseguir culminar mis metas y ser quien soy. También va dedicada a quien es mi más grande inspiración, hijo mío, tú me motivas a ser una mejor persona y profesional, espero ser siempre un gran ejemplo para ti Sebastián.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad del Azuay por haberme permitido ser parte de este programa. A la Dirección de Posgrados y a la directora, Dra. Catalina Serrano, por todo su apoyo a lo largo de la maestría. Al Mgs. Edwin Zárate por decidir apoyarme en este reto. Al Mgs. Juan Manuel Aguilar y a la Dra. Carla Hermida por haber resuelto ser parte del tribunal y brindarme su conocimiento. Al Mgs. Omar Delgado, por su guía para que surja esta propuesta. A mi hermano, Dr. Vinicio Santillán pues siempre fue una gran ayuda y apoyo para poder lograr este y muchos retos. A todos, familiares y amigos que me apoyaron de una u otra forma para culminar esta meta.

Gracias a todos...

INDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
INDICE DE CONTENIDOS	iv
INDICE DE FIGURAS Y TABLAS	v
INDICE DE ANEXOS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
La problemática ambiental y social que genera la expansión urbana:	3
1.1 Una situación igual en toda América Latina y el Mundo:	3
1.2 Los problemas del Crecimiento Urbano:	4
1.2.1 Problemas Ambientales	4
1.2.2 Problemas sociales:	5
1.2.3 Visión de varios autores sobre la expansión urbana y sus posibles soluciones:	8
CAPITULO II	12
Metodología:	12
2.2.2 Descripción de proyectos de vivienda:	16
2.2.2 Análisis Estadísticos:	17
CAPITULO III	18
Resultados:	18
CAPITULO IV	46
Discusión:	46
CAPITULO V	51
Conclusiones y Recomendaciones:	51
5.1 Conclusiones:	51
5.2 Recomendaciones:	53
BIBLIOGRAFÍA:	54
ANEXOS:	59

INDICE DE FIGURAS Y TABLAS

Figuras:

Figura 1. Mapa de la parte Urbana de Cuenca. Proyectos Municipales.	13
Figura 2. Proyecto los Capulíes. Parroquia Machangara.	13
Figura 3. Proyecto Casa del Sombrero. Parroquia Bellavista.	14
Figura 4. ¿Tiene Inconveniente de vivir en un sector Periurbano?	19
Figura 5. Problemas Periurbanos	19
Figura 6. Distancia en cuadras que caminarían los encuestados para acceder a un servicio.	20
Figura 7. Adquirir un bien ubicado en el centro histórico.	20
Figura 8. Problemas Urbanos.	21
Figura 9. Adquirir un departamento.	21
Figura 10. Readecuar el centro histórico para vivienda.	22
Figura 11. División de Género por Edad	23
Figura 12. División Género por Ingresos.	24
Figura 13. Edad vs Ingresos.	24
Figura 14. Importancia de Tiendas por (a) Ingresos, (b) Género.	25
Figura 15. Importancia de Buses vs (a) Ingresos, (b) Género, (c) Propietarios de vehículos.	26
Figura 16. Unidades Policiales Comunitarios (UPC) vs (a) Ingresos, (b) Género.	27
Figura 17. Parques vs (a) Ingresos, (b) Género.	28
Figura 18. Farmacias vs (a) Ingresos, (b) Género.	29
Figura 19. Hospitales vs (a) Ingresos, (b) Género.	30
Figura 20. Mercados vs (a) Ingresos, (b) Género.	31
Figura 21. Supermercados vs (a) Ingresos, (b) Género.	32
Figura 22. Instituciones Educativas vs (a) Ingresos, (b) Género.	33
Figura 23. Instituciones Financieras vs (a) Ingresos, (b) Género.	34
Figura 24. Puntos de Pago vs (a) Ingresos, (b) Género.	35
Figura 25. Entretenimiento vs (a) Ingresos, (b) Género.	36
Figura 26. Oficinas Públicas vs (a) Ingresos, (b) Género.	37
Figura 27. Malls vs (a) Ingresos, (b) Género.	38

Tablas:

Tabla 1. Servicios Colindantes. Proyecto Casa del Sombrero.	17
Tabla 2. Servicios Colindantes. Proyecto Casa Los Capulíes.	17
Tabla 3. Líneas de Buses colindantes a los Proyectos	18
Tabla 4. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana VS Género.	39
Tabla 5. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana vs Edad.	39
Tabla 6. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana vs Ingresos.	40
Tabla 7. Compraría una vivienda en el Centro vs Género.	41
Tabla 8. Compraría una vivienda en el Centro vs Edad.	41
Tabla 9. Compraría una vivienda en el Centro vs Ingresos.	42
Tabla 10. Compraría un Departamento vs Género.	42

Tabla 11	Tabla 11. Compraría un Departamento vs Edad.	43
Tabla 12.	Compraría un Departamento vs Ingresos	43
Tabla 13.	Compraría en el Centro vs Está de acuerdo con readecuar el centro para vivienda.	44

INDICE DE ANEXOS

Encuesta	58
Gráficos de Google:	65

RESUMEN

La vivienda social en el cantón Cuenca es ejecutada por la empresa municipal EMUVI, existen cuatro proyectos terminados, uno central y tres en zonas periurbanas. Este documento visualiza los problemas sociales y ambientales que surgen del crecimiento urbano de vivienda. Por medio de encuestas sobre preferencias habitacionales, se midió la opinión de ciudadanos. Posteriormente se comparó dos de los proyectos con diferente ubicación y servicios aledaños. Los encuestados prefieren habitar en sitios compactos, con mayor número de servicios y no manifiestan preferencia de ubicación central o periférica. Generando vivienda social con participación de profesionales de varias áreas y sumando la visión de los ciudadanos se puede llegar a generar mejores programas habitacionales.

Palabras Clave: Zonas periurbanas, expansión urbana, vivienda social, preferencias ciudadanas, planificación territorial, servicios.

ABSTRACT

Social housing in Cuenca is executed by the municipal company EMUVI. There are four completed projects, one central and three in peri-urban areas. This document visualizes the social and environmental problems that arise from urban housing growth. The opinion of citizens was measured through surveys on housing preferences. Subsequently, two of the projects with different locations and neighboring services were compared. Respondents prefer to live in compact sites, with a greater number of services and do not show a preference for a central or peripheral location. By generating social housing with the participation of professionals from various areas and adding the vision of citizens, it is possible to generate better housing programs.

Key Words: Peri-urban areas, urban expansion, social housing, citizen preferences, territorial planning, services.

Translated by



Monserrath Santillán

INTRODUCCIÓN

Los proyectos sociales habitacionales buscan solventar necesidades de vivienda no satisfechas enfocadas a población vulnerable, situación que se ve respaldada dentro de la constitución del Ecuador de 2008 y el COOTAD. En el artículo 375 se establece que el estado, en todos sus niveles de gobierno, debe garantizar el derecho al hábitat y a la vivienda digna. El artículo 376 da facultad a los municipios para poder expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro (Constitución del Ecuador, 2008). Dentro del artículo 55 del COOTAD, literal a) las municipalidades deben planificar con otras instituciones públicas y actores de la sociedad, los planes de ordenamiento territorial para regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; literal b) designa control municipal sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; literal d), los municipios brindaran servicios de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental, etc; y, en el literal i) Los municipios elaborarán y administrarán los catastros inmobiliarios urbanos y rurales (COOTAD, 2010).

En la ciudad de Cuenca se creó el 8 de octubre de 2001 la empresa municipal EMUVI EP, con el fin de facilitar el acceso a la vivienda y al suelo para vivienda, a través de la urbanización del suelo y la oferta de soluciones habitacionales. La empresa ha realizado 4 programas: el proyecto “Miraflores”, ubicado en la vía Miraflores, (camino a Sinincay); Vista al Río, frente al Hospital del Seguro Social (sector autopista); Casa del Sombrero, construido en el centro histórico, en las Calles Rafael María Arízaga y Luis Cordero, y, Los Capulíes colindante a las parroquias rurales Sidcay y Ricaurte (emuvi.gob.ec). A pesar de esta perspectiva legal y operativa (empresa) de mejorar las condiciones de vida, todavía no existe una política clara que determine hasta donde o como debe crecer la ciudad. Adicionalmente no se considera la perspectiva ciudadana, ni se analiza si las soluciones presentadas han brindado un buen nivel de vida, o por el contrario han generado situaciones que afectan al diario vivir.

Varios análisis respaldan que las ciudades deben tener una planificación coherente a la realidad ciudadana y que las mismas deben ser eficientes y preferentemente compactas, a nivel mundial, más de 5,87 millones de km² pueden llegar a convertirse

en áreas urbanas para 2030, y un total de 1,2 millones de km² tiene altas probabilidades de cambiar por expansión urbana (Seto et al. 2012).

Actualmente la expansión urbana es uno de los mayores problemas que enfrentan las ciudades y por consiguiente el uso descontrolado de vehículos privados. La expansión impide el desarrollo de la ciudad sostenible. Evitar su crecimiento desordenado pasa por la imperante necesidad de proteger el medioambiente y a la población, además de un uso adecuado de los recursos económicos (Brace, O. 2018).

Según un informe de la FAO, el cuál alberga 200 estudios científicos de 60 países, revela que a nivel mundial la degradación de suelos es muy alta. Los principales cambios se ven impulsados principalmente por el crecimiento demográfico y el crecimiento económico, factores que persistirán en las próximas décadas. Como resultado los suelos han sido despejados de vegetación natural para cultivos o para el mantenimiento del ganado lo que genera erosión y grandes pérdidas de carbono del suelo, nutrientes y biodiversidad. Además, el rápido crecimiento de las ciudades y las industrias ha degradado áreas cada vez más amplias, con la contaminación de suelos con exceso de sal, acidez y metales pesados; compactación con maquinaria pesada; y sellado de forma permanente bajo el asfalto y el cemento (fao.org. 2015).

En la ciudad de Cuenca algo adicional a tomar en cuenta es la topografía. Al estar rodeado por la cordillera Occidental, Oriental y por nudos montañosos al Norte y al Sur, el suelo periurbano y rural es un conjunto de montañas menores que envuelve la ciudad, situación que condiciona la expansión urbana (Orellana, D. 2012). Es evidente que el espacio en la parte urbana de la ciudad cada vez es más reducido y que algunas parroquias rurales están ya insertas dentro del mismo.

Por tanto, el interés por hacer este análisis surge del tratar de conocer lo qué prefieren los ciudadanos para vivir y según esas preferencias determinar si alguno de estos proyectos posee las condiciones esperadas que respalden su emplazamiento en las zonas que se encuentran, además teniendo en cuenta que 3 de los 4 proyectos de EMUVI EP están en zonas periféricas y solo uno en el centro de la ciudad. Para esto se llevaron a cabo encuestas para determinar las preferencias ciudadanas, luego se comparó dos proyectos muy diferentes en cuanto a ubicación y condiciones, para establecer si estos poseen lo mínimo para generar un mejor nivel de vida. Se observó que servicios externos privados y públicos presentan cada uno, lo que se asume como un mejor desenvolvimiento en el día a día de las personas y por ende lo que evitaría desplazamientos grandes e innecesarios para acceder a los mismos.

CAPITULO I

La problemática ambiental y social que genera la expansión urbana:

1.1 Una situación igual en toda América Latina y el Mundo:

Las ciudades sin duda son un gran fenómeno de la modernidad, muestran una realidad muy clara. Probablemente son el efecto humano más grande de todos los tiempos porque además de incluir dinámicas muy complejas generan efectos muy grandes a sus alrededores.

Según Stephen M Wheeler, en el siglo 20 las ciudades poseían estructuras más compactas, situación que cambia totalmente en el siglo 21, probablemente por el acceso a nuevas tecnologías, en las que destaca los vehículos motorizados, generándose dispersión habitacional y mayor desarrollo. Nuevos tipos de construcciones se generan y con ello nuevas dinámicas sociales y económicas (Wheeler S, 2015).

Entonces tras la revolución industrial surge un gran crecimiento demográfico lo que llevó a un gran crecimiento de las ciudades como nunca antes se había visto, surgiendo lo que se conoce como urbanización. Inicialmente hubo un orden estructurado constructivo en las ciudades, pero con ese agigantado paso, se llegó a la construcción de urbes desorganizadas, discontinuas, con gran uso de espacio y sin una correcta planificación. La migración desde el campo a las ciudades sobre todo en Latino América ha sido un enorme fenómeno, que ha acarreado grandes problemas, con un aumento de población que llega a vivir por lo general en condiciones muy complejas. (Lahoz, E. 2010). En Ecuador, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX estos diversos fenómenos determinaron el urbanismo y su distribución en cuanto a densidad. La ciudad de Cuenca pasó por esta misma transformación urbana resultado principalmente del cambio de modelo económico que provocó una fuerte migración poblacional (Hermida, M. A et al).

Actualmente en muchos países desarrollados se ha tenido que regresar a un modo compacto, debido a que el espacio para extenderse se ha terminado, además de nuevas tendencias de vivienda, una gran cantidad de población o por un interés de carácter ambiental, se ha cambiado su estructura, en cambio en la mayoría de países en desarrollo se está dando recién este fenómeno de expansión.

Existen diferentes posiciones sobre los pros y contras de vivir en una ciudad dispersa o compacta; aunque hay mayor inclinación por una ciudad compacta, se puede decir que uno de los mayores problemas con ellas es que a pesar de contar con distancias cortas y con viajes en automóvil disminuidos, se da mayor concentración en un espacio pequeño de movimiento vehicular generando mayor cantidad de emisión de gases, por lo que es imprescindible tener alternativas de movilidad eficientes públicas y privadas, refiriéndose en el ámbito privado a mejor infraestructura en cuanto a rutas de ciclo vías por ejemplo. Sin embargo, se considera que la “elasticidad” sobre el aumento o disminución del vehículo está ligado a varios escenarios, entre los que se encuentran las tendencias sociales y sus dinámicas. En si no hay un estudio que revele claramente cómo será el comportamiento de una comunidad de una ciudad que regrese a una vida en espacios compactos (Melia, et al, 2010), por lo que siempre debe ir acompañado de otras herramientas, las ya mencionadas movilidades alternas, pero un menor número de sitios de parqueo también surgen como opción.

1.2 Los problemas del Crecimiento Urbano:

1.2.1 Problemas Ambientales

- **Perdida de suelos carácter ambiental:** El crecimiento disperso y desordenado pone en riesgo a los territorios de valor natural, tengan estos aptitud agrícola, forestal o por ser hogar de especies endémicas. Los principales actores con respecto al crecimiento urbano son principalmente personas particulares propietarios del suelo o de ciertos sectores del mercado. En la constitución del Ecuador son las municipalidades las encargadas de mantener el patrimonio natural y de llevar a cabo correctas políticas que delimiten el suelo urbano, incluyendo zonas verdes y áreas comunales (Orellana, D. 2012).

- **Perdida de suelos para agricultura:** La escasez de tierras agrícolas es un problema que afecta a todo el mundo, debido principalmente a una progresiva ocupación del espacio rural por la expansión urbana e industrial (Ormeño, M y Vilorio, J. 2005). Diferentes estudios realizados en varias partes del mundo muestran que existen significativas pérdidas a lo largo de los años y muchas veces de tierras excelentes para cultivo, en el Ecuador la pérdida de espacio agrícola se debe principalmente a la deforestación, a la remoción de vegetación y a prácticas de sobrepastoreo que afecta a la productividad del suelo. Con respecto a la urbanización, el principal problema es la falta de medidas de ordenamiento y planificación territorial, esto ha contribuido a un crecimiento desordenado, comprometiendo tierras con alto potencial agrícola (fao.org. 2018).
- **Eliminación de carbono del suelo por cambio de uso:** la deforestación y la degradación de los bosques significan un enorme aporte antropogénico de CO₂ a la atmósfera. Dentro del estudio Pronóstico Global sobre expansión urbana al 2030, se llega a estimar que el 75% de la pérdida de carbono de los suelos está asociada a los nuevos emplazamientos habitacionales (Seto et al. 2012).
- **Efecto en la Biodiversidad:** con el cambio de uso de suelo, la biodiversidad se ve severamente afectada. Se cree que en América un cuarto de las especies totales se verá afectada por este crecimiento de las ciudades (Seto et al. 2012).

1.2.2 Problemas sociales:

- **La Segregación social:** La distribución residencial sigue las leyes generales de la distribución de los productos, es decir que, en función de la capacidad social de los sujetos, sus ingresos, su profesión o su nivel de instrucción, es lo que determina su capacidad de acceder a un mejor o peor sitio de residencia y lo lejano o cercano que se pueda encontrar. Se genera una estratificación social (Castells, M 2004). En el estudio de Orellana y Osorio sobre segregación espacial en Cuenca, se encontró que es un fenómeno muy marcado sobre todo en la gente con menos recursos y en los que tienen más recursos, indicando que la gente con más recursos busca un “alejamiento selectivo” por vivir en ciertos sitios con definidas condiciones o en urbanizaciones privadas que principalmente por seguridad, los aleja del resto de la urbe. En cambio, con las

personas de menos recursos es un aislamiento por su falta de recursos, siendo en zonas específicas (Orellana, D y Osorio P. 2014).

- **Suelo Rural a Urbano:** el mayor inconveniente con esto, es el uso de suelo con gran valor agrícola o ecológico que pasa a ser de uso habitacional. Esto además conlleva a una revalorización de su precio, siendo que muchas veces llega a multiplicarse el valor de un metro por 5000 o 1000 al convertirse en urbano (Lahoz, E. 2010). Se convierten en suelos también inaccesibles para muchos ciudadanos.
- **Desplazamiento de la vivienda a las afueras:** generándose un aumento de espacio habitacional, pero muchas veces con viviendas muy alejadas no solo del centro urbano sino de otras casas, se crea lo denominado fenómeno de la *Ciudad Jardín*, cuya principal característica es la baja densidad de casas con gran cantidad de terreno. (Lahoz, E. 2010). El desplazamiento hacia zonas periféricas confortables, hacia viviendas nuevas y barrios alejados, exige capacidades de movilidad individuales (Castells, M 2004).
- **Abandono de viviendas Centrales:** Con la búsqueda de nuevos espacios de vivienda surge el abandono del centro de las ciudades, quedando siempre estos espacios con muy pocos habitantes, transformándose en sitios netamente comerciales (Lahoz, E. 2010). Aquí se genera un aumento de la delincuencia por su carácter comercial, inclusive muchas casas suelen quedar abandonadas.
- **División de casas centrales en varios cuartos de vivienda:** los dueños de algunos inmuebles aprovechan la situación y dividen sus viviendas con un interés económico, así cada habitación será ocupada, muchas de las veces por una familia entera o incluso más. La situación dentro de estas propiedades llega a ser grave, llegando a situaciones de hacinamiento. Aquí por lo general habitan emigrantes rurales o de otros países y de los estratos con más bajo nivel de renta, además de víctimas de discriminación étnica (Castells, M 2004).
- **Programas de recuperación mal encaminados:** Los dueños de los predios centrales se aprovechan de la condición constante de nuevos arrendatarios que buscan un sitio económico, dejan de realizar mejoras a sus inmuebles pues se crea un gran beneficio el poseer un terreno con valoración alta, mientras que el bien baja de precio por su antigüedad, además de contar con la probabilidad de acceder a programas de entidades públicas, tanto de compra o de recuperación de estos espacios con grandes facilidades (Castells, M 2004), situación que

debería ser valorada y reglamentada. El valor de metraje se ve sumamente aumentado debido sobre todo al emplazamiento de las nuevas actividades del sector terciario de la economía, lo que propicia el incremento de las rentas de suelo diferenciales de comercio y a través de éstas terminan asociadas a la vivienda (Pauta, F 2019).

- **Mayores distancias, mayores movilizaciones:** El incremento de la movilidad no solo está presente en un mayor número de desplazamientos, sino también de sus distancias y del tiempo de viaje. Sin embargo, sucede una contradicción, pues hay una relación decreciente de la distancia y la movilidad pues las personas tratan de desplazarse a lugares cercanos y no a aquellos más alejados, pero los espacios, los cambios en el territorio y en la sociedad obligan a que los individuos deban desplazarse por grandes distancias a sitios que les ofrecen mayor número de actividades (García, J. 2008).
- **Más Gastos para la Ciudad:** En un estudio realizado por el BID, se pudo determinar que debe existir una densidad poblacional óptima de alrededor de 9000hab/km² para que los costos municipales se puedan amortizar, pues en ciudades dispersas los costos serían altos, sin embargo, el aumento poblacional en un sitio siempre estará marcado por varios aspectos, es decir cada ciudad dependerá de sus propias condiciones sociales, culturales, entre otras para poder llegar a un correcto crecimiento. Además, la densificación debe tener un límite, pues en ciudades bastante densas los costos aumentan, ya que los servicios llegan a tener mayor demanda lo que implica una mejora en los mismos implicando mayores costos. Pero para las ciudades intermedias como Cuenca con un nivel de 4395hab/km², la densificación sería algo que genere condiciones óptimas (Libertun, N y Guerrero, R. 2017).
- **De las personas a la ciudad del automóvil:** sin duda el impacto más grande que ha generado el automóvil es sobre la estructura espacial de las ciudades, con esto surgieron los suburbios, con ello carreteras circundantes generando una extensión mayor de las áreas urbanas llegando a las áreas periurbanas, las que están ubicadas fuera del núcleo urbano y de los suburbios, pero con una cierta distancia a áreas con transporte. Mientras las formas urbanas dispersas y poco densas de las ciudades norteamericanas y muchas de las latinoamericanas fomentan el incremento de la movilidad y la dependencia del automóvil por el incremento de las distancias, en la metrópolis europeas, japonesas o chinas las

formas más densas fomentan desplazamientos de menor distancia, hasta el punto de que permiten que entre el 30 y el 60% de los desplazamientos de sus residentes se realicen a pie o en bicicleta (Rodrigue, J 2020).

- **Aumento del Uso de Vehículo:** En un estudio realizado en España por Olta Braçe, en el que se analizó la predilección del uso del vehículo, se pudo observar que ha existido un mayor uso del automóvil al pasar de los años, lo que ha conllevado a que haya mayores distancias, nuevos espacios de vivienda y que el auto se convierta en un bien de más fácil acceso. Las facilidades tanto en costos como en infraestructura para los vehículos han generado una dependencia total del mismo muy a pesar de la existencia de medios masivos de transporte público, como es el caso de Madrid con el metro, siendo que aun así la gente sigue prefiriendo un uso mayoritario del vehículo particular, probablemente porque este medio de transporte público no brinda o cubra las necesidades particulares (Braçe, O. 2018).

1.2.3 Visión de varios autores sobre la expansión urbana y sus posibles soluciones:

El primer inconveniente surge con las autoridades, que al buscar solucionar de manera rápida las carencias habitacionales modifican el uso de suelo, suelos que estaban destinados para otros fines, afirmando que no hay espacio para generar vivienda social y que es necesario expandir el área urbana justamente para aumentar la oferta de suelo con fines habitacionales, así que la única opción es la periferia lejana para este tipo de proyectos (Forray, R. y Castillo, M J. 2014).

El desarrollo humano ubica a las personas como centro del desarrollo, con una ampliación de sus libertades, con el fin de que cada persona pueda contar con un conjunto de capacidades y oportunidades que le garanticen un nivel de vida digno. El crecimiento de un país o ciudad depende de pilares como la participación, la equidad, el crecimiento económico, la sostenibilidad y la seguridad, incluyendo la tecnología, la educación, la salud y la ecología (Buzai, G. & Carías, M. 2007).

La solución al actual modelo de expansión urbana está enmarcada en el desarrollo de instrumentos institucionales y de mercado y el consenso de los ciudadanos para encontrar una salida a los problemas que recaen sobre una ciudad y sobre su zona de

influencia, que adicionalmente generan una mejora del medio ambiente global. La sostenibilidad no es una alternativa, es una necesidad (Lahoz, E. 2010). Es necesario que se estudie a través de modelos interdisciplinarios en donde intervengan profesionales de diferentes especialidades que permitan enriquecer las propuestas de la vivienda social y económica (Hernández, G. & Velásquez, S. 2014). La sinergia requiere políticas holísticas que integren lo urbano tradicional incluyendo los sectores de transporte, energía, saneamiento, construcción con un correcto uso y conservación del suelo (Seto et al. 2012).

Desde la parte técnica se debe tener presente que los espacios construidos afectan todos los días a las personas, generando impacto en su experiencia subjetiva del lugar. Que los mismos intervienen en la facilidad o dificultad de viajar a pie, en bicicleta, automóvil o en transporte público, también en la elección de formas de vivienda, compras o actividades recreativas; su participación en la vida cívica; y su proximidad a elementos naturales y espacios abiertos (Wheeler, S. 2015). Las interacciones psicológicas que tienen los individuos con su vivienda, y que guardan relación con el vecindario-ciudad se ven afectadas por distintos parámetros, entre los que destacan la estructura y la secuencia. La Estructura se refiere a los aspectos vinculados con la organización del espacio público urbano y a las relaciones que la determinan, mediante una jerarquía: “continuidad, unidad, claridad, diversidad y la accesibilidad”; todas refiriéndose a la facilidad de acceder a ellas y cuales pueden poseer mayor importancia. En cambio, la Secuencia describe los temas asociados al movimiento a través del espacio público urbano (Hernández, G. & Velásquez, S. 2014). Por lo tanto, la vivienda no es tan solo un bien material transable y de consumo, es un espacio que se relaciona con su entorno y que evoluciona en el tiempo. Está sometida a una ley de crecimiento, transformación, declinación y extinción. Es decir, la vivienda no es un objeto estático, sino que es un sistema y además un proceso que busca permanentemente la armonía y equilibrio estético y físico. (Sepúlveda, O 1986)

Actualmente existen varias formas de plasmar una ciudad mayormente armónica, responsable ambientalmente y socialmente. Por ejemplo, existe la teoría de la localización asignación que contempla encontrar la localización óptima de los proyectos y servicios y que permiten determinar la asignación de demanda a dichos puntos. Estos modelos son meso-espaciales ya que los aspectos a resolver se

encuentran claramente delimitados en un territorio, y son normativos pues buscan la mejor solución a un determinado problema. En síntesis, estos modelos brindan alternativas para lograr una distribución espacial más eficiente y equitativa. Además, buscan las ubicaciones óptimas de localización y determinan las mejores vinculaciones de la demanda, entendida en términos de asignación. Se genera un centroide de cada área, y a una red de transporte que las vincula. Lo ideal será la determinación de posibles sitios candidatos, con la finalidad de elegir los mejores (Buzai, G. 2011).

En cuanto a la movilidad lo ideal es implementar planes de transporte urbano sostenible, potenciación de las zonas verdes y la implementación de corredores ecológicos periféricos. Vincular la urbanización y servicios al desplazamiento preferente a pie, en bicicleta y en transporte público. En si diseñar una ciudad para el peatón y no para el conductor. Buscar la conservación, mejora y uso eficiente del suelo ya calificado como urbano, para evitar que la recalificación de suelo conlleve al deterioro del patrimonio inmobiliario ya existente. Cambiar las tendencias actuales de construcción masiva hacia la rehabilitación y reutilización del patrimonio ya construido, utilizando por ejemplo para este fin las viviendas desocupadas existentes, con objeto de evitar el consumo de más territorio (Lahoz, E. 2010).

En el plano ambiental, se debe tener en cuenta que cuando se urbaniza una determinada zona, ya sea agrícola o rural, el impacto persiste durante siglos o incluso nunca llega a desaparecer, el suelo como espacio vital pasa a ser un recurso no renovable. La influencia de las ciudades sobrepasa sus límites geográficos y deja impactos a toda escala, incluso a nivel mundial. La huella ecológica de las urbes puede ser más de cien veces superior al área que ocupa, esto principalmente por la demanda de recursos naturales, la generación de residuos y las emisiones al suelo, al agua y al aire (Lahoz, E. 2010).

En conclusión, varios autores respaldan el dar una negativa a la expansión urbana pues no es lo más deseado y beneficioso tanto socialmente como ambientalmente. Lo único negativo encontrado en cuanto a lo la concentración ciudadana, es que siempre se destaca el efecto social global dominante, pero nunca se analiza que sucedería con grupos específicos, en la individualidad, probablemente existan personas que con cortas distancias no dejen de usar su vehículo y se reúsen a usar otros tipos de

transporte o a caminar, pero ¿Qué ocurriría si estos espacios de recuperación se prestaran para gente de menores recursos y con máximo un vehículo por familia? esas personas que necesariamente tienen que recurrir a medios de transporte público o alternativo para movilizarse para sus actividades diarias, probablemente ahí la dinámica sería distinta.

Una ciudad compacta contribuiría a un aumento de los desplazamientos no mecanizados, a pie o en bicicleta, y una mejor provisión del transporte público, que con altas densidades es capaz de ofrecer servicios eficientes. De producirse pues un mayor volumen de desplazamientos en las ciudades densas y compactas, estos serán en modos de transporte no mecanizados o en su defecto en transporte público, en un modelo de movilidad claramente más sostenible (García, J. 2008). Si las personas poseen lo necesario en cuanto a servicios, es más fácil que se movilen de forma alternativa o peatonal.

CAPITULO II

Metodología:

2.1 Área de Estudio:

El estudio se llevó a cabo en la ciudad de Cuenca y se tomó en cuenta dos proyectos sociales municipales, el proyecto “Los Capulíes” que está ubicado en el límite de la parroquia urbana Machangara, colindando con las parroquias rurales Sidcay y Ricaurte; y el proyecto “Casa del Sombrero” que está situado en el centro de la ciudad, dentro de la parroquia urbana Bellavista.



Fotografía 1. Proyecto Los Capulíes.



Fotografía 2. Proyecto Casa del Sombrero.

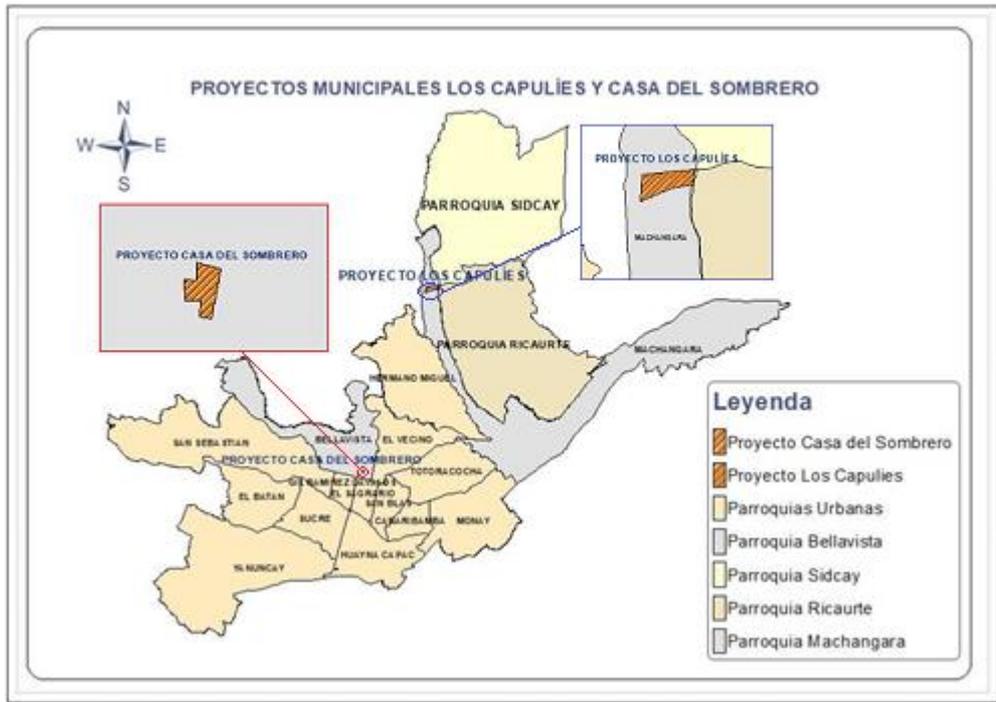


Figura 1. Mapa de la parte Urbana de Cuenca. Proyectos Municipales.

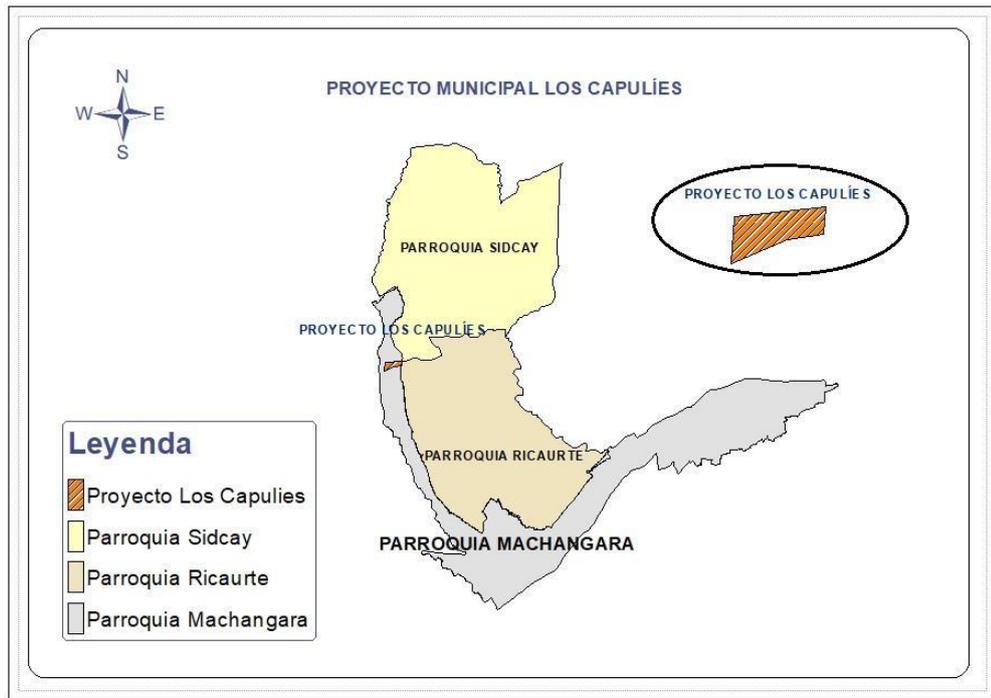


Figura 2. Proyecto los Capulíes. Parroquia Machangara.

El Proyecto “Los Capulíes” se encuentra ubicado en el sector de Ochoa León; consta de 546 viviendas construidas, divididas en Viviendas de Interés Social y Viviendas de Interés Prioritario, tienen un área de construcción desde 78.80m² hasta 85.80 m² respectivamente (EMUVI, s.f).

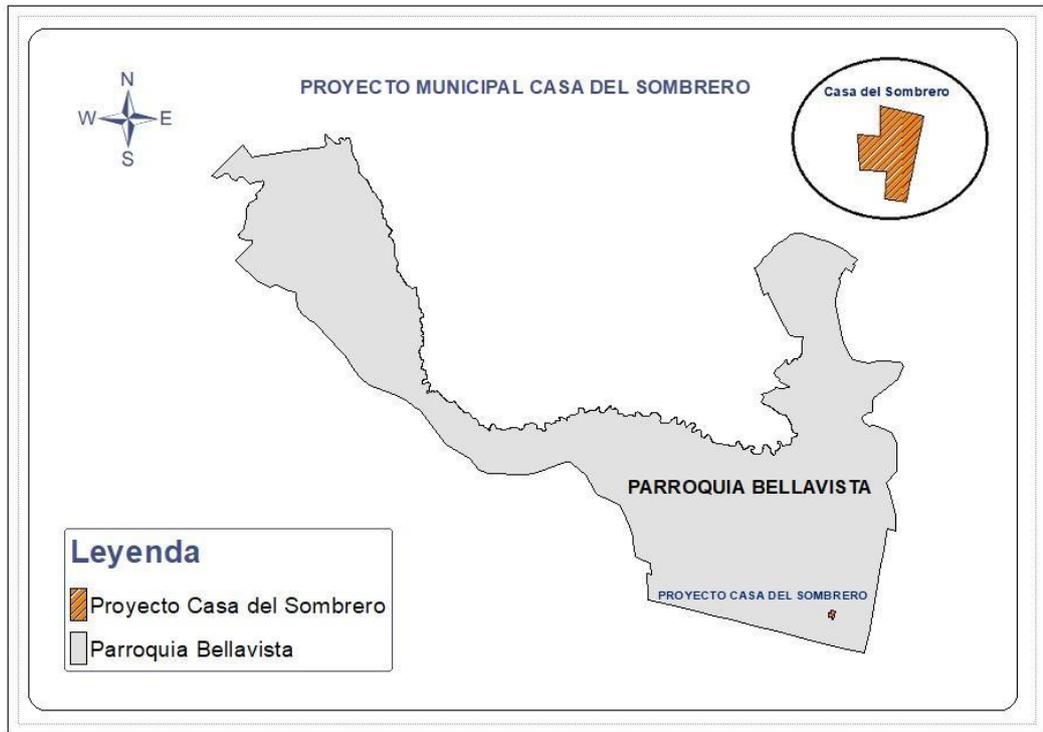


Figura 3. Proyecto Casa del Sombrero. Parroquia Bellavista.

El proyecto casa del sombrero, está ubicado en el centro histórico, en las Calles Rafael María Arízaga y Luis Cordero. Se construyeron 15 departamentos divididos en 10 departamentos de dos habitaciones, cuatro de tres habitaciones y una Suite de acuerdo a su emplazamiento y al trazado vial existente en el sector. Este proyecto se encuentra ejecutado y adjudicado a los beneficiarios en su totalidad (EMUVI, s.f).

2.2 Procedimiento:

2.2.1 Encuesta:

Se realizó una pre-encuesta con un cuestionario de 21 preguntas y un universo de 24 personas, la finalidad de la misma fue determinar si las preguntas eran comprensibles, si presentaban errores y si debían ser modificadas o no. Posteriormente, se llevó a cabo la encuesta final con 19 preguntas cerradas y de opción múltiple, para esta se pretendía un universo de 50 personas, pero se obtuvieron 57 respuestas finalmente. Las encuestas fueron enviadas por redes sociales a ciudadanos que residen actualmente en la ciudad de Cuenca. La plataforma para la aplicación de las dos encuestas fue Google forms. Se midió los intereses y percepciones de personas de varias edades (comprendidos entre los 21 hasta los 70 años y divididos en rangos), además sus ingresos y si son dueños de un bien mueble o no. Cabe destacar que aquellos que poseen casa propia, no tienen una casa que haya sido parte de alguno de los proyectos municipales. Los entrevistados que no poseen un bien propio contestaron 3 secciones, la primera sección de datos informativos, la segunda de preferencias y una tercera con preguntas de percepción. Los propietarios en cambio contestaron solo la primera y la tercera sección. El cuestionario completo se puede observar en anexos en la página 59 hasta la 65.

Aunque las preguntas tienen que ver con aspectos de interés en cuanto a vivienda, se buscó que tanto el contexto de las preguntas, como la cantidad y dificultad, no sea alto. Según Lorenz Gräf, es sumamente importante que al realizar una encuesta en internet se tome en cuenta varios parámetros, como la falta del encuestador lo que genera que el encuestado sea quien enfrente solo la misma, por tanto, las preguntas deben ser cortas, comprensibles, de preferencia sin matrices o muy pocas y con pocas preguntas. (Gräf, L. 2002).

2.2.2 Descripción de proyectos de vivienda:

Se hizo una visita a cada proyecto con la finalidad de determinar de manera visual los servicios que poseen cerca, servicios que sugirieron en la encuesta, no se excluyó ninguno pues porcentualmente todos muestran un nivel importancia mayor al 50%. Si bien muchos estudios muestran distintas propuestas para medir proyectos de zonificación, se consideró importante, por el tipo de estudio y por poseer una propuesta desde otra perspectiva, tomar en cuenta lo planteado por Stephen Wheler y Gustavo Buzai. Wheler manifiesta que lo ideal es realizar de ser posible visitas presenciales para determinar de mejor manera sus características y peculiaridades (Wheeler S, 2015). Gustavo Buzai explica que el análisis socio espacial, presenta variables sociales, demográficas, económicas, entre otras y por tanto debe intentarse de manera única para cada caso, pues los aspectos humanos suelen apartarse de un análisis empírico (Buzai, G. & Carías, M. 2007).

Al observar los servicios se llevó a cabo un registro para determinar cuántos y a que distancia se encuentran del proyecto. Se midió su distancia en cuadradas, pues una de las preguntas de la encuesta establece cuál es la distancia máxima que los encuestados caminarían para acercarse a sus sitios de interés (de 1 a 3, 4 a 7 y 8 a 10 cuadradas). Se usó como apoyo también la aplicación google maps. Se debe tener presente que, aunque algunas veces las cuadradas pueden ser más grandes o pequeñas de igual forma se tomó como tal sin importar su tamaño y que es una forma de “medida” de fácil uso para cualquier persona.

A continuación, se presentan los servicios presentes en cada proyecto. Dentro de los servicios que se propusieron como opción están: *Tiendas, Buses, Unidades Policiales Comunitarias (Upcs), Parques, Farmacias, Hospitales, Mercados, Supermercados, Instituciones Educativas, Bancos, Entretenimiento/Gimnasios, Oficinas Públicas y Centros Comerciales*. El orden mostrado aquí es de acuerdo a la cantidad de votos como muy importantes y medianamente importantes que recibieron dentro de la

encuesta. Además, hubo la opción de otros, pero esta solo consiguió votos como poco importante.

2.2.2 Análisis Estadísticos:

Con respecto a los análisis de estadística descriptiva realizados por la herramienta Google forms, desde la pregunta 8 hasta la pregunta 15, las respuestas pertenecen solo al grupo de personas que no poseen vivienda propia, mientras que el resto de preguntas, es decir de la 1 a la 7 y de la 16 a la 19, son contestadas por el universo completo, o sea 57 personas. Posteriormente se realizó pruebas más específicas utilizando el test de Fisher, ya que es la mejor opción para muestras pequeñas y con datos cualitativos. El test de Fisher plantea los resultados con una disposición de tablas de dos vías (tabla 2 x 2), con variables dicotómicas. Evalúa la probabilidad asociada a cada una de las tablas 2 x 2 que se pueden formar manteniendo los mismos totales de filas y columnas que los de la tabla observada. Cada opción o probabilidad surge de la hipótesis nula de independencia, es decir asumiendo que los valores no son iguales (Pértega, S y Pita, S. 2004).

CAPITULO III

Resultados:

a) Servicios presentes en los proyectos:

Como se puede observar en la tabla 1 y 2, alrededor del proyecto Casa del Sombrero existen casi todos los servicios propuestos dentro de la encuesta, a excepción de los malls, esto por encontrarse en el centro de la ciudad. Mientras que en el Proyecto Los Capulíes, la ausencia de servicios es casi completa, esto muestra que para acceder a la mayoría de entidades deben salir de la zona y muy probablemente recurrir a la parte central o por lo menos a una distancia considerable de sus hogares.

Tabla 1. Servicios Colindantes. Proyecto Casa del Sombrero.

PROYECTO CASA DEL SOMBRERO														
DISTAN	TIEN	BUS	UPC	PARQ	FAR	HOSP	MER	SUPER	EDUCA	BAN	PAGO	GYM	O. PÚBL	MALL
1-3	4	6	0	1	2	2	0	0	4	0	0	0	1	0
4-7	3	3	1	5	6	4	1	3	10	6	3	0	2	0
8-10	4	5	0	2	5	0	0	1	5	4	3	1	4	0
TOTAL	11	14	1	8	13	6	1	4	19	10	6	1	7	0

Tabla 2. Servicios Colindantes. Proyecto Casa Los Capulíes.

PROYECTO LOS CAPULÍES														
DISTAN	TIEN	BUS	UPC	PARQ	FAR	HOSP	MER	SUPER	EDUCA	BAN	PAGO	GYM	O. PÚBL	MALL
1-3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-7	4	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
8-10	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	7	1	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0

En cuanto al transporte (tabla 3), se contó la cantidad de líneas de buses que pasan por el sector, por lo que las líneas se repiten, pues algunas pasan en calles paralelas en sus recorridos de “ida y regreso”. Entre 1 a 10 cuadras alrededor del proyecto Casa del Sombrero, se pueden conseguir buses tanto en sentido norte, este, oeste o sur de la ciudad, con distintos tiempos de espera según la línea; mientras que para el Proyecto los Capulíes se cuenta con una sola línea, la cual pasa por la vía principal cada 20 minutos.

Tabla 3. Líneas de Buses colindantes a los Proyectos

PROYECTOS	CANTIDAD	LINEAS DE BUSES
Casa del Sombrero	13	Línea 1B
		Línea 3
		Línea 5
		Línea 8
		Línea 12
		Línea 16
		Línea 17
		Línea 18
		Línea 19
		Línea 20
		Línea 22
		Línea 27
		Línea 50
Los Capulíes	1	Línea 10

b) Resultados de las Encuestas:

Google presenta algunos resultados gráficos de la encuesta que presentan una importante visión a ser tomada en cuenta. Algunos se muestran a continuación. (Todos los gráficos realizados por la herramienta Google forms se pueden observar en anexos en la página 66 a la 73).

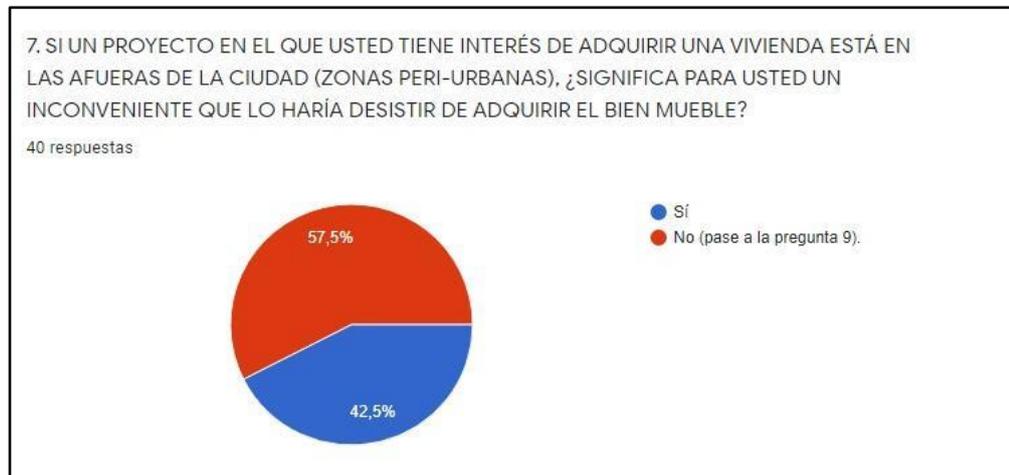


Figura 4. ¿Tiene Inconveniente de vivir en un sector Periurbano?

Con esta figura se puede observar que de los encuestados que no poseen vivienda propia (40 personas), la mayoría (aunque no con mucha diferencia) no considera un problema vivir en zonas periurbanas con un 57,5% frente a un 42,5% que sí.



Figura 5. Problemas Periurbanos

Esta pregunta fue dirigida al 42,5% que consideran en la pregunta anterior que si es un problema vivir fuera del límite urbano. Lo que perciben como más problemático, es la falta de movilidad y transporte y la falta de seguridad.



Figura 6. Distancia en cuadras que caminarían los encuestados para acceder a un servicio.

Entre las 40 personas sin vivienda propia, se observa que un 45% caminarían hasta 7 cuadras para acercarse a algún tipo de sitio o servicio que requieran y un 35% caminarían hasta 3 cuadras.

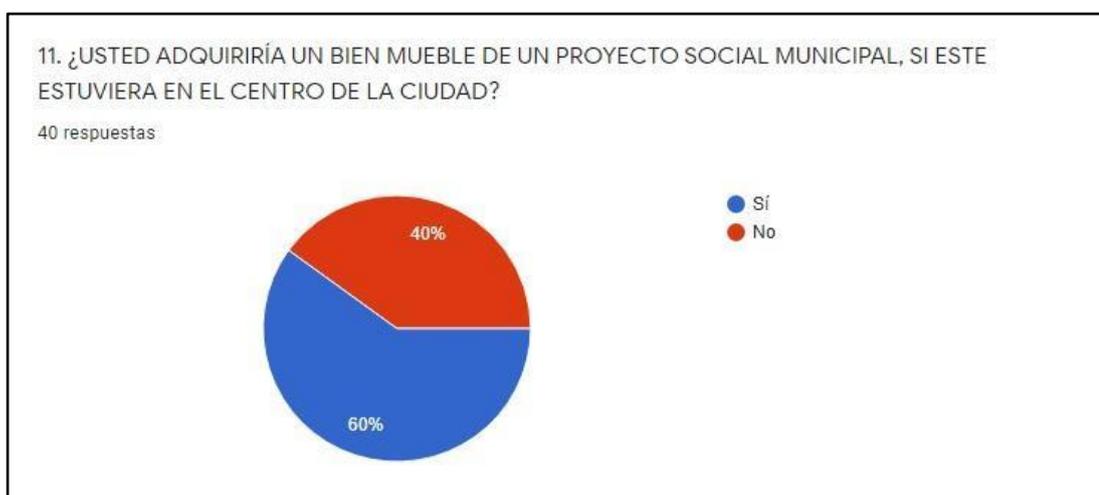


Figura 7. Adquirir un bien ubicado en el centro histórico.

De las 40 personas un 60% si adquiriría una propiedad ubicada en el centro de la ciudad, frente a un 40% que no.

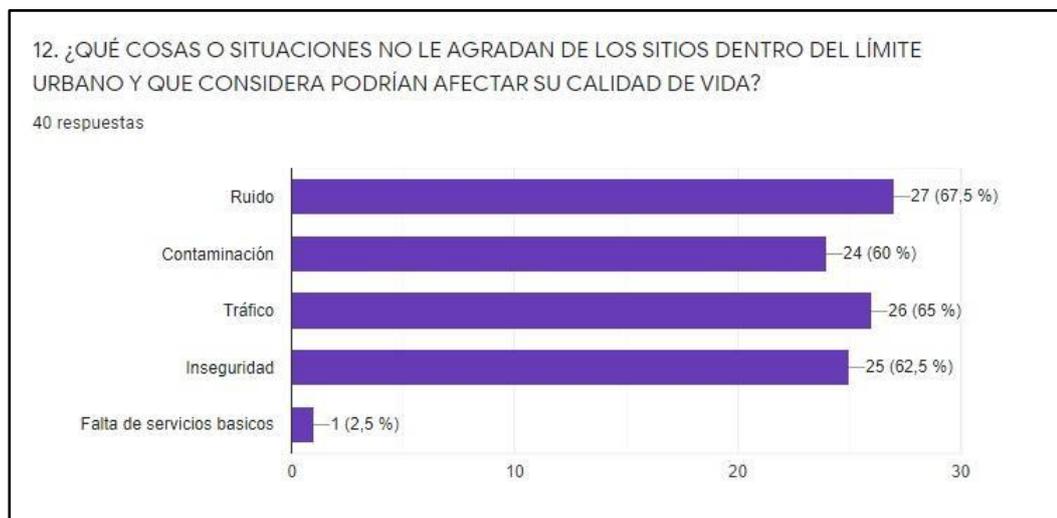


Figura 8. Problemas Urbanos.

Para esta pregunta con respecto a los “problemas” existentes en las zonas dentro del límite urbano, dentro del gráfico se muestra que todas son consideradas para los encuestados con un porcentaje bastante similar como no agradables, todas van desde el 60% o más.

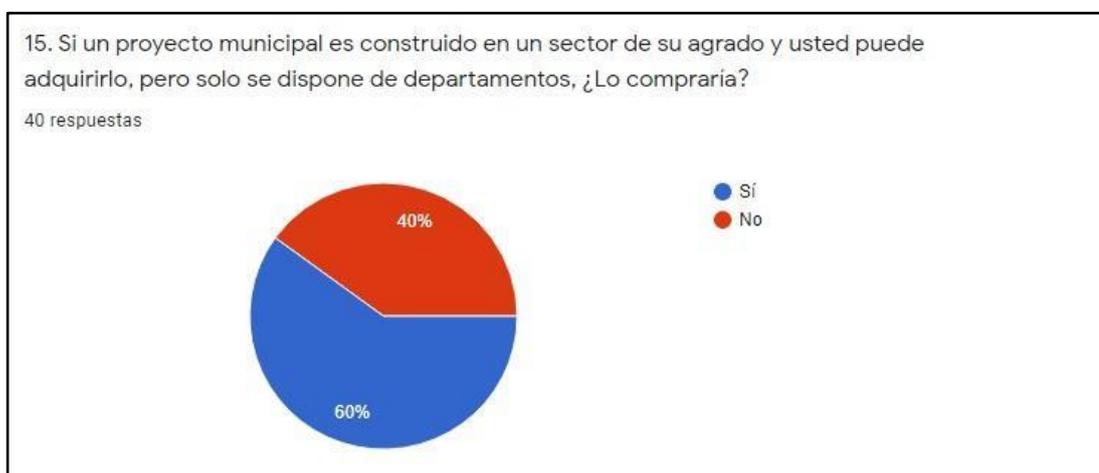


Figura 9. Adquirir un departamento.

Un 60% de los encuestados sin vivienda propia si adquirirían un departamento de un proyecto municipal, frente a un 40 % que no. Si bien la muestra es pequeña, es algo que podría ser tomado en cuenta al realizar los proyectos.

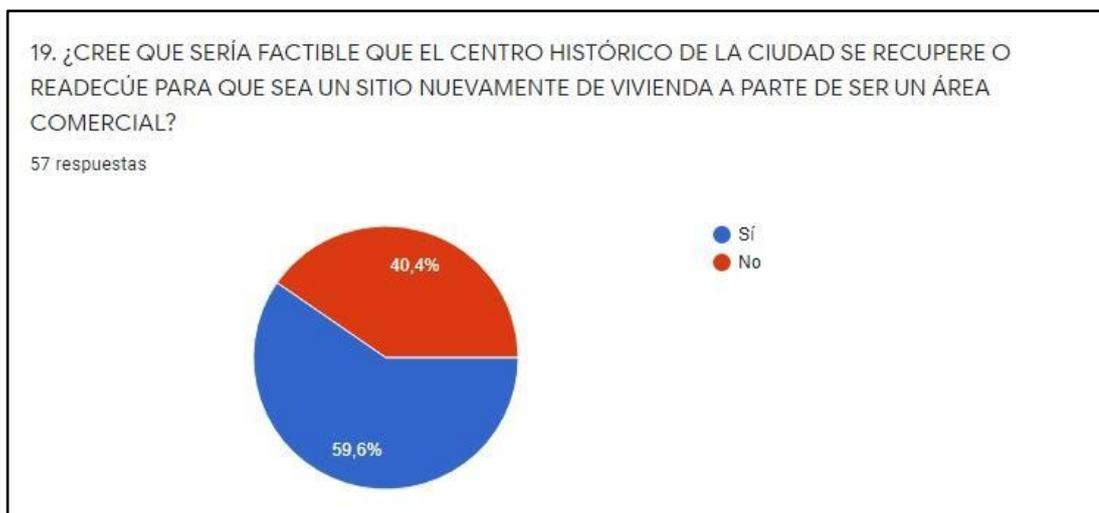


Figura 10. Readecuar el centro histórico para vivienda.

En esta pregunta contestan el universo total de encuestados, es decir 57 personas, de las cuales el 59,6 % consideran que, si se debería recuperar el centro histórico para vivienda, frente al 40,4% que considera que no es lo mejor.

Según las respuestas presentadas se podrían concluir que los ciudadanos están dispuestos a adquirir en su mayoría una vivienda sin importar el sitio de ubicación, esto podría ser debido al afán de poseer un bien y más aún si es con los precios y facilidades de pago de un proyecto municipal.

Recordemos que estos gráficos muestran una perspectiva general de los datos, es por tal motivo que posteriormente se realizó un análisis más profundo de algunos de ellos para sobre todo observar si hay una representatividad frente a su posibilidad contraria.

c) Análisis Estadísticos:

Mediante el software R se realizaron análisis de significancia estadística sobre los datos obtenidos de las encuestas.

- **Muestra:**

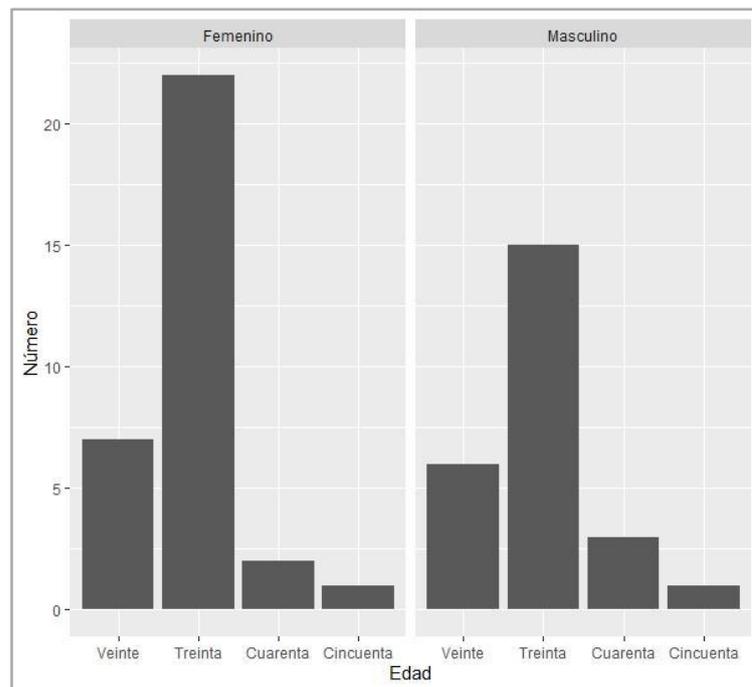


Figura 11. División de Género por Edad

Dentro del universo de encuestados, se puede observar que existe un grupo mayoritario con una edad de entre 31 a 40 años. El género mayormente presente es el femenino.

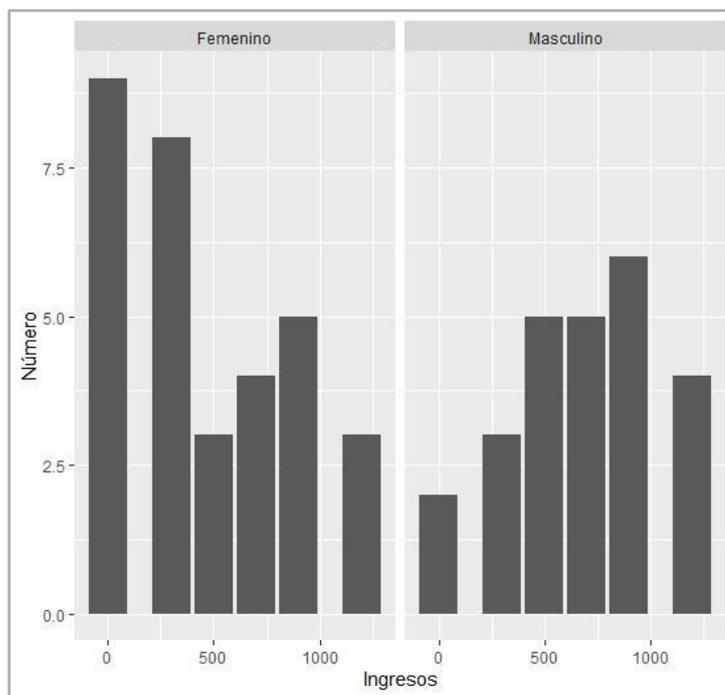


Figura 12. División Género por Ingresos.

Algo apreciable es que los ingresos en el grupo femenino resultan estar concentrado en los valores más bajos, desde no percibir un sueldo hasta el mínimo o básico. Entre los hombres hay una mayor distribución en cuanto al sueldo que perciben, pero con mayores posibilidades monetarias.

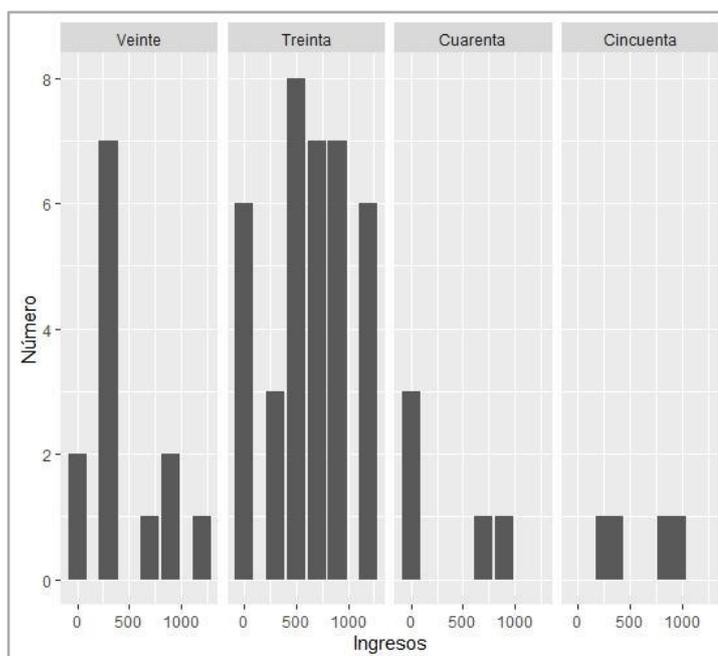
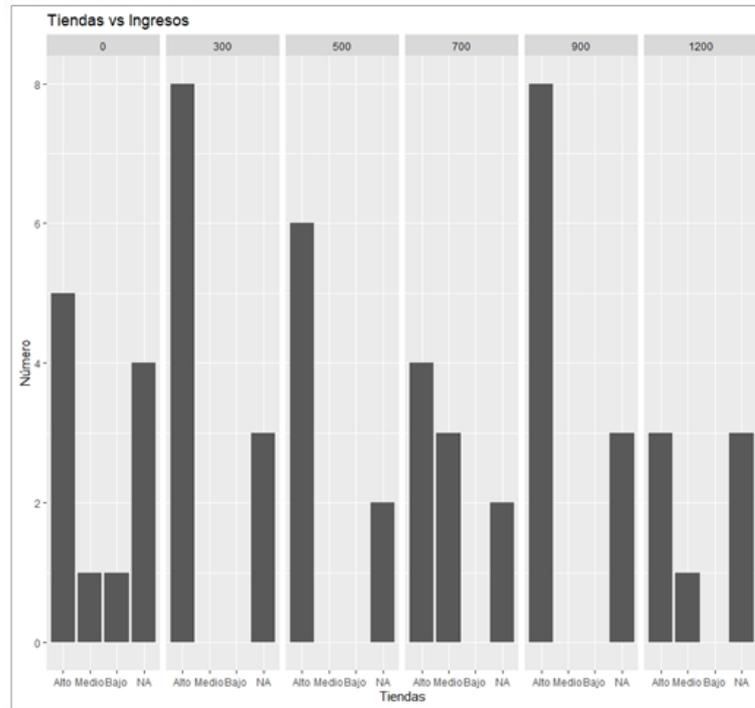


Figura 13. Edad vs Ingresos.

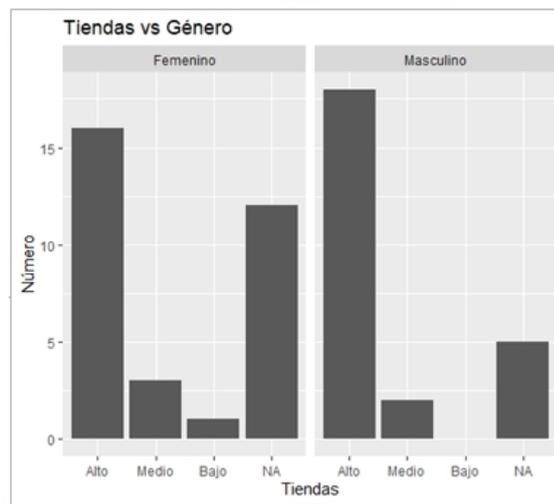
Los mayores ingresos se ven presentes en el grupo de 31 a 40 años, en cambio entre los veintes su nivel es menor.

- **Servicios con respecto a Ingresos o Género.**

1) Tiendas:



(a)



(b)

Figura 14. Importancia de Tiendas por (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) En cuanto a *Ingresos* se puede observar que las tiendas representan un servicio importante, pues sin distinción de rango está mayoritariamente dentro de la importancia alta.
- (b) Tanto para hombres como para mujeres es importante la presencia de tiendas aledañas al sector en el que viven.

2) Buses:

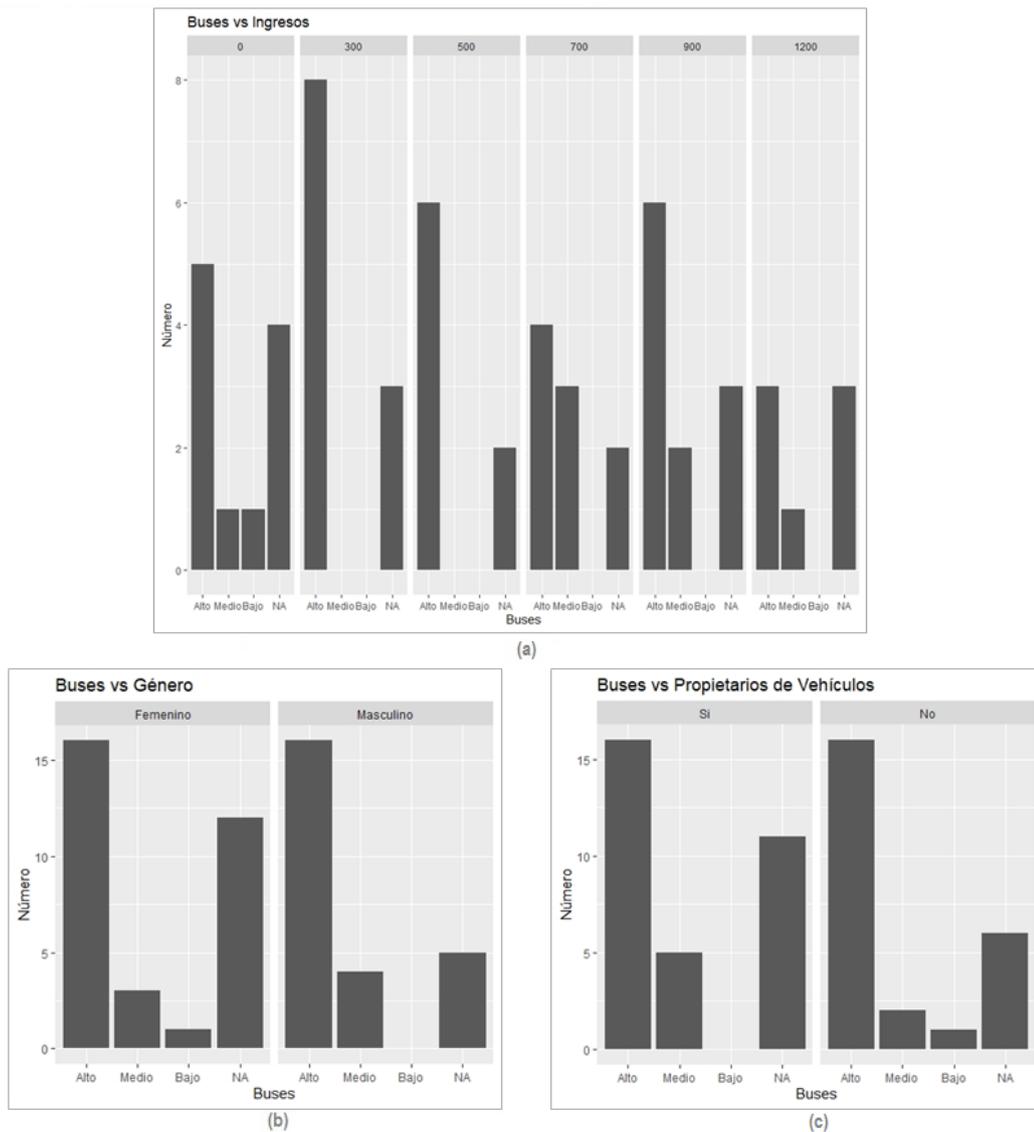
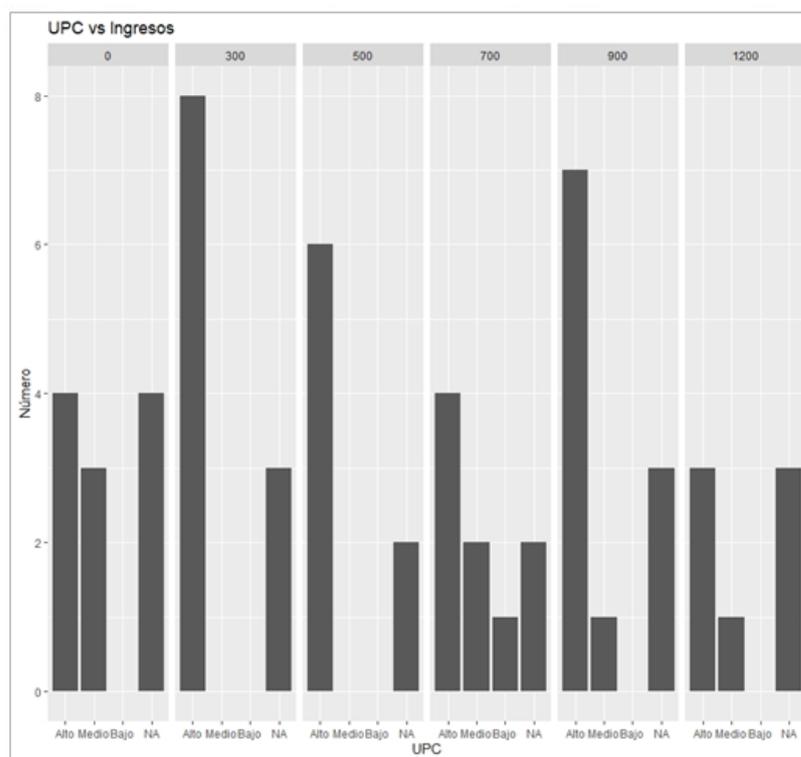


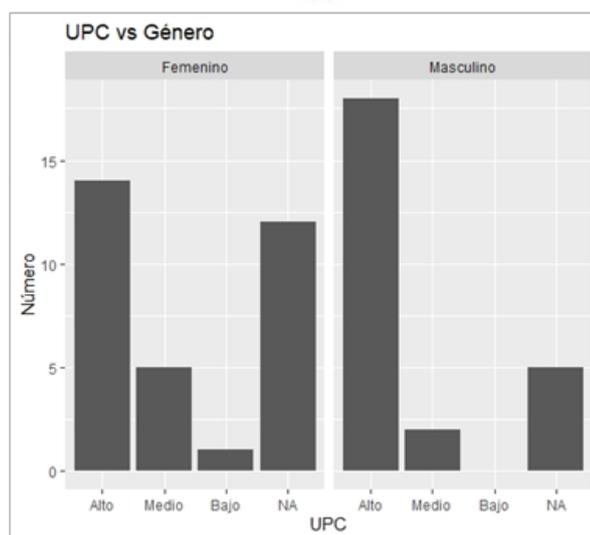
Figura 15. Importancia de Buses vs (a) Ingresos, (b) Género, (c) Propietarios de vehículos.

- (a) Se evidencia mayor interés en las personas que tienen *Ingresos* menores, probablemente debido a que no poseen vehículos propios o máximo uno por lo que la mayoría debería movilizarse recurriendo a los servicios públicos.
- (b) Tanto para hombres como para mujeres el contar con un servicio de transporte público es importante.
- (c) Adicionalmente para la “variable” *Buses* se observó si hay una influencia en poseer un vehículo o no con respecto a la preferencia de tener transporte público cercano. En este gráfico tanto los encuestados que poseen automóvil como los que no, consideran importante que exista servicio de transporte urbano aledaño al sitio de vivienda.

3) Unidades Policiales Comunitarias (UPC):



(a)



(b)

Figura 16. Unidades Policiales Comunitarios (UPC) vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) En cuanto a *Ingresos*, se observa que sin importar el valor que perciben los encuestados, consideran importante la existencia de UPCs aledaños al sector donde viven.
- (b) No hay una diferencia significativa dentro de cada *Género*, pero la mayoría de encuestados clasifican entre Importante y medianamente importante.

4) Parques:

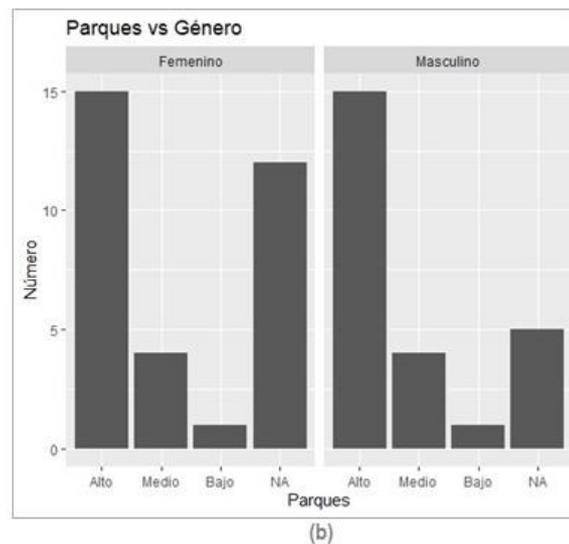
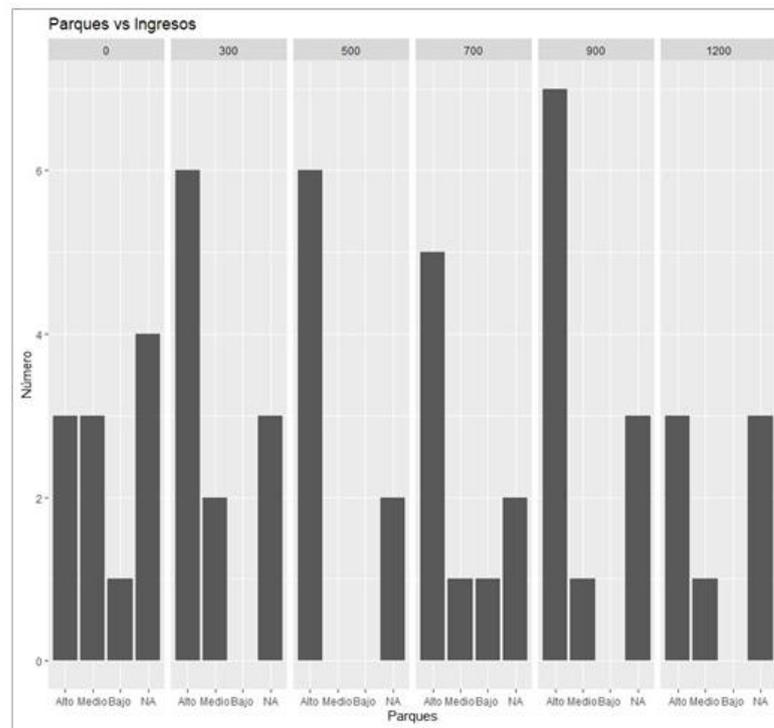
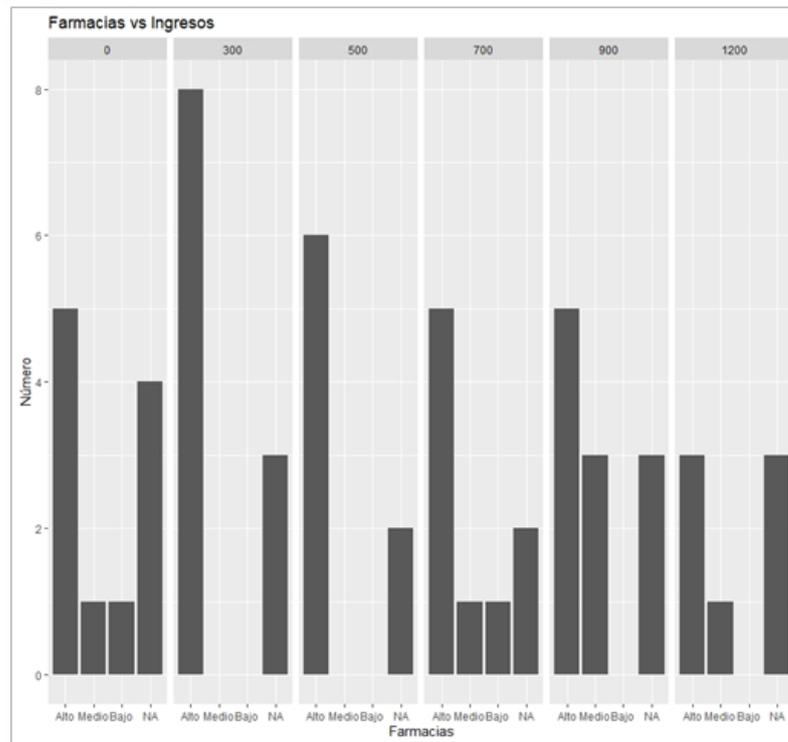


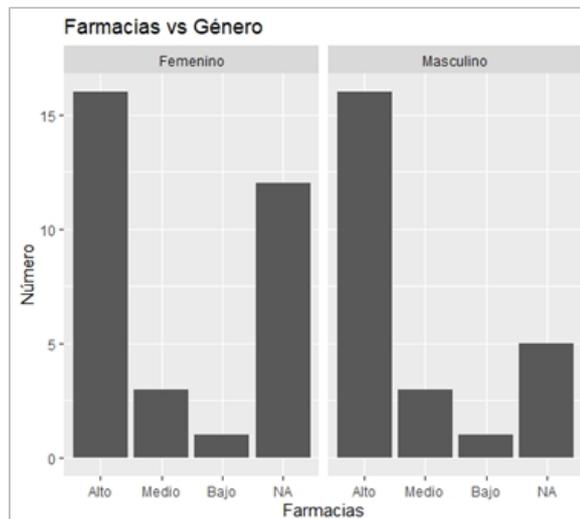
Figura 17. Parques vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) En cuanto a *Ingresos*, se ve preferencias en cuanto a rangos bastante parecidos, siendo que los parques son en su mayoría considerados altamente importantes. Sin embargo, para las personas que no perciben ingresos, se registra una división entre alto y medio.
- (b) Por *Género*, tanto para hombres como para mujeres revela mayoritariamente alta importancia.

5) Farmacias:



(a)

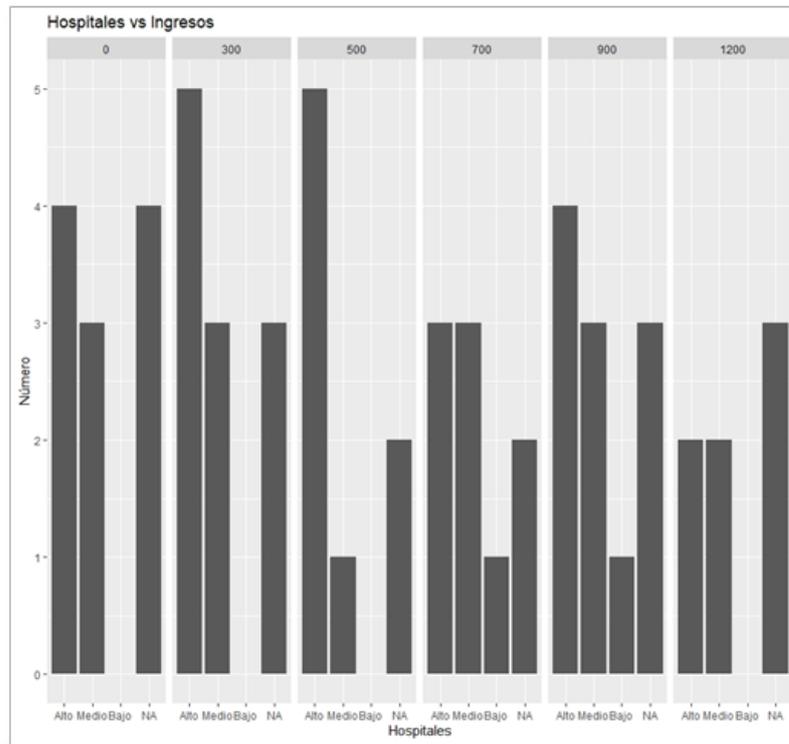


(b)

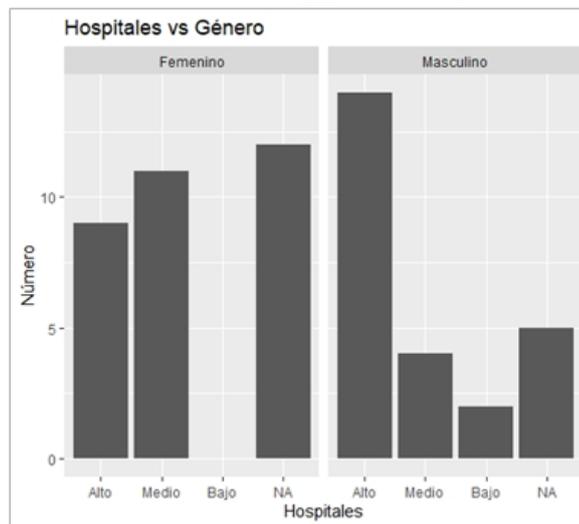
Figura 18. Farmacias vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Por *Ingresos*, hay diferencias en cuanto a la presencia de este servicio, aunque no tan marcadas; sobre todo en los rangos de 300\$ y 500\$ consideran todos los encuestados de ese grupo que deben existir farmacias en donde residen.
- (b) En cuanto al *Género*, no hay diferencia para ambos se presenta muy similar condición sobre la importancia del servicio.

6) Hospitales:



(a)

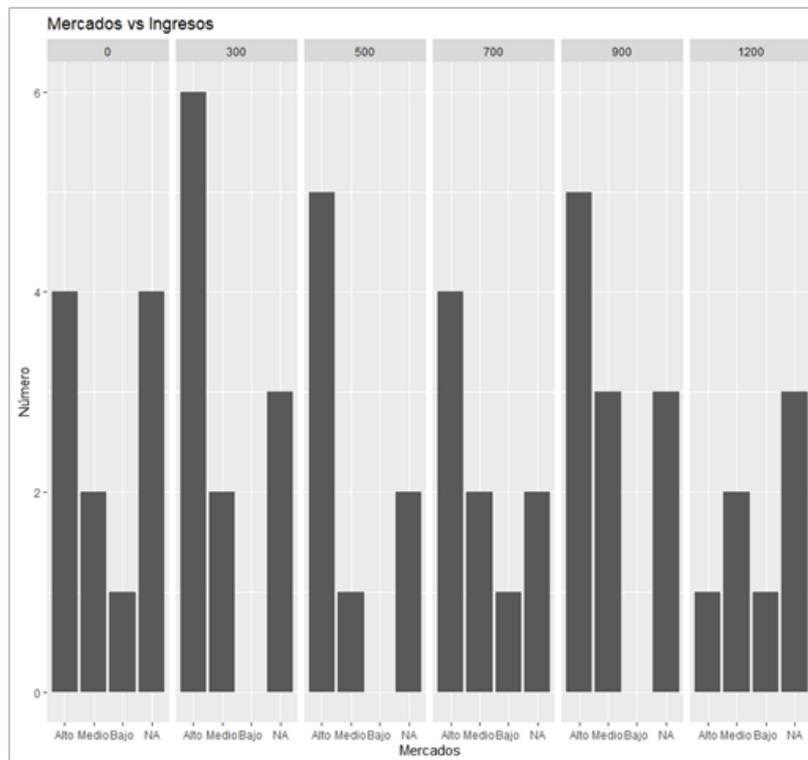


(b)

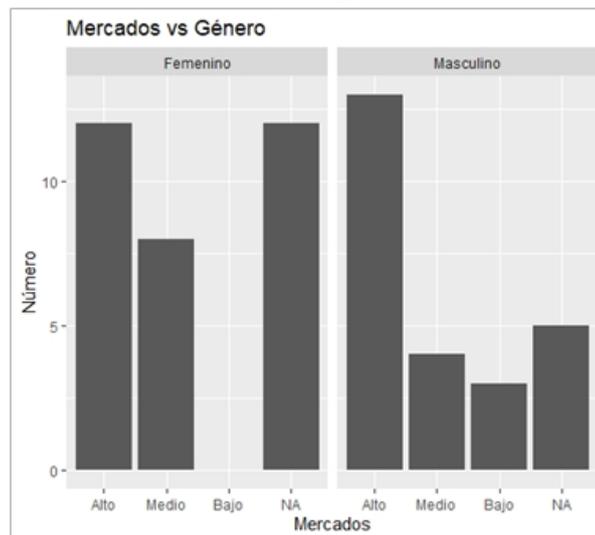
Figura 19. Hospitales vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Según los *Ingresos*, existen diferencias de acuerdo al valor, aunque mínimas; sin embargo, sigue siendo un servicio que se considera importante.
- (b) Por *Género* si se ve una diferencia, la mayoría de hombres lo consideran importante, mientras que en las mujeres se divide entre importante y medianamente importante.

7) Mercados:



(a)

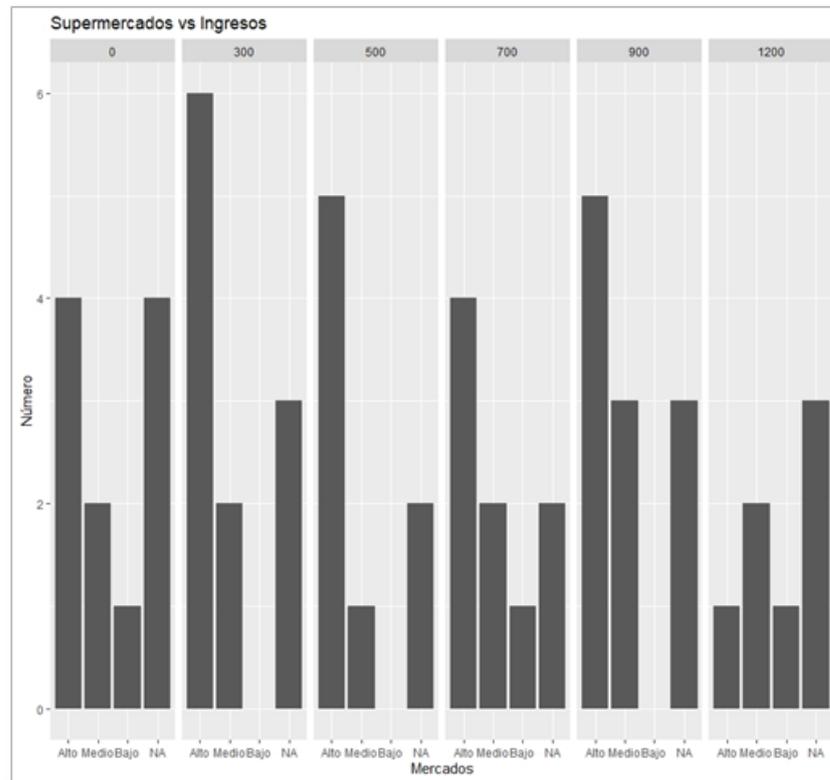


(b)

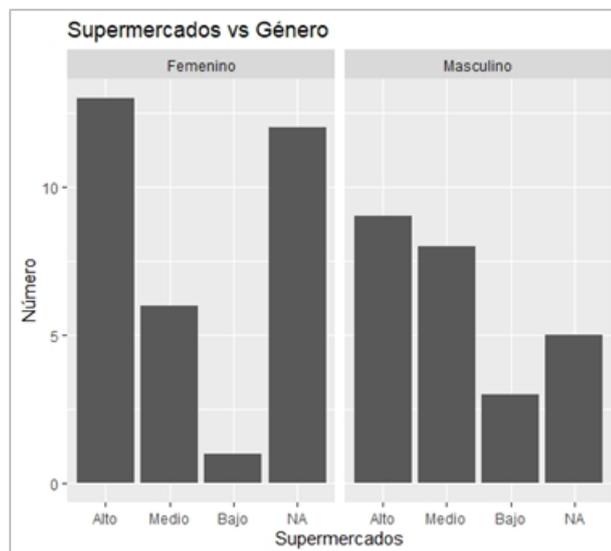
Figura 20. Mercados vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) En los rangos de *Ingresos* hay diferencias sin embargo se refleja como un servicio altamente importante y medianamente importante mayoritariamente.
- (b) Por *Género*, igualmente considerado como servicio de alta y mediana importancia, siendo que en las mujeres hay más una diferencia en el nivel de jerarquía.

8) Supermercados:



(a)

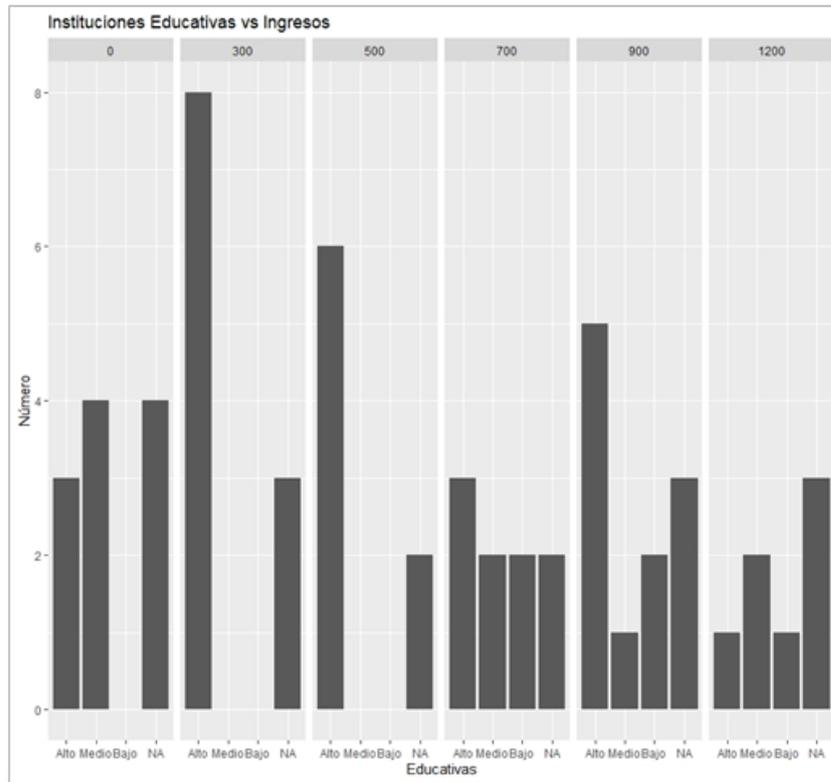


(b)

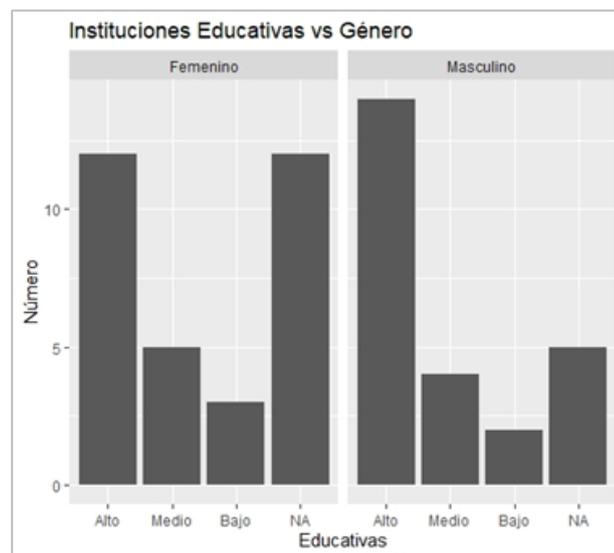
Figura 21. Supermercados vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Por *Ingresos*, los Supermercados igual revelan importancia alta y media, con ciertas diferencias entre un mismo rango o valor, pero no significativo.
- (b) Para *Género*, en los hombres hay una decisión dividida entre alto y medio, en cuanto a las mujeres se ve un mayor número de personas que lo consideran importante y la mitad medianamente importante.

9) Instituciones Educativas:



(a)

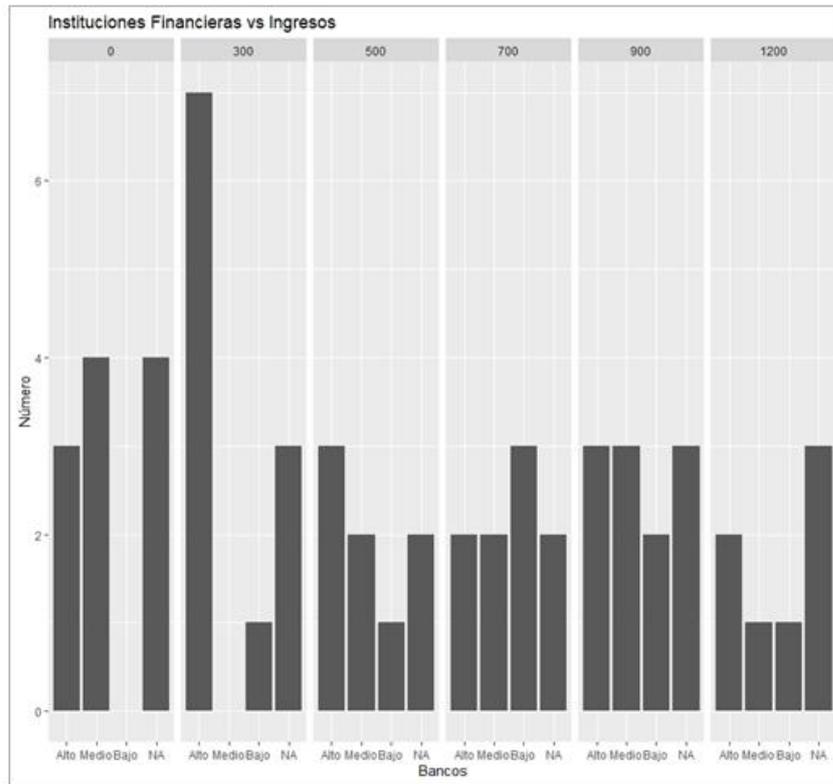


(b)

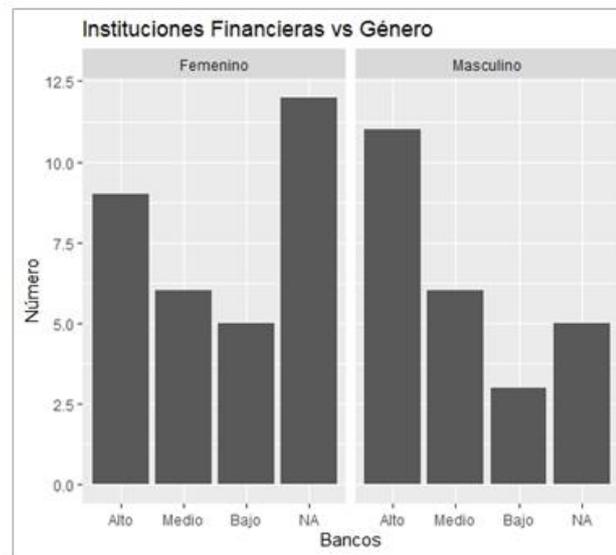
Figura 22. Instituciones Educativas vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Por *Ingresos*, en el rango de los 300\$ se ve un total interés por la cercanía de este servicio, para los otros rangos se ve más dividido el nivel de importancia.
- (b) Para *Género*, es bastante parecido e nivel de importancia de este servicio, entre alto medio o bajo.

10) Instituciones Financieras:



(a)

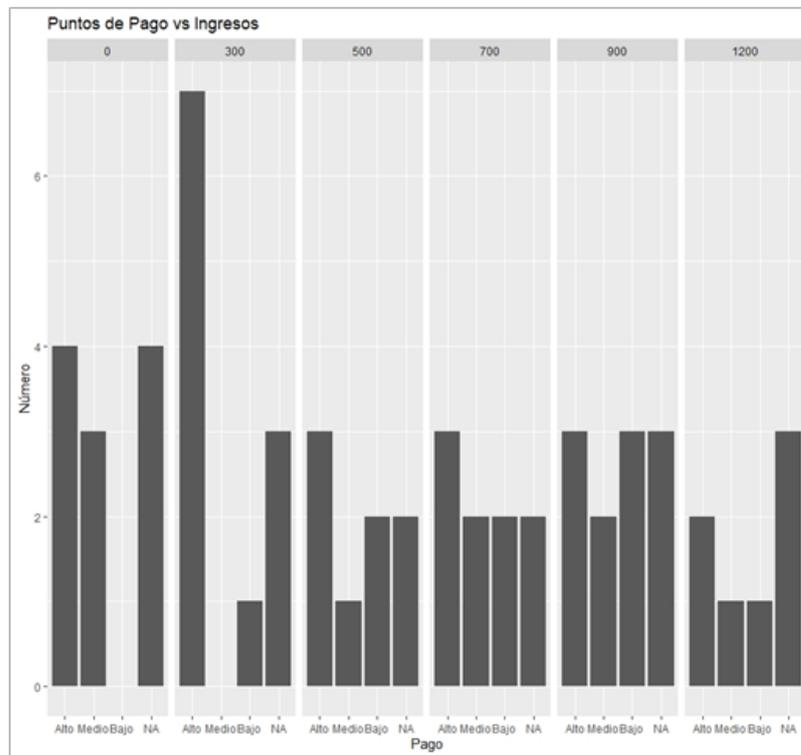


(b)

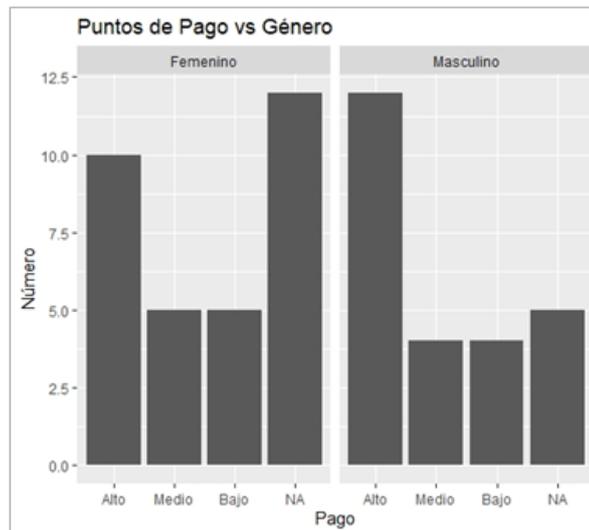
Figura 23. Instituciones Financieras vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) En cuanto a *Ingresos* están muy divididas las opiniones de los encuestados entre alto, medio y bajo tan solo para el grupo de 300\$ se presenta como un servicio altamente importante.
- (b) Por *Género* no se presenta una diferencia significativa entre hombres y mujeres.

11) Puntos de Pago:



(a)

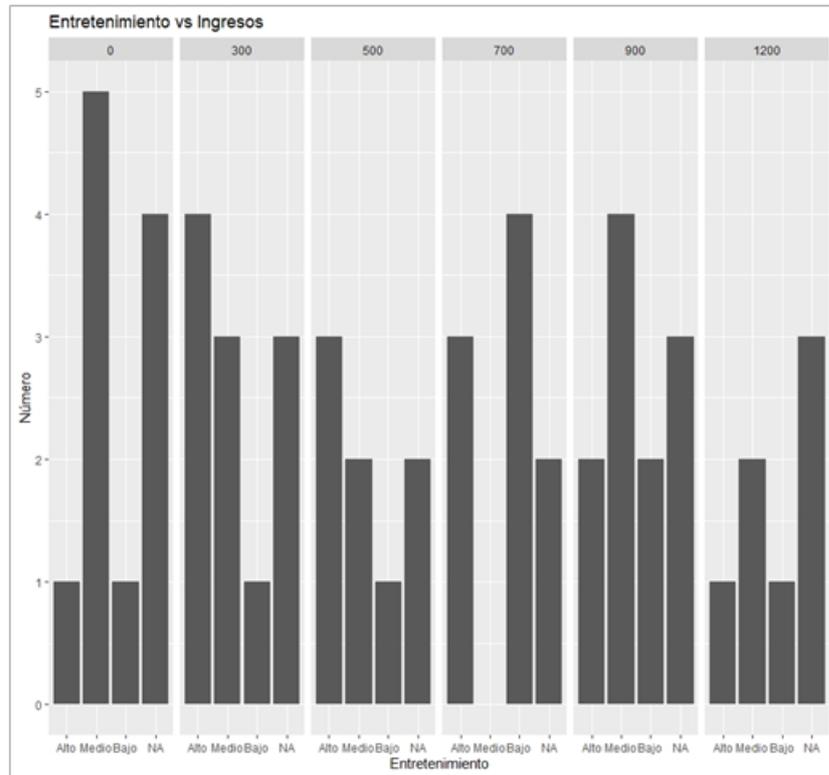


(b)

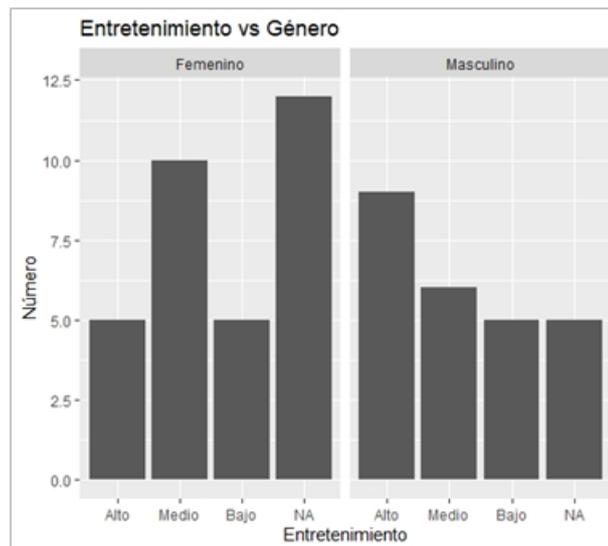
Figura 24. Puntos de Pago vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Para *Ingresos*, todos los encuestados muestran diferencias en cuanto al nivel de importancia del servicio. Para los que perciben un valor de 300\$, se observa mayor interés por este servicio.
- (b) En cuanto a Género, tanto para hombres y mujeres se registra mayormente una preferencia alta y en menor grado un interés medio o bajo.

12) Entretenimiento:



(a)

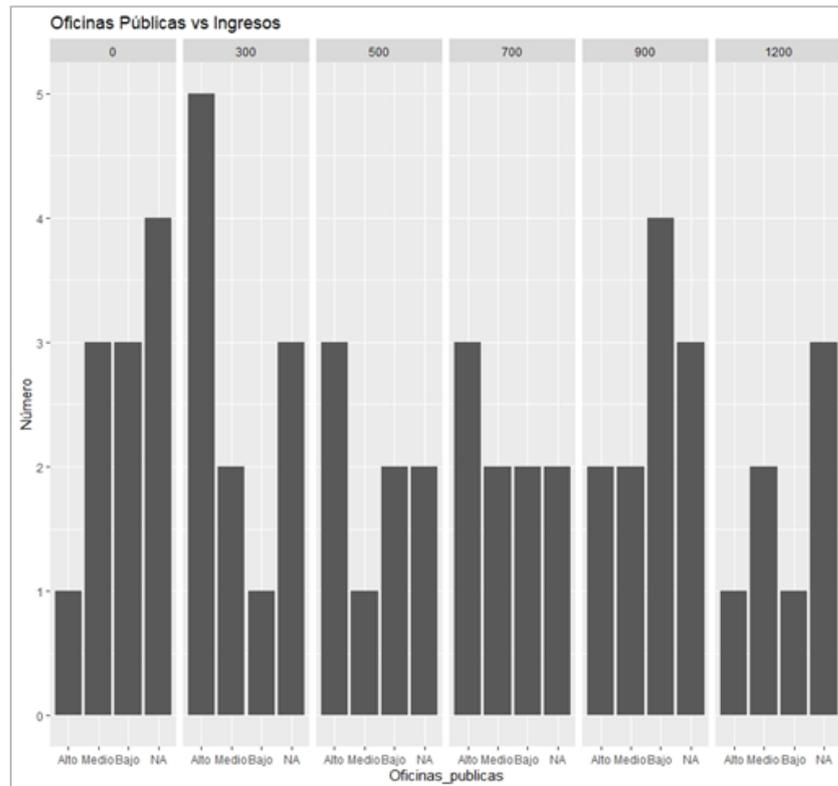


(b)

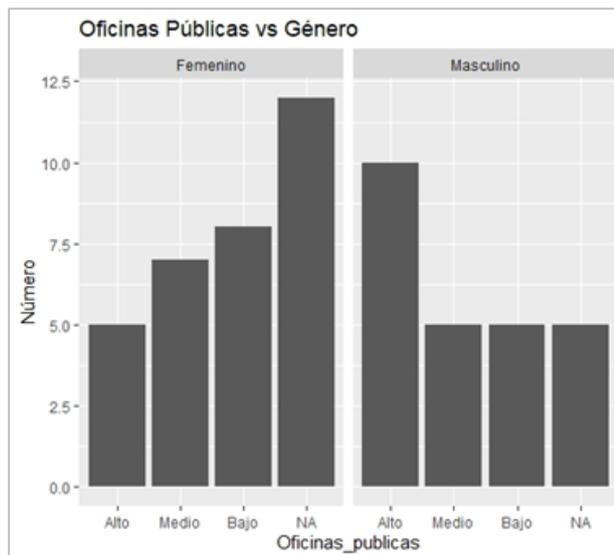
Figura 25. Entretenimiento vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Por *Ingresos* se ve un similar interés, con una mayor inclinación a medio. Ya es un tipo de servicio que no tienen tanta importancia.
- (b) En *Género*, para las mujeres representa un servicio de mediana importancia preferentemente, para los hombres en cambio se ve más dividido el nivel de importancia.

13) Oficinas Públicas:



(a)

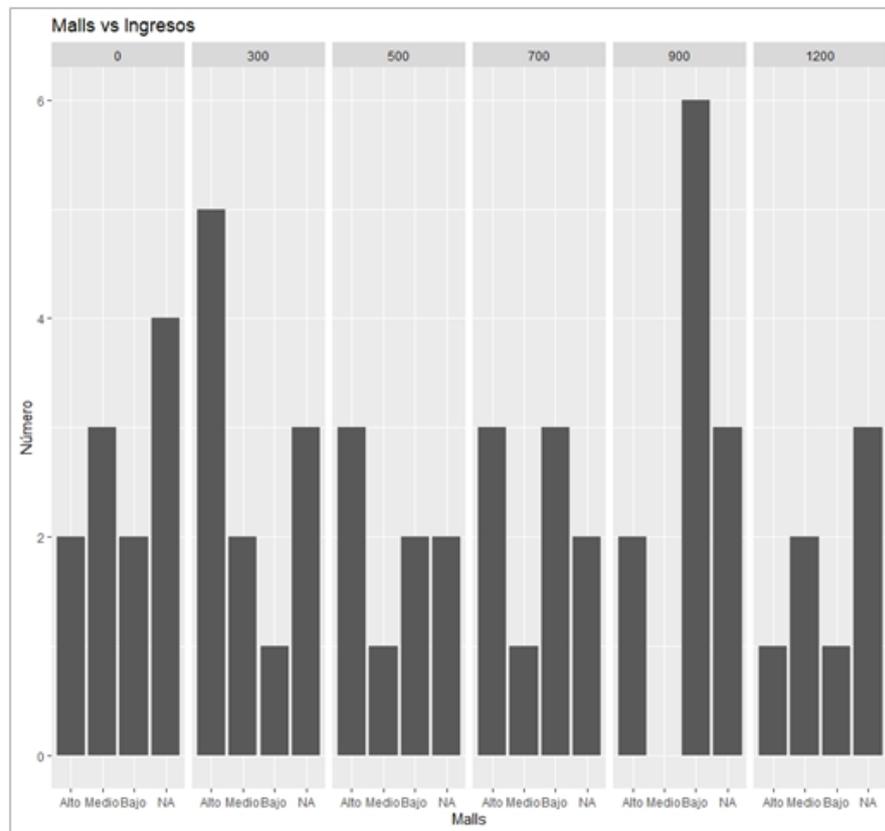


(b)

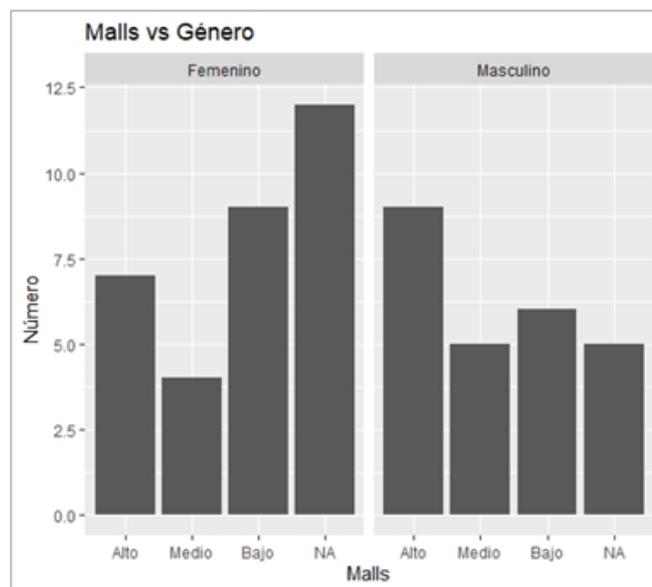
Figura 26. Oficinas Públicas vs (a) Ingresos, (b) Género.

- (a) Para Ingresos se ve muy dividida la decisión sobre la importancia de servicio. Para los encuestados en el rango de los 300\$ muestran un mayor interés por tener cerca este servicio al contrario de los otros rangos.
- (b) Para *Género*, las mujeres en su mayoría no lo consideran un tipo de servicio muy importante, en cambio los hombres, consideran que si es importante.

14) Malls:



(a)



(b)

Figura 27. Malls vs (a) Ingresos, (b) Género.

(a) Por *Ingresos*, hay división sobre el nivel de importancia de este servicio.

(b) En *Género*, para las mujeres es servicio sin mucha importancia, mientras que para los hombres muestra una mayor aceptación.

d) Pruebas Estadísticas:

Se analizó tan solo con las variables que tienen que ver con respecto a preferencias de vivienda; es decir, si los encuestados comprarían casas en zonas periurbanas, en el centro, departamentos y un análisis adicional sobre si quienes comprarían o no en el centro están de acuerdo no con que se rehabilite el centro para vivienda.

Se determino como variables dependientes a Edad, *Género e Ingresos*. En cuanto a las hipótesis se toma a la Hipótesis Nula (H_0) como que no habría una diferencia y como Hipótesis alterna (H_1) cuando si hay una diferencia significativa.

Si un proyecto en el que usted tiene interés de adquirir una vivienda está a las afueras de la ciudad (zonas peri-urbanas) ¿Significa para usted un inconveniente que lo haría desistir de adquirir el bien mueble? (Pregunta 7).

- **Género**

Tabla 4. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana VS Género.

<i>GÉNERO</i>			
<i>Compraría una vivienda en zona Periurbana</i>	Femenino	Masculino	Total
<i>Si</i>	13 76.471%	4 23.529%	17 100%
<i>No</i>	7 30.435%	16 69.565%	23 100%
Total	20	20	40

Con respecto a género en esta pregunta, se encuentra que para hombres y mujeres hay una diferencia significativa ($p=0.009530109$), es decir que en tema de género el adquirir un bien mueble en una zona periurbana si tiene diferencia, siendo que los hombres tienen mayor problema con esa posibilidad.

- **Edad**

Tabla 5. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana vs Edad.

<i>EDAD</i>					
<i>Compraría una vivienda en zona Periurbana</i>	VEINTE	TREINTA	CUARENTA	CINCUENTA	TOTAL
<i>SI</i>	3 17.64%	11 64.706%	1 5.882%	2 11.765%	17
<i>NO</i>	8 34.783%	13 56.522%	2 8.696%	0 0%	23
TOTAL	11	24	3	2	40

Según la edad no existe una diferencia significativa ($p=0.3142861$) en cuanto a comprar una casa en zonas periurbanas.

- **Ingresos:**

Tabla 6. Compraría una vivienda en una Zona Periurbana vs Ingresos.

<i>INGRESOS</i>							
<i>Compraría una vivienda en zona Periurbana</i>	0	300	500	700	900	1200	TOTAL
<i>SI</i>	4 23.529 %	4 23.529%	3 17.647%	1 5.882%	4 23.529%	1 5.882%	17
<i>NO</i>	3 13.043 %	4 17.391%	3 13.043%	6 26.087%	4 7.391%	3 13.043 %	23
TOTAL	7	8	6	7	8	4	40

En cuanto a los ingresos de los encuestados no interfiere que vean como un problema o no el comprar una casa en zonas periurbanas, no existe una diferencia significativa ($p=0.6019507$), sin embargo, en los encuestados con ingresos entre 700\$ la mayoría no compraría.

- α Con respecto a las variables, *edad* e *ingresos*, se puede observar que las diferencias no son significativas de forma estadística, pero, en cuanto a género si se muestra una diferencia

¿Usted adquiriría un bien mueble de un proyecto municipal si este estuviera en el centro de la ciudad? (Pregunta 11).

- **Género:**

Tabla 7. Compraría una vivienda en el Centro vs Género.

<i>GÉNERO</i>			
<i>COMPRARIA VIVIENDA EN EL CENTRO</i>	FEMENINO	MÁSCULINO	TOTAL
<i>SI</i>	15 62.5%	9 37.5%	24
<i>NO</i>	5 31,250%	11 68.750%	16
TOTAL	20	20	40

No existe una diferencia significativa ($p=0.1053403$) entre género, pero entre las mujeres la mayoría compraría vivienda en el centro.

- **Edad:**

Tabla 8. Compraría una vivienda en el Centro vs Edad.

<i>EDAD</i>					
<i>COMPRARIA VIVIENDA EN EL CENTRO</i>	VEINTE	TREINTA	CUARENTA	CINCUENTA	TOTAL
<i>SI</i>	6 25%	14 58.3%	2 8.3%	2 8.3%	24 100%
<i>NO</i>	5 31.25%	10 62.5%	1 6.25%	0 0%	16 100%
TOTAL	11	24	3	2	40

No hay una diferencia significativa estadística ($p=0.8805499$). Entre edades no existe un contraste en cuanto a la preferencia de comprar una vivienda en el centro de la ciudad.

- **Ingresos:**

Tabla 9. Compraría una vivienda en el Centro vs Ingresos.

<i>INGRESOS</i>							
<i>COMPRARIA VIVIENDA EN EL CENTRO</i>	0	300	500	700	900	1200	TOTAL
<i>SI</i>	6 25%	5 20.83%	4 16.66%	3 12.5%	4 16.6%	2 8.3%	24 100%
<i>NO</i>	1 6.25%	3 18.75%	2 12.5%	4 25%	4 25%	2 12.5%	16 100%
TOTAL	7	8	6	7	8	4	40

No existe una diferencia estadística ($p=0.6653053$) entre los encuestados por sus ingresos en cuanto a su preferencia sobre comprar en el centro. Además, se puede observar que entre las personas que no tienen ingresos, existe un mayor interés por comprar en el centro.

- α Entre las tres variables se ve que no hay una diferencia estadística. La compra de un bien mueble en el centro no presente ni una menor o mayor aceptación marcada.

Si un proyecto municipal es construido en un sector de su agrado y usted puede adquirirlo, pero solo dispone de departamentos ¿Lo compraría? (Pregunta 15).

- **Género:**

Tabla 10. Compraría un Departamento vs Género.

<i>GÉNERO</i>			
<i>COMPRARIA DEPARTAMENTO</i>	FEMENINO	MÁSCULINO	TOTAL
<i>SI</i>	12 50%	12 50%	24 100%
<i>NO</i>	8 50%	8 50%	16 100%
TOTAL	20	20	40

No existe una diferencia estadística ($p=1$) y no hay mayor preferencia o diferencia de compra para un sexo u otro.

- **Edad**

Tabla 11. Compraría un Departamento vs Edad.

COMPRARIA DEPARTAMENTO	EDAD				TOTAL
	VEINTE	TREINTA	CUARENTA	CINCuenta	
SI	8 33.3%	12 50%	3 12.5%	1 4.16%	24 100%
NO	3 18.75%	12 75%	0 0%	1 6.25%	16 100%
TOTAL	11	24	3	2	40

Con respecto a la *Edad*, no existe significancia estadística ($p=0.3014238$). Algo que se puede observar en la tabla es que hay mayor interés o diferencia en comprar departamentos entre los 20 años.

- **Ingresos**

Tabla 12. Compraría un Departamento vs Ingresos

COMPRARIA DEPARTAMENTO	INGRESOS						TOTAL
	0	300	500	700	900	1200	
SI	5 20.83%	6 25%	2 8.33%	4 16.6%	4 16.6%	3 12.5%	24 100%
NO	2 12.5%	2 12.5%	4 25%	3 18.75%	4 25%	1 6.25%	16 100%
TOTAL	7	8	6	7	8	4	40

No se presenta una diferencia significativa estadística ($p=0.6653053$) con respecto a *Ingresos*. En cada rango existe un contraste.

- α Los encuestados, sin importar género edad o ingresos, no revelan una diferencia estadística de importancia. Se nota mayor o menor interés entre los rangos de cada variable.

Se realizó un cruce entre las preguntas 11 y 19, las cuales preguntan sobre si los encuestados comprarían un bien mueble en el centro y si están de acuerdo que se readecue el centro histórico para que sea un sitio nuevamente de vivienda.

Tabla 13. Compraría en el Centro vs Está de acuerdo con readecuar el centro para vivienda.

<i>Compraría en el Centro vs Readecuación del Centro Histórico</i>			
<i>Compraría en el Centro</i>	Si	No	Total
<i>Si</i>	16 66.67%	8 33.33%	24 100%
<i>No</i>	9 56.25%	7 43.75%	16 100%
	25	15	40

Aquí se muestra un cruce de las preguntas 11 y 19. De las 40 personas que contestaron la pregunta 15, se puede observar que en relación a la pregunta 19 no se presenta una significancia estadística ($p=0.5267347$). 16 personas que si comprarían en el centro, están de acuerdo con la readecuación, mientras que 8 que si comprarían no están de acuerdo con readecuar; 9 que no comprarían en el centro si están de acuerdo con la restauración y 7 que no comprarían en el centro no están de acuerdo con recuperar el centro para vivienda.

Después de los análisis realizados se puede afirmar que no existen diferencias significativas entre preferencias con respecto a vivir en el centro, en zonas periurbanas o comprar un departamento. Ni rangos, ni edades, ni género, ni ingresos tiene diferencias marcadas, por tanto, se asumiría que al momento de buscar un lugar donde residir, siempre la decisión es muy personal. En cuanto a los servicios, hay una aceptación amplia de los mismos, por tanto, las personas no se hacen problema donde vivir, siempre y cuando tengan accesos a varios tipos de lugares, sean negocios, oficinas públicas o mobiliario de la ciudad.

CAPITULO IV

Discusión:

Dentro de este estudio se ha pretendido buscar una nueva perspectiva sobre los efectos de la expansión urbana, sustentando principalmente las implicaciones negativas de la misma, con apoyo de material bibliográfico que abarque varias áreas. Adicionalmente se pensó en la aplicación de una encuesta a varios ciudadanos, pero principalmente a quienes no poseen vivienda propia, esto con la finalidad de conocer que piensa la gente y así tratar de establecer que busca o que considera mejor o más cómodo en temas de vivienda, esto completamente en contraste a lo que se suele hacerse en los estudios sociales, en los que se entrevista a los promotores de vivienda o a los beneficiarios de un proyecto. Aquí principalmente se pensó en percibir los conceptos o preferencias de la gente antes de poseer una propiedad y no cuando ya la poseen y no pueden cambiar su realidad, la cual les puede agradar o no.

Según los resultados, se puede visualizar que en cuanto a los *Servicios* hay una preferencia mayoritariamente alta para que los mismos estén en zonas aledañas a los sitios de vivienda. Lugares como instituciones bancarias, oficinas públicas, centros comerciales y entretenimiento se presentan con un interés dividido entre alto, medio o bajo. Además, con lo observado en los dos proyectos municipales, es evidente que “*Los Capulíes*” (proyecto periurbano) no posee gran cantidad de los servicios mencionados y los pocos que posee, gran parte de ellos están distantes de los hogares; con el proyecto “*Casa del Sombrero*” (centro), la presencia de servicios es sumamente alta, existiendo casi todos y muy cercanos o con cierta distancia.

Todo esto mostraría la importancia de plasmar una perspectiva social en los programas de vivienda y especialmente cuando es enfocada a grupos vulnerables. Con un alto nivel técnico tanto en personal como en decisiones dentro de la construcción de los programas, se brinda infraestructura más no un hogar, nunca se considera otras perspectivas que influyen en el diario vivir de un ciudadano.

Promover espacios residenciales con servicios es importante, lo que coincide con lo que encontraron J. Jácome y X. Jácome (2015) en su estudio “Preferencias de Vivienda de los Consumidores Guayaquileños”, donde de 410 encuestados, indistintamente de su nivel de ingresos, edad o estado civil y del tipo de vivienda que escogen o su tamaño, todos esperan tener un sitio bien comunicado, es decir, que tengan cerca centros de salud, supermercados y centros comerciales principalmente. Adicionalmente el grupo de personas solteras prefieren o buscan sitios cercanos a sus trabajos.

Entonces para muchos ciudadanos es prioritario el tener una vivienda con conexiones y servicios. Javier Tamarit (1999), en su estudio “La calidad de vida en los entornos residenciales y de vivienda” demuestra que la construcción diaria un hogar no solo depende de la vida dentro de la casa sino de la vida en el entorno cercano, afirma que con una nueva casa surge un modelo de vida incluido en un entorno comunitario, la que debe promover la participación, la acción, el dinamismo propio de toda red social y proporcionar los apoyos necesarios para que las personas tenga una vida de verdadera relación e inclusión en la comunidad, con acceso a los servicios y recursos normalizados. Orlando Sepúlveda (1986) argumenta con su estudio denominado “El espacio en la vivienda social y calidad de vida”, que los programas habitacionales deben incluir un criterio que se amplíe fuera de los límites de la propiedad individual, que considere el uso y destino de las áreas públicas inmediatas de carácter vecinal, donde se produce la transición entre la propiedad privada y el área pública, además de los otros espacios privados que conforman el barrio y la ciudad. Los programas deben contemplar, los pasajes, las plazas, las calles, entre otras, definiendo todas sus características ambientales y mobiliario urbano, a partir de una concepción clara y programada de su utilización, mantención e implementación. Gustavo Buzai (2011), manifiesta que el acceso a servicios es primordial y esto está ligado a la adecuada ubicación de los mismos, los servicios públicos brindan equidad espacial, los privados buscan mejorar su efectividad y ambos generan mayor calidad de vida. La toma de decisiones al momento de instalar, reubicar o ampliar un número de determinados servicios debe ser pensado de manera geográfica, considerando la suma total de desplazamientos y valores de accesibilidad. Adicionalmente, ambos pueden generar externalidades positivas y negativas y una buena planificación buscará que existan de los primeros en espacios geográficos residenciales.

Domínguez, Morejón y Rodas, en su estudio sobre el conjunto habitacional cuencano “Las Praderas de Bemani”, pudieron encontrar una seria segregación para los habitantes del conjunto, desde aislamiento espacial, problemas de accesibilidad y fragmentación de la ciudad, congruente con su ubicación periurbana, con un gran detrimento de la calidad de vida de sus moradores, esto a pesar de que posee algunos servicios internos. (Domínguez K, et al. 2019). Esto evidencia que la separación o discontinuidad del espacio deja efectos negativos para quienes habitan y para quienes colindan el sector. En el estudio realizado por Nora Libertun para el BID se evidencia de igual manera, que los programas llevados a cabo en las periferias en otros países tienen un efecto igualmente negativo para los habitantes y que solo los promotores se favorecen económicamente, constructores que se ven apoyados en una normativa incipiente y en la cantidad de terreno que pueden conseguir para implementar un gran número de viviendas; aquí se determinó además que los costos al realizar un proyecto en un lugar lejano con terrenos más económicos, se ven menguados con el costo de los servicios básicos que deben de abastecer, por tanto si hubiera un mayor control y si probablemente existieran incentivos, la parte privada podría buscar recuperar otros espacios que les otorgue de igual forma ganancias pero que también les permita brindar un mejor nivel de vida para los ciudadanos (Libertun, N. 2017). Ambos estudios demuestran que el efecto de aislamiento no es efectivo ni para la ciudad ni para los moradores.

Algo notable dentro de los resultados de este estudio, es que el *servicio de bus* tuvo mucha aceptación para los encuestados indistintamente de si poseen vehículos o no. Esto podría revelar que si el transporte urbano fuera más eficiente, mayor cantidad de población podría tener interés en usarlo, pero resulta contrario a lo encontrado por Miguel Ruiz (2016) en su análisis “Un nuevo medio de transporte para Santo Domingo”, en donde llega la conclusión de que los dueños de vehículos propios, perciben al transporte público como ineficiente en cuanto al tiempo de espera y de recorrido, también lo consideran inseguro, además hay dos factores que juegan decisivamente a favor del automóvil y en contra del resto de modos de transporte, primero la imagen o estatus social que aporta al usuario y segundo, la libertad individual. Se suma a esto el que las ciudades animan o incluso obligan a la utilización de este medio, siendo que la planificación urbanística, es uno de los grandes

condicionantes de la movilidad urbana y de su mayor o menor grado de sostenibilidad y lamentablemente en la actualidad los planes urbanísticos promueven un modelo urbano caracterizado por la dispersión. Probablemente superando esa imagen negativa y planificando mejor los espacios podría pasar a ser un servicio más cotizado.

Para las pruebas estadísticas, no se muestran mayormente diferencias entre rangos, a excepción de grupos específicos en el adquirir un tipo de bien u otro. Se pudo observar que en cuanto al adquirir bienes en zonas periurbanas, Los encuestados que ganan entre un rango de 700\$ a 900\$ tiene más inconveniente en comparar en esta zona; en *Género*, los hombres presentan menor interés, probablemente porque son los que más deben recorrer distancias para realizar varias actividades o ir a sus trabajos; en la *Edad*, el grupo comprendido entre 21 a 29, presenta mayor problema, lo que podría responder a que en su mayoría no poseen movilización propia.

Pedro Ramos y Valentina Vargas en su estudio “Factores que valoran los compradores de vivienda: casa o villas, según grupos etarios en la ciudad de Cuenca”, encontraron que existe mayor interés de los ciudadanos por vivir en las afueras de la ciudad, esto concentrado principalmente en gente con mayores ingresos, pero en cuanto a rangos de edad, entre los 25 a 39 (10,93%) y entre los 55 a 59 (8.33%) años de 384 encuestados, estos prefieren vivir dentro de la ciudad (Ramos, P. y Vargas, V. 2019).

Para la pregunta sobre adquirir viviendas en centro, las personas que no poseen *Ingresos* consideran que resulta una buena opción, lo que podría responder al tener acceso a varias cosas sin depender de la movilización y el gasto que acarrea; en cuanto al *Género* las mujeres preferirían adquirir en esta zona; para la *Edad* no se presenta mayor diferencia.

Con respecto a los departamentos, los encuestados de menos *Ingresos* también prefieren la compra de estos, posiblemente porque estos bienes suelen tener menor costo de mercado que una casa; En el *Género* no se ve una diferencia; en la *Edad*, el grupo de los veinte prefiere mayoritariamente departamentos, que también podría ser por su menor costo.

Por último, para la readecuación del centro versus los que comprarían o no en el centro, se da una aceptación grande a la readecuación sea que se prefiera vivir ahí o no. Esto

tal vez se deba a que los ciudadanos tienen presente que hay mucho espacio desaprovechado en este sector.

Estos análisis mostrarían la importancia de una construcción integral de hogares, contemplando la vida de futuros beneficiarios dentro y fuera de las viviendas en las que las personas deberían poseer acceso a la mayor cantidad de espacios y servicios, pues esto les otorgaría una mejor calidad de vida, el cual finalmente siempre ha sido el objetivo principal o inicial por el que se emplazan los proyectos de vivienda social.

CAPITULO V

Conclusiones y Recomendaciones:

5.1 Conclusiones:

Después de los análisis realizados se puede afirmar que la gente busca principalmente poseer una vivienda propia sin dar mucha importancia a sus características o ubicación, en las encuestas se ven opiniones divididas sobre la preferencia de vivir en zonas periféricas o consolidadas, en el centro de la ciudad, en casas o departamentos, incluso no se evidencia que temas como la edad, ingresos o género tengan relevancia en su opinión, a la larga se puede entrever que la decisión siempre es completamente personal, sin enmarcarse en parámetros específicos y que probablemente sus respuestas responderían a que no perciben la realidad que enfrentarían al vivir en un lugar distante o central. Adicionalmente, en cuanto a los servicios privados y públicos los resultados muestran que todos esos servicios son importantes y que en los proyectos periféricos el acceso a los mismos es limitado o inexistente, esto fue comprobado visualmente en el proyecto *Los Capulíes*, por lo que al residir en sitios así, se debe salir del área circundante de la vivienda o mucho más lejos para poder obtenerlos, teniendo que depender ya de movilización y en esta zona el transporte público es bastante restringido. Junto al proyecto *Los Capulíes* se cuenta con una sola línea de bus que tiene rangos altos de tiempo entre unidad y unidad y que no posee cobertura hasta la noche. Esto demuestra que la reestructuración de espacios ya consolidados definitivamente sería una opción para brindar una mejor integración y desenvolvimiento de todos los ciudadanos en su diario vivir.

Sin embargo, para la gente que prefiere vivir en zonas alejadas se podría especular que con una x cantidad de servicios, podrían vivir bien, pero siempre y cuando el sitio posea también una adecuada conexión de movilidad pública, privada y ambiental, con el resto de barrios o parroquias a su alrededor y con la naturaleza o áreas verdes, es decir sin un alejamiento físico como cerramientos o alguna otra barrera.

Actualmente las soluciones habitacionales se piensan de manera no integral, solo como una rápida opción para que las personas tengan un sitio en donde vivir, pero nunca se llega más allá, luego de que una persona o familia adquiere un bien, no se sabe, ni se evalúa a que se enfrentan las mismas. Por tanto, se puede pensar en una reestructuración de la ciudad, comenzando con la visión de los profesionales encargados de plasmar estos proyectos o incluyendo profesionales de ramas sociales y ambientales. Lo ideal será la construcción y la rehabilitación que integre otros ámbitos, pensando en una ciudad para los ciudadanos y no para los vehículos. Vivir en sitios con condiciones periféricas, muchas veces significa o acarrea mayor cantidad de problemas y si los proyectos están enfocados para personas de escasos recursos, no se considera si tienen algún medio de transporte y acceso en la zona a las líneas públicas, además si pueden tener fácil acceso a servicios imprescindibles e importantes.

En el ámbito bibliográfico, es fácil discernir una rotunda negativa a seguir expandiendo las ciudades, pues los efectos ambientales y sociales son nefastos. Estos han sido ampliamente analizados y estudiados, incluso existen un sin número de propuestas para mitigar los problemas causados; por tanto, se debe plantear soluciones para frenar ese crecimiento sin control, incluso también en el ámbito privado. Es evidente que la posibilidad de cambio no está en las manos de los ciudadanos, sino en la decisión de las autoridades y sus técnicos para generar una buena planificación y ejecución que frene ese crecimiento desordenado, inefectivo, contaminante y poco equitativo. Los proyectos inmobiliarios ubicados en los límites de la ciudad generan conflictos con los vecinos colindantes, es necesario proponer nuevas políticas de vivienda que satisfagan las necesidades de los moradores y que eviten la expansión de la ciudad con un control del emplazamiento de nuevos proyectos de vivienda y que además se generen normativas que aseguren la accesibilidad de servicios para aumentar la calidad de vida de los habitantes.

El mayor argumento utilizado por las autoridades para la construcción de obras sociales en las zonas periféricas es el bajo costo del metro cuadrado, sin embargo, se pudo observar dentro de la bibliografía citada en el documento, que, con el valor de las obras de infraestructura sanitaria, el valor queda bastante equiparado. Adicionalmente suelen determinar que una ventaja es la gran cantidad de espacio, que permite construir más unidades de vivienda, pero existen la posibilidad del crecimiento

vertical y según lo mostrado en las encuestas en este estudio, existe un buen número de personas que consideran una buena opción vivir en departamentos.

Queda aquí abierto un pequeño análisis como un inicio para nuevos estudios, que incluyan un mayor universo de ciudadanos, para que se aporte información que sirva como base para hacer planificación pensando en los requerimientos de quienes podrían ser beneficiarios, que se cambie ese paradigma de solo construir espacios y que se tome en cuenta que una solución habitacional implica generar no solo una vivienda, sino un hogar.

5.2 Recomendaciones:

Se recomienda para otros estudios que se utilice un universo mayor y que se analicen otros parámetros que muestren de mejor manera algunos criterios, como por ejemplo cada cuanto usan los encuestados su vehículo y para que específicamente, entre otras cosas que aporten a definir si existen patrones de comportamiento o no.

Dentro de las preguntas de preferencias se podría incluir a los encuestados que ya poseen vivienda propia, pues de igual forma pueden aportar desde su visión que es lo que prefieren y si tienen y pueden acceder desde su ubicación actual a esas preferencias y que cambiarían de ellas.

Es importante que se sigan haciendo este tipo de estudios para así generar una ciudad más armónica y ordenada y no solo en el ámbito de infraestructura, sino en el área ambiental y social, recordando que, si hay una mejor inserción social, por ende, se desarrolla una mejor ciudad enmarcada en la sustentabilidad.

Se debe tener presente que el municipio con ningún proyecto ha tomado en cuenta el efecto a posteriori para determinar que han causado, tanto en el aspecto social, ambiental, entre otros, y, debería ser tomado como un parámetro de medición constante que permita ir mejorando este tipo de intervenciones, por lo tanto, este tipo de estudios resultan ser un buen medio de información.

BIBLIOGRAFÍA:

- Braçe, O. (2018). Efectos de la Expansión Urbana en la Elección de los Modos de Transporte Utilizados para los Desplazamientos Diarios en Áreas Metropolitanas. Un Estudio de Caso. *Revista de Estudios Andaluces*, 36(36), 208–221. <https://doi.org/10.12795/rea.2018.i36.09>
- Buzai, G. D. (2011). Modelos de localización-asignación aplicados a servicios públicos urbanos: análisis espacial de Centros de Atención Primaria de Salud (caps) en la ciudad de Luján, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 20(2), 111–123. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v20n2.27184>.
- Buzai, G. D. y Carías, M. C. P. de. (2007). Estructura Socioespacial de la República de Honduras. *Revista de Geografía*. Instituto de Geografía Aplicada, UNSJ. (Domingo San Juan) Año 9, Nro. 11, pp 13–28.
- Castells, M. (2004). *La Cuestión Urbana*. México D.F., México: Siglo XXI Editores S.A.
- Código Orgánico de Organización Territorial. 2010. Artículo 55. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/06/Codigo-Organico-de-Organizacion-Territorial-cootad.pdf>
Consulta: 31 de agosto de 2020.
- Constitución del Ecuador. 2008. Título VII. Régimen del Buen Vivir. Capítulo Primero. Inclusión y Equidad. Sección Cuarta. Habitación y Vivienda. Artículo 375 y 376. https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf
Consulta: 31 de agosto de 2020

- Domínguez, K., Morejón, J y Rodas, A. (2019). Segregación en los Conjuntos Habitacionales en la Periferia de la Ciudad de Cuenca, Ecuador. *DAYA. Diseño, Arte y Arquitectura.*, 7.
http://revistas.uazuay.edu.ec/html/revistas/DAYA/07/articulo06/uazuay_segregacion_en_los_conjuntos_habitacionales_en_la_periferia_de_la_ciudad.html
- EMUVI EP <http://www.emuvi.gob.ec/>
Consulta: 03 de septiembre de 2020.
- FAO. (2015) Los suelos están en peligro, pero la degradación puede revertirse.
<http://www.fao.org/news/story/es/item/357165/icode/>.
- FAO en Ecuador. (2018). Condiciones Climáticas y Actividad Humana impactan en la degradación de la tierra, comprometiendo la seguridad alimentaria.
<http://www.fao.org/ecuador/noticias/detail-events/es/c/1141396/#:~:text=Entre%20las%20principales%20causas%20de,a%20la%20productividad%20del%20suelo.>
- Forray, R., y Castillo, M. J. (2014). La vivienda, un problema de acceso al Suelo. *Arq*, 86, 48–57.
- García Palomares, J. C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Eure*, 34(101), 5–23.
<https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000100001>
- Gräf, L. (2000). Assessing Internet Questionnaires: The Online Pretest Lab. In B. R. U.-D. B. M. W. A. Bernard (Ed.), *Online Social Sciences* (pp. 73–93).
- Hermida, M. A, et al (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador. *Eure* (Santiago). Vol 41. N° 124. Santiago.

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000400002

- Hernández, G., & Velásquez, S. (2014). Vivienda y calidad de vida. Medición del hábitat social en el México occidental. In *Bitacora Urbano Territorial* (Vol. 24, Issue 1).
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (Ecuador), D., & Osorio, P. (2014). Analítika: revista de análisis estadístico: jornal of statistical analysis. *Analítika: Revista de Análisis Estadístico*, ISSN 1390-6208, N°. 8, 2014, Págs. 27-38, 8, 27–38.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5004620>
Consulta 13 de septiembre de 2020.
- Jácome, J., & Jácome, X. (2015). Preferencias de Vivienda de los Consumidores de Guayaquil. *Revista Empresarial, ICE-FEE-UCSG*, 9(1390), 31–46.
- Lahoz Rodríguez, Elizabeth (2010). Reflexiones Medioambientales de la Expansión Urbana. *Cuadernos Geográficos*, (46) 293-313. ISSN: 0210-5462. Disponible en> <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=171/17117027013>
Consulta: 09 de septiembre de 2020.
- Libertun, N. (2017). ¿Por qué allí?: Los motivos por los que promotores privados de vivienda social construyen en las periferias de las ciudades de América Latina. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 31. https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8705/Por_Que_Alli_des_arrolladores_Vivienda_Social.PDF?sequence=3
- Libertun, N y Guerrero, R. (2017). ¿Cuánto cuesta la densificación? La relación entre la densidad y el costo de proveer servicios urbanos básicos en Brasil, Chile, Ecuador y México. *Eure*, 43(130), 235–267.
<https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000300235>

- Melia, S., Parkhurst, G., & Barton, H. (2011). The paradox of intensification. *Transport Policy*, 18(1), 46-52.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.007>
Consulta: 08 de septiembre de 2020.
- Orellana, D. A. (2012). Un nuevo modelo territorial de las zonas de protección natural periurbanas en la microcuenca del río Tarqui. *Estoa*, 1(1), 51–65.
<https://doi.org/10.18537/est.001.07>
- Ormeño, M., y Vilorio, J. (2005). Expansión del Uso Urbano Sobre Tierras Agrícolas de Primera Calidad en la Depresión del Lago de Valencia Urban Expansion on Prime Agricultural Lands at the Valencia Lake Depression. December 2014.
- Pauta, F. (2019). La vivienda y la renovación urbana en los centros históricos. Un estudio de caso sobre Cuenca (Ecuador). *Estoa*. Revista de la facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca. *Estoa*. Vol 8 N° 15. Cuenca.
http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-92742019000100197
Consulta: 10 de septiembre de 2020.
- Pértega, S., y Pita, S. (2004). Asociación de variables cualitativas: El test exacto de Fisher y el test de Mcnemar. *Fisterra*, 1, 1–7.
<https://www.fisterra.com/mbe/investiga/fisher/fisher.pdf>
- Ramos, P y Vargas, V. (2019). *Factores que valoran los compradores de vivienda : casa o villa, según grupos etarios en la ciudad de Cuenca*. Universidad del Azuay. Facultad de Ciencias de la Administración.
- Rodrigue, J. (2020). *The Geography of Transport Systems* (fifth edit).
https://transportgeography.org/?page_id=4609
- Ruiz, M. (2016). Un Nuevo Sistema de Transporte para el Gran Santo Domingo. *Ciencia y Sociedad*, 41(16), 337–359.

- Sepúlveda Mellado, O. (1986). El espacio en la vivienda social y calidad de vida. *Revista INVI*, 1(2), 10-34.
- Seto, K. C., Güneralp, B., & Hutyra, L. R. (2012). *Global forecasts of urban expansion to 2030 and direct impacts on biodiversity and carbon pools*.
<https://doi.org/10.1073/pnas.1211658109>
- Tamarit Cuadrado, J. (1999). La calidad de vida en los entornos residenciales y de vivienda. *Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria = Revista de Servicios Sociales*, 37, 3.
- Wheeler, Stephen. (2015). Built Landscapes of Metropolitan Regions: An International Typology, in *The Journal of the American Planning Association*, Summer 2015, 81 (3) 167-190. *Journal of the American Planning Association*. 81. 167-190. 10.1080/01944363.2015.1081567.
https://www.researchgate.net/publication/282671171_Built_Landscapes_of_Metropolitan_Regions_An_International_Typology_in_The_Journal_of_the_American_Planning_Association_Summer_2015_81_3_167-190
Consulta: 08 de septiembre de 2019.

ANEXOS:

1. Encuesta

ENCUESTA SOBRE VIVIENDA SOCIAL

ENCUESTA SOBRE VIVIENDA SOCIAL

A continuación se realizarán algunas preguntas para conocer sus interés con respecto a vivienda, suponiendo que usted adquiere una casa de un proyecto social del municipio; adicionalmente, imaginaremos que temas: Como tamaño de la vivienda, materiales, acabados, costo y cantidad de casas del proyecto son los ideales, o aceptables para usted.
*Obligatorio

Dirección de correo electrónico *

SECCIÓN UNO: DATOS PERSONALES Y SITUACIÓN ACTUAL

1. EDAD *

Marca solo un óvalo.

21 - 30 años

31 - 40 años

41 - 50 años

51 - 60 años

61 - 70 años

2. SEXO: *

Marca solo un óvalo.

Femenino

Masculino

https://docs.google.com/forms/d/1OcPUBdYwcOpM_f41bALteZUxNePNjsuJ2Jns_33c0bY/edit

1/7

3. ¿POSEE VEHÍCULO PROPIO? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

4. ¿ACTUALMENTE USTED SE DESEMPEÑA EN/COMO? *

Marca solo un óvalo.

- Sector Público
 Sector Privado
 Independiente
 Negocio propio
 Estudiante
 Otro: _____

5. ¿CUÁL ES SU NIVEL DE INGRESOS, SEÑALE: *

Marca solo un óvalo.

- 300\$ - 500\$
 500\$ - 700\$
 700\$ - 900\$
 900\$ - 1200\$
 1200\$ o Más
 No tiene ingresos actualmente

6. Usted Vive. Señale. *

Marca solo un óvalo.

- Arrendando
- Domicilio prestado
- Vive en la casa de un familiar
- Vivienda propia (se direcciona a la sección 3). *Salta a la pregunta 17*

SECCIÓN 2: INTERESES

7. SI UN PROYECTO EN EL QUE USTED TIENE INTERÉS DE ADQUIRIR UNA VIVIENDA ESTÁ EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD (ZONAS PERI-URBANAS), ¿SIGNIFICA PARA USTED UN INCONVENIENTE QUE LO HARÍA DESISTIR DE ADQUIRIR EL BIEN MUEBLE? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No (pase a la pregunta 9).

8. CON RESPECTO A LA PREGUNTA ANTERIOR, ¿POR QUÉ ES UN INCONVENIENTE LA UBICACIÓN PERI-URBANA DE UNA VIVIENDA PARA USTED? MARQUE TODAS LAS QUE CONSIDERE MÁS IMPORTANTES.

Selecciona todos los que correspondan.

- Falta de Movilidad/ Transporte
- Por Ausencia de Servicios
- Prefiere Vivir en una Zona dentro del límite urbano
- Seguridad
- Falta de equipamientos

ENCUESTA SOBRE VIVIENDA SOCIAL

9. CON RESPECTO A DISTANCIA ¿QUÉ ES LO QUE USTED BUSCA QUE ESTÉ CERCA A SU VIVIENDA? SEÑALE 1 SI ES IMPORTANTE, 2 MEDIANAMENTE IMPORTANTE, 3 POCO IMPORTANTE. *

Marca solo un óvalo por fila.

	1 (MUY IMPORTANTE)	2 (MEDIANAMENTE IMPORTANTE)	3 (POCO IMPORTANTE)
Puntos de pago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bancos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oficinas Públicas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Instituciones Educativas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Líneas de Buses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiendas o abacerías	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supermercados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mercados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Farmacias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Centros Comerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hospitales/ Clínicas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UPC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Centro de Entrenimiento/Gimnasios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. ¿A QUE DISTANCIA MÁXIMA PREFERIRÍA QUE ESTÉN LOS SITIOS DE SERVICIOS PRIMORDIALES (NÚMEROS 1 DE LA PREGUNTA ANTERIOR), PARA ACERCARSE A ELLOS DE MANERA PEATONAL? SEÑALE. *

Marca solo un óvalo.

- 1 A 3 Cuadras
 4 A 7 Cuadras
 8 A 10 Cuadras

11. ¿USTED ADQUIRIRÍA UN BIEN MUEBLE DE UN PROYECTO SOCIAL MUNICIPAL, SI ESTE ESTUVIERA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

12. ¿QUÉ COSAS O SITUACIONES NO LE AGRADAN DE LOS SITIOS DENTRO DEL LÍMITE URBANO Y QUE CONSIDERA PODRÍAN AFECTAR SU CALIDAD DE VIDA? *

Selecciona todas las que correspondan.

- Ruido
 Contaminación
 Tráfico
 Inseguridad

Otro: _____

13. ¿CONSIDERA QUE LAS COSAS MENCIONADAS EN LA PREGUNTA ANTERIOR PODRÍAN ESTAR PRESENTES EN PROYECTOS EN ZONAS PERI-URBANAS? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No
 Tal vez

14. ¿CUÁL DE LAS COSAS MENCIONADAS EN LA PREGUNTA 13 LO HARÍA DESISTIR DE ADQUIRIR UNA CASA EN ZONAS PERI-URBANAS? SEÑALE CUALES.

*

Selecciona todos los que correspondan.

- Ruido
- Contaminación
- Tráfico
- Inseguridad

Otro: _____

15. Si un proyecto municipal es construido en un sector de su agrado y usted puede adquirirlo, pero solo se dispone de departamentos, ¿Lo compraría? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

SECCIÓN 3 PERCEPCIÓN

16. ¿CONOCE SOBRE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA QUE HA REALIZADO EMUVI EP (MUNICIPIO)? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No (pase a la pregunta 18)

17. ¿CONSIDERA QUE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA REALIZADOS POR EL MUNICIPIO, FUERON HECHOS DE MANERA CORRECTA Y EN SITIOS ADECUADOS?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

18. ¿CONSIDERA QUE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA MUNICIPALES DEBERÍAN SER REALIZADOS DENTRO DEL LÍMITE URBANO? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

19. ¿CREE QUE SERÍA FACTIBLE QUE EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD SE RECUPERE O READECÚE PARA QUE SEA UN SITIO NUEVAMENTE DE VIVIENDA A PARTE DE SER UN ÁREA COMERCIAL? *

Marca solo un óvalo.

Sí

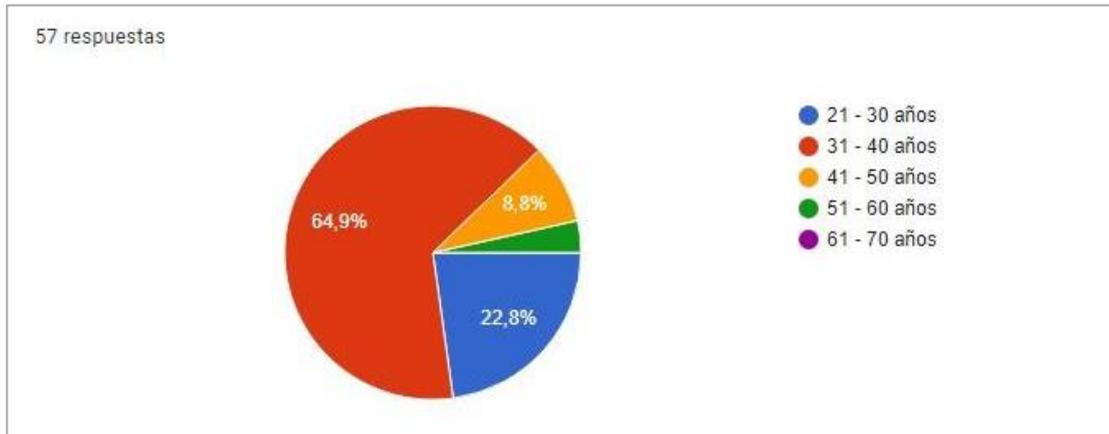
No

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

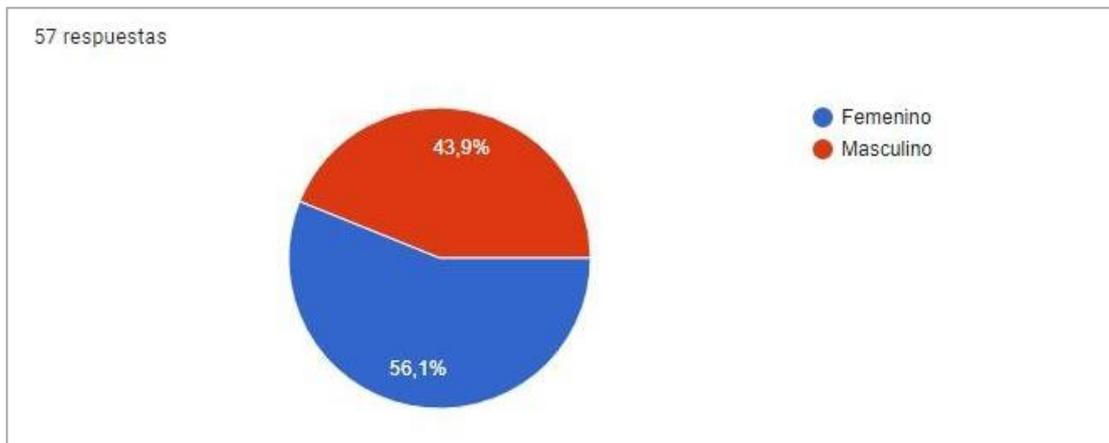
Google Formularios

2. Gráficos de Google:

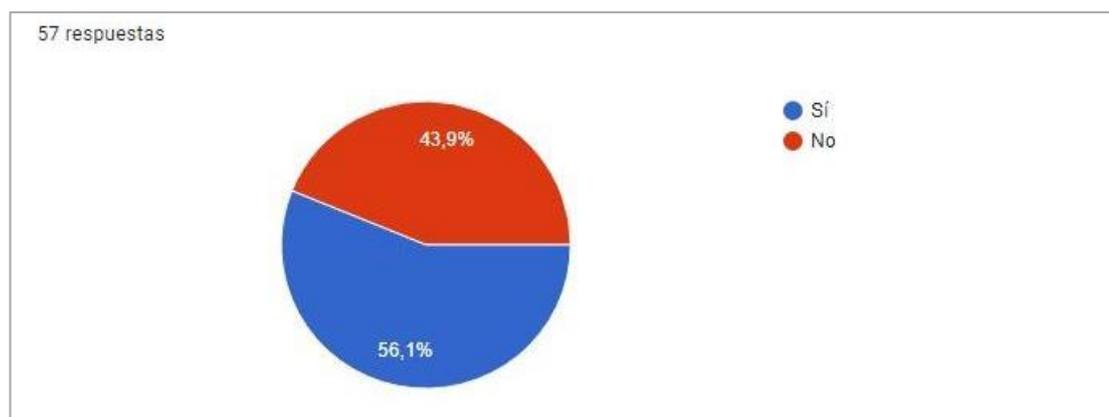
1. EDAD



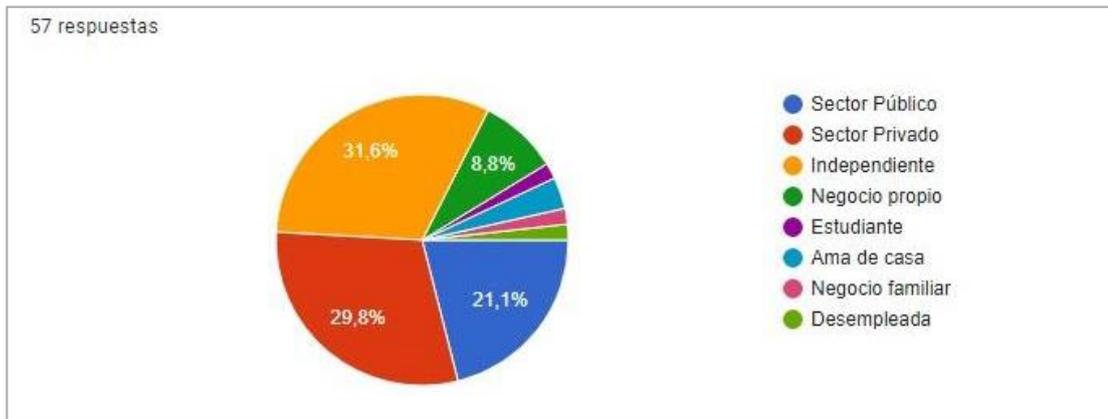
2. SEXO:



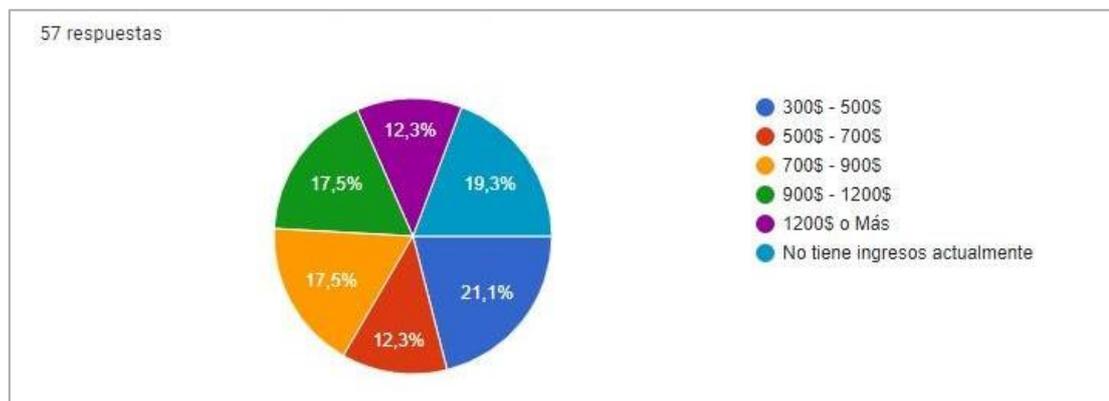
3. ¿POSEE VEHÍCULO PROPIO?



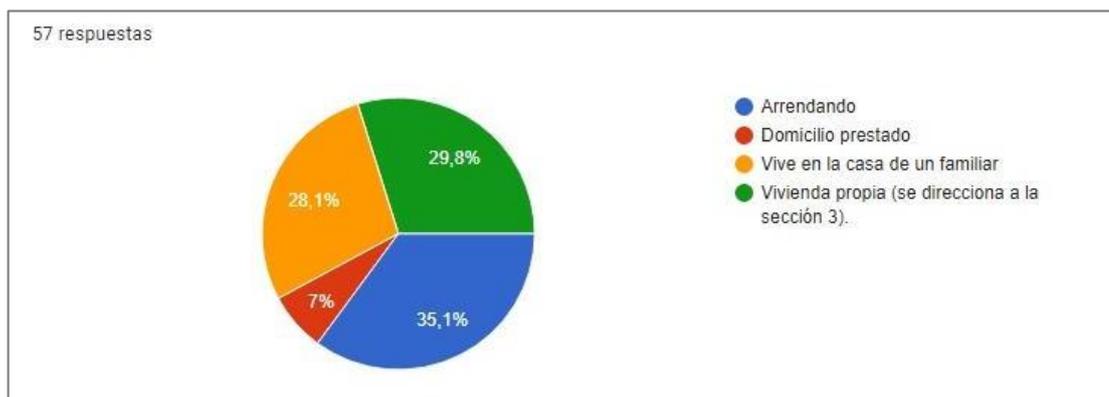
4. ¿ACTUALMENTE USTED SE DESEMPEÑA EN/COMO?



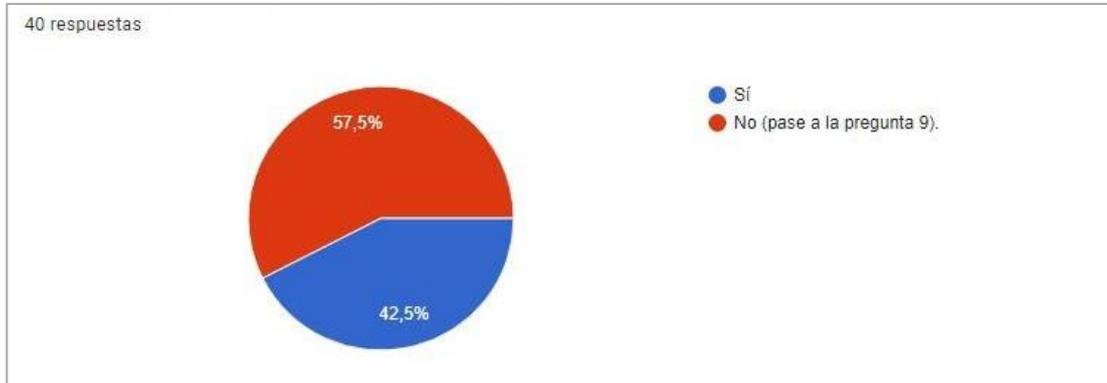
5. ¿CUÁL ES SU NIVEL DE INGRESOS, SEÑALE:



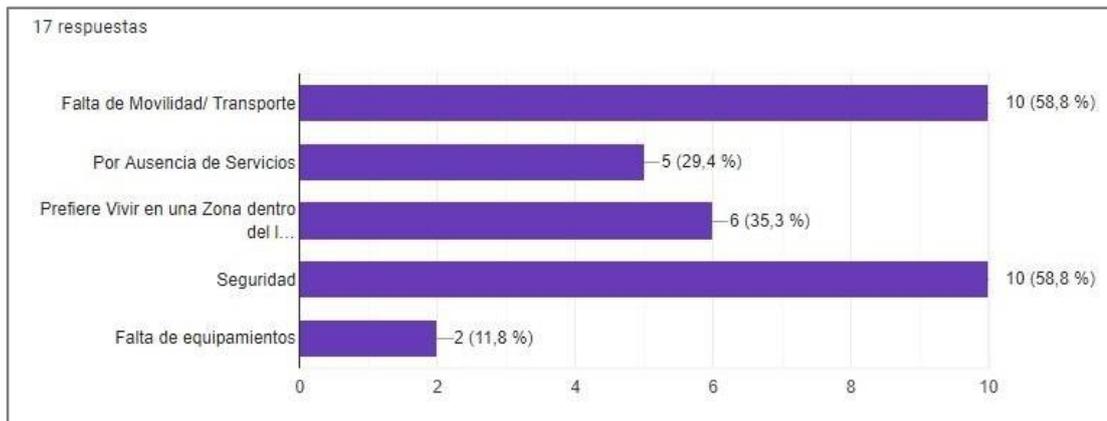
6. Usted Vive. Señale.



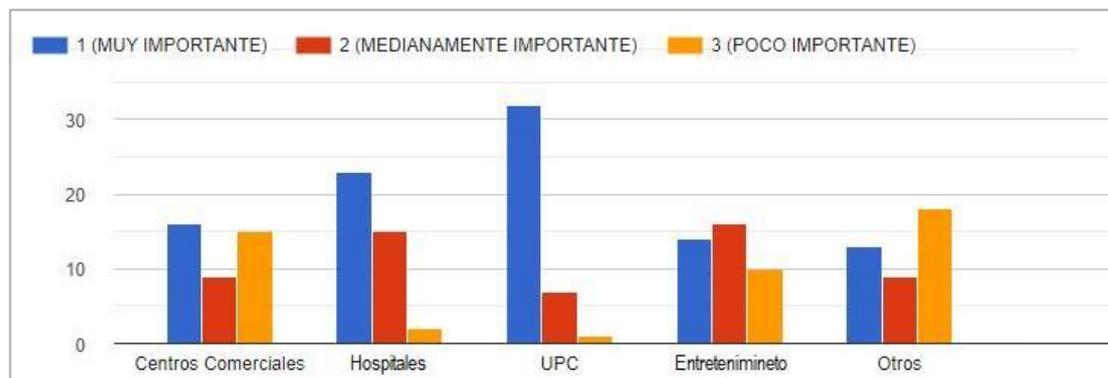
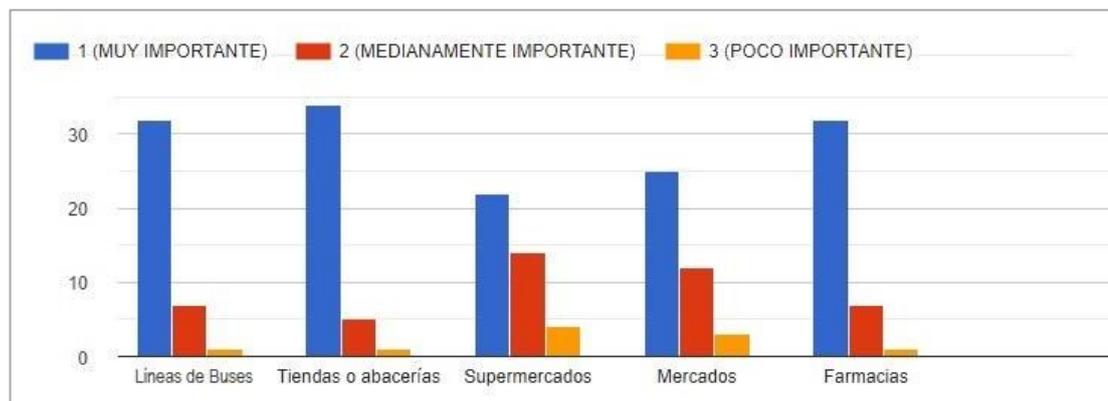
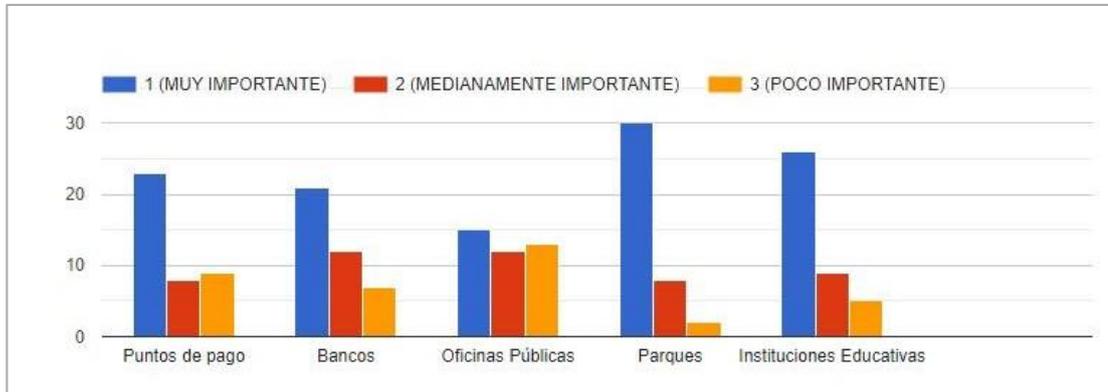
7. SI UN PROYECTO EN EL QUE USTED TIENE INTERÉS DE ADQUIRIR UNA VIVIENDA ESTÁ EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD (ZONAS PERI-URBANAS), ¿SIGNIFICA PARA USTED UN INCONVENIENTE QUE LO HARÍA DESISTIR DE ADQUIRIR EL BIEN MUEBLE?



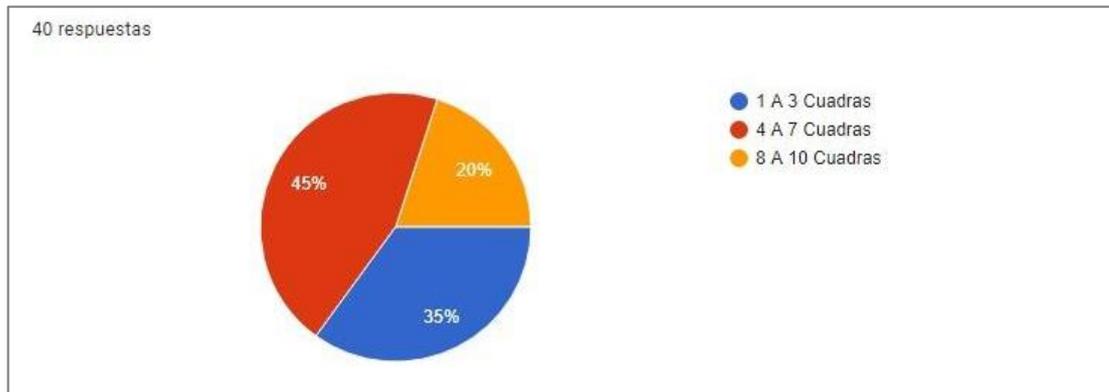
8. CON RESPECTO A LA PREGUNTA ANTERIOR, ¿POR QUÉ ES UN INCONVENIENTE LA UBICACIÓN PERI-URBANA DE UNA VIVIENDA PARA USTED? MARQUE TODAS LAS QUE CONSIDERE MÁS IMPORTANTES.



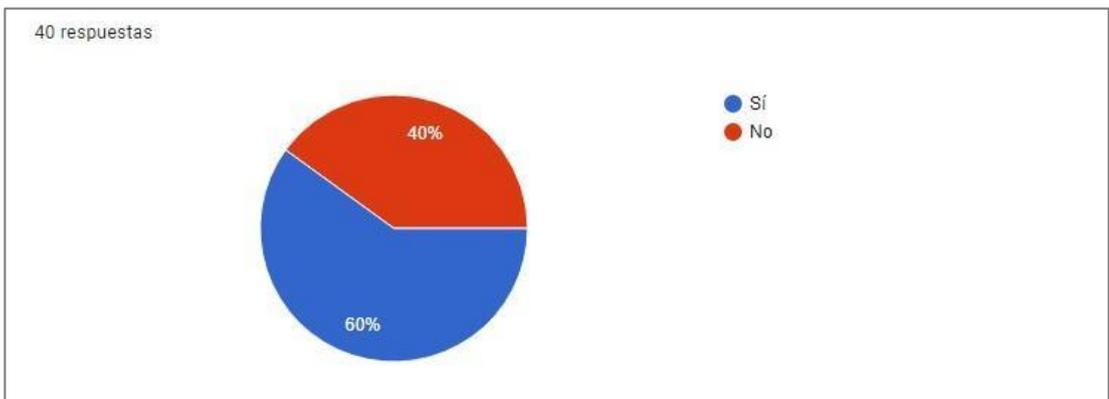
9. CON RESPECTO A DISTANCIA ¿QUÉ ES LO QUE USTED BUSCA QUE ESTÉ CERCA A SU VIVIENDA? SEÑALE 1 SI ES IMPORTANTE, 2 MEDIANAMENTE IMPORTANTE, 3 POCO IMPORTANTE.



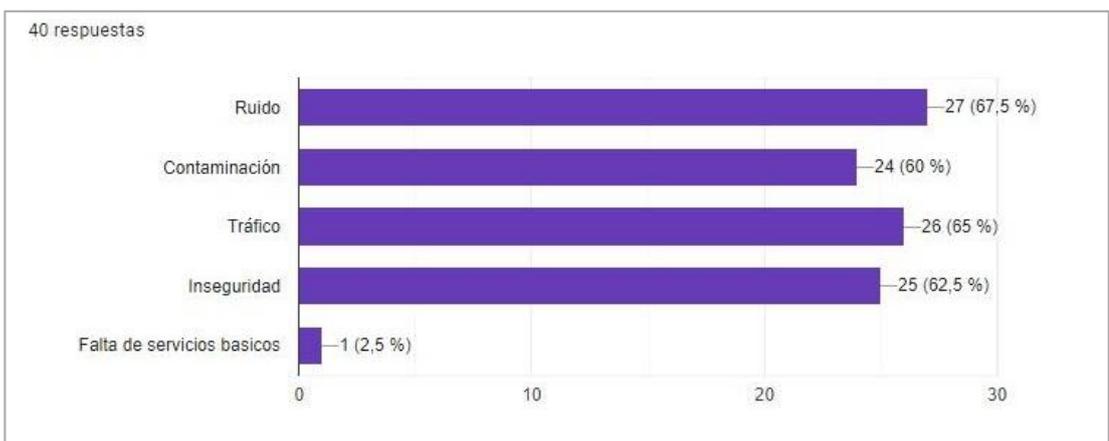
10. ¿A QUE DISTANCIA MÁXIMA PREFERIRÍA QUE ESTÉN LOS SITIOS DE SERVICIOS PRIMORDIALES (NÚMEROS 1 DE LA PREGUNTA ANTERIOR), PARA ACERCARSE A ELLOS DE MANERA PEATONAL? SEÑALE.



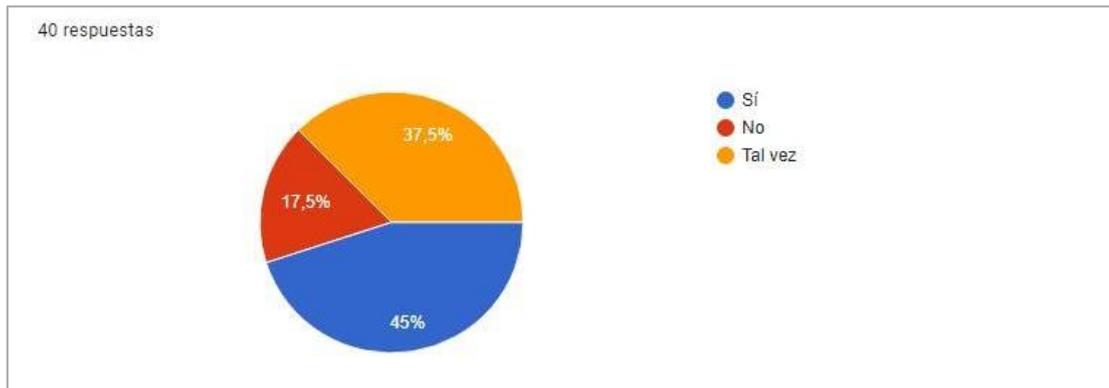
11. ¿USTED ADQUIRIRÍA UN BIEN MUEBLE DE UN PROYECTO SOCIAL MUNICIPAL, SI ESTE ESTUVIERA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD?



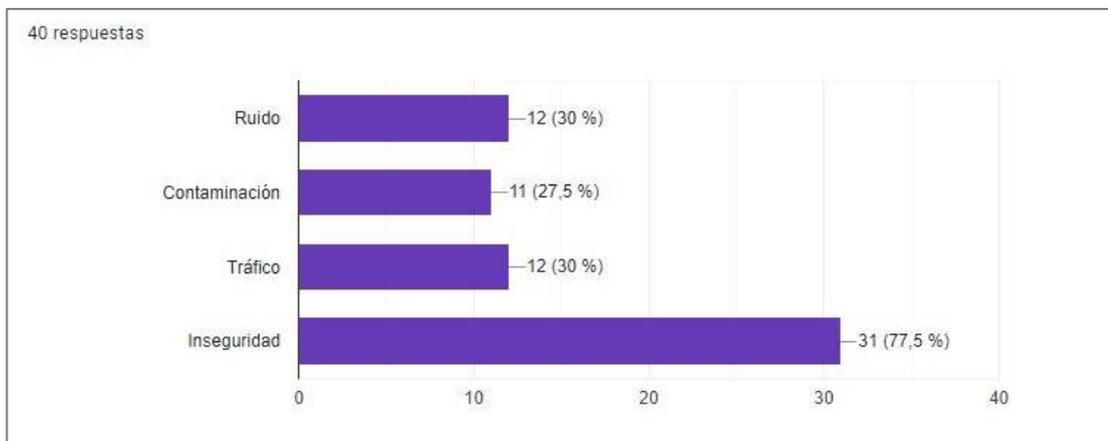
12. ¿QUÉ COSAS O SITUACIONES NO LE AGRADAN DE LOS SITIOS DENTRO DEL LÍMITE URBANO Y QUE CONSIDERA PODRÍAN AFECTAR SU CALIDAD DE VIDA?



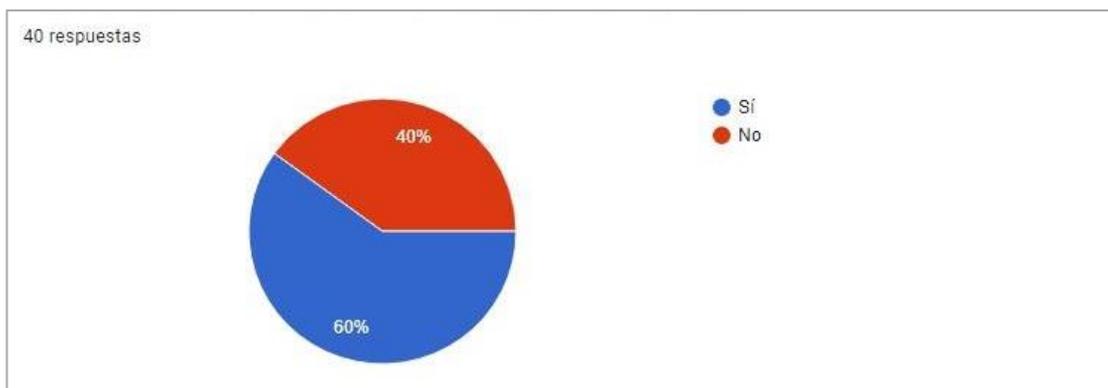
13. ¿CONSIDERA QUE LAS COSAS MENCIONADAS EN LA PREGUNTA ANTERIOR PODRÍAN ESTAR PRESENTES EN PROYECTOS EN ZONAS PERI-URBANAS?



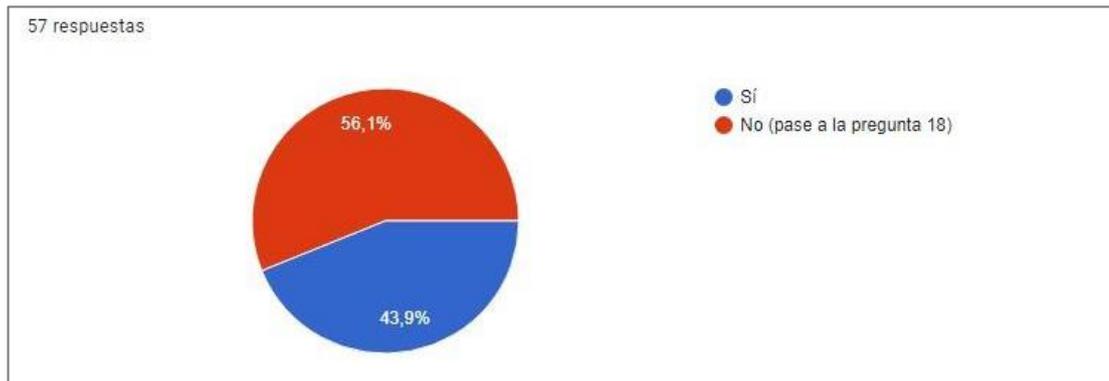
14. ¿CUÁL DE LAS COSAS MENCIONADAS EN LA PREGUNTA 13 LO HARÍA DESISTIR DE ADQUIRIR UNA CASA EN ZONAS PERI-URBANAS? SEÑALE CUALES.



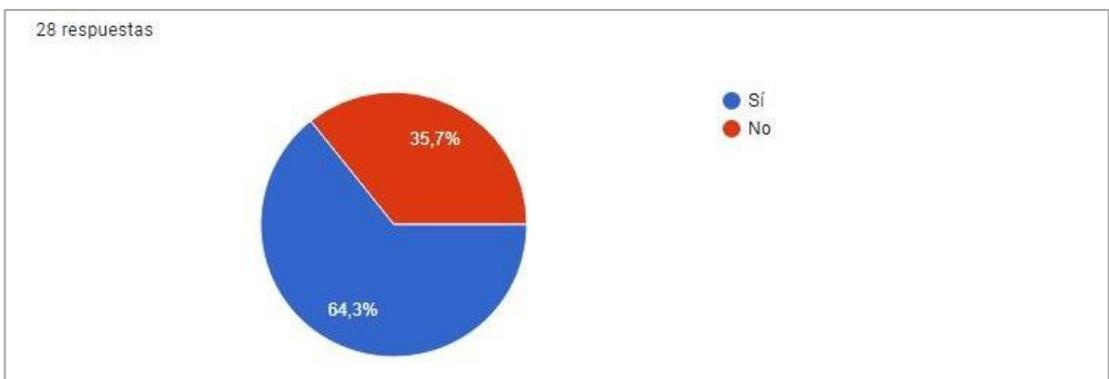
15. SI UN PROYECTO MUNICIPAL ES CONSTRUIDO EN UN SECTOR DE SU AGRADO Y USTED PUEDE ADQUIRIRLO, PERO SOLO SE DISPONE DE DEPARTAMENTOS, ¿LO COMPRARÍA?



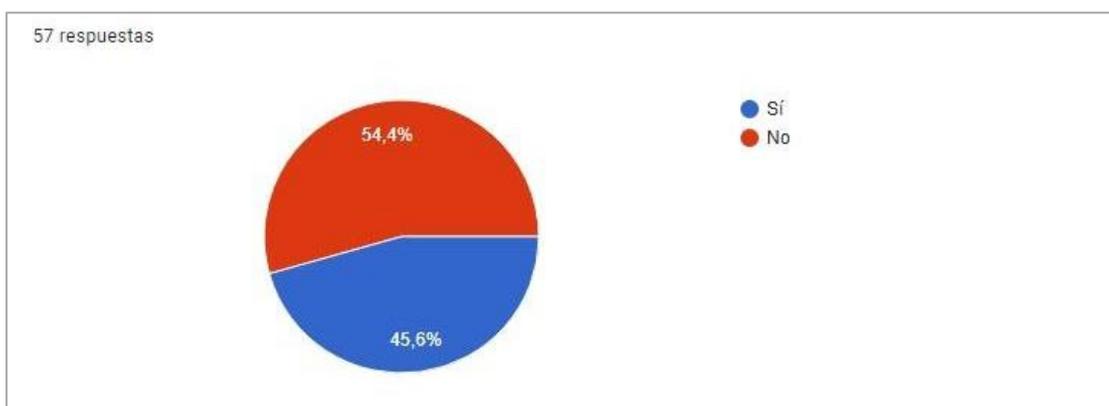
16. ¿CONOCE SOBRE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA QUE HA REALIZADO EMUVI EP (MUNICIPIO)?



17. ¿CONSIDERA QUE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA REALIZADOS POR EL MUNICIPIO, FUERON HECHOS DE MANERA CORRECTA Y EN SITIOS ADECUADOS?



18. ¿CONSIDERA QUE LOS PROYECTOS DE VIVIENDA MUNICIPALES DEBERÍAN SER REALIZADOS DENTRO DEL LÍMITE URBANO?



19. ¿CREE QUE SERÍA FACTIBLE QUE EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD SE RECUPERE O READECÚE PARA QUE SEA UN SITIO NUEVAMENTE DE VIVIENDA A PARTE DE SER UN ÁREA COMERCIAL?

