

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema: “Diagnóstico de la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal y su efecto en el turismo de la localidad, en el periodo dos mil doce – dos mil dieciséis”.

Trabajo de titulación previa la obtención
del título de: Administrador Público.

AUTOR: Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez

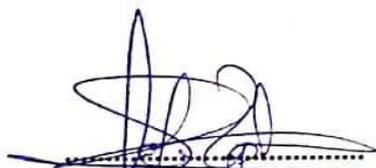
TUTORA: MSc. Sofía Zapata

Tulcán, 2019

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

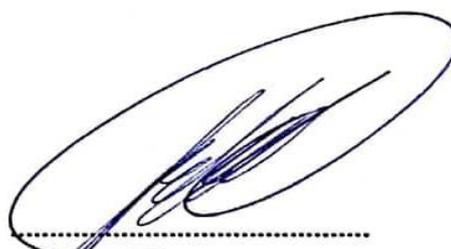
Certificamos que el estudiante Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez con el número de cédula 200005419-3 ha elaborado el trabajo de titulación: “Diagnóstico de la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal y su efecto en el turismo de la localidad, en el periodo dos mil doce – dos mil dieciséis”.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.



Msc. Soñá Zapata

TUTORA



Msc. Christian Bravo

LECTOR

Tulcán, 03 de octubre de 2019

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Administrador Público de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial.

Yo, Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez con cédula de identidad número 200005419-3 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



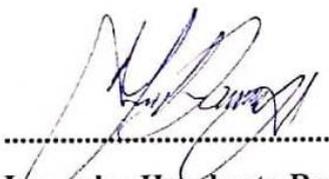
Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez

AUTOR

Tulcán, 03 de octubre de 2019

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Diagnóstico de la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal y su efecto en el turismo de la localidad, en el periodo dos mil doce – dos mil dieciséis” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez

AUTOR

Tulcán, 03 de octubre de 2019

AGRADECIMIENTO

A Dios por bendecirme la vida, por guiarme por el camino del bien, por ser apoyo y fortaleza en momentos de tristeza y felicidad.

A mi madre Sonia Villagómez por darme el regalo más grande que una mujer puede dar, la vida, a mi abuelita Consuelo Gil, mi abuelito Carlos Ramírez por ser un apoyo indispensable y sentimental los cuales me inculcan desde pequeño valores y principios, a mis hermanos Vicky, Yeremi y Anahí los cuales son mi motor y motivación para ser una persona de bien y toda mi familia por siempre estar al margen de lo que me acontezca en la vida.

A la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por abrir las puertas a personas deseosas de prosperar y superarse, al cuerpo docente por su dedicación y comprensión durante todo el periodo de aprendizaje, los cuales fueron partícipes en la adquisición de conocimientos y experiencias que me forman como buen ser humano y profesional.

Al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal, a su alcalde Ab. Pedro Zapata, al Jefe del Departamento de Planificación Msc. Francisco Coronel por contribuir de manera significativa para el desarrollo de mi investigación mediante información y opinión entregada.

A los amigos que hoy su presencia ya no se encuentra en físico pero que fueron parte importante en mi vida al brindarme su sabiduría, respeto y sobre todo al darme la mano en momentos de necesidad por ello y más razones siempre vivirán en mi corazón y recuerdo.

Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primeramente a Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente, por haberme permitido llegar hasta el momento más importante de mi formación personal y profesional.

A mi madre Sonia Villagómez, por darme la vida, creer en mí, por sus consejos, por enseñarme que con esfuerzo todo es posible, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada por su amor, por ser el pilar más importante y demostrarme siempre su cariño, apoyo incondicional sin importar nuestras diferencias de opiniones.

A mi padre Carlos Iván Ramírez, que a pesar de nuestra distancia existencial, siento que está conmigo siempre y, aunque nos faltaron muchas cosas por vivir juntos, sé que está orgulloso de lo que soy y que este momento hubiese sido tan especial para ti como lo es para mí.

A mis abuelos, por quererme y apoyarme siempre, este logro también se los debo a ustedes. A mis hermanos, Vicky, Anahí, Yeremi, por ser el motor de camino.

Finalmente quiero dedicar este trabajo de investigación a todos mis amigos verdaderos que están ahí en las buenas y en las malas, corrigiéndome con respeto y de igual forma felicitándome con cariño.

Iancarlos Humberto Ramírez Villagómez

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR.....	2
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA.....	6
RESUMEN	12
ABSTRACT	13
INTRODUCCIÓN.....	14
I. PROBLEMA	16
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	17
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	17
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	18
1.4.1. Objetivo General	18
1.4.2. Objetivos Específicos	18
1.4.3. Preguntas de Investigación	18
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	19
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	19
2.2. MARCO TEÓRICO	22
2.2.1. Institucionalismo	22
2.2.2. Teoría de la administración pública.....	23
2.2.3. El turismo	28
2.3. MARCO REFERENCIAL	29
2.3.1. Consejo Nacional de Competencias.....	29
2.3.2. Descentralización	31
2.3.3. Gobierno Autónomo Descentralizado.....	32
2.3.4. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT).....	34
2.3.5. Participación ciudadana.....	39
2.3.6. Planificación participativa	40
2.3.7. Presupuesto participativo.....	40
2.3.8. Diagnóstico.....	41
2.3.9. Ministerio de turismo	41
2.3.10. Ministerio del Ambiente.....	42
2.3.11. Parque Nacional Galápagos (PNG)	43

2.3.12. Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG)	44
2.3.13. El turismo como competencia en la Administración pública	44
2.3.14. El turismo como desarrollo	45
2.3.15. Planificación y vialidad en el turismo	45
III. METODOLOGÍA	47
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	47
3.1.1. Enfoque	47
3.1.2. Tipo de Investigación.....	47
3.2. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER	47
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	47
3.3.1. Variable dependiente	47
3.3.2. Variable independiente	47
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS.....	48
3.4.1. Análisis estadístico	49
3.5.1. Entrevista	49
3.5.2. Encuesta	49
3.5.2.1. Población	50
3.5.2.2. Cálculo de la muestra para la población	50
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	53
4.1. RESULTADOS	53
4.1.1. Opinión del GAD Municipal del cantón San Cristóbal	53
4.1.2. Opinión ciudadana del cantón San Cristóbal	58
4.1.3. Análisis de planes y proyectos implementados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal destinados a cumplir la competencia de vialidad.....	71
4.1.2. La competencia de vialidad y su incidencia en el turismo de la local, en su componente de accesibilidad.	79
4.2. DISCUSIÓN.....	83
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	89
5.1. CONCLUSIONES.....	89
5.2. RECOMENDACIONES	90
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
VII. ANEXOS.....	97

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Diferenciación de la ciudadanía encuestada.	58
Figura 2: Resumen de encuesta realizada a la población de San Cristóbal.	60
Figura 3: Responsabilidad hacia la ciudadanía.	61
Figura 4: Infraestructura vial adaptada a diferentes necesidades.	62
Figura 5: Aprovechamiento de los atractivos turísticos.	63
Figura 6: Inversión en la conservación y mantenimiento vial.	64
Figura 7: Nuevo destino eco turístico de Galápagos.	65
Figura 8: Información sobre los proyectos de vialidad.	66
Figura 9: Procesos de formulación de proyectos de vialidad.	67
Figura 10: Transitar por una vía segura y cómoda.	68
Figura 11: Incentivar el ingreso a la isla.	69
Figura 12: Infraestructura vial 2012 – 2016.	70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Competencias para los niveles de gobierno	31
Tabla 2. Operacionalización de variables	47
Tabla 3. Descripción de la fórmula (muestreo aleatorio simple)	50
Tabla 4. Análisis chi-cuadrado.....	52
Tabla 5. Número de encuestados por género	58
Tabla 6. Resultados generales de la encuesta aplicada a la ciudadanía del cantón San Cristóbal.....	59
Tabla 7. Responsabilidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal hacia la ciudadanía	61
Tabla 8. Infraestructura vial adaptada a diferentes necesidades	62
Tabla 9. Aprovechamiento de los atractivos turísticos	63
Tabla 10. Percepción sobre inversión en la conservación y mantenimiento vial.....	64
Tabla 11. San Cristóbal como nuevo destino eco turístico de Galápagos	65
Tabla 12. Información sobre los proyectos de vialidad	66
Tabla 13. Participación ciudadana en procesos de formulación de proyectos de vialidad	67
Tabla 14. Seguridad y comodidad al momento de transitar por las vías de la ciudad.	68
Tabla 15. La infraestructura vial incentiva el ingreso a la isla	69
Tabla 16. Comparación de la infraestructura vial del 2012 al 2016.	70
Tabla 17. Componentes de los sistemas de movilidad, energía y conectividad, y económico.....	71
Tabla 18. Proyectos ejecutados en el periodo de estudio.....	74
Tabla 19. Costo y tiempo para los proyectos de vialidad.	76
Tabla 20. Recursos invertidos.....	77
Tabla 21. Incremento de visitantes respecto al año 2012 que ingresan a la isla San Cristóbal	80
Tabla 22. Promedio de incremento de visitantes	84
Tabla 23. Diferencia de costos.....	84
Tabla 24. Plazos de obra	85
Tabla 25. Análisis de preguntas	86

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Formato de encuesta.....	97
Anexo 2: Ficha de entrevista.....	98
Anexo 3: Oficio petición de información.....	99
Anexo 4: Oficio petición de proyectos.....	100
Anexo 5: Proyectos de vialidad del periodo 2012 – 2016.....	101
Anexo 6: Actas de entrega.....	106
Anexo 7: Plan Operativo Anual 2012.....	120

RESUMEN

La Constitución de la República del Ecuador (2008) otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), la capacidad para el ejercicio de una acción específica (competencias exclusivas). Complementariamente, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana (competencia de vialidad) en sus respectivas circunscripciones. La corriente institucionalista aporta con la perspectiva de una Teoría de la Administración Pública como objeto e idea presentando a la base legal como medio para complementarse como bienes tangibles. Para efectuar la investigación se identificó antecedentes y base teórica acerca del tema de estudio, se analizó planes y proyectos de vialidad implementados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal de la provincia de Galápagos y se identificó si ésta tuvo incidencia en el turismo local (incremento de turistas). La aplicación de la metodología cualitativa en la investigación, permitió describir la gestión institucional para cumplir la competencia y conocer el nivel de satisfacción que tuvo la ciudadanía residente sobre la misma, a la vez, el diagnóstico permitió percibir si la competencia de vialidad contribuyó al turismo local en el periodo 2012 – 2016. Los hallazgos encontrados arrojaron datos favorables para la institución en materia de percepción ciudadana y contrarios en cuanto al manejo de los recursos en costo y tiempo.

Palabras clave: Gobierno Autónomo Descentralizado, competencia de vialidad, turismo.

ABSTRACT

The Constitution of the Republic of Ecuador (2008) grants the Autonomous Decentralized Governments (GAD) the capacity to exercise a specific action (exclusive powers). In addition, the Organic Territorial Organization, Autonomy and Decentralization Code (COOTAD) establishes the competence to plan, build and maintain urban roads (road competence) in their respective constituencies. The institutionalist current contributes with the perspective of a Theory of Public Administration as an object and idea presenting the legal basis as a means to complement each other as tangible goods. In order to carry out the research, the theoretical base and background on the subject of study were identified, road plans and projects implemented by the Municipal GAD of the San Cristóbal canton of the province of Galapagos were analyzed and it was identified if it had an impact on local tourism (tourist increase). The application of the qualitative methodology in the investigation, made it possible to describe the institutional management to fulfill the competence and to know the level of satisfaction that the resident citizens had on it, At the same time, the diagnosis allowed to perceive whether the road competition contributed to tourism local in the period 2012 - 2016. The findings found yielded favorable data for the institution in terms of citizen perception and contrary to the management of resources in cost and time.

Key words: Autonomous Decentralized Government, road competence, tourism.

INTRODUCCIÓN

En la Constitución de la República del Ecuador 2008 se instituye un nuevo modelo de organización territorial que rige a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, donde se plasma la autonomía administrativa, financiera y política como eje principal para ejercer las facultades transferidas por el gobierno central, a través del Consejo Nacional de Competencias (CNC), a los gobiernos locales.

La presente investigación analiza la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana expuesta en el artículo 264 de la Constitución del Ecuador; del GAD municipal del cantón San Cristóbal. Su diagnóstico permite conocer el cumplimiento o no de la competencia y la incidencia que llega a ejercer sobre el turismo local, en el componente de accesibilidad.

En el capítulo I se plantea el problema de investigación, haciendo énfasis a la red vial como el principal medio para acceder a los atractivos turísticos dentro de la zona urbana de la isla San Cristóbal. De esta forma se justifica el realizar un diagnóstico sobre la competencia de vialidad y la incidencia en el turismo local, estableciendo objetivos que serán cumplidos gracias a la delimitación y orientación que proporcionan las preguntas de investigación, al estudio.

En el capítulo II se destaca los diferentes puntos de vista de cada autor y se detalla los aspectos más relevantes de los antecedentes encontrados, en relación a la competencia exclusiva. Se presenta la corriente institucionalista como punto de partida hacia una teoría de la administración pública asentándola como objeto e idea, definiciones y leyes que brindan dirección hacia el proceso analítico de la investigación, donde se expone a la administración pública como eje fundamental en los procesos administrativos de un GAD, para el cumplimiento de las diferentes facultades y características que posee competencia de vialidad sobre el turismo.

En el capítulo III se describe la metodología de investigación bajo un enfoque cualitativo, que permite analizar la realidad de la competencia de vialidad y la accesibilidad en el turismo de la ciudad de San Cristóbal. Por ello, se señala que el estudio es de carácter descriptivo al diagnosticar la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana; cuya idea es plantear si la gestión en la competencia de vialidad tuvo incidencia en el turismo local, siendo éstas las variables de la investigación.

El método inductivo permite discernir sobre los programas y proyectos que la institución pública ejecutó en el periodo de estudio en materia de vialidad, aportando a verificar el

impacto generado en el turismo. Los instrumentos de investigación tienen como fin analizar la realidad de la infraestructura vial respecto a la accesibilidad en los atractivos turísticos de la zona urbana, desde dos perspectivas: institucional y ciudadana. Por ello, se define la muestra utilizada, las encuestas aplicadas a la ciudadanía y la entrevista realizada al Jefe de Planificación del GAD Municipal del cantón San Cristóbal, para posteriormente realizar un análisis estadístico mediante el chi-cuadrado de Pearson, para conocer si existe o no relación entre las variables de estudio.

En el capítulo IV se detallan los hallazgos encontrados en cuanto a las encuestas y entrevistas aplicadas, así como al análisis de la planificación, costo y tiempo destinado a los proyectos para cumplir la competencia de vialidad, la misma que permitió identificar la incidencia que produjo en el turismo local. Adicionalmente, la información se sustenta con datos bibliográficos de diferentes autores y documentos legales, para obtener mayor veracidad al momento de señalar los puntos tanto positivos como negativos en cuanto a la ejecución de proyectos de vialidad.

En el capítulo V se señalan aspectos relevantes en forma de conclusiones y recomendaciones, en cuanto a la competencia de vialidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal y el efecto en el turismo local en el periodo 2012 - 2016, al llevar a cabo el proceso analítico de la investigación y cumplir con los objetivos propuestos mediante la información y resultados obtenidos.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Constitución de la República del Ecuador 2008 en el artículo 260 señala la existencia de competencias exclusivas y concurrentes para los distintos niveles de gobierno (central, regional, provincial y parroquial); además, el artículo 264 de la misma, numeral 3, establece, como una de las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, la acción de “planificar, construir y mantener la vialidad urbana”. (Constitución de la República del Ecuador, 2015, p. 85)

La Constitución de Montecristi tiene como propósito fundamental el buen vivir, hecho que se refleja en la generación de servicios de calidad, por ello, un diagnóstico permite identificar posibles contratiempos en torno a la vialidad urbana a la vez, aporta a plantear estrategias de mejoramiento tanto a nivel institucional como ciudadanía, y esto únicamente se logrará si se entiende y comprende el contexto de la competencia adquirida por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal.

En complemento, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en el artículo, 55 inciso c) la competencia de “planificar, construir y mantener la vialidad urbana” (COOTAD, 2018, p. 28), por lo que es pertinente que ésta sea valorada de forma permanente para verificar su cumplimiento, de acuerdo a las disposiciones reglamentarias.

La isla San Cristóbal es uno de los atractivos turísticos de la provincia de Galápagos y en los años 2012 – 2016 no se notó un incremento aceptable de visitantes hacia la misma; hecho que puede afectar las formas de ingreso económico de los pobladores que viven del turismo. El GAD Municipal del cantón San Cristóbal ejecutó incipientes proyectos de vialidad en el mismo periodo, siendo ésta una de las posibles razones por las cuales no se incrementó el ingreso de turistas.

El diagnóstico de la competencia de la red vial de la ciudad de San Cristóbal es importante, por cuanto es un medio que facilita el transporte y circulación de la población que se encuentra en el territorio urbano. Estas vías permiten el acceso y promoción de sus atractivos conocidos mundialmente como: la flora, fauna y especies endémicas, por tanto la vialidad debe encontrarse en perfecto estado para la visita de la población a los lugares de interés.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿La competencia de vialidad ejecutada por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal tuvo incidencia en el turismo de la isla San Cristóbal en el periodo 2012 – 2016?

1.3. JUSTIFICACIÓN

El tema de investigación parte esencialmente de la Constitución del Ecuador 2008, señalando específicamente a las competencias exclusivas de los GAD; por ello, la Enciclopedia Jurídica (2017) señala: “Nuestro Tribunal Constitucional las concibe como competencias plenas sobre una materia por las que su titular ejerce todas las potestades legislativas, ejecutivas y de inspección sin incidencia de ningún ente público en virtud de otro título competencial” (p.1). Entonces, se puede manifestar que la competencia exclusiva del GAD Municipal del cantón San Cristóbal no es más que la capacidad plena sobre un ámbito a través del cual sus autoridades (Alcalde - Concejales), ejercen potestades ejecutivas, legislativas y de fiscalización sobre su circunscripción, sin incidencia de otro ente público o autoridad.

Actualmente, el turismo es uno de los ejes principales que posee el Ecuador para el desarrollo económico, productivo, social, cultural y educacional. López (2014) mencionó:

El turismo en el Ecuador se ha convertido en uno de los protagonistas más importantes de la economía nacional; año a año ha ido incrementado el ingreso de turistas a nuestro país, además el turismo se muestra como una actividad sustentable y sobre todo proporciona oportunidades de trabajo en sectores de baja economía los cuales contribuyen en el desarrollo turístico con atractivos alternativos o recursos turísticos urbanos (p. 1).

Esta razón justifica el hecho donde la actividad turística funciona como una posible forma de desarrollo, haciendo partícipes las acciones que realice el gobierno local y la demanda por parte de sus pobladores para otorgar un servicio turístico de calidad.

Es sustancial que se realice un diagnóstico de la competencia de vialidad debido que, al tratarse de un lugar turístico conocido mundialmente por sus famosas especies endémicas y ser un Patrimonio Natural de la Humanidad declarado por la UNESCO en 1978, sus vías urbanas deben encontrarse en perfecto estado para el acceso a los lugares de interés o atractivos de los visitantes. Un turista al ingresar a la isla se sentiría cómodo al evidenciar vías de acceso tanto de primer orden, caminos vecinales y senderos en óptimas condiciones.

La presente investigación tiene como objetivo diagnosticar la competencia de vialidad y a la vez brindar recomendaciones, las cuales podrían servir como insumo para la toma de decisiones de los gobernantes locales e incluso para detectar posibles efectos negativos o positivos, carencias, problemáticas o deficiencias respecto a la gestión de vialidad, sobre el turismo.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Diagnosticar la gestión de la competencia de vialidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal, en el periodo 2012 – 2016 y su efecto en el turismo local.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar mediante la teoría y antecedentes conceptos referentes a las variables del tema de investigación.
- Realizar un análisis de planes y proyectos implementados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal destinados a cumplir la competencia de vialidad.
- Identificar si la gestión de la competencia de vialidad tuvo incidencia en el turismo de la localidad en su componente de accesibilidad.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Cuáles son los antecedentes y teorías existentes sobre el tema de investigación?
- ¿Qué planes y proyectos implementó el GAD Municipal del cantón San Cristóbal para cumplir la política pública en referencia a la vialidad?
- ¿La gestión de la competencia de vialidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal tuvo incidencia en el turismo local, en su componente de accesibilidad?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

El análisis y revisión de documentos en relación al tema de investigación, han aportado con información importante para el desarrollo de la investigación. A continuación se detallan textos de revistas y tesis, que mantienen similares pensamientos dentro del marco constitucional sobre las competencias de los GAD's y el rol que éstas deben cumplir en la sociedad.

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Ruíz (2014) refiere que el gobierno local es el ente de autoridad que se encuentra en más cercanía a la ciudadanía por ende, es el que mejor conoce sobre las necesidades o demandas de sus pobladores. Por ello, Buendía (2011) en lo que respecta a los gobiernos autónomos descentralizados manifestó:

La Constitución del Ecuador (2008) incorpora elementos de cambio trascendentales e innovativos en donde, como elementos novedosos vale destacar que mantiene el modelo unitario de Estado, aunque reconoce la autonomía política, administrativa y financiera de los GAD, otorgando facultades de tipo legislativo y ejecutivo a los gobiernos regionales, provinciales y cantonales, en el ámbito de sus competencias y circunscripciones territoriales; reconoce cuatro niveles de gobierno descentralizado: regiones, provincias, cantones y parroquias, enfatiza en el gobierno regional como nivel intermedio y en los municipios como local, otorgándoles un mayor número de competencias; reconoce el rol protagónico de la ciudadanía en forma individual y colectiva a través del ejercicio de derecho a la participación en todo el ciclo de la política pública: planificación, presupuestación, ejecución y evaluación. (p. 4)

Este estudio tiene como fin conocer cómo la Constitución y el COOTAD determinan el campo para que las competencias se atribuyan a los gobiernos locales como forma de autonomía administrativa, política y financiera, sobre su circunscripción territorial.

Al reconocer cuatro niveles de gobierno, también reconoce la plurinacionalidad e interculturalidad que tiene el Estado originando entidades de este ámbito y enfatizando en la participación de la ciudadanía como máximo veedor de la planificación, presupuesto, ejecución y evaluación de sus programas, proyectos, planes, etc.

Finalmente la metodología utilizada en este artículo, fue cualitativa, al describir las características esenciales que enmarca la Constitución y el COOTAD en materia de

descentralización con temas como: Estado, participación ciudadana, competencias exclusivas, financiación de los gobiernos autónomos, entre otros.

La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2016) expresa que la descentralización del Estado resulta un proceso de transformación democrática con el cual el Estado busca el desarrollo equitativo y sustentable del territorio, donde exista integración y participación de la ciudadanía. Por efecto, Batallas (2013) en su libro *El actual modelo de descentralización en el Ecuador: un desafío para los Gobiernos Autónomos Descentralizados*, manifestó:

El objetivo que planteó la Asamblea de Montecristi de impulsar un avanzado proceso de autonomía y descentralización dentro de un marco de equidad social, económico y territorial, debe generar en los GAD una visión de oportunidad y desarrollo, entendiendo principalmente que ambos conceptos buscan ampliar la democracia y viabilizar a un país productivo, igualitario y territorialmente justo. Ideales que requieren de políticas públicas serias, de un marco jurídico claro y unificado, y de readecuaciones e innovaciones institucionales. (p. 5)

Esta investigación sostiene que el nuevo modelo de descentralización es un reto para los GAD's, debido a que deben demostrar su autonomía mediante el desarrollo tanto en lo económico, social y cultural dentro de su circunscripción. Para ello, estos procesos deben ser realizados a través de la democracia, ejerciendo la equidad social y la innovación en sus facultades, es decir, buscar la forma en cómo sus acciones puedan intervenir para beneficio social.

La metodología utilizada en este artículo fue cualitativa al describir las características esenciales que enmarca el actual modelo de descentralización en el Ecuador con temas como: la descentralización en el contexto actual, la implementación de la descentralización a través de la norma secundaria, sistema de competencias en los GAD's, los desafíos políticos y administrativos y el desafío fiscal.

Becerra (2017) describe que la manera de gestionar los recursos públicos se direcciona a satisfacer las necesidades de la ciudadanía como un compromiso de parte del gobierno local hacia sus mandantes; ahora, en un marco de escasez es necesario que el gasto público sea sostenible y eficiente con el objetivo de alcanzar un ahorro de recursos evitando ser una gestión pública deficiente; por esta razón, Vega (2015) en su trabajo de fin de maestría titulado *Análisis de las competencias de los GAD y su regulación de acuerdo al COOTAD* indicó:

Existen algunos GAD que no cumplen eficientemente con la gestión de sus competencias a ellos asignadas, en cuyo caso es necesario disponer la intervención, en

la gestión de manera temporal y subsidiaria. Acorde con este precepto, el literal k) del artículo 119 del COOTAD dispone que el (CNC) puede resolver la intervención temporal de un nivel de gobierno en la gestión de las competencias de otro nivel, de manera excepcional. Esta normativa debe ser readecuada con la finalidad de respetar la autonomía de las entidades descentralizadas y ajustar su aplicación a las necesidades reales del Gobierno intervenido, o a las de la localidad de su jurisdicción. (p. 1)

Este antecedente tiene como objeto la administración pública ecuatoriana, donde existen casos en los cuales las competencias asignadas por la Constitución de la República y el ordenamiento legal ecuatoriano a los GAD's, no se cumplen eficientemente por estos niveles de gobierno. Por lo tanto pueden ser intervenidas de manera temporal por el Consejo Nacional de Competencias el cual tiene la responsabilidad y deber de hacer cumplir las disposiciones establecidas por la Constitución.

Por último la metodología utilizada en este artículo fue cualitativa, utilizando la encuesta como técnica de investigación, la misma que permitió al autor conocer la incidencia de la problemática en la realidad administrativa de los gobiernos autónomos descentralizados.

Ahora bien, el turismo es eje importante para contribuir en un marco de desarrollo local y nacional, por ello, un antecedente interesante relacionado al turismo con la red vial lo menciona López (2014) en su texto *Plan de desarrollo turístico para la parroquia de Chaltura en la provincia de Imbabura*.

El turismo en el Ecuador se ha convertido en uno de los protagonistas más importantes de la economía nacional; (...) se muestra como una actividad sustentable y sobre todo proporciona oportunidades de trabajo en sectores, lo cual contribuye en el desarrollo con atractivos turísticos alternativos o recursos turísticos urbanos. (...) Para que exista un desarrollo turístico su infraestructura debe contener facilitación turística como señalización vial (urbana y rural), red urbana de centros de asistencia turística, red nacional de puntos de turística en estaciones de servicio de los corredores, zonas rurales y sitios de patrimonio cultural; y, dotar de servicios básicos en los destinos turísticos, contar con un plan de mejoramiento vial y el equipamiento adecuado. (p. 1 - 26)

Es decir, el desarrollo turístico no solo contribuye al bienestar económico de la población beneficiaria, sino también, a generar ideas sobre el aprovechamiento de los recursos naturales (ecosistema) que posee un territorio, a plantear estrategias y herramientas para mejorar la calidad de los servicios que presta la institución en cuanto a la infraestructura vial

implementada, a facilitar el acceso a los sitios o atractivos mediante una red vial con un equipamiento adecuado para todas las necesidades.

La metodología utilizada para realizar el tema de investigación señalado fue cualitativa al momento de contrastar la teoría con los datos obtenidos provenientes de la aplicación de técnicas de investigación como la encuesta, la entrevista y la observación.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Institucionalismo

La importancia de una teoría institucional parte del Estado, en el cual radica la influencia que tiene hacia los sectores políticos, económicos, sociales, culturales, etc., de un país. Por ello, el aporte fundamental de esta corriente se encuentra en el enfoque que presente una institución a una sociedad siendo ésta la que castigue o premie su accionar. Vargas (2008) indicó:

El institucionalismo tiene una orientación descriptiva y usa el razonamiento inductivo. (...) Considera a las instituciones como reglas de funcionamiento de la sociedad. Los institucionalistas describen las instituciones como acción de gobierno en diferentes campos (sectores). Las instituciones son consideradas como recursos de los agentes y actores racionales para obtener el logro de sus objetivos. (p. 47)

Es decir, para abordar el institucionalismo dentro del tema de investigación se presenta como un enfoque ciudadano donde el Estado se transforma en instituciones al aspirar realizar acciones acordes a la situación en la que se encuentre la población, cumpliendo con la norma legal por la que se rige.

Gracias a la opinión de Vargas, se puede afirmar que la teoría institucionalista analiza el rol protagónico que ejerce el Estado sobre sus instituciones, y esto se plasma en la actualidad, donde, para implementar un lineamiento estratégico, un GAD debe basarse en directrices que presente el gobierno central, con el fin de aportar a un objetivo en común. Por ello Scott, Noth y DiMaggio (citados en Vargas, 2008) señalaron:

El institucionalismo se centra en el estudio de las instituciones consideradas como un mecanismo para la toma de decisiones que permiten la agregación de las preferencias de los agentes y actores. Las instituciones son normas y regulaciones humanamente divisados que permiten y construyen la conducta de los actores sociales y hacen predecible y significativa la vida social. (p. 48)

Ahora bien, gracias a este enfoque teórico, las instituciones del Estado deben tomar decisiones involucrando las demandas que exige su territorio; por lo tanto, para que se cumpla lo citado

anteriormente, el término denominado para que se realicen estas acciones (procesos) es “Administración Pública”.

2.2.2. Teoría de la administración pública

A lo largo de los años, la forma de administrar ha ido cambiando de acuerdo a los enfoques que se planteen, como es el caso de Mansfield y Mastrangelo (1983) manifestaron que Maquiavelo, el padre de la ciencia política, fue el expositor de cuatro principios que debe poseer una organización para “sobrevivir” ante las demandas de bienes y servicios de su población; el primero consistía en la aprobación de las masas en cuanto a la jerarquía que mantenía la autoridad; el segundo, la cohesión donde reconoce la necesidad que el pueblo conozca sobre el gobierno y lo que puede esperar de él y a la vez lo que éste puede esperar del pueblo; el tercero, el liderazgo donde el gobierno funciona como un administrador y debe llevar a su pueblo hacia el logro de objetivos fuertes; el cuarto, derecho a la supervivencia cuando se encuentran dificultades o peligros y el gobierno debe tomar las medidas pertinentes para dar solución oportuna. Continuando con estos cambios Pérez (2011) indicó:

Esto nace en Francia, lugar de la formación de la ciencia de la administración pública. Su autor pionero es Juan Carlos Bonnin quien en 1808 escribe Principios de administración. Aquí la administración pública se plantea como una ciencia social, ya que los argumentos que la sustentan dan cuenta de su identidad autónoma, su objeto de estudio y su método de investigación. (p. 11)

En el aspecto de ciencia social, se llega a interpretar de varias formas el hecho administrativo, aseverando la opinión de Pérez (2011) donde la administración pública es término de debate y motivo de polémica, debido a las interpretaciones que se le otorga. Dicho esto, dentro del tema de investigación se interpreta a la administración pública como instrumento para cumplir una política pública por parte de una institución, al contener una estructura y procesos para una toma de decisiones en base a una autonomía.

Sánchez (1963) concuerda que la administración pública funciona como un servicio a la sociedad, que se guía por principios como la eficiencia, eficacia, calidad dentro de los procesos administrativos; participación y transparencia en procesos democráticos (159 – 163). Por tal razón, hoy en día las entidades públicas se encuentran en un proceso de transformación, debido al alto estándar que la población requiere en la prestación de servicios; por lo cual la administración es una pieza importante para el desarrollo como entidad y país. Por esta razón Pardo (1992) interpretó:

“Administración pública” es objeto e idea; institución social y literatura, proceso administrativo y método de conocimiento. Disciplina que piensa y profesión que actúa, la administración pública es tentativa de cambio y ejercicio mental. Agente económico, fuente de empleos, instancia normativa, arena donde conviven grupos humanos con intereses (a veces coincidentes, a veces divergentes). La administración pública juzga y dicta leyes y las aplica. Produce bienes, presta servicios. Los administradores públicos planean, organizan, dirigen, controlan y ejecutan los recursos del gobierno. Sirven al público pero, en un descuido, pueden convertirse en su condena. (pp. 19-20)

La teoría define que la administración pública dentro la sociedad no es un término limitado, gracias al contacto directo con la ciudadanía, donde sus necesidades son ilimitadas por consecuente atiende sus necesidades, haciendo de ella objeto; ahora bien, al constituirse una forma de organizar y distribuir sus recursos se transforma en idea; mantiene cambios, debido a la innovación y disciplina que involucran sus acciones; y, juzga bajo principios constitucionales y morales.

En estos tiempos, la administración pública se presenta como una realidad latente que rodea e involucra una sociedad, la cual contiene varios escenarios y actores, en donde exige, demanda, que el trabajo estatal sea visible. Para ello, Marshall (1937) sostiene: “La administración pública, como ciencia estudia la actividad gubernamental, así mismo a la sociedad en su desarrollo, de esta manera la administración pública contribuye a proponer modelos para administrar, proteger y distribuir los bienes y los asuntos públicos” (p. 12).

La administración pública es un elemento del Estado, funciona como organización pública, por tal motivo tienen un papel importante en el buen vivir de la población, aporta en fomentar desde todos los niveles de gobierno. Berrocal (2018) refiere que la modernización de la gestión es mediante procesos que se podrán llevar a cabo en coordinación y apoyo con todo el sector público. Por lo tanto, Abadín et al. (2013) concuerdan que la innovación en el sector público provoca que el modo de administrar, gestionar y organizar evolucione, tomando mejores estrategias y herramientas en el manejo de sus recursos y la mejora de los servicios públicos.

2.2.2.1. Gestión pública

Boscán, Fernández y Guédez (2017) aseguran que la gestión pública desde la perspectiva institucional funciona como una habilidad para dirigir, controlar y organizar el trabajo en una

entidad pública, se sustenta en la formulación y construcción de estrategias que a la vez se convierten en objetivos los cuales son evaluados y modificados frecuentemente. Por ello, en esta gestión pública lo que busca es obtener el mejor rendimiento apoyándose en el eficiente uso de sus recursos (humanos, materiales y financieros). En consecuencia, Pérez (2016) refiere a la administración pública como un hecho administrativo que invade los espacios de la esfera gubernamental, involucrando realizar un cambio en la manera contractual de la dirección de los asuntos públicos, más que un resultado del desarrollo e innovación intelectual y teórico.

2.2.2.2. Política Pública

Winchester (2011) concuerda que la política pública es un conjunto de acciones que se orientan a la resolución de una necesidad o problema público por parte del Estado conjuntamente con la participación activa de la sociedad. Roth (2017) opina que: “El Estado busca, como otros actores sociales, y con los recursos que tiene a su disposición, definir, incidir y, modificar en un cierto sentido la regulación operante en un espacio social particular” (p. 33).

Roth (2017) aclara: “La implementación de una política requiere del desarrollo de un proceso que involucra a distintas instituciones y actores. Este desarrollo se hace frecuentemente mediante el establecimiento de planes, programas y proyectos” (p. 39); donde, “plan” es un término global que hace referencia a decisiones de carácter general, es un parámetro técnico que engloba a los programas y proyectos; “programa” se encarga de concretar las líneas generales que se encuentran en el plan, entonces, un plan se encuentra conformado por un conjunto de programas; y, “proyecto” es el conjunto de actividades que se encuentran interrelacionadas y coordinadas, que se realizan con el objetivo de producir bienes o servicios que sean capaces de solventar necesidades o dar solución a un problema.

2.2.2.3. Ciclo de las políticas públicas

Para la implementación de una política pública que dé cumplimiento a la competencia (exclusiva, concurrente o residual) de un GAD, se debe cumplir un proceso también denominado ciclo donde Roth (2017) expresa que una política pública atraviesa por varias etapas interdependientes como son: la identificación y definición de problemas; la formulación de políticas; la adopción de la decisión; la implantación; y, por último la evaluación.

En cuanto al primer paso, la identificación y definición de problemas Delgado (2009) señala que el gobierno sabe la existencia de problemas u oportunidades de la sociedad y se plantea si debe actuar o no; para cumplir este primer proceso indica que existen dos actividades, una de ellas es la detección y la selección de cuestiones públicas (la agenda), donde para estudiar estos procesos se diferencia entre agenda sistémica, y agenda política, institucional o de gobierno (Roth, 2017); la primera, funciona como conjunto de situaciones que los miembros de una comunidad distinguen como necesitadas de atención pública y además, están dentro del ámbito competencial de la autoridad gubernamental a la que se dirigen (Roth, 2017); la segunda, conjunto de asuntos explícitamente aceptados para ser considerados seria y activamente por los decisores públicos; son las cuestiones que preocupan al gobierno; la siguiente actividad que se plantea es la definición de los problemas públicos donde, en primer lugar, el problema es percibido por los distintos actores interesados; en segundo lugar, que una situación se transforme en problema público, la elaboración de una situación no deseada como problema público depende de la relación con los factores o aspectos de la sociedad (Delgado, 2009); en tercer lugar Roth (2017) refiere que la definición de los problemas públicos plantea numerosas dificultades porque ellos son retorcidos e inéditos, es decir, no tienen una formulación definitiva; por lo tanto, no existen criterios específicos que establezcan cuando se ha llegado a la solución.

Con respecto al segundo paso, la formulación de las políticas Delgado (2009) menciona que tiene que ver con el desarrollo de cursos de acción, o sea, alternativas, propuestas y opciones aceptables y pertinentes para enfrentarse a los problemas públicos. Delgado también indica que existen actividades como: el establecimiento de metas y objetivos a alcanzar, donde los objetivos constituyen un elemento central en la acción pública, dan sentido y dirección a una institución, a sus políticas y programas; la detección y generación de alternativas que permitan alcanzar los objetivos, donde el producto de esta actividad sería una lista de opciones de política pública, sin embargo, cada opción o alternativa debe ser caracterizada como sea posible; la valoración y comparación de las alternativas, es decir, una vez que se han producido y definido las opciones con sus respectivas ventajas e inconvenientes, llega el momento de utilizar algún tipo de técnica que permita realizar el proceso de elección, donde una de las técnicas más conocidas es el análisis coste-beneficio, que consiste en identificar los costes y beneficios asociados con cada alternativa, con el fin de obtener un comparación entre las opciones; por último, la selección de una opción o combinación de ellas, donde la decisión se encuentra en manos del decisor público y las técnicas pueden asistirles y quizás aportar adoptando una actitud más valorativa sobre criterios, datos relevantes y los posibles impactos.

Ahora bien, en referencia al tercer paso, sobre la adopción de la decisión, Delgado (2009) increpa que esta fase está exclusivamente en manos de uno o varios decisores públicos donde, para que una política sea considerada pública ésta debe haber sido generada por medios gubernamentales, debe emanar de una autoridad pública. Por otra parte Roth (2017) detalla que otras fases del ciclo pueden quedar parcialmente en manos de actores, individuos u organizaciones que no están investidos de autoridad pública, otorgando la denominada participación ciudadana.

Acerca del cuarto paso, la implantación de las políticas públicas, Delgado (2009) indica que esta fase comienza una vez adoptada la decisión, comprende todas las actividades y procesos desarrollados hasta que aparecen los efectos gracias a la intervención pública. Las unidades administrativas correspondientes movilizan recursos económicos y humanos, sobre todo, para poner en práctica la política adoptada (Roth, 2017). Se trata de la puesta en marcha de las políticas. Delgado también menciona que este paso es la secuencia programada de acciones, de la que forman parte actores y procesos, todos dirigidos a producir resultados esperados. Delgado (2016) señala que esta fase ha sido conceptualizada adoptando varias perspectivas, como un proceso descendente, de arriba abajo; y, a la vez estudios posteriores ponen de relieve la importancia de concebirla también como un proceso ascendente, de abajo arriba donde Roth (2017) indica que el modelo de arriba abajo es un proceso que fluye desde la cúspide de las organizaciones públicas hacia las posiciones jerárquicas inferiores y en el que el protagonismo corresponde a los decisores públicos; y, el modelo de abajo arriba permite adaptar la situación inicial a la multitud de contextos de implantación, y otorga el protagonismo del proceso a los implantadores.

Sobre el quinto paso, la evaluación de las políticas, Delgado (2009) refiere que en esta fase las unidades de evaluación de la administración pública determinan en qué medida se han logrado los objetivos de la política pública implementada. Por otra parte, Roth (2017) aclara que la evaluación cierra el ciclo de las políticas y puede retroalimentar el proceso en cualquiera de sus fases. Roth también menciona que en la práctica, la evaluación no está tan extendida, la unidad de acción pública objeto de evaluación es el programa, el cual, es un conjunto de actuaciones orientadas a la consecución de uno o varios objetivos y que consumen recursos de diverso tipo (humanos, financieros, legales, materiales, tecnológicos, etc.). Evaluar programas en tanto que “paquetes” de recursos definidos con los que se pretende mitigar el estado de un problema mayor resulta más factible que evaluar políticas generales cuyo propósito es aliviar una situación social que no nos agrada (Delgado, 2009). Por esta razón, la política en sí se evalúa mediante los programas, identificando los recursos involucrados.

Para cumplir con este proceso es necesario contener la perspectiva e ideas de los pobladores que residen en el territorio, haciendo que los recursos sean invertidos de acuerdo a las necesidades más importantes o los sectores más vulnerables que requieran de intervención gubernamental. Se puede interpretar que la política pública llega a ser un conjunto de objetivos comunes que a la vez contienen decisiones con el fin de satisfacer una necesidad o dar solución a un problema.

2.2.3. El turismo

El turismo se lo podría describir como una actividad social en la cual se encuentra inmersa de forma individual o colectiva una persona con el fin de conocer nuevas experiencias en un lugar diferente al de su residencia, es decir, el turismo forma parte de un proceso más estructurado tal como mencionó Chalar y Campodónico (2010): donde para Stradner en 1884 el turismo en una industria fuerte conformada por empresas (p. 3). Es decir, instituciones orientadas a satisfacer necesidades de los visitantes y quien se ocupó por primera vez del estudio de los establecimientos y medios de prestación de servicios, siendo esto último, el punto de partida para que un Gobierno local sea el responsable de llevar a cabo acciones que deriven en un beneficio al turismo. Por ello, Hunziker y Krapf (1942) señalaron: “El turismo es un fenómeno especialmente complejo y de difícil conocimiento” (p. 33)

Este enfoque teórico sobre el turismo como un “fenómeno social” según la literatura, se debe a que este sector se podría ubicar en un punto centro de un círculo, donde una persona llega a desplazarse dentro de él realizando la denominada “visita” por esa razón toma del nombre de “turista” y, alrededor de dicho círculo se puede encontrar elementos que la conforman tales como: la cultura, la seguridad, el ambiente, la organización, la administración, etc., en fin, se pueden resumir como aspectos sociales en general sin embargo, la política y la economía llegan a correlacionarse al momento de tomar decisiones dentro de este campo.

Como sabemos, el término “turismo” relativamente es pretérito, teniendo muchos significados que se le ha otorgado a lo largo de los años. Parte de raíces latinas donde tour y turn son del sustantivo tornus (torno) o del vocablo tornarse (girar), siendo sinónimo de viaje circular. Además, se puede mencionar que este vocablo puede ser de origen hebreo, utilizado como sinónimo de viaje de vanguardia, reconocimiento o exploración. (Gutiérrez, Castillo y Castañeda, 1986, p. 12) Ahora bien, no basta conceptualizarlo como un desplazamiento o viaje de exploración sino como una forma de economía, tal como lo afirmó Schullern (1911): “El turismo es el concepto que comprende todos los procesos, especialmente los económicos,

que se manifiestan en la afluencia, permanencia y regreso del turista". (p. 433) Bajo este punto de vista se puede entender al turismo como una actividad productora, generadora de recursos y satisfactor de necesidades (experiencias). Aportando a este concepto, la Organización Mundial de Turismo (2008) señaló: "El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales". Entonces, siguiendo el enfoque económico, el turista resultará ser "la demanda" al exigir bienes y servicios denominado producto o paquete turístico; y, la "oferta" serían los organismos o instituciones encargados de generar bajo sus recursos dichos bienes y servicios para satisfacer las necesidades. Es por ello que el término "turismo se lo puede interpretar de acuerdo a diferentes puntos de vista de sus demandantes, por ello, Gurría (1997) mencionó:

Turismo es una abstracción, un concepto del cual todos tenemos distintas interpretaciones. Por esta razón existe una gran variedad de definiciones, algunas muy diferentes entre sí, según sea el enfoque que se le dé al concepto, o bien el ámbito de formación o trabajo de quien las formula, y de la época. (p. 13)

Cuando se nombra al turismo tenemos la creencia que se refiere a una actividad únicamente "recreativa", sin embargo, los teóricos y conceptualistas han nutrido de información relevante en cuanto a manejar su término. Dentro de este ámbito se encuentra que el turismo no es independiente, donde la Organización Mundial del Turismo (2008) plantea un producto turístico, es decir, un conjunto de bienes y servicios que conforman la experiencia turística del visitante satisfaciendo sus necesidades.

Dentro del tema de estudio se plantea al turismo como una justificación para que el ente público intervenga de manera significativa en los factores que involucran el "producto turístico" como se mencionó anteriormente, es decir, interviniendo de forma legal y administrativa en los aspectos que tiene "poder sobre ellos".

2.3. MARCO REFERENCIAL

2.3.1. Consejo Nacional de Competencias

El Consejo Nacional de Competencias (s.f) indicó: "Es el Organismo Rector encargado de la regulación, planificación, coordinación, gestión y control de la asignación y transferencia de las competencias" (p. 1).

En años anteriores la descentralización no había logrado acercar la gestión pública a los territorios, ni producir cambios efectivos que favorezcan a la ciudadanía; por lo

tanto, el Ecuador ha iniciado un proceso en el que la descentralización ha dejado ser una simple demanda o un recurso utilizado por actores políticos para posicionarse localmente e intentar marcar diferencias frente a los distintos gobiernos de turno. (CNC, 2012, p. 2 – 3)

Hoy en día se desarrolla un modelo que se rige por principios de obligatoriedad, progresividad, equidad, solidaridad, subsidiariedad, corresponsabilidad y unidad, asegurando con ello un modelo de desarrollo que garantiza el equilibrio territorial y la provisión eficiente de servicios públicos. En este marco jurídico se regula el sistema nacional de competencias, que cuenta con el CNC como su organismo técnico, integrado por todos los niveles de gobierno, cuyo fin principal es organizar e implementar el proceso de descentralización, asignar competencias adicionales y residuales, así como resolver en sede administrativa conflictos de competencia entre niveles de gobierno.

2.3.1.1. Competencias de los GAD municipales

La competencia municipal es el eje principal de la investigación para ello, la Enciclopedia Jurídica señala (2017):

Las competencias municipales se concentran en el gobierno y administración de los intereses peculiares de los pueblos. En este sentido, la actividad municipal se dirige a la realización de los siguientes fines: la gestión urbanística, el saneamiento, la reforma interior de las poblaciones; vías públicas, alumbrado, vivienda, parques y jardines y campos de deportes; administración y conservación del patrimonio municipal; salubridad e higiene; abastecimientos; transportes; instrucción y cultura; beneficencia; policía urbana y rural; concursos y exposiciones; y fomento del turismo. (p. 1)

Las competencias de los GAD parten de la Constitución, por ende, se convierten en fundamento para la autonomía administrativa, política y financiera de un nivel o forma de gobierno, siendo éstas, atribuciones para el manejo de sus recursos tecnológicos, materiales, humanos y financieros, la organización y gestión, e impulsar procesos y formas de desarrollo, siendo de insumo para el ejercicio de sus capacidades dentro de su circunscripción territorial. En este contexto, a continuación se presenta una tabla en la que se establecen las principales competencias de un GAD municipal, en base a lo establecido en... (poner la normativa en la que te basaste).

2.3.1.2. Clasificación de competencias del GAD Municipal

Tabla 1. Competencias para los niveles de gobierno

CLASES	DEFINICIÓN
Competencia exclusiva	Aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno. En donde la gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno.
Competencia concurrente	Aquellas cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno en razón del sector o materia Su ejercicio se regulará en el modelo de gestión de cada sector, sin perjuicio de las resoluciones obligatorias que pueda emitir el CNC. Se sustenta en el principio de subsidiariedad.
Competencia adicional y residual	Adicional: aquellas que son parte de los sectores o materias comunes y que al no estar asignadas por la Constitución o el COOTAD a los GAD, serán transferidas en forma progresiva y se sustenta bajo el principio de subsidiariedad, por el CNC. Residual: aquellas que no están asignadas en la Constitución o la ley a favor de los GAD, y que no forman parte de los sectores estratégicos, competencias privativas o exclusivas del gobierno central. Estas competencias serán asignadas por el CNC a los GAD, a excepción que por su naturaleza no sean susceptibles de transferencias.

Fuente: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Artículos 114, 115, 149 y 150 (2018). Clasificación de las competencias para los GAD.

2.3.1.3. Competencia de vialidad de los GAD

La Constitución del Ecuador determina los GAD municipales y metropolitanos gozan de la competencia exclusiva: planificar, construir y mantener la vialidad en sentido urbano, mientras los GAD parroquiales rurales ocupan la competencia de vialidad rural de forma coordinada con los GAD Provinciales. El CNC (2014) en la Resolución No. 0009-CNC-2014 señala: “Para regular el ejercicio de la competencia, a favor del GAD municipal, se entiende por “red vial” el conjunto de vías que conforman el casco urbano de una cabecera cantonal y aquellas vías que estén ubicadas en sectores susceptibles de urbanizarse” (p. 1).

2.3.2. Descentralización

El COOTAD (2018) establece la organización del Estado ecuatoriano en el territorio, el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, Batallas (2013) refiere que desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias. Por esta razón se entiende que la institución es la responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la

definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

El código regula las funciones y competencias que poseen los diferentes niveles de gobierno en el territorio, a la vez, otorga una autonomía política, administrativa y financiera, manteniendo siempre coordinación con parámetros o estándares manejados por el gobierno central, para lograr el cumplimiento de metas y objetivos a nivel nacional, regional, provincial, cantonal y parroquial. Complementariamente Moreno (2017) indica:

El modelo de Estado es unitario y reconoce que su organización será descentralizada, siendo así merece que se explique en qué consiste la autonomía. La autonomía política: se entiende como la capacidad para impulsar procesos y formas de desarrollo conforme a su historia, cultura y características propias del territorio; se expresa en su facultad como la capacidad para emitir políticas públicas, elección directa de sus autoridades por el cuerpo electoral dentro del territorio y el ejercicio de la participación ciudadana. Autonomía administrativa: constituye el pleno ejercicio de organización y gestión tanto de su personal como de recursos materiales. Autonomía financiera: derecho de recibir asignaciones económicas que le corresponden del Presupuesto General del Estado, así como de la capacidad propia de generar y administrar sus propios recursos. (p. 2)

Esta definición permite entender que a partir de la organización descentralizada del Estado ecuatoriano, la autonomía es el poder del gobierno local en materia política, administrativa y financiera para regir su ordenamiento y organización dentro de su circunscripción; en organizar y utilizar sus recursos materiales y financieros en beneficio de sus habitantes.

2.3.3. Gobierno Autónomo Descentralizado

Esta denominación surge del nuevo modelo descentralizado de nuestro país, donde dota a este término con características que mantenían los municipios. Para ello la Constitución del Ecuador (2008) señala en el Artículo 242 que cada GAD Municipal mantiene una circunscripción territorial propia, en la cual realiza su misión mediante tres funciones: ejecutiva, legislativa y participación y control social; se rige por una base legal que definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

2.3.3.1. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal

El gobierno municipal es un nivel de gobierno, el cual se encarga de solucionar problemas y/o necesidades que mantenga su circunscripción territorial. Para ello la Constitución del Ecuador en el artículo 238 establece que constituyen Gobiernos Autónomos Descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales; a la vez gozan de autonomía política, administrativa y financiera, y se rigen por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. Es decir, son las instituciones que conforman la organización territorial del Estado Ecuatoriano. (p. 82)

Se puede conceptualizar al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal como una institución jurídica, social y política que tiene como finalidad organizar a una comunidad que pertenece a una circunscripción territorial a través de la gestión autónoma en lo político, administrativo y financiero y que está integrada por servidores y autoridades electas por votación popular.

2.3.3.2. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal

El GAD Municipal del cantón San Cristóbal fue creado por el Decreto Supremo 164 de Provincialización de Galápagos y su División Territorial un 18 de febrero de 1973, publicado en el registro oficial 256 del 28 de Febrero de 1973. El 29 de diciembre de 2000, cambió su denominación a Gobierno Municipal de San Cristóbal, según resoluciones CCSC-109-200 y CCSC-119-2000, de 8 y 16 de noviembre de 2000, respectivamente. A partir del 3 de enero de 2011, adopta la denominación de Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Cristóbal, según Resoluciones CCSC-SO-O1 1 y 019 del 20 de enero y 03 de febrero de 2011 respectivamente, publicadas en el registro oficial 402 de 12 de marzo de 2011. (Contraloría General del Estado, 2014, pp. 4-5)

2.3.3.3. La competencia de vialidad en la institución

El GAD Municipal del cantón San Cristóbal según su Reglamento de la Estructura Orgánico Funcional (2011) se encuentra conformado por: el nivel directivo (legislativo y ejecutivo), el nivel asesor (Dirección de Asesoría Jurídica, Auditoría interna y Dirección de Planificación), nivel de apoyo (Secretaría General, Relaciones Públicas, Policía Justicia y Vigilancia, y

Unidad de Tránsito) y, nivel operativo (Dirección Administrativa, Dirección Financiera, Dirección de Obras y Servicios Públicos, Dirección de Gestión Ambiental, y Dirección de Turismo y Cultura). (p. 11 - 13) Es decir, la organización institucional se encuentra conformada por direcciones las cuales funcionan de forma estratégica y coordinada entre sí para su desenvolvimiento.

Por otro lado, el mismo reglamento detalla entre sus funciones relevantes a la competencia de vialidad:

Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; y, establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales. (p. 9)

Dicho esto, para dar cumplimiento a las misiones antes detalladas, el presente reglamento señala que la Dirección de Planificación tendrá entre las funciones más importantes en cuanto al tema de investigación: Asesorar al Concejo Cantonal, directores y servidores en la formulación de planes, programas y proyectos; Mantener actualizado el registro de necesidades identificadas y priorizadas en la elaboración del PDOT; Elaborar perfiles de proyectos correspondientes a la visión de desarrollo y sus necesidades sentidas y priorizadas por la comunidad y otras entidades concernientes a la pre-inversión; Mantener actualizado el banco de programas, proyectos y acciones, el cual consiste en el registro de los Proyectos en sus fases de perfil, factibilidad y negociación; Apoyar al Alcalde y Directores en la elaboración del POA, el Plan Anual de Inversiones y Programa Presupuestario del siguiente período. (pp. 27 – 28)

2.3.4. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT)

Está compuesto por todo un lineamiento estratégico que se implementa en un determinado periodo por un nivel o forma de gobierno para cumplir con sus metas y objetivos propuestos. Para ello, el GAD Municipal del cantón San Cristóbal (2012) señala:

El PDOT es un instrumento que facilita la gestión de los recursos financieros para la ejecución de proyectos y acciones a corto, mediano y largo plazo, se formula sobre la base de estas consideraciones y bajo los principios de Participación Ciudadana, en

diálogo permanente y fraterno de todos los sectores sociales del territorio. Es un ejercicio de gobernabilidad basado en el respeto a la comunidad en sus decisiones y su futuro. (p. 1)

El PDOT se construye de acuerdo a lo establecido en la Constitución del Ecuador, al COOTAD, el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, la Ley de Participación Ciudadana, entre otras. Esta normativa rige los niveles de gobierno al definir la estrategia que permita direccionar las finanzas públicas a una administración de calidad, con el objetivo de llegar a un desarrollo de sus diferentes circunscripciones y su organización; orientado a mejorar la infraestructura pública como el equipamiento urbano, rural y prestación de otros servicios. También se lo realiza con la participación de la ciudadanía en la formulación y definición de proyectos prioritarios para los habitantes y su territorio. Está conformado por un marco jurídico, un diagnóstico situacional del territorio, por componentes (Ambiental, Sociocultural, Económico Productivo, Asentamientos Humanos y Estructura, Movilidad, Energía y Conectividad); y, Político Institucional, por una evaluación general del territorio, por una propuesta (por componentes); y, por el modelo de gestión que presenta el nivel de gobierno.

2.3.4.1. Componente Ambiental

En el presente componente se detallan los aspectos naturales y medio físico que posee el territorio nombrando su ecosistema como parte indispensable, sobre el uso del agua y su contaminación, sobre el clima (precipitación y temperatura), sobre su geología y tipos de suelo así como su uso, y sobre los riesgos naturales que pueda llegar a tener.

El cantón San Cristóbal está conformado actualmente por las Islas San Cristóbal (558 km²), Floreana (172 km²), Española (60 km²), Santa Fe (24 km²), Genovesa (14 km²), y la Roca León Dormido. Desde el punto de vista bioclimático, se presenta tres zonas: la zona árida, con temperaturas que entre 17 y 22° C; la zona de transición, con una temperatura media anual de 14 a 17 ° C ;y, la zona húmeda, con una temperatura media de 13 a 17° C. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, p. 12 – 13)

Las islas e islote nombrados anteriormente son parte del Parque Nacional Galápagos, donde las únicas islas que cuentan con asentamiento humano son San Cristóbal y Floreana. Su clima, al igual que la zona costera del Ecuador, pasa por varios cambios a lo largo del año, sin embargo, el ambiente predominante es el soleado. Su flora y fauna está compuesta por

numerosas especies endémicas tanto en plantas como animales, contando con un ecosistema marino y diversidad de las mismas. En término de suelo, alrededor de un 90% es área protegida, siendo la diferencia el espacio para transitar, visitar, y el tema de agripecuaria en la isla.

2.3.4.2. Componente Sociocultural

En el presente componente se analiza la distribución, estructura y tamaño poblacional, sobre la pobreza, grupos vulnerables y programas sociales para brindar apoyo; también sobre la identidad cultural y sus prácticas (celebraciones, festividades, tradiciones, costumbres, etc.), incluyendo apartados sobre la movilidad poblacional (emigración) y sus causas, así como la calidad de la educación en las islas.

El cantón San Cristóbal cuenta con una población de 7.475 habitantes, de acuerdo al último Censo de Población y Vivienda 2010, y en comparación con el Censo 2001, tiene un crecimiento de 3,14 % anual. Representa el segundo cantón más poblado del Régimen Especial de Galápagos (...) Desde 1950 obtuvo un importante y considerable crecimiento de la población (residentes) hasta aproximadamente el año 1998 que se detiene, ya que dos años antes en 1996 la Constitución Política del Ecuador, vigente en esa fecha, dispuso que la provincia de Galápagos tenga un Régimen Especial, y que para su protección puedan restringirse los derechos de libre residencia, propiedad y comercio. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, p. 83 - 86)

Cuando se revisa la Ley de Régimen Especial para las islas Galápagos, en lo concerniente al tema de residencia, existe una diferenciación del término, siendo residentes permanentes las personas que nazcan en el territorio insular o sean hijos de residentes permanentes, residentes temporales las personas que ingresen a las islas por un tiempo determinado ya sea éste por trabajo o motivación alguna, y turistas las personas que ingresen con el fin de visitar los espacios turísticos que posee la isla. Ahora bien, en el tema de educación, los procesos son los mismos los que se manejan en el país, pero que a la vez otorga un valor agregado orientando a desarrollar un nivel de vida de acuerdo a la protección y conservación de su ecosistema.

2.3.4.3. Componente Económico Productivo

En el mencionado componente se detallan aspectos relevantes en cuanto al recurso económico que mantiene la población de la isla, la población económicamente activa e inactiva, sectores

económicos, a las actividades que se desenvuelven dentro de él, a los productos o servicios que se ofertan.

El turismo es uno de los ejes de la economía insular; la condición de isla y la existencia de diversidad de ecosistemas marinos, identifica el potencial y la actividad pesquera como otro de sus sectores económicos; finalmente la superficie terrestre, no obstante el origen volcánico, dan lugar a que en ellas se desarrollen actividades agrícolas. En cuanto a la Población Económicamente Activa, el 18,75% se dedica las actividades vinculadas a la Administración Pública y Defensa, el 11,2% actividades vinculadas al comercio al por mayor y menor, el 10,2% agricultura, ganadería y pesca, el 7,4% actividades de alojamiento, servicio de comidas y construcción; y, el 7,1% actividades dirigidas a la enseñanza. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, p. 33 - 34)

Según este dato, se encuentra identificado que la principal actividad que se ejerce en la actualidad es la Administración Pública (instituciones del Estado), dejando en segundo plano al turismo y la pesca, siendo estas a lo largo de los años reguladas y controladas tanto por el PNG como el Consejo de Gobierno de Galápagos para su protección y preservación. En las islas existen diferentes tipos de turismo, en crucero y nivel local, siendo el crucero una forma de “hospedaje a bordo” recorriendo algunas de las islas en barco, mientras que lo local funciona cuando el turista se hospeda en la isla y de allí parte a otros sitios de visita (caminata, en vehículo, en lancha, entre otros).

2.3.4.4. Asentamientos Humanos y Estructura

En este apartado se encuentra la localización de los asentamiento humanos, la situación de sus viviendas (materiales, uso, equipamiento, etc.), el acceso a los servicios básicos, infraestructura y acceso a los servicios sociales; y, sobre la seguridad ciudadana.

El rol del cantón San Cristóbal es de carácter Político Administrativo, por lo que en su cabecera cantonal Puerto Baquerizo Moreno, con 6.672 habitantes según el censo 2010, se asientan las sedes de los organismos de gobierno central y local, cuya ubicación urbana dispersa y con una débil imagen no es correspondiente con el poder que representa. Los asentamientos urbanos de la cabecera cantonal y sus dos parroquias rurales Progreso y Floreana, no conforman una estructuración territorial dinámica con sinergias económicas y sociales que garanticen un sistema sustentable. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, p. 123)

Los asentamientos humanos se dan dentro del porcentaje límite que otorga el PNG para la construcción y uso del suelo, el sector urbano de la isla se encuentra conformado por casas construídas de hormigón simple para menorar el impacto ambiental, a la vez, las construcciones de infraestructura vial que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal implementa son realizadas con material propio, es decir, con piedra volcánica para que de esta forma se reduzca lo más posible el impacto al ecosistema; ahora bien, al existir límites legales establecidos para ampliar el uso del terreno urbano se está ingresando (invadiendo) algunas de las zonas agrícolas, reduciendo sus fronteras. Esto sucede a desacuerdos que producirán conflictos por uso del suelo entre la Municipalidad, la Fuerza Armada y el PNG, de igual forma con la identificación y definición de sus competencias para cada una de estas instituciones del Estado.

2.3.4.5. Movilidad, Energía y Conectividad

Este componente analiza el uso de la red vial, así como el transporte que se encuentra dentro de la isla, los sistemas de conectividad (energía eléctrica, alumbrado, telecomunicaciones), sobre el acceso y generación de estos servicios.

“Estructura las actividades que la población lleva a cabo en el territorio. De su buen funcionamiento depende, en alto grado, la posibilidad de alcanzar los objetivos de desarrollo”. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, p. 158)

Como su nombre lo indica, es el encargado de analizar la distribución de la red vial, así como otorgar un panorama real sobre la generación y uso de la energía eléctrica que posee la isla (renovable y no renovable); y, las fuentes de regulación y control sobre las telecomunicaciones.

Las únicas opciones para ingresar a la isla son por origen aéreo y marítimo debido a los 1000 km que las separa del continente. Al interior de la isla, las alternativas de movilidad son varias, entre ellas están, peatonal (caminar), ciclística (uso de las bicicletas), motorizada (uso de motocicletas, vehículos). En materia de vialidad, el GAD Municipal del cantón San Cristóbal es el encargado de velar por el tránsito y la seguridad vial al tener la competencia indicada para el sector urbano. Para ello, el PDOT (2012) de la institución asevera:

La estructura vial de la Isla se compone de una red vial urbana y una red vial rural. La red urbana es administrada por el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Cristóbal y la red vial no urbana (rural) está a cargo del Concejo de Gobierno de

Galápagos, que en conjunto da mantenimiento anual en todo Galápagos a aproximadamente 280 Kilómetros de carreteras y caminos. (p. 158)

Casi en su totalidad la zona urbana de la isla se encuentra adoquinada y una parte lastrada (aplanada por maquinaria), el tramo vial se ha implementado para aportar los servicios turísticos hacia los atractivos y sitios de visitas, identificando dos tipos de ejes viales tales como de primer orden como secundarias, de esta manera aportando a al manejo de tráfico vehicular. El manejo de las telecomunicaciones se encuentra a cargo de la Corporación Nacional de Telecomunicaciones (CNT) proporcionando el servicio de comunicaciones (telefonía, internet) con un cierto grado de deficiencia debido a la ubicación geográfica. El tema de energía aún se realiza utilizando combustible, sin embargo, en la parte alta de la isla se encuentran generadores eólicos que proporcionan un alto nivel de energía limpia.

2.3.5. Participación ciudadana

La participación es el acto mediante el cual se da a conocer alguna opinión o criterio que poseemos como ciudadanos, ahora bien, en el marco de este término el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (2014) lo define como: “Un derecho de la ciudadanía, en forma individual y colectiva, de participar en la toma de decisiones, planificación y gestión de asuntos públicos, y en el control popular de las instituciones del Estado y la sociedad, y de sus representantes” (p. 1).

La Ley Orgánica de Participación Ciudadana (2011) establece las bases del poder ciudadano, donde es resultado del proceso de la participación individual y colectiva de la población, quienes participan en los asuntos decisorios de la institución pública y planificación; así como, en el control social de los niveles de gobierno, las funciones del Estado, y de las demás instituciones que manejan fondos públicos, prestan servicios o desarrollan actividades de interés público, tanto en el territorio nacional como en el exterior.

2.3.5.1. La participación ciudadana en las políticas públicas

La participación ciudadana es fundamental en la ejecución de programas y proyectos que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal ejecuta a través de sus competencias; la toma de decisiones y la cooperación entre los involucrados, se convierte en parte estratégica de la planificación, al poner en conocimiento los aspectos positivos y negativos que la población manifiesta respecto a la vialidad.

La importancia de esta participación en la investigación se debe al influir en la toma de decisiones por parte de los gobernantes, en cómo pueden aplicar sus competencias para el beneficio de la ciudadanía. La importancia de la aplicación de estrategias para evitar el conflicto por parte de los gobernantes y la población, ayudará a llegar a un equilibrio común entre las partes. Cabe señalar que la participación ciudadana ha sido frecuentemente utilizada en muchas decisiones empresariales, económicas y políticas.

2.3.6. Planificación participativa

Es una herramienta que permite a la ciudadanía conocer desde cada una de sus perspectivas la realidad local en la que se encuentran y actúan sobre ellas, como un proceso continuo en forma de fiscalización y/o evaluación, donde la ciudadanía identifica problemas y los detallan para posiblemente resolverlos y lograr objetivos comunes; por efecto, el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (2016) es el encargado de organizar y coordinar la planificación para el desarrollo a través de un conjunto de procesos, entidades e instrumentos que permiten la interacción de los diferentes actores sociales e institucionales. Tiene por objetivos el cumplimiento progresivo de los derechos constitucionales, el régimen de desarrollo y el del buen vivir, la generación de mecanismos e instancias de coordinación de la planificación y política pública, y la orientación de la política hacia el logro de resultados.

2.3.7. Presupuesto participativo

Nuestro país es un Estado democrático el cual permite a sus ciudadanos formar parte de sus acciones y decisiones dentro de la administración pública, es decir, en la toma de decisiones que se realice en los niveles de gobierno del Estado, todo esto en lograr el bienestar para su población, para entender este componente el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en su guía metodológica para la construcción del presupuesto participativo en el marco del sistema de participación (2017) lo definió como: “Mecanismo que se implementa en torno a la distribución equitativa de los recursos públicos, a través del diálogo y consenso permanente entre las autoridades y la ciudadanía” (p. 8).

En este sentido, el presupuesto participativo resulta un proceso que surge entre el gobierno seccional y la ciudadanía, que permite establecer prioridades para el desarrollo de su territorio, en otras palabras, la ciudadanía participa activamente en la toma de decisiones, ejecución y control del presupuesto del gobierno en bienestar de la población.

2.3.8. Diagnóstico

El diagnóstico es un procedimiento que permite conocer la realidad de una situación y establecer de manera clara una circunstancia, partiendo de observaciones e información. Conlleva valorar acciones de acuerdo con objetivos. Andrade de Souza (2019) opina: “un diagnóstico es un método de conocimiento y análisis del desempeño de una empresa o institución, interna y externamente, de modo que pueda facilitar la toma de decisiones” (p. 1). Esta definición permite analizar la información interna del GAD Municipal del cantón San Cristóbal con relación a la competencia de vialidad, así como la gestión que se realice para cumplirla y, como información externa se puede analizar el criterio que mantiene la ciudadanía local.

Su propósito es detectar posibles causas y/o consecuencias que lleguen a tener efecto sobre la gestión de la competencia de vialidad efectuada por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal, el diagnóstico proporcionaría elementos de juicio para mejorar o corregir actividades que posiblemente no fueron tomadas en cuenta para brindar un servicio óptimo en vialidad con lo que se podría llegar a aportar con un efecto positivo en el turismo, utilizando los recursos disponibles de la institución.

2.3.9. Ministerio de turismo

El gobierno como ente rector a nivel nacional, diseña e implementa estrategias para el desarrollo y posicionamiento de los productos que conforman el portafolio turístico nacional; y coordina, ejecuta y evalúa los planes referentes al sector turístico del país a través de su ministerio correspondiente. En este sentido, el Consejo Nacional de Competencias (2017) señala:

El Ministerio de Turismo es el organismo rector de la actividad turística a nivel nacional, entre sus atribuciones está la promoción y el fomento de todo tipo de turismo, la ejecución de proyectos, programas y prestación de servicios complementarios con organizaciones, entidades e instituciones públicas y privadas incluyendo comunidades indígenas y campesinas en sus respectivas localidades. (p.5)

Nuestro país es el poseedor de una abundante e inigualable riqueza natural y cultural, las cuatro regiones han dado lugar a cientos de miles de especies de flora y fauna, gracias a la diversidad que conforman. Contiene innumerables especies de pájaros, de mariposas, de reptiles, anfibios y mamíferos, entre más. Oferta atractivos gastronómicos, históricos (arquitectónicos) y una gran variedad de culturas y tradiciones. El territorio ecuatoriano es

considerado como uno de los países donde está concentrada la mayor biodiversidad del planeta, donde la mayor parte de fauna y flora vive en áreas protegidas por el Estado. Una de esas áreas protegidas es Galápagos, para ello, a través de su página web el Ministerio de Turismo (2018) manifiesta:

Galápagos es uno de los principales atractivos turísticos del Ecuador que muestra sus entrañas para mostrar su fascinante evolución de flora y fauna, en un entorno semejante a un espectacular paraíso y laboratorio viviente que fue visitado en 1835 por el científico inglés Charles Darwin, y comprobó “La Teoría de la evolución”. (, p. 1)

Al considerar la provincia de Galápagos como uno de los atractivos más ponentes que mantiene el país, el gobierno central a través de su ministerio competente aporta con mecanismos de promoción y regulación para las islas, con el fin de incentivar el fomento de la actividad turística dotando de lineamientos y estrategias para contribuir a la buena experiencia del turista.

2.3.10. Ministerio del Ambiente

Como se mencionó anteriormente, el Ecuador está lleno de biodiversidad en cada rincón de su territorio y, las islas Galápagos no se caracterizan únicamente por su flora y fauna sino también por sus especies endémicas que en conjunto, engrandecen su ecosistema por ello, el órgano rector en proteger este elemento denominado ambiente es el ministerio antes señalado.

Es el organismo del Estado ecuatoriano encargado de diseñar las políticas ambientales y coordinar las estrategias, los proyectos y programas para el cuidado de los ecosistemas y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. Propone y define las normas para conseguir la calidad ambiental adecuada, con un desarrollo basado en la conservación y el uso apropiado de la biodiversidad y de los recursos con los que cuenta nuestro país. (Ministerio del Ambiente, 2016, p. 1)

Es decir, este organismo se encarga de preservar de manera sostenida los recursos naturales que tiene el país, por ello uno de sus objetivos es aplicar los mecanismos pertinentes para priorizar que las actividades productivas generen menor impacto posible al ecosistema, concienciando a la ciudadanía sobre las causas y efectos que provocado por la vulnerabilidad ambiental, donde una de sus estrategias más importante fue la creación de Parques Nacionales, los cuales están bajo su responsabilidad.

2.3.11. Parque Nacional Galápagos (PNG)

También se lo podría denominar como un área protegida que se encuentra bajo cuidado del Estado ecuatoriano con el objetivo de brindar la mayor protección a una extensión de territorio. Estos parques son creados con el propósito de brindar protección a la integridad ecológica que posee el área natural, excluye la explotación y ocupación del territorio, y provee bases para que los visitantes puedan hacer uso de ellas de manera científica, cultural, exploratoria, educacional, entre otras acorde a su preservación.

“Actualmente el país cuenta en su Sistema Nacional de Áreas Protegidas con 11 Parques Nacionales: Cayambe Coca, Cotopaxi, Galápagos, Llanganates, Machalilla, Podocarpus, Sangay, Sumaco, Yasuni, Yacuri y El Cajas”. (Ministerio del Ambiente, 2016, p. 2)

La Dirección del Parque Nacional Galápagos (DPNG) es la responsable de la conservación de la integridad ecológica y la biodiversidad de los ecosistemas insulares y marinos de las áreas protegidas del archipiélago, así como el uso racional de los bienes y servicios que estos generan para la comunidad. (DPNG, 2016, p. 2) El aspecto más llamativo al ingresar a las islas es observar cómo sus especies han evolucionado con los años y las formas de vida que han adoptado al existir en ellas, cuenta con una gran variedad de sitios de visitas a los cuales se puede acceder. De igual forma, existe un cierto límite con el fin de evitar el mayor impacto posible.

El Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina son la base principal del desarrollo económico del Régimen Especial y fuente importante de divisas para el país. La principal actividad económica que se desarrolla en estas áreas es el turismo, sobre todo en la modalidad de crucero navegable y buceo. (PDOT, GAD Municipal del cantón San Cristóbal, 2012, p. 27)

Como bien lo dice, el turismo es una base de desarrollo tanto por la reserva marina como a nivel local, en la zona poblada de la isla, donde por la condición geográfica los turistas ingresan por medio de las aerolíneas o embarcaciones siendo la red vial el principal medio para movilizarse en su llegada y éstas a la vez se llegan a transformar en un atractivo más; no obstante, el turismo local llega a respaldarse en las políticas públicas se implementen, acciones de preservación y mantenimiento impulsado por la institución, aportando al cuidado de los ecosistemas y la biodiversidad siendo éstos el atractivo turístico de las islas Galápagos.

2.3.12. Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG)

Según lo dice la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (2015) este consejo de gobierno es de régimen jurídico administrativo, se sujeta de igual forma al ámbito de sus competencias con un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural. Una de sus finalidades es la conservación de los sistemas ecológicos y la biodiversidad de la provincia de Galápagos, especialmente la nativa y la endémica, permitiendo a la vez, la continuación de los procesos evolutivos de esos sistemas con una mínima interferencia humana.

Organismo responsable de la administración de la provincia, la planificación y el Ordenamiento Territorial, el manejo de los recursos y la organización de las actividades que se realizan en Galápagos, para garantizar la conservación del patrimonio natural del Estado y del Buen Vivir. (CGREG, 2016, p. 1)

Este organismo aporta en el desarrollo sostenible para Galápagos, una de sus competencias en cuanto al aspecto de uso del suelo y vialidad, la Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos (2015) dictamina: emitir lineamientos generales y estándares para el ejercicio de la competencia de uso y gestión del suelo en la provincia en coordinación con los GAD, exceptuando las áreas protegidas; y, planificar, construir y mantener el sistema vial provincial que no incluya zonas urbanas. (p. 5) Es decir, dentro del marco vial, el Consejo de Gobierno no tiene competencia sobre el área urbana de las islas ya que estas se encuentran bajo competencia de los GAD y a la vez promueve estrategias para el buen uso del suelo.

2.3.13. El turismo como competencia en la Administración pública

El turismo es un componente fundamental en el marco del desarrollo socioeconómico, por ello, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en su publicación Tendencias y Políticas de turismo (2016) detalla:

Existen grandes retos dentro del sector turístico que requieren políticas activas e innovadoras que permitan que el turismo se mantenga como un sector competitivo, para lo cual se plantea estrategias para mejorar la atracción de los destinos turísticos, una de ellas es: El desarrollo del producto como tipos de turismo, eventos, opciones de movilidad; en donde para cumplir esto, se requiere considerar iniciativas dentro del campo vial, es decir, crear facilidades de acceso para las personas con movilidad limitada y, brindar información y señalización en diferentes lenguas. (pp. 4-7)

Como competencia dentro de la administración pública el COOTAD (2018) señala que una función del GAD Municipal es: “Regular, controlar y promover el desarrollo de la actividad turística cantonal en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados, promoviendo especialmente la creación y funcionamiento de organizaciones asociativas y empresas comunitarias de turismo” (p. 27). Por lo tanto, una de las funciones del GAD Municipal dentro de la administración pública es regular, controlar y promover la actividad en el ámbito turístico en coordinación con las demás instituciones públicas a través de la implementación de planes, programas y proyectos dirigidos al desarrollo sustentable e integral del turismo.

2.3.14. El turismo como desarrollo

El turista es un miembro fundamental para el desarrollo sustentable de un sector turístico, por ello, una definición interesante sobre este tema es la siguiente:

Conjunto de servicios que, por su naturaleza, se encuentran interrelacionados con un conjunto de organizaciones y disciplinas, todas dedicadas a servir a una clientela denominada turistas, es también un conjunto de servicio “intangible”, en donde cada quien valora según su experiencia. Aunque este servicio no puede almacenarse, transportarse ni tocarse, sí puede ser percibido como una forma de viajar y de enriquecimiento espiritual. Por ello, el turista sabe que no puede constatar la calidad de su visita, únicamente después de haber obtenido su experiencia podrá manifestar y confirmar la calidad de experiencia que obtuvo. (Guevara, 2017, pp. 24-25)

El sector turístico exige que se generen servicios de calidad en los lugares y ámbitos relacionados a su visita, lo que implica que el Estado implemente políticas públicas; complemente servicios y bienes para el desarrollo y fortalecimiento del turismo a nivel nacional, regional, provincial y local.

La actividad turística está sujeta a disposiciones de la ley, tienen carácter de orden público, se encuentra orientada a mejorar la calidad de vida de la población dedicada al turismo.

2.3.15. Planificación y vialidad en el turismo

La vialidad es un componente indispensable para impulsar procesos y formas de desarrollo social, económico, cultural y turístico de una localidad, por lo que es importante considerar en la planificación de los gobiernos seccionales, la misma que debe ser flexible y continua, con una visión que no se limite únicamente a los servicios turísticos y hoteleros sino que busque la

satisfacción del turista también en su movilidad al interior de cada lugar visitado. Por lo tanto, esa nueva visión de planificación turística debe ser complementada con los avances de vialidad que se implementen con la finalidad de convertir a cualquier lugar en un destino turístico.

El diario El Telégrafo (2014) señaló:

La nueva visión de la planificación turística es una interrelación entre los factores de demanda de los tipos de mercado turístico y los de oferta que existen en el territorio.

Este proceso se complementa con escenarios prospectivos e integración de recursos, como los avances en vialidad, lo que abre las puertas a una mayor competitividad. (p.

1)

Se puede entender como planificación turística a procesos que buscan potencializar los lugares turísticos, dar a conocer diversas especies de flora y fauna, visitar atractivos culturales; mediante estas actividades contribuirán a fomentar una mejor calidad de vida para las personas que están inmersas en el sector del turismo.

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

El presente estudio se realizó bajo un enfoque cualitativo que permitió analizar la realidad de la competencia de vialidad en relación al turismo; también aportó en el conocimiento del nivel de satisfacción que mantuvo la ciudadanía residente respecto a la gestión de la vialidad que cumplió el GAD Municipal del cantón San Cristóbal en el período comprendido entre los años 2012 y 2016.

El enfoque permitió verificar la situación pasada y actual, como se encontró y encuentra la vialidad en la isla San Cristóbal, y la evolución del turismo en el período de análisis. En base a los datos recopilados y tabulados, se expuso y resumió la información de forma organizada para posterior obtener resultados y conclusiones; y proporcionó las principales características que posee la competencia de vialidad sobre el turismo local.

3.1.2. Tipo de Investigación

El estudio fue de carácter descriptivo al diagnosticar la competencia: planificar, construir y mantener la vialidad urbana, del GAD Municipal del cantón San Cristóbal; por lo tanto, tuvo como finalidad observar, describir, analizar, interpretar e interrelacionar las variables de vialidad y el turismo de la localidad en el periodo antes mencionado.

3.2. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

La gestión en la competencia de vialidad en los años 2012 - 2016, del GAD Municipal del cantón San Cristóbal aporta en el incremento de visitantes a la isla San Cristóbal.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1. Variable dependiente

Turismo de la localidad.

3.3.2. Variable independiente

Competencia de vialidad

Tabla 2. Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	Sub - dimensiones	INDICADOR	TÉCNICA	INSTRUMENTO
Variable Independiente Competencia de vialidad	<i>Es la facultad que tiene un GAD municipal para ejecutar una acción dentro de su circunscripción</i>	Política Pública en vialidad	Planes, programas y proyectos.	<i>Política pública de vialidad</i>	Registro	Documento: PDOT
				<i>Proyectos planificados vs ejecutados. Nivel de cumplimiento</i>	Registro	Documento: POA
			Presupuesto y tiempo	<i>Porcentaje de eficiencia y eficacia en el manejo de los recursos destinados para los proyectos</i>	Registro	Documento: Perfil de proyecto
Variable dependiente Turismo de la localidad	<i>Es la consecuencia de una situación presentada en el sector de turismo</i>	Efectos	Lugares Turísticos	<i>Número de sitios turísticos</i>	Observación Registro	Documento: INVENTARIO DE ATRACTIVOS
				<i>Estado antes y después de la vialidad.</i>	Registro	Documento: INVENTARIO ANTERIOR Y NUEVO
			Incremento de turistas en los lugares	<i>Número de visitantes que ingresan a los sitios turísticos</i>	Registro	Documento: INFORME ANUAL DE VISITANTES
			Satisfacción - percepción hacia el servicio	<i>Opinión ciudadana</i>	Cuestionario	Encuesta

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

Dávila (2006) refiere que el método inductivo no genera nuevos conocimientos sino permite discernir sobre los programas y proyectos que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal ejecutó en el periodo 2012 - 2016 en materia de vialidad; además ayudó a verificar cual fue el impacto generado a través de ésta al turismo de la isla San Cristóbal.

Al ser el GAD municipal del Cantón San Cristóbal el ejecutante de la competencia de vialidad se procedió a obtener información a través de una entrevista dirigida al Jefe del Departamento de Planificación, en cuanto a la gestión realizada para cumplir dicha competencia, donde se analizó y diagnosticó; y por otro lado, se formuló un cuestionario estructurado dirigido a la

ciudadanía partiendo de las características esenciales que envuelven a la competencia y el turismo local, con el fin de hallar un criterio general e interpretar los resultados obtenidos.

3.4.1. Análisis estadístico

El uso del análisis estadístico en la investigación es de importancia al permitir relacionar variables y posterior interpretar sus datos para entregar una lectura comprensible y coherente de sus resultados por ello, el Centro en Investigación y Matemáticas, A. C. (s.f) manifestó:

La estadística es un componente indispensable en investigaciones que dependen del acopio de datos, ya sea en proyectos académicos, empresariales o gubernamentales. Conforme la información se ha vuelto más abundante y disponible, la tendencia actual es que un creciente número de empresas e instituciones requieren del lenguaje estadístico y sus aplicaciones. La estadística tiene injerencia en ámbitos tan diversos como la industria, educación, medicina, psicología, ingeniería, historia, demografía, economía, política, mercadotecnia, finanzas, entre muchas otras. (p. 1)

Durante estos últimos años, la estadística se ha transformado en una herramienta de análisis debido a sus métodos y procedimientos que son de efectiva aplicación en cualquier rama de la administración. Se pueden valer de los datos para lograr conocer, analizar, medir e interpretar situaciones reales en determinados campos.

Con el objetivo de analizar la realidad desde dos perspectivas (institucional y ciudadana), a través del análisis de resultados y posterior la formular conclusiones y recomendaciones; se utilizó el software IBM SPSS para el análisis Chi-cuadrado y Microsoft Office Excel para la tabulación, como también técnicas para analizar de manera descriptiva los resultados de la investigación y posteriormente discutir con la teoría.

3.5.1. Entrevista

La entrevista se elaboró y se aplicó al jefe del departamento de Planificación de acuerdo a los indicadores que se mencionaron en la Tabla N° 2. Con el objetivo de identificar el criterio y gestión del servidor del GAD Municipal del Cantón San Cristóbal.

3.5.2. Encuesta

La encuesta se elaboró el objetivo de identificar la opinión ciudadana mediante el nivel de satisfacción en accesibilidad y percepción que ha producido la ejecución de la competencia de vialidad urbana por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal.

3.5.2.1. Población

La presente investigación se realiza en la isla San Cristóbal, provincia de Galápagos la cual según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (2015) señala: “De los 25.244 habitantes, 12.926 son hombres y 12.318 mujeres. Según el censo, Santa Cruz es el cantón más poblado con 15.701 personas, seguido de San Cristóbal con 7.199 e Isabela con 2.344” (p. 1). Por lo tanto, para la muestra se tomó el total de habitantes como el tamaño de la población, por cuanto el beneficio de la gestión de competencia de vialidad ejecutada por el GAD Municipal del Cantón San Cristóbal, es para el total de la población antes descrita.

3.5.2.2. Cálculo de la muestra para la población

El uso de la red vial de una ciudad no excusa a ningún sector de la población utilizarlo, al ser un medio que facilita la movilización y transporte. Para el siguiente cálculo se tomará el total de habitantes de la isla San Cristóbal, empleando la siguiente fórmula estadística para el cálculo muestral de una población finita; por esta razón, Anderson, Sweenry y Williams (2012) detallaron:

“Una muestra aleatoria simple de tamaño n de una población finita de tamaño N es una muestra seleccionada de manera que cada posible muestra de tamaño n tenga la misma probabilidad de ser seleccionada”. (p. 268)

Para obtener la muestra aleatoria simple se utilizará la siguiente fórmula:

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

Tabla 3. Descripción de la fórmula (muestreo aleatorio simple)

Variable	Detalle	Valor
N	Tamaño de la población	7.199
Z	Nivel de confianza 95%	1,96
P	Probabilidad a favor 0,5	50%
Q	Probabilidad en contra 0,5	50%
E	Error muestral 0,05	5%

Fuente: muestreo aleatorio simple

Entonces:

$$n = \frac{(3,8416)(0,5)(0,5)(7199)}{(0,0025)(7199 - 1) + (3,8416)(0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{(1,9208)(3559,5)}{(17,795) + (0,9604)}$$

$$n = \frac{(6837,0876)}{(18,7554)}$$

$$n = 365$$

Para el desarrollo de la investigación se realizó 365 encuestas a los residentes permanentes de la isla San Cristóbal, lo cual permitió identificar los niveles de satisfacción de la población en materia de vialidad - turismo. Una vez obtenida esa información se procedió a cotejar la opinión del funcionario entrevistado con el criterio de la ciudadanía.

Chi cuadrado de Pearson

Este análisis estadístico de hipótesis aporta con verosimilitudes para aseverar si la gestión en la competencia de vialidad en los años 2012 - 2016, del GAD Municipal del cantón San Cristóbal aporta en el incremento de visitantes a la isla San Cristóbal; por ello, Di Rienzo, Casanoves, Ganzales, Tablada, Díaz, Robledo y Balzarini (2013) indicaron:

Lo usual es realizar un experimento u observar el comportamiento del sistema y comparar los resultados obtenidos en estos estudios con los que se deducen del modelo. Si no hay diferencias significativas entre lo observado y lo esperado, entonces se dirá que el modelo es correcto para esa situación (o desde el punto de vista más estricto: que el modelo es “provisoriamente” aceptable). (p. 143)

Este análisis permitirá conocer si existe una relación entre las variables que conforman el tema de estudio, contrastando la teoría convertida en pregunta con los resultados obtenidos por las encuestas, con el fin de saber así como lo dice la cita, si el “modelo” es aceptable, es decir, si la investigación presenta relación entre sus variables.

Para entender el resultado obtenido Cerda y Villarroel (2007) señalaron:

Si los resultados difieren de los resultados teóricos, es decir, difieren de H0, es posible rechazar H0 y afirmar que H1 es verdadera, concluyendo que las variables están asociadas. Por el contrario, si los resultados observados y teóricos no difieren

significativamente, se confirma la veracidad de H0 y se afirma que las variables son independientes. (p. 415)

Es decir, si en el análisis de chi-cuadrado la prueba asintótica es mayor que el 0,05% del error utilizado para la muestra, las variables serán independientes, o sea no llegan a correlacionarse entre sí, sin embargo, si es menor que el error, las variables presentan relación.

Tabla 4. Análisis chi-cuadrado

	Valor	G1	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	608,761 ^a	16	,000
Razón de verosimilitudes	629,068	16	,000
Asociación lineal por lineal	274,155	1	,000
N de casos válidos	365		

a. 5 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,90.

Fuente: IBM SPSS. Análisis de chi-cuadrado.

Una vez obtenido los datos del análisis (significancia asintótica de 0,000) observados en la Tabla N° 4, se puede afirmar que las variables de estudio, competencia de vialidad y turismo (independiente – dependiente), mantienen relación; por lo tanto, se interpreta que la gestión de la competencia de vialidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal aporta en el incremento de visitantes a la isla.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

La investigación tiene como base la política pública, la cual es el lineamiento estratégico para cumplir con la competencia de vialidad dentro de la gestión, adicionalmente se recolectó información a la ciudadanía del cantón y al Jefe de Planificación de la institución quien cuenta con 17 años de experiencia; de esta manera el resultado obtenido cobra peso al contrastar las opiniones por ambas partes. El acercamiento a la ciudadanía es de vital importancia, al ser ellos los demandantes y beneficiarios de la gestión pública realizada en los años 2012 – 2016 por los servidores del GAD Municipal del cantón San Cristóbal.

Según lo demostrado en el análisis del chi-cuadrado, la variable independiente (competencia de vialidad) se encuentra relacionada con la variable dependiente (turismo local) en sentido de accesibilidad, por esta razón, se puede afirmar que la competencia de vialidad del GAD MSC incide en el turismo de la localidad; por lo tanto, las encuestas aplicadas a la ciudadanía no presentan error y se puede mantener credibilidad sobre los resultados y posterior hacer válido el presente estudio de investigación.

4.1.1. Opinión del GAD Municipal del cantón San Cristóbal

Según la entrevista realizada al Msc. Francisco Coronel, Jefe de la Dirección de Planificación y Desarrollo del GAD Municipal del cantón San Cristóbal, en cuanto a la competencia de vialidad y el turismo se encontró lo siguiente:

En cuanto la visión para la elaboración de la Política Pública de vialidad urbana en el año 2012 manifestó: La competencia planificar, construir y mantener la vialidad urbana, recientemente otorgada a los municipios, con lo que podemos establecer herramientas para mejorar la vialidad peatonal, motorizadas, ciclística, en cuando al diseño de ciclovía en áreas regeneradas, tiene que ver mucho en la elaboración de la política pública, la cual se considera como una ley local a nivel cantonal, entonces la visión resulta ser mejorar la circulación no solo para turistas o residentes sino también para personas con capacidades diferentes, mediante el uso de ramplas en cada esquina de las calles que conectan a las áreas regeneradas y estas a su vez con los parques, malecones, áreas deportivas entre otras; entonces, básicamente es mejorar las áreas de circulación peatonal, turística, comercial y para personas con capacidades diferentes igualmente para los vehículos motorizados y no motorizados,

mejorar los puntos de embarque y desembarque con paradas eventuales con pérgolas como sitios de espera, tanto en lo urbano como rural, así como las ciclovías tenemos una ciclovía que nace desde Pto. Baquerizo Moreno hasta el progreso, la cual se va alargar hasta Puerto Chino.

En cuanto al objetivo que se plantea el GAD municipal para formular los proyectos de vialidad urbana expresó: Efectivamente tiene que ver mucho con el mejoramiento de las vías para mejorar la atención a los turistas principalmente, a los vehículos motorizados, a las personas que hacen uso de bicicletas; básicamente el objetivo tiene que ver en contribuir al desarrollo socioeconómico de la población, porque si tenemos mejores vías, vías alternativas, nuevas vías, vías bien adoquinadas o asfaltadas, el comercio se dinamiza, el transporte, la viabilidad turística y de muchos productos fluye con mayor rapidez, y esto es muy buen aporte porque el comercio genera mayor economía y rentabilidad a nivel local, esto lógicamente traducido en política pública, pasa a ser una ley local, fortalecer y mejorar el desarrollo socioeconómico de la comunidad así como mejorar la seguridad y dar mejores opciones de tránsito al turista nacional, extranjero y local.

Al criterio para distribuir el monto a los diferentes proyectos de vialidad urbana mencionó: La distribución financiera para los proyectos de vialidad tiene mucho que ver con la participación ciudadana, cuando se elabora el PAI o POA, éste se realiza cada fin de año con participación de la comunidad local, donde se priorizan los proyectos y son ellos los que prácticamente establecen los proyectos más importantes o prioritarios y los que se quedan en segundo nivel, de manera que es con la participación ciudadana, por efecto ésto se transforma en un presupuesto participativo con la aprobación, y se ejecuta de acuerdo a la programación o al cronograma para el año subsiguiente.

En cuanto al tiempo se actualizan los planes de mantenimiento para la infraestructura vial comentó: El GAD municipal de San Cristóbal a través de la Dirección de Obras Públicas, son los que preparan el presupuesto referencial para el mantenimiento de la infraestructura vial y su equipamiento, esto se lo hace cada 6 meses, debido a que existen varios componentes arquitectónicos urbanos que están contruidos a base de manera cómo: el pasamano, las pérgolas, las bancas, la glorieta, de manera que el mantenimiento debe darse periódicamente, cada 6 meses, por lo cual, el plan de mantenimiento anual se traduce en 2 ocasiones al año.

En el apartado sobre si en los estudios de construcción de la infraestructura vial se considera el impacto en el turismo local manifestó: En nuestro medio, para la ejecución de la

infraestructura vial se considera principalmente los estudios de impacto ambiental, debido a que en Galápagos este componente es muy elevado por la fragilidad de su ecosistema, también tiene que ver mucho en la elaboración de los estudios a nivel turístico el impacto que va a representar a nivel turístico y patrimonial ya que la inversión en infraestructura vial tiene mucho que ver con la infraestructura conectada al equipamiento turístico, esto implica dar más facilidades de desplazamiento a los turistas en lo urbano, entonces, se toma en cuenta estos impactos haciendo referencia a los estudios de impacto ambiental.

Sobre si existió participación ciudadana en el proceso de formulación de los proyectos de vialidad en el periodo 2012 - 2016 comentó: Seguro que sí, se dio participación ciudadana en los procesos de determinación de proyectos de vialidad en ese periodo, aunque de forma muy leve al inicio porque eran procesos de comunicación que se estaba implementando recién, sin embargo, luego la gente se fue empoderando de todo este proceso donde ellos transmiten cuales son los proyectos que requiere y cuales son prioritarios, de manera que existió participación, y existe ahora con mayor razón al contar con un nuevo organismo gubernamental denominado Subsecretaría de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo, por ello, esto se realiza con mayor obligatoriedad, porque se traduce en una ley, (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo), de manera que si se tomó en cuenta la participación en estos procesos democráticos de elaboración de los proyectos en vialidad, que en nuestro caso prácticamente han sido para el 2012 . 2015 la apertura de vías en los barrios donde recién se estaban consolidando, en los barrios periféricos donde no habían apertura de vías ni siquiera había lastrado de manera que hoy ya se cuenta tanto en el barrio Manzanillo como en Las Palmeras el adoquinamiento en los barrios principales.

Acerca si existió alguna limitación que no permitió la ejecución de los proyectos de vialidad declaró: Uno de los proyectos que consta en el PAI es la contratación de estudios de consultoría para contar con el plan de desarrollo vial, esto si se ha conseguido como paso previo para la ejecución de los proyectos, sin embargo, existió un retraso en las asignaciones por parte del gobierno central, es decir, en las transferencias que entrega el Ministerio de Finanzas no han llegado con puntualidad, es por ello que los proyectos que constan en el plan vial es un documento que ya se tiene pero aún no se ha ejecutado, sin embargo se ha aplicado señalética turística, urbana, riesgos y también semaforización en sectores importantes de la isla como en la Av. Alsacio Northia, Av. Quito, y 12 de febrero. De hecho aproximadamente fueron planificados 12 proyectos de los cuales se ejecutaron 7 en el periodo comprendido entre 2012 – 2016.

Sobre si el GAD Municipal informa a la ciudadanía sobre los proyectos de vialidad urbana del cantón manifestó: Efectivamente, todo lo que es proyecto y más aún en esta tipología de vialidad, se informa a la comunidad mediante la radio, el alcalde comunica periódicamente los proyectos que están en marcha, los pendientes, los próximos a ejecutar, cuál es la fecha de inicio y la fecha probable de finalización, también se comunica a través de redes sociales (Facebook) y a la vez en la rendición de cuentas que por ley el GAD municipal tiene que hacerlo y todos los municipios del país. Adicionalmente en la sesión solemne, en las festividades (19 de febrero) también se hace un detalle global de todos los proyectos ejecutados, pendientes, cuál es el monto, y cuáles son los tiempo (inicio – fin), incluyendo los proyectos en la temática vial. Estos proyectos desde luego que son participativos, se los prioriza en los diferentes mesas de trabajo de acuerdo a los sectores, ahí es cuando se informa los presupuestos, cual es el financiamiento que se tiene y cuál es la contraparte municipal, si es con crédito o financiamiento de terceros, cuál es el crédito y contraparte municipal, es decir con qué recursos propios interviene el municipio (autogestión).

En cuanto al estado en el que se encontraba la infraestructura vial en los atractivos turísticos del cantón en el año 2012, y cómo vio para el año 2016 indicó: Los diferentes destinos turísticos como por ejemplo La Lobería, Tijeretas y Puerto Chino ahora cuentan con senderos peatonales definidos revestidos con piedra volcánica cortada en un ancho de un metro por 50 centímetros (1m x 50cm), en donde, fácilmente los turistas pueden ir y venir, pueden caminar, pueden trotar; estos tramos han sido construidos 500 metros antes del destino turístico, es un tramo importante que parte desde el parqueadero, llega el turista en taxi posterior empieza a caminar, en ese tramo de sendero peatonal turístico existe el equipamiento como lo es: pérgolas para descanso, glorietas para mirador y fotografías, y todo lo que corresponde a la clasificación de la busca con reciclaje, esto es muy importante porque no lo teníamos, antes solamente era un trillo por donde caminar evitando las piedras y con un problema a los tobillos y con riesgo de caerse, pero ahora pueden ingresar hasta personas con capacidades diferentes. De manera que existe una gran diferencia en cuanto al 2012, se ha impulsado el turismo y al desarrollo socioeconómico, ha existido un gran avance en el tema vial y turístico dentro de la zona urbana y rural.

En el tema de la Política Pública, fomentar las inversiones en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal de manera programada y sostenida, contribuye al mejoramiento del turismo local interpretó: La política pública ha contribuido mediante la construcción de adoquinamiento, aceras y bordillos en un 80 % aproximadamente en el área

urbana, correspondiente a los barrios periféricos. Los proyectos que dan cumplimiento a la política han dado buenos resultados en el turismo brindando mejor calidad de red vial para transitar y a la vez fomentando el comercio, la inversión, y el turismo.

Análisis de la entrevista

Para la elaboración de la Política Pública en vialidad urbana se realizó con una visión constructiva al implementar herramientas para mejorar la vialidad peatonal, ciclística, motorizada, haciendo de ella una ley a nivel cantonal aportando de igual manera al sector rural de la isla; por otro lado, para formular proyectos en vialidad el objetivo que se plantea el GAD Municipal es mejorar la movilidad tanto de la ciudadanía como de los turistas que ingresan, dotando de vías adoquinadas para dinamizar el transporte y la viabilidad turística. Ahora bien, para distribuir el monto destinado a los proyectos de vialidad se tomó el criterio de la participación ciudadana y a la vez, aportó para la elaboración del PAI y POA.

Para la construcción de la infraestructura vial se consideran principalmente estudios de impacto ambiental y a la vez, cada 6 meses se realiza el mantenimiento, sin embargo, las asignaciones que recibe el GAD del gobierno central no han llegado con puntualidad por tal razón algunos proyectos quedan en espera. Todo lo que es proyecto y más aún en materia vial se informa a la ciudadanía mediante medios de comunicación (radio, página web, redes sociales, etc.) indicando su planificación y ejecución; existían sitios en los que no se contaba con acceso peatonal en óptimas condiciones con respecto del año 2012 al 2016 es por ello que la política pública: Fomentar las inversiones en construcción y mantenimiento de la red vial cantonal de manera programada y sostenida contribuyó con la implementación de aceras, bordillos, adoquinamiento en la isla San Cristóbal.

4.1.2. Opinión ciudadana del cantón San Cristóbal

Tabla 5. Número de encuestados por género

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Hombre	178	49%
Mujer	187	51%
TOTAL	365	100%

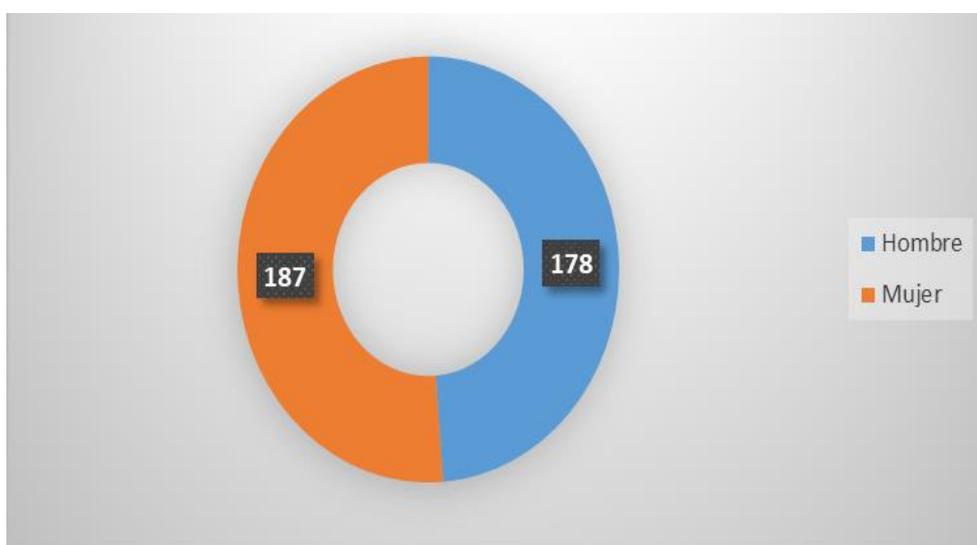


Figura 1: Diferenciación de la ciudadanía encuestada.

Para la aplicación de la encuesta se enfocó en contener lo máximo posible la igualdad de opiniones por parte de ambos géneros, es decir se precauteló obtener información igualitariamente de las personas a encuestar, ahora bien, la red vial de una ciudad la utilizan a diario prácticamente todos sus pobladores debido a que es un medio por el cual se permite el transporte tanto peatonal como motorizado.

En este componente se analizó la perspectiva creada por la población a través de la experiencia y necesidades en cuanto a la infraestructura vial y a la vez, la opinión emitida por el representante del GAD Municipal del cantón San Cristóbal; por ello, el presente resultado demuestra cualitativamente el nivel de satisfacción que mantiene la población sobre la competencia de vialidad ejecutada por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal.

Tabla 6. Resultados generales de la encuesta aplicada a la ciudadanía del cantón San Cristóbal.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA						
No.	Pregunta	Nada	Poco	Lo suficiente	Bastante	Mucho
1	¿Cree usted que los proyectos de inversión pública ejecutados por el GAD Municipal, demuestran su responsabilidad hacia la ciudadanía?	4%	9%	18%	32%	37%
2	¿Cree usted que la infraestructura vial se encuentra adaptada a las diferentes necesidades de las personas (minusválidos, peatones, transportistas, deportistas, entre otros)?	6%	12%	23%	26%	33%
3	¿El GAD Municipal mediante su infraestructura vial permite el aprovechamiento de los atractivos turísticos de la zona urbana?	10%	16%	32%	24%	18%
4	¿Cree usted que el GAD Municipal, fomenta la inversión en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal?	9%	12%	21%	24%	34%
5	¿Cree usted que los proyectos de vialidad ejecutados por el GAD Municipal contribuyen a posicionar a San Cristóbal como nuevo destino eco turístico de Galápagos?	12%	18%	31%	19%	20%
6	¿El GAD Municipal informa a la ciudadanía sobre los proyectos de vialidad urbana del cantón?	6%	15%	25%	20%	34%
7	Como ciudadano ¿Ha sido partícipe en procesos de formulación de proyectos de vialidad urbana en el periodo 2012 - 2016?	21%	15%	22%	20%	22%
8	¿Cree usted que la infraestructura vial ejecutada por el GAD Municipal satisface su necesidad de transitar por una vía segura y cómoda?	2%	3%	6%	34%	55%
9	¿Cree usted que la infraestructura vial de San Cristóbal permite incentivar el ingreso de personas a la isla?	43%	24%	18%	9%	6%
10	¿Cree usted que en el año 2012 la infraestructura vial se encontraba en óptimo estado respecto al año 2016?	45%	24%	18%	9%	4%

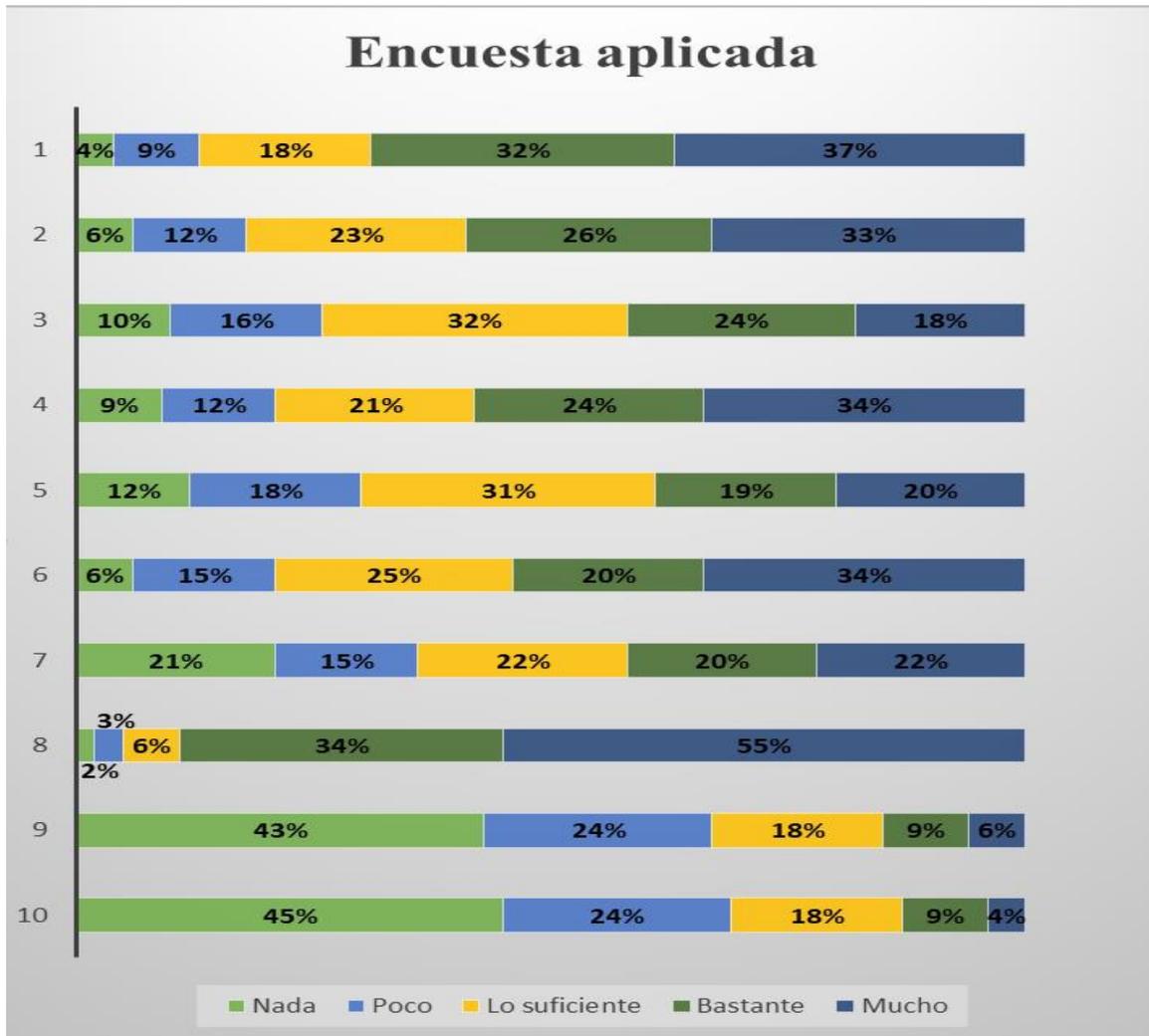


Figura 2: Resumen de encuesta realizada a la población de San Cristóbal.

Para analizar el resultado obtenido se utiliza una escala de cinco grados en donde se entiende como: nada, la ausencia o inexistencia de una satisfacción; poco, la satisfacción es escasa; lo suficiente, existe satisfacción sin rebasar para lo que se necesita; bastante, la satisfacción se considera adecuado; y mucho, la satisfacción resulta ser mayor que lo esperado.

Tabla 7. Responsabilidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal hacia la ciudadanía

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	14	4%
Poco	32	9%
Lo suficiente	68	19%
Bastante	116	32%
Mucho	135	37%
TOTAL	365	100%

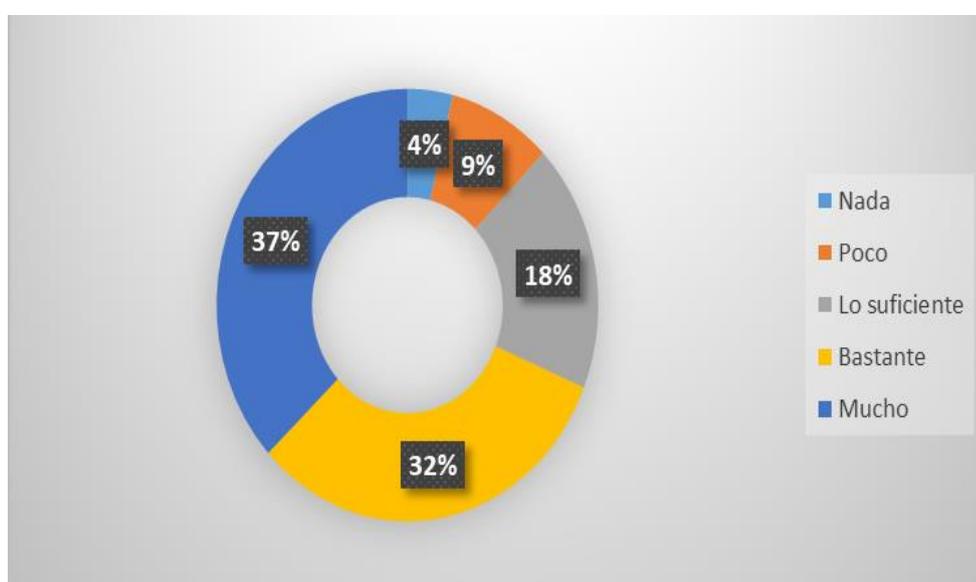


Figura 3: Responsabilidad hacia la ciudadanía.

Con respecto a la pregunta sobre si los proyectos de inversión pública ejecutados por el GAD Municipal demuestran su responsabilidad hacia la ciudadanía la población encuestada cree en un 32% que es bastante y en un 37% es mucho lo que realiza la institución por ser responsable de invertir en la sociedad transformando sus recursos en proyectos y obras en bienestar de todos los habitantes. Sin embargo, el 4% y 9% de la muestra desconoce sobre las funciones que tiene la institución en inversión pública.

Tabla 8. Infraestructura vial adaptada a diferentes necesidades

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	21	6%
Poco	45	12%
Lo suficiente	82	22%
Bastante	96	26%
Mucho	121	33%
TOTAL	365	100%

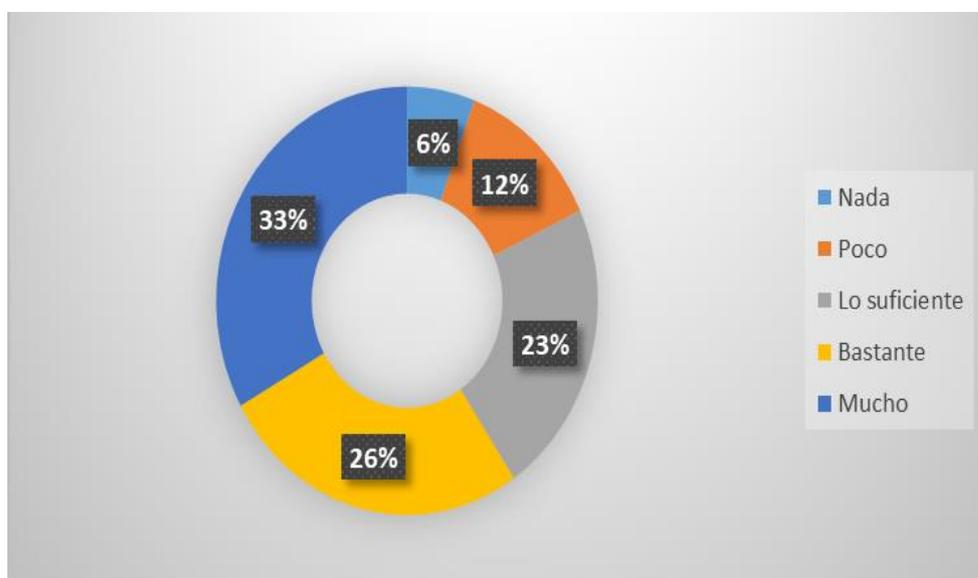


Figura 4: Infraestructura vial adaptada a diferentes necesidades.

El 26% y 33% de los encuestados creen que la infraestructura vial se encuentra adaptada para el tránsito de peatones, lo que refleja que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal ejecutó infraestructura vial adaptada a las necesidades de personas (minusválidos, peatones, transportistas, deportistas, entre otros); mientras que, el 6% y 12% cree que no se ha implementado infraestructura necesaria que cubra las necesidades de la población.

Tabla 9. Aprovechamiento de los atractivos turísticos

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	38	10%
Poco	59	16%
Lo suficiente	117	32%
Bastante	87	24%
Mucho	64	18%
TOTAL	365	100%

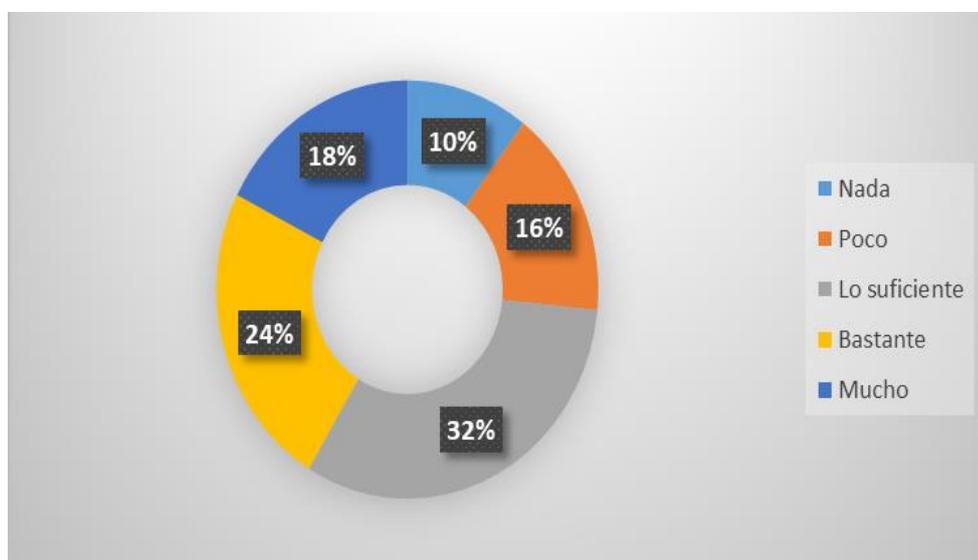


Figura 5: Aprovechamiento de los atractivos turísticos.

El 10% y 16% de ciudadanía encuestada sostiene que la infraestructura vial implementada por el GAD municipal del cantón de San Cristóbal es aprovechada en baja medida para conocer los atractivos turísticos que posee la zona urbana de la isla, lo que refleja una satisfacción pero no muy elevada en cuanto a la aceptación con las anteriores interrogantes.

Tabla 10. Percepción sobre inversión en la conservación y mantenimiento vial

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	33	9%
Poco	44	12%
Lo suficiente	75	21%
Bastante	88	24%
Mucho	125	34%
TOTAL	365	100%

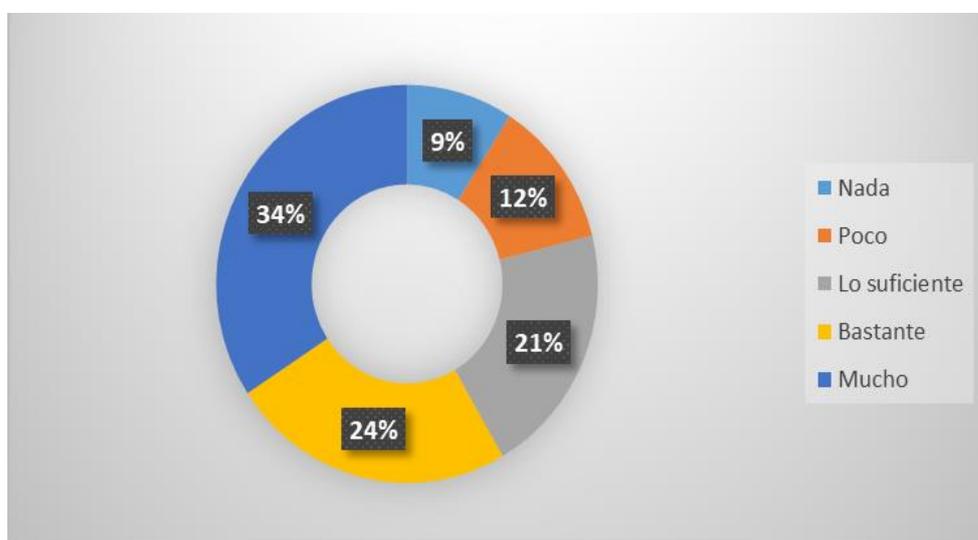


Figura 6: Inversión en la conservación y mantenimiento vial.

La ciudadanía opinó en un 24% y 34% que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal en gran medida fomentó la inversión en la conservación y mantenimiento de la red vial de la isla, es por ello que existe un alto nivel de satisfacción en cuanto al manejo sostenido que se proporciona a la red vial.

Tabla 11. San Cristóbal como nuevo destino eco turístico de Galápagos

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	46	13%
Poco	66	18%
Lo suficiente	112	31%
Bastante	68	19%
Mucho	73	20%
TOTAL	365	100%

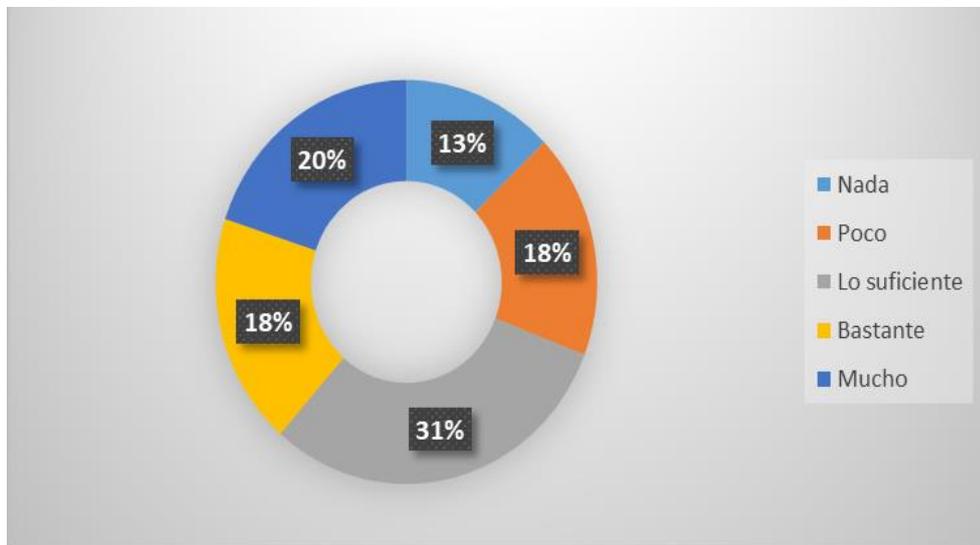


Figura 7: Nuevo destino eco turístico de Galápagos.

El 13% y 18% de la población encuestada opinó que los proyectos en vialidad ejecutados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal no contruyeron a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico de Galápagos, mientras que un 18% y 20% cree que en parte lo hace debido a que en Galápagos existen más organismos que tienen la responsabilidad de hacerlo, en cuanto a competencias se refiere.

Tabla 12. Información sobre los proyectos de vialidad

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	23	6%
Poco	54	15%
Lo suficiente	91	25%
Bastante	74	20%
Mucho	123	34%
TOTAL	365	100%

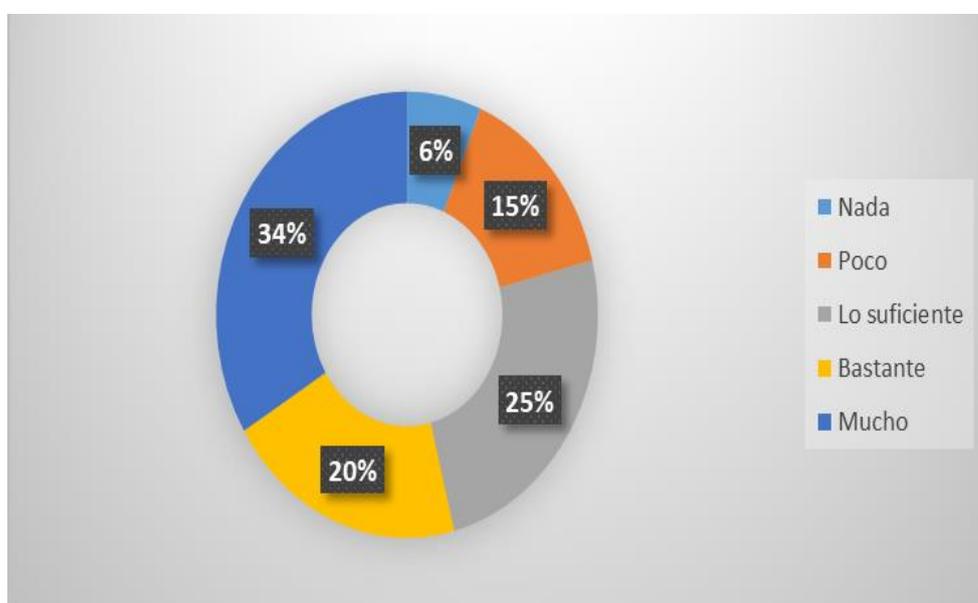


Figura 8: Información sobre los proyectos de vialidad.

El 20% y 34% de la población de San Cristóbal manifestaron que en efecto, tuvieron conocimiento sobre los proyectos de vialidad a ejecutarse y ejecutados dentro de la zona urbana de la isla, demostrando que si existió responsabilidad por parte del GAD Municipal del cantón San Cristóbal transmitiendo información periódicamente sobre estas acciones. Ahora bien, existe un 15% y 6% de habitantes que no denotaron esta información, esta razón puede ser, por cuanto no mantienen importancia hacia medios de comunicación tecnológicos.

Tabla 13. Participación ciudadana en procesos de formulación de proyectos de vialidad

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	78	21%
Poco	54	15%
Lo suficiente	82	22%
Bastante	72	20%
Mucho	79	22%
TOTAL	365	100%

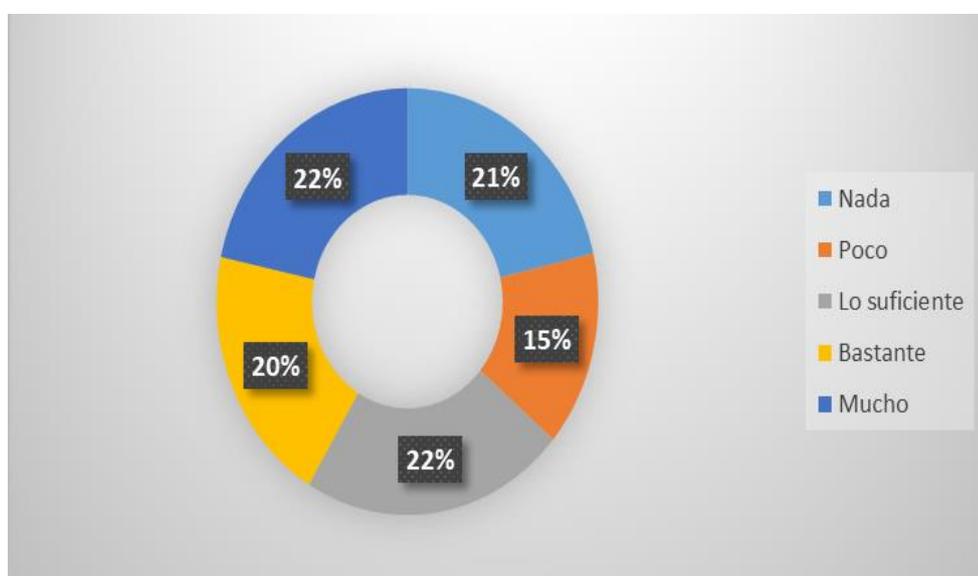


Figura 9: Procesos de formulación de proyectos de vialidad.

Los ciudadanos en un 20% y 22% respectivamente fueron partícipes en la formulación de proyectos de vialidad del GAD Municipal del cantón San Cristóbal en los años 2012 – 2016. Sin embargo, el 39% no participó por cuanto no dieron importancia a la planificación proyectada por parte de la municipalidad con el fin de mejorar el nivel de accesibilidad, esto puede deberse a la falta de información que mantienen algunos pobladores de la isla con respecto a las acciones que realiza el gobierno local.

Tabla 14. Seguridad y comodidad al momento de transitar por las vías de la ciudad.

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	8	2%
Poco	12	3%
Lo suficiente	23	6%
Bastante	123	34%
Mucho	199	55%
TOTAL	365	100%

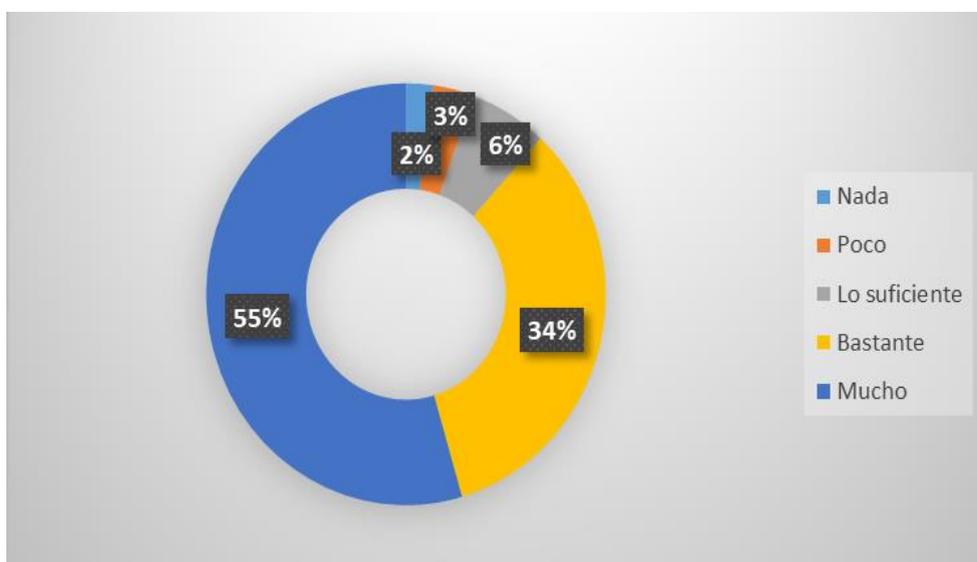


Figura 10: Transitar por una vía segura y cómoda.

En un 34% y 55% la ciudadanía se encuentra satisfecha con las obras en materia de vialidad efectuadas por GAD Municipal del cantón San Cristóbal, por cuanto los encuestados consideran que transitan por vías cómodas y seguras, por lo tanto, se refleja que la institución presta un servicio de calidad hacia sus mandantes.

Tabla 15. La infraestructura vial incentiva el ingreso a la isla

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	157	43%
Poco	89	24%
Lo suficiente	64	18%
Bastante	32	9%
Mucho	23	6%
TOTAL	365	100%

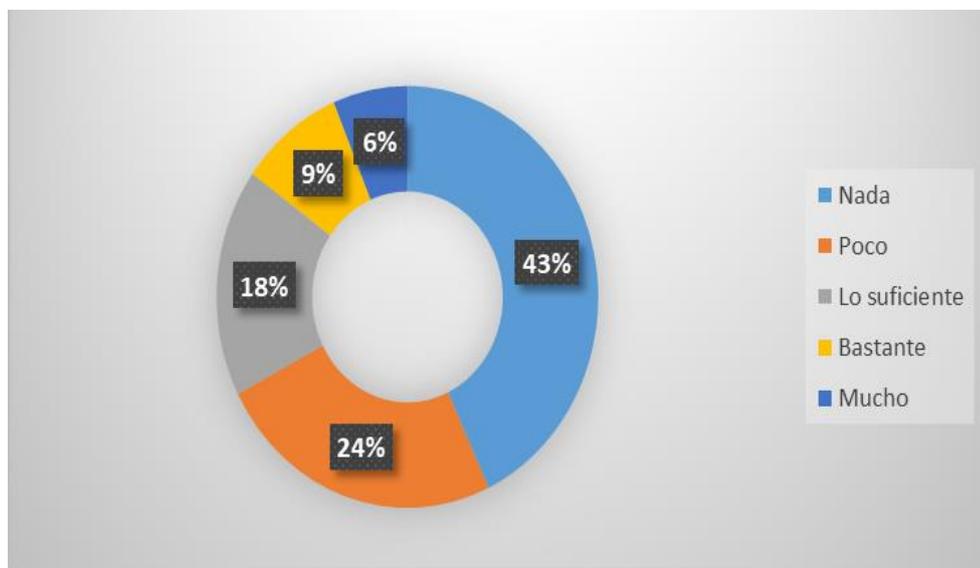


Figura 11: Incentivar el ingreso a la isla.

La población encuestada en un 43% y 24% piensa que la infraestructura vial no incentiva el ingreso de personas a la isla, por lo tanto se puede llegar a considerar que las vías no resulta una solución óptima para atraer personas (turistas). No obstante, un 9% y 6% cree que si lo es, por lo tanto se entiende que la infraestructura vial no incrementa pero si llega a contribuir en este aspecto.

Tabla 16. Comparación de la infraestructura vial del 2012 al 2016.

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
Nada	165	45%
Poco	87	24%
Lo suficiente	65	18%
Bastante	33	9%
Mucho	15	4%
TOTAL	365	100%

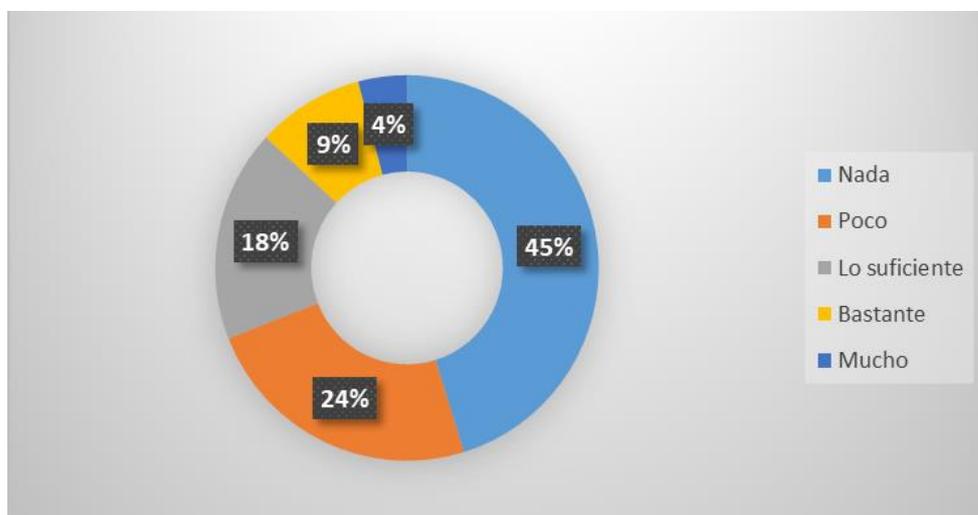


Figura 12: Infraestructura vial 2012 – 2016.

En un 45% y 24% la ciudadanía recuerda que en el año 2012 la infraestructura vial no se encontraba en un óptimo estado dentro de la zona urbana de la isla con respecto al año 2016, por lo tanto, esto significa que la infraestructura vial mejoró para los años posteriores.

4.1.3. Análisis de planes y proyectos implementados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal destinados a cumplir la competencia de vialidad.

Política pública orientada a cumplir la competencia

Tabla 17. Componentes de los sistemas de movilidad, energía y conectividad, y económico.

COMPONENTES	
<i>SISTEMA DE MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD</i>	<i>SISTEMA ECONÓMICO</i>
OBJETIVO SECTORIAL	OBJETIVO SECTORIAL
Ordenar y optimizar los sistemas de movilidad y conectividad intra y supra cantonal, con la consideración de un cambio paulatino de la matriz energética, bajo el concepto de desarrollo sustentable.	Organizar los diferentes sectores de la economía cantonal en la perspectiva de posicionar a San Cristóbal como un destino de ecoturismo de calidad, promoviendo una cultura de emprendimientos sustentables con acceso al crédito y a la seguridad alimentaria de su población.
LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LINEAS ESTRATÉGICAS
Promover la implementación de un sistema de movilidad limpia priorizando la infraestructura para peatones y ciclistas como estrategia para posicionar a San Cristóbal como destino ecoturístico.	Contribuir a la organización de la economía cantonal en la perspectiva de posicionar a San Cristóbal como destino de ecoturismo de calidad.
LÍNEAS DE ACCIÓN	LÍNEAS DE ACCIÓN
Mejores caminos para el desarrollo	Ecoturismo, para todos
POLÍTICAS PÚBLICAS	POLÍTICAS PÚBLICAS
Fomentar las inversiones en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal de manera programada y sostenida.	Desde la complementariedad entre todos los sectores de la economía: público y privado, contribuir a posicionar a San Cristóbal como nuevo destino eco turístico de Galápagos.

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GAD Municipal del cantón San Cristóbal 2012 - 2016

El PDOT 2012 – 2016 del GAD Municipal del cantón San Cristóbal en su propuesta detalla los objetivos para cada sistema o sector que contiene su circunscripción territorial, donde se planteó posicionar a la isla San Cristóbal como un destino turístico, y de igual forma ordenar y optimizar los sistemas de movilidad de la ciudad, por ende, se enfoca en el desarrollo del turismo mediante la mejora en la red vial urbana que contiene el cantón. Cabe mencionar que

las líneas de acción mantienen correlación en sus atractivos turísticos; y puede ofrecer un ecoturismo de calidad tanto para los visitantes como para la población residente.

El Jefe de Planificación respecto de la visión para la elaboración de la política pública de vialidad mencionó: la competencia de vialidad permite establecer herramientas para mejorar la vialidad peatonal, motorizada, ciclística, en cuanto a su diseño (...); la política pública se considera una Ley local a nivel cantonal, entonces el resultado es mejorar la circulación no sólo para turistas o residentes sino también para personas con capacidades diferentes, mediante el uso de ramplas en cada esquina de las calles que conectan a las áreas regeneradas y estas a su vez con los parques, malecones, áreas deportivas entre otras.

Para cumplir el objetivo del sistema de movilidad, energía y conectividad se formuló e implementó la política pública de fomentar las inversiones en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal de manera programada y sostenida; donde la competencia faculta al GAD Municipal del cantón San Cristóbal realizar la implementación de un sistema de movilidad, mediante una red vial que facilite el tránsito de peatones y ciclistas.

Proyectos de vialidad

Los proyectos ejecutados durante el periodo de investigación dan cumplimiento a los objetivos planteados en los Planes Nacionales de Desarrollo elaborados en el periodo de estudio; con el fin del rescate de los espacios públicos contribuyendo a cumplir las expectativas sociales.

La construcción de espacios de encuentro común es primordial en una sociedad democrática. Los espacios públicos potencian y otorgan a la ciudadanía un sentido de participación igualitaria y activa en la construcción de proyectos colectivos que involucran los intereses comunes. Para esto, es necesario garantizar a la población el acceso y disfrute de estos espacios sin discriminación alguna, de modo que se propicien presencias múltiples y diversas; y, de posibilitar la emergencia de espacios diferenciados de encuentro. Esto último, aunado con el fomento de la responsabilidad social y ciudadana, robustece los espacios de intercambio y deliberación. (Consejo Nacional de Planificación, 2013, p. 285)

Los espacios públicos en una población permiten el desarrollo de la cultura, la buena interrelación y turismo, contribuyendo a la protección de los derechos de todos, también se puede entender estos espacios como bienes que posee el Estado que forman vínculos e

impulsan el desarrollo de una sociedad junto con los actores que la conforman. Gracias al objetivo y a los proyectos de vialidad se aporta a garantizar el derecho al acceso y al disfrute de los espacios públicos en igualdad de condiciones. A eliminar barreras urbanísticas y arquitectónicas, garantizando el cumplimiento de las normas de accesibilidad al medio físico de las personas con discapacidad y movilidad reducida, a generar mecanismos de control de las acciones públicas con el fin de evitar la privatización del espacio público y las acciones que atenten contra los bienes patrimoniales. Y a la vez se busca cumplir con una meta importante la cual es aumentar el porcentaje de personas que realizan actividades recreativas y/o de esparcimiento en lugares turísticos.

Para distribuir el monto destinado a cumplir con los proyectos de vialidad el Jefe de Planificación argumentó: La distribución financiera para los proyectos de vialidad tiene mucho que ver con la participación ciudadana, cuando se elabora el POA, el cual se lo realiza cada fin de año con participación de la comunidad local, donde se priorizan los proyectos y son ellos los que prácticamente establecen los más importantes o prioritarios; y, los que se quedan en segundo nivel; por lo tanto, los proyectos conllevan a la formulación de sus respectivos presupuestos y posterior aprobación, y se ejecuta de acuerdo a la programación o al cronograma para el año subsiguiente.

A continuación se detallan los proyectos de vialidad ejecutados por el GAD Municipal del cantón San Cristóbal en el periodo de investigación:

Tabla 18. Proyectos ejecutados en el periodo de estudio.

PROYECTOS EJECUTADOS EN MATERIA DE VIALIDAD 2012 – 2016		
Nombre del proyecto	Localización	Modalidad de ejecución
1. "Construcción de bordillos y eco-adoquinamiento en los barrios Estación Terrena y Divino Niño (fase II); Manzanillo y Palmeras (fase I), en Puerto Baquerizo Moreno"	Barrios: Estación Terrena, Divino Niño, Manzanillo y Palmeras.	Administración Directa
2. "Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal - Galápagos"	Barrios: Algarrobos, Albatros, Peñas Altas, Peñas Bajas, Parroquia El Progreso.	Administración Directa
3. "Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, en San Cristóbal - Galápagos"	Barrios: Playa de Oro, Peñas Bajas, Cactus, Frío, Algarrobos, Estación Terrena, Parroquia El Progreso.	Administración Directa
4. "Construcción de aceras de H. S. y bordillos en los barrios San Francisco, Estación Terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno, San Cristóbal - Galápagos"	Barrios: San Francisco, Frío, Estación Terrena, Divino Niño.	Administración Directa
5. "Construcción de aceras en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno, parroquia El Progreso, San Cristóbal – Galápagos"	Barrios: Divino Niño, Peñas Altas, Peñas Bajas, San Francisco y Parroquia El Progreso.	Administración Directa
6. "Regeneración urbana de la zona turística de Puerto Baquerizo Moreno, construcción de la fase I"	Casco urbano de Puerto Baquerizo Moreno; Av. Alsacio Northia; Malecón Charles Darwin, Calle Hernán Melville y la Av. Quito.	Administración Directa
7. "Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos"	Calle Alberto Spencer; Av. Loja; Av. Jaime Roldós; Av. Circunvalación en el barrio Divino Niño; Ciclovía en el barrio Estación Terrena.	Administración Directa

Fuente: Perfil de proyectos. Departamento de Obras y Servicios Públicos. GAD Municipal San Cristóbal.

Los proyectos se realizaron utilizando recursos propios como mano de obra, infraestructura, herramienta, maquinaria y equipo de construcción para la ejecución de las obras; para ello Frank (2014) definió:

La administración directa es la opción de "hacer" en la decisión de "hacer-comprar" en la logística de obras públicas y constituye la alternativa de ejecutar con sus propios recursos las construcciones que se requieren como medio para atender alguna problemática que amerita la intervención del Estado vía inversión pública. (p. 1)

Según la entrevista realizada al Jefe de Planificación mencionó que: en el periodo 2012 - 2016 se han planificado aproximadamente 12 proyectos de los cuales 7 se han ejecutado. Es decir, el 42% de proyectos no se ejecutaron, y una de las razones para que haya existido el retraso es

la asignación de recursos por parte del gobierno central, es decir, las transferencias que entrega el Ministerio de Finanzas no han llegado con puntualidad.

Costo y tiempo utilizado para los proyectos

Existe una forma de diagnosticar los esfuerzos empleados para la ejecución de los proyectos de vialidad frente a los resultados conseguidos, mediante indicadores que permiten medir la eficiencia, la eficacia y calidad de la gestión de la competencia de vialidad. Si se consigue un mejor desempeño con el mínimo gasto en recursos o esfuerzos existiría eficiencia; ahora bien, si se logró cumplir con la ejecución de la totalidad de los proyectos se obtendría una aceptación en la eficacia. Por último, la satisfacción del producto entregado denominado “obra-vial” la cual se puede medir con la aceptación de la ciudadanía.

A continuación se detalla el presupuesto y tiempo planificado como ejecutado de los proyecto de vialidad del GAD municipal:

Tabla 19. Costo y tiempo para los proyectos de vialidad.

COSTO Y TIEMPO DE LOS PROYECTOS DE VIALIDAD EJECUTADOS 2012 – 2016				
Proyecto	Presupuesto		Tiempo	
	Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado
1. "Construcción de bordillos y eco-Adoquinamiento en los barrios Estación Terrena y Divino Niño (fase II); Manzanillo y Palmeras (fase I), en Puerto Baquerizo Moreno"	\$411.773,43	Por definir	6 meses	Por definir
2. "Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal - Galápagos"	\$235.149,46	\$244.029,84	5 meses	9 meses
3. "Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, en San Cristóbal - Galápagos"	\$260.460,16	Por definir	5 meses	Por definir
4. "Construcción de aceras de H. S. y bordillos en los barrios San Francisco, Estación Terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno, San Cristóbal - Galápagos"	\$249.208,38	\$312.827,24	5 meses	5 meses
5. "Construcción de aceras en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno, parroquia El Progreso, San Cristóbal – Galápagos"	\$98.462,18	\$126.577,74	3 meses	3 meses
6. "Regeneración urbana de la zona turística de Puerto Baquerizo Moreno, construcción de la fase I"	\$ 1'176.747,19	\$ 1'045.842,61	8 meses	10 meses
7. "Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos"	\$358.440,70	\$377.959,47	6 meses	8 meses

Fuente: Actas de entrega – recepción. Departamento de Obras y Servicios Públicos. GAD Municipal San Cristóbal.

Análisis de los recursos utilizados en costo y tiempo (eficiencia y eficacia)

Tabla 20. Recursos invertidos

PROYECTO	RECURSOS INVERTIDOS	VARIACIÓN (%) DEL COSTO	TIEMPO INVERTIDO	VARIACIÓN (%) DEL TIEMPO
Regeneración urbana de la zona turística de Puerto Baquerizo Moreno, construcción de la fase I.	El costo disminuyó en un valor de 130904,58 USD	▼ 13%	La regeneración culminó con una demora de 2 meses	▲ 25%
Construcción de aceras de H. S. y bordillos en los barrios San Francisco, Estación Terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno, San Cristóbal - Galápagos.	El costo aumentó en un valor de 63618,86 USD	▲ 20%	Cronograma cumplido	100%
Construcción de aceras en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno, parroquia El Progreso, San Cristóbal - Galápagos.	El costo aumentó en un valor de 28115,56 USD	▲ 22%	Cronograma cumplido	100%
Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal - Galápagos.	El costo aumentó en un valor 8880,38 USD	▲ 4%	La construcción culminó con una demora de 4 meses	▲ 80%
Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos.	El costo aumentó en un valor de 19518,77 USD	▲ 5%	La construcción culminó con una demora de 2 meses	▲ 25%
Construcción de bordillos y eco-Adoquinamiento en los barrios Estación Terrena y Divino Niño (fase II); Manzanillo y Palmeras (fase I), en Puerto Baquerizo Moreno.	Por definir.		Por definir.	
Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, en San Cristóbal - Galápagos.	Por definir		Por definir.	

Fuente: Actas de entrega – recepción. Departamento de Obras y Servicios Públicos. GAD Municipal San Cristóbal.

Como se puede observar en la Tabla N° 20, el proyecto “Regeneración urbana de la zona turística de Puerto Baquerizo Moreno, construcción de la fase I” presentó un ahorro en el costo inicial de 130.904,58 USD equivalente al 13%, lo que demostró un nivel de eficiencia bastante satisfactorio para la institución en términos monetarios, no obstante, existió un retraso de dos meses en la entrega del mismo, lo que representó un nivel de ineficacia del 25% a lo estipulado en el cronograma.

La “Construcción de aceras de H. S. y bordillos en los barrios San Francisco, Estación Terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno, San Cristóbal – Galápagos” y “Construcción de aceras en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno, parroquia El

Progreso, San Cristóbal – Galápagos”, demostraron un aumento en los costos que variaron entre 63.618,86 y 28.115,56 dólares, equivalente al 20% y 22% respectivamente de acuerdo a lo presupuestado inicialmente, lo que afectó a los recursos de la entidad y se evidenció una ineficiencia en el gasto de los dos proyectos antes mencionados; sin embargo, en tiempo se encontró una eficacia positiva al cumplir con el 100% de lo establecido en los respectivos cronogramas.

En los proyectos: “Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal – Galápagos” y “Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos” se calculó posterior a la entrega de los mismos un aumento de los presupuestos iniciales asignados a ellos que ascendieron a 8.880,38 y 19.518,77 dólares, equivalentes a 4% y 5% respectivamente; y además, se calcularon retrasos en la entrega de los proyectos que alcanzaron 2 y 4 meses, lo que representó el 80% y 25% de ineficacia en el cumplimiento de los cronogramas establecidos.

Los proyectos: “Construcción de bordillos y eco-adoquinamiento en los barrios Estación Terrena y Divino Niño (fase II); Manzanillo y Palmeras (fase I), en Puerto Baquerizo Moreno” y “construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, en San Cristóbal - Galápagos” presentan el perfil del proyecto con todos los recursos planificados, sin embargo, en el departamento de Obras Públicas no fue posible encontrar las actas de entrega – recepción debido a procesos de auditoria que en esos momentos se encontraba la institución. Por lo tanto, para presentar un resultado se estima mediante los datos que reflejó el análisis del presupuesto y tiempo de los proyectos, en donde se puede mantener un criterio similar ante los demás resultados y decir que existió un cierto nivel de ineficiencia e ineficacia.

4.1.2. La competencia de vialidad y su incidencia en el turismo de la local, en su componente de accesibilidad.

Atractivos turísticos en la zona urbana de la isla

1. Centro de interpretación: es uno de los componentes del proyecto “Plan de Interpretación y Educación Ambiental para las Islas Galápagos”.
2. Playa Mann: Es una playa de arena blanca formada por la fragmentación de conchas, la claridad de sus aguas permite la práctica de buceo de superficie.
3. Plaza Lobos Marinos: se encuentran las letras corporativas del cantón San Cristóbal, También podremos observar el monumento en memoria a Charles Darwin el cual por su experiencia en las islas Galápagos promovió que se formule la teoría de la selección natural y evolución de las especies, con la cual provocó un cambio radical en nuestra concepción de mundo.
4. Zona turística urbana: Muelle acuario, malecón y el corredor turístico.

Los demás atractivos que se detallan se encuentran bajo competencia del Parque Nacional Galápagos.

- Cerro de las Tijeretas: a 2 km del Centro de Interpretación, sitio de observación de fragatas y la bonita Wreck Bay así como la ciudad. Ideal también para bañarse y practicar el snorkel.
- El Junco: ubicada a media hora en auto al este de Puerto Baquerizo Moreno, una laguna de agua dulce que se encuentra ubicada a 700m, única en su género en todo el Archipiélago; también hay una maravillosa vista a la costa.
- Isla Lobos: ubicada a media hora en bote al noreste de Puerto Baquerizo Moreno, aquí como su nombre lo indica se encuentra una gran cantidad de lobos marinos.
- León Dormido: también llamado Kicker Rock, este peñón al cual no es posible acceder presenta un paisaje ideal para fotografías especiales.
- Caleta Sappho: Aquí se pueden observar manglares en todo su esplendor.
- La Galapaguera Natural: ubicada en la parte norte de la Isla, aquí se pueden observar tortugas gigantes que viven libremente.

- Punta Pitt: más al noreste se encuentra esta punta de volcán, desde sus inmediaciones parten muchas especies de aves en búsqueda de alimentos hacia el mar, se observan: piquero de patas azules, piquero enmascarado, fragata, entre otros.
- Jardín de las Opuntias
- Playa Baquerizo

La isla San Cristóbal es una de las reservas naturales de Galápagos también denominada por los turistas como un “acuario natural”; se caracteriza por el nivel de conservación de su ecosistema, la cual a la vez corre riesgo por el crecimiento poblacional en las islas.

Datos ingreso de turistas a la isla San Cristóbal

Tabla 21. Incremento de visitantes respecto al año 2012 que ingresan a la isla San Cristóbal

INCREMENTO O DECREMENTO DE VISITANTES EN EL PERIODO 2012 – 2016			
Año	Número de visitantes	Diferencia	Porcentaje
2012	45.267	Año Base	
2013	56.329	11.062	24,44%
2014	56.849	11.582	25,59%
2015	51.116	5.849	12,92%
2016	48.087	2.820	6,23%

Fuente: Informe anual de visitantes 2013, 2014, 2015 y 2016. Parque Nacional Galápagos.

Según el Parque Nacional Galápagos en su informe anual de visitantes a las áreas protegidas de Galápagos; en la isla San Cristóbal tomando en cuenta al año 2012 como año base, se pudo establecer lo siguiente, para el 2013 aumentó a 11.062 visitantes que ingresaron a la isla, lo que representó el 24.44%; en el año 2014 aumentaron a 11.582 visitantes, correspondiente a 25.59%; para el año 2015 aumentó ligeramente en 5.849 con respecto a los años anteriores, lo que equivalió al 12.92%; y en el año 2016 se incrementó la visita solo en 2.820 personas correspondiente al 6.23%, este valor es menor al considerar los incrementos de los años anteriores, este dato se puede deber a factores que pueden estar relacionados al terremoto sucedido en abril del 2016 en la costa ecuatoriana. Por efecto Guzmán (como se citó en Velásquez 2017) menciona: “El estar en una zona costera no solamente implica el miedo de un terremoto sino también la posibilidad de un tsunami” (p. 1). Por ende, la población visitante se vio intimidada por la posibilidad de encontrarse en situación de riesgo al ingresar tanto a la zona costera del país como de la parte insular.

Análisis de la incidencia de la competencia de vialidad en el turismo local.

La aplicación de la encuesta reflejó que la ciudadanía en un 69% se encontró satisfecha con los proyectos de inversión pública ejecutados por la institución. En un 59% los encuestados corroboraron que la infraestructura vial se encontró adaptada a las diferentes necesidades de las personas (minusválidos, peatones, transportistas, deportistas, entre otros), y a la vez lo expuesto por los encuestados correspondió con la opinión del Jefe de Planificación quien manifestó: mejorar las áreas de circulación peatonal, turística, comercial y para personas con capacidades diferentes igualmente para los vehículos motorizados y no motorizados, mejorar los puntos de embarque y desembarque con paradas eventuales con pérgolas como sitios de espera. Por lo tanto, se demostró que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal realizó inversión pública en beneficio de sus ciudadanos; a la vez, se puede sustentar lo antes mencionado con el 89% por parte de la ciudadanía al satisfacer la necesidad de transitar por una vía cómoda y segura.

El 42% de la población encuestada opinó que mediante la infraestructura vial se permitió el aprovechamiento de los atractivos turísticos de la zona urbana de la isla; sin embargo, un 32% pensó que fue suficiente la infraestructura vial ejecutada por la municipalidad, además de la red vial se fomentó estrategias turísticas las cuales podrían ser coordinadas y direccionadas con el Ministerio del Turismo y/o el Ministerio del Ambiente aportando para el mantenimiento, el buen uso y conservación de los lugares turísticos; por ello, el Jefe de Planificación manifestó: la inversión en infraestructura vial tiene mucho que ver con la infraestructura conectada y al equipamiento turístico, esto implica dar más facilidades de desplazamiento en la isla de San Cristóbal.

Por lo que concierne a las políticas públicas vinculadas al tema de investigación, el criterio de la ciudadanía fue de 58% quienes opinaron que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal fomentó la inversión en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal. Se puede afirmar que se cumplió con la política pública establecida en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2012) “Fomentar las inversiones en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal de manera programada y sostenida” (p. 275).

El 20% opinó que mediante los proyectos de vialidad se contribuyó a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico de Galápagos y, el 31% que resulta lo justo el aporte que la municipalidad efectuó en la red vial dentro del campo turístico aportando significativamente al producto turístico. El Jefe de Planificación comentó: el mantenimiento de la infraestructura vial se efectúa cada 6 meses, debido a que existen varios componentes arquitectónicos urbanos que están contruidos a base de madera como el pasamano, las

pérgolas, las bancas, la glorieta (...) y; la gestión efectuada por esta administración contribuido con la construcción de adoquinamiento, aceras y bordillos en un 80% aproximadamente en el área urbana, correspondiente a los barrios periféricos.

Los proyectos que dan cumplimiento a la política pública aportaron en el turismo brindando mejor calidad de red vial al momento de transitar, e influyendo al posicionamiento de la isla como un destino ecoturístico de la provincia. Esto permite mencionar que la competencia de vialidad ha sido cumplida desde la perspectiva de la ciudadanía; en concordancia con lo hallado, el Jefe de Planificación concuerda que: con el mejoramiento de las vías se brinda la atención a los turistas, a vehículos motorizados, a personas que hacen uso de bicicletas, etc.

Respecto a la transparencia y participación ciudadana, los encuestados reflejaron en un 54% que GAD Municipal del cantón San Cristóbal informó a la ciudadanía sobre los proyectos de vialidad del cantón; la población fue testigo que el gobierno local brindó la suficiente información sobre sus proyectos en ejecución; para ello, el Jefe de Planificación mencionó: todo lo que es proyecto y más aún en vialidad, se informa a la comunidad mediante la radio; el Alcalde comunica periódicamente los proyectos que están en marcha, los pendientes, los próximos a ejecutar, cuál es la fecha de inicio y la fecha probable de finalización, también se comunica a través de redes sociales (Facebook) y a la vez en la rendición de cuentas que por ley la institución tiene que hacerlo y todos los municipios del país. Adicionalmente en la sesión solemne, en las festividades (19 de febrero) también se hace un detalle global de todos los proyectos.

Además, el 42% de los encuestados ostentó que ha sido partícipe en procesos de formulación de proyectos de vialidad en el periodo de estudio; por tal motivo el Jefe de Planificación expresó: los proyectos desde luego son participativos, se los prioriza en los diferentes mesas de trabajo de acuerdo a los sectores, ahí es cuando se informa los presupuestos, el financiamiento y cuál es la contraparte municipal, si es con crédito o financiamiento de terceros, cuál es el crédito. Existió participación ciudadana en los procesos de determinación de proyectos de vialidad, aunque de forma muy leve al inicio porque eran procesos de comunicación que se estaba implementando recién, sin embargo, luego la gente se fue empoderando de todo este proceso donde ellos transmiten cuales son los proyectos que requiere y cuales son prioritarios. Gracias a la participación de la población se puede mencionar que ha existido un proceso democrático para la elaboración de los proyectos de vialidad.

Un 67% de los encuestados admitió que la infraestructura vial incentiva poco el ingreso de personas a la isla debido a que pueden existir otros factores y elementos los cuales sirvan

como promoción y atracción; para confirmar este apartado, el Jefe de Planificación explicó: se ha impulsado el turismo mediante el fortalecimiento de las vías para incentivar el ingreso de visitantes y al desarrollo socioeconómico. Existió un gran avance en el tema vial y turístico dentro de la zona urbana. Como bien lo dice, la política pública en vialidad aportó en el desarrollo socioeconómico del cantón y se enfoca en brindar un buen servicio de movilidad al turista.

Por otra parte, un 69% de la población encuestada no reflejó satisfacción en cuanto al estado óptimo de la infraestructura vial en el año 2012 respecto al año 2016, por cuanto la ciudadanía estuvo inconforme con la red vial; sin embargo transcurrido del tiempo y con la ejecución de los proyectos de vialidad en los años 2013 al año 2016 se puede decir que la población se encontró satisfecha con el estado óptimo de la misma. Para corroborar esta opinión el Jefe de Planificación detalló: los diferentes destinos turísticos como por ejemplo La Lobería, Tijeretas y Puerto Chino ahora cuentan con senderos peatonales definidos revestidos con piedra volcánica cortada, en donde, fácilmente las personas pueden caminar, pueden trotar; estos tramos han sido construidos 500 metros antes del destino turístico, que parte desde el parqueadero, en él existe el equipamiento (pérgolas para descanso, glorietas para mirador y fotografías, y todo lo que corresponde a la clasificación de la basura con reciclaje). Sin duda alguna la infraestructura vial desde el año 2012 ha entrado en un proceso de renovación dentro del territorio urbano de la isla, por lo que los datos y resultados lo demuestran.

4.2. DISCUSIÓN

La teoría y normativa aportó a la investigación con las directrices, funciones, acciones y actividades de la competencia exclusiva que posee el GAD Municipal del cantón San Cristóbal en materia de vialidad, la cual es: planificar, construir y mantener la vialidad urbana; además, la descentralización posibilitó a los gobiernos seccionales adquirir facultades que permitieron realizar actividades dentro de su circunscripción territorial en diferentes áreas o ámbitos; acciones que la administración pública a través de sus instituciones deben realizar en función del cumplimiento de la política pública, así como lo menciona Vargas (2008) donde las instituciones resultan como reglas de funcionamiento de la sociedad; orientada a objetivos que beneficien y satisfagan las necesidades de la población.

En virtud de la competencia de vialidad el GAD Municipal del cantón San Cristóbal formuló 12 proyectos para cumplir con la política pública, en el periodo 2012 – 2016, de los cuales sólo se ejecutaron 7; sin embargo, en la institución pública se halló información de 5 proyectos; lo que provocó que no exista un incremento aceptable de visitantes a la isla San

Cristóbal; alcanzando un incremento promedio de 17,30%, esto se asevera con la opinión del Diario el Telégrafo (2014) donde el tema turístico funciona como una correlación con más factores que inciden en la demanda de los tipos de mercado turístico y los de oferta que existen en el territorio; por esta razón, si bien la red vial no ha incrementado el ingreso de visitantes a la isla ha sido un aporte para ello; a continuación se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 22. Promedio de incremento de visitantes

INCREMENTO DE VISITANTES EN EL PERIODO 2012 – 2016		
Año	Número de visitantes	Porcentaje
2012	45.267	año base
2013	56.329	24,44%
2014	56.849	25,59%
2015	51.116	12,92%
2016	48.087	6,23%
PROMEDIO DE VISITAS 2012 AL 2016		17,30%

El promedio antes mencionado de 17,30 % resulta poco aceptable, esto pudo deberse a que los proyectos planteados en vialidad no se ejecutaron en su totalidad, o también pudo deberse al terremoto ocurrido en el año 2016 en la costa ecuatoriana.

A continuación se detalla la ineficiencia en la gestión de los recursos financieros utilizados en los siguientes proyectos:

Tabla 23. Diferencia de costos

PROYECTOS INEFICIENTES EN FUNCIÓN DEL COSTO				
PROYECTO	PRESUPUESTO INICIAL	PRESUPUESTO FINAL	DIFERENCIA PRESUPUESTO	INCREMENTO PORCENTAJE
Construcción de aceras de H. S. y bordillos en los barrios San Francisco, Estación Terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno, San Cristóbal - Galápagos.	249.208,38	\$312.827,24	-\$63.618,86	25,53%
Construcción de aceras en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno, parroquia El Progreso, San Cristóbal – Galápagos.	98.462,18	\$126.577,74	-\$28.115,56	28,55%
Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal - Galápagos.	235.149,46	\$244.029,84	-\$8.880,38	3,78%
Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón	358.440,70	\$377.959,47	-\$19.518,77	5,45%

San Cristóbal, provincia de Galápagos.

TOTAL	\$941.260,72	\$1.061.394,29	-\$120.133,57	63%
--------------	--------------	----------------	---------------	-----

Según se demuestra en la tabla N° 23, existió una diferencia en los 4 proyectos en más de 120.133,57 USD entre el presupuesto inicial de 941.260,72 USD y el presupuesto final de 1.061.394,29 USD, lo que indicó un porcentaje de 63% de incremento de los costos, de lo cual se puede concluir que los proyectos al ejecutarse fueron ineficientes en la utilización de los recursos financieros en valores superiores a los presupuestados; las causas que se debieron a estos incrementos se los puede señalar, pero, no las podemos aseverar por cuanto en esta investigación se trató de concluir el efecto que produjo la gestión de la competencia del GAD Municipal de san Cristóbal frente al turismo; cabe señalar que el trabajo de investigar las causas y buscar responsables, corresponde a los órganos de control de las instituciones del Estado; de lo señalado en este párrafo se puede discutir que el incremento desde el punto de vista de la investigación de debió a las siguientes posibles causas: cambio en el diseño de los proyectos, aumento en materiales, incremento de precios, entre otros.

En la siguiente tabla se detalla el tiempo transcurrido entre el tiempo estimado y ocupado en los proyectos que presentaron novedades:

Tabla 24. Plazos de obra

PROYECTOS INEFICACEZ EN FUNCIÓN DEL TIEMPO				
PROYECTO	TIEMPO ESTIMADO	TIEMPO OCUPADO	DIFERENCIA DE TIEMPO	VARIACIÓN (%) DEL TIEMPO
Construcción de aceras y bordillos en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y en la parroquia El Progreso, etapa II, en San Cristóbal - Galápagos.	5 meses	9 meses	4 meses	80%
Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Pto. Baquerizo Moreno y parroquia El Progreso, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos.	6 meses	8 meses	2 meses	25%

Fuente: Actas de entrega – recepción. Dirección de Obras y Servicios Públicos. GAD Municipal del cantón San Cristóbal.

En la tabla N° 24 se observa que existieron retrasos en la terminación de dos proyectos alcanzando el 80% y 25%; lo que indicó que la administración de la institución en los dos proyectos no tuvo una eficacia al concluir los mismos; esto podría deberse a problemas climáticos, falta de materiales, retrasos en pagos, entre otros.

Referente al proyecto “Regeneración urbana de la zona turística de Puerto Baquerizo Moreno, construcción de la fase I”, es menester reconocer que en este proyecto se presupuestó inicialmente 1´176.747,19 USD y al concluir el mismo sólo se invirtió el valor de 1´045.842,61 USD obteniendo un ahorro de 130.904,58 USD, en beneficio para la institución; este proyecto demostró una eficiente utilización de los recursos financieros de la entidad; no obstante, el mismo no cumplió con el cronograma establecido por la entidad; por cuanto se debió culminar en 8 meses y se lo termino en 10 meses teniendo un retraso de 2 meses que represento el 25% de ineficacia en los plazos de obra. No obstante, es importante mencionar un concepto que aporta a esta discusión.

En virtud del desenvolvimiento de las instituciones, la administración puede llegar a ser obsoleta si la gerencia de la organización no renueva los métodos para lograr una mayor eficiencia, perdiendo estabilidad para el desarrollo natural de sus objetivos. (La Divisa del Nuevo Milenio, 2013, p. 1)

Algunas de las causas que pueden afectar a una administración puede ser mal planteamiento de los objetivos, falta de iniciativa, difícil control, conflictos de competencia y personal, falta de coordinación, carencia de trabajo creativo, falta de financiamiento, entre otros. Por ello Vega (2015) mencionó: “algunos GAD municipales no cumplen eficientemente con las gestión de sus competencias asignadas, en cuyo caso es necesario disponer la intervención, proceso técnico y administrativo que presenta algunas deficiencias” (p. 1).

Como resultado de las encuestas realizadas a la población de la isla San Cristóbal a continuación se detalla un resumen de las preguntas de acuerdo a su objeto e importancia:

Tabla 25. Análisis de preguntas

DISCUSIÓN DE PREGUNTAS	
Resumen de preguntas	Porcentaje
El GAD Municipal del cantón San Cristóbal cumplió su función al satisfacer la necesidad de la población en función de transitar por una vía cómoda y segura	72%
La institución invirtió en la conservación y mantenimiento la red vial de la ciudad, lo cual permitió aprovechar los atractivos turísticos contribuyendo a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico.	46%
La difusión de información sobre los proyectos de vialidad provocó que exista una participación activa de la ciudadanía en la formulación de los mismos.	48%

La infraestructura vial se mejoró al 2016; sin embargo, incentiva en un bajo nivel el ingreso de personas.

14%

La población encuestada manifestó en un 72 % que GAD Municipal del cantón San Cristóbal cumplió su función al satisfacer sus necesidades en accesibilidad al dotar de vías cómodas y seguras para transitar desde el año 2012 al 2016. La encuesta reflejó que en un 46% la institución invirtió en la conservación y mantenimiento la red vial de la ciudad, lo cual permitió aprovechar los atractivos turísticos contribuyendo a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico. El 48% de la ciudadanía encuestada manifestó que la entidad promocionó e informó sobre los proyectos de vialidad y también la hizo partícipe en la formulación de los mismos; sin embargo, el 14% de la población cree que la infraestructura vial no tuvo efecto en el turismo de la isla ya que no se reflejó un incremento considerable de visitantes a la isla.

Se confirmó que la institución pública organiza y coordina la planificación en búsqueda del desarrollo mediante procesos e instrumentos que interactúan con los diferentes actores y sectores sociales; y, garantizar el derecho de la ciudadanía de participar en la toma de decisiones, planificación y gestión de asuntos públicos, donde la ciudadanía es la principal razón para la priorización de proyectos; para ello, el GAD Municipal del cantón San Cristóbal implementó procesos democráticos en la formulación de proyectos de vialidad y mantuvo contacto directo con la ciudadanía respecto a sus necesidades más prioritarias en tema de vialidad, para posteriormente analizarlas y realizar la toma de decisiones en beneficio de la población.

La política pública en vialidad se cumplió y sirvió como herramienta para la ejecución de proyectos los cuales fomentaron la inversión y mantenimiento de la red vial local aportando a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico y con ecoturismo de calidad, aceptando la idea que plantea Marshall (1937) donde la administración pública es la actividad gubernamental que contribuye al desarrollo, a proponer modelos para administrar y distribuir los bienes y los asuntos públicos. De esta forma se comprueba el criterio que tiene la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) sobre el turismo y las políticas públicas (2016) donde: “existen grandes retos dentro del sector turístico que requieren políticas activas e innovadoras que permitan que el turismo se mantenga como un sector competitivo (...) y, para cumplir esto, se requiere considerar iniciativas dentro del campo vial (pp. 4-7).

La participación de la ciudadanía influyó en la obtención del bien común para partes interesadas, por lo tanto, el GAD Municipal del cantón San Cristóbal implementó la política pública y ésta a la vez se encontró bajo la competencia de vialidad, cumpliendo con lo interpretado por Mansfield y Mastrangelo (1983) quienes manifestaron que Maquiavelo en su segundo principio para que un gobierno sobreviva ante las demandas de la población es la cohesión, la cual reconoce la necesidad que el pueblo conozca sobre el gobierno y lo que puede esperar de él y a la vez lo que éste puede esperar del pueblo; por ello, la ciudadanía en que sus necesidades prioritarias sean cumplidas recurrió a participar en procesos de formulación de proyectos de vialidad y por ende la política pública.

El análisis de los proyectos de vialidad ejecutados por la institución no demostraron en gran parte ser eficientes ni eficaces en cuanto a su planificación y ejecución, por lo tanto, resulta una razón para que la ciudadanía sostenga que la competencia de vialidad no aporta a incrementar el número de visitantes a la isla, haciendo que intervenga la opinión de Sánchez (1963) señalando lo correcto que debe hacer la institución es, a más de entregar un bien, presente un servicio a la sociedad de calidad sea mediante la implementación de la eficiencia, eficacia, calidad dentro de los procesos administrativos de la institución.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

1. La competencia en vialidad se enmarcó en la normativa legal vigente contemplada en la Constitución del Ecuador 2008 y el COOTAD; permitiendo a los GAD's ser responsable de la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en su circunscripción. Esto proporcionó a los pobladores y visitantes de la isla San Cristóbal accesibilidad y una mejor movilización en todo el territorio local urbano, dotando de aceras, bordillos, y eco adoquinamiento.
2. La corriente institucionalista permite dar un enfoque al considerar a las instituciones como un mecanismo de toma de decisiones del Estado, para ello existe una Administración Pública, la cual, al ser un objeto e idea dentro del GAD Municipal del cantón San Cristóbal permitió aplicar procesos administrativos y participativos para dar cumplimiento a la competencia, donde la democracia fue elemento indispensable para la distribución del presupuesto y formulación de proyectos en vialidad.
3. En el periodo de estudio los servidores de la institución planificaron 12 proyectos en materia de vialidad, de los cuales sólo se desarrollaron 7, los mismos que se ejecutaron bajo administración directa, haciendo que la institución sea la única responsable de las acciones que conlleven su desarrollo. En el análisis se encontró un ineficiente e ineficaz manejo de los recursos en costo y tiempo, una razón para ello fue que las asignaciones por parte del gobierno central no llegaron con puntualidad; para los proyectos de vialidad que el GAD Municipal del cantón San Cristóbal puso en marcha en el periodo de investigación; sin embargo, un proyecto demostró un ahorro significativo para la institución.
4. El PDOT al contener bases y lineamientos estratégicos sirvió de herramienta para la institución al fomentar la inversión en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal. Por ello la ciudadanía, mediante la aplicación de encuestas, dio el visto bueno al cumplimiento de la política pública implementada en este ámbito. Sin embargo, llegar a posicionar a la isla San Cristóbal como un destino eco turístico es

cuestión de más aspectos como la promoción turística, disponibilidad de tiquetes aéreos, feriados y vacaciones, entre otros, e instituciones involucradas en este sector.

5. El GAD Municipal del cantón San Cristóbal al ejecutar los 7 proyectos contribuyó a disminuir las necesidades en vialidad urbana, con: aceras, bordillos, eco-adoquinamiento, regeneración urbana; en beneficio de la población, en mejora de la calidad de vida, de accesibilidad y de tránsito. Sin embargo, según la ciudadanía, los proyectos ejecutados en este ámbito no aportaron a incrementar el ingreso de visitantes a la isla; lo cual no generó un efecto positivo en el turismo de la localidad.
6. La mayoría de atractivos “fuertes” que posee la isla San Cristóbal se encuentran bajo tutela del Parque Nacional Galápagos y la reserva marina, por ello, son pocos los sitios que se encuentran en el área urbana, por lo tanto, es una razón para que no exista incremento de visitantes por la aplicación de la competencia de vialidad ya que estos atractivos se encuentran fuera de la zona urbana de la isla.

5.2. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a los servidores y funcionarios del GAD Municipal del cantón San Cristóbal, analicen las acciones que realice el Estado en función de la competencia de vialidad para que la institución aproveche sus directrices; lo cual permitirá adquirir nuevos conocimientos para contribuir al desarrollo armónico de su circunscripción; además, focalizarse en proyectos y/o construcción de obras tendientes a mejorar el turismo en la isla San Cristóbal.
2. Se recomienda de igual manera a los servidores y funcionarios del GAD Municipal del cantón San Cristóbal adquirir formas de innovación dentro de los procesos administrativos y participativos que posee la institución yendo de la mano con la base legal para la eficiente y eficaz ejecución de los proyectos en vialidad con el fin de cumplir la competencia de vialidad.
3. Para la municipalidad, planificar sólo los proyectos que sean viables y que sean ejecutables; poniendo énfasis en las visitas y el incremento de turistas en la isla San

Cristóbal. Además, implementará controles de gasto en la ejecución de cada proyecto; y, inspeccionará que los cronogramas establecidos en cada proyecto procuren cumplir con los tiempos estipulados.

4. Continuar de forma progresiva aplicando los mecanismos de participación ciudadana en la formulación del PDOT, con una visión verdadera que aproveche las capacidades que tiene la gestión pública dentro del campo vial.
5. Se sugiere a la institución realizar convenios y/o cooperación interinstitucional con el Ministerio del Ambiente, Turismo, de Obras Públicas, entre otros; los cuales aportarían en formular proyectos con mejores expectativas hacia el turismo.
6. Se recomienda cooperación interinstitucional con el Consejo de Gobierno del Régimen Especial para Galápagos en la intervención de los sitios de visita que se encuentren tanto en zona urbana como rural aportando permanentemente a posicionar a San Cristóbal como un destino eco turístico de la provincia de Galápagos.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abadín, A., Pulido, D., García, V., Gutiérrez Díaz, J., Rodríguez A., & Rodríguez, A. (2013). *La necesaria innovación en la administración pública*. La Coruña: Netbiblo. USC.
- Anderson, D., Sweeney, D., y Williams, T. (2012). *Estadística para negocios y economía*. 11va edición. México. Editores, S.A. de C.V. Cengage Learning, Inc.
- Batallas, H. (2013). *Descentralización y Autonomía*. Recuperado el 20 de 11 de 2017, de <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4225>
- Becerra, D. (2017). La eficiencia en la gestión de los recursos del sector público: una reflexión multidisciplinar. *Revista de Economía y Crítica*. N° 23. Recuperado el 22 de 07 de 2019, de http://revistaeconomicacritica.org/sites/default/files/DianaLizetteBecerra_Eficiencia-en-la-gestion.pdf
- Berrocal, C. (2018). *Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública*. Secretaría de Gestión Pública y Presidencia del Consejo de Ministros. Recuperado el 13 de 08 de 2019, de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2018/09/que-busca-la-politica-nacional-de-modernizacion-de-la-gestion-publica>
- Boscán, G., Fernández, J., & Guédez, J. (2017). Las organizaciones públicas desde las perspectivas institucional y capacidades dinámicas. *Revista Administración y Contaduría*. Vol. 20, núm. 39
- Buendía, F. (11 de 03 de 2011). *Los gobiernos autónomos descentralizados*. Recuperado el 20 de 11 de 2017, de <file:///C:/Users/MiPc/Downloads/GOBIERNOS%20AUTONOMOS.pdf>
- Callejo Gallego, J., del Val Cid, C., Gutiérrez Brito, J., & Viedma Rojas, A. (2017). *Introducción a las técnicas de investigación social*. Madrid: Centro de estudios Ramón Areces, S. A.
- Centro en Investigación y Matemáticas, A. C. (s.f). *Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología*. Recuperado el 28 de 10 de 2017, de <https://www.cimat.mx/es/node/796>
- Cerda, J., & Villarroel, L. (2007). *Interpretación del test de Chi-cuadrado (X²) en investigación pediátrica*. *Revista Chilena de Pediatría*, p. 415.
- Chalar, L. & Campodónico, R. (2010). *Turismo: Una ciencia en construcción*. Brasil: Semintur ISSN: 1806-0447. Universidad de Caxias do Sul. Recuperado el 19 de 09 de 2019, de https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/09/Turismo%20una%20ciencia%20em%20construccion.pdf
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG). (2016). Recuperado el 12 de 07 de 2018, de <https://www.gobiernogalapagos.gob.ec>

- Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS). (2018). *Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio*. Recuperado el 04 de 08 de 2018, de <https://www.cpccs.gob.ec/participacion-ciudadana-y-control-social/>
- Consejo Nacional de Competencias. (17 de Octubre de 2017). *Las actividades turísticas en Ecuador*. Quito. Recuperado el 22 de 07 de 2018, de http://competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/10/Boletin_no_52.pdf
- Consejo Nacional de Competencias. (s.f.). *La Descentralización de la competencia de Vialidad*. Recuperado el 27 de 07 de 2018, de <http://www.competencias.gob.ec/la-descentralizacion-de-la-competencia-de-vialidad/>
- Contraloría General del Estado. (2014). *Contraloría General del Estado*. Recuperado el 14 de 05 de 2018, de www.cge.com.ec/DRI-DPG-APyA00012014_Gobierno_Autonomo_Descentralizado_Municipal_del_Cantón_San_Cristóbal_INFORME.pdf
- Coronel, A. F. (03 de Febrero de 2019). Criterio de ejecución de la competencia de vialidad. (I. Ramírez, Entrevistador)
- Dávila, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, vol. 12, núm. Ext, 2006, pp. 180-205. Recuperado el 08 de 03 de 2019, de <https://www.redalyc.org/pdf/761/76109911.pdf>
- Delgado, L. (2009). *Las políticas públicas. El ciclo de las políticas públicas. Clases de políticas públicas. Eficacia, legalidad y control. Indicadores de gestión*. Recuperado el 02 de 08 de 2019, de <http://pagina.jccm.es/ear/descarga/A2T3.pdf>
- Democracia., R. d. (2000). La nueva gerencia pública. Un ensayo bibliográfico para estudiosos latinoamericanos (y otros) *. *Revista del CLAD Reforma y Democracia.* , Volumen 1.
- Di Rienzo, J., Casanoves, F., Gonzales, L., Tablanda, E., Díaz, M., Robledo, C., & Balzarini, M (2013). *Estadística para las Ciencias Agropecuarias*. Córdoba, Argentina: Editorial Brujas.
- Dirección del Parque Nacional Galápagos (DPNG). (2016). Recuperado el 22 de 09 de 2019, de <http://www.galapagos.gob.ec>
- El Telégrafo. (22 de Septiembre de 2014). *Planificación, vialidad y turismo abren las puertas del desarrollo en la Zona 4*. Recuperado el 11 de 06 de 2018, de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/masqmenos/1/planificacion-vialidad-y-turismo-abren-las-puertas-del-desarrollo-en-la-zona-4>
- Enciclopedia jurídica. (2014). *Competencias exclusivas*. Recuperado el 20 de 11 de 2017, de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/competencias-exclusivas/competencias-exclusivas.htm>

- Frank, M. (17 de abril de 2014). *Administración Directa*. Recuperado el 08 de 08 de 2018, de <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2014/04/17/administracion-directa-decision-hacer-comprar-logistica-obras-publicas/>
- Gabín, A. d. (2003). *Administración Pública*. España: Thomson Editores Spain.
- Garduño, S. (2002). *Enfoques metodológicos en la investigación educativa*. Recuperado el 28 de 12 de 2017, de <file:///C:/Users/MiPc/Downloads/Metodologia%20enfoque%20CITA.pdf>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal, (2011). *Reglamento de la Estructura Orgánico Funcional por Direcciones del GAD Municipal del cantón San Cristóbal*. San Cristóbal.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal, (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. San Cristóbal
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San. (s.f.). Recuperado el 02 de 05 de 2016, de <http://sancristobalgalapagos.gob.ec/web/index.php/gad012/mision-vision>
- Guamán, J. E. (2007). *La Autonomía municipal en el Ecuador: concepto y su evolución histórica. Análisis desde el punto de vista constitucional y legal*. Ecuador: Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar.
- Guevara, A. A. (2017). *Teoría del turismo*. México: RDC, S.A. de C.V.
- Gurría, M. (1997). *Introducción al Turismo*. México: Trillas.
- Gutiérrez, J., Castillo, R. y Catañeda, J. (1986). *Recursos Naturales y Turísticos* (pp. 12 – 13), México.
- Guzmán, P. (14 de Abril de 2017). El turismo en Ecuador se recupera lentamente después del terremoto. (M. V. Loaiza, Entrevistador)
- Hunziker, W. y Krapf, K. (1942).- *Grundriss der algemeine. (Esquema de la ciencia general del turismo)*. Fremdenverkehrslehre. Polygraphischer Velag. Zurich.
- López, A. (2014). “*Plan de desarrollo turístico para la parroquia de Chaltura en la provincia de Imbabura*” (Tesis de pregrado). Universidad Tecnológica Equinoccial. Quito
- Mansfield, H., & Mastrangelo, S. (1983). *Maquiavelo y los principios de la política moderna*. España: Fondo de Cultura Económica de España.
- Manuel, O. B. (2014). *Contraloría General del Estado*. Recuperado el 23 de 08 de 2017, de [DR1-DPG-APyA-0001-2014 Gobierno Autonomo Descentralizado Municipal del Cantón San Cristobal I NFORME.pdf](#)

- Marshall, D. (1937). *The Meaning of Scope in Public Administration*". Gaus, John et al. *The Frontiers of Public Administration*. Recuperado el 18 de 01 de 2016, de <http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/csa/principio/leccion1.html#definicion>
- Michael, B. (1986). *The Politicized Market Economy*. Brazil: Berkeley: University of California Press. .
- Ministerio del Ambiente. (2016). Quito. Recuperado el 19 de 09 de 2019, de <http://www.ambiente.gob.ec/>
- Ministerio de Turismo. (2018). *Galápagos, un Paraíso único se promociona a través de los paquetes turísticos de la Gran Feria Turística*. Quito. Recuperado el 19 de 09 de 2019, de <https://www.turismo.gob.ec/galapagos-un-paraiso-unico-se-promociona-a-traves-de-los-paquetes-turisticos-de-la-gran-feria-turistica/>
- Moreno, J. (2004). *“Competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados”*. Recuperado el 15 de 12 de 2017, de <file:///C:/Users/MiPc/Downloads/COMP%20DE%20LOS%20GAD,%20MARCO%20TEORICO.pdf>
- Organización Mundial del Turismo - OMT. (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid.
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico. (2016). *Tendencias y políticas de turismo*. España: Secretaría de Estado de turismo.
- Pardo, M. (1992). *Teoría y práctica de la Administración Pública en México*. Cuajimalpa: Instituto Nacional de Administración Pública.
- Pérez, E. (2011). *La administración pública en el estado moderno: Enfoques teóricos para el análisis de la administración pública*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de La Plata, La Plata. Recuperado el 11 de 08 de 2019, de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.667/te.667.pdf>
- Pérez, W. (2016). *Para comprender la Administración, Gestión y las Políticas Públicas*. Tulcán: Imago.
- Quintana, C. (1999). *Derecho Municipal, Tercera Edición*. México: Porrúa.
- Raffino, M. (04 de marzo de 2019). *Concepto de*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de <https://concepto.de/diagnostico/>
- República del Ecuador. *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito.
- República del Ecuador. (2010). *Ley Orgánica de Participación Ciudadana*. Quito: Registro Oficial N° 175 .
- República del Ecuador. (2015). *Ley Organica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos*. Quito: Registro suplemento oficial N° 520.

- República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador 2008*. Ecuador
- Roth, A. N. (2017). *ESTADO, POLÍTICA Y ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS*. Bogotá, Colombia: Ediciones Aurora.
- Ruíz, A. (2014). La importancia del gobierno local. *Revista Paradigmas*. Recuperado el 11 de 08 de 2018, de <https://www.forbes.com.mx/la-importancia-del-gobierno-local/>
- Sánchez, A. (1963). El mundo moderno y los católicos sociales. *Revista Estudios Políticos*. Volumen 127.
- Schullern H. (1911). (*Turismo y Economía*). *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*. Alemania. Recuperado el 19 de 09 de 2019, de <https://doi.org/10.1515/jbnst-1911-0130>.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2016). *Herramientas e instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa SNDPP*. Recuperado el 11 de 08 de 2018, de <http://instrumentosplanificacion.senplades.gob.ec/el-sistema-nacional-descentralizado-de-planificacion-participativa>
- Subirats, J. (1990). La Administración Pública como problema. El análisis de políticas públicas como propuesta. *Revista Documentación Administrativa*, Volumen 17.
- UNESCO. (2001). *Galápagos Islands*. Recuperado el 20 de 11 de 2017, de <http://whc.unesco.org/en/list/1>
- Vargas, J. (2008). Perspectivas del Institucionalismo y Neoinstitucionalismo. *Ciencia Administrativa*, volumen 1, p. 47
- Vega, A. (2015). *Competencias y COOTAD*. Quito, Ecuador. Área socio humanista. Recuperado el 20 de 06 de 2018 de <file:///C:/Users/MiPc/Downloads/analisis%20competencias%20y%20cootad.pdf>
- Velásquez, F. & González E. (2003). *¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?* Bogotá: LitoCamargo Ltda.
- Winchester, L. (2011). *La formulación e implementación de las políticas públicas en ALC*. Políticas presupuestarias y gestión por resultados en América Latina y el Caribe. CEPAL. Recuperado el 11 de 08 de 2019, de https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/45114/Pol%C3%ADticaspublicasenALC_Winchester.pdf

VII. ANEXOS

Anexo 1: Formato de encuesta.



ENCUESTA DE PERCEPCIÓN COMPETENCIA DE VIALIDAD



Objetivo: identificar la opinión ciudadana mediante el nivel de satisfacción en accesibilidad y percepción que ha producido la ejecución de la competencia de vialidad urbana por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Cristóbal.

Instrucciones: marque con una “X” en el casillero que usted crea conveniente.

Sexo: H ___ M ___

Edad: _____

No.	Pregunta	Respuesta				
		Nada	Poco	Lo suficiente	Bastante	Mucho
1	¿Cree usted que los proyectos de inversión pública ejecutados por el GAD Municipal, demuestran su responsabilidad hacia la ciudadanía?					
2	¿Cree usted que la infraestructura vial se encuentra adaptada a las diferentes necesidades de las personas (minusválidos, peatones, transportistas, deportistas, entre otros)?					
3	¿El GAD Municipal mediante su infraestructura vial permite el aprovechamiento de los atractivos turísticos de la zona urbana?					
4	¿Cree usted que el GAD Municipal, fomenta la inversión en la conservación y mantenimiento de la red vial cantonal?					
5	¿Cree usted que los proyectos de vialidad ejecutados por el GAD Municipal contribuyen a posicionar a San Cristóbal como nuevo destino eco turístico de Galápagos?					
6	¿El GAD Municipal informa a la ciudadanía sobre los proyectos de vialidad urbana del cantón?					
7	Como ciudadano ¿Ha sido partícipe en procesos de formulación de proyectos de vialidad urbana en el periodo 2012 - 2016?					
8	¿Cree usted que la infraestructura vial ejecutada por el GAD Municipal satisface su necesidad de transitar por una vía segura y cómoda?					
9	¿Cree usted que la infraestructura vial de San Cristóbal permite incentivar el ingreso de personas a la isla?					
10	¿Cree usted que en el año 2012 la infraestructura vial se encontraba en óptimo estado respecto al año 2016?					

Muchas gracias por su colaboración...



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Ley No. 2006-36 Publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006

OFICIO N° UPEC-AP-0002-2018-M
Tulcán, 18 de Enero 2018

Abogado
Pedro Zapata
ALCALDE DEL GAD DEL CANTÓN SAN CRISTOBAL
Presente:

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo del director de la **CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA** de la **UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI**.

En mi calidad de Director de la Carrera de Administración Pública, de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, solicito de la manera más cordial autorizar a quien corresponda, brindar la información al Sr. Ramírez Villagómez Iancarlos Humberto con CI. 2000054193 estudiante de la Facultad de Comercio Internacional Integración Administración y Economía Empresarial, cuyos estudios se encuentra cursando en la Carrera de Administración Pública, sobre la vialidad, competencia exclusiva del GAD Municipal del Cantón San Cristóbal, la cual corresponde a información que se utilizará con fines académicos para el proceso previo a la aprobación de su trabajo de titulación con la temática: "Diagnóstico de la competencia de: planificar, construir y mantener la vialidad urbana, del GAD Municipal del Cantón San Cristóbal y su efecto en el turismo de la localidad en el periodo 2012- 2016.

Por la atención que se digne dar al presente, reciba mis agradecimientos.

Atentamente,

Javier Villareal
Msc. Javier Villareal

DIRECTOR DE LA CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

J.V/a.ch



Anexo 4: Oficio petición de proyectos

San Cristóbal, 09 de marzo, 2018

Ing. Carlos Chimbo

DIRECTOR DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

De mis consideraciones

Yo IANCARLOS HUMBERTO RAMIREZ VILLAGOMEZ, con cedula de identidad número 2000054193, a usted comedidamente solicito, se me facilite la información y las fotocopias de los programas o proyectos vinculados con la competencia planificar, construir y mantener la vialidad urbana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Cristóbal.

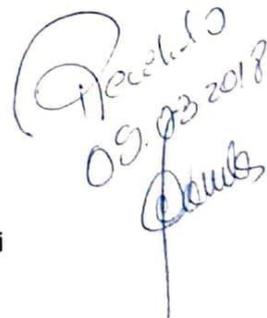
Por la atención que se digne dar al presente, reciba mis agradecimientos.

Atentamente,



Iancarlos Ramírez

Estudiante de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi



Recibido
09.03.2018
@Quimb



Scanned with
CamScanner



1.- DATOS GENERALES

1.1.- NOMBRE DEL PROYECTO

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO Y PARROQUIA EL PROGRESO, EN SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”

1.2.- UNIDAD EJECUTORA

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL

www.sancristobalgalapagos.com
gobmunisancri@hotmail.com

Teléfono 05 2 520119
Fax 05 2 520008

1.3.- LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

BARRIOS:PLAYA DE ORO, PEÑAS BAJAS, CACTUS, BARRIO FRIO, ALGARROBOS, ESTACION TERRENAY PARROQUIA “EL PROGRESO”

1.4.- INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

USD 260.460,16

1.5.- PLAZO TOTAL DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

CINCO MESES

1.6.- MODALIDAD DE EJECUCION

ADMINISTRACIÓN DIRECTA

1.7.- SECTOR Y TIPO DE PROYECTO

OBJETIVO 7 CONSTRUIR Y FORTALECER ESPACIOS PÚBLICOS INTERCULTURALES Y DE ENCUENTRO COMÚN.

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO, Y PARROQUIA EL PROGRESO, EN SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”



1.- DATOS GENERALES

1.1.- NOMBRE DEL PROYECTO

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO Y LA PARROQUIA EL PROGRESO, ETAPA II, EN SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”

1.2.- UNIDAD EJECUTORA

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL

www.sancristobalgalapagos.com
gobmunisancris@hotmail.com

Teléfono 05 2 520119
Fax 05 2 520008

1.3.- LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

BARRIOS, ALGARROBOS, ALBATROS, PEÑAS ALTAS, PEÑAS BAJAS, PARROQUIA “EL PROGRESO”

1.4.- INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

USD 235.140,46

1.5.- PLAZO TOTAL DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

CINCO MESES

1.6.- MODALIDAD DE EJECUCION

ADMINISTRACIÓN DIRECTA

1.7.- SECTOR Y TIPO DE PROYECTO

OBJETIVO 7 CONSTRUIR Y FORTALECER ESPACIOS PÚBLICOS INTERCULTURALES Y DE ENCUENTRO COMÚN.

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO, Y PARROQUIA EL PROGRESO ETAPA II EN SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”



1.- DATOS GENERALES

1.1.- NOMBRE DEL PROYECTO

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS, BORDILLOS, EN LOS BARRIOS SAN FRANCISCO, FRIO, Y ADOQUINAMIENTO EN LOS BARRIOS ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”

1.2.- UNIDAD EJECUTORA

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL

www.sancristobalgalapagos.com
gobmunisancri@hotmail.com

Teléfono 05 2 520119
Fax 05 2 520008

1.3.- LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

“BARRIOS SAN FRANCISCO, FRIO, ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”

1.4.- INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

USD 249,208,38

1.5.- PLAZO TOTAL DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

CINCO MESES

1.6.- MODALIDAD DE EJECUCION

ADMINISTRACIÓN DIRECTA

1.7.- SECTOR Y TIPO DE PROYECTO

OBJETIVO 7 CONSTRUIR Y FORTALECER ESPACIOS PÚBLICOS INTERCULTURALES Y DE ENCUENTRO COMÚN.

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS, BORDILLOS DE 11 S. EN LOS BARRIOS SAN FRANCISCO, FRIO, Y ADOQUINAMIENTO EN LOS BARRIOS ESTACION TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO EN SAN CRISTOBAL, GALAPAGOS”

4



Scanned with
CamScanner

1.- DATOS GENERALES

1.1.- NOMBRE DEL PROYECTO

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS EN VARIOS SECTORES DE PUERTO BAQUERIZO MORENO Y PARROQUIA EL PROGRESO SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”

1.2.- UNIDAD EJECUTORA

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL

www.sancristobalgalapagos.com
gobmunisancris@hotmail.com

Teléfono 05 2 520119
Fax 05 2 520008

1.3.- LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

BARRIOS:, DIVINO NIÑO, PEÑAS ALTAS, PEÑAS BAJAS, EL PROGRESO, SAN FRANCISCO.

1.4.- INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

USD 98.462,18

1.5.- PLAZO TOTAL DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

TRES MESES

1.6.- SECTOR Y TIPO DE PROYECTO

OBJETIVO 7 CONSTRUIR Y FORTALECER ESPACIOS PÚBLICOS INTERCULTURALES Y DE ENCUENTRO COMÚN.

“CONSTRUCCION DE ACERAS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO, EL PROGRESO, SAN CRISTÓBAL, GALÁPAGOS”



Scanned with
CamScanner



1.- DATOS GENERALES

1.1.- NOMBRE DEL PROYECTO

“CONSTRUCCIÓN DE ACERAS, BORDILLOS Y ADOQUINAMIENTO EN DIFERENTES BARRIOS DE PTO. BAQUERIZO MORENO, Y PARROQUIA EL PROGRESO, CANTON SAN CRISTÓBAL, PROVINCIA DE GALAPAGOS”

1.2.- UNIDAD EJECUTORA

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL

www.sancristobalgalapagos.com
gobmunisancris@hotmail.com

Teléfono 05 2 520119
Fax 05 2 520008

1.3.- LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

BARRIOS: ESTACIÓN TERRENA, PLAYA DE ORO, PLAYA MANN, PEÑAS BAJAS, PEÑAS ALTAS, DIVINO NIÑO, Y PARROQUIA EL PROGRESO.

1.4.- INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

USD 358.440,70

1.5.- PLAZO TOTAL DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

SEIS MESES

1.6.- MODALIDAD DE EJECUCION

ADMINISTRACION DIRECTA

1.7.- SECTOR Y TIPO DE PROYECTO

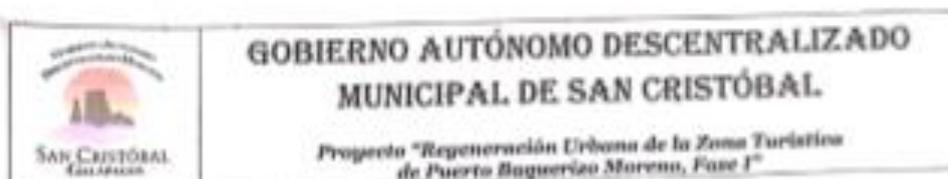
OBJETIVO 7 CONSTRUIR Y FORTALECER ESPACIOS PÚBLICOS INTERCULTURALES Y DE ENCUENTRO COMÚN.

2.- MEMORIA TÉCNICA DEL PROYECTO

INTRODUCCIÓN

El espacio público “La Acera” es el medio por excelencia en el que se sustenta la experiencia individual y colectiva de la gente en su percepción turística, el peatón hace

*CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN AMBOS LADOS DE LA CALLE A. SPENCER, AV. LOJA, ASFALTADO DE LA AV. JAIME ROLDÓS, AV. CIRCUNVALACION EN EL BARRIO DIVINO NIÑO Y LA CICLOVIA EN EL BARRIO ESTACION TERRENA



ACTA DE ENTREGA
RECEPCIÓN DEFINITIVA DE LA OBRA "REGENERACIÓN URBANA DE LA ZONA TURÍSTICA DE PUERTO BAQUERIZO MORENO"

Primera: Intervinientes

En la ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, el décimo primer día del mes de septiembre del dos mil trece, las señoras Ing. Carlos Chimbo Calero Administrador del contrato, en representación del Gobierno Autónomo descentralizado Municipal de San Cristóbal, y el Arq. Alex Ballesteros G. Residente de Obra, proceden a suscribir la siguiente Acta Entrega Recepción Definitiva de la Obra: Regeneración Urbana de la Zona Turística de Puerto Baquerizo Moreno de conformidad con las siguientes definiciones:

Segunda: Antecedentes

El Consejo cantonal de San Cristóbal mediante Resolución N° 068-CCSC-SO-29-06-2012 de fecha 26 de junio de 2012, resolvió; APROBAR LOS PROYECTOS PRESENTADOS POR EL EJECUTIVO A TRAVÉS DEL DIRECTOR DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, JEFE DE PLANIFICACIÓN Y DIRECTOR DE TURISMO MUNICIPALES, EN EL QUE CONSTA LA "REGENERACIÓN URBANA DE LA ZONA TURÍSTICA DE PUERTO BAQUERIZO MORENO" Y QUE SERÁN PRESENTADOS AL BANCO DEL ESTADO.

Con fecha 13 de julio del 2012, se suscribió el **CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE, GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL, CONSEJO DE GOBIERNO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS, ELECGALAPAGOS S.A Y COOPERACIÓN NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES**; con el objeto de comprometerse a realizar la ejecución del proyecto denominado "Regeneración Urbana de la Zona Turística de Puerto Baquerizo Moreno, Fase I"

Con fecha 22 de octubre del 2012, se dio inicio a los trabajos del proyecto "Regeneración Urbana Turística de Puerto Baquerizo Moreno, Fase I". Paralelamente esta municipalidad contrata los servicios de un fiscalizador externo, Ing. Henry López Cainsa para garantizar la efectividad de ejecución de la obra y cumplir con las cláusulas del convenio.

El plazo de ejecución del presente convenio es de 8 meses desde la respectiva suscripción y para la ejecución de la obra.

Tercera: Estado Actual de la Obra

La obra se concluyó el 03 de agosto del 2013, la misma que se encuentra en perfectas condiciones de uso, luego se emite el presente informe de conclusión de obra.

Con los antecedentes antes expuestos el Gobierno Municipal realizó la obra antes mencionada en su totalidad de acuerdo al detalle, a las especificaciones técnicas de los estudios, y a las órdenes de trabajo emitidas por la Fiscalización y Supervisión. Se realizaron trabajos adicionales que fueron incorporados al proyecto: Rubros de cantidades adicionales, Rubros nuevos.

Cuarta: Fiscalización:

La fiscalización de la obra estuvo a cargo del Ing. Henry López Caiza, Técnico externo contratado para Fiscalizar del proyecto, bajo la supervisión y Administración de la Dirección de Obras y Servicios Públicos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal.

Quinta: Condiciones Operativas

Proyecto	: Regeneración Urbana de la Zona Turística de Puerto Baquerizo Moreno
Ubicación	: Provincia: Galápagos Cantón : San Cristóbal Ciudad : Puerto Baquerizo Moreno
Ejecutor	: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal
Fiscalizador	: Ing. Henry López Caiza
Monto De La Obra	: USD 700 000,00
Plazo De Ejecución	: 08 meses
Fecha De Terminación	: 03 de Agosto del 2013

Sexta: Liquidación Económica

1.- Monto Referencial del proyecto.

Plan. N°	Valor Planilla	Acumulado	% Parcial	% Acum.
1	37 398,67	37 398,67	29,85 %	29,85 %
2	150 949,55	188 348,22	13,33 %	16,60 %



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL**

**Proyecto "Regeneración Urbana de la Zona Turística
de Puerto Baquerizo Moreno, Fase I"**

3	91 522,90	279 871,12	13,05 %	39,90 %
4	76 396,60	356 392,28	10,91 %	50,91 %
5	95 107,15	451 499,43	13,59 %	64,50 %
6	104 168,54	555 667,97	14,88 %	79,38 %
7	91 953,08	647 621,05	13,14 %	92,52 %
8	176 498,75	824 119,80	25,21 %	117,73 %
9	225 227,08	1 045 842,61	32,18 %	149,41 %

2.- Monto del Incremento de Rubros Nuevos

Item.	Rubros Nuevos	U.	Cantidad	P. Unit.	Valor Total
2.8.1	Excavación en suelo natural	m3	1 000,00	11,22	11 220,00
2.8.2	Excavación en roca	m3	600,00	134,18	80 508,00
2.8.3	Desafijo de material rocoso y escombros	m3	263,90	3,44	907,82
2.8.4	Refino base compactado con material de cantera	m3	100,00	13,36	1 336,00
2.8.5	Ducto 2x4" para teléfono	ml	4 707,74	26,46	124 566,80
2.8.6	Canaletas de hormigón para drenaje de 30x30x8 cm	ml	700,00	33,47	23 429,00
2.8.7	Banillo de hormigón prefabricado de 100x25x8cm	ml	1 400,00	23,68	33 152,00
2.8.8	Redra irregular sobre madero	m2	1 329,96	45,72	60 805,77
2.8.9	Acabado de obra base	m2	5 000,00	3,59	17 950,00
2.8.10	Reconstrucción de cajas de newspapería 80cm x 80cm x 40cm para alcantarillado	U	25,00	88,32	2 213,00
2.8.11	Tubos de Alcantarillado de 200mm NOVAFORT	ml	33,50	24,25	812,38
2.8.12	Laca brillante para piedra	ME	1 908,30	25,60	48 852,48
2.8.13	Reubicación de bordillo + repantillo	ml	133,50	63,23	8 441,31
TOTAL					414 194,45

3.- Monto Real Ejecutado

1'045.842,61 USD

Séptima: Liquidación de plazos:

Fecha de inicio : 22 de octubre del 2012
 Plazo : 08 meses
 Fecha prevista terminación : 22 de junio del 2013
 Prorroga solicitada : 42 días
 Fecha terminación : 03 de agosto del 2013

Con fecha 11 de septiembre se efectúa el acta de finiquito del presente convenio.



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DE SAN CRISTOBAL**

DIRECCION DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICAS

OBRA EJECUTADA:

La obra se concluyó el 3 de abril del 2014, la misma que se encuentra en perfectas condiciones de uso, luego de la cual se emite la presente acta recepción definitiva de conclusión de obra.

Con los antecedentes expuestos el Gobierno Municipal realizó la obra antes mencionada en su totalidad de acuerdo al detalle, a las especificaciones técnicas de los estudios, y a las órdenes de trabajo emitidas por la Fiscalización y Supervisión.

FISCALIZACIÓN:

La fiscalización de la obra estuvo a cargo del Ing. Omar Villacis Ramírez, Técnico externo contratado para Fiscalizar el proyecto, bajo la supervisión y Administración de la Dirección de Obras y Servicios Públicos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal.

SOLICITUD DE RECEPCION DEFINITIVA:

Con fecha 05 de noviembre 2014 mediante memorando N° 1517-GADMSC-DOO.SS.PP-2014 se me dispone realizar las actas recepción definitiva.

LIQUIDACIÓN ECONÓMICA:

1.- Monto Referencial del proyecto.

PLAN. N°	VALOR PLANILLA	ACUMULADO	% PARCIAL	% ACUM.
1	25.468,05	25.468,05	25,87 %	25,87 %
2	75.056,01	100.524,06	76,23%	102,1 %
3	26.053,68	126.577,74	106,46%	128,961%

2.- Monto de incremento de Volumen

ITEMS	RUBROS	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO U	TOTAL
1	Trasado Replanteo y Nivelación (Lote Murales)	M ²	8,31	1,98	16,45
2	Actas de Adecuación de Acotación Lote Murales)	M ²	8,31	47,78	397,07



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DE SAN CRISTOBAL**

DIRECCION DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICAS

1	Rebbero Comunal (en. legal)	Mz	27.70	15.35	1028.79
6	Vereda de Hospital, C/central/oma	Mz	13.85	29.70	431.78
2	Tronado Replanteo y Nivelación (Hospital Banco sífil)	Mz	2226.82	2.98	4801.50
1	Limpieza y desbroses (programa y sistema)	Mz	1.40	1.10	1.61
2	Tronado Replanteo y Nivelación (programa y sistema)	Mz	1.40	2.98	4.17
					6478.35

2.- Monto Real Ejecutado

126.577.74 USD

- En este monto se incluye el incremento de volumen de obra

LIQUIDACIÓN DE PLAZOS:

Fecha de Inicio : 03 de febrero del 2014
Plazo : 03 meses
Fecha prevista terminación : 03 de abril del 2014
Prórroga solicitada : 00 días

- La obra civil se cumplió en el plazo de 90 días calendarios faltando la colocación de adoquines gris por falta.

INSPECCION DE TRABAJOS:

Los miembros de la comisión antes citados, conjuntamente con el fiscalizador visitaron la obra de esta recepción, constatando que los trabajos han sido ejecutados de acuerdo a las cláusulas contractuales, por lo que se procede a la recepción definitiva.

SITUACION ACTUAL:

La obra indicada, se encuentra en perfecto estado de funcionamiento y en uso de la ciudadanía y a la comunidad, el mismo que se hizo la presentación y entrega a la ciudadanía.

CONCLUSIÓN:

Con estas indicaciones la comisión aclara su conformidad con la ejecución de la obra objeto de esta recepción sin observación alguna.



ACTA DE ENTREGA

CONSTRUCCIÓN ACERAS I/A Y BORDILLOS EN BARRIOS SAN FRANCISCO EN BARRIO ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO SAN CRISTÓBAL, PROVINCIA DE GALÁPAGOS

PRIMERA. INTERVINIENTES:

En la ciudad de Puerto Baquerizo Moreno a los veinte y ocho días del mes de octubre de dos mil quince los señores Arq. Alex Ballesteros Gutierrez Administrador del contrato, el Ing. Omar Villacis Delegado por Alcaldía, en representación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal, proceden a suscribir la siguiente Acta Entrega Recepción de la obra denominada: **CONSTRUCCIÓN ACERAS I/A Y BORDILLOS EN BARRIOS SAN FRANCISCO EN BARRIO ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO del cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos** de conformidad con las siguientes definiciones:

SEGUNDA. ANTECEDENTES:

El Gobierno Municipal de San Cristóbal, solicita al Banco del Estado la asignación de recursos no reembolsables por un valor de 1'558.748,29 para la ejecución de cuatro obras de interés social para la comunidad.

Dentro del portafolio de proyectos que contempla el Plan Operativo Anual del año 2014 en la instancia de mejorar la calidad de vida de la población y promover un ambiente sano y sustentable se tiene previsto la construcción de la obra denominada **CONSTRUCCIÓN ACERAS I/A Y BORDILLOS EN BARRIOS SAN FRANCISCO EN BARRIO ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO**.

La directora Financiera encargada, mediante memorando N° 264-CADMSC-DI-2015 de fecha 20 de marzo 2015, indica que el Banco del Estado transfirió el 40% que corresponde a USD 448.947,54 del convenio de recursos no reembolsables para financiar varios proyectos.

Con fecha veinte y nueve de octubre del año dos mil quince se procede a la firma del acta entrega recepción de la obra.

TERCERA. CONDICIONES OPERATIVAS:

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal ha ejecutado la obra de acuerdo a la "Tabla de Descripción de Rubros, Unidades, Cantidades y Precios". Los trabajos realizados están detallados en el acta entrega recepción de la obra.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL
DIRECCIÓN DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

CUARTA. LIQUIDACIÓN ECONÓMICA:

El cuadro de liquidación económica se ha realizado de acuerdo a las planillas aprobadas por el Fiscalizador y Administrador del contrato los cuales están detallados en el acta entrega recepción.

QUINTA. LIQUIDACIÓN DE PLAZOS:

El cuadro de la liquidación de plazos está detallado en el acta recepción

SEXTA. RECOMENDACIÓN:

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal ha concluido con la ejecución de los rubros, los que han sido aprobados por el Fiscalizador y el Administrador del contrato por lo que se recomienda proceder con la firma del acta entrega recepción de la obra.

OCTAVA. ACEPTACIÓN:

Para constancia firman de lo estipulado en las cláusulas precedentes, y en fe de su aceptación, los comparecientes firman en unidad de acto, en cuatro ejemplares de igual contenido y valor legal, en la ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, a los veinte y nueve días del mes de octubre de 2015.

POR EL GAD MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL

Alex Zambrano G.
Director de Obras y Servicios Públicos

Ing. Oscar Villaci
Técnico Comisión



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL**

Dirección de Obras y Servicios Públicos

INFORME No. 052-GADMCS-C-DOSP-2015.

PARA: Ab. Pedro Zapata R., Alcalde
DE: Arq. Alex Ballesteros, DIRECTOR DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (E)
ASUNTO: Construcción Aceras H.A y Bordillos en Barrios San Francisco en Barrio Estación terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno
FECHA: Jueves, 29 de octubre de 2015

Para efectos de liquidar la obra y elaborar el Acta de Finiquito con el BANCO DEL ESTADO, presento el informe final Técnico de Liquidación de la obra: "Construcción Aceras H.A y Bordillos en Barrios San Francisco en Barrio Estación terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno" bajo los siguientes términos:

PROYECTO : CONSTRUCCIÓN ACERAS H.A Y BORDILLOS EN BARRIOS SAN FRANCISCO EN BARRIO ESTACIÓN TERRENA Y DIVINO NIÑO DE PUERTO BAQUERIZO MORENO
UBICACIÓN : PROVINCIA: GALÁPAGOS
CANTÓN : SAN CRISTÓBAL
CIUDAD : PUERTO BAQUERIZO MORENO
EJECUTOR : GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL
FISCALIZADOR : Ing. Omar Villacís
MONTO DE LA OBRA : USD 249.200,30
PLAZO DE EJECUCIÓN : 150 DÍAS
FECHA DE TERMINACIÓN : 30 DE SEPTIEMBRE DEL 2015

ANTECEDENTES:

Como parte de los proyectos a financiar con Recursos no Reembolsables otorgados por el Banco del Estado para la ejecución de la obra: "Construcción Aceras H.A y Bordillos en Barrios San Francisco en Barrio Estación terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno" en el cantón San Cristóbal, Provincia de Galápagos, bajo la modalidad de administración directa.

El ministerio de Finanzas y el Banco del Estado, suscribieron un Convenio de Administración de fondos por medio del cual transfirieron al Banco del Estado recursos para el financiamiento de proyectos de priorizados y seleccionados por los GADs Municipales y Parroquiales de la provincia de Galápagos.

El Gobierno Autónomo Descentralizado de San Cristóbal solicitó al Banco del Estado la asignación de recursos no reembolsables por un valor de 1'122.368,85 para la ejecución de cuatro obras de interés social para la comunidad.

Con fecha 20 de abril del 2015 se dio inicio a los trabajos del proyecto: "Construcción Aceras H.A y Bordillos en Barrios San Francisco en Barrio Estación terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno". Paralelamente, con memorando N° 639-GADMCS-C-DOSP-2015 esta Dirección designa al sr. Antonio Herrera como Residente de Obra, para garantizar la efectividad de ejecución de la obra y cumplir con las cláusulas del Convenio.



Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Cristóbal

Dirección de Obras y Servicios Públicos

El plazo de ejecución del presente Convenio es de 150 días (05 meses) desde la respectiva suscripción para la ejecución de la obra.

ESTADO ACTUAL DE LA OBRA

La obra se concluyó el 30 de septiembre del 2015 en su totalidad, la misma que se encuentra en perfectas condiciones de uso, luego de la cual se emite el presente informe de conclusión de obra.

Con los antecedentes expuestos, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal realizó la obra antes mencionada en su totalidad de acuerdo al detalle, a las especificaciones técnicas de los estudios, y a las órdenes de trabajo emitidas por la Fiscalización y Supervisión. Se realizaron trabajos adicionales que fueron incorporados al proyecto: Rubros nuevos.

FISCALIZACIÓN:

La fiscalización de la obra estuvo a cargo del Ing. Omar Villacís Ramírez, Técnico de Obras Públicas, fiscalizar el proyecto, bajo la supervisión y Administración de la Dirección de Obras y Servicios Públicos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal.

LIQUIDACIÓN ECONÓMICA:

1.- Monto Referencial del proyecto Colegio Humboldt.

PLAN. Nº	VALOR PLANILLA	ACUMULADO	% PARCIAL	% ACUM.
1	120.568,07	120.568,07	48,38 %	48,38 %
2	144.191,74	264.759,80	59,36%	106,24 %
3	48.067,43	312.827,24	19,29%	125,53 %

Costo de la Obra Civil

USD. 305.388,16

2.- Monto de Rubros Nuevos

ITEM	RUBROS NUEVOS	UND	CANT.	PRECIO UNITARIO	VALOR TOTAL
8	Excavación para bordillo	M ³	56,01	19,54	1.094,44
9	Alzado y cuadrado de cajas de revisión	U	13,00	55,53	721,89
10	Revestimiento de piedra cortada	M ²	112,50	49,98	5.622,75
TOTAL					7.439,08

4.- Monto Real Ejecutado

→ **312.827,24 USD**

LIQUIDACIÓN DE PLAZOS:



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL**

Dirección de Obras y Servicios Públicos

<i>Fecha de Inicio</i>	:	<i>02 de mayo del 2015</i>
<i>Plazo</i>	:	<i>150 días calendario</i>
<i>Fecha prevista terminación</i>	:	<i>30 de septiembre del 2015</i>
<i>Fecha terminación</i>	:	<i>30 de septiembre del 2015</i>

Con fecha 27 de octubre del 2015 se efectúa el presente informe técnico final de obra.

OBSERVACIONES:

En el plazo de ejecución de la obra se realizó trabajos adicionales que consistió en:

- > Excavación para bordillos*
- > Alzado y cuadrado de cajas de revisión*
- > Revestimiento de piedra cortada*

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES:

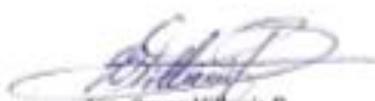
El proyecto "Construcción Aceras H.A y Bordillos en Barrios San Francisco en Barrio Estación terrena y Divino Niño de Puerto Baquerizo Moreno" se encuentra concluida.

La documentación generada durante toda la ejecución de la obra (libro de obra, archivo digital, informes, fotografías, control de asistencia, cambios producidos, etc.) se encuentra en la Dirección de Obras y Servicios Públicos.

Se recomienda a la Dirección de Obras Públicas la elaboración del acta de entrega y recepción de la obra.

Atentamente,


Ary Alex Salcederos Gutiérrez
RESIDENTE DE OBRA
AID-UM


Ing. Omar Villacis R.
FISCALIZADOR



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL**

Dirección de Obras y Servicios Públicos

ACTA DE ENTREGA – RECEPCIÓN DEFINITIVA

PROYECTO	: Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y Parroquia el Progreso, Cantón San Cristóbal.
UBICACIÓN	: Provincia: Galápagos : Cantón: San Cristóbal : Ciudad: Puerto Baquerizo Moreno
EJECUTOR	: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal.
FISCALIZADOR	: Ing. Omar Villacís Ramírez.
MONTO DE LA OBRA	: USD 358.440,70
PLAZO DE EJECUCION	: 6 meses
FECHA DE TERMINACION	: 11 de junio del 2016

ANTECEDENTES:

Mediante Convenio de Asignación de Recursos no reembolsables suscrito entre el Banco del Estado y el GAD Municipal de San Cristóbal, de fecha 11 de agosto del año 2015, se concedió a favor del GAD Municipal el valor de USD 1'358.748,29 destinados para financiar los proyectos debidamente priorizados dentro de sus competencias.

Uno de los proyectos a financiar consta el denominado: Construcción de aceras, bordillos y adoquinamiento en diferentes barrios de Puerto Baquerizo Moreno y el Progreso, Cantón San Cristóbal, Provincia de Galápagos, obra que se ejecutó por administración directa. La inversión programada para esta obra es de USD 358.725,25.

Con memorando No. 1401-GADMCSC-00SP-2015 de fecha 27 de noviembre de 2015, se dispuso al Ing. Omar Villacís Ramírez, Técnico de Campo, la fiscalización interna de la referida obra con todas las obligaciones que se deriven para garantizar la efectividad de ejecución de la obra.



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL**

Dirección de Obras y Servicios Públicos

CONDICIONES GENERALES DE EJECUCIÓN:

La obra se concluyó el 11 de Junio del 2016, la misma que se encuentra en perfectas condiciones de uso, luego de la cual se emite la presente acta de recepción definitiva de conclusión de obra.

Con los antecedentes expuestos el Gobierno Municipal realizó la obra antes mencionada en su totalidad de acuerdo al detalle, a las especificaciones técnicas de los estudios, y a las órdenes de trabajo emitidas por la fiscalización y Supervisión.

FISCALIZACIÓN:

La Fiscalización de la obra estuvo a cargo del Ing. Omar Villacís Ramírez, Técnico de Campo – Fiscalizador Interno, bajo la supervisión y administración de la Dirección de Obras y Servicios Públicos del Gobierno autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal.

LIQUIDACION ECONOMICA:

Monto Referencial del Proyecto.

PLAN. No.	VALOR DE LA PLANILLA	ACUMULADO	% PARCIAL	% ACUMULADO
1	56.606,30	56.606,30	15,78%	15,78%
2	38.101,17	94.707,47	10,62%	26,40%
3	39.916,58	134.623,85	11,13%	37,53%
4	31.125,00	165.748,85	8,68%	46,21%
5	43.549,98	209.298,83	12,14%	58,35%
6	77.599,39	286.898,22	21,63%	79,98%
7	91.051,25	377.959,47	25,10%	105,08%

Monto Real Ejecutado, USD 377.959,47

LIQUIDACION DE PLAZOS:

Fecha de inicio : 09 de Noviembre del 2015
Plazo de ejecución : 6 meses (180 días)
Fecha prevista terminación : 07 de mayo del 2016
Prórroga solicitada : 33 días
Nueva fecha de terminación de trabajos : 11 de Junio del 2016



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN CRISTÓBAL**
Dirección de Obras y Servicios Públicos

ACTA DE ENTREGA - RECEPCIÓN DEFINITIVA

**CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE
PUERTO BAQUERIZO MORENO Y PARROQUIA EL PROGRESO ETAPA II, EN
SAN CRISTÓBAL - GALÁPAGOS**

PRIMERA.- ANTECEDENTES:

En la ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, los señores Ing. Carlos Chimbo C., Fiscalizador de la obra, el Arg. Alex Ballesteros G., delegado de la comisión, ambos en representación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal, proceden a suscribir la presente Acta Entrega Recepción Definitiva según las siguientes definiciones.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal, siendo una entidad de servicio a la comunidad cantonal, dentro de sus objetivos propuestos en el sector Turístico, ha dado énfasis a la construcción de áreas de circulación peatonal, comercial y turística, por lo que procedió la ejecución del proyecto "CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y BORDILLOS EN DIFERENTES BARRIOS DE PUERTO BAQUERIZO MORENO Y PARROQUIA EL PROGRESO ETAPA II, EN SAN CRISTÓBAL - GALÁPAGOS.", bajo la modalidad de administración directa, es decir con el uso de personal de planta y contratado, equipo pesado, herramientas y con técnicos de obra y fiscalización interna, todos de planta del Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de San Cristóbal.

El financiamiento que demanda la ejecución del proyecto, proviene de Recursos del Gobierno Municipal.

SEGUNDA.- CONDICIONES GENERALES DE EJECUCIÓN:

La obra se concluyó el 27 de octubre del 2017 en su totalidad, la misma que se encuentra en perfectas condiciones de uso, luego de la cual el Residente de obra emitió el presente informe de conclusión de obra.

Con los antecedentes expuestos, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal realizó la obra antes mencionada en su totalidad de acuerdo al detalle de cantidades. Se realizaron trabajos adicionales que fueron incorporados al proyecto.

TERCERA.- CONDICIONES OPERATIVAS:

La fiscalización de la obra estuvo a cargo del Ing. Omar Vilacis R., dentro de los primeros siete meses, que por motivos de salud tuvo que ausentarse del trabajo de fiscalización, quedando la supervisión de los trabajos de las dos últimas planillas a cargo del Ing. Carlos Chimbo C., Técnico de Obras Públicas.

CUARTA.- LIQUIDACIÓN ECONÓMICA:

1.- Monto Referencial del proyecto. USD 235,140.46
Ejecutado. USD 230,489.57

2.- Cantidades Adicionales. USD 13,540.26

3.- Monto Real Ejecutado **USD 244,029.84**

QUINTA.- LIQUIDACIÓN DE PLAZOS:

Fecha de Inicio	:	01 de febrero del 2017
Plazo	:	05 meses
Fecha prevista terminación	:	30 de junio del 2017
Prorroga primera	:	60 días (2 meses)
Fecha terminación	:	27 de octubre del 2017

SEXTA.- CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN:

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Cristóbal, siendo la entidad ejecutora de la obra mediante Administración Directa ha concluido con todos los trabajos de obra civil, aprobado por el Fiscalizador designado, por lo que se recomienda proceder con la firma del Acta de Entrega – Recepción Definitiva de la obra.

SEPTIMA.- RECEPCIÓN DEL OBJETO DEL CONTRATO:

En consecuencia de lo manifestado en las cláusulas que anteceden, se procede mediante el presente documento, a realizar el Acta de Entrega – Recepción Definitiva de la obra.

OCTAVA.- ACEPTACIÓN:

Para constancia de lo estipulado en las cláusulas precedentes, y en fe de su aceptación, la comisión aclara su conformidad con la ejecución de la obra objeto de esta recepción sin observación alguna, a los 20 días del mes de noviembre del 2017 se procede a la firma de la presente acta.

H

Anexo 7: Plan Operativo Anual 2012

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL																	
PLAN DE IMPLEMENTACIÓN - MATRIZ PLURIANUAL DE PROYECTOS DE INVERSIÓN SIN ESTUDIOS																	
CÓDIGO	ESTRATEGIA	INICIATIVA	PROYECTO	OBJETIVO DEL PROYECTO	INDICADOR	VALOR	COSTO ESTIMADO A 2012 (US\$)	APORTE CAD (US\$)	APORTE TERCEROS (US\$)	CRONOGRAMA (expresado en US\$)					POSSIBLES FUENTES DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLES	ESTADO DE EJECUCIÓN ACTUAL (Año 2012)
										INVER 2012	INVER 2013	INVER 2014	INVER 2015	INVER 2016			
001	ESTRATEGIA	INICIATIVA	PROYECTO	OBJETIVO DEL PROYECTO	INDICADOR	VALOR	COSTO ESTIMADO A 2012 (US\$)	APORTE CAD (US\$)	APORTE TERCEROS (US\$)	INVER 2012	INVER 2013	INVER 2014	INVER 2015	INVER 2016	POSSIBLES FUENTES DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLES	ESTADO DE EJECUCIÓN ACTUAL (Año 2012)
1	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	1	CONSTRUCCIÓN DE BARRIOS DE ALTO RENDIMIENTO EN LOS BARRIOS DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE BARRIOS DE ALTO RENDIMIENTO EN LOS BARRIOS DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	PROYECTO DE BARRIOS DE ALTO RENDIMIENTO EN LOS BARRIOS DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	95.00	200.000,00	80.000,00	120.000,00		80.000,00	80.000,00			GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
2	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	2	ESTACION DE BOMBEO DE AGUA POTABLE EN EL BARRIO DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	ESTACION DE BOMBEO DE AGUA POTABLE EN EL BARRIO DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	ESTACION DE BOMBEO DE AGUA POTABLE EN EL BARRIO DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	90.00	300.000,00		300.000,00						GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
3	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	3	RECONSTRUCCIÓN DE LA RED DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	RECONSTRUCCIÓN DE LA RED DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	RECONSTRUCCIÓN DE LA RED DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	65.00	1.000.000,00	800.000,00	200.000,00		800.000,00	800.000,00			GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
4	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	4	CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	97.00	1.200.000,00	300.000,00	700.000,00		300.000,00	300.000,00			GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
5	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	5	MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	92.00	150.000,00	55.000,00	95.000,00		120.000,00	12.000,00	12.000,00	11.000,00	GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
6	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	6	PROYECTO DE MANEJO Y RECUPERACIÓN DE CUERPOS DE AGUA EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	PROYECTO DE MANEJO Y RECUPERACIÓN DE CUERPOS DE AGUA EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	PROYECTO DE MANEJO Y RECUPERACIÓN DE CUERPOS DE AGUA EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	80.00	80.000,00	40.000,00	40.000,00		10.000,00	30.000,00	10.000,00	10.000,00	GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
7	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	7	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	92.00	200.000,00	80.000,00	120.000,00		80.000,00	80.000,00			GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN
8	INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN	8	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE AGUAS RESIDUALES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	95.00	600.000,00	180.000,00	420.000,00		180.000,00	180.000,00			GOB. DEPARTAMENTAL, MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL	SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO	EN PROCESO DE EJECUCIÓN

ACE	W01U	MEJORES	25	MOJUE DE AGUAS PRODUJIDAS	OPTIMIZAR LA MONITOREO	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO ENTRE CIUDADES HASTA EL 2013	85.00	2.000.000,00									7475	DE FALTA ESTUDIO Y DEFINICION DEL HABITANTE SITIO S DEL CANTON	
DS	0A0	MEJORES	26	TERMINAL MARTINO	OPTIMIZAR LA MONITOREO	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO ENTRE CIUDADES HASTA EL 2013	85.00	3.200.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIO Y DEFINICION DEL HABITANTE SITIO S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	27	MOLLE ACUANDO II	OPTIMIZAR LA MONITOREO	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO ENTRE CIUDADES HASTA EL 2013	90.00	750.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIO LOS HABITANTE S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	28	OCORON EN ORGANIZACION CERRE MARINER DEL CANTON CON KEMENAL	ASOCIADOS CONVOCIONES DE MONITOREO	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO ENTRE MONITOREADA A NIVEL URBANO	80.00	400.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIO LOS HABITANTE S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	29	CONSTRUCCION DE BARRILOS VIANTE ENER	ASOCIADOS CONVOCIONES DE MONITOREO	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO ENTRE MONITOREADA A NIVEL URBANO	80.00	200.000,00										7475	DE SE CENTA CON ESTUDIOS DE HABITANTE BARRILOS FALTA S DEL ADOQUINAMIENTO CANTON
ACE	W01U	MEJORES	30	PLANIA DE ENERGIA FOTOVOLTAICA EN PLANIA CALDONES	CONDICIONES PARA CAPTA	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO EN EL TOTAL DE LA CAPACIDAD INSTALADA AL 2013	80.00	1.500.000,00										7475	DE GESTION CON GUA LOS HABITANTE S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	31	CONSTRUCCION DE FUENTE DE LA EN LA EN LA OPTIMIZAR	CONDICIONES PARA CAPTA	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO ENTRE MONITOREADA A NIVEL URBANO	90.00	90.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIO LOS HABITANTE S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	32	CONSTRUCCION DE FUENTE DE LA EN LA EN LA OPTIMIZAR	CONDICIONES PARA CAPTA	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO ENTRE MONITOREADA A NIVEL URBANO	90.00	90.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIO LOS HABITANTE S DEL CANTON
ACE	W01U	MEJORES	33	MEJORES EN LOS DIFERENTES BARRIOS DE OPTIMIZAR	CONDICIONES PARA CAPTA	11.5.2	DISMINUIR EN UN 10% EL TIEMPO PROMEDIO DE TRÁNSITO MONITOREADA Y MONITOREADO ENTRE MONITOREADA A NIVEL URBANO	95.00	1.150.000,00										7475	DE FALTA ESTUDIOS LOS HABITANTE S DEL CANTON
				TOTALES				USD	25.725.172,30	4.465.500,00	6.871.500,00	91.000,00	3.221.900,00	1.098.200,00	609.250,00					



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE ADMINISTRACION PUBLICA

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: Ramírez Vilagómez Iancarlos Humberto
NIVEL/PARALELO: 0

CÉDULA DE IDENTIDAD: 2000054193
PERIODO ACADÉMICO: OCT 2019 - FEB 2020

TEMA DE INVESTIGACIÓN: "Diagnóstico de la competencia: planificar, construir y mantener la vitalidad urbana, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Cristóbal y su efecto en el turismo de la localidad, en el período dos mil doce - dos mil dieciséis"

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. ALMEIDA BURBANO DIEGO GUILLERMO
LECTOR: MSC. BRAVO ALLAICA CHRISTIAN DANILO
ASESOR: MSC. ZAPATA MUÑOZ SOFÍA

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 1 **AULA:** 208

FECHA: miércoles, 18 de septiembre de 2019

HORA: 15H30

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa: 5.30
2) Trabajo escrito 2.30
Nota final de PRE DEFENSA 7.60

Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **miércoles, 18 de septiembre de 2019**


MSC. ALMEIDA BURBANO DIEGO GUILLERMO
PRESIDENTE


MSC. ZAPATA MUÑOZ SOFÍA
TUTOR


MSC. BRAVO ALLAICA CHRISTIAN DANILO
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones