



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE INGENIERÍA CIVIL**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO CIVIL**

TEMA

**Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana
1036 y su Influencia en la Calidad de Vida.**

TUTOR

Ing. Mg. Carlos Luis Valero Fajardo

AUTORES

RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO

LUIS ADRIAN ROMERO REYES

GUAYAQUIL

2022

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO:

Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036 y su
Influencia en la Calidad de Vida.

AUTORES:

RONALD JAVIER ALVARADO
SABANDO

LUIS ADRIAN ROMERO
REYES

REVISORES O TUTORES:

Ing. Mg. Carlos Luis Valero Fajardo

INSTITUCIÓN:

**Universidad Laica Vicente
Rocafuerte de Guayaquil**

Grado obtenido:

Ingeniero Civil

FACULTAD:

INDUSTRIA Y
CONSTRUCCIÓN

CARRERA:

INGENIERIA CIVIL

FECHA DE PUBLICACIÓN:

2022

N. DE PAGS:

101 páginas

ÁREAS TEMÁTICAS: Arquitectura y Construcción.

PALABRAS CLAVE: Desarrollo Urbano, Calidad de Vida.

RESUMEN: La pavimentación de las calles en sectores populosos del cantón Guayaquil es una necesidad que es requerida urgentemente por sus moradores, muchos sectores o cooperativas han esperado muchos años y los residentes de la Cooperativa Nueva Prosperina no son la excepción. Por lo tanto, dichos moradores han tomado la decisión de actuar inmediatamente para lograr una pronta acción de parte del Municipio y lograr la pavimentación de sus calles, tan necesaria en estos tiempos para potenciar las actividades económicas, sociales y culturales del sector.

Se trae a conocimiento de la población en general las dificultades por las que atraviesan los habitantes de la Cooperativa Nueva Prosperina del cantón Guayaquil al transitar día a día por estas calles en mal estado tanto en verano como en invierno, resaltando que en esta última estación del año, en la estación lluviosa, el transitar por estas calles lodosas, con charcos de agua estancada se vuelve un verdadero desafío.

Para resolver esta y las demás problemáticas que se generan por la falta de pavimentación de las calles se realiza este proyecto, y de esa manera demostrar la viabilidad del mismo y así poder evidenciar que con una obra como ésta, la calidad de vida de las personas así como las de sus familias mejoran en varios aspectos de manera incalculable.

N. DE REGISTRO	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES: Alvarado Sabando Ronald Javier Romero Reyes Luis Adrián	Teléfono: 099 339 8531 099 639 3894	E-mail: ronald_rojas93@hotmail.com luisadrianrom@gmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Msc. Milton Andrade Laborde (Decano) Teléfono: 042596500 Ext. 260 E-mail: mandradel@ulvr.edu.ec Mg Alexis Wladimir Valle Benítez (Director de Carrera) Teléfono: 042596500 Ext. 242 E-mail: avalleb@ulvr.edu.ec	

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina
Manzana 1036 y su Influencia en la Calidad de Vida

por Ronald & Luis Alvarado & Romero

Fecha de entrega: 11-jul-2022 06:53p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1869402985

Nombre del archivo: ALVARADO_Y_ROMERO_09-07-2022_-14-81.pdf (2.66M)

Total de palabras: 9126

Total de caracteres: 47839

INFORME DE ORIGINALIDAD

2%

INDICE DE SIMILITUD

2%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

3%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

repositorio.espe.edu.ec

Fuente de Internet

1%

2

Submitted to UNIV DE LAS AMERICAS

Trabajo del estudiante

1%

3

repositorio.unc.edu.pe

Fuente de Internet

1%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 40 words

Excluir bibliografía

Activo

Tutor:



Mg. Ing. Carlos Luis Valero Fajardo

C.I. 0925766461

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Los estudiantes egresados RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO y LUIS ADRIAN ROMERO REYES, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036 y su Influencia en la Calidad de Vida, corresponde totalmente a los suscritos y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autores

Firma: 

RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO

C.I. 0927767087

Firma: 

LUIS ADRIAN ROMERO REYES

C.I. 0952469997

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036 y su Influencia en la Calidad de Vida, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036 y su Influencia en la Calidad de Vida, presentado por los estudiantes RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO y LUIS ADRIAN ROMERO REYES como requisito previo, para optar al Título de INGENIERO CIVIL, encontrándose aptos para su sustentación.

Firma:



Mg. Ing. Carlos Luis Valero Fajardo

C.C. 0925766461

AGRADECIMIENTO

Gracias Dios, porque sin el nada de esto hubiera sido posible, a mis Padres, Manuel y Aracely por estar atentos y dispuestos a ayudar en cualquier circunstancia, a mis hermanos Víctor y Diego que de una u otra manera están conmigo para apoyarme, a cada uno de mis familiares que en su momento me dieron su voz de aliento para continuar con firmeza en esta gran etapa de mi vida, a mis compañeros de carrera que estuvieron presente cuando más lo necesitaba y me apoyaron hasta el final y a los docentes que brindaron su apoyo incondicional. A todos y cada una de estas personas quedo eternamente agradecido.

RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO

AGRADECIMIENTO

Primero agradecerle a Dios por haberme brindado la sabiduría durante esta carrera universitaria, luego a mis padres que son los que me impulsaron a seguir adelante a mis hermanas que son la motivación de culminar esta carrera logrando así brindarles un buen ejemplo como hermano mayor, a mis docentes que de una u otra manera me ayudaron en el proceso con sus enseñanzas para así poder lograr culminar la carrera de manera exitosa.

LUIS ADRIAN ROMERO REYES

DEDICATORIA

Dedicada a mi familia, a mi esposa quien fue quien me incentivó a tomar la decisión de iniciar y dar el primer paso de este camino con altas y bajas, un camino que no ha sido fácil de transitar, el cual con su apoyo se ha vuelto más llevadero, a mi hijo Keylor, quien me anima a continuar en cada nuevo proyecto y no declinar, en su inocencia no hay nada más reconfortante y energizante que recibir uno de sus abrazos, a mi compañero y amigo Luis Romero quien me supo apoyar en los momentos más críticos de la carrera.

RONALD JAVIER ALVARADO SABANDO

DEDICATORIA

A mi familia, que son el principal motivo por el cual estoy saliendo adelante orientándome a tomar buenas decisiones para el bienestar de mi futuro, a mi gran amigo Ronald Alvarado quien es la gran amistad que me brindó esta universidad, hemos salido adelante en el transcurso de esta carrera, ayudándonos uno al otro para poder culminar este proyecto de titulación juntos y lograr nuestro objetivo, el título de Ingeniero Civil.

LUIS ADRIAN ROMERO REYES

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	1
1 CAPÍTULO I.....	3
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 Tema.....	3
1.2 Planteamiento del Problema	3
1.3 Formulación del Problema	8
1.4 Objetivo General	9
1.5 Objetivos Específicos.....	9
1.6 Idea a Defender	9
1.7 Línea de Investigación Institucional/Facultad	10
2 CAPÍTULO II.....	11
2.1 Marco Teórico:	11
2.1.1 Estructura del Pavimento	12
2.1.2 Clasificación del Pavimento.....	12
2.1.3 Importancia de la Regeneración Urbana.....	15
2.1.4 Surgimiento de la Cooperativa Nueva Prosperina	16
2.1.5 Los Barrios Populares de las “Periferias”, Regeneración Urbana Alternativa.....	17
2.1.6 Vulnerabilidad y Riesgo en Edificaciones de Asentamientos Informales.....	18
2.1.7 Formalidad Urbana.....	18
2.1.8 Informalidad Urbana	18
2.1.9 Uso de la Vivienda	19
2.1.10 Áreas Urbanas Abandonadas	20
2.1.11 Calidad de Vida.....	20
2.1.12 Calidad de Vida Urbano-Ambiental.....	22
2.1.13 Calidad de Vida en Países Desarrollados.....	23
2.1.14 Calidad de Vida en Países Subdesarrollados	23
2.1.15 Marco Conceptual	24
2.1.16 Glosario de Conceptos	24
2.1.17 Urbanismo.	24
2.1.18 Revitalización Urbana.....	25
2.1.19 Renovación Urbana	25

2.1.20	Desarrollo Urbano	26
2.1.21	Pobreza Urbana.....	26
2.1.22	Regeneración Urbana.....	27
2.1.23	Resiliencia Urbana	27
2.1.24	Intervención Urbana	27
2.1.25	Uso de Suelo.....	28
2.1.26	Inseguridad Ciudadana.....	28
2.2	Marco Legal.....	30
2.2.1	Tratados Internacionales de Derechos Humanos.	30
2.2.2	Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV)	31
2.2.3	La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS).....	33
2.2.4	Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES).....	34
2.2.5	Plan de desarrollo: Implementación del Plan Nacional de Desarrollo y de la Estrategia Territorial Nacional	34
2.2.6	Normas Regionales Y Ordenanzas Distritales.....	35
2.2.7	Ordenanzas municipales	36
CAPÍTULO III		37
3	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	37
3.1	Enfoque de la Investigación	37
3.2	Alcance de la Investigación	37
3.3	Técnicas de Investigación.....	38
1.	¿Se le dificulta transportarse en invierno cuando lleva a sus hijos a la escuela?	56
2.	¿Se le dificulta transportarse cuando va a realizar las compras del mercado?	56
3.	¿Se siente segura cuando sale de casa y deja su domicilio solo?	57
4.	¿Cree usted que si se pavimentan las calles, sus hijos podrán divertirse sin temor de ensuciarse en el lodo?.....	57
5.	¿Se siente segura y cómoda al trasportarse en tricimotos y furgonetas?	57
3.4	Población.....	65
3.5	Muestra	65
Conclusiones		67
Recomendaciones		69
Referencias Bibliográficas		70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Línea de Investigación de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte 2022</i>	10
---	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Perímetro de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036. Fuente: Google Earth Pro (2022).</i>	3
Figura 2. <i>Canal de agua putrefacta y maleza. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i> 4	
Figura 3. <i>El transporte informal y sus riesgos. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i> 5	
Figura 4. <i>Calle en malas condiciones. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	6
Figura 5. <i>Calle de la entrada principal a la Cooperativa llena de agua y maleza. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	7
Figura 6. <i>Casas humildes acentuadas al borde del estero de agua sucia y maleza. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	8
Figura 7. <i>Partes del Pavimento Flexible. Tomada de Díaz Espinoza (2018).</i>	13
Figura 8. <i>Partes del Pavimento Articulado. Tomada de Díaz Espinoza (2018).</i>	14
Figura 9. <i>Estructura del pavimento Rígido. Tomada de Díaz Espinoza (2018).</i>	15
Figura 10. <i>El transporte informal no se abastece para la gran demanda de pasajeros. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	16
Figura 11. <i>Cuestionario realizado para la obtención de datos. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	40
Figura 12. <i>Cuestionario realizado a moradores del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	42
Figura 13. <i>Encuesta realizada a moradores del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	45
Figura 14. <i>Cuestionario realizado a transportistas del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	49
Figura 15. <i>Encuesta realizada a transportistas del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	50
Figura 16. <i>Cuestionario realizado a las amas de casa del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	57
Figura 17. <i>Encuesta realizada a las amas de casa del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	58
Figura 18. <i>Niños jugando en el lodo. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).</i>	63

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. <i>Calle con lodo y agua estancada sin espacios adecuados para poder transitar a pie.</i>	80
Anexo 2. <i>Calidad de vida en el sector Nueva Prosperina.</i>	81
Anexo 3. <i>Inseguridad en el sector Nueva Prosperina.</i>	82
Anexo 4. <i>Asentamientos irregulares en el sector Nueva Prosperina.</i>	83
Anexo 5. <i>Entrevista realizada a moradores del sector.</i>	84
Anexo 6. <i>Entrevista realizada a moradores del sector.</i>	85
Anexo 7. <i>Respaldo de entrevista realizada a las amas de casa.</i>	86
Anexo 8. <i>Respaldo de entrevista realizada a habitantes del sector.</i>	87
Anexo 9. <i>Respaldo de entrevista realizada a Transportistas y dueños de vehículos del sector.</i>	88

INTRODUCCIÓN

El proyecto investigativo se origina a partir de la situación de vulnerabilidad que atraviesan los habitantes del sector de la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036 de la parroquia Tarqui del cantón Guayaquil, debido a que la poca atención que tiene la administración municipal del GAD - Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil para atender los requerimientos ciudadanos como la reconstrucción y pavimentación de sus calles o vías de acceso.

En ese sector de la ciudad existe una organización local que lucha por la consecución de lo que se necesita para lograr una mejor calidad de vida para ellos y sus familias, y pese a que se hacen las acciones necesarias para la pavimentación de estas calles, su pedido no ha tenido eco en la actual administración municipal.

La pavimentación de las calles en sectores populosos del cantón Guayaquil es una necesidad que es requerida urgentemente por sus moradores, muchos sectores o cooperativas han esperado muchos años, por esta razón los moradores han tomado la decisión de actuar inmediatamente para lograr una pronta acción de parte del Municipio y lograr la pavimentación de sus calles, tan necesaria en estos tiempos para potenciar las actividades económicas, sociales y culturales.

Son muchas las dificultades por las que atraviesan los habitantes de esta Cooperativa, el transitar día a día por estas calles se vuelve un verdadero desafío. En el verano resaltan las calles accidentadas, el polvo y los malos olores, en el invierno las calles lodosas y los charcos de agua estancada, están a la orden del día.

Para resolver esta y las demás problemáticas que se generan por la falta de pavimentación de las calles se realiza este proyecto y de esa manera demostrar la viabilidad del mismo y así evidenciar que con una obra como esta, mejora el status de la comunidad establecida en el proyecto, en varios aspectos de manera incalculable.

En el capítulo inicial del proyecto se detalla el desarrollo de la investigación, las diferentes problemáticas que se generan por la ausencia de pavimentación de calles en una comunidad, la delimitación del tiempo y espacio. El capítulo dos se basa en los antecedentes, el inicio del porqué se seleccionó el problema y su incidencia, las fundamentaciones teóricas, epistemológica, psicológica, sociológica, pedagógica, tecnológica, didáctica y fundamentación legal que ampare lo planteado. El tercer capítulo se detalla el tipo de enfoque utilizado, el proceso de obtención y recopilación de datos, análisis y discusión de resultados, población, muestra y finalmente las respectivas conclusiones y recomendaciones.

1 CAPÍTULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Tema

Pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036 y su Influencia en la Calidad de Vida.



Figura 1. *Perímetro de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036. Fuente: Google Earth Pro (2022).*

1.2 Planteamiento del Problema

Los problemas que se generan por la ausencia de pavimentación de calles en este sector, el deterioro de la imagen urbana, genera males sociales entre sus moradores, las diferentes enfermedades encabezan la lista.

En la estación seca debido al polvo que se levanta por el transitar de los vehículos se generan las infecciones del aparato respiratorio, la garganta irritada, la acumulación de suciedad en las fosas nasales, a su vez, irritaciones en los ojos, además el mal olor que se genera debido a las zanjas improvisadas llenas de lodo que se encuentran a lo largo de las calles.



Figura 2. *Canal de agua putrefacta y maleza.* Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

La movilidad, ya sea para trasladarse al trabajo o a los establecimientos educativos a cualquier hora del día o la noche, ya sean adultos que viajan solos como a los que llevan a sus niños, resulta ser otro martirio, debido a que no hay el servicio que brindan los buses urbanos, ni la Metrovía, ni cooperativas de transporte debida y legalmente establecidas.

Los habitantes de este sector deben trasladarse en pequeñas furgonetas y tricimotos que son un tanto incómodas, algunos se exponen al ir colgados en la entrada del vehículo cuando éstos van llenos.



Figura 3. *El transporte informal y sus riesgos. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).*

Los propietarios de vehículos temen ser interceptados con facilidad por los ampones o destruir su medio de transporte al transitar por estas calles llenas de lodo y baches.

Por otro lado, muchos residentes del lugar han detenido el mejoramiento o embellecimiento de sus domicilios al no saber si tienen o no que realizar un levantamiento del contrapiso de sus respectivos domicilios.



Figura 4. *Calle en malas condiciones. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).*

Debido a que las calles se encuentran en pésimas condiciones no se puede contar con la intervención de ambulancias para los momentos de emergencias, la inseguridad acompañada del micro tráfico es otro de los problemas que viven estos moradores, la Policía Nacional no puede realizar el patrullaje de manera ágil y eficaz, lo que hace que el vecindario sea inseguro y sus pobladores se encuentren atemorizados.

Así mismo, la empresa encargada de la recolección de basura no puede realizar sus recorridos con frecuencia lo que hace que la basura se disperse y genere un ambiente insalubre que genera enfermedades infecciosas durante la temporada invernal que contribuye a desestabilizar la economía de las familias que se ven obligadas a buscar atención médica en centros de salud de la ciudad y salir a cualquier hora en medio de las dificultades que

presentan estas infraestructuras físicas que deben ser atendidas por los gobiernos locales de turno.



Figura 5. *Calle de la entrada principal a la Cooperativa llena de agua y maleza. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).*

Al déficit en la infraestructura urbana, la falta de áreas verdes y del alumbrado público se suma la carencia de locales comerciales para la compra y venta de productos, esto también hace que exista poca rentabilidad económica, lo que ocasiona que no se establezcan grandes tiendas o mercados, así mismo no surgen nuevos emprendedores.

Tampoco existen equipamientos y áreas comunales como escuelas fiscales o particulares cerca de la zona, parques, espacios físicos para áreas deportivas y de recreación, iglesias y mercados para los moradores y sus familias, lo que hace poco habitable, peligroso e inseguro a este lugar.



Figura 6. Casas humildes acentuadas al borde del estero de agua sucia y maleza. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

1.3 Formulación del Problema

¿Cuál será la influencia que cause la pavimentación de calles en la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036, en la calidad de vida de sus habitantes?

1.4 Objetivo General

Evaluar la influencia que genera la pavimentación de calles en la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036, en la Calidad de Vida de sus habitantes.

1.5 Objetivos Específicos

Describir la ausencia de la pavimentación y los problemas que se generan en las calles de la Cooperativa Nueva Prosperina manzana 1036, mediante encuestas realizadas a los moradores para la determinación del impacto que causará la obra urbanística.

Determinar el impacto que causará la pavimentación en la calidad de vida de los habitantes, por medio del procesamiento de la información obtenida en las encuestas para la justificación de la obra.

Justificar el cambio en la calidad de vida de los habitantes, por medio de los resultados obtenidos, para la evaluación de la influencia de la pavimentación.

1.6 Idea a Defender

La pavimentación de Calles en la Cooperativa Nueva Prosperina, Manzana 1036, mejorará significativamente la calidad de vida de sus habitantes, porque las familias que habitan en ese sitio tendrán mejores oportunidades de progresar y lograrán otro status de vida.

1.7 Línea de Investigación Institucional/Facultad

Tabla 1

Línea de Investigación de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte 2022.

Dominio	Institucional	Facultad
Urbanismo y ordenamiento territorial aplicando tecnología de la construcción eco-amigable, industria y desarrollo de energías renovables.	Territorio, medio ambiente y materiales innovadores para la construcción.	Territorio

Nota: Información establecida para el uso de los temas de investigación basados en el campo de la Ingeniería Civil.

Fuente: Universidad Laica Vicente Rocafuerte (ULVR, 2022).

2 CAPÍTULO II

2.1 Marco Teórico:

Desde hace varios años se estudia la mejora que causa en la calidad de vida de las personas la pavimentación de las calles en una comunidad, ha despertado el interés de varios autores debido a que con una obra urbanística se da solución a varias problemáticas sociales, a su vez, repotencia a ese sector así como a los sectores aledaños en aspectos económicos, sociales, culturales y medio ambientales.

El interés de recibir una obra urbanística de parte de los moradores de estos sectores de la ciudad de Guayaquil los ha llevado a organizarse formando consejos barriales dispuestos a reunirse constantemente en bien de su localidad evolucionando de esta forma su gestión con mejores propuestas mejores planificaciones y así obtener este beneficio.

A inicios del año 1765, James Hargreaves creó la Spinning Jenny (máquina hiladora), “este hecho fue para muchos el inicio de la revolución industrial en Inglaterra y el mundo entero transformando la cosmogonía de la humanidad, durante la Revolución Industrial comienzan a aparecer las ciudades que ya estaban establecidas cambiar su estructura urbana radicalmente, dando paso a la industria... “Con este cambio empezó el proceso migratorio de los poblados aledaños lo que hizo que estas ciudades crezcan de manera acelerada...” (Magallanes Elías, 2012).

2.1.1 Estructura del Pavimento

Según Leon Andrea y Velaña Timairi (2021) "El pavimento está formado por un conjunto de capas, que se diseñan y construyen técnicamente con materiales seleccionados, que deben ser compactados de manera adecuada, apoyada sobre la sub rasante" (pág. 8). Todo con el fin de que resista las cargas transmitidas por el tránsito, además de eso, el pavimento debe ser diseñado con un correcto drenaje para que dure por años.

2.1.2 Clasificación del Pavimento

2.1.2.1 Pavimentos flexibles. Este tipo de pavimento se origina ya que muestra una capa bituminosa encima de otras capas de gran flexibilidad, está compuesta por una capa asfáltica que se encuentra en la parte superior de la capa subbase y de la capa base secuencialmente.

La armadura también tendrá su flexión ya que depende de las cargas transmitidas por los automóviles que recorren sobre aquel pavimento. Estas cargas son transferidas por medio de un mecanismo de esparcimiento de esfuerzos, esto quiere decir que cada una de estas capas reciben los esfuerzos sobre ella, para posteriormente estos esfuerzos se dividan en esta capa y se transfieren a la siguiente capa inferior, cabe destacar que cuyos esfuerzos se debilitan cuando se intensifica la profundidad (Gonzales Kelvin, 2021).

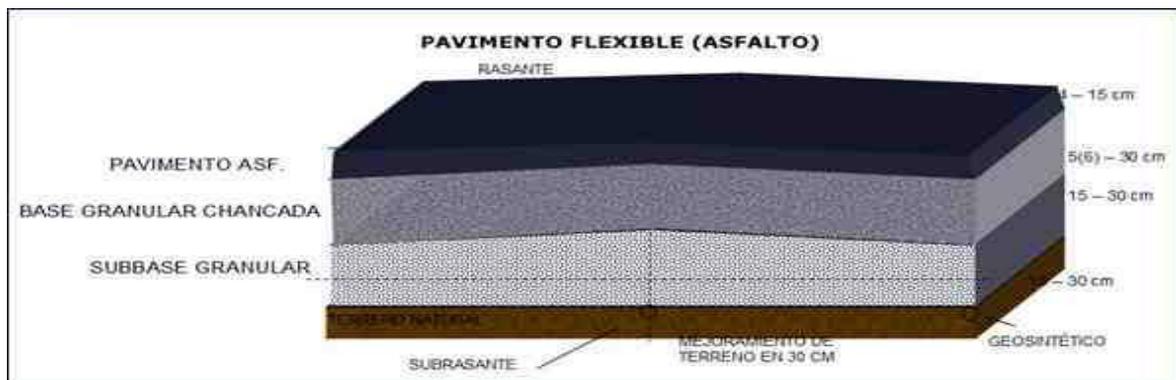


Figura 7. Partes del Pavimento Flexible. Tomada de Díaz Espinoza (2018).

2.1.2.2 Pavimento Articulado. Es un grupo estructural que está compuesto por adoquines que se encuentran ubicados por encima de estas capas que conforman la estructura, estos normalmente se los ubica en la parte superior de una cama de arena completándoles las juntas que se encuentran entre los adoquines con un sello de arena. Están compuestos por una base y sub base en las capas inferiores. Además, la conducta de este pavimento adoquinado se logra estimar como semiflexible.

Los adoquines son componentes prefabricados donde sus grosores son iguales entre sí, así, superficialmente logran encajar de manera uniforme. Este modelo de pavimento facilita desbaratar los adoquines de manera individual, simplificando el trabajo en su instauración imprescindible para la conexión subterránea y posibilitando aprovecharlos luego de su instauración (Gonzales Kelvin, 2021).

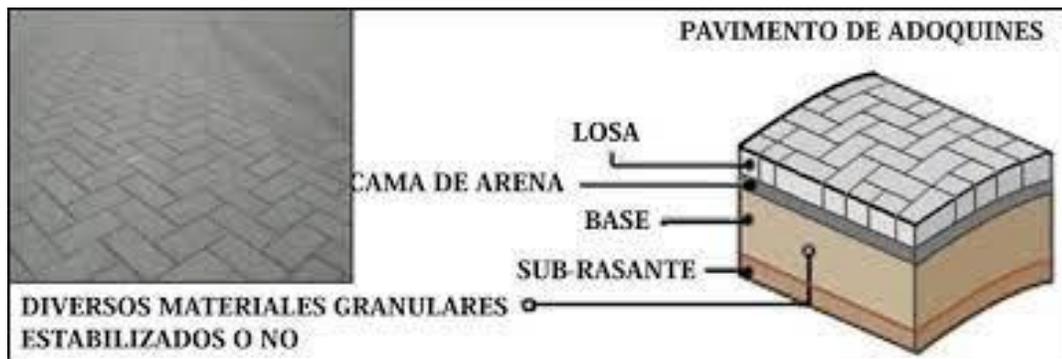


Figura 8. Partes del Pavimento Articulado. *Tomada de Díaz Espinoza (2018).*

2.1.2.3 Pavimentos rígidos. Este tipo de pavimentos son denominados rígidos porque principalmente están conformados por una franja de losa de concreto, esta franja se encuentra situada en la parte superior de otra capa de base o subbase.

Una de sus características es que posee una capa de concreto hidráulico, como también una elevada rigidez y alto módulo de elasticidad, que se encarga de embeberse la mayoría de los esfuerzos que se producen en la carpeta de rodadura ocasionando de esta manera una acertada repartición de las cargas vehiculares, produciendo en la subrasante esfuerzos mínimos.

Usualmente este tipo de pavimentos tiene un valor inicial sobre el pavimento flexible, no obstante, no solicita un mantenimiento frecuente ya que usualmente solo se las realiza a las juntas vigentes en la losa de concreto (Gonzales Kelvin, 2021).

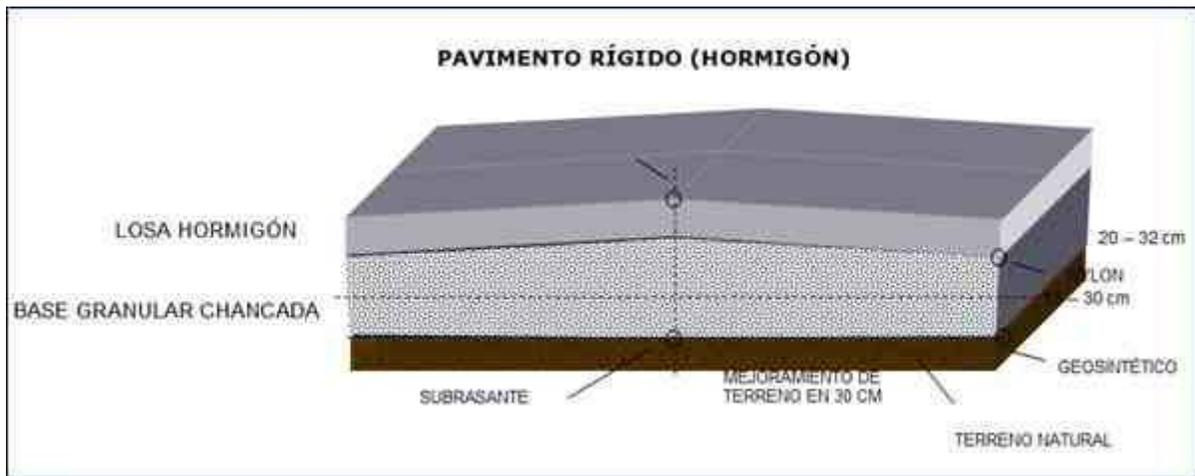


Figura 9. Estructura del pavimento Rígido. Tomada de Díaz Espinoza (2018).

2.1.3 Importancia de la Regeneración Urbana

“La regeneración urbana es de suma importancia ya que nos permite recobrar el funcionamiento de la ciudad para obtener cuyo modelo urbanístico viable que se requiere en actualidad logrando así alcanzar el solicitado beneficio alrededor del mundo, donde se trata dar a conocer en la actualidad el centro de las nuevas políticas urbanísticas en la ciudad. Cuyo planteamiento permite dar a conocer a las instituciones pertinentes una opción sustentable para la restauración total de la ciudad, desde el punto de vista económico y ambiental” (Vasquez Emma, 2022).

Se comprende como concepto de regeneración urbana, desde un punto de vista que nos permite descubrir los sucesos del deterioro de un estado en los siguientes aspectos: ámbito social, ambiental y físico-espacial, donde se permite entender como regeneración urbana, el restablecimiento de un estado urbano, entonces podemos sostener, que para volver a originar propiedades espaciales y sociales en abandono o que jamás fueron fortalecidos en un entorno residencial construido. En otras palabras, permite dar a conocer la remodelación de espacios públicos, restablecimiento de viviendas o desocupar terrenos con el apoyo de

nuevos equipamientos, y la reanimación de la comunidad, en general se trata de reivindicar la apariencia social, y física–espacial de un estado. (Martinez Daniela,2018).

En el ámbito de vivienda existe un método que normaliza las transacciones mercantiles informales, que se crearon mediante procedimientos sociales cuyo origen fueron en los asentamientos populares, donde se comienza a dialogar sobre el descontento en el ámbito urbano donde se permite conocer el modo ilegal de conseguir una propiedad, el inapropiado uso del suelo, en construcción de la vivienda e infraestructura urbana. (Guerrero meliza y Ortiz Maria, 2021).

2.1.4 Surgimiento de la Cooperativa Nueva Prosperina



Figura 10. *El transporte informal no se abastece para la gran demanda de pasajeros.*

Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

La cooperativa Nueva Proserpina surge por un conjunto de invasiones, producto del desalojo de varias familias de la ribera del Estero Salado. Por eso este sector, es considerado

como un asentamiento humano informal también conocido como un fenómeno de expansión incontrolada, que por lo general se encuentra fuera de toda normatividad urbana y no obedece a los planes y programas que se encuentran aprobados el Municipio de Guayaquil.

“Cabe recalcar que “estos territorios se encontraban destinados y decretados para proyectos y objetivos de usos agropecuarios o como reservas ecológicas, sin embargo en la actualidad se encuentran comercializados y en venta de forma ilegal...” (Vaca Juan, 2021).

2.1.5 Los Barrios Populares de las “Periferias”, Regeneración Urbana Alternativa

Renovación urbana, se evidencia en Norteamérica y en los países europeos, en la infraestructura de inmensos proyectos urbanísticos en los centros de las ciudades, América Latina se encuentra aún con un porcentaje de poco desarrollo, se logra apreciar un cambio mediante, ensayos de mejora integral de suburbios en las “periferias” donde el área urbana se caracteriza por su multidimensionalidad teniendo como fin una mediación realizada mediante ámbitos (físico, social, económico y ambiental), así como por su condición territorial. Contando con el apoyo, de los gobiernos locales, donde brindan su aportación con ejemplos de gobernanza multiactores en la forma que se involucran actores civiles, organizaciones con fines sociales, universidades y comunidades. De acuerdo con el concepto genérico que se plantea para la regeneración urbana, se cumpliría con todos sus aspectos, a menos que, considerablemente, los factores de la economía y las inversiones privadas no contarían con participación en el cuadro como protagonistas (Vassalli Catherine, 2020).

2.1.6 Vulnerabilidad y Riesgo en Edificaciones de Asentamientos Informales

Gregory Naranjo (2022) declara que

“las vulnerabilidades físicas de edificaciones obtuvieron una valoración muy alta de vulnerabilidad y riesgo debido a que las infraestructuras existentes... así como en su calidad de construcción, con materiales de baja calidad como caña, madera, teja o estructuras mixtas, con criterios técnicos deficientes, no solo en sus diseños arquitectónicos, sino también en su estructura”.

2.1.7 Formalidad Urbana

“En una ciudad formal se identifican varios aspectos, debido a la implementación y control de políticas públicas ya estas normas son las que la definen, es aquella donde las necesidades básicas de sus habitantes están cubiertas y el espacio público y su apropiaciones están reguladas, así como a su vez lo está en el espacio privado. De esta manera, se logra obtener una mejor calidad de vida y a la vez una mejor convivencia entre sus moradores. Una ciudad está sujeta a normas y es gracias a estos lineamientos que se las puede denominar como una ciudad formalizada...” (Mackliff Camila, 2018).

2.1.8 Informalidad Urbana

“La ciudad de Guayaquil se destaca entre las demás, debido a su expansión territorial y acompañado con eso la gran cantidad de habitantes que posee que aproximadamente completan los 3 millones... A su vez, la ciudad se ve envuelta la mayoría

de la veces por lo que se denomina como invasiones o asentamientos informales, debido a que existo poca oferta urbana habitacional por parte del Municipio que sea asequible para personas de escasos recursos... Estos asentamientos se localizan en su mayoría en las periferias del cantón, las cuales no son adecuadas para poder hacer edificaciones por ser denominadas como zonas en situación de riesgo” (Mackliff Camila, 2018).

Según (Naranjo Gregory, 2022), “la historia de los asentamientos populares de Guayaquil se remonta a 1948, en los primeros meses del mandato presidencial del Dr. Galo Plaza Lasso... Las políticas del primer mandatario para fortalecer el crecimiento agrícola del país terminaron en una masiva migración de campesinos a las ciudades... Guayaquil se convirtió en un destino deseado...”.

2.1.9 Uso de la Vivienda

En cuanto a los asentamientos poblacionales irregulares que se dieron en esta parte de Guayaquil se cita lo siguiente.... “Según el Director de Riesgos y Cooperación del Municipio de Guayaquil, (2013) las inundaciones y deslizamientos afecta directamente al sistema económico de las familias asentadas en la cooperativa Nueva Prosperina”... dando a conocer que las inundaciones en épocas invernales son inevitables debido a la geomorfología del suelo (Romero Wilmer, 2013).

2.1.10 Áreas Urbanas Abandonadas

Las áreas urbanas deben ser trabajadas de manera conveniente para que se pueda lograr un impacto positivo en la calidad de vida de sus moradores, de esta manera el sector resalta en cuanto a su evolución social y económica.

“Los espacios urbanos deben ser intervenidos de forma adecuada para así mejorar la calidad de vida de sus habitantes y así, al mismo tiempo, mejorar la dinámica de la ciudad. Dejando en claro en la investigación que no solo los espacios públicos tienen un rol importante en el funcionamiento de la ciudad sino también la infraestructura que acompaña a estos espacios, ya que esta infraestructura es la que rige su dinámica urbana y la relación que tengan los habitantes con la ciudad” (Chusan Wilson, 2015).

La investigación no solamente se basa en cuanto a espacios públicos sino que también su interferencia se relaciona con las edificaciones aledañas.

De acuerdo con lo argumentado en el texto citado se reitera que la regeneración urbana no solo se refiere a los espacios públicos, sino que también se correlaciona con la infraestructura que la rodea.

2.1.11 Calidad de Vida

Al examinar la determinación sobre la apreciación de la calidad de vida urbana, de acuerdo con el instrumento internacional de derechos humanos y la normativa colombiana

han accedido determinar los parámetros fundamentales a tomar en consideración al momento de la construcción o evaluación de una vivienda social en el país.

Al analizar la Calidad de Vida como objetivo de apropiación del desarrollo urbano, “mediante instrumento técnico se pueden identificar de manera objetiva los aspectos formales de la vivienda y su entorno asociados a la habitabilidad. Para ello, se debe explorar un conjunto de indicadores basado en instrumentos legales, jurídicos e iniciativas de medición de carácter nacional e internacional sobre las condiciones de calidad del entorno habitacional con una definición radical sobre una vivienda digna y adecuada que mejore la calidad del nivel urbano” (Uribe Tami, 2019).

“La Calidad de Vida está vinculada generalmente para satisfacer un conjunto de necesidades que se enlazan con la existencia y el buen vivir del ser humano logrando identificarlas como fisiológicas, sociales, materiales, psicológicas, intelectuales, entre otras. Cada uno de estos tipos de necesidades logran haber varios satisfactores donde cada uno de estos se complacen logrando entenderse como los recursos materiales e inmateriales a modo de bienes, servicios y componentes importantes de lo cual influye su disposición y entrada logran determinar el de bienestar de un suburbio” (Ayala Erika, Hernández Cesar y Ayala Rutsara, 2020).

2.1.12 Calidad de Vida Urbano-Ambiental

“La Calidad de Vida introduce los aspectos ambientales en intersección con las necesidades humanas. El Medio Ambiente Urbano es el campo de acción para una Calidad de Vida en la ciudad, implicando no sólo la aplicación de los principios de sostenibilidad ecológica” (Hernandez Agustin, 2009).

La calidad de vida no solo tiene que ver con la infraestructura, las megaedificaciones, las exageradas comodidades y placeres de la vida en general, sino que también tiene que ver con el ambiente y como el ser humano interactúa con él. El ser humano tiene derecho de vivir en condiciones ambientalmente suficientes, donde pueda desarrollar destrezas y habilidades propias del ecosistema protegiendo de esa manera a las siguientes generaciones.

“En el vecino país de Colombia, en la ciudad de Bogotá, las invasiones territoriales avanzan sin control y es debido a que no existe una política ni los necesarios mecanismos de control para prevenir dicha problemática... Generalmente, estas invasiones son causadas por personas de escasos recursos económicos que buscan alguna condición de hábitat para sus familias, al igual que lo hacen los grandes terratenientes y políticos que se adueñan de grandes espacios de tierras de un alto grado de calidad ambiental, en contubernio con el gobierno de turno” (Duquino Luis, 2018).

2.1.13 Calidad de Vida en Países Desarrollados

“La calidad de vida en los países desarrollados se mide generalmente a indicadores claves como son en el alto grado de la producción industrial, por el Producto Interno Bruto (PIB), un alto grado socioeconómico además de un producto nacional bruto (PNB), a esto se le suma la buena administración gubernamental generando una buena estabilidad económica, la poca presencia de conflictos armados y un buen sistema de salud, si al analizar todos estos aspectos de un país obtenemos un resultado favorable entonces se puede decir que dicho país es desarrollado y sus habitantes gozan de una buena calidad de vida” (Rosero Betsy, 2019).

2.1.14 Calidad de Vida en Países Subdesarrollados

De los países sub desarrollados se puede acotar lo siguiente

Según Rocha Juan (2019) mencionada que “Efectivamente, existe una realidad a nivel nacional en la que se puede divisar sin necesidad de emprender encuesta alguna, sino visitando los barrios urbanos marginales, que en una sola vivienda existen dos o tres familias compartiendo el mismo espacio.”

De esta manera, se concluye que la calidad de vida de los habitantes de los países subdesarrollados es precaria al no satisfacer sus necesidades elementales, su progreso es lento, el diario vivir se vuelve estresante, los anhelos de un buen vivir se frustran, el futuro es preocupante y desesperanzador, por consiguiente, se generan problemas sociales irreversibles en la sociedad, afectando colateralmente a las nuevas generaciones.

2.1.15 Marco Conceptual

2.1.16 Glosario de Conceptos

2.1.16.1 Pavimento. Al pavimento en general se lo define como.

“conjunto de capas superpuestas, relativamente horizontales, que se diseñan y construyen técnicamente con materiales apropiados y adecuadamente compactados. Estas estructuras estratificadas se apoyan sobre la subrasante de una vía y deben resistir adecuadamente los esfuerzos que la carga repetida que el tránsito le transmite durante el período para el cual fue diseñada la estructura y el efecto degradante de los agentes climáticos” (Chávez Ángela, Sanabria Gilberto, 2022).

2.1.16.2 Pavimentación. Una de las definiciones más acertadas del concepto de pavimentación es.

“Estructura de las vías de comunicación terrestre, formada por una o más capas de materiales elaborados o no, colocados sobre el terreno acondicionado, que tiene como función el permitir el tránsito de vehículos” (Briceño & Aranibar, 2021).

2.1.17 Urbanismo.

Estudio de la planificación y ordenación de las ciudades y del territorio. Diseño urbano: Interpretación de la forma y el espacio público, buscando satisfacer las necesidades de las sociedades urbanas (Lee Siuyee, 2016).

Se define al urbanismo “como el conjunto de conocimientos que se refiere al estudio de la creación, desarrollo y progreso de una población en orden a las necesidades de la vida urbana” (Castro Jaime, 2016). En este caso en la Cooperativa Nueva Prosperina la cual ha ido creciendo cada vez más se formó de asentamientos o invasiones de una manera no planificada lo cual ha acarreado una serie de problemas sociales, viales, comerciales y medio ambientales.

2.1.18 Revitalización Urbana.

Concerniente a la revitalización urbana tenemos los siguientes criterios.

”La revitalización debería ayudar a la comunicación y conexión entre los ciudadanos a través de una malla de puntos o áreas de intervención. Edificios, pero también barrios, calles y plazas son la referencia física y el marco en el que se desarrolla la actividad y creatividad de los ciudadanos” (Carranza Heydi, 2020).

2.1.19 Renovación Urbana

Según Rodríguez Gustavo y Ramos José (2009) quienes citaron a (Grebler, 1965 p.13), mencionan que.

“a la renovación urbana se la define como al esfuerzo planificado para mejorar por medio del ajuste ordenado el ambiente urbano a una escala superior a las áreas urbanísticas ya existentes, tanto lo que se exige en la actualidad así como a los avances que se pueden dar

en un futuro en una localidad. En este tema de renovación urbana es inevitable aludir en su rol protagónico al Estado por su responsabilidad de mejorar las condiciones ambientales, económicas y arquitectónicas de una nación”.

2.1.20 Desarrollo Urbano

Según (Burgos Jecenia y Abrigo Laura, 2017) dice que “el desarrollo urbano es una forma de expansión y su fin es convertir, fortalecer y magnificar las zonas urbanas ya existente, a través de un correcto parcelamiento territorial, de acuerdo a una perspectiva general. El desarrollo urbanístico según los entendidos en la materia es una norma antigua que se adhiere a múltiples conceptos que corresponden a un estudio complejo y amplio de las ciencias sociales”.

2.1.21 Pobreza Urbana

La pobreza urbana según Burgos Jecenia y Abrigo Laura, 2017. Menciona que “los últimos 22 años ha sufrido una especie de cambios, y que desde los inicios del cambio de moneda en el Ecuador la tendencia ha sido decreciente en consecuencia al crecimiento e inestabilidad económica tomando en consideración el gasto social, gasto público y las remesas de los ecuatorianos que residen en el exterior aportan a esta tendencia de manera tenue, en los niveles de ingresos que posee cada ciudadano da a notar la incidencia de la pobreza urbana”.

2.1.22 Regeneración Urbana

Se vincula a la participación del género urbanísticos actual, sin tener que ver su ubicación geográfica o su origen histórico. La regeneración nació de un pensamiento cuya influencia fueron las ciencias naturales, donde urbanismo significa la reposición de funciones urbanas abandonadas, el esparcimiento de actividades económicas, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y ciudadanos, y la recuperación de los suburbios abandonados o descuidados, manteniendo edificaciones actuales es un embrollo de factores económicos, sociales, ambientales, de planeación y gestión, que para su apropiada introducción debe estar asociada de estrategias que puedan permitirte distinguir los problemas estructurales que han originado el proceso de deterioro y ser perceptibles a las 70 tendencias urbanas que cada sector de la población necesita.

2.1.23 Resiliencia Urbana

“Relaciona la técnica de cualquier sistema urbano de sostener una prolongación luego de impactos o de catástrofes mientras coopera de manera positiva a la adecuación y la modificación (Alvarez Zoila, 2021).

2.1.24 Intervención Urbana

Son suficientes los motivos por el cual se desea formular una solución para una pronta intervención de las autoridades pertinentes para la mejora del sector nueva Prosperina, teniendo en cuenta que es uno de los recursos de gran potencial para la

disminución de efectos del deterioro de una zona específica de la ciudad; es de suma importancia brindarle a la población de este sector la oportunidad de recrear su sector con las condiciones urbanas que los centros tradicionales requieren para su sostenibilidad (Vaca Juan, 2021).

2.1.25 Uso de Suelo

Según Valencia Jahir (2021) define que el uso del suelo “es nada más que el dictamen escrito que otorga la municipalidad o distrito a cargo para expandir las respectivas licencias por medio de la planificación determinando que tipo de uso se le dará a un solar determinado siendo ejemplos, comercio, industria, vivienda, áreas verdes etc.

2.1.26 Inseguridad Ciudadana

Según (Alvarez Zoila, 2021) Es un fenómeno social causado por varias situaciones desfavorables en un país o en una comunidad como por ejemplo la sobrepoblación, la ausencia de fuentes de empleo, el factor económico, el factor social, el encarecimiento de los productos de primera necesidad, entre otros. Debería de ser de preocupación para toda nación ya que su incremento a pasos agigantados es cada vez más alarmante.

Así mismo (Alvarez Zoila, 2021), quien señala a Korn (2017) quien manifiesta que en el sector Nueva Prosperina -al menos- más del 50% de su población muestra una carencia de las necesidades básicas como agua potable, calles sin asfalto, servicio eléctrico,

alcantarillado, además niveles altos de violencia intrafamiliar. Departamentos gubernamentales junto con el Departamento de Análisis del Delito (DAID), en los últimos años, reubicaron familias con el fin de ofrecerles una mejor calidad de a través servicios sociales, entre ellos: la salud, la capacitación social, la educación, capacitación laboral y se habilitaron áreas deportivas con el fin que puedan adaptarse a la reubicación”.

2.2 Marco Legal

La Constitución de la República (2008) que es el marco legal de Ecuador, en el numeral 5 del Art. 3, establece que uno de los deberes primordiales del Estado es “Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir”.

Mientras que el numeral 6 del mismo artículo hace referencia que el Estado debe “Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización”.

Estos artículos de la ley suprema del Ecuador aportan al proyecto de manera concisa ya que, manifiestan claramente que el Estado es el encargado de la planificación del desarrollo social de un país y más aún en una ciudad como la de Guayaquil con más de 3 millones de habitantes y con notables diferencias sociales entre sus habitantes.

2.2.1 Tratados Internacionales de Derechos Humanos.

La Declaración sobre el Progreso y el Desarrollo en lo Social Proclamada por la Asamblea General en su resolución 2542 (XXIV), de 11 de diciembre de 1969

En uno de los tratados internacionales a los cuales el Ecuador está suscrito, se nos menciona en el primer artículo que:

Todos los pueblos y todos los seres humanos, sin distinción alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, nacionalidad, origen étnico, situación familiar o social o convicciones políticas o de otra índole, tienen derecho a vivir con dignidad y a gozar libremente de los frutos del progreso social y, por su parte, deben contribuir a él (Declaración sobre el Progreso y el Desarrollo en lo Social, 1969, p 2).

Aportando de esta manera con el proyecto ya que especifica que todos los ciudadanos tienen derecho a vivir de una manera digna con una mejor calidad de vida y esto se lo puede lograr mediante varios factores así como también con obras urbanísticas en los sectores más vulnerables del país.

2.2.2 Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV)

Plan Nacional del Buen Vivir (2013-2017).- El PNBV (2013-3017) es la tercera versión y su cobertura es nacional. Contiene objetivos nacionales y sus metas. Es la hoja de ruta con una postura política definida por el gobierno y de sus distintos niveles, incluso los gobiernos autónomos descentralizados. Entre sus doce objetivos nacionales se encuentran los siguientes.

1. Consolidar el Estado democrático y la construcción del poder popular.
2. Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.
3. Mejorar la calidad de vida de la población.

4. Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.
5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.
6. Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible (PNBV, 2013).

En el tercer objetivo se centra en que la calidad de vida de la población debe ser mejorada. Inmerso en este mejoramiento de la calidad de vida se encuentra la obra pública que es la que éste sector necesita.

Por esta razón el PNBV entre sus políticas señala.

- Mejorar la calidad de vida de la población: “Incrementando el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.
- Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada entre los diferentes niveles de gobierno.
- Propiciar la ampliación de la oferta del transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.

- Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado (PNBV, 2013).
- Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

“Estos objetivos regirán para todos los GAD Municipales, la decisión de cada una de las instituciones es priorizar los objetivos, según sus propios problemas y potencialidades” (PNBV, 2013).

2.2.3 La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)

En su artículo 415 explica que:

“El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados deberán adoptar políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso de suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes” (LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE SUELO, 2016).

Esta ley aporta al proyecto de manera muy significativa ya que indica que las alcaldías deben fijarse políticas integradoras que generen el crecimiento urbano así como el de áreas verdes para mejor las condiciones de vida de sus ciudadanos.

2.2.4 Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES)

Es una entidad gubernamental que depende del ministerio de transporte y obras públicas, su principal función es administrar de forma organizada y correcta el sistema de planificación del ministerio de transporte y obras públicas tal como lo especifica el plan nacional de desarrollo y las políticas sectoriales. El objetivo principal de esta entidad es promover y fortalecer en cuanto a gestión a todas aquellas instituciones que están adscritas, parte de su objetivo también es descentralizar a todo lo que refiere a la gestión pública (Flores Jorge, 2018).

2.2.5 Plan de desarrollo: Implementación del Plan Nacional de Desarrollo y de la Estrategia Territorial Nacional

Planes sectoriales Instrumentos de planificación que definen objetivos y metas sectoriales que contribuyen al cumplimiento de los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo. Recogen las propuestas de intervención contenidas en las Agendas para la Igualdad y en las Agendas de Coordinación Intersectorial, y plantean mecanismos para su implementación; así también, definen estrategias para el seguimiento y evaluación de las metas sectoriales. Estos instrumentos se elaboran en el marco de los sectores de responsabilidad e intervención estatal respectiva. Corresponde a los Ministerios y Secretarías rectoras de política pública coordinar el proceso de formulación de los planes sectoriales, con las instituciones adscritas; monitorear el comportamiento de los indicadores relacionados a las metas sectoriales y reportar el cumplimiento de las mismas a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades). Es responsabilidad de Senplades brindar el acompañamiento y la asistencia técnica a las

instituciones rectoras de política pública en el proceso de la planificación sectorial (Flores Jorge, 2018).

2.2.6 Normas Regionales Y Ordenanzas Distritales

En el capítulo 2 de las Normas Regionales y Ordenanza Distritales se nos da a conocer en el artículo 11, que se define a la urbanización como.

“El proceso de fraccionamiento del suelo en el que es necesario la creación e implementación de nuevas vías, así como de obras de infraestructura de servicios básicos, de equipamiento comunitario y áreas verdes. Las Urbanizaciones se clasificarán en Urbanizaciones Residenciales, Residenciales de Interés Social o similares, Residenciales Agrícolas, Industriales, Comerciales y/o de Servicios” (MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE Guayaquil, 2021).

En esta norma regional y ordenanza distrital se aclara en cuanto a la urbanización que es algo necesario la creación de nuevas vías, y proyectos urbanísticos comunitarios y aporta en el proyecto ya que se aclara y se hace notar que este tipo de obras son importantes para el desarrollo de las ciudades y de la comunidad en general.

2.2.7 Ordenanzas municipales

Dicha ley establece en su artículo 54 donde la norma del código orgánico de ordenamiento territorial autónomo descentralizado busca “Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal” (Código orgánico de ordenamiento territorial autónomo descentralizado, 2019, pág. 28).

CAPÍTULO III

3 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque de la Investigación

En la presente investigación se usó el enfoque cualitativo, debido a que se estudia la calidad de vida de un sector marginal de la ciudad de Guayaquil y de sus habitantes de manera colateral. Se han usado métodos como la observación, entrevista y encuestas para recolectar más información sobre el tema.

3.2 Alcance de la Investigación

La presente investigación utiliza un tipo de estudio descriptivo debido a que analiza la situación en torno a la falta de pavimentación y mejora en las calles de la cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036.

Es exploratoria, por la razón de que no existen investigaciones sobre la falta de regeneración urbana en esta cooperativa y es descriptiva debido a que busca detallar los rasgos puntuales del fenómeno social que posteriormente se someterá a un análisis.

No es experimental debido a que es un estudio empírico y sistemático en el cual el investigador no posee un control directo sobre las variables independientes debido a que sus acciones ya han ocurrido.

3.3 Técnicas de Investigación

En el presente trabajo de titulación se utilizará la investigación de campo que ayudará a conocer las condiciones del lugar, lo que permite revisar y evaluar la situación para reorientar o modificar la estrategia a seguir.

A través de la observación, siendo el primer método empírico para la recolección de datos ya sea en laboratorio o en el campo.

Además se utilizará como otra técnica, la encuesta la cual permitirá recopilar la información de manera directa por parte de los afectados. Permitirá conocer las condiciones actuales de vida de los habitantes del sector y su perspectiva a futuro una vez culminada la pavimentación.

Para esta investigación se diseñó un modelo de encuesta estructurada con preguntas cerradas, para que los residentes del sector se sientan cómodos y en confianza al responderlas, de esta manera se obtuvo información relevante y se logró asimilar la situación desde el punto de vista de ellos mismos.

A continuación el respectivo banco de preguntas, el cual se direccionó hacia 3 secciones de la población, a las amas de casa, a los transportistas que transitan por el lugar o dueños de vehículos particulares que viven en el sector y al público en general

Cuestionario realizado a los habitantes que se hayan establecido en la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036 del cantón Guayaquil, desde hace 10 años o más y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: _____ **Fecha:** _____ **Edad:** _____ (años)

Tiempo de vida en el sector:- _____ (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo : Auto Moto Bicicleta No

Ocupación : _____

1. ¿Cree usted que al ser pavimentadas las calles, obtendrán una mejor calidad de vida?

SI

NO

TALVEZ

2. ¿Usted como beneficiario, considera que el proyecto cumplirá con los requerimientos solicitados por el barrio?

SI

NO

TALVEZ

3. ¿Según su criterio es necesaria la pavimentación de calles en el sector?

SI

NO

TALVEZ

4. ¿Desde su punto de vista como cree que potenciará económicamente la pavimentación de calles, a su sector?

SI

NO

TALVEZ

5. ¿Piensa usted que al obtener la regeneración urbana en la cooperativa, mejoraría el control policial?

SI

NO

TALVEZ

Figura 11. Cuestionario realizado para la obtención de datos. Elaborado por:

Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Cuestionario Calidad de Vida

¿Cree usted que al ser pavimentadas las calles, obtendrán una mejor calidad de vida?

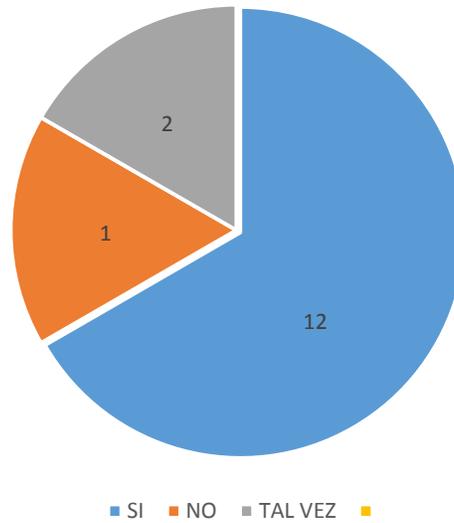


Grafico 1. Cuestionario Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 12 de las 15 personas encuestadas comentaron que si mejorarían su calidad de vida debido a la pavimentación de calles, 2 personas dijeron q tal vez les mejoraría y 1 persona comentó que no, que todo seguiría igual.



Figura 12. *Cuestionario realizado a moradores del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).*

¿Usted como beneficiario, considera que el proyecto cumplirá con los requerimientos solicitados por el barrio?

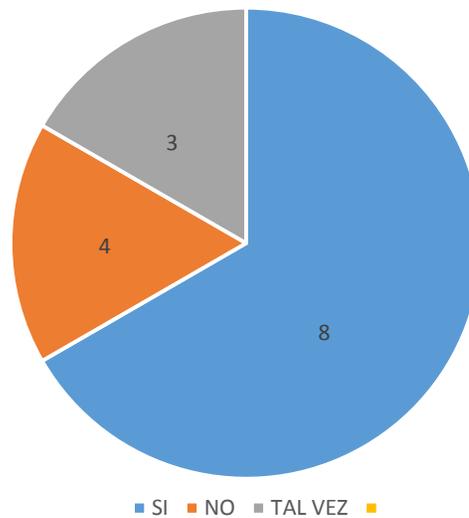


Grafico 2. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 8 de las 15 personas encuestadas comentaron que si cumplirá con los requerimientos del barrio, 4 personas dijeron q tal vez cumplirán y 3 personas comentaron que no se cumplirá con lo requerido por el barrio.

¿Según su criterio es necesaria la pavimentación de calles en el sector?

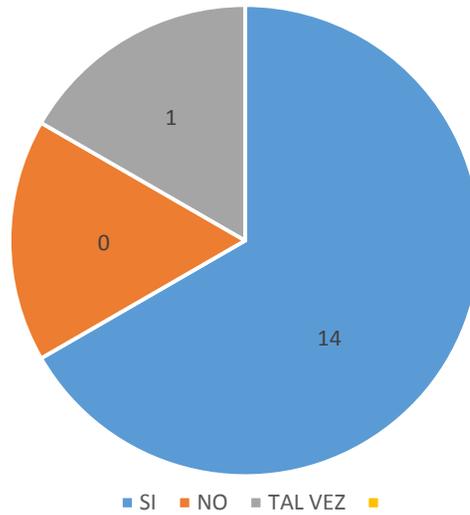


Grafico 3. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 14 de las 15 personas encuestadas comentaron que si necesaria la pavimentación, 1 personas dijo q tal vez si es necesaria y ninguna persona dijo q no era necesaria.



Figura 13. Encuesta realizada a moradores del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

¿Desde su punto de vista, cree usted que la pavimentación de calles potenciará económicamente, a su sector?

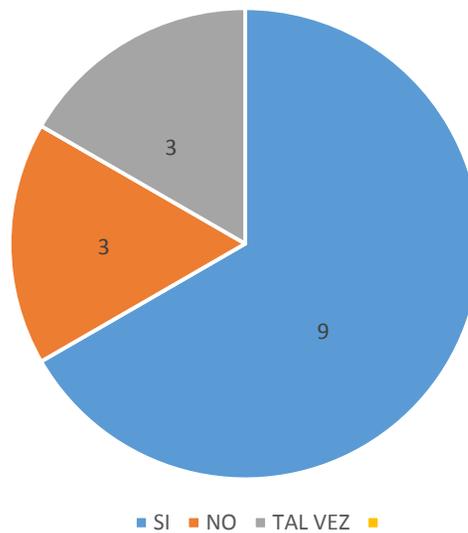


Grafico 4. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 9 de las 15 personas encuestadas dijeron que si se crearan más locales comerciales y así se potenciará la economía del sector, 3 personas dijo que no que todo seguiría igual y 3 personas dijeron que tal vez si se potenciaría económicamente el sector.

¿Piensa usted que al obtener la pavimentación de calles en la cooperativa, mejoraría el control policial?

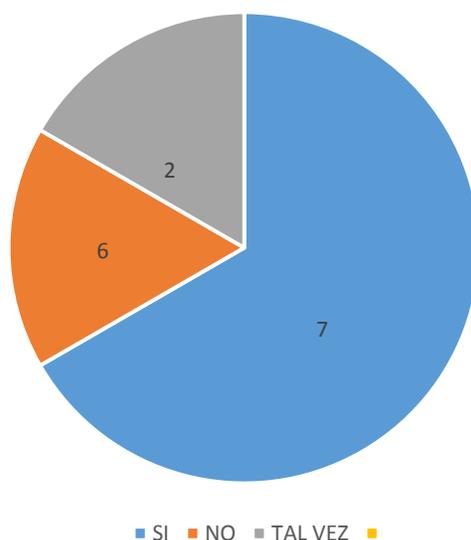


Gráfico 5. Encuesta Calidad de Vida. Fuente: Habitantes del sector encuestados. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 7 de las 15 personas encuestadas dijeron que si mejoraría el control policial, 6 personas dijeron que no, que la policía es corrupta y que solo hacen pantalla y 2 personas dijeron que tal vez si mejoraría el control policial.

Cuestionario realizado a transportistas y dueños de vehículos de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036, del cantón Guayaquil, desde hace 10 años o más y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: _____ **Fecha:** _____ **Edad:** _____ (años)

Tiempo de vida en el sector:- _____ (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo : Auto Moto Bicicleta No

Ocupación : _____

1. ¿Cree usted que el mal estado de las calles provoca daños en su vehículo?

Mucho

Poco

Nada

2. ¿En la última década se le ha dado el mantenimiento necesario a las calles?

Mucho

Poco

Nada

3. ¿Gasta dinero en reparaciones mensuales del vehículo debido al mal estado de las calles?

Mucho

Poco

Nada

4. ¿El deterioro de las calles le ha causado a accidentes de tránsito?

Mucho

Poco

Nada

5. ¿Tarda más tiempo en llegar a su destino debido a los baches de las calles?

Mucho

Poco

Nada

Figura 14. Cuestionario realizado a transportistas del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).



Figura 15. Encuesta realizada a transportistas del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

¿Cree usted que el mal estado de las calles provoca daños en su vehículo?

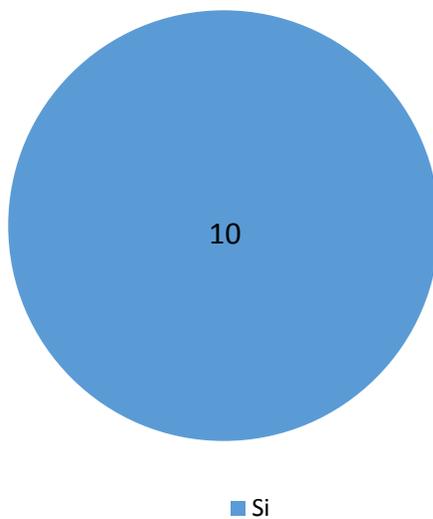


Grafico 6. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 10 transportistas encuestados dijeron que efectivamente las calles en mal estado causan daños leves y graves en sus automotores. No un hubo trasportista que haya dicho lo contrario.

¿Cree usted que en última década, se le ha dado el mantenimiento necesario a las calles?

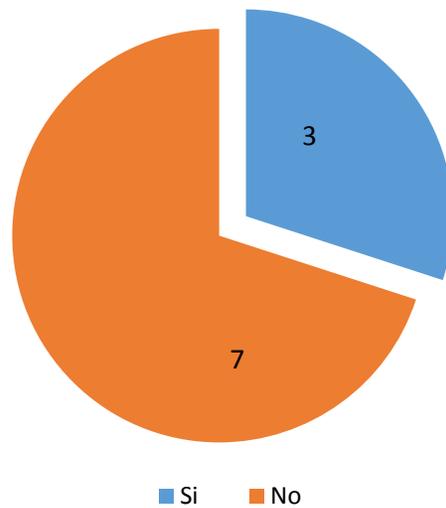


Grafico 7. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 7 de los 10 transportistas encuestados dijeron que no se ha realizado el mantenimiento necesario de las calles y 3 dijeron que si se ha realizado un mantenimiento superficial.

¿Gasta dinero en reparaciones mensuales del vehículo debido al mal estado de las calles?

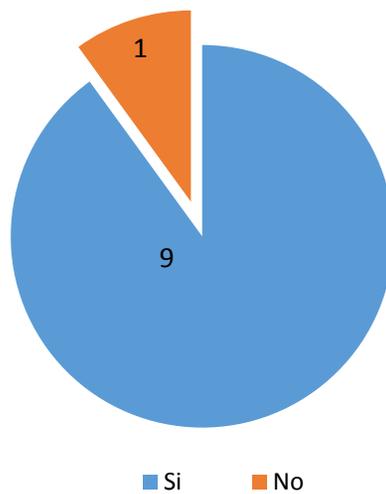


Grafico 8. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 9 de 10 transportistas encuestados dijeron que si gastan mucho dinero en reparaciones mensuales de sus vehículos y 1 dijo que el vehículo se daña en cualquier calle así se asfaltada o por choques.

¿El deterioro de las calles le ha causado a accidentes de tránsito?

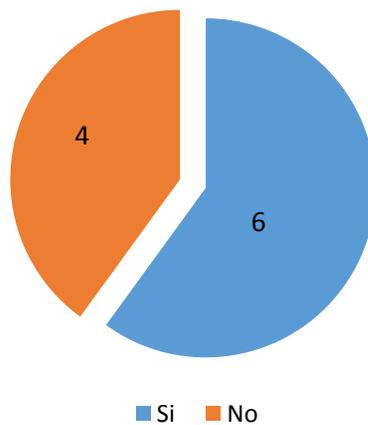


Grafico 9. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 6 de 10 transportistas encuestados dijeron que si se generan accidentes vehiculares debido al mal estado de las calles y 4 dijeron que no, que si se conduce con cuidado no se generan accidentes automovilísticos.

¿Tarda más tiempo en llegar a su destino debido a los baches de las calles?

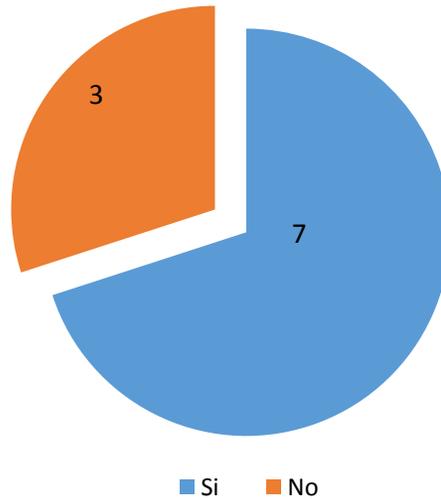


Gráfico 10. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 7 de 10 transportistas encuestados dijeron que si se demoran más tiempo, que las calles dañadas generan más tráfico y hay que transitarlas más lento y 3 dijeron que no, que con salir más temprano de casa llegan a tiempo a su destino.

Encuesta realizada a las amas de casa de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036, del cantón Guayaquil, que habiten el lugar desde hace 10 años o más y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: _____ **Fecha:** _____ **Edad:** _____ (años)

Tiempo de vida en el sector:- _____ (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo : Auto Moto Bicicleta No

Ocupación : _____

1. ¿Se le dificulta transportarse en invierno cuando lleva a sus hijos a la escuela?

SI

NO

2. ¿Se le dificulta transportarse cuando va a realizar las compras del mercado?

SI

NO

3. ¿Se siente segura cuando sale de casa y deja su domicilio solo?

SI

NO

4. ¿Cree usted que si se pavimentan las calles, sus hijos podrán divertirse sin temor de ensuciarse en el lodo?

SI

NO

5. ¿Se siente segura y cómoda al trasportarse en tricimotos y furgonetas?

SI

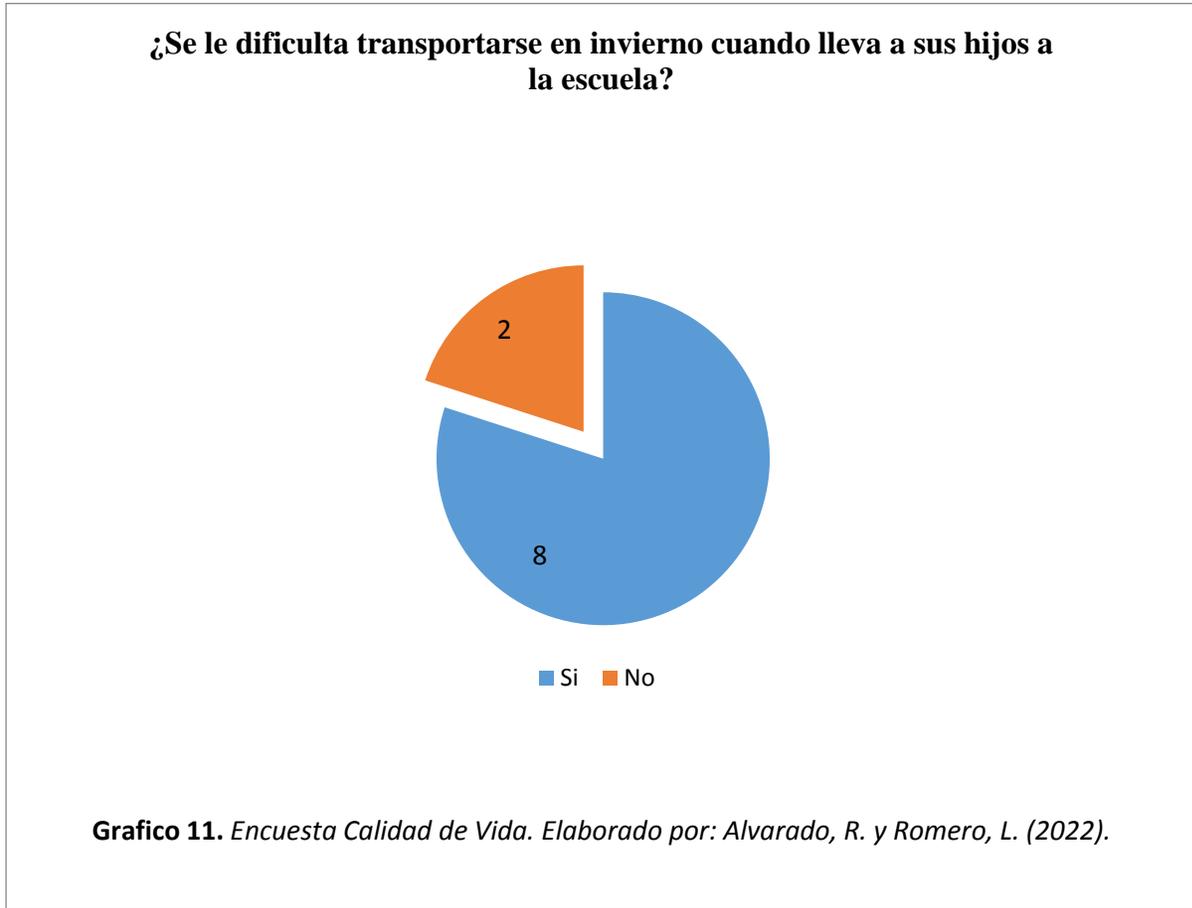
NO

Figura 16. *Cuestionario realizado a las amas de casa del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).*



Figura 17. Encuesta realizada a las amas de casa del sector. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Análisis de la encuesta realizada a las amas de casa



Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 8 de las 10 amas de casa encuestadas dijeron que si se les dificulta y 2 amas de casa dijeron que no se les dificulta el traslado de los niños a la escuela.

¿Se le dificulta transportarse cuando va a realizar las compras del mercado?

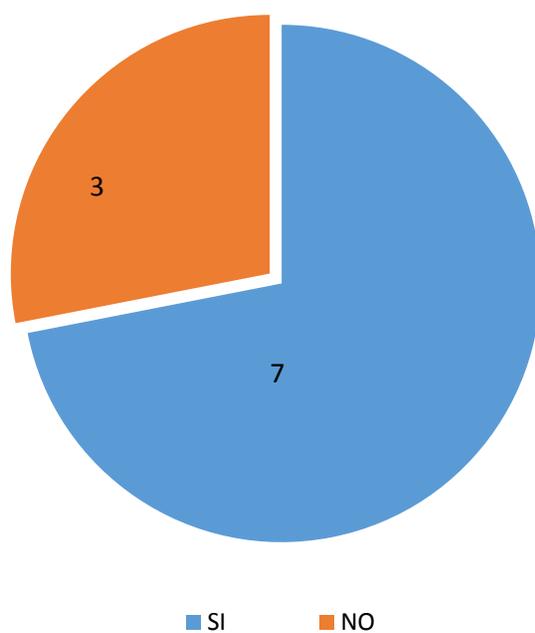


Grafico 12. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 7 de las 10 amas de casa encuestadas dijeron que si se les dificulta transportarse con sus compras y 3 dijeron que no se les dificulta el trasladarse con las compras hasta sus domicilios.

¿Se siente segura cuando sale de casa y deja su domicilio solo?

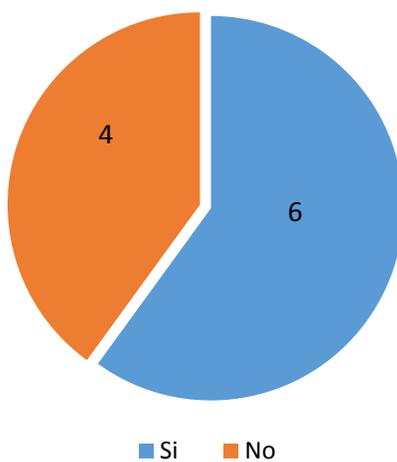


Grafico 13. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 6 de las 10 amas de casa encuestadas dijeron que si temen dejar sus domicilios solos y 4 amas de casa dijeron que no.

¿Cree usted que si se pavimentan las calles, sus hijos podrán divertirse sin temor de ensuciarse en el lodo?

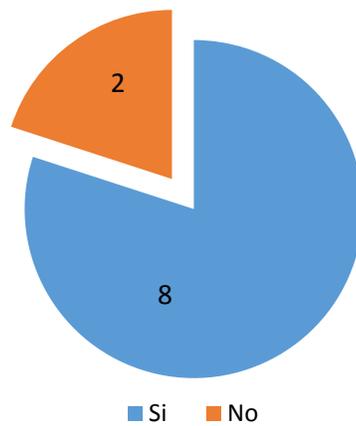


Grafico 14. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 8 de las 10 amas de casa encuestadas dijeron que sus hijos podrán jugar y divertirse sin temor a enlodarse o que sus juguetes caigan al lodo y 2 amas de casa dijeron que, prefieren que sus hijos jueguen dentro de su patio.



Figura 18. Niños jugando en el lodo. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

¿Se siente segura y cómoda al transportarse en tricimotos y furgonetas?

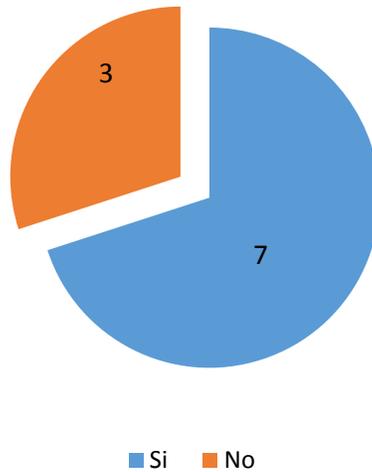


Gráfico 15. Encuesta Calidad de Vida. Elaborado por: Alvarado, R. y Romero, L. (2022).

Luego de la encuesta realizada se llega a la conclusión que 7 de las 10 amas de casa encuestadas dijeron que ese tipo de transporte es incómodo, que especialmente las tricimotos se golpean debido a los baches y a los conductores que no miden las consecuencias y 3 amas de casa dijeron que se sienten bien viajando en estos vehículos porque es más barato que el servicio de buses y un más fresco.

3.4 Población

La población de este proyecto de investigación corresponde a los habitantes de la Manzana 1036, de la Cooperativa Nueva Prosperina del cantón Guayaquil, con un aproximado de 3300 personas.

La extensión territorial es de aproximadamente 1100 metros cuadrados conformada por 11 cuadras, con aproximadamente 30 casas por cada cuadra.

La población está conformada de distintos segmentos poblacionales con un promedio de 660 niños y niñas, 165 jóvenes, 660 adultos y 165 adultos mayores aproximadamente.

Con un 25% de la población es originaria del cantón Guayaquil y el 75% restante es de las provincias aledañas.

3.5 Muestra

La muestra está conformada por los residentes que se sitúan en un rango de edad de entre 25 a 40 años y que por lo menos hayan vivido en sector 10 años o más, porque son este tipo de personas los que han pasado parte de su juventud y vida adulta bajo estas precarias condiciones de vida y en la actualidad tienen la suficiente madurez como para diferenciar el cambio que traerá la pavimentación de calles a las nuevas generaciones.

La muestra escogida corresponde a un estudio no probabilístico, ya que se hizo en base a la población encuestada que corresponde a los habitantes que viven en el sector 10 años o más, a las personas de la tercera edad, a las amas de casa y a los dirigentes de los consejos barriales del sector.

Conclusiones

La investigación determina que en base a varios factores la calidad de vida de las personas mejora tras la pavimentación de las calles de determinado sector, se mitigarán muchas de las diferentes problemáticas que se han expuesto.

Tras el procesamiento de la información recopilada en las entrevistas realizadas se puede deducir que el impacto que recibirá este sector será altamente favorable y podrá satisfacer en gran manera muchas de las expectativas de sus habitantes.

De esta manera se puede justificar con los resultados obtenidos que una obra de esta magnitud es necesaria para el bienestar social y económico de una comunidad, logrando de esta forma conseguir el alcance que busca el presente proyecto de investigación.

Luego de la evaluación que causa la pavimentación de calles en la calidad de vida de la personas que reciben una obra como esta, se concluye que, efectivamente si se brindan planes habitacionales económicos para el alcance de personas con bajos recursos, se reduce significativamente las invasiones o asentamientos irregulares y con esto la ciudad se expande de forma organizada, mitigando las problemáticas expuestas y se consolida una sociedad capaz de satisfacer sus necesidades básicas.

Mediante el proceso de recopilación, tabulación y análisis de la información obtenida de las encuestas realizadas, se concluye que la idea a defender se cumple, ya que los moradores reconocieron que la pavimentación de calles en su sector influirá de manera positiva en su calidad de vida. Consideraron que es necesario realizar los esfuerzos oportunos en consejos barriales, organizarse, hacerse notar de las autoridades, generar ideas innovadoras, y de esta manera alcanzar un mejor estatus en todos los barrios olvidados, cooperativas y comunas de las grandes ciudades.

Para destacar uno de los resultados relevantes de la investigación es que a medida de que las personas desarrollen continuamente buenos valores, se unan en consensos, exista comunicación por el bienestar de su barrio y el de sus familias, por el progreso y buen vivir de su prójimo, es ahí cuando florecen los resultados y las ciudades logran crecer de manera equitativa.

Se llegó a la conclusión de que la mayoría de las personas encuestadas, están a favor la pavimentación de calles y lo ven como un progreso en sus vidas, es una obra que están esperando hace mucho tiempo, para este fin se han propuesto unirse en concejo barrial y agotar esfuerzos para alcanzar ser beneficiarios de esta gran obra.

Recomendaciones

Se recomienda al gobierno nacional así como al municipal, trabajar en estos sectores olvidados brindándoles una mejor calidad de vida, al mismo tiempo los índices de enfermedades, violencia, discriminación, inseguridad y pobreza, tendrán un descenso considerable, haciendo de dicho sector un mejor lugar para vivir. A su vez se, recomienda a los habitantes de estos sectores olvidados o mal llamados sectores marginales, a unirse en dialogo para conformar comités barriales, participar en mingas de limpieza, en concursos municipales como en la temporada navideña suele haber el de embellecer la cuadra para de esa forma poder ser el centro de atención e ir haciendo méritos para obtener una regeneración urbana pronto, agotar esfuerzos y realizar la gestión necesaria y sobre todo ser constantes en el seguimiento respectivo para poder lograr lo solicitado y librarse de esa manera de todos los males sociales que se han evidenciado en este proyecto de titulación, logrando así una mejor calidad de vida en la actualidad y en pos de las nuevas generaciones.

Referencias Bibliográficas

Albor, G. R. & Ramos, J. L. (2009). Renovación urbana del centro histórico de Barranquilla: orígenes y evolución del proceso. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe* 11 46-62. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/855/85512905005.pdf>

Alvarez, Z. (2021). *Factores de Inseguridad Ciudadana desde la Perspectiva de los Habitantes del Sector Nueva Prosperina, Guayaquil* [Tesis de Grado , Universidad de Guayaquil Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales Y Políticas]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/53171>

Artículo 11 de (2021, 12 De Marzo). [Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (Gobierno Autónomo Descentralizado). *Ordenanza Sustitutiva De Parcelaciones Y Desarrollos Urbanísticos*. Recuperado de <https://www.rpguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2021/03/Gaceta-32.pdf>

Asamblea Constituyente de Ecuador. 2008, 20 de Octubre. *Constitución de la República del Ecuador* 2008. Recuperado de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

Ayala, E., Hernández, C. & Ayala, R. (2020). El papel de la arquitectura ante los problemas de calidad de vida de la población víctima del conflicto armado colombiano. *Encuentros*, 18(01). <https://doi.org/10.15665/encuent.v18i01.2156>

Briceño Flores, H., & Aranibar Muñoa, C. A. (2022). *Propuesta de diseño de un pavimento rígido para el Mejoramiento de la transitabilidad vehicular y peatonal de la localidad de Leoncio Prado-Picota–San Martín*. [Tesis de Grado, Universidad Científica del Perú]. Recuperado de <http://repositorio.ucp.edu.pe/bitstream/handle/UCP/1833/BRICE%c3%91O%20FLORES%20HENRY%20Y%20ARANIBAR%20MU%c3%91OA%20CHRISTIAN%20ARISTO%20-%20TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Burgos, V. & Abrigo, C. (2017). *Incidencia socio crítica del desarrollo urbanístico en la Zona Norte de Guayaquil aplicado a la formación de los estudiantes del Décimo año del área de Estudios Sociales de la Unidad Educativa Clara Bruno de Piana, Zona 8 Distrito 06* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil. Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/23355>

Carranza, H. (2020). *Proyecto para la revitalización urbana de la Zona Rosa del cantón Guayaquil 2020* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/48957>

Castro San Lucas, J. J. (2016). *Diseño urbanístico del centro poblado en la parroquia rural Juan Gómez Rendón cantón Guayaquil, provincia del Guayas* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil Facultad de Arquitectura Y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/12694>

Castro, J. (2016). *Diseño urbanístico del centro poblado en la parroquia rural Juan Gómez Rendón cantón Guayaquil, provincia del Guayas* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil Facultad de Arquitectura Y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12694/1/DISE%c3%91O%20URBAN%c3%8dSTICO%20PARA.pdf>

Chávez-Saldaña Ángela Sofía, S.-V. G. (2022). *Pavimentos flexibles como fuente de energía renovable*. Bogotá Universidad Católica de Colombia. Obtenido de <https://hdl.handle.net/10983/27117>

Chusan, W. (2016). Plan de comunicación integral que permita mejorar la situación de vulnerabilidad que enfrenta la comunidad del sector de la nueva prosperina lamina# 6 en la ciudad de Guayaquil. [Tesis de grado, Universidad de Guayaquil. Facultad de Comunicación Social]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8676/1/TESIS%20CON%20ANEXOS%20WILSON%20CHUSAN.pdf>

Código Orgánico de Organización Territorial, 2019. *Funciones del gobierno autónomo descentralizado de Guayaquil*. Obtenido de <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

De Pilar, R. A. B., Y Pardo, A. (2019) *El porqué de los países subdesarrollados y otros desarrollados*. [Trabajo de Investigación, Academia Accelerating the world's research]. Recuperado de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/58592612/Analisis_pais_subdesarrollado_y_desarrollados-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1656298839&Signature=aK5FBtlzH6xOs9eHueNYuSr1AA01HwScJKFZIUlIgT~DACwnti4QIzr0gLF1BB~vetwZt5tmN4OIUrrlzwqlsCPg5Kje8iz7OahPD7A8sYB-qR9z93hWDCv0R58qRX-A2hVcvxUqld6vZXLNsjsteQhsHcfpHmxJW6xxcDhZviURTlumH722y82cZ5F-k676opE~h3OE~2Olhnu49hcO-VdQVkdj1GEPusbIOUT6DGPFvJ~wlnU1c0bzHTIhEKi9UwvnQckB3AhpLEu5KQv836OMkzdLVVVt~qZerHQaMLQtDPIUO4pKdsslPELyZ-F9CQaxyocAkZpP4CdUwbOnaw_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

Duquino, L. (2018). Sustentabilidad ambiental urbana, alternativas para una política pública ambiental. *Bitácora Urbano Territorial*, 28(1), 141-149. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132018000100141 revista

El telégrafo. (18 de noviembre de 2014). 685 personas viven en zonas de riesgo en Nueva Prosperina. El telégrafo. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/685-personas-viven-en-zonas-de-riesgo-en-nueva-prosperina>

El telégrafo. (24 de marzo de 2013). Gente de la nueva prosperina vive de forma infrahumana. El telégrafo. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/gente-de-nueva-prosperina-vive-de-forma-infrahumana>

EL universo. (30 de mayo de 2022). El distrito Nueva Prosperina, en el noroeste de Guayaquil, es el más violento del país, pero no tiene toque de queda. Sus moradores piden urgentemente una intervención. El universo. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/seguridad/el-distrito-nueva-prosperina-en-el-noroeste-de-guayaquil-es-el-mas-violento-del-pais-pero-no-tiene-toque-de-queda-sus-moradores-piden-urgente-intervencion-nota/>

Flores Buñay, J. J. (2018). *Intervención urbana de la vía estructurante del sector Trinidad de dios de monte Sinahí, con énfasis en el mejoramiento de la movilidad peatonal, la implementación de transporte alternativo y espacio público. Guayaquil 2018*. [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/33478>

Gonzales, A. (2021). *Análisis y diseño para la pavimentación de las calles comprendidas dentro del perímetro de la calle Eloy Ureta, la Av. Imperio, la Av. los Incas y los Terrenos Agrícolas Del Sur, la Victoria, Chiclayo, 2020*. [Tesis de Grado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo], Chiclayo, Perú, 2021]. [En línea]. Disponible en: <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/4170>

Guerrero, M. & Ortiz, M. (2021). *Los asentamientos informales de la ciudad de Guayaquil y su afectación a la calidad de vida de sus habitantes: sector Balerio Estacio*. (Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Guayaquil]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/57917>

Hernández, A. (2009). Calidad de vida y medio ambiente urbano. Indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida urbana. *Revista Invi*, 24(65), 79-111. Recuperado de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582009000100003&script=sci_arttext&tlng=en

La Asamblea General, 1969, 11 de diciembre. Declaración sobre el Progreso y el Desarrollo en lo Social. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/tratados_internacionales/es_tratados_adjuntos/5.1%20Declaracion_sobre_Progreso_y_Development_Social_es.pdf

Lee, S. (2016). *Diseño urbanísticos del centro poblado Cerecita del cantón Guayaquil, provincia del Guayas*. [Tesis de Grado, UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16643>

Leon, M. & Velaña, V. 2021. *Estudio para la pavimentación de las calles ubicadas en áreas de influencia de sectores 40-41-42-43-45-46-47 y 48 del cantón Salinas provincia de Santa Elena*. [Tesis Doctoral, Universidad de Guayaquil-Facultad de Ciencias Matemáticas y Físicas-Ing. Civil]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/58066>

Mackliff, C. (2018). *Informalidad urbana: comprendiendo el problema de la tenencia de la tierra en promesa de dios, Monte Sinaí, Guayaquil*. [Tesis de Maestría, PUCE]. Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes]. Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15141>

Magallanes, E. (2012). *Inicio y evolución del urbanismo*. ISSN p.54-65, Recuperado de <https://repositoriodigital.ipn.mx/bitstream/123456789/25348/1/7-InicioEvolucionUrbanismo.pdf>

MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO 2021, 12 De Marzo. [Ordenanza Sustitutiva De Parcelaciones Y Desarrollos Urbanísticos]. Recuperado De <https://www.rpguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2021/03/Gaceta-32.pdf>

Naranjo, G. (2022). *Estudio y diseño de un ecodesarrollo urbanístico de la Cooperativa San Francisco 1 cantón Guayaquil* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/60329>

Olivares, D. M. (2018). Impacto de las intervenciones urbano-habitacionales en la Villa Parinacota y los efectos en su regeneración urbana. *CIS*, 15(24), 48-61. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6537314>

Paquette, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. *Revista invi*, 35(100), 38-61. Recuperado de <https://www.scielo.cl/pdf/invi/v35n100/0718-8358-invi-35-100-38.pdf>

Rocha, E. (2019). *Barrio Nigeria: calidad de vida, buen vivir y complejidad*. [Tesis de grado Universidad Politécnica Salesiana]. Recuperado de <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/18247>

Romero, R. 2013. *Diagnóstico de vulnerabilidades y capacidades en Nueva Prosperina desde la realidad socioeconómica de la comunidad, ante amenazas de deslizamientos e inundaciones*. [Tesis de Grado, Universidad Casa Grande. Facultad de Ecología Humana, Educación y Desarrollo]. Recuperado de <http://200.31.31.137:8080/handle/ucasagrande/168>

Uribe T. (2019). "La calidad como objetivo propuesta metodológica". *Bitácora Urbano Territorial*, 30 (1), 167-179. Recuperado de <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.70139>

Vaca, R. (2022). *Estudio de la calidad de vida urbana y propuesta de revitalización para el sector Nueva Prosperina, Guayaquil, 2021* [Tesis de Grado, Universidad de Guayaquil Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/60127>

Valencia, V. (2021). *Diseño de mercado barrial y revitalización urbana de la cooperativa realidad* [Tesis de Grado. Universidad de Guayaquil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/57446>

Vasquez, E. (2022). *Regeneración urbana en la ciudad de Chiclayo para la integración de los espacios urbanos del sector suroeste*. [Tesis de Grado, Universidad Católica Santo Toribio De Mogrovejo facultad de Ingeniería Escuela De Arquitectura]. Recuperado de <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/4575>

Vivir, P. N. (2013). Plan nacional del buen Vivir. *Recuperado el*, 1(12), 2017. Obtenido de <https://fedeguayas.com.ec/wpcontent/uploads/2015/OBJETIVOS%20DEL%20PLAN%20DEL%20BUEN%20VIVIR.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. *Calle con lodo y agua estancada sin espacios adecuados para poder transitar a pie.*



Anexo 2. Calidad de vida en el sector Nueva Prosperina.

Ecuador, 28 de junio de 2022
Ecuador Continental: 18:44:40
Ecuador Insular: 17:44:40



PORTADA NACIONALES INTERNACIONALES DEPORTES OPINIÓN TRANSPAR

COMPARTE   

GUAYAQUIL

“Gente de Nueva Prosperina vive de forma infrahumana”



Anexo 3. Inseguridad en el sector Nueva Prosperina.

≡ MENÚ

EL UNIVERSO
EQUIDAD - 2023

SEGURIDAD

El distrito Nueva Prosperina, en el noroeste de Guayaquil, es el más violento del país, pero no tiene toque de queda. Sus moradores piden urgentemente una intervención

Pese a las cifras, no fue considerado en el estado de excepción y toque de queda establecido hace un mes.



Anexo 4. Asentamientos irregulares en el sector Nueva Prosperina.

Ecuador, 28 de junio de 2022
Ecuador Continental: 20:37:30
Ecuador Insular: 19:37:30



PORTADA

NACIONALES

INTERNACIONALES

DEPORTES

OPINIÓN

TRANSPAR

COMPARTE   

GUAYAQUIL

Los residentes de ese sitio de guayaquil denuncian que traficantes de tierra aún visitan el lugar

685 personas viven en zonas de riesgo en Nueva Prosperina



Anexo 5. *Entrevista realizada a moradores del sector*



Anexo 6. *Entrevista realizada a moradores del sector.*



Anexo 7. Respaldo de entrevista realizada a las amas de casa.

Entrevista realizada a las amas de casa de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036, del cantón Guayaquil, que habiten el lugar desde hace 10 años o más y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: Ledy Perez Fecha: 27/04/2022 Edad: 36 (años)

Tiempo de vida en el sector: 18 (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo: Auto Moto Bicicleta No

Ocupación: Amo de Casa

1. ¿Se le dificulta transportarse en invierno cuando lleva a sus hijos a la escuela?

SI NO

2. ¿Se le dificulta transportarse cuando va a realizar las compras del mercado?

SI NO

3. ¿Se siente segura cuando sale de casa y deja su domicilio solo?

SI NO

4. ¿Cree usted que si se pavimentan las calles, sus hijos podrán divertirse sin temor de ensuciarse en el lodo?

SI NO

5. ¿Se siente segura y cómoda al trasportarse en tricimotos y furgonetas?

SI NO

Ledy Perez

Anexo 8. Respaldo de entrevista realizada a habitantes del sector.

Entrevista realizada a los habitantes que se hayan establecido en la Cooperativa
Nueva Prosperina Manzana 1036 del cantón Guayaquil, desde hace 10 años o más
y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: Angel Muñoz Fecha: 27/06/2023 Edad: 40 (años)

Tiempo de vida en el sector: 15 (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo: Auto Moto Bicicleta No

Ocupación: _____

1. ¿Cree usted que al ser pavimentadas las calles, obtendrán una mejor calidad de vida?

SI NO TALVEZ

2. ¿Usted como beneficiario, considera que el proyecto cumplirá con los requerimientos solicitados por el barrio?

SI NO TALVEZ

3. ¿Según su criterio es necesaria la pavimentación de calles en el sector?

SI NO TALVEZ

4. ¿Desde su punto de vista como cree que potenciará económicamente la pavimentación de calles, a su sector?

SI NO TALVEZ

Incremento del Comercio

5. ¿Piensa usted que al obtener la regeneración urbana en la cooperativa, mejoraría el control policial?

SI NO TALVEZ

Angel Muñoz

Anexo 9. Respaldo de entrevista realizada a Transportistas y dueños de vehículos del sector.

Entrevista realizada a transportistas y dueños de vehículos de la Cooperativa Nueva Prosperina Manzana 1036, del cantón Guayaquil, desde hace 10 años o más y que su rango de edad sea de entre 25 y 40 años.

Nombre: Adrián Alay Fecha: 27/06/2022 Edad: 35 (años)

Tiempo de vida en el sector: 15 (años)

Género: Masculino Femenino Inter género

Nivel Socioeconómico: Alto Medio Bajo

Nivel de Educación: Profesional Bachiller Primaria

Vehículo: Auto Moto Bicicleta No

Ocupación: Cajero (Tia)

1. ¿Cree usted que el mal estado de las calles provoca daños en su vehículo?

Mucho Poco Nada

2. ¿En la última década se le ha dado el mantenimiento necesario a las calles?

Mucho Poco Nada

3. ¿Gasta dinero en reparaciones mensuales del vehículo debido al mal estado de las calles?

Mucho Poco Nada

4. ¿El deterioro de las calles le ha causado a accidentes de tránsito?

Mucho Poco Nada

5. ¿Tarda más tiempo en llegar a su destino debido a los baches de las calles?

Mucho Poco Nada

Adrián Alay