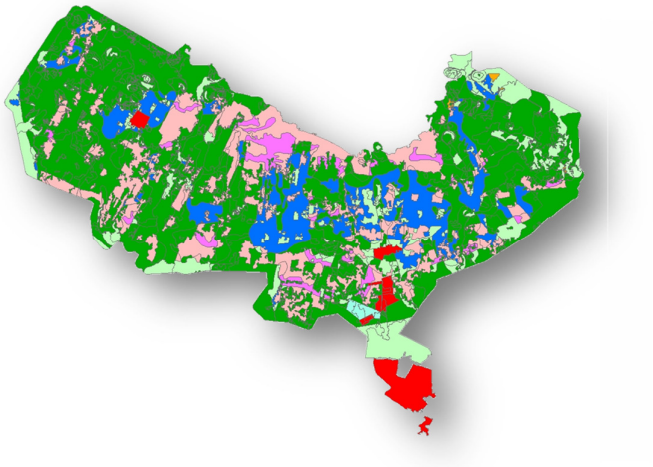
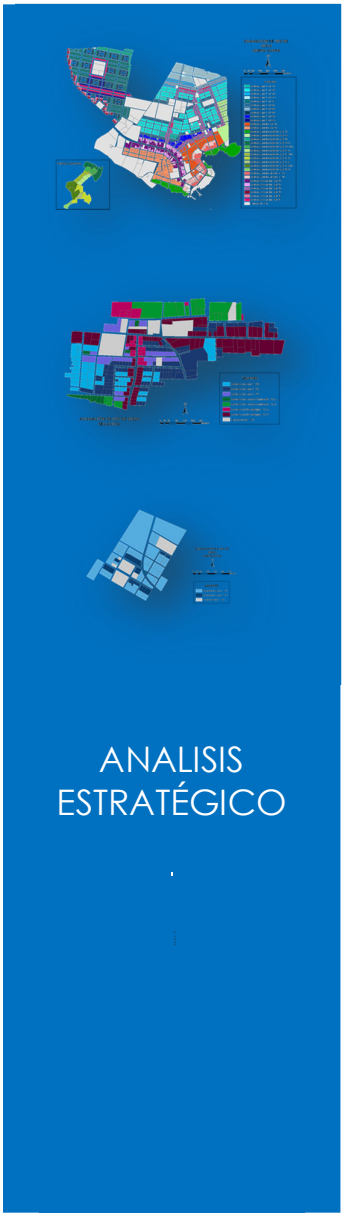
PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTA CRUZ





ANALISIS ESTRATÉGICO

Leopoldo Bucheli Mora
ALCALDE DE SANTA CRUZ
2014 - 2019

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ
Av. Charles Darwin y 12 de Febrero
Telf.: (593) 2526153/ 154/ 613 /614 Fax: (593-5) 2526505
www.gadsantacruz.gob.ec

Gobierno Autónomo Descentralizado
Municipal de Santa Cruz

PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL CANTÓN SANTA CRUZ

2015 – 2027

BORRADOR

I ANALISIS ESTRATÉGICO DE LA PROBLEMÁTICA, POTENCIALIDADES Y SU IMPACTO EN EL TERRITORIO

1 Tabla de contenido

4 LA GESTIÓN DEL TERRITORIO Y SU PROBLEMÁTICA 3

4.1 MARCO NORMATIVO E INSTRUMENTOS LEGALES PARA LA GESTIÓN DEL TERRITORIO.3

4.2 CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO..... 3

5 POTENCIALIDADES 4

5.1 MARCO NORMATIVO E INSTRUMENTOS LEGALES PARA LA GESTIÓN DEL TERRITORIO.4

5.2 CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO..... 4

5.3 MECANISMO E INSTRUMENTACIÓN DE SISTEMAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.. 4

5.4 CUADRO RESUMEN DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES 4

6 ANÁLISIS ESTRATÉGICO POR COMPONENTES 9

6.1 ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL COMPONENTE BIOFÍSICO 9

6.2 ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL COMPONENTE ECONÓMICO 10

6.3 ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL COMPONENTE SOCIOCULTURAL 11

6.4 ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL COMPONENTE ASENTAMIENTOS HUMANOS 13

6.5 ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL COMPONENTE MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD 15

7 ESCENARIOS POR COMPONENTE 17

7.1 ESCENARIOS DEL COMPONENTE BIOFÍSICO 17

7.2 ESCENARIOS DEL COMPONENTE ECONÓMICO 18

7.3 ESCENARIOS DEL COMPONENTE SOCIOCULTURAL 20

7.4 ESCENARIOS DEL COMPONENTE DE ASENTAMIENTOS HUMANOS..... 24

7.5 ESCENARIOS DEL COMPONENTE DE MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD..... 24

7.6 ESCENARIOS DEL COMPONENTE POLÍTICO INSTITUCIONAL 34

8 ANÁLISIS ESTRATÉGICO TERRITORIAL POR CAPACIDAD DE USO DE LA TIERRA..... 37

8.1 USO ACTUAL DEL SUELO 37

8.2 USO POTENCIAL 46

8.3 CONFLICTO DE USO DE SUELO..... 47

BORRADOR

I ANALISIS ESTRATÉGICO DE LA PROBLEMÁTICA, POTENCIALIDADES Y SU IMPACTO EN EL TERRITORIO

4 La Gestión del Territorio y su problemática

4.1 Marco normativo e instrumentos legales para la gestión del territorio.

Problema 1.- la nueva LOREG ya está en vigencia hace falta la reglamentación para definir con más claridad los lineamientos para el manejo de las áreas protegidas y de desarrollo

Problema 2.- Competencias Municipales son descritas en el COOTAD de manera universal a nivel del País, existe un vacío para el entendimiento de las competencias municipales en el marco de un Régimen Especial como Galápagos.

Problema 3.- Desbalance en las relaciones inter-institucionales con actores claves desde una visión de desarrollo integral, actores relacionados a temáticas sociales y productivos (en especial agropecuario rural) no logran vincularse con los GAD para una intervención coordinada para la gestión territorial.

Problema 4.- Poca posibilidad de un desarrollo endógeno en Santa Cruz, dadas sus dinámicas sociales y productivas, a lo que se suma una dinámica institucional que ha impulsado proyectos y programas poco coordinadas con la visión de desarrollo del GAD Municipal.

Problema 5.- Poca claridad de las políticas sectoriales regionales o lineamientos de políticas estratégicas que deben salir desde el Consejo de Gobierno, fomentando un escenario débil para la gestión territorial inter-institucional.

4.2 Capacidades institucionales para la planificación y gestión del territorio.

Problema 6.- Necesidad latente de una reingeniería institucional que plantee un balance entre el Orgánico Funcional y el Distributivo de personal, evitando así el sobrepeso de personar en áreas específicas y fortalezca áreas operativas y de planificación.

Problema 7.- Descoordinación en la planificación urbana y rural, donde se observa una contradicción entre las visiones institucionales, los acuerdos institucionales y las intervenciones que se desarrollan sobre el territorio.

Mecanismo e instrumentación de sistemas de participación ciudadana.

Problema 8.- Sistema de participación se encuentra en un nivel formal pero no instrumental, es decir a más de la creación del sistema, de los espacios y de la organización de los mecanismos de participación, no se han diseñado

BORRADOR

estrategias para su inclusión y articulación a procesos permanentes de planificación y toma de decisiones.

Problema 9.- Ciudadanos y Organizaciones de la Sociedad Civil que son parte de los sistemas de participación carecen de un proceso de formación o preparación para el ejercicio de su función de corresponsabilidad en la gestión territorial, carencia de entendimiento de cómo funcionan el sistema y los proceso de diseño de políticas públicas o incidencia ciudadana.

Problema 10.- Poca claridad en los mecanismos de articulación tanto de la planificación como de los sistemas de participación a nivel rural-cantonal y regional, lo que pone en riesgo la capacidad de escalar las necesidades de cada nivel de territorio.

5 Potencialidades

5.1 Marco normativo e instrumentos legales para la gestión del territorio.

Potencialidad 1.- Proceso de actualización y optimización de base legal territorial en marcha, factor que permite la clarificación de roles institucionales y la coherencia con los planteado en el COOTAD y el Régimen especial.

Potencialidad 2.- Criterio de Galápagos como Régimen Especial permite el modelamiento del marco normativo pudiendo este definir competencias institucionales más funcionales y que permitan al GAD establecer mejores escenarios de gobernabilidad territorial.

5.2 Capacidades institucionales para la planificación y gestión del territorio.

Potencialidad 3.- Conservación Internacional se encuentra en el proceso de fortalecimiento de las capacidades institucionales en planificación, ordenamiento y gestión territorial.

Potencialidad 4.- Criterio de Insularidad permite al GAD la identificación de recursos para la atención a sectores prioritarios y que puedan mejorar la equidad sistémica en la gestión territorial.

5.3 Mecanismo e instrumentación de sistemas de participación ciudadana.

Potencialidad 5.- El Sistema de Participación Ciudadana está posicionado, lo que permite la implementación de estrategias para la inclusión de la participación en ejercicios de toma de decisión y de Planificación.

5.4 Cuadro resumen de problemas y potencialidades

TIPO	COMPONENTE	VARIABLE	PRIORIDAD	DESCRIPCIÓN
POTENCIALIDAD	ASENTAMIENTOS HUMANOS	Centros poblados	1. Muy alta	Cercanía de los asentamientos humanos a las áreas de producción

BORRADOR

TIPO	COMPONENTE	VARIABLE	PRIORIDAD	DESCRIPCIÓN
			2. Alta	Concentraciones poblacionales pequeñas en extensión y población
		Cobertura de servicios básicos	1. Muy alta	Eficiente gestión en el manejo de residuos solidos
	BIOFISICO	Clima/ Agua	2. Alta	Clima tropical casi todo el año
		Ecosistemas y Prioridades de Conservación	1. Muy alta	biodiversidad única
				Riqueza Ictiológica
	ECONÓMICO	Actividades económicas / sectores productivos	1. Muy alta	Marca Galápagos
				Oferta turística diversificada
		Agro Producción		zona declarada libre de fiebre aftosa
				Producción orgánica
	MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD	Acceso a servicios de telecomunicaciones	2. Alta	Alta cobertura del servicio de telefonía fija y móvil
		Energía	1. Muy alta	Potencial natural y proyectos de energía alternativa eólica y fotovoltaica
		Movilidad		Implementación del Plan de Movilidad Sustentable
				Tendencia al uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo
	POLITICO INSTITUCIONAL Y PARTICIPACION CIUDADANA	Actores	1. Muy alta	Disponibilidad de un sistema de participación formalizado y socializado
		Información Institucional		Salud económica institucional para la implementación de la planificación y el desarrollo
		Información Local		Sistemas de Información territorial en marcha
		Marco legal e instrumentos de planificación y ordenamiento territorial		Consolidación del proceso de planificación territorial y del desarrollo

BORRADOR

TIPO	COMPONENTE	VARIABLE	PRIORIDAD	DESCRIPCIÓN
	SOCIOCULTURAL	Análisis Demográfico	2. Alta	Población joven
		Cultura y patrimonio	1. Muy alta	Diversidad cultural
		Educación		Bajo analfabetismo
		Población	2. Alta	Seguridad ciudadana
PROBLEMA	ASENTAMIENTOS HUMANOS	Cobertura de servicios básicos	1. Muy alta	Disponibilidad de sistemas de Agua potable y alcantarillado inexistentes
		Flujos de servicios, bienes y personas	2. Alta	Concentración de servicios de nivel cantonal en el área urbana de Puerto Ayora
		Infraestructura de servicios sociales	1. Muy alta	Limitada disponibilidad de infraestructura de servicios básicos
		Relaciones entre asentamientos humanos		Inequidad de acceso a los servicios básicos entre las áreas urbanas y rurales
		Vulnerabilidad	2. Alta	Efectos del Tsunami, Fenómeno del Niño y la Niña
	BIOFISICO	Clima/ Agua	1. Muy alta	Escases de agua para consumo humano y la agricultura
				Contaminación del manto freático y fuentes hídricas por actividades antrópicas
		Ecosistemas y Prioridades de Conservación		Reducción de la biodiversidad endémica y nativa
				Introducción de especies invasoras
		Uso y cobertura del suelo	2. Alta	Actitud del suelo no es favorable para la agricultura
	ECONÓMICO	Actividades económicas / sectores productivos	1. Muy alta	Baja reinversión del capital generado por la actividad turística
			2. Alta	Limitación en el desarrollo empresarial diversificado

BORRADOR

TIPO	COMPONENTE	VARIABLE	PRIORIDAD	DESCRIPCIÓN
				Inexistencia de políticas de inversión, capacitación y formación técnica, en el sector turístico local.
		Agro Producción	3. Media	Cambio de uso de suelo
		Factores de producción	1. Muy alta	Escases y alto costo de mano de obra
		Vulnerabilidad		Dependencia a la Transportación a la movilidad de personas y productos
	MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD	Acceso a servicios de telecomunicaciones	1. Muy alta	Servicio de internet ineficiente y costoso
		Energía		Producción energética basado en consumo de combustibles fósiles
				Transporte, Almacenamiento y distribución de los combustibles
		Movilidad		Inadecuada infraestructura vial urbana y rural
				Sistema de movilidad desorganizado
				Sistema de transporte de pasajeros y carga inadecuado
		Vulnerabilidad		Derrame de combustibles en transporte marítimo
	POLITICO INSTITUCIONAL Y PARTICIPACION CIUDADANA	Actores	1. Muy alta	Superposición de competencias que permitan articular la planificación y gestión en los diferentes niveles territoriales
			2. Alta	Dificultad en la implementación de los sistemas de participación ciudadana
		Información Institucional	1. Muy alta	Información catastral desactualizada

BORRADOR

TIPO	COMPONENTE	VARIABLE	PRIORIDAD	DESCRIPCIÓN
		Información Local		Inexistencia de un sistema de información territorial certificado para la planificación y monitoreo y seguimiento
		Marco legal e instrumentos de planificación y ordenamiento territorial		Actualización de la Ley Especial de Galápagos en construcción
	SOCIOCULTURAL	Análisis Demográfico	1. Muy alta	Alta tasa de natalidad precoz
		Cultura y patrimonio		Sociedad en construcción
		Educación		Difícil acceso a la educación superior
		Población		Alta tasa de crecimiento con respecto al Ecuador Continental
		Salud		Alta tasa de drogadicción y embarazo precoz
				Bajo nivel de acceso a una asistencia médica especializada

BORRADOR

6 Análisis Estratégico por componentes

6.1 Análisis Estratégico del componente Biofísico

Existen particularidades que hacen que el cantón Santa Cruz y su cabecera cantonal Puerto Ayora, sean diferentes a los otros cantones y cabeceras cantonales de la Provincia de Galápagos.

En el cantón Santa Cruz se encuentra la mayor población de todo el Archipiélago de Galápagos. Su cabecera cantonal, Puerto Ayora, está en franco crecimiento tanto en su área física, como en su población.

La dinámica económica y productiva es evidentemente alta, por lo que resulta atractiva para muchas personas, quienes han logrado establecerse en el lugar, a pesar de los controles para evitar el crecimiento poblacional por inmigración.

A lo mencionado, la tendencia de crecimiento poblacional de Santa Cruz determina que en los próximos 10 años la población se duplicará.

En términos ambientales, el aumento poblacional se constituye en la principal amenaza para el mantenimiento de la calidad de los recursos naturales, que de por sí ya se ven afectados, como las aguas de Laguna dela Ninfas, Bahía Academia, y las grietas que atraviesan la población.

Uno de los mayores problemas ambientales es el actual déficit en cantidad y calidad de agua segura para consumo humano.

Este debería ser observado como un limitante para pensar en un modelo extractivista y desarrollista, que produciría el crecimiento de los asentamientos humanos, con lo cual se podrían incrementar los impactos negativos sobre los ecosistemas y biodiversidad del cantón, especialmente de la flora y fauna endémica.

Con la tendencia actual, es muy probable que a mediano plazo, las condiciones y la calidad de vida ambiental de los pobladores de las islas se reduzcan, quizás a condiciones similares a la de los pobladores de asentamientos portuarios en el continente.

Gran parte de los pobladores de Santa Cruz, reconocen que es la actividad turística la que dinamiza la actividad económica del cantón, y la que ha provocado el crecimiento de la población y generado varias opciones económicas que han permitido que se sienta que existe una "buena economía".

De igual manera, reconocen que los miles de turistas y visitantes que llegan a las islas, vienen atraídos por los paisajes y por conocer y estudiar las especies únicas que en su ambiente natural habitan en las islas Galápagos.

BORRADOR

Sin embargo, el modelo de desarrollo intensivo y extensivo que se está llevando a cabo en las islas, no es el más apropiado para conservar la biodiversidad de la cual depende la economía local.

No se observa un apoyo decidido a la autoridad ambiental y los organismos de conservación existentes, por el contrario existe rechazo a sus gestiones; lo cual en cierta medida es comprensible por cuanto en estas instancias tampoco se observa una labor de involucramiento o inserción social en las actividades que desarrollan, y por el contrario se han resignado a aceptar pasivamente la crítica, con lo cual no se están desarrollando procesos y acciones para que la comunidad y sus autoridades conozcan y estén conscientes de la importancia de conservar los recursos naturales de las islas Galápagos, de los cuales, es importante reiterar, dependen para su desarrollo y su economía.

En este sentido, se concluye que no se está llevando a cabo un desarrollo sostenible, ya que se estaría privilegiando a los factores económicos, en desmedro de los factores sociales y ambientales.

Uno de los inconvenientes es que la población de Galápagos no se ha identificado con una identidad isleña compatible con su entorno natural protegido, para esto se requiere de un gran trabajo de inserción de los temas de conservación de los recursos naturales de las islas galápagos, en la sociedad y en varios niveles, desde la educación formal, en la que debería existir y aplicar una malla curricular especial para las islas, y continuar con procesos de educación, concienciación y formación en los adultos.

6.2 Análisis Estratégico del componente Económico

Reconocida como la capital económica del Archipiélago, concentra la actividad comercial, financiera y de negocios del actual auge turístico de Galápagos, a ella llegan la mayor cantidad de líneas y vuelos del continente, es el punto de arranque del turismo de cruceros que si bien tiene baja afectación ambiental tiene también bajos niveles de incidencia económica en el resto de las islas.

Se ha señalado que el modelo actual de desarrollo turístico, basado en la iniciativa privada con fuertes intereses en el continente, no es planificado, que tiene un alto costo ambiental que pone en peligro a mediano y largo plazo su propio desarrollo en la medida que sacrifica su principal producto que es la naturaleza, el modelo, para el caso del cantón ha significado un inusitado crecimiento poblacional en su centro urbano, lo rural, estrechamente vinculado con lo agrario, ha sido fuertemente afectado en todo el proceso.

La superficie agrícola del cantón, da cuenta de una producción limitada que no garantiza la seguridad alimentaria de la población, peor aún el abastecimiento de la demanda local incrementada por el turismo, no

BORRADOR

obstante, nuevos sectores de migrantes se han localizado en áreas rurales, dinamizándolas, demostrando que el desarrollo agropecuario es posible en las condiciones de restricciones de riego que tienen las islas.

Se presentan problemas en la planta turística, la actual, corresponde a un turismo que tiende a ser masivo, que no puede continuar. El modelo de ecoturismo, tiene otro tipo de perfil, más exigente, más de contemplación, no masivo, que demanda altos estándares de servicio, los cuales de acuerdo a los datos del Observatorio de Turismo de Galápagos no se puede satisfacer, pues, al año, el 94.1% de los establecimientos de turismo ha cambiado su personal, tan elevado porcentaje conlleva una alta rotación e inestabilidad laboral que niega procesos sostenidos de capacitación, dando como resultado bajos niveles de desempeño.

El cantón es parte de un sistema insular, donde la pesca juega un papel importante, sus pescadores organizados en cooperativa, a lo largo de la vida del cantón han jugado el rol de legítimos contradictores respecto de las políticas del PNG, al momento enfrentan momentos difíciles, pasado el auge de la pesca de pepinos de mar y langostas, tienen una reserva marina con especies afectadas y medidas restrictivas que buscan reorientar sus actividades hacia el turismo, no obstante, por su naturaleza tienen resistencia a trabajar para otros, la opción de la pesca vivencial es la idónea para el sector, no obstante el acceso a los cupos de turismo entregados por el parque suponen capacidad financiera para viabilizar los proyectos, su baja capacidad de ahorro y capitalización no los hace muy favorables al crédito del sistema financiero, viendo reducidas sus posibilidades de acceso a dichos cupos.

En este contexto, su centralidad geográfica, el liderazgo y experticia de sus grupos empresariales que han demostrado ser capaces de establecer alianzas con inversionistas extranjeros, más el surgimiento de un sistema financiero propio, son las bases para promover un nuevo modelo de desarrollo, que asimile las enseñanzas del actual y que tenga como premisa el buen vivir como real garantía de la sostenibilidad del mismo.

6.3 Análisis Estratégico del componente Sociocultural

Santa Cruz es el cantón de mayor concentración poblacional, representa el 61,3% del total de la provincia, se observa una reducción de la tasa de crecimiento demográfica como efecto de los controles migratorios aplicados en la última década, aun así la población ha mantenido un crecimiento debido a la inmigración del continente, que es impulsada por la búsqueda de mejores oportunidades de empleo, las condiciones de vida y las oportunidades económicas disponibles en el archipiélago, con relación a aquellas que prevalecen en el continente.

La inmigración ha traído consigo efectos colaterales, como la necesidad de demanda de servicios y de calidad por parte de los habitantes de Santa Cruz,

existen necesidades crecientes por servicios de educación y salud, que al no tener respuestas inmediatas de parte de las entidades gubernamentales y éstas al no contar con los recursos económicos y financiamiento, imposibilitan atender rápidamente la cobertura de estos servicios ante los efectos insostenibles del crecimiento poblacional.

La cobertura del sistema de educación pública es alto y entre los jóvenes de 18 años de edad se ve disminuido por el poco acceso a la educación superior y postgrados, las pocas carreras que se dictan en las universidades y los programas de educación a distancia, no han logrado satisfacer la demanda; por tal razón es necesario que las autoridades relacionadas al ámbito educativo realicen un esfuerzo en conjunto y que se resuelva la problemática desde una visión global considerando la educación inicial, básica y de bachillerato y se construya una sistema educativo propio de las Islas orientado a sus necesidades, su ambiente, desarrollo y la visión en conjunto del territorio.

El acceso a los servicios de salud son deficitarios, no existe equipamientos adecuado ni especialistas, obligando a muchos habitantes de la isla a migrar al continente en búsqueda de atención, la población ha perdido credibilidad ante la prestación de servicios por parte de las Instituciones de salud dentro de Santa Cruz; existen bajo índice de cobertura de seguros de salud y pocas personas que tienen ocupación acceden a ellos. Se torna necesario impulsar las acciones del Consejo Cantonal de Salud conjuntamente con el Municipio y el Consejo de Gobierno, con la visión de mejorar y fortalecer la red de servicios de salud en las Islas, dotar de un adecuado equipamiento así como de profesionales especializados, brindar atención médica externa, hospitalización, laboratorios, entre otros.

Existen importantes instituciones encargadas de reintegrar los derechos vulnerados a los niños, niñas, adolescentes y población en general que hayan sufrido algún tipo de maltrato o que se encuentren atravesando por situaciones de violencia intrafamiliar; los casos han ido en aumento en los últimos años, sumados a los problemas sociales generados por el consumo de droga y alcohol; por lo tanto es relevante que las autoridades brinden especial importancia y atención a reforzar el trabajo de Instituciones como la Junta de Protección de Derechos, el Consejo Cantonal de la Niñez y Adolescencia y el CADI, realizando programas integrales que garanticen el tratamiento adecuado y con personal necesario.

Santa Cruz representa una sociedad en construcción, cuya identidad cultural no se ha desarrollado por efectos de inmigración y la diversidad cultural de su población. Los habitantes de Galápagos además de problemas de conservación siempre latentes enfrentan problemas sociales por lo cual, según lo expresado en las mesas territoriales y en el contacto con la población a través de entrevistas, supieron manifestar que se sienten relegados, poco atendidos por parte de autoridades locales y arrinconados, viviendo en un territorio en el cual nacieron o viven hace muchos años pero que no lo sienten como suyo; las altas restricciones y las leyes impuestas a parte de su difícil

comprensión y muchas de ellas ajenas a sus intereses, han contribuido a ese desarraigo que tiene la población con su territorio, coadyuvando aún más con la pérdida de identidad cultural. Es importante que las autoridades locales enfrenten este problema y utilicen el arte, la cultura y educación como elemento de apropiación de los habitantes, que se eduque a la población en el sentido de su convivencia con la naturaleza y su evolución; y que el ser humano puede adaptarse y convivir en armonía y paz con la misma.

6.4 Análisis Estratégico del componente Asentamientos Humanos

El análisis de los asentamientos humanos implica la comprensión de las características geográficas del territorio donde se implantan, la organización de los procesos sociales determinados por las relaciones económicas productivas, políticas y culturales de la población. En el caso de los cantones insulares de Galápagos se suma una variable fuertemente condicionante que es el ser territorio Patrimonio Natural de la Humanidad, fuertemente protegido por el Parque Nacional Galápagos- PNG, encargado de la preservación del espacio en su estado natural haciendo respetar las políticas nacionales y de los tratados internacionales. Centrándose en este hecho, el conflicto básico se encuentra entre las tendencias de expansión urbana y las limitaciones de preservación natural del territorio. El modelo de desarrollo espontaneo turístico inicialmente y oficializado como Eco turismo en los últimos años, crea así mismo una serie de contradicciones territoriales entre los enfoques conservacionistas y los desarrollistas que se traducen en relaciones tensas entre los organismos representativos de cada lado

El incremento poblacional ha sido acelerado a partir de los 80 derivado de una inmigración sin control, que actualmente se ha procedido a regularla con poca eficacia. Esto ha agotado el espacio urbanizable disponible acordado por el PNG en Puerto Ayora. Igualmente las cabeceras parroquiales rurales también han tenido un crecimiento poblacional pero de menor impacto que el puerto.

Sin embargo existe una fuerte tendencia a la división parcelaria de fincas con fines habitacionales en la franja de protección o amortiguamiento entre el Puerto y Bellavista, sin infraestructura y con potencial presión en demanda futura de infraestructura en detrimento de los centros poblados .

La ocupación del suelo urbano en Puerto Ayora no ha sido planificada en relación a la escasa disponibilidad de terreno para centros poblados, existen muchos solares vacantes y barrios no consolidados. La expansión horizontal es contraria a una planificación sustentable que requiere en el caso de Santa Cruz de una densificación controlada.

La calidad del agua que se distribuye en el cantón es de mala calidad, por su falta de potabilización y contaminación por filtraciones de aguas servidas en las grietas que se conectan con los acuíferos. Lo que se agrava con el

BORRADOR

desperdicio de agua por uso de bombas como medida de combatir la falta de presión.

A pesar de existir un sistema de reciclaje de basura considerado como modelo, continúan problemas en los horarios diurnos de recolección, la falta de conciencia ciudadana que tiran la basura en lugares abandonados, y el botadero final es limitado.

Existe una mala iluminación en todos los centros poblados, y la planta generadora utiliza diésel traído del continente que evidentemente hace costosa la generación, sin que se hayan implementado medidas alternativas sea en la producción eléctrica o en los métodos de alumbrado público.

La concentración de centros educativos en la zona central provoca actualmente conflicto de flujos vehiculares y peatonales en las horas de ingreso y salida, que se agravan por la presencia de otras edificaciones institucionales en el sector. Al igual que el hospital los centros educativos del centro están en potenciales riesgos a inundaciones por eventos naturales oceánicos.

El 66% de las viviendas son de alquiler, cuyos habitantes no han tenido la capacidad de compra a pesar que hay muchos lotes baldíos dentro de la ciudad. La mala calidad de materiales también es alta en un 53,2% lo que las ubica con mala calidad habitacional. Lo que paisajísticamente se agrava con la presencia de muchas construcciones de viviendas inconclusas. El barrio Mirador ha surgido como una respuesta, pero que por su gran extensión y costosa dotación de infraestructura se ha convertido en proyecto controversial desde los enfoques de sustentabilidad y control de los recursos naturales. Queda para la municipalidad retomar soluciones eco urbanístico y arquitectónico que transformen estas expectativas negativas en un modelo a seguir.

El crecimiento no planificado no previó la dotación equitativa en cada barrio de canchas, parques y plazoletas que fomenten el encuentro ciudadano, esta carencia abona a la falta de un paisaje urbano atractivo.

La construcción de nuevos barrios, trajeron conflictos en la compatibilidad de usos con equipamientos ya existentes como el camal, hospital, cementerio, que quedaron encerrados dentro del centro. Así también, el muelle de carga mezclados con pasajeros, la base naval y cuartel de policía son espacios de servicio cantonal, cuya ubicación no favorece al modelo eco turístico, al cortar las vistas panorámicas al mar, aspecto éste que se encuentra en proceso de convenios para su traslado hacia el nuevo barrio el Mirador y así poder ampliar el malecón.

Existe aumento de robos a domicilios y transeúntes en ciertos barrios lo que ha llevado a organizar brigadas barriales que se ha iniciado en el barrio de Pampas Coloradas. Por otro lado, existen sectores altamente vulnerables a nivel de riesgo con limitada posibilidad de evacuación.

BORRADOR

Parroquia Bellavista y Santa Rosa

La actual tendencia de descentralizar funciones residenciales, turísticas, servicios hacia la parte alta y en especial hacia Bellavista basada en la fragmentación de tierra agrícola corre el riesgo de afectar la organización rural establecida y provocar desorden territorial, si no se planifica con tiempo.

Ambos centros rurales padecen de los mismos problemas de saneamiento, aunque se destaca el sistema bien logrado de recolección de agua lluvia. La zona rural en general mantiene dependencia fuerte de Puerto Ayora en servicios comunitarios.

Hay una percepción de más del 50% de los habitantes que existe riesgo en la zona, sobre todo por el tráfico vehicular rápido hacia Baltra y Puerto Ayora. La falta de comprensión de la dinámica rural a nivel de las poblaciones no permite el aprovechar de su diversidad y valor a nivel turístico y de afianzamiento de la identidad.

Además, dentro del Plan de contingencia se están pensando en la construcción de zonas educativas en la parte alta, bajo la modalidad de un complejo educativo junto a la zona de las urbanizaciones y lotizaciones actuales considerando que actualmente 3 de los 5 colegios ya tienen terrenos en la parte alta (2 en Santa Rosa, 1 en parte sur de Bellavista, el Thomas de Berlanga). Así mismo, 2 terrenos de universidades se encuentran en la franja rural central: 1 entre Bellavista y Santa Rosa, y la otra junto a Bellavista. Los estudiantes debajo de octavo ciclo se quedarían en la parte baja. Teniendo un refugio en el área comunal del MIRADOR como centro de refugio multipropósito.

6.5 Análisis Estratégico del componente Movilidad, Energía y Conectividad

Santa Cruz ha tenido un desarrollo en franco crecimiento, que lo ha proyectado como el asentamiento más consolidado en la región y de obligatoria visita por parte del turismo local, regional e internacional. Estas condicionantes y particularidades hacen necesarias acciones de mejoramiento de su infraestructura básica y de servicios, que permitan una movilidad multimodal de calidad, tanto de personas como de carga, lo cual le otorgue una mayor competitividad como territorio.

Su ubicación geográfica estratégica en el archipiélago y la existencia del Puerto de Baltra, el aeropuerto y Puerto Ayora, con su fuerte vocación comercial, son dos referentes que proyectan al Cantón como un territorio que debe escalar hacia una movilidad de calidad y que ofrezca condiciones de seguridad y comodidad para el tránsito motorizado y no motorizado al interior del Cantón e inter- islas. El aeropuerto posee buenas condiciones de operación pero requiere de radio ayudas para que pueda recibir aeronaves en horas nocturnas en casos de emergencia, ya que no existe otra alternativa en todo el Archipiélago. Las frecuencias y horarios del transporte aéreo deben ajustarse más a las exigencias de la población que a los requerimientos de los

operadores (costo vs beneficio) para que el servicio sea mejorado y sea más confiable.

La baja calidad de los servicios de telecomunicaciones afecta negativamente la competitividad local y regional, escalando no solo el bienestar del ciudadano local, sino los renglones económicos, si se tiene en cuenta que de estos servicios depende en mucho la calidad de las operaciones comerciales, la factibilidad de acceder a nuevos mercados y desarrollo de negocios. Por su parte, considerando la vocación eco turística de la región, el fortalecimiento de esta componente es vital para la promoción y mejor atención de los turistas que visiten las islas y su conexión con el mundo.

Considerando nuevamente la ubicación geoestratégica, otro de los aspectos a optimizar y potenciar es la movilidad y conectividad inter-islas, en consideración al alto flujo de personas entre los cantones San Cristóbal, Santa Cruz e Isabel, ya sea por asuntos de trabajo, comercio o por turismo. En la actualidad los servicios no son los mejores; existe mucha vulnerabilidad en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y los niveles de seguridad son muy bajos.

Respecto a ENERGIA, la alta dependencia de energía por generación térmica reduce la calidad ambiental del Cantón, ya que los muy altos volúmenes de combustibles fósiles que llegan semanalmente a la Isla, incrementan los riesgos por derrames o por incendios, además de que su uso impacta negativamente el frágil ecosistema de Galápagos. Existen proyectos identificados tanto de generación eólica como fotovoltaica, así como de tipo mixto, que entrarían a viabilizar el cambio de la matriz energética. Se espera que en los subsiguientes, estos proyectos se hagan realidad y Santa Cruz pueda entrar en la era del consumo de energía renovable tanto para uso domiciliario, como institucional y comercial.

Otro de los aspectos a considerar es el elevado inventario de vehículos que existe en el cantón (camionetas doble cabina), cuyo número ha proliferado en los últimos años. Estos vehículos tienen una baja eficiencia como vehículos de transporte público, ya que no han sido diseñados para tal fin. Lo mismo ocurre con la proliferación de motos, que al ser movidos con motores de dos tiempos, impactan negativamente la calidad ambiental en la ciudad. Estrategias de facilitación de la movilidad no motorizada y la caminabilidad urbana son aspectos de necesaria consideración.

El manejo de riesgos desde la óptica de la movilidad y conectividad debe contemplar la facilidad de movilidad urbana en caso de emergencias; el transporte oportuno de victimas en caso de emergencias, habilitando el aeropuerto para que eventualmente pueda recibir aeronaves en horas de la noche. También la creación de una red de embarcaciones para atención de emergencias, lo cual debe ser coordinado directamente por la COE regional, que sería el llamado a identificar obras de infraestructura necesarias para el cabal cumplimiento de las normas de prevención y atención de desastres.

7 Escenarios por componente

7.1 Escenarios del componente Biofísico

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Clima y agua	Santa Cruz tiene el agua superficial y las fuentes contaminadas e inutilizable para el consumo humano en un 60%.	Santa Cruz tendrá el agua superficial y las fuentes contaminadas e inutilizables para el consumo humano en un 40%. Con una dotación de agua segura en un 50%.	Santa Cruz tendrá el agua superficial y las fuentes descontaminadas y utilizables para el consumo humano en un 80%.
Relieve / suelos	El suelo en el área rural tendrá una baja productividad, problemas graves de especies introducidas y las áreas urbanas rurales estarán sub-utilizadas en forma desordenada en un 70%.	El área agrícola intervenida, con mediana productividad, suelo contaminado por agroquímicos e invadido por especies introducidas invasoras en un 60%. El suelo de la zona urbana degradado, con ocupación de todo el espacio designado para asentamientos humanos y con presión hacia áreas del PNG.	El suelo agrícola en recuperación, con un potencial productivo del 70%, con control de especies introducidas en un 60% y baja contaminación por agroquímicos.
Aire	El aire urbano estará degradado y contaminado, especialmente por la combustión vehicular y marítima en un 40%.	El aire urbano estará contaminado y el aire en el sector rural en proceso de degradación en un 30%.	El aire urbano y rural se presentaría limpio, descontaminado en un 90%, especialmente por el cambio de matriz energética.
Ecosistemas y prioridades de conservación	Los ecosistemas terrestres, costeros y marinos, estos se verán contaminados, alterados y con	Los ecosistemas terrestres, costeros y marinos estarán alterados, con áreas aún recuperables,	Los ecosistemas terrestres, costeros y marinos estarán en proceso de recuperación, con un aceptable número y

BORRADOR

	baja funcionalidad, especialmente los ubicados en el área urbana, donde se observará una pérdida de la biodiversidad natural, que se reducirá en un 30%.	biodiversidad natural escasa en los asentamientos humanos.	extensión de especies endémicas en un 60%. La población accede a los servicios ambientales
Ecosistemas y prioridades de conservación	Los ecosistemas del área protegida están conservados por los esfuerzos de la autoridad ambiental, pero no se valora la importancia y beneficios de la conservación. Existen permanentes conflictos entre la autoridad ambiental (PNG), la comunidad y autoridades locales. Persiste superposición de competencias institucionales	Las áreas del PNG, se mantienen conservadas, pero, subsisten los conflictos entre la autoridad ambiental, la comunidad y autoridades. El 50% de la población valora la importancia y beneficios de la conservación. El 50% de las instituciones aplica y trabaja en función de sus competencias	Las áreas protegidas se mantienen conservadas por trabajos interinstitucionales y la participación de la comunidad. Desaparecen los conflictos y el 80% de la comunidad valora la importancia y beneficios de la conservación. La población y las instituciones conocen y coordinan en función de sus roles y competencias el desarrollo sustentable del cantón
Amenazas naturales	Por riesgos naturales: tendremos alta vulnerabilidad, baja seguridad y pérdidas económicas muy importantes. La población desconoce los efectos de los riegos naturales	Por riesgos naturales: La vulnerabilidad se reduce a un 50% y las pérdidas económicas son bajas, especialmente en los asentamientos costeros. La población conoce en un 50% los efectos de los riesgos naturales	Por riesgos naturales: La vulnerabilidad se reduce a un 20% y las pérdidas económicas son mínimas, los efectos son manejables. La población conoce los efector de los riesgos naturales

7.2 Escenarios del componente Económico

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Actividades económicas / sectores productivos	Se mantienen altos los niveles de crecimiento de la actividad turística (6% de crecimiento anual). Baltra es la principal puerta de ingreso de turistas a Galápagos, crece la planta turística regular e irregular. No existe un sistema eficiente de monitoreo y coordinación interinstitucional. Se propicia y construye infraestructuras turísticas orientadas a un mercado de alto consumo con baja participación local. Por saturación de sitios iconos de visita se presiona al PNG por la apertura de nuevas áreas de uso público.	Se mantienen altos niveles de crecimiento de la actividad turística (6% de crecimiento anual). Se ofrecen nuevos sitios de visita al interior de las islas. El mercado se disputa la opción de menor costo. Crece la planta turística regular e irregular. Se construye infraestructuras turísticas orientadas a un mercado de alto consumo. Siguen operando los servicios irregulares. Por saturación de sitios iconos de visita se presiona por apertura de nuevos sitios al PNG	Se define la cantidad óptima de turistas que ingresan a Galápagos. Se establece un sistema de corredores turísticos de visita en el PNG. El mercado turístico se organiza y define precios y tarifas que garantizan la sostenibilidad del servicio turístico. Toda la planta turística se regulariza. El mercado de alto consumo se incrementa.
Actividades económicas / sectores productivos	Predominan los pequeños comercios de abasto, venta de recuerdos y servicios de alimentación. La producción agrícola es mínima en relación a la demanda. El 80% del área rural agrícola estará invadida por especies y plagas invasoras. Los productos pecuarios, lácteos y avícolas abastecen el mercado. Crece la dependencia de productos del continente. La artesanía, la	Se incrementan los pequeños comercios de abasto, venta de recuerdos y pequeños comercios para la comunidad. La producción agrícola disminuye y sigue siendo mínima en relación a la demanda. El 60% del área rural agrícola estará invadida por especies y plagas invasoras. Los productos pecuarios, lácteos y avícolas abastecen el mercado. La	Los pequeños emprendimientos productivos y comercios de abasto, venta de recuerdos y servicios de alimentación se especializan. Se incrementa la producción agrícola. Menos del 30% del área rural agrícola estará invadida por especies y plagas invasoras. Se promueve el uso de tecnología para optimizar el agua y reducir el uso de agroquímicos. Los productos pecuarios, lácteos y avícolas

	construcción y el transporte generan fuentes de empleo. La administración pública un importante segmento de la economía local. La incidencia y utilización de mano de obra en estado irregular se incrementa	artesanía, la construcción y el transporte generan fuentes de empleo. La administración pública un importante segmento de la economía local. La incidencia y utilización de mano de obra en estado irregular se incrementa se mantiene. Los productos del mar para abastecimiento de la comunidad disminuye y prevalece la pesca de productos exportables o de uso para el sector turístico.	cubren el mercado local con estándares de calidad. La artesanía local fortalecida cubre la demanda del turismo, la construcción y el transporte son fuentes permanentes de empleo. La administración pública es un importante segmento de la economía local. Los productos del mar abastecen la demanda local y del sector turístico, se establecen cupos de exportación de productos del mar garantizando la sostenibilidad del sector.
Factores de producción	La población no está prepara para enfrentar las condiciones actuales de producción.	La población joven se prepara en el continente para enfrentar las condiciones actuales de producción	La población joven de Santa Cruz está capacitada para enfrentar las condiciones actuales de producción, para lo cual dispone de un centro de estudios e investigación científica para la agricultura, el turismo, la pesca, etc. como principales fuentes de desarrollo económico.

BORRADOR

7.3 Escenarios del componente Sociocultural

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Análisis demográfico	La población sigue aumentando al (3,35% anual), más por migración que	La tendencia de incremento de la población se mantiene al (3,35%	El crecimiento poblacional se ha estabilizado a una tasa menor al 3% con

	por crecimiento vegetativo (diferencia entre nacimientos y defunciones), a pesar que los controles migratorios han reducido drásticamente el ritmo de crecimiento demográfico.	anual). Los controles migratorios no han logrado reducir el ritmo de crecimiento demográfico.	tendencia a la baja. Los controles migratorios han reducido drásticamente el ritmo de crecimiento poblacional. El Ministerio coordinador de desarrollo social en conjunto con los GADs implementan la política de control de la natalidad.
Educación	Los jóvenes entre los 15 a los 24 años (representan 15,9% de la población cantonal) seguirán trasladándose al continente a estudiar y/o buscar trabajo.	Los jóvenes entre los 15 a los 24 años (representan 15,9% de la población cantonal) encuentran en Galápagos alternativas de estudios y capacitación para integrarse al sistema productivo.	Los jóvenes entre los 15 a los 24 años (representan 15,9% de la población cantonal) se forman en centros locales especializados y de altos estudios. Santa Cruz cuenta con mano de obra y profesionales calificados.
Educación	El proceso educativo sigue manejándose de forma tradicional sin articular la educación a la especificidad de la isla (a pesar de existir 15,7 estudiantes por profesor).	El proceso educativo sigue manejándose de forma tradicional.	El proceso educativo considera la especificidad de la isla, propiciando de forma eficiente la formación profesional en actividades específicas del Régimen Especial de Galápagos
Salud	Se mantiene la calidad de los servicios de salud, la atención especializada hay que buscarla fuera de la isla y en el continente, los niños y niñas menores de 5 años registran el 8,4% y 40,5% de EDA e IRA respectivamente. Se presentan altos índices de desnutrición por	Se mejora la calidad de los servicios de salud. Se confía y se atienden a más pacientes de Santa Cruz con casos de emergencia en San Cristóbal. La atención especializada se la obtiene en el continente. Los niños, niñas y la	Los servicios de salud son de buena calidad y se atienden las emergencias por accidentes. La especializada en el continente se reduce en un 50%. La población infantil mejora las condiciones de salud alimentaria

PROPUESTA

	malos hábitos alimenticios, la Tasa de desnutrición aguda es de 0,98%.	población siguen presentando rasgos de desnutrición y obesidad.	
Población	No toda la población discapacitada es incluida en el régimen escolar y el sistema productivo. Existen 485 discapacitados, lo que representa el 3,15% de la población cantonal.	Se aumenta el porcentaje de la población discapacitada en el régimen escolar y se integra un 50% al sistema productivo	Se ha incluido a la población discapacitada en el régimen escolar y se han integrado en el sistema productivo el porcentaje previsto en la norma jurídica.
Población	Los derechos de niñas, niños, adolescentes y mujeres, se vulneran manteniéndose altas tasas de violencia intrafamiliar (1.850 casos denunciados en el 2011).	Disminuye la vulnerabilidad de los derechos de niñas, niños, adolescentes y mujeres, se mantienen las tasas de violencia intrafamiliar	Existe mayor control de la vulnerabilidad de los derechos de niñas, niños, adolescentes, mujeres adultos mayores, las tasas de violencia intrafamiliar disminuyen
Población	Las organizaciones sociales no tienen poder de convocatoria a pesar de existir 32 organizaciones activas de 48 registradas.	Las organizaciones sociales empiezan a reunirse y legalizarse. Se constituyen legalmente las directivas barriales del 50% de los barrios de Puerto Ayora. Se desarrolla una política de participación ciudadana apoyada en organizaciones sociales.	Las organizaciones sociales, especialmente a nivel barrial de Santa Cruz, en un 80% se constituyen legalmente y trabajan de forma habitual, participando en las instancias de planificación del GADMSC
Cultura y patrimonio	Se considera, que la diversidad cultural es un obstáculo para desarrollar, no se realiza el rescate y reconocimiento de los valores culturales e históricos de la memoria social ni se realiza el inventario	Se reconocen valores culturales propios y se acepta la diversidad cultural como un valor comunitario. Se realiza el rescate y reconocimiento de los valores históricos de la	Se continúa en el proceso de forjar una identidad cultural. Se potencian y aceptan los valores de la diversidad cultural. Se reconocen y difunden los valores culturales e históricos. Se exhiben y difunden los

BORRADOR

	del patrimonio histórico y cultural.	memoria social y se realiza el inventario del patrimonio histórico y cultural.	patrimonios históricos y culturales, propiciando el desarrollo de la comunidad
Participación ciudadana	Existe insuficiente participación ciudadana y control social en todas las fases de la gestión pública.	Se consolida la participación ciudadana y el control social de acuerdo al sistema de participación implementado	La ciudadanía participa en el control social y en todas las fases de la gestión del poder público.

BORRADOR

7.4 Escenarios del componente de Asentamientos Humanos

7.5 Escenarios del componente de Movilidad, Energía y Conectividad

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Movilidad, seguridad e Infraestructura vial urbana y rural	El GADMSC realiza mantenimiento vial urbano en tramos destruidos que representan el 20% de su red de calles, el 80% es cubierto por un programa de mantenimiento periódico, se implementan proyectos de mejoramiento de las vías y reposición de adoquines, el 36% de las calles están en mal estado, son lastradas y de tierra, existe un alto porcentaje de calles sin aceras lo que dificulta la caminabilidad de la población urbana, se mantienen la red de ciclo vías y se construyen pequeños tramos para facilitar el transporte no motorizado que alcanza el 25% del área urbana. Las vías conectoras con los centros poblados y el canal Itabaca no tienen una infraestructura Vial de calidad lo que dificulta la movilidad motorizada.	El GADMSC inicia el proceso de implementación del Plan de Movilidad Sustentable para el cantón que establece un cronograma de intervención y de mantenimiento a toda la red vial urbana, se planifica la construcción de veredas amplias, nomenclatura y señalización vial para la seguridad de la población. Se establece una red de ciclo vías con una cobertura total urbana. El CGREG realiza actividades de mantenimiento en la vía Puerto Ayora - Canal de Itabaca, señalización horizontal y vertical y drenajes.	Se ha implementado el Plan de Movilidad Sustentable y se han incorporado en sus POAs institucionales, programas de mantenimiento vial, construcción de vías para la movilidad colectiva, un sistema de ciclo vías y la incorporación de veredas en todas sus calles, además de mobiliario urbano que facilita la movilidad interna de las áreas urbanas, además ha incorporado en su planificación la red vial y ciclovías rurales, se Implanta nuevos itinerarios peatonales, se reducen las barreras naturales y de infraestructuras, se promover e incentiva el uso de la bicicleta, se aumentar la red de ciclo vías, en áreas urbanas y rurales, se reduce el riesgo y el peligro en los espacios públicos,

BORRADOR

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Centros poblados	Puerto Ayora se ha establecido bajo el modelo de un puerto concentrador de actividades que giran alrededor del comercio, turismo, ocasionando un crecimiento tendencial desde el borde costero hacia el interior del puerto, creando una imagen saturada y desarticulada con el entorno natural.	Se implementa el PD y OT del cantón para consolidar la el territorio urbano, optimizando la ocupación del uso del suelo, cambiando el modelo de desarrollo y la imagen y articulación con el entorno natural.	Se implementa el OT con un enfoque sustentable propiciando un modelo de desarrollo endógeno fortaleciendo el rol eco turístico del cantón, de forma organizada y articulada
Centros poblados	El porcentaje de suelo baldío en Puerto Ayora representa el 22% y el traslado de casi un 25% de la población hacia la nueva urbanización El Mirador deja un vacío inmobiliario que cambia el uso del suelo del área urbana actual.	La densificación del suelo urbano de la ciudad reduce el suelo baldío y la urbanización El Mirador se consolida con la dotación de infraestructura de servicios básicos, convirtiéndose en una urbanización sustentable.	Puerto Ayora integrada y consolidada en un modelo de desarrollo sustentable que optimiza el suelo y mejora la calidad de vida. Los barrios se conforman en sectores estructurados y organizados, con equipamientos compatibles y sostenibles al servicio de la población. La Urbanización el Mirador se integra a la estructura urbana como un barrio urbano de Puerto Ayora
Infraestructura de Servicios básicos	El déficit de infraestructura de agua potable y alcantarillado provoca	La dotación de infraestructura de saneamiento en el cantón mejora las condiciones de	El cantón esta ordenado territorialmente con dotación de servicios básicos

BORRADOR

	contaminación ambiental y baja salubridad en los asentamientos humanos, por ende mala calidad de servicios para el turismo en el cantón.	vida y la calidad de los servicios.	que mejora y fortalece el modelo de desarrollo sustentable.
Infraestructura de equipamientos	La asignación de usos y equipamientos no son compatibles para los asentamientos humanos del cantón y la carencia de equipamientos de carácter público dificulta la integración de su población	La ordenación y descentralización de los usos compatibles y la dotación de equipamientos de infraestructura logran liberar espacios en el casco urbano, que se integrarán a los espacios públicos (parques, plazas y atractivos turísticos)	Se implementa la planificación urbana y la dotación de infraestructura de calidad, se abastece las necesidades de la población. Los equipamientos tienen cobertura urbana y son ambientalmente amigables y descentralizados
Expansión de centros poblados	La expansión constante de asentamientos humanos unirá Puerto Ayora con Bellavista en forma caótica y sin ordenamiento territorial, con alta demanda de servicios básicos.	Al aplicar un control urbano periódico y cumpliendo con el PD y OT, Santa Cruz consolida los centros poblados y limita el crecimiento irregular.	Santa Cruz tiene un modelo territorial sustentable y planificado para el buen vivir de su población.
Construcción en centros poblados.	Las edificaciones no poseen una identidad isleña, sus construcciones no son amigables al entorno, la dificultad de contar con materiales ecológicos aumenta y el uso de cemento y materiales pétreos provoca que los centros poblados no se relacionen	Se plantea un plan de capacitación para tecnificar la mano de obra local y acuerdos interinstitucionales para la innovación de nuevos materiales menos ofensivos al entorno.	Se implementa la normativa de asignación y uso del suelo urbano del PD y OT de forma técnica y controlada, la imagen urbana se regenera sustentablemente con edificaciones de menor impacto ambiental, optimizando los recursos disponibles

BORRADOR

	con el entorno. La tipología del espacio arquitectónico no es funcional y el suelo urbano es subutilizado.		y mejorando el espacio urbano.
Centro poblado especiales y concentraciones poblacionales	La isla Baltra al no cambiarse las regulaciones que existen continuará siendo un espacio protegido en constante alteración. Las concentraciones poblacionales como barrios rurales se mantienen sin infraestructura de servicios básicos y generando desintegración del área agrícola	Se establecen acuerdos institucionales para potencializar las condiciones de habitabilidad e implantación de infraestructura de servicios de abastecimiento provincial, se plantea el rol de puerta de ingreso a Galápagos e implantación de infraestructura para la generación de energías alternativas. Las concentraciones poblacionales rurales mantienen su condición deficitaria de servicios básicos	La isla baltra se ha incorporado como territorio de apoyo a la infraestructura turística, portuaria y como centro bioenergética. Se consolida como puerto de ingreso y abastecimiento de servicios de Galápagos, bajo un régimen de administración interinstitucional coordinado por el GADMSC en la jurisdicción cantonal de Santa Cruz. Los centros poblacionales rurales están bajo la normativa de competencias del GADMSC y se dota de infraestructura de servicios básicos de carácter urbano
			se aumentar el atractivo de la movilidad no motorizada en todas sus formas, se garantiza la accesibilidad de las personas de movilidad reducida, se incentiva la caminabilidad con la ampliación remodelación y construcción de aceras,

BORRADOR

			arborización y mobiliario urbano. Se cuenta con una vía de primer orden en el tramo Canal Itabaca – Puerto Ayora
Transporte Colectivo	Santa Cruz no cuenta con un sistema de transporte colectivo, que garantice la movilidad urbana y rural del cantón, los controles de velocidad se realizan de manera esporádica por parte de la policía de tránsito, las calles de los centros urbanos no disponen de aceras para la caminabilidad de la población, el servicio de taxis no es eficiente y funciona en base al consumo de combustibles fósiles, no existen paradas de taxis provocando un servicio ineficiente y caótico.	Se implementa una red de transporte colectivo y las paradas de buses y taxis en sitios estratégicos que cubre toda el área urbana y urbana rural de acuerdo al Plan de movilidad del cantón.	Se ha generado la cobertura de desplazamientos del personal institucionales y educación, se aumentar la distribución modal del transporte público, existe control de la velocidad de las líneas de transporte público colectivo y taxis, se establecen tiempos de viaje de los transportes colectivos además de las tarifas, se implementan la accesibilidad peatonal en las paradas de la movilidad colectiva y de taxis así como en las estaciones y centros de transferencia de pasajeros, se implementa y mejorar la infraestructura para la transferencia de pasajeros modales que favorecen la movilidad sostenible en transporte colectivo creándose espacios preferenciales

BORRADOR

Tráfico Motorizado	La preferencia del vehículo motorizado desplaza y crea inseguridad a los peatones, los conflictos vehiculares son propiciados por falta de señalética y direccionalidad vial desordenada, no existe movilidad colectiva en el área urbana, y para el área rural no existe un horario continuo y permanente,	Se ha implementado un plan de unidirecionalidad vial pero no ha construido la infraestructura prevista en las tipologías de la vialidad urbana, los índices de motorización se mantiene al incremento vehicular no apto para el transporte de personas (Motos), la vialidad urbana y rural no es apta para la implementación de un sistema eficiente de movilidad	Se ha reducido el impacto del vehículo motorizado sobre la población, se resuelven los conflictos vehículo, peatón y/o ciclista, se adecuan los flujos de la movilidad colectiva, se controla el aumento del índice de motorización y se fomenta otros modos de transporte más sostenibles y responsables resolviendo los conflictos de congestión sin promover la creación de nuevas infraestructuras, se gestionan nuevas infraestructuras para el desplazamiento interurbano, se crean condiciones adecuadas para la movilidad no motorizada y motorizada en el cantón.
Aparcamientos	El sistema vial urbano no prevé de aparcamientos para el tráfico motorizado en general las calles urbanas no disponen de sitios de parqueo por lo que es común que estos ocupen áreas peatonales, los espacios públicos son ocupados	Se ha implementado una red de parqueos en sitios y espacios públicos cercanos al área comercial y turística, se prevé que las taxis tengan definido su área de parqueo para evitar la	Se ha establecido de forma progresiva la implantación de áreas de estacionamiento vehicular en zonas de uso público, comercial e institucional de forma temporal, reduciendo el aparcamiento en áreas no

BORRADOR

	preferentemente por vehículos (Taxis, Motos etc.) afectando el espacio peatonal.	circulación continua en las vías de la ciudad.	permitidas; se ha reducido la presencia de vehículos en el espacio público y se ha establecido aparcamientos en función del impacto en la movilidad del espacio público.
Movilidad y Demanda de comunicación y Educación.	La población de Puerto Ayora no dispone de información respecto del sistema de movilidad y de la normativa respecto a la utilización de la oferta de movilidad disponible, los títulos habilitantes no se respetan estos son utilizados en su mayoría para el servicio turístico, la alternativa educativa implementada en el sector educativo se basa solamente en actividades de dirigir el tráfico vehicular urbano	Se ha implementado un programa de comunicación y educación vial en el sector educativo, la población tiene conocimiento de la normativa vigente de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Se implementa un plan de direccionalidad vial y señalética	Se han reducido los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad, modificando la cultura de la movilidad dando peso a los medios de transporte más sostenibles; se ha facilitado el acceso autónomo de los niños y jóvenes a centros educativos, reduciendo la conflictividad en las horas pico de la movilidad colectiva, peatones y bicicletas, promocionando la formación, educación, difusión y su participación; se han creado herramientas informáticas aplicables a la movilidad sostenible, que Informa y genera información, sobre la movilidad cantonal promoviendo las culturas sostenibles

BORRADOR

			y responsables de la movilidad.
Distribución de Mercancías	La población de Puerto Ayora no dispone de un servicio de entrega y distribución de mercancías desde y hacia los centros de comercio, la mercancía que llega del continente vía marítima es transportada de forma desordenada provocando congestión vehicular e inseguridad a los peatones, no se dispone de horarios de carga y descarga de mercancías	Se han defino las áreas de transferencia de carga pero no se dispone de la infraestructura especializada para esta actividad, se ha implementado de nomenclatura u numeración urbana y rural, se encuentra en formación de empresas de transporte de carga facilitando a futuro un sistema eficiente de entrega y distribución de la carga de forma sistémica	Se ha racionalizado la carga y descarga de productos en la zona urbana, ordenando y limitando los aparcamientos de vehículos pesados en el área urbana; se ha minimizado y facilitado los desplazamientos para las cargas y descargas estableciendo los horarios de estas actividades en la zona turística y comercial; se ha procedido a definir las zonas de carga y descarga y se han establecido áreas de aparcamientos o zonas habilitadas para estacionamiento; se ha propiciado y gestionado la conformación modal local de empresas de servicios de transporte de carga

BORRADOR

Procesos de movilidad Urbanísticos	En la actualidad los centros poblados urbanos y dispersos de Santa Cruz, no prevén el servicio de movilidad lo que ocasiona problemas de acceso a estos sectores, el sector agrícola y artesanal no cuenta con un servicio de trasporte de carga y pasajeros de forma normal que favorezca su actividad productiva, el GADMSC no cuenta con una normativa para garantizar el acceso a las concentraciones poblacionales del cantón.	Se ha creado la normativa que prevé la planificación y dotación se los servicios de movilidad transporte público en todos los proyectos urbanísticos, tanto viales como de movilidad en el área urbana y rural.	Se fomenta la movilidad con el desarrollo ordenado en formas eficientes de organización de los centros poblados consolidados o concentraciones poblacionales, disponiendo en su planificación de Infraestructura para el desarrollo vial en centros urbanos y urbano rurales del cantón, se ha generado y se promociona la normativa para la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos urbanísticos
Medio Ambiente y Seguridad Vial	El sistema motorizado se base en consumo de combustibles fósiles no amigables con el medio ambiente, la infraestructura de generación energética también está basada en los combustibles fósiles y por lo tanto propician la generación de CO2 contaminación acústica	Se han implementado proyectos de generación energética alternativa que cubre un 35% de la demanda de Santa Cruz, esta no permite el cambio de los vehículos a sistemas híbridos que propicien una transición al cambio de la matriz energética.	Se ha logrado reducir las emisiones de CO2 y contaminación acústica, aprovechando infraestructuras para la obtención y fomento de energías renovables, reduciendo los consumos energéticos y la dependencia de los combustibles fósiles; se gestiona en base a la información de contaminación ambiental y la calidad del aire, proyectos de movilidad responsable; se reduce la

BORRADOR

			sensación de inseguridad en los desplazamientos no motorizados estudiando los puntos de conflicto vial y propiciando alternativas de solución eficientes
Conectividad cantonal e interistas	La conectividad con otras islas no tiene un modelo de gestión ni de infraestructura portuaria para los diferentes transportes marítimos manteniéndose en bajos niveles de calidad y alta vulnerabilidad.	El CGREG continua elaborando proyectos y alternativas de la movilidad marítima inter islas, no se propicia una definición del sistema marítimo de transporte de carga y pasajeros que de forma definitiva establezca el sistema óptimo de carga y pasajeros establecidos en los compromisos con la UNESCO	El cantón dota de buena conectividad vial y portuaria con un modelo de gestión integral y sustentable. Se logra la construcción del puerto de carga en Baltra y se habilita el aeropuerto para recibir aeronaves en horas nocturnas para atención de emergencias.
telecomunicaciones	No se logra que el estado ni los operadores privados hagan inversiones visibles en las redes de telecomunicaciones, más que para mantenimiento de la red existente.	Las condiciones geográficas el alto costo de mejorar la redes de telecomunicación impiden el mejoramiento de este servicio.	El CGREG y el Ministerio de Comunicaciones, CNT, se logra la optimización de los servicios de telecomunicaciones mediante la conexión por cable a todo el territorio de las Galápagos.
Energía	Se apoya la implementación de los proyectos fotovoltaico y eólico en Baltra, que cubren un 30% de demanda de	Se establecen convenios de cooperación internacional para proyectos de energías alternativas para	Se logran proyectos de generación eléctrica a partir de energía solar (sistema fotovoltaico) y

BORRADOR

	energía en el cantón.	cubrir un mayor porcentaje de la provincia.	eólico en Baltra, que cubren al menos el 80% de la demanda de energía en el cantón.

7.6 Escenarios del componente Político Institucional

TEMÁTICA	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO CONSENSUADO
Marco legal e instrumentos de planificación y ordenamiento territorial	El marco legal de Régimen Especial está aprobada se requiere realizar los reglamentos para aplicar plenamente la Ley. La normativa de planificación territorial es de carácter nacional y se tiene que definir las competencias a detalle del CGREG	Aprobada la LOREG, se redefinen las competencias para el régimen especial lo que fortalece la gestión territorial, gobernanza local y regional. Se articula la planificación Nacional, provincial y los GADs Parroquiales.	La nueva normativa del Régimen Especial de Galápagos fortalece el modelo de desarrollo a nivel de la provincia, cantón y parroquia, la planificación se articula con todos niveles territoriales bajo un sistema de competencias que propician la complementariedad para el desarrollo integral sistémico
Participación ciudadana	La Participación ciudadana es un proceso formal pero no instrumentado en su totalidad en la gestión institucional, las instancias y mecanismos de participación son espacios de consulta debilitando de la participación ciudadana activa y corresponsable.	Se implementa una normativa que regula el sistema de participación ciudadana que integra todos los mecanismos e instancias de participación, para fortalecer el control social sobre las instituciones y priorización de la inversión pública. Se implementa el CCP según el Código de Planificación y Finanzas Públicas	El Sistema de Participación ciudadana ha permitido la instrumentación de la participación en la gestión institucional y gestión territorial. El fortalecimiento de los sistemas cantonales de participación permite generar un escenario de articulación inter-territorial y sectorial, optimizando la inversión pública y su prioridad, supervisado por el Consejo de Planificación Cantonal como instancia de articulación del sistema de participación territorial

PROPUESTA

Información local	Santa Cruz concentra el 60% de la población provincial, presenta niveles de conflictividad social, asignación de recursos, actividades productivas, demanda necesidades de servicios; requiriendo de la planificación de proyectos y coordinación interinstitucional	Las instituciones coordinan de conformidad con el PD y OT provincial, cantonal y parroquial, se implementan convenios de cooperación interinstitucional tanto en recursos humanos y económicos para fortalecer la gestión territorial y su articulación	Se fortalecen las capacidades de gestión institucional en la planificación territorial, se implementa la Re-ingeniería en proceso del GADMSC y se fortalece el control en la inversión de recursos de acuerdo los a sistemas de planificación territorial.
Información institucional	El GADMSC tiene un alto nivel de organización institucional en cuanto a la adopción de estructuras orgánicas, sin embargo, no se han definido claramente procedimientos internos funcionales que permitan una gestión institucional eficiente.	El GADMSC, se consolida como una institución con procesos de organización institucional dinámicos, adoptando estructuras orgánicas que permiten un balance en la atención y gestión institucional eficiente. El GADMSC contrata un Sistema territorial para mejorar los índices de eficiencia en la gestión.	El GADMSC se consolida como una institución con procesos de organización institucional dinámicos, adoptando estructuras orgánicas, estructuradas con el Sistema territorial, se establece un balance en la atención y gestión institucional de forma eficiente. Se implementa el sistema de planificación territorial, presentando altos índices de capacidad de endeudamiento para implementar la planificación propiciando el desarrollo sostenible del cantón
Información institucional	Los recursos de inversión propios y los provenientes de la insularidad permiten al GAD la inversión en áreas prioritarias para la atención de servicios básicos y	Los recursos de inversión son planificados en base a un Plan Operativo Anual del GADMSC, priorizando la dotación de servicios básicos	El cantón tiene y gestiona los recursos necesarios para cumplir con la planificación y desarrollo del cantón. Se gestiona de forma eficiente la cooperación internacional bajo un sistema de información

BORRADOR

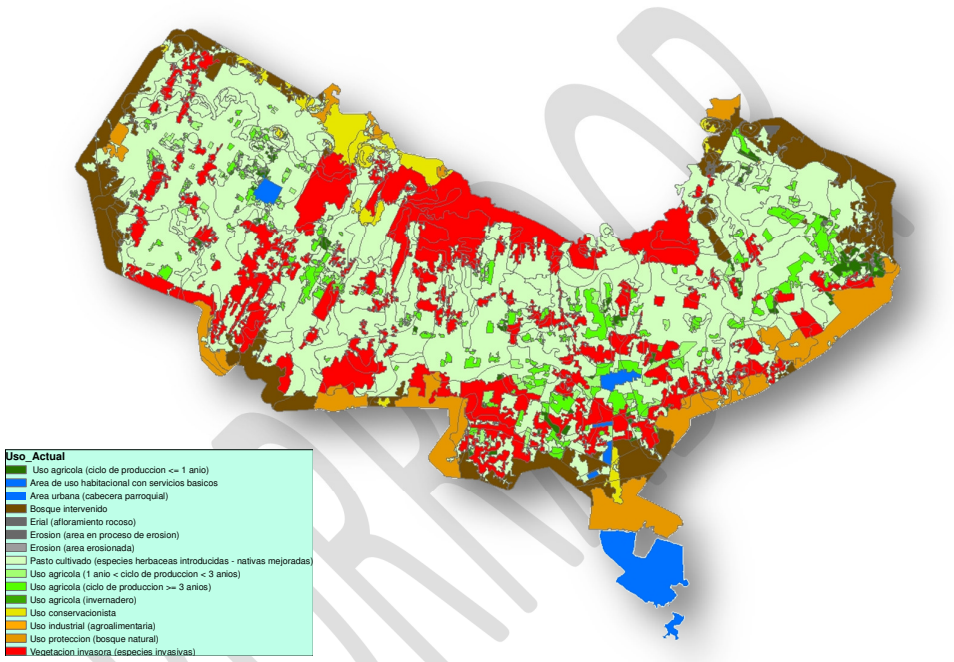
	saneamiento ambiental, pero con un alto desbalance a la atención al desarrollo social.	que fortalecen los sistemas sociales	y planificación territorial, demostrando con indicadores de eficiencia la efectividad de la inversión pública.

BORRADOR

8 Análisis estratégico territorial por Capacidad de Uso de la Tierra

Para realizar este análisis se ha procedido a utilizar la cartografía del Catastro Rural SIGTIERRAS 2010 como la única información geográfica certificada del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz en formato Shapefile PROYECCIÓN UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR UTM-WGS 84 ZONA 15 SUR

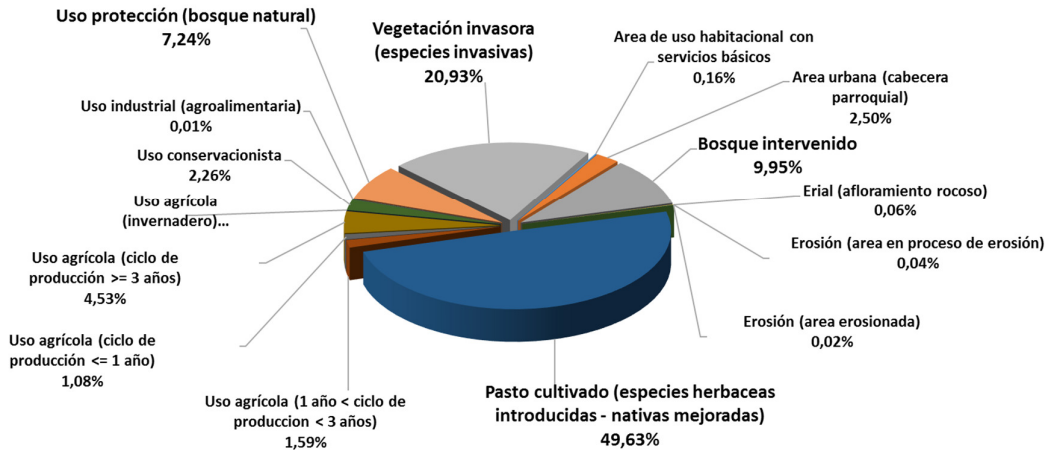
8.1 Uso actual del suelo



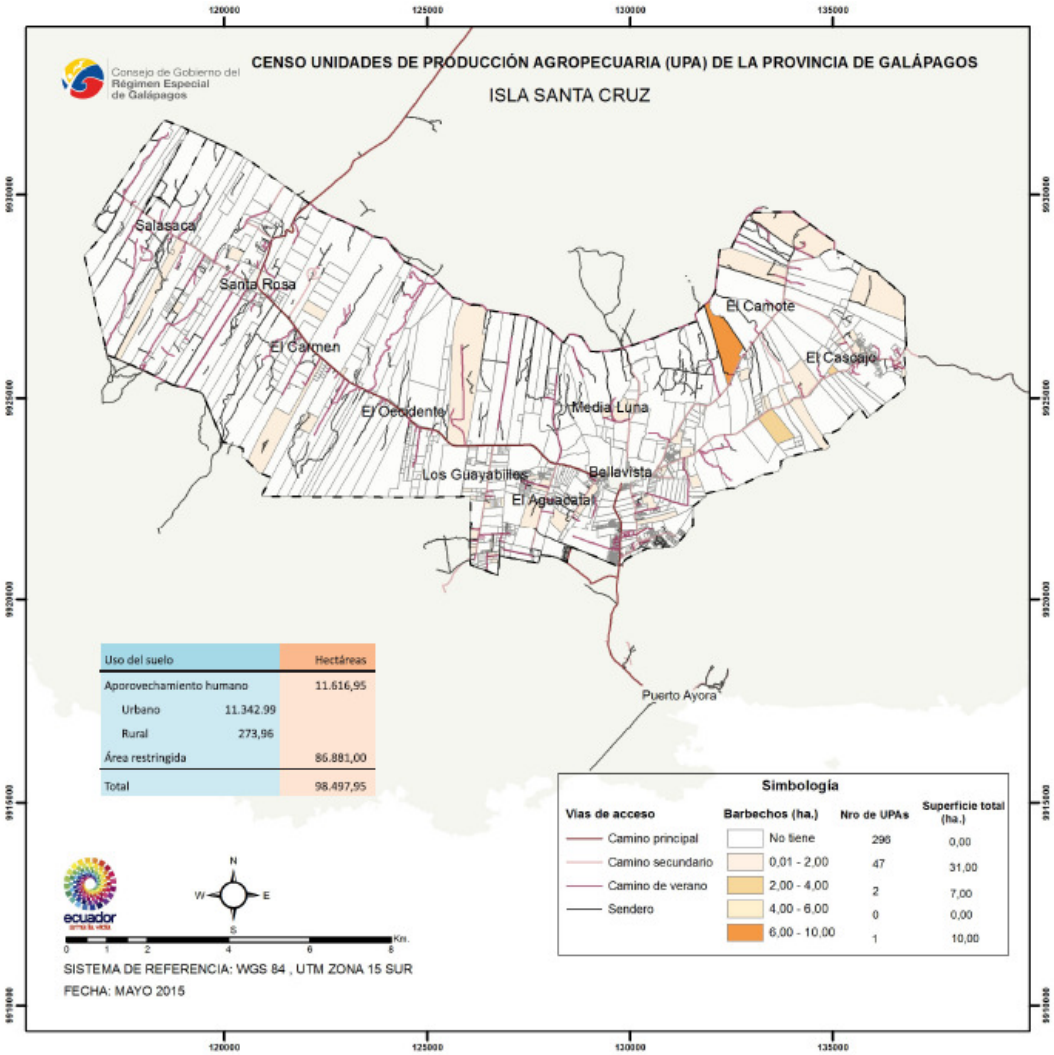
USO ACTUAL	ÁREA
Área de uso habitacional con servicios básicos	22,51
Área urbana (cabecera parroquial)	358,71
Bosque intervenido	1.428,22
Erial (afloramiento rocoso)	8,35
Erosión (área en proceso de erosión)	5,15
Erosión (área erosionada)	2,92
Pasto cultivado (especies herbáceas introducidas - nativas mejoradas)	7.125,58
Uso agrícola (1 año < ciclo de producción < 3 años)	228,38
Uso agrícola (ciclo de producción <= 1 año)	155,60
Uso agrícola (ciclo de producción >= 3 años)	650,09

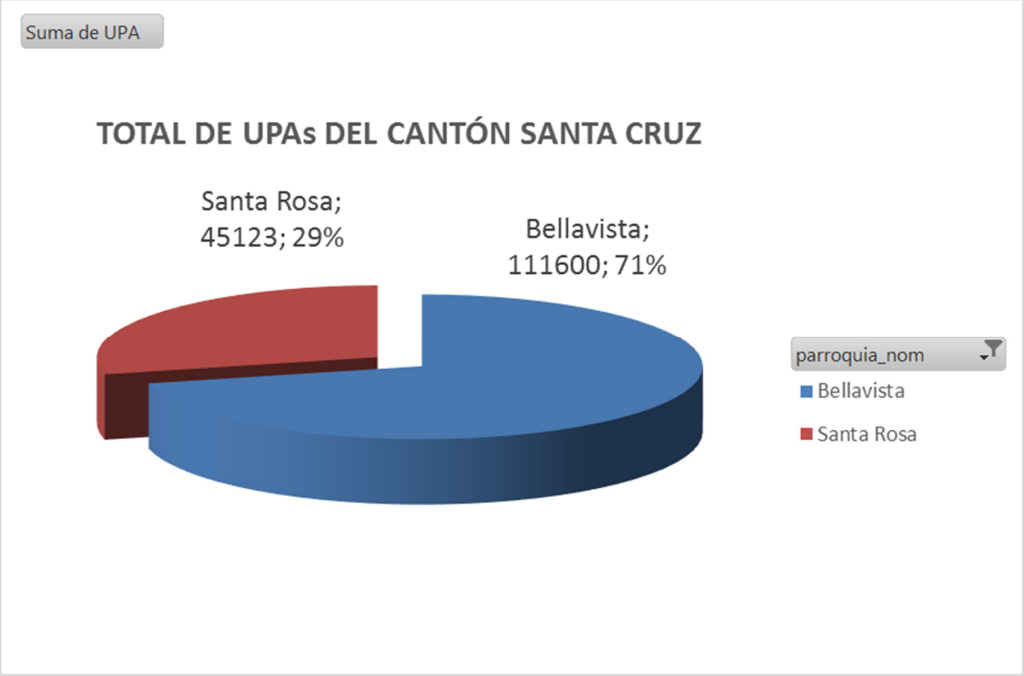
Uso agrícola (invernadero)	0,27
Uso conservacionista	325,05
Uso industrial (agroalimentaria)	1,64
Uso protección (bosque natural)	1.039,43
Vegetación invasora (especies invasivas)	3.005,38
TOTAL	**14.357,27**

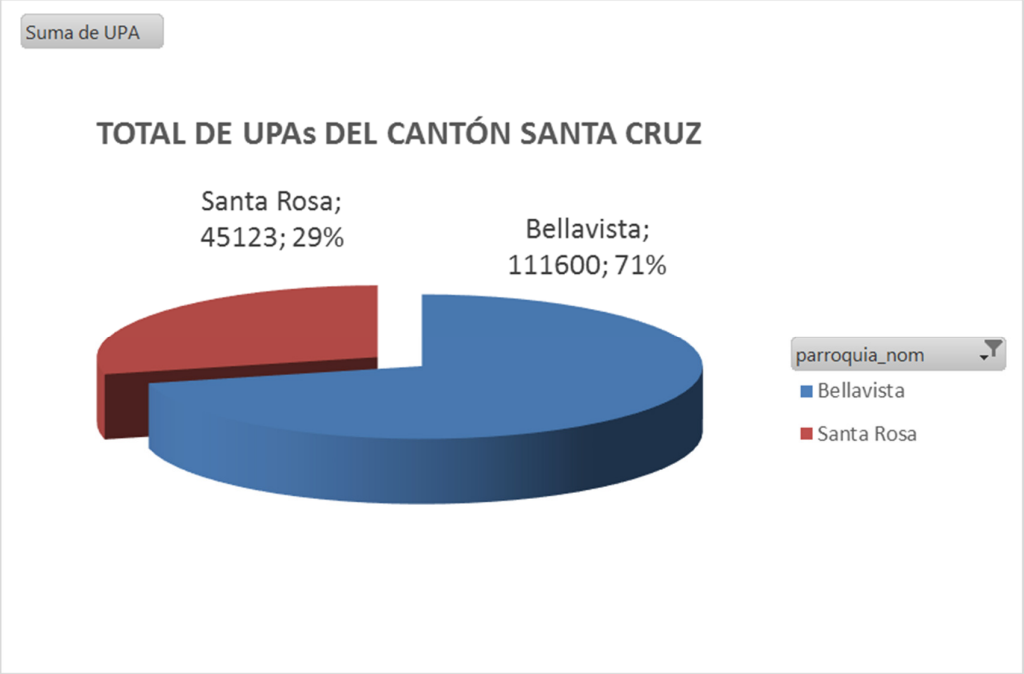
USO ACTUAL DEL SUELO EN SANTA CRUZ

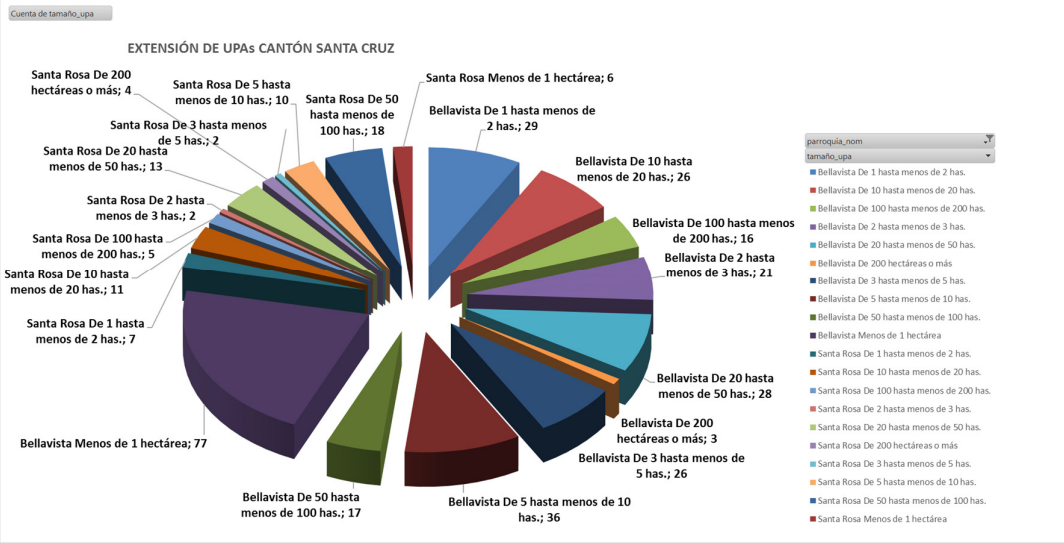


BORRADOR

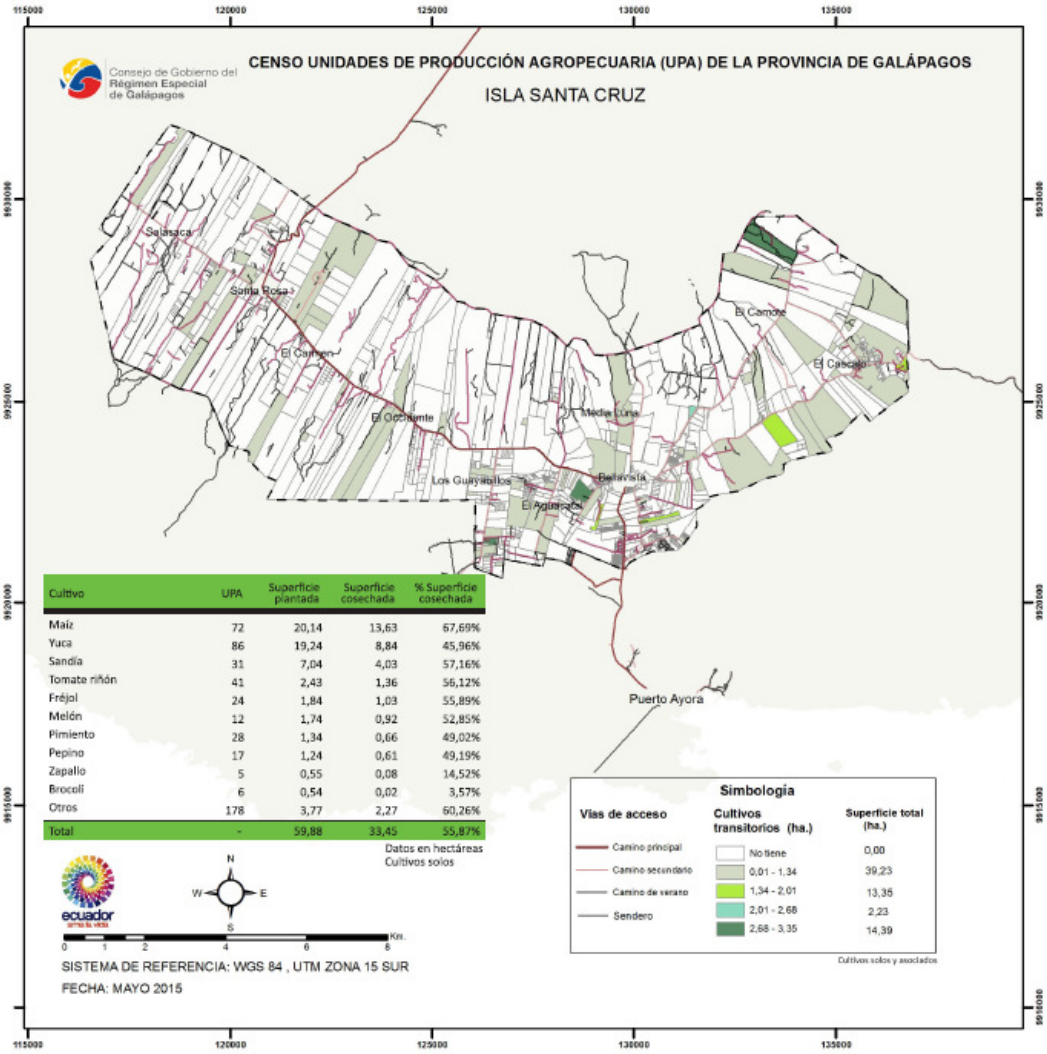

CENSO UNIDADES DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA (UPA) DE LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS
ISLA SANTA CRUZ
Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos
Salasaca
Santa Rosa
El Carmen
El Occidente
Media Luna
El Camote
El Cascajo
Los Guayabillos
Bellavista
El Aguacatal
Puerto Ayora
Uso del suelo | Hectáreas
Aprovechamiento humano | 11.616,95
Urbano | 11.342.99
Rural | 273,96
Área restringida | 86.881,00
Total | 98.497,95
Simbología
Vías de acceso
Camino principal
Camino secundario
Camino de verano
Sendero
Barbechos (ha.) | Nro de UPAs | Superficie total (ha.)
No tiene | 296 | 0,00
0,01 - 2,00 | 47 | 31,00
2,00 - 4,00 | 2 | 7,00
4,00 - 6,00 | 0 | 0,00
6,00 - 10,00 | 1 | 10,00
ecuador
N
W
E
S
0 1 2 4 6 8 Km.
SISTEMA DE REFERENCIA: WGS 84 , UTM ZONA 15 SUR
FECHA: MAYO 2015


Suma de UPA
TOTAL DE UPAs DEL CANTÓN SANTA CRUZ
Santa Rosa; 45123; 29%
Bellavista; 111600; 71%
parroquia_nom
Bellavista
Santa Rosa


Suma de UPA
TOTAL DE UPAs DEL CANTÓN SANTA CRUZ
Santa Rosa; 45123; 29%
Bellavista; 111600; 71%
parroquia_nom
Bellavista
Santa Rosa


Cuenta de tamaño_upa
EXTENSIÓN DE UPAs CANTÓN SANTA CRUZ
Santa Rosa Menos de 1 hectárea; 6
Bellavista De 1 hasta menos de 2 has.; 29
Bellavista De 10 hasta menos de 20 has.; 26
Bellavista De 100 hasta menos de 200 has.; 16
Bellavista De 2 hasta menos de 3 has.; 21
Bellavista De 20 hasta menos de 50 has.; 28
Bellavista De 200 hectáreas o más; 3
Bellavista De 3 hasta menos de 5 has.; 26
Bellavista De 5 hasta menos de 10 has.; 36
Bellavista De 50 hasta menos de 100 has.; 17
Bellavista Menos de 1 hectárea; 77
Santa Rosa De 1 hasta menos de 2 has.; 7
Santa Rosa De 10 hasta menos de 20 has.; 11
Santa Rosa De 100 hasta menos de 200 has.; 5
Santa Rosa De 2 hasta menos de 3 has.; 2
Santa Rosa De 20 hasta menos de 50 has.; 13
Santa Rosa De 3 hasta menos de 5 has.; 2
Santa Rosa De 200 hectáreas o más; 4
Santa Rosa De 5 hasta menos de 10 has.; 10
Santa Rosa De 50 hasta menos de 100 has.; 18
parroquia_nom
tamaño_upa
Bellavista De 1 hasta menos de 2 has.
Bellavista De 10 hasta menos de 20 has.
Bellavista De 100 hasta menos de 200 has.
Bellavista De 2 hasta menos de 3 has.
Bellavista De 20 hasta menos de 50 has.
Bellavista De 200 hectáreas o más
Bellavista De 3 hasta menos de 5 has.
Bellavista De 5 hasta menos de 10 has.
Bellavista De 50 hasta menos de 100 has.
Bellavista Menos de 1 hectárea
Santa Rosa De 1 hasta menos de 2 has.
Santa Rosa De 10 hasta menos de 20 has.
Santa Rosa De 100 hasta menos de 200 has.
Santa Rosa De 2 hasta menos de 3 has.
Santa Rosa De 20 hasta menos de 50 has.
Santa Rosa De 200 hectáreas o más
Santa Rosa De 3 hasta menos de 5 has.
Santa Rosa De 5 hasta menos de 10 has.
Santa Rosa De 50 hasta menos de 100 has.
Santa Rosa Menos de 1 hectárea

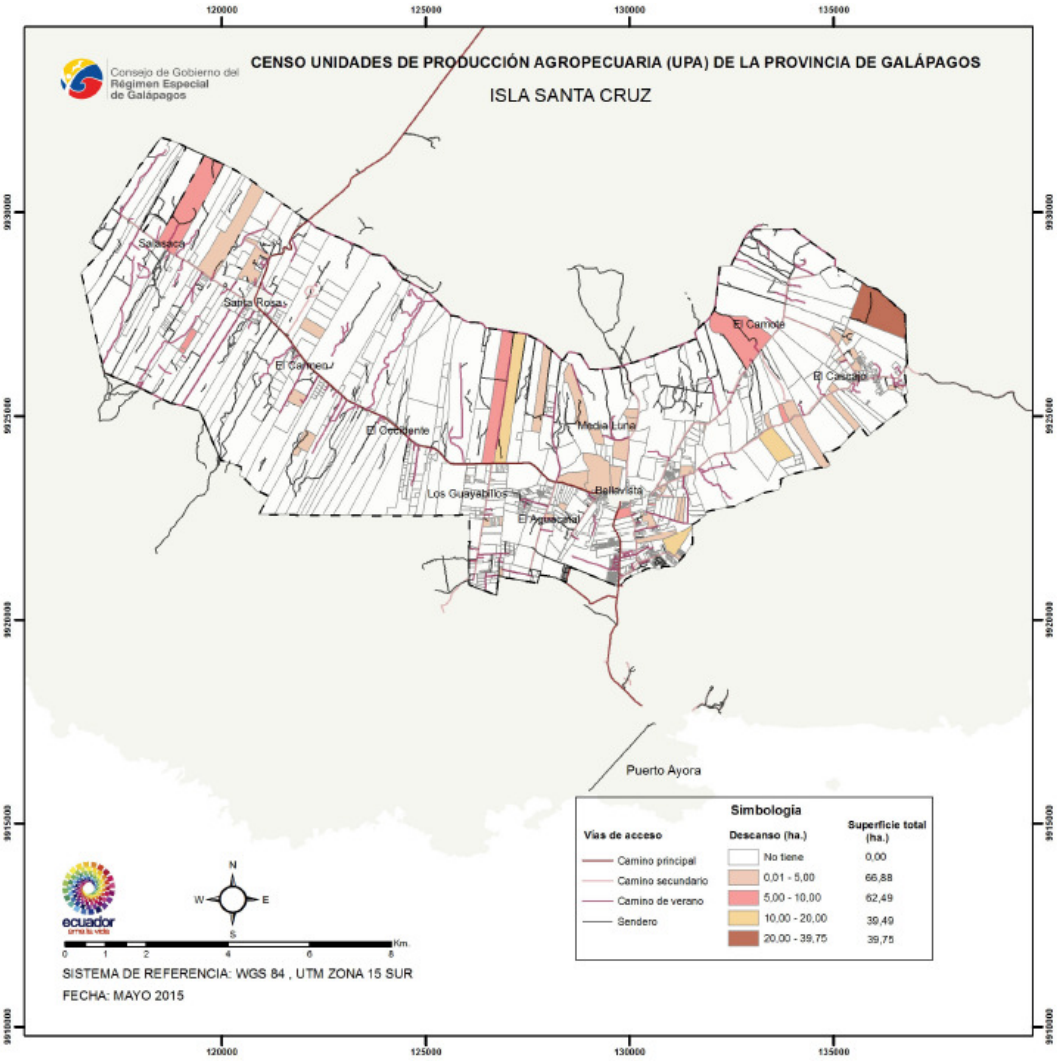
BORRADOR



Cultivo	UPA	Superficie plantada	Superficie cosechada	% Superficie cosechada
Maíz	72	20,14	13,63	67,69%
Yuca	86	19,24	8,84	45,96%
Sandía	31	7,04	4,03	57,16%
Tomate riñón	41	2,43	1,36	56,12%
Fréjol	24	1,84	1,03	55,89%
Melón	12	1,74	0,92	52,85%
Pimiento	28	1,34	0,66	49,02%
Pepino	17	1,24	0,61	49,19%
Zapallo	5	0,55	0,08	14,52%
Brocoli	6	0,54	0,02	3,57%
Otros	178	3,77	2,27	60,26%
Total	-	59,88	33,45	55,87%

Datos en hectáreas
Cultivos solos

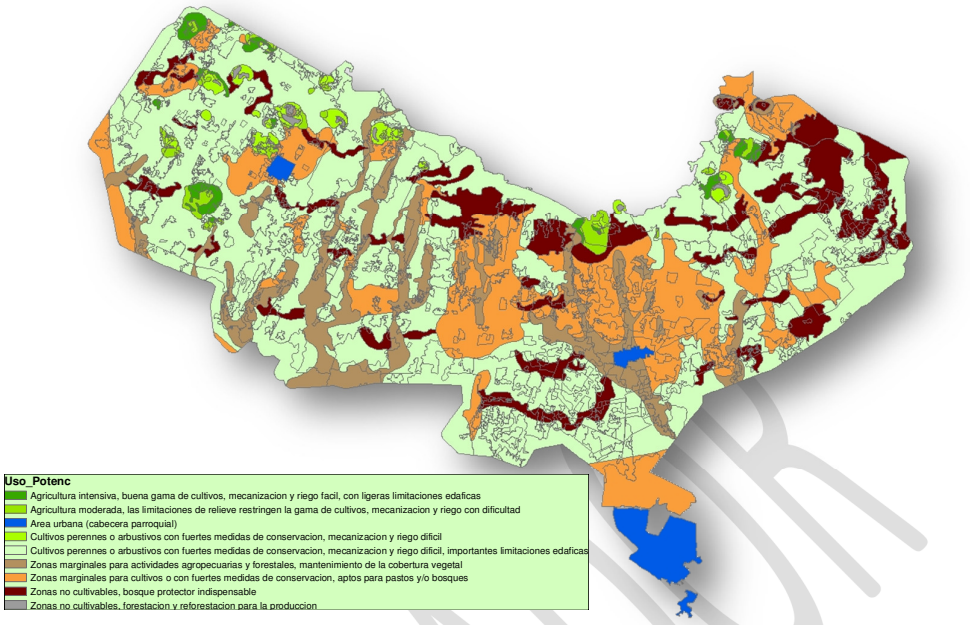
Cultivo	UPA	Superficie plantada	Superfice cosechada	% Superficie cosechada
Café	86	269,96	149,96	55,55%
Guineo (Otros bananos)	54	52,28	39,59	75,73%
Plátano	47	27,37	19,37	70,77%
Caña de azúcar	15	14,28	12,30	86,08%
Piña	25	10,13	5,26	51,94%
Naranja	4	5,44	3,34	61,38%
Cacao	2	0,53	0,00	0,00%
Huerto frutal	4	0,40	0,30	75,00%
Guayaba	1	0,25	0,00	0,00%
Toronja	1	0,25	0,25	100,00%
Otros	3	0,11	0,03	28,84%
Total	-	380,99	230,39	60,47%


CENSO UNIDADES DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA (UPA) DE LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS
ISLA SANTA CRUZ
Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos
Santa Rosa
El Carmen
El Cascajo
El Occidente
Media Luna
Los Guayabillos
Bellavista
El Aguacatal
Puerto Ayora
Simbologia
Vías de acceso
Camino principal
Camino secundario
Camino de verano
Sendero
Descanso (ha.)
No tiene
0,01 - 5,00
5,00 - 10,00
10,00 - 20,00
20,00 - 39,75
Superficie total (ha.)
0,00
66,88
62,49
39,49
39,75
N
W
E
S
Km.
SISTEMA DE REFERENCIA: WGS 84 , UTM ZONA 15 SUR
FECHA: MAYO 2015

Tipo de pasto	Superficie
Elefante	2996,98
Brachiaria	819,38
Saboya	69,81
Estrella	61,39
Pangola	47,29
Miel o Setaria	45,72
Canutilla	15,00
Tanzania	7,00
Otros pastos	3,50
Total	4066,07

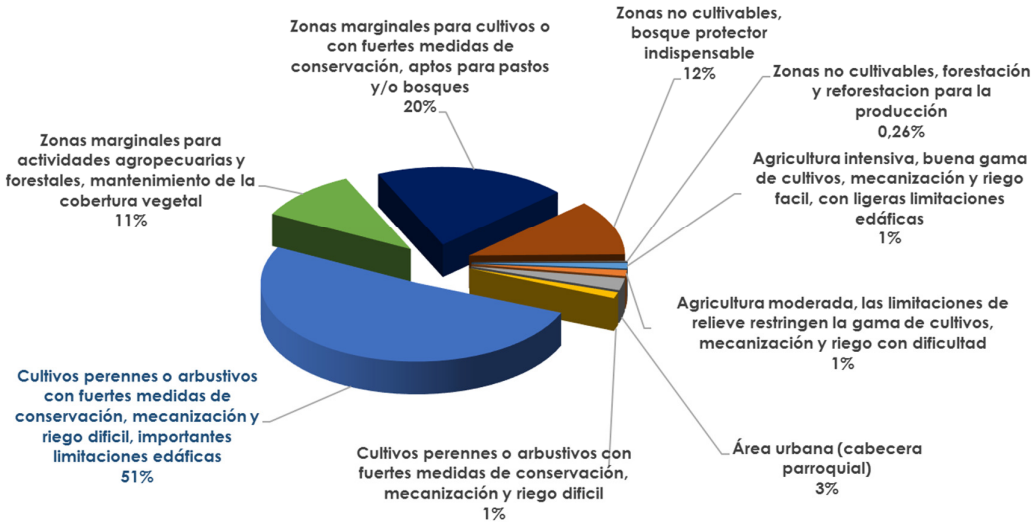
Datos en hectáreas
Pastos solos

8.2 Uso Potencial

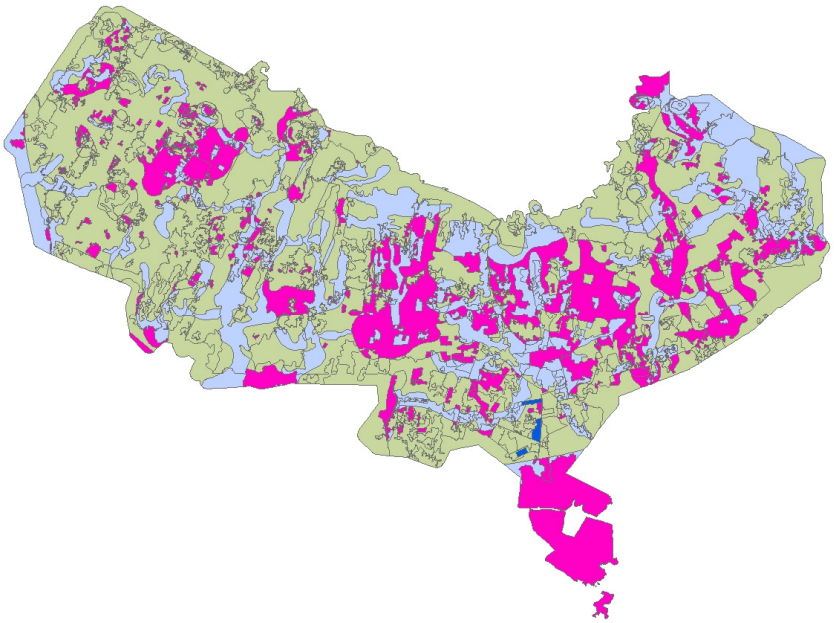


USO POTENCIAL	ÁREA
Agricultura intensiva, buena gama de cultivos, mecanización y riego fácil, con ligeras limitaciones edáficas	168,91
Agricultura moderada, las limitaciones de relieve restringen la gama de cultivos, mecanización y riego con dificultad	180,12
Área urbana (cabecera parroquial)	358,71
Cultivos perennes o arbustivos con fuertes medidas de conservación, mecanización y riego difícil	182,91
Cultivos perennes o arbustivos con fuertes medidas de conservación, mecanización y riego difícil, importantes limitaciones edáficas	7.372,48
Zonas marginales para actividades agropecuarias y forestales, mantenimiento de la cobertura vegetal	1.526,40
Zonas marginales para cultivos o con fuertes medidas de conservación, aptos para pastos y/o bosques	2.874,70
Zonas no cultivables, bosque protector indispensable	1.656,08
Zonas no cultivables, forestación y reforestación para la producción	36,95
TOTAL	**14.357,27**

USO POTENCIAL DEL SUELO EN SANTA CRUZ



8.3 Conflicto de uso de suelo



Gobierno Autónomo Descentralizado
Municipal de Santa Cruz

SECRETARÍA TÉCNICA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Arq. Edison Mendieta Betancourt
SECRETARIO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE
COORDINADOR TÉCNICO

Ing Geó. Carolina Carrión
TECNICA EN GEOMÁTICA

Arq. Sheila Rosero Pérez
TÉCNICA EN ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Tec. Washington Ramos
TÉCNICO EN GESTIÓN DE RIESGOS Y AMBIENTE

Ing. Alisson García
TÉCNICA EN TRANSITO TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Lic Daniel Endara Zavala
TECNICO DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Teg. Javier Chafla
TÉCNICA EN PROYECTOS SENPLADES

Dr. Andrea Cecchin
PROMETEO DESARROLLO SUSTENTABLE

BORRADOR