

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Asuntos Públicos

Convocatoria 2021-2023

Maestría en Estudios Urbanos con Mención en Políticas y Planificación del
Territorio

Taller de Tesis II

(Versión 04)

Título

Sobre la construcción de los hábitos de movilidad en el transporte público desde la
experiencia de los sujetos: estudio de caso de la ciudad de Cuenca

Yunuen Polit Medina

Docente: PhD. Gustavo Durán



FLACSO
ECUADOR

Quito, enero 2023

Índice de Contenidos

<i>Introducción</i>	1
<i>Pregunta de investigación</i>	1
<i>Hipótesis</i>	2
<i>Enunciado teórico</i>	3
<i>Enunciado metodológico</i>	4
<i>Estructura de la tesis</i>	5
1 <i>Capítulo 1 Marco analítico</i>	6
1.1 Teoría macro	6
1.1.1 Sistemas Urbanos	6
1.1.2 Nuevo Paradigma de la movilidad.....	9
1.2 Teoría meso	11
1.2.1 Noción de ciudadanía	11
1.2.2 Movilidad.....	13
1.3 Modelo de Análisis	15
1.4 Teoría micro	17
1.4.1 Espacio público.....	17
1.4.2 Prácticas y dinámicas sociales	18
1.4.3 Multilocalidad.....	19
1.4.4 Inmovilidad.....	20
1.5 Síntesis.....	21
2 <i>Capítulo 2 Contextualización</i>	23
2.1 Paradigmas como contexto	23
2.2 Contexto regional	26
2.3 El caso de Ecuador en la región.....	29
2.4 Cuenca como unidad de investigación	30
3 <i>Metodología</i>	32
3.1 Estado del arte metodológico	32
3.2 Diseño de indicadores.....	32
3.3 Instrumentos de recolección de datos	33
3.4 Plan de Trabajo	35
<i>Bibliografía</i>	36

Índice de Tablas

Tabla 1. Modelo de análisis.....	16
Tabla 2. Plan de trabajo.....	33

Índice de Figuras

Figura 1. Superposición de rutas de transporte público.....	31
-------------------------------------------------------------	-----------

Introducción

La Organización de Naciones Unidas (ONU) estima que para el 2030 el 60% de la población mundial viva en ciudades, lo que significaría 5000 millones de personas habitando en terrenos urbanos (ONU 2019); al igual que la ONU, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2015) estimaba que para las próximas décadas dicho porcentaje podría aumentar a un 65%, y según la Organización Mundial de la Salud (OMS) la distribución del escenario mundial será que el 91.4% de la población de la región latinoamericana vivirá en ciudades, mientras que Europa y América del Norte serán 90.7% y 90.2% respectivamente (Llop y Vivanco 2017).

Esta extensión urbana implica una desigualdad integral representado en inaccesibilidad a oportunidades laborales o educativas, encarecimiento y especulación del suelo, carencia en los servicios básicos, profundizando los procesos de segregación espacial y marginalización hacia las poblaciones más vulnerables, con menor acceso a recursos y servicios básicos

Es en este contexto que las ciudades se enmarcan en modelos de desarrollo económico, político y cultural que contienen procesos contradictorios que se expresan en la fuerte inversión a empresas privadas y sectores económicos dominantes mientras a la par existe una crisis de puestos de trabajos formal (Borja 2004, Soja 2005), se trata por tanto una concentración de sistemas de intercambio en ciudades específicas vinculadas entre sí (Cuervo 2003) lo que territorializa este sistema y de manera ulterior configura las ciudades globales (Sassen 2011).

Esta nueva fase de urbanización mundial caracterizada por una evidente localización de la globalización en determinadas ciudades (Sassen 2011), convirtieron sus centralidades en las zonas de disputa de la configuración del sistema global y capitalista (Lefebvre 1968) y por consiguiente de su reivindicación representada por el derecho a la ciudad.

La región latinoamericana se caracteriza por una considerable concentración poblacional y productiva en las zonas urbanas lo que resulta en un escenario de desigualdad en cuanto a la distribución de las fuerzas productivas, los servicios y la riqueza (Apaza et al. 2021) lo que termina por provocar una falta de articulación entre las diversas zonas de cada país, donde surgen las ciudades medias o intermedias, como un actor que puede contribuir a reestablecer una mejor articulación de recursos y de la dinámica social.

La movilidad consiste en una de las actividades mayor realizadas en una ciudad, es también uno de los mecanismos integradores tanto en su escala interior como hacia el exterior, es lo que permite un diálogo entre los diversos asentamientos poblados o productores de las distintas regiones.

Considerar el diálogo entre las diferentes ciudades permite ver el amplio espectro dimensional que existe de las mismas, y en esta constante comunicación que se definen las características y funcionalidades de cada una, en aras de dar soporte a la estructura local, regional, nacional e internacional, en un mundo fuertemente influenciado por el sistema global vigente, se encuentra el aporte de las ciudades intermedias.

Por su parte el transporte público es un medio que faculta a la población desplazarse por sus espacios, hacia sus equipamientos y funciones de acuerdo con sus respectivas necesidades y posibilidades, lo que resultan en un complejo escenario de disparidades, aunque funcione como el eje articulador que al interior funciona de determinada manera.

Pregunta de investigación

Las ciudades intermedias como cualquier otro asentamiento suceden en un territorio con determinada extensión, por tanto, atrae la atención la forma en la que sus habitantes se desplazan y el sistema de movilidad en el cual lo realizan. En ese sentido, la movilidad muestra una dinámica particular estrechamente vinculada con la tecnología disponible de la red de transporte urbano que dispongan, lo que a su vez refleja la capacidad del gobierno local por proveer de tal servicio.

Por su parte, los gobiernos locales de las ciudades intermedias estructuran la movilidad de acuerdo con un esquema de gestión que consiste en la dotación del sistema de transporte en función de la expansión territorial y demográfica que presente el conglomerado urbano (Gutiérrez y Rearte 2012).

Es decir que, no se prevé la demanda de desplazamientos, cantidad de usuarios, rutas de servicio, o integración del mismo, sino que se da respuesta sobre la marcha, y aún menos se toma en cuenta el contexto social que compone la habitar de la población también en calidad de usuarios de uno de los servicios provisto desde la administración de las ciudades.

Es la principal intención del presente trabajo presentar las competencias y estructura del transporte público en una ciudad intermedia de Ecuador con la ciudad de Cuenca como el estudio de caso, desde la perspectiva del usuario, con el propósito de poder presentar una investigación que se caracterice por la valoración de las actividades y dinámicas de la población lo que pretende evidenciarse en la metodología sustancialmente participativa.

Hipótesis

La Nueva Agenda Urbana (NAU) suscrita en el marco del Hábitat III en 2016 contempla que el desarrollo y expansión desmesurado de las ciudades incrementa la inequidad social de habitar las urbes (Hábitat III 2016), lo que pone en relieve a las ciudades intermedias como una oportunidad para zurrir las disparidades enraizadas, aunque su desarrollo muestra afectaciones en la infraestructura de los servicios básicos, espacio público y formas de producción (Otero y Llop 2020) entre lo que se encuentra la movilidad.

Las formas de gobierno de las ciudades intermedias no logran responder las demandas de la población por un desarrollo planificado, lo que provoca conflictos sociales e indicadores de pobreza contundentes (Otero y Llop 2020) en respuesta a esto la administración de estos asentamientos se ve debilitada.

El crecimiento y expansión constituyen un desafío para las ciudades principalmente en América Latina (Borja 2013) debido a su crecimiento demográfico en comparación con

los demás continentes (Vallejo 2017) lo que en el caso de las ciudades intermedias de la región en adición a la débil gobernabilidad que poseen, se traduce en la incapacidad de cubrir la necesidad de servicios e infraestructura urbana (Vallejo 2017), como es el aspecto de la movilidad.

En función de los factores mencionados como elementos que configuran a las ciudades intermedias y la forma en la que las necesidades de sus habitantes son suplidas, el presente estudio pretende sugerir que la ciudadanía establecería relaciones sociales en determinados espacios a modo de respuesta alternativa a la cobertura del servicio de transporte público.

Enunciado teórico

La creciente densificación de los centros urbanos metropolitanos y de las grandes ciudades implican una desigualdad integral representada en inaccesibilidad a oportunidades laborales o educativas, encarecimiento y especulación del suelo, carencia en los servicios básicos, profundizando los procesos de segregación espacial y marginalización hacia las poblaciones más vulnerables, con menor acceso a recursos y servicios básicos.

El encuadre teórico está compuesto por tres niveles que permiten una comprensión clara de las posturas relacionadas de manera gradual, para lo cual se presentarán las discusiones de las diferentes teorías, conceptos y nociones en las que se fundamenta esta investigación; el marco de las teorías que se revisarán en una primera parte, tiene por objetivo definir las perspectivas temáticas amplias que corresponden a los sistemas urbanos y el nuevo paradigma de la movilidad.

El primero con la intención de presentar la base que sustenta el surgimiento de las ciudades intermedias y reafirmar el constante diálogo con su entorno, para dar paso a una perspectiva contemporánea del proceso de movilidad orientado hacia una consideración profunda de sus condiciones y desarrollo.

La siguiente dimensión teórica para el apartado se centra en los conceptos de ciudadanía y movilidad, mismas que parten desde la consideración de la teoría macro enunciada,

que respectivamente tienen la intención de mostrar la posición de relación entre los individuos y la ciudad; y en continuación del nuevo paradigma de la movilidad cómo ésta sucede en escenarios concretos de desplazamientos urbanos.

Para así dar paso a la propuesta de dimensiones como espacio público, prácticas y dinámicas sociales, y, multilocalidad e inmovilidad; lo que en conjunto permite finalmente esbozar el conjunto completo de conceptos que incidirá en la metodología de la investigación.

Enunciado metodológico

Una revisión de los temas próximos a esta investigación dio como resultado el descubrimiento no solo de las sino de un vacío en cuanto a la metodología aplicada en los temas de esta naturaleza, es decir, son problemáticas que afectan directamente la vida de los individuos y como miembros de un conglomerado también, y sin embargo existe una falta de aplicación de herramientas que permitan su participación de manera activa.

La intención de esta investigación es contribuir con un escenario metodológico que faculte el realce de los actores directamente involucrados en el devenir de la problemática, lo que se suma al propósito de estructurar un mecanismo que cuente con una representación física y palpable del tema hacia una visualización real de la problemática.

Por tanto, el presente trabajo estará compuesto por herramientas de investigación desde un enfoque cualitativo, orientados hacia la recolección de información de manera directa de los colaboradores de la misma, mediante herramientas participativas que permitan una cooperación sencilla y apegada a su realidad; en cuanto a lo cuantitativo se recurrirá a datos de tipo estadísticos actualizados según el Censo Nacional 2022-2023 en Ecuador, para la construcción de una caracterización que finalmente dará paso a una representación espacial.

Estructura de la tesis

La estructura del presente trabajo de investigación presentará en primer lugar un encuadre teórico en el cual discurre la problemática de manera desagregada, esta discusión está conformada por una revisión profunda de aquellas teorías macro y por tanto que engloban las variables de investigación, que corresponden a la escala meso, y que a su vez dan paso a la escala micro de las dimensiones, para finalmente permitir una aproximación a la metodología.

El segundo capítulo tiene como misión el exponer el contexto del estudio de caso, el cual se inicia con una descripción del escenario de la región latinoamericana y su posición en un mundo globalizado, para así acercarse a la región andina de países vecinos al caso de Ecuador, del cual en concreto se presentan detalles de la ciudad de Cuenca como una ciudad intermedia que surge del devenir de procesos históricos y políticos del país.

El siguiente apartado entrará en detalle respecto a la metodología y aclarará los enfoques que tiene la investigación, señalando como principal aporte el de la participación de los colaboradores involucrados. Dentro del modelo de análisis es posible estructurar los indicadores que guiarán la información a ser levantada durante el trabajo en territorio en la ciudad de Cuenca.

Con lo mencionado es posible trazar un plan de trabajo para la investigación en territorio, que iniciará en el mes de abril y tendrá una duración de tres meses; su estructura estará compuesta principalmente por un trabajo de campo preliminar, un perfilamiento del espacio, para dar paso a los encuentros de aplicación de las herramientas participativas de recolección de la información con énfasis hacia modos de movilidad, y que contará también con momentos de ajustes necesarios de las diferentes herramientas, y un espacio para la sistematización de los datos.

1 Capítulo 1 Marco analítico

1.1 Teoría macro

1.1.1 Sistemas Urbanos

Tomar en consideración el ordenamiento del territorio es un buen punto de partida para analizar los fenómenos que acontecen en los espacios urbanos y sus entornos; la perspectiva de los sistemas urbanos para el presente trabajo requiere una mención breve a la noción de ordenamiento territorial como un estado previo a poder tratar la transformación en las relaciones de las ciudades y otros espacios.

Respecto a su aporte se debe mencionar que marcó un énfasis en el ser humano como actor principal de los cambios, la inclusión del principio de conservación de los recursos naturales y la administración de la gestión con el que los diversos espacios habitados y de productividad deberían ser tratados (Jordán y Sabatini 1988, Montes Lira 2001, Schlotfeldt 1998).

En el caso de Latinoamérica esto consistió en “proceso de organización del territorio en sus aspectos económicos y sociales que permitió la incorporación de mayor número de componentes endógenos en forma consensuada y que compatibilice los llamados valores ambientales del territorio” (Montes Lira 2001: 13).

El ordenamiento territorial propone que los diversos asentamientos sean evaluados según su aporte al sistema y sus relaciones suceden con aquellos espacios similares, mientras que considerar las múltiples áreas en función de relaciones que establezcan permite hablar de la integración de flujos y funciones (Camagni 1991, Dematteis 1994), retirar la categorización jerárquica contribuye a la consideración de una red (Borja y Castells 1998).

De esta forma, los sistemas urbanos están asociados a un proceso histórico de urbanización de la sociedad, que usualmente contiene pautas espaciales diversas de la concentración de la población; no es posible determinar una única causal para ello, sino que debe verse como un proceso social complejo compuesto por otros factores que pueden ir desde lo económico y administrativo, hasta forzados y funcionales, entre otros (Linares y Velázquez 2012).

La base de la formación de un sistema urbano es las pautas de distribución que se formen entre varias ciudades, por tanto, es una estructura, así como compuesta también dinámica, que requiere de una interrelación entre los espacios involucrados (Precedo Ledo 1990) la relación que suceda entre las ciudades dependerá de sus atributos y características.

Al tratarse de un proceso histórico, los sistemas urbanos exigen que se haga referencia a la formación de la ciudad en el marco de una transición demográfica compuesto por las corrientes migratorias e índices de urbanización (Carrión 2013) este proceso sucede cimentado en un sistema económico específico que conforma las ciudades y las va posicionando en el territorio acorde a una construcción multiescalar.

Parte fundamental de los sistemas urbanos es también la transformación del Estado, lo que se observa a través de una descentralización del poder de gobierno lo que termina por beneficiar a los gobiernos locales o municipales respectivamente (Carrión 2013) brindando así la oportunidad a los nuevos espacios de consolidar su función en el territorio.

Como se mencionó, esta posición puede ser multiescalar -local, nacional y global (Maturana et al. 2017) con base en las funciones que se establezcan, lo que se puede agrupar en tres grandes tipos, aquellas que articulan la red urbana con las áreas rurales, aquellas que conforman un sistema de menor tamaño dentro de mismo país, y aquellas que se articulan con ciudades globales (Carrión 2013).

La perspectiva de los sistemas urbanos contribuye a responder qué una ciudad *es* con base en las relaciones que entable dentro de una(s) red(es) en cuanto a calidad y cantidad (Precedo 2003), tomando en consideración que existen diferentes tipos de redes con diversos propósitos (políticos, culturales, productivos, etc.) y es una noción vinculada a flujos (Dematteis 1994).

La relación que sucede entre las distintas ciudades participantes se fundamentará en la capacidad de comunicación y diálogo entre sí, con la intención de desarrollar un intercambio acorde a la disposición geográfica que tengan, así mismo ocurrirá a nivel interno de estas unidades, las cuales pueden ser relaciones de interacción, integración o

complementarias e incluso opuestas (Sánchez 2001) y se definen en cuanto a una actividad específica.

La perspectiva de los sistemas urbanos radica en la comprensión y análisis de las ciudades como espacios donde la vida de sus pobladores genera conexiones, lo que a su vez conforman un tejido urbano (Gehl 2011); observar los flujos de circulación de los individuos indica un orden de relevancia de aquellos puntos y actividades (Capel 2003).

Los flujos pueden estar conformados por productos, bienes, servicios, personas e información para el establecimiento de las relaciones entre las diferentes ciudades, para lo cual requieren de una forma o medio de transporte que movilice los múltiples artículos desde una unidad a otra.

Este proceso externo depende de que suceda lo mismo de manera interna entre actividades y sectores de una misma ciudad, para hacerlos llegar a los puntos desde donde se comunicará con otras unidades del sistema urbano en cuestión; esto se menciona con la intención de visibilizar esta escala micro de desplazamiento.

La intención de referirse a los sistemas urbanos consiste en poder situar de manera teórica a las ciudades intermedias, ya que es el espacio donde discurrirá la presente investigación de manera posterior.

1.1.1.1 Ciudades intermedias

Para la calificación de una ciudad como intermedia se debe tomar en cuenta sus cualidades cuantitativas, así como las cualitativas, son territorios con funciones y roles específicos, pero así mismo diversos, por tanto, se debe recurrir a otros aspectos adicionales a su densidad poblacional, ya que resulta relativa una ciudad intermedia en Asia con 50,000 hasta 1 millón de habitantes, mientras que en Europa la medida constante será hasta los 500,000 (UCLG 2016).

Para el contexto de América Latina se debe tomar como referencia las condiciones económicas y la distribución de la riqueza, de acuerdo con sus particularidades como México, Chile y Brasil albergan ciudades intermedias cerca del millón de habitantes

(Cabrera and Jara 2016) ,sin embargo, en Ecuador no superan el medio millón (GIZ 2020).

Para una definición clara de una ciudad intermedia se debe primero descartar ciudades capitales (Llop 1999) para así poder concentrarse en aquellas que tienen un flujo o corredor con las grandes urbes, dado que el primer requerimiento consiste precisamente en su interacción (Michellini y Davies 2009) en segundo lugar se puede considerar los siguientes aspectos: i) función de centro en un territorio inmediato, ii) centro de acopio y provisión de servicios y bienes específicos a un nivel regional, iii) interactuar en las dimensiones social y cultural con los entornos poblados, iv) contar con un flujo de articulación, y v) forma de gobierno (Llop 1999).

Con esto, cabe mencionar que adicional a las consideraciones cualitativas y cuantitativas se debe destacar que el indicador más acertado para contribuir a su definición radica en su característica de “intermediación entre espacios-escalas muy diversos, no solo a nivel funcional sino también a nivel social y cultural” (Cátedra UNESCO 2012).

Finalmente, el papel que tienen las ciudades intermedias como parte de los sistemas urbanos consiste precisamente en un entorno de mediación entre las grandes metrópolis y las áreas rurales (Cabrera y Jara 2016, Carrión 1986), formando así corredores de intercambio que logren proveer de algún tipo de servicio o producto según las demandas de las grandes ciudades y viceversa.

1.1.2 Nuevo Paradigma de la movilidad

Un mundo en constante movimiento y *progreso* exige volcar la mirada hacia los medios que permiten los desplazamientos de millones de personas cada año, son viajes que pueden ser realizados por turistas, inmigrantes, refugiados, profesionales y demás; con una gama de categorías y opciones extensa resulta coherente considerar que no todos los desplazamientos son equitativos ni se desarrollan de la misma manera.

Los desplazamientos de los individuos o de comunidades enteras no pueden ser consideradas exclusivamente como el movimiento físico de un punto a otro, sino que

debe contar con una visión amplia e integral y por tanto tomar en cuenta la virtualización de estos desplazamientos (Molz 2006).

Lo dicho son algunas de las consideraciones para marcar el inicio de un nuevo paradigma de la movilidad, hacia finales de los años 90 e inicios de los 2000, donde intervinieron disciplinas de los estudios culturales, geografía, antropología y tecnologías, entre otros; para el efecto de este apartado se tomará la propuesta desde las ciencias sociales.

Es precisamente desde las ciencias sociales que inicia la crítica hacia como la movilidad contó con una tendencia de ser investigada como algo estático y neutral (Sheller y Urry 2006) y no como un proceso complejo en el cual intervienen incluso relaciones de poder al evidenciar las posibilidades de hacerlo en mayor o menor medida en dimensiones físicas y virtuales (Hocêvar y Zorman 2012).

El paradigma de la movilidad inicia su propuesta haciendo referencia a como las redes de intercambio y comunicación están anclados a un lugar, y como la noción que se obtiene de ello puede ser trasladada cuando la acción de movilización es realizada (Sheller y Urry 2006) debido a que las actividades cotidianas denotan una necesidad de movilización y desplazamiento.

Según este paradigma es necesario observar la intensidad y frecuencia con la que se producen los desplazamientos (Pooley et al. 2006) así como también que generalmente los procesos de movilidad están relacionados con la infraestructura y tecnologías disponible y accesible para ello (Graham y Marvin 2001, Sheller y Urry 2006).

En cuanto a la representación de la movilidad “está siempre localizada y materializada, y ocurre a través de la movilización de la localidad y reorganizaciones de la materialidad de los lugares” (Sheller 2004) lo que discurre a lo largo de las distancias recorridas desde el momento en que inicia la actividad, dejando atrás la idea de que el tiempo de transportación es *tiempo muerto*.

El nuevo paradigma de la movilidad propone que la actividad de desplazamiento sea visto desde una perspectiva en la cual converjan las categorías de género, nacionalidad,

clase, discapacidad y raza, (La Barbera 2017), lo que permite reflexionar que si las categorías se superponen y entrelazan se puede hacer referencia a relaciones de desigualdad según sean dispuestas (Jabardo 2012).

Si bien la visión desde la interseccionalidad (Crenshaw 2011) se desprende de las corrientes feministas afroamericanas -Colectivo *Combahee River* (1977), Angela Davis (1983), bell hooks (1981) y otras- que fueron pioneras en señalar la pertinencia de una visión que pueda dar cuenta de la interconexión y opresión aplicados desde el capitalismo, racismo y heteropatriarcado (Jabardo 2012) que discurren en diversos escenarios.

La razón principal de la interseccionalidad radica en integrar los factores que son tomados en cuenta para la desigualdad, inequidad y discriminación, ya que al considerarlos de manera aislada se reduce la posibilidad de visualizar el problema de manera integral; y puede ser abordado desde tres diferentes niveles estructural, política y representacional (La Barbera 2017).

La perspectiva del nivel estructural evoca enfocarse en las situaciones de individuos y colectivos, lo cual apertura un amplio espectro de la cotidianidad de diversos sujetos donde intervienen -adicional a la mencionado- conexiones que ocurren en espacios socialmente construidos y que a su vez configuran la ciudad, lo que permite hacer referencia a una movilidad espacial.

Desde las Ciencias Sociales el nuevo paradigma de la movilidad propone que se preste atención a los medios de transporte disponibles para los desplazamientos de los individuos; al tomar en cuenta la perspectiva de la interseccionalidad se pretende explicar que la orientación de esta investigación es hacia las categorías que estarían detrás de la acción de movilidad de un grupo de individuos en una ciudad intermedia.

1.2 Teoría meso

1.2.1 Noción de ciudadanía

La relación de los individuos con la ciudad puede contemplarse desde la noción de ciudadanía, que se origina desde una forma de gobierno democrático transformándose

en un debate entre el poder y los ciudadanos, intereses de individuos y de comunidad en el marco del entendimiento de *nosotros y los otros* (Sojo 2002) y que por tanto será una noción cambiante.

En la dimensión jurídica el concepto de ciudadanía se determina por derechos y responsabilidades obligatorias para los ciudadanos de un territorio (nación) en un marco normativo o constitución, por tanto sus integrantes tendrán un estatus de ciudadanos con la intención de instaurar una igualdad de derechos y responsabilidades, mientras que las clases sociales son un sistema de desigualdad (Marshall y Bottomore 1992); en este sentido los derechos y responsabilidades que se proponen buscan encaminar las acciones para el beneficio comunitario.

Por tanto, la noción de ciudadanía es un principio de igualdad ante la desigualdad social (Roberts 1998); que evoca considerar tres fenómenos que ponen en duda la forma de ciudadanía. Primero, la migración que aumenta las necesidades en la dimensión social. Segundo, la globalización e internacionalización del trabajo, y tercero, la definición de la nación (lugar) como el único en donde se aplica los temas de ciudadanía. Para comprender de mejor manera, los derechos son parte de luchas sociales, políticas y de clase.

La contribución a una definición de la noción de ciudadanía más amplia toma en cuenta la construcción de identidad, viendo al otro de una manera solidaria y de cooperación (Calderón et.al. 1997) busca una equidad en las dimensiones productivas (crecimiento dinámico económico), simbólicas (obtención y manejo de información) y de derechos (reconocer la existencia de otras identidades).

La construcción de la noción de ciudadanía exige cohesión e integración de la sociedad en algunos ejes no aislados, nacional y global, por ello la transformación y lucha por la noción de ciudadanía se da de manera permanente. Adicional a la mención de la identidad, existe una dimensión material de la noción de ciudadanía que sucede a través de vínculo con el equipamiento de una ciudad, según la forma de distribución que albergue (Jiménez 2000) si bien este enfoque enfatiza en los espacios públicos, resalta así mismo como la capacidad de movilidad y desplazamientos en la ciudad consiste en un derecho (Borja y Muxí 2003).

La ciudad es el territorio de representación política en el que los habitantes actúan como sujetos de derechos y deberes, activos en su comunidad (Borja y Muxí 2003) facultando la convivencia; por tanto, cualquier actividad que realice la ciudadanía incidirá en la dinámica de la ciudad, tomando en consideración que la movilidad será un factor para estructurar la condición de ciudadanía.

La ciudadanía se construye a partir de la participación en la ciudad por parte de los individuos, lo cual es posible a través de la dimensión material de la ciudad, es decir el equipamiento que disponga (Franco y Zabala 2012) para satisfacer las necesidades de la población. Por tanto, el vínculo entre estas variables radica en la expresión material de un servicio que según su uso garantiza el ejercicio de la ciudadanía.

1.2.2 Movilidad

Es necesario comprender la movilidad en su composición compleja y no como la conexión entre puntos que realiza un individuo mediante determinadas infraestructuras (Apaza et al. 2021), resulta más útil considerarla como un conjunto de desplazamientos particulares que resultan de las condiciones sociales y económicas de los sujetos (Miralles-Guasch 2000; Montezuma 2003).

En el marco del nuevo paradigma de la movilidad se propone que en esta actividad se presenta una relación desigual respecto a la forma en la que se realiza (Sheller y Urry 2006), lo que exige ver hacia el contexto social y técnico que envuelve las prácticas. Y por tanto considera a las tecnologías como miembro del cambiante significado que implica la movilidad.

La población debe poder acceder a los diversos servicios y espacios que componen una ciudad, para esto deben emplear los medios de transporte disponibles en función de las condiciones de cada individuo o interés de una empresa, por tanto, la movilidad se refiere al conjunto de componentes que facultan y motivan el desplazamiento de los sujetos (Graizbord 2008).

La movilidad en las ciudades debe entenderse como “la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un

territorio determinado” (Miralles-Guasch 1998) y construir así una lógica locacional que contenga la expresión de accesibilidad o en su defecto de exclusión para finalmente constituir una performance sobre el territorio (Gutiérrez y Rearte 2012).

Referirse a la movilidad implica desde luego mencionar los medios por los cuales esta acción es posible, lo que conlleva a mencionar al transporte como parte de los medios del servicio a disposición de la población, pero también como un conjunto que requiere de infraestructura y equipamiento específicos para funcionar de manera acorde, en cuanto “el transporte es la dimensión material de la movilidad, y a su vez la movilidad se expresa en el transporte” (García-Schilardi 2014).

La consideración del transporte como una actividad necesaria en el desarrollo de la vida de las ciudades permitió el replanteamiento de la forma en la que se ejecuta, tomando en cuenta que el 64% del transporte a nivel mundial sucede en entornos urbanos (SUMBio 2019); aunque existen otras áreas que son vinculadas a través del mismo elemento.

El sistema de transporte público es de vital importancia para el desplazamiento cotidiano de la población, ya que a medida que su expansión, incluso en los casos de periurbanización, es necesario contar con sistemas eficientes de traslado que permitan mantener el nivel o estado de productividad y desarrollo de la ciudad (Villarreal 2009) así como satisfacer las necesidades de los pobladores.

En ese sentido el transporte público es el medio que conecta los diversos sectores tanto al interior como al exterior de la ciudad, y acorde a la morfología de esta habrá zonas *más alejadas* del centro o centros de mayor movimiento y desplazamientos de la localidad, constituyendo así un contexto de exclusión social (García-Schilardi 2014), demostrando que según la forma en la que se maneje el servicio, el transporte público puede bien ser un mecanismo integrador o de segregación.

Desde la perspectiva propuesta el transporte público funciona como un reflejo que potencializa las relaciones de poder, ya que el transporte público consiste en un servicio al que no se tiene un acceso equitativo y conlleva a considerar situaciones de posibilidad de movilidad y en su defecto inmovilidad (Sheller y Urry 2006).

Los habitantes que hacen uso del servicio de transporte público son los individuos capaces de dar cuenta de estos escenarios ambivalentes de movilidad en una ciudad, desde su experiencia integral compuesta por un bagaje de condiciones que usualmente no constan en la perspectiva netamente cuantitativa respecto a estas problemáticas, la perspectiva de la población es precisamente la que empata con la intención de presente trabajo.

1.3 Modelo de Análisis

En cuanto a la estrategia para la estructura metodológica de la presente investigación, se condensa como consta en la siguiente tabla 1, el modelo propone una secuencia de indicadores enlazados con las dimensiones y subdimensiones que facultarán el análisis y la formulación de las respuestas a la pregunta de este trabajo.

Tabla 1. Modelo de análisis estructural

Macro	Meso	Micro				
Teoría Base	Variables	Dimensiones	Subdimensiones	Indicadores	Unidad de medida	Enfoque método
Sistemas Urbanos (Jordán and Sabatini 1988; Schlotfeldt 1998; Montes Lira 2001; Camagni 1991; Dematteis 1994; Borja y Castells 1998; Linares and Velázquez 2012; Precedo Ledo 1990; Carrión 2013; Maturana et al. 2017; Sánchez 2001; Gehl 2011; Capel 2003) Nuevo paradigma de la movilidad (Molz 2006; Sheller y Urry 2006; Hocévar y Zorman 2012; Pooley et al. 2006; Sheller 2004; La Barbera 2017; Jabardo 2012; Crenshaw 2011)	Movilidad (CEPAL 2013; Miralles-Guasch 2000; Montezuma 2003; Graizbord 2008; Miralles-Guasch 1998; Gutiérrez 2012; García-Schilardi 2014; SUMBio 2019; Villareal 2009)	Multilocalidad (Weichhart 2015; Kivisto 2001; Schiller et al. 2011; Sheller y Urry 2006)	Locaciones	1 Ubicación de los principales sitios en los que realizan sus actividades	Georreferencia	Cuantitativo
			Nodos	2 Conexión/distancia entre las locaciones	Km	Cuantitativo
			Medios de transporte	3 Infraestructura (vías y paradas)	Kilómetros (km) y Unidad/Habitantes (und/hab) Unidad / Kilómetros cuadrados (unidad/km²) Kilómetro / Kilómetro cuadrado (km/km²) Minutos (promedio) Porcentaje (%)	Cuantitativo
				4 Integración del transporte		
				5 Cobertura del servicio		
				6 Frecuencia del servicio		
	Inmovilidad	Condición socioeconómica	7 Gastos en transporte público	Porcentaje (%)	Cuantitativo	
			8 Situación de empleo	Porcentaje (%)		
	Residencia	Residencia	9 Identificación sexo genérica	Porcentaje (%)	Cuantitativo	
			10 Grupo étnico	Porcentaje (%)		
	Espacio público	Ocupación y apropiación	11 Ubicación de residencia	Georreferencia	Cuantitativo	
			12 Locaciones / destinos deseados	Georreferencia		
	Noción de ciudadanía (Sojo 2002; Marshall and Bottomore 1992; Roberts 1998; Calderón et al. 1997; Jiménez 2000; Borja y Muxi 2003; Franco y Zabala 2012)	ciudades intermedias	Prácticas y dinámicas sociales	13 Caracterización y uso de los espacios	Promedio (escala 1-10)	Cualitativo
				14 Infraestructura disponible	Porcentaje (%)	
Red de relaciones y vínculos			15 Ocupaciones	Detalle nominal	Cualitativo	
			16 Cargas familiares	Detalle nominal		
			17 Función en el núcleo familiar/individual	Detalle nominal Caracterización	Cualitativo	
			18 Círculo próximo de interacción			
			19 Integración social			
			20 Motivos de movilidad			

Fuente: Elaboración propia, diciembre 2022

1.4 Teoría micro

1.4.1 Espacio público

La discusión entorno a la conceptualización del espacio público se enmarca en un amplio debate desde varias disciplinas, para fines de esta investigación se propone presentar su composición desde tres perspectivas, una política, una urbanística y otra de construcción social.

Se ha mencionado ya en reiteradas ocasiones respecto a los diferentes espacios que conforman una ciudad, donde algunos son privados y otros públicos; en conexión con la noción de ciudadanía mencionada en el primer apartado de este capítulo se hará referencia al espacio público como una expresión de la democracia representada en una dimensión territorial (Borja 2011).

Entendiendo el espacio público como un ámbito al cual deberían poder acceder todos los miembros de una sociedad pero que requiere de una administración por parte de autoridades gubernamentales (Borja 2011) es también un espacio de integración, ocupación, interacción, en concreto se trata de un espacio que debería ser de uso público (Selle 2001) y de libre acceso pero bajo ciertas regulaciones (Aramburu 2008).

En complemento con la perspectiva política de espacio público, éste también cuenta con una propuesta para su conceptualización desde el urbanismo, desde la cual se puntualiza como las zonas de intervalo entre edificaciones públicas o privadas con diferentes funciones para los diversos grupos de pobladores del lugar (Duhau y Giglia 2004)

Adicional de ser edificado el espacio público puede ser también considerado como un resultado de la convergencia de varios procesos sociales a modo de puente para un vínculo entre la población y el espacio como tal (Borja 1998); este vínculo se establece mediante la interacción y las acciones que se lleven a cabo en el lugar, a modo de apropiación e incluso de expresión comunitaria (Borja 1998).

Cuando suceden estos intercambios y relacionamientos en un espacio determinado que ya está mediado por la condición de acceso al mismo, las relaciones tendrán la misma condición de desigualdad tanto entre pobladores, como hacia las autoridades administrativas y desde luego la ciudad como un todo (Ramírez 2015).

Los espacios públicos contribuyen al ordenamiento urbano, tanto por su ubicación estratégica -o no- como por su función en el tejido social, ya sea como espacios importantes para la organización social o como espacios residuales (Carrión 2007); en cualquiera de los dos casos se debe puntualizar que no son espacios vacíos, son áreas que usualmente cuentan con otra infraestructura y mobiliario urbano, como plazas y parques.

Dentro de lo que se considera como espacio público se encuentran las vías, paradas o estaciones del servicio de transporte público que se encuentran distribuidas en las ciudades y constituyen también un espacio de circulación y vinculación para la ciudadanía con su entorno.

En este apartado convergen las tres perspectivas del espacio público con la intención de posicionar a las paradas del transporte público como uno de los espacios que intervienen en la relación de los usuarios con uno de los medios que facultan su desplazamiento en la ciudad; también con la intención de dar cuenta que el proceso de movilidad implica que ciertas relaciones y condiciones sociales sucedan en los espacios predeterminados para ellos y con la infraestructura disponible

1.4.2 Prácticas y dinámicas sociales

Las actividades de los individuos requieren de un contexto para poder suceder, las ciudades funcionan como la limitación territorial para hacerlo pero concluyen así mismo otras condiciones, como sociales, históricas y materiales que facultan un proceso cognitivo con el entorno (Abric 2001), por tanto una práctica social es la representación de la relación de una población con su entorno.

Las ciudades funcionan como el medio en el que los individuos desarrollan sus vidas, mismas que están desagregadas en una amplia variedad de actividades y requieren realizar desplazamientos, si se parte de la consideración que la movilidad consiste a su vez en una práctica social (Díaz-Osorio y Marroquín 2016) es pertinente referirse a las dinámicas sociales que ocurren en los espacios destinados para esta práctica.

Existe una relación estrecha entre las estructuras de movilidad y el espacio público (Díaz-Osorio y Marroquín 2016) lo que le otorga una temporalidad reducida a estos espacios como paradas y estaciones precisamente por lo breve de su ocupación en relación con otros lugares con la misma categoría de uso público.

El vínculo entre prácticas sociales y la noción de ciudadanía parte desde la consideración del uso de los espacios públicos destinados para las acciones de movilidad y el uso en sí del servicio de transporte público por parte de la población, tiene como antecedente ciertas decisiones adoptadas por los individuos que determinarán la dinámica de sus desplazamientos, lo que contribuye a la discusión de que los desplazamientos no son únicamente de un punto a otro sino que existen experiencias alrededor que influyen (Díaz-Osorio y Marroquín 2016).

La movilidad y las decisiones detrás de ella están contenidas en el concepto de la motilidad (Canzler y Kaufmann 2016) entendido como la capacidad de una persona ya sea de manera individual o grupal de moverse social y espacialmente (García 2016) que al desenvolverse en un entorno comunitario cuenta así mismo con inequidades.

Transformar la movilidad hacia un ejercicio socioespacial contribuye a la consideración de los factores sociales que conformarían el accionar o estrategias (Oviedo Hernandez y Titheridge 2016) de los individuos, que en complemento con las dimensiones físicas de infraestructura y territoriales puede permitir representar gráficamente los patrones de movilidad.

1.4.3 Multilocalidad

Siguiendo la línea propuesta por el nuevo paradigma de la movilidad, desde las Ciencias Sociales se fomentó un fuerte cuestionamiento hacia el habitual trato a los desplazamientos exclusivamente como una actividad estática pero que ocurre de un punto a otro, mientras que este paradigma los considera como movimientos que pueden organizar la estructura social (Sheller y Urry 2006).

Adicional a una estructura social, como producto de los procesos de movilidad las ciudades presentan una serie de nodos en diferentes áreas y por diversas actividades y

funciones de la población; los puntos a los que se desplazan los individuos de una ciudad son resultado de la toma de decisiones de la población (Weichhart 2015) y dan cuenta de una articulación específica en múltiples locaciones.

La multilocalidad puede ser considerada como una práctica social que permite la combinación de varias de las actividades realizadas por los individuos (Weichhart 2015) por un lado en función de la infraestructura y tecnologías del transporte disponible (Kivisto 2001) y que a su vez generan alianzas y estrategias por la interacción de los individuos (Schiller et al. 2011) aunque existen otros factores a considerar como alianzas políticas, activismo y procesos migratorios, entre otros.

Bajo la noción de la integración social de una ciudad tomar el concepto de multilocalidad permite investigar las variables sociales de interacción de los pobladores, lo que de manera ulterior demuestra una distribución espacial y territorial acorde a la realidad de los individuos y sus dinámicas.

1.4.4 Inmovilidad

Desde la propuesta del nuevo paradigma de la movilidad se presta atención a los medios, condiciones, infraestructura como elementos que conforman el proceso de movilidad y desplazamientos en un amplio espectro que considera múltiples y variados escenarios para ello, desde lo cual se elabora una noción respecto al caso particular cuando la movilidad no es una posibilidad y a qué se debe.

Esta ausencia de la posibilidad de movilidad conlleva a la situación de inmovilidad o fijación obligada a un mismo lugar y es un estado complejo compuesto por varias condiciones y circunstancias (Urry 2003) con principal atención en la infraestructura disponible como uno de los impedimentos para la movilidad (Beauchamps et al. 2017).

Si bien la inmovilidad sucede en la ausencia de la movilidad esta aproximación propone que se considere la relación entre ambas condiciones en lugar de una contradicción (Sheller y Urry 2006), permitiendo considerar otros momentos en el medio como velocidad o lentitud (Beauchamps et al. 2017) que tienen lugar en un trasfondo

atravesado por una estructura de relaciones sociales entorno a la movilidad (Adey 2010).

Esta estructura estaría conformada por los recursos económicos y sociales, nivel educativo, interacciones sociales en combinación con la accesibilidad física a la infraestructura disponible (Oviedo Hernandez y Titheridge 2016), estos factores son los que se deben tomar en cuenta para develar los diversos escenarios y mecanismos que la población genera para poder movilizarse; y en aquellos casos donde eso no sucede vale la pena dar cuenta de ambas circunstancias también

1.5 Síntesis

A modo de cierre ya que la presente investigación que se desarrollará en una ciudad intermedia, y en concordancia con lo expuesto en este capítulo según las variables del trabajo es necesario emplear una metodología compuesta que cuente con el aporte las visiones cualitativa y cuantitativa respectivamente que en conjunto logren una comprensión integral de la problemática.

El paradigma de este caso es de perspectiva interpretativista puesto que procura la comprensión de la realidad desde el punto de vista de los sujetos (Corbetta 2007); la dimensión cualitativa deberá tener soporte mediante la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental (Avellaneda 2009).

Más a detalle de la noción cuantitativa se considera un enfoque hacia los datos estructurales y de tipo técnico, mientras que otros priorizan el análisis a través de levantamientos de información que pueden incluir o no observación tanto participante como silenciosa (Hernández et al. 2014).

Una perspectiva cualitativa con la intención de dar cuenta de la perspectiva de la población respecto a sus actividades y dinámicas entorno al transporte público, que si bien estará fundamentado en sus percepciones particulares, también se recurrirá a datos generales estadísticos que contribuyan a la reconstrucción de un perfil social, como parte de la perspectiva cuantitativa.

La relevancia de este tipo de datos en cuanto a percepciones dinámicas sociales puede ser fortalecida a través de la representación espacial de las mismas mediante el uso de herramientas de georreferenciación, que denoten de manera visual el comportamiento de los individuos sobre un territorio predeterminado, y cómo éste a su vez puede verse transformado por las interacciones.

El principal mecanismo que se propone para que ambos enfoques metodológicos converjan será realizado mediante un mapeo de movilidad (Kumar 2002) que implica la participación directa de los individuos para así lograr tener una perspectiva real de la dimensión espacial desde la experiencia de los sujetos.

2 Capítulo 2 Contextualización

2.1 Paradigmas como contexto

El presente capítulo dispone una lectura breve en cuanto a los estudios realizados respecto a las temáticas de movilidad y el transporte público en el contexto latinoamericano, desde una perspectiva que perfila la comprensión de las ciudades intermedias como espacios activos de un territorio más amplio.

Para el efecto se hará referencia de manera puntual a ciudades intermedias de países en la región andina para así dar paso al caso de Ecuador, con la intención de consolidar un escenario externo que permita una visión del escenario en el que se desarrollan las ciudades de diferente escala que componen una estructura urbana y rural de cada país.

Respecto al caso particular de Ecuador se mencionará la formación de ciudades intermedias específicamente en su zona andina con un punto de partida desde el escenario nacional, para finalmente perfilar la ciudad de Cuenca como el estudio de caso de esta investigación.

En concordancia con las variables dispuestas para el análisis de esta investigación, fue necesaria la revisión de estudios y metodologías sobre la temática propuesta, en el marco de la región latinoamericana como el escenario para el desarrollo de ciudades de diversos tamaños y funciones, en las cuales se desenvuelvan dinámicas sociales respecto a la movilidad.

En el proceso de revisión se logró identificar un considerable grupo de estudios sobre la insurgencia de ciudades intermedias en varios países de la región, cuyas dinámicas envuelven de manera similar al transporte público y sus efectos para la población. En primera instancia se debe contextualizar la principal unidad de investigación de este trabajo: ciudad intermedia.

El surgimiento de las ciudades intermedias está estrechamente relacionado con el sistema de globalización que tiene inferencia directa en la unidad básica de la expresión urbana, que es la ciudad; en esta nueva fase de urbanización mundial es evidente la localización en determinadas ciudades presentando un escenario de desigualdad y fragmentación (Sassen 2011).

Este marco que prioriza un proceso de jerarquización urbana de las ciudades y áreas aledañas, únicamente en función de la cantidad de habitantes que contenga; lo que resulta en una dimensión espacial y demográfica de categorización tales como como mega, metropolitanos, grandes, medianos y pequeños (CGLU 2016).

Es necesario señalar el primer cambio de paradigma que sucede en los temas que atraviesan esta investigación, ya que para ubicar el marco de las ciudades intermedias se propone hacerlo tomando en cuenta la propuesta de abandonar la jerarquización urbana y dar paso a observar otros atributos de este tipo de asentamientos. La nueva lógica se fundamenta en observar los procesos de interconexión y relaciones específicas a modo de red que se tracen (Carrión 2013).

En esta noción de sistema urbano, previamente revisada en el capítulo anterior (marco teórico), son las ciudades intermedias las que cumplen una función de articulación (Carrión 2013) precisamente entre ciudades grandes y pequeñas, y las áreas rurales; su papel principalmente consiste en el intercambio e interacción de ideas, bienes y servicios entre ciudades más grandes (Bellet y Llop 2004).

En los estudios revisados se pueden abarcar sus aportes en tres formas de tratar el transporte público en las ciudades intermedias de los países más próximos a Ecuador en el contexto de la región latinoamericana. Una primera forma se refiere a la expansión urbana, mientras que la segunda considera fundamental el enfoque de sostenibilidad de las urbes, la tercera discurre en un análisis intenso respecto a las políticas del sistema de transporte público, y la última explora la perspectiva de género con la que puede observarse este fenómeno.

Referirse a los temas de movilidad es indispensable tomar en cuenta el factor de sostenibilidad como parte de la estrategia que conforma el cambio de paradigma, desde este punto de vista se reconoce que los desplazamientos de los individuos conllevan una consecuencia ambiental (Ochoa Arévalo 2018), que obliga a considerar alternativas a los transportes motorizados en el marco de una eficacia social y ambiental (Sanz 1997).

En ese marco de actuación la tendencia de los gobiernos locales fue dotar de infraestructura vial, así como sistemas y unidades de transporte en un intento por enfrentar los cambiantes escenarios y dinámicas de las comunidades urbanas y así garantizar la movilidad de la población (CEPAL 2002), sin embargo resultó ser una solución que requiere de una visión más integral y de la participación de otros factores para poder aplicarse nuevamente.

La mayoría de investigaciones relacionadas a los cambios de paradigma en el transporte público en la región latinoamericana se concentran en las ciudades capitales, metrópolis y grandes zonas urbanas; sin embargo, existe una propuesta que puede ser aplicada a la particularidad de las ciudades intermedias y es la de accesibilidad urbana (Geurs y van Wee 2004), quienes proponen que la ciudad es accesible para bienes o actividades a través de la combinación de modos de transporte disponibles -sobre un sistema de uso de suelo-.

Por su parte las políticas publicas son también un enfoque recurrente en las investigaciones sobre transporte público y movilidad, debido a la consideración de que las decisiones que se tomen al respecto deben tener soporte en un marco de gobierno (Rivas et al. 2019) sin embargo, no será uno de los enfoques transversales para el presente trabajo.

En lo que respecta a una de las más recientes visiones para tratar esta problemática, desde la perspectiva de género se considera que los patrones de movilidad de la población tienen un sesgo de género, como bien menciona en su análisis Cebollada (2006) quien señala que mujeres y otros colectivos -jóvenes, inmigrantes y personas con discapacidad- tienen menores índices de movilidad para acceder varios servicios de la ciudad y como tal a hacer uso de ella (Borja 2014).

Leer la ciudad de esta manera, en función del uso y acceso que pueden tener determinados grupos de poblacionales permite generar un panorama territorial diferente del que habitualmente se realiza en los estudios urbanos (Cebollada 2006) es posible obtener una ciudad con sectores incluyentes, semiiincluyentes y excluyentes.

Esta propuesta se consolida desde inicios de los años 90, donde se inician las menciones respecto a las disparidades considerables en cuanto a la forma de movilizarse en la ciudad (Blumen 1994; Miralles 1998; Muxí et al. 2011; Novas 2014) expresado en posesión de vehículo privado, (*in*)accesibilidad al transporte público, razones y motivos desplazamiento que tengan los individuos en cuanto a su condición de género y posteriores categorías de las poblaciones generalmente más excluidas (Cebollada 2006)

2.2 Contexto regional

Según un informe de la Organización de Naciones Unidas respecto al Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe (ONU-Habitat 2012) esta región se encontraba iniciando una transición urbana fundamentada en cuatro aspectos: i. desaceleración del crecimiento demográfico, ii) nuevos patrones migratorios, iii) importancia de las ciudades secundarias, y iv) nuevos patrones de crecimiento urbano.

La región andina cuenta con un historial largo de dinámicas sociales y urbanas en constante transformación, representado por sus procesos migratorios y de desplazamientos para establecer relaciones de intercambio, como es característico del periodo pre-colonial (Murra 2002) etapa en la que se destacó la conexión entre las poblaciones de las regiones andina, litoral y amazónica.

La multilocalidad propuesta en el capítulo anterior es algo observable incluso en la época colonial, como evidencian el establecimiento por parte de los indígenas y los mestizos en las relaciones sociales y transaccionales a través de múltiples escalas (Saignes 1987) en cuanto a lugar de residencia, áreas destinadas a la producción y otras para el intercambio.

Con esto en mente se pueden mencionar algunos detalles de los y que contribuye al marco general de lo que sucede en Latinoamérica respecto al transporte público en algunas de sus ciudades intermedias, en este apartado se harán mención a aquellas estudiadas de manera más exhaustiva y reciente, cuyas metodologías de análisis empaten con la intención de revalorizar el papel del usuario en el proceso de movilidad.

Colombia es un claro ejemplo de tempranas reformas en las políticas públicas respecto al transporte público, considerada como uno de los países pioneros en hacerlo en la región latinoamericana; dichas reformas fueron aplicadas en las ciudades intermedias una vez utilizadas en Bogotá y otras ciudades metropolitanas.

El análisis de las reformas en política pública para control del transporte público en ciudades con un reducido sistema troncal como Barranquilla, Bucaramanga, Pereira y Zipaquirá entre otras (Gómez-Lobo 2020; Moreno Miranda et al. 2021) se realiza en el marco de una reducida infraestructura de circulación exclusiva para las unidades de transporte, lo que ha sucedido paralelamente con un decrecimiento de demanda del servicio (Sánchez 2020) debido a la extensión en tiempos de espera y transportación (Gómez-Lobo 2020).

La problemática de las ciudades intermedias en Perú se fundamenta en una infraestructura urbana que crece muy por detrás de la expansión territorial pronunciada ciudades como Arequipa, Huancayo Piura y Trujillo entre otras (GIZ 2020), se han convertido en un laboratorio para que el servicio de transporte profundice las desigualdades sociales en el marco de un manejo de política y gobierno sumamente fragmentados (Miranda 2019) y con un fuerte impacto ambiental debido a la contaminación

La falla del sistema de transporte público puede resultar perjudicial para el desarrollo de las ciudades intermedias, medible en cuanto a la aparición de alternativas informales e irregulares de movilidad de baja capacidad (Arana Velarde 2021) expresado en pequeños vehículos motorizados que permiten entre 3 a 15 pasajeros; que de manera ulterior terminan infiriendo en la morfología cambiante de la ciudad.

Las consecuencias de no tratar la movilidad en las crecientes ciudades intermedias, como en el Perú, pueden resultar en una expansión insostenible (Arana Velarde 2021) entendida como una discordancia entre los elementos que participan de este proceso - movilidad, población, urbanización y producción- que de continuar en una línea de falta de ordenamiento puede poner en riesgo la accesibilidad de la población al transporte público, e impedir su función de mediación con áreas de producción agrícola (Miranda 2019).

En Chile, la movilidad resulta ser relevante debido a la presión social que existe por parte de la población para realizar mejoras en las políticas públicas que regulan su servicio (Cortés 2019) estas exigencias develan las falencias de los marcos regulatorios que condicionan su funcionamiento en un país, donde en la capital Metropolitana el 29,1% de personas utilizan el transporte público y el 38,5% utilizan modo de transporte no motorizado (Observatorio Social 2014).

La red de ciudades consideradas como intermedias en el caso chileno corresponden a las actividades económicas y dinámicas tanto sociales como territoriales de cada asentamiento (Maturana et al. 2022), ciudades como Calama, La Calera-Quillota, Curicó, entre otras (Cortés 2019) experimentan en su interior la carencia de un sistema regulatorio eficiente en contraposición a las fuertes regulaciones y consolidación de los sistemas de transporte en las grandes ciudades metropolitanas (Figueroa 2013).

No tratar el transporte público de las ciudades intermedias resulta en una falla por elaborar políticas públicas coherentes a las dinámicas internas que suceden, ocasionando que exista un acceso desigual por parte de poblaciones vulnerables (Aatisba 2010; Cortés 2019) así como el surgimiento de alternativas de transporte que lejos de conformar una solución imposibilitan mejorar la movilidad y los desplazamientos en las ciudades intermedias.

En Bolivia a pesar de contar con una concentración poblacional muy marcada en las zonas metropolitanas ha experimentado un giro en cuanto a la generación de nodos de población distintos conformando así otros ejes de integración (Carrión 2013), el caso particular de este país involucra la disolución de la dicotomía simplista de campo-ciudad ya que sus habitantes se movilizan ya no directamente hacia las urbes desde las áreas rurales sino que crean nuevas localidades de manera paulatina (Angulo et al. 2017).

El cambio en este país sucedió entre las décadas de 1970 y 1980, cuando iniciaron un fuerte movimiento migratorio desde el campo que no siempre terminaba por llegar a las grandes ciudades generando así nuevos asentamientos que trazaron nexos entre ambos puntos (Cielo y Antequera 2012) estos nuevos puntos fueron palatinamente funcionando

como espacios de producción, redistribución y comunicación de productos y fuerza laboral para las grandes ciudades.

La situación general del país ha consistido en una fuerte desigualdad entre las zonas metropolitanas y las zonas rurales, mayoritariamente de ocupación indígena, Bolivia tiene 24 ciudades dentro del rango y función de intermedias (Apaza et al. 2021) como Yapacaní, Llalagua, Villazón o Bermejo, entre otras.

2.3 El caso de Ecuador en la región

En continuación con el enunciado de los procesos culturales y políticos que organizan y modifican la región en un primer momento, es posible profundizar en la expresión que tuvieron estas particularidades en el caso de Ecuador; como la formación del Estado nacional y la consolidación de la urbanización que le seguiría posteriormente (Carrión 1986).

El recuento histórico de la conformación de las ciudades intermedias en Ecuador puede hacerse con el desarrollo productivo que atraviesa los dos momentos mencionados con anterioridad, en un inicio el país se enfocó hacia el desarrollo de un modelo agroexportador lo que logró impulsar la urbanización del país y demarcando las dos regiones principalmente involucradas, la Sierra y el Litoral (Carrión 1986).

El papel de la región Sierra consistió en provisionar el mercado interno, y el Litoral participaba con las plantaciones de diversos productos que serían posteriormente exportados (Galarza 2019) quiere decir que la unidad productiva de cada región fueron por un lado, las haciendas en la Sierra y las plantaciones en el Litoral.

El caso ecuatoriano está atravesado por cambios en cuanto a su determinación urbana, densidad habitacional y expansión con la particularidad de experimentarlo en un marco de crisis económicas y sociales que ejercen directamente un efecto en las dinámicas sociales de la población, como individuos y de manera colectiva.

Paulatinamente la economía se volcaría hacia la producción principalmente de productos desde el Litoral, como el banano, por lo que inició a marcarse una diferencia

entre el avance de la urbanización en cada región para 1960 (Galarza 2019) esto acompañado de una transformación en las haciendas de la Sierra (relación con el campesinado y las áreas rurales) provocan las ciudades de intermediación entre las ya consolidadas ciudades metropolitanas se posicionen, como fue el caso de Cuenca, Riobamba o Ambato (Larrea 1986).

El papel que cada insurgente ciudad intermedia fue tomando dependió de su rol en la producción nacional, el papel de Cuenca en este caso fue trascendental en cuanto al proceso de industrialización (Portais 1986).

2.4 Cuenca como unidad de investigación

Cuenca, capital de la provincia de Azuay con una población de 195.516 habitantes (INEC 2022) y ubicada en la región sierra de Ecuador cuenta con la denominación de ciudad intermedia desde el año 2015 mediante reconocimiento de la ONU (Mercurio 2015), las características que fueron tomadas en cuenta por parte de UNESCO se fundamentaron en el sistema de gobierno, la funcionalidad de la ciudad en determinada escala y su devenir histórico.

El caso de Cuenca, su aporte en el territorio puede reconocerse a escala regional, como capital de la provincia de Azuay en el sur de la región sierra, puede ser categorizada como ciudad intermedia debido a sus características particulares tales como: estructura agraria y avances tecnológicos sostenidos en la comercialización petrolera de la época - 1960-(Galarza 2019).

Así también respecto a su crecimiento poblacional mediante la consideración de los últimos censos Cuenca denotó un crecimiento sostenido, es así que en el censo de 1950 su población era de 39.983 y el más reciente realizado en 2010 que evidenció un crecimiento exponencial sostenido a lo largo de los años que alcanzó los 173.697 habitantes (INEC 2010).

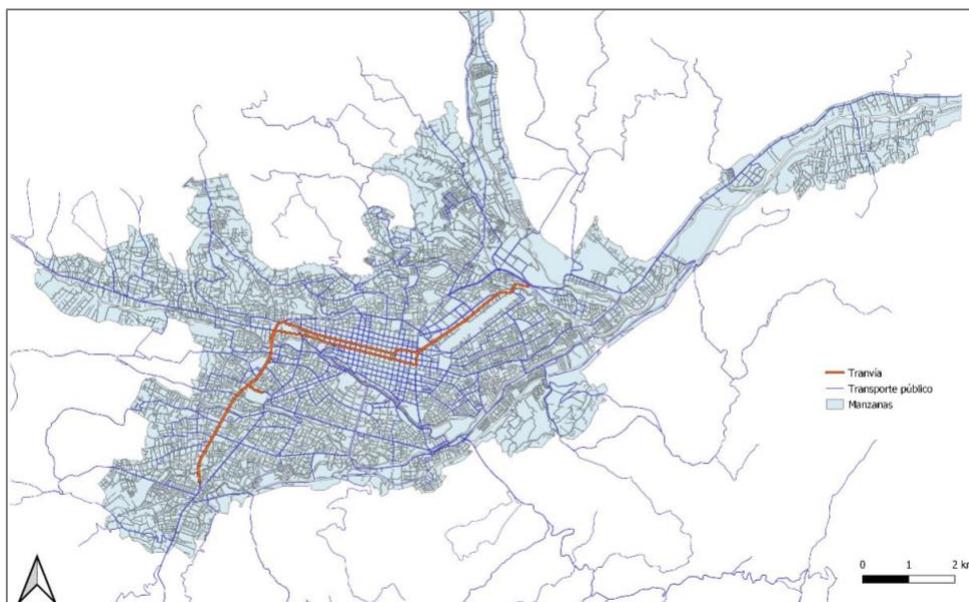
Las ciudades intermedias así como cualquier conglomerado urbano requieren de un sistema de transporte y movilidad que faculte el desplazamiento de su población, bienes y productos por el territorio. Es por tanto que en esta sección se presentarán datos

relevantes respecto al transporte público como muestra de la movilidad en la ciudad de Cuenca.

La ciudad de Cuenca cuenta con una administración municipal local descentralizada llamada Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca, que contiene una Dirección General de Gestión de Movilidad, encargada de administrar y operativizar las políticas, estrategias, formular y ejecutar el Plan de Movilidad Sostenible, así como las políticas y decisiones emitidas por el Concejo Municipal y las instancias municipales relacionadas como Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito Y Transporte de Cuenca (EMOV-EP) (que a su vez tiene la competencia de los Agentes de Tránsito (Alcaldía de Cuenca 2019).

Los habitantes y visitantes de la ciudad tienen a disposición dos medios de transporte que conforman el Sistema de Transporte Público: autobuses con 35 líneas y 1 tranvía de poco más de 10km de recorrido y que cuenta con 27 paradas (Alcaldía de Cuenca 2019), su actualización más reciente ocurrió en 2020 con la puesta en funcionamiento de este último medio. Las herramientas con las que cuenta el transporte público en la ciudad se encuentra el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, que es aplicado a través de la EMOV-EP.

Figura 1. Superposición de rutas de transporte público y el tranvía de *Los Cuatro Ríos*



Elaboración: propia, enero 2023.

3 Metodología

3.1 Estado del arte metodológico

El caso de estudio pretende llevarse a cabo desde lo multidisciplinario como una mirada que converge varios elementos contrapuestos, pero desde la perspectiva de la complementariedad, que es a la final la función de los estudios urbanos el develar lo que sucede en la ciudad tomando en cuenta a las personas como un actor trascendental y no quedarse en la consideración exclusiva de lo material o edificado.

Lo que pretende indagar esta investigación se ubica dentro del constructivismo en cuanto observará la construcción de un fenómeno con base en la interacción de los individuos con su entorno y el entendimiento de sus acciones (Hernández et al. 2014), por tanto, el paradigma de este caso es de perspectiva interpretativista puesto que procura la comprensión de la realidad desde el punto de vista de los sujetos (Corbetta 2007).

Investigar de esta manera implica una metodología compuesta que cuente con el aporte las visiones cualitativa y cuantitativa respectivamente; al ser el centro de esta investigación un fenómeno social se recomienda el uso de herramientas cualitativas y cuantitativas que logren una comprensión integral del mismo, con principal énfasis en el aporte de los actores involucrados.

3.2 Diseño de indicadores

De manera sencilla un indicador es una herramienta por desarrollarse en la evaluación de varios ámbitos, sin embargo, difiere de una herramienta de recolección de información ya que son los equivalentes observables, registrables y medibles de las dimensiones con base en la teoría definida (De Sena 2012).

Los indicadores por tanto tienen la función de volver observable el fenómeno de estudio (Cohen y Gómez 2019) que a partir de un proceso de operacionalización permite a las variables ser observables y sujetas a un registro, lo que a su vez propicia el análisis; este proceso se puede realizar con los enfoques que proponga la investigación.

En este caso los indicadores serán de tipo cualitativo y cuantitativo que contarán con

aproximaciones de tipo socioespacial con la intención de complementar mediante la representación geográfica del fenómeno que tiene lugar sobre el territorio en espacios urbanos, lo que se realizará mediante herramientas de Sistemas de Información Geográficas (SIG).

Los indicadores fueron elaborados en función de la propuesta del cuadro de análisis, que a su vez dependió de una revisión exhaustiva de la literatura al respecto; así mismo, los indicadores fueron estructurados siguiendo una lógica de relacionamiento que permita ver la relación (o no) de los datos que puedan surgir en el trabajo en conjunto con los actores.

3.3 Instrumentos de recolección de datos

Los mecanismos de recolección de la información para la presente investigación deberán tener una aproximación diversa no sólo por el planteamiento inicial que consiste en un estudio de enfoque mixto, sino también por la disponibilidad y acceso a las varias fuentes disponibles.

En el caso de este estudio se pretende recurrir a la consulta de fuentes oficiales que contengan los datos técnicos respecto a la densidad poblacional, crecimiento demográfico e información a detalle respecto a los sistemas de transporte público, con la intención de suplir el enfoque cuantitativo; mismos que serán consultados según disponibilidad de datos abiertos y de libre acceso.

La información preliminar que se empleó en el uso del diseño de indicadores consistió principalmente en el Censo de Población y Vivienda de 2010, aunque posteriormente se emplearán los datos actualizados del más reciente 2022-2023 una vez que los resultados sean publicados, en lo que se realiza el respectivo trabajo de campo y la aplicación de las herramientas metodológicas.

Por otra parte, como se menciona que es la intención de este trabajo contar con una aproximación con varios de los miembros de la muestra de estudio con el objetivo de conocer de primera mano los rasgos que constituyen las estrategias al ejercer su

movilidad, por tanto se aplicarán entrevistas semiestructuradas, estructuradas mediante el trabajo de campo (Carpiano 2009) así como la aplicación de la observación participante para lo cual se llevará un diario de campo y un registro audiovisual respectivo de cada salida.

Así mismo se realizará un levantamiento de información in situ a través de la observación participante con un grupo de actores compuesto por miembros de la sociedad, a quienes se les invitará a colaborar en la presente investigación; el primer acercamiento para la construcción de una red de colaboradores en la ciudad de Cuenca fue realizado mediante un contacto del grupo de ex alumnos de la carrera de Arquitectura de la Universidad de Cuenca.

El tipo de trabajo etnográfico (Camp 2015) que se propone realizar permitirá la aplicación de la principal herramienta que se aplicará durante el trabajo de campo: el mapeo de movilidad (Kumar 2002, Weidinger et al. 2021) ya que se destaca por un ambiente propiciado por el investigador en el cual los actores involucrados podrán identificar libremente aquellos lugares y espacios con los que formen parte de su cotidianidad, y todo el proceso de movilización que existe detrás de ello.

Mediante un grupo focal (Haugen 2020) su aporte será plasmado en materiales de papelería que permitan identificar los lugares y locaciones de encuentro y por extensión de exclusión e inclusión (Weidinger et al. 2021), sobre una capa de la estructura del servicio de transporte público en la ciudad de Cuenca, es decir cobertura del servicio, percepciones al respecto, horario y costo entre otras características percibidas por los colaboradores.

Finalmente, las aproximaciones exploratorias y participativas pasarán por un proceso de representación geográfica a lo cual posteriormente se aplicarán varios programas SIG ajustando la necesidad de análisis. Todo lo descrito tendrá la finalidad de facultar el análisis de la información levantada.

3.4 Plan de Trabajo

Con la intención de optimizar la serie de actividades necesarias para la ejecución de la presente investigación, a partir de lo elaborado durante la primera etapa se propone el siguiente plan de trabajo que contiene el detalle de las fases y actividades restantes para su ejecución acorde al análisis estructural propuesto.

Fase	Descripción actividad	2023				
		abril	mayo	junio	julio	agosto
1. Consolidación del marco analítico	Revisión marco teórico y conceptual					
	Consolidación modelo metodológico de análisis					
	Recopilación de información de fuentes secundarias					
	Revisión y consolidación de indicadores					
2. Reconocimiento espacio y delimitación del área	Proceso inicial de georeferenciación y uso de herramientas SIG					
3. Instrumentalización para la investigación	Formulación instrumentos de levantamiento de información para las variables					
4. Periodo de prueba	Prueba de los instrumentos de levantamiento de información					
	Prueba de indicadores					
4. Trabajo de campo	Primer periodo de salidas de campo (grupos focales, entrevistas y mapa de movilidad)					
	Sistematización de la información					
	Segundo periodo de salidas de campo (grupos focales, entrevistas y mapa de movilidad)					
	Sistematización de la información					
5. Evaluación	Evaluación de indicadores					
6. Trabajo de campo	Tercer periodo de salidas de campo (grupos focales, entrevistas y mapa de movilidad)					
	Sistematización de la información					
7. Redacción, análisis y producción de resultados	Consolidación de resultados					
	Interpretación de resultados, aproximación a conclusiones					
	Incorporación informe final de Taller III					

Elaboración propia, enero 2023.

Bibliografía

- Aatisba. 2010. "Reporte 'Estudio Guetos En Chile'.
- Abric, Jean-Claude. 2001. "Prácticas Sociales y Representaciones." *Mexico*, 227.
- Angulo, Ana Rosa, Ruddy Cuellar, Félix Cruz, Saira Duque, Flavia Marco, and René Salomón. 2017. "Ciudades Intermedias - Bolivia." *Aportes* 23: 39–58.
- Apaza, Abraham, Augusto Pinto, Leonardo Téilez, and Fernando Molina. 2021. *Sistema de Ciudades de Bolivia (Bolivian Cities System) | UN-Habitat*. <https://unhabitat.org/sistema-de-ciudades-de-bolivia-bolivian-cities-system>.
- Aramburu, Mikel. 2008. "Usos y Significados Del Espacio Público." *ACE: Architecture, City and Environment* 3 (8): 143–51. http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/6586/ACE_8_SE_26.pdf?sequence=7&isAllowed=y.
- Arana Velarde, Freddy. 2021. "Incidencia de La Movilidad Urbana En El Crecimiento Insostenible de La Ciudad de Huancayo." *Arquitectura y Urbanismo* 42 (3): 112–17. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376869567007>.
- Barbera, María Caterina La. 2017. "Interseccionalidad." *Eunomía. Revista En Cultura de La Legalidad* 12: 191–98.
- Beauchamps, Marie, Marjin Hoitkink, Matthias Lesse, Bruno Magalhães, Sharon Weinblum, and Stef Wittendrop. 2017. "Introduction: Security/ Mobility and the Politics of Movement." In *Security/ Mobility*, edited by Matthias Lesse and Stef Wittendrop, 1–17. <https://doi.org/10.7765/9781526108364>.
- Bellet, Carme, and Josep Maria Llop Torné. 2004. "Miradas a Otros Espacios Urbanos: Las Ciudades Intermedias." *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 2004, Vol. 8, Núm. 165, p. 1-28*.
- Borja, Jordi. 2004. *Los Derechos En La Globalización y El Derecho a La Ciudad*. Fundación Alternativas Madrid.
- . 2011. "Crisis Urbana y Derecho a La Ciudad." *Viento Sur*, no. 116: 39–49. <https://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83427.pdf>.
- . 2014. *Los Derechos En La Globalización y El Derecho a La Ciudad. Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 30.
- Borja, Jordi, and Manuel Castells. 1998. "Local y Global. Madrid." Taurus, Madrid.
- Borja, Jordi, and Zaida Muxí. 2003. "El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía," no. October.
- Cabrera, Natasha, and Francisco Jara. 2016. "Metodología Para El Diagnóstico y La Ordenación de Los Corredores de Crecimiento de Ciudades Intermedias Ecuatorianas : Cuenca Como Caso de Estudio."
- Calderón, Fernando, Martín Hopenhayn, and Ernesto Ottone. 1997. "Esa Esquiva Modernidad. Desarrollo, Ciudadanía y Cultura En América Latina y El Caribe." *Nueva Sociedad*. Caracas: Fundación Foro Nueva Sociedad, UNESCO.
- Camagni, Roberto. 1991. *Innovation Networks: Spatial Perspectives*. Belhaven-Pinter.
- Camp, Bradley. 2015. "A Study of Third Places: Benefits of Shared Leisure Practices in Public Gathering Places." Murfreesboro, TN. Middle Tennessee State University.
- Canzler, Weert, and Vincent Kaufmann. 2016. *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Routledge.
- Capel, Horacio. 2003. *Una Mirada Histórica Sobre Los Estudios de Redes de Ciudades y Sistemas Urbanos*. Grupo Geolat.
- Carpiano, Richard. 2009. "Come Take a Walk With Me: The 'Go-Along' Interview as a Novel Method for Studying the Implications of Place for Health and Well-Being." *Health & Place* 15 (March): 263–72.

- <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2008.05.003>.
- Carrión, Fernando. 1986. "Ciudades Intermedias y Poder Local En El Ecuador: Una Aproximación Analítica." *Iudades En Conflicto. Poder Local, Participación Popular y Planificación En Las Ciudades Intermedias de América Latina*, 67–88. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39442.pdf>.
- . 2007. "Espacio Público: Punto de Partida Para La Alteridad" 5 (3): 79–97.
- . 2013. "Ciudades Intermedias: Entre Una Pirámide Trunca y Una Red Urbana En Construcción." In *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial*, Fondo Edit, 26–40. Lima, Perú. <https://doi.org/10.14409/ar.v0i10.6184>.
- Cebollada, Ángel. 2006. "Aproximación a Los Procesos de Exclusión Social a Partir de La Relación Entre El Territorio y La Movilidad Cotidiana." *Doc Anàl Geogr* 48: 105–21.
- CEPAL. 2002. "Hacia Un Nuevo Paradigma De Los Sistemas Masivos De Transporte Urbano: El Caso Transmilenio." *Boletín CEPAL*, no. 196: 1–6. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36068/FAL_Boletín196_es.pdf?sequence=5&isAllowed=y.
- CGLU. 2016. "Intermediary Cities."
- Cielo, Cristina, and Nelson Antequera. 2012. "Ciudad Sin Frontera La Multilocalidad Urbano-Rural En Bolivia," 11–29.
- Corbetta, Piergiorgio. 2007. "Metodologia Y Tecnicas De Investigacion Social."
- Cortés, Alejandro. 2019. "DEFICIENCIAS Y DESAFÍOS EN EL." *Planeo*, no. N 27: 1–11.
- Cuervo González, Luis Mauricio. 2003. *Ciudad y Globalización En América Latina: Estado Del Arte. Cepal-ILPES (Instituto Latinoamericano y Del Caribe de Planificación Económica y Social)-Dirección de Gestión Del Desarrollo Local y Regional. Santiago de Chile, Noviembre de 2003. CEPAL - Serie Gestión Pública No 37., Pág 1–66.* http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7295/S0310645_es.pdf?sequence=1.
- Dematteis, Giuseppe. 1994. "Global Networks, Local Cities." *FLUX Cahiers Scientifiques Internationaux Réseaux et Territoires* 10 (15): 17–23.
- Díaz-Orsorio, Miryam Stella, and Julio César Marroquín. 2016. "Las Relaciones Entre La Movilidad y El Espacio Público." *Revista de Arquitectura* 18 (1): 1–144. <http://publicaciones.ucatolica.edu.co/revista/>.
- Diario El Mercurio 2015. La ONU declaró a Cuenca como ciudad intermedia. Recuperado de <https://habitat3.org/documents-and-archive/media-archive/media-clippings/la-onu-declaro-a-cuenca-como-ciudad-intermedia-2/>
- Duhau, Emilio, and Angela Giglia. 2004. "Espacio Público y Nuevas Centralidades. Dimensión Local y Urbanidad En Las Colonias Populares de La Ciudad de México." *Papeles de Población* 10 (41): 167–94.
- Figuroa, Oscar. 2013. "Four Decades of Changing Transport Policy in Santiago, Chile." *Research in Transportation Economics* 40 (1): 87–95. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.031>.
- Franco Calderón, Ángela María, and Sandra Karime Zabala Corredor. 2012. "Los Equipamientos Urbanos Como Instrumentos Para La Construcción de Ciudad y Ciudadanía." *Dearq*, no. 11: 10–21. <https://doi.org/10.18389/dearq11.2012.03>.
- Galarza, Carlos. 2019. "La Ciudad Intermedia En La Escala Regional; El Caso de CuencaEcuador." *Tesis De Investigación*.
- García-Schilardi, María Emilia. 2014. "Collective Public Transport: Transporte Publico Coletivo Seu Papel No Processo de Inclusão Social." *Bogotá* 24 (1): 35–200.

- García, Adolfo. 2016. “La Movilidad Socio-Espacial Desde La Teoría de Pierre Bourdieu: Capital de Motilidad, Campo de Movilidad y Habitus Ambulante.” *Revista Sociedad y Economía-CIDSE*, no. 31: 11–286.
- Gehl, Jan. 2011. “Life between Buildings (1971).” *Islandpress: Washington, DC, USA*.
- Geurs, Karst T., and Bert van Wee. 2004. “Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions.” *Journal of Transport Geography* 12 (2): 127–40. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>.
- GIZ. 2020. “Movilidad Urbana Sostenible y Amigable Con El Medio Ambiente En Ciudades Del Perú.” <https://www.giz.de/en/worldwide/67446.html>.
- Gómez-Lobo, Andrés. 2020. “Transit Reforms in Intermediate Cities of Colombia: An Ex-Post Evaluation.” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 132 (May 2019): 349–64. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.014>.
- Gutiérrez, Andrea, and Julio Fernando Rearte. 2012. “¿qué Es La Movilidad? Elementos Para (Re) Construir Las Definiciones Básicas Del Campo Del Transporte.” *Bitacora Urbano Territorial* 21 (2): 61–74.
- Haugen, L S Y. 2020. “Meeting Places in Norwegian Community Mental Health Care: A Participatory and Community Psychological Inquiry.” <https://bora.uib.no/bora-xmlui/handle/1956/22456>.
- Jabardo, Mercedes. 2012. “Introducción. Construyendo Puentes: En Diálogo Desde / Con El Feminismo Negro.” In *Feminismos Negros: Una Antología*, 27–56.
- Jordán, Ricardo, and Francisco Sabatini. 1988. “Economía Política de Los Desastres Naturales: Prevención y Capacitación.” *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales* 14 (43).
- Kivisto, Peter. 2001. “Theorizing Transnational Immigration: A Critical Review of Current Efforts.” *Ethnic and Racial Studies* 24 (4): 549–77. <https://doi.org/10.1080/01419870120049789>.
- Kumar, Somesh. 2002. *Methods for Community Participation*.
- Larrea, Carlos. 1986. “CONFLICTO. Poder Local, Participación Popular.” In .
- Lefebvre, Henri. 1968. “El Derecho a La Ciudad de Henri Lefebvre.” *Urban NS02*: 169. https://monoskop.org/images/3/3c/Lefebvre_Henri_El_derecho_a_la_ciudad.pdf.
- Linares, Santiago, and Guillermo Velázquez. 2012. “La Conformación Histórica Del Sistema Urbano.” *Historia de La Provincia de Buenos Aires* 1: 365–99.
- Llop, Josep. 1999. “Declaración de Lleida Sobre Las Ciudades Intermedias y La Urbanización Mundial.” *Lleida: Unión Internacional de Arquitectos. Consultado En: Http://Www. Ceut. Udl. Cat/Wp-Content/Uploads C 4*.
- Lutz, H., Vivar, M.T.H., & Supik, L. (Eds.). (2011). *Framing Intersectionality: Debates on a Multi-Faceted Concept in Gender Studies* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315582924>. n.d. *Framing Intersectionality: Debates on a Multi-Faceted Concept in Gender Studies*.
- Marshall, Thomas, and Thomas Bottomore. 1992. *Citizenship and Social Class*. Vol. 2. London: Pluto Press London.
- Maturana, Francisco, Mauricio Morales, Ulises Sepúlveda, and Johana Maldonado. 2022. “Intermediate Cities and Automobile Parks in Chile. Territorial Sustainability in Check?” *Iconos XXVI* (72): 139–59. <https://doi.org/10.17141/iconos.72.2022.4866>.
- Maturana, Francisco, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Carmen Bellet, and Cristián Henriques. 2017. *Sistemas Urbanos y Ciudades Medias En Iberoamérica*. Impresión gráfica LOM.
- Michellini, Juan José, and Carina Davies. 2009. “Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial: Un Análisis Exploratorio Del Caso Argentino.” *Documentos de Trabajo Gedeur* 5: 1–26.

- Miralles-Guasch, Carme. 2000. "Ciudad y Transporte." In *Ciudad y Transporte*, 11–22. <https://www.ptonline.com/articulos/how-to-get-better-mfi-results>.
- Miralles, Carmen. 1998. "La Movilidad de Las Mujeres En La Ciudad. Un Análisis Desde La Ecología Urbana." *Ciudad y Ecología*, no. Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona.: 123–30. https://www.academia.edu/7397798/La_movilidad_de_la_mujeres_en_la_ciudad_Un_análisis_desde_la_Ecología_urbana.
- Miranda, Liliana. 2019. "Movilidad Sostenible" 6: 1–16.
- Molz, Jennie Germann. 2006. "'Watch Us Wander': Mobile Surveillance and the Surveillance of Mobility." *Environment and Planning A: Economy and Space* 38 (2): 377–93. <https://doi.org/10.1068/a37275>.
- Montes Lira, Pedro Felipe. 2001. *El Ordenamiento Territorial Como Opción de Políticas Urbanas y Regionales En América Latina y El Caribe*. Cepal.
- Montezuma, Ricardo. 2003. "El Derecho a La Vida En La Movilidad Urbana y El Espacio Público En América Latina." *Artículo De Investigación*, 177.
- Moreno Miranda, Milton Mauricio, Juan Pablo Beltrán Cárdenas, and Nicolás Esteban Palomino Rozo. 2021. "Movilidad Urbana Sostenible En Ciudades Intermedias Colombianas: Metodología y Diagnóstico Territorial." <https://doi.org/10.5821/siiu.6390>.
- Murra, John V. 2002. "La Función Del Tejido En Varios Contextos Sociales y Políticos." *El Mundo Andino, Población, Medio Ambiente y Economía*, 153–70.
- Muxí, Zaida; Casanova, Roser; Ciocoleto, Marta; Guitiérrez, Blanca. 2011. "¿Qué Aporta La Perspectiva de Género Al Urbanismo?" *Feminismo/s* 17, no. 17: 105–29.
- Novas, María. 2014. "Arquitectura y Género." *Universitat Jaume I*, 1–73.
- Ochoa Arévalo, Alejandro. 2018. "Reflexiones En Torno Al Transporte y La Inversión Pública En Ciudades Intermedias. El Caso de Arequipa, 2002- 2016." *Politai: Revista de Ciencia Política* 9 (16): 40–74. <https://doi.org/10.18800/politai.201801.002>.
- Otero-Ortega, Alfredo, and Josep María Llop-Torne. 2020. "La Ciudad Intermedia: Crecimiento y Dinámicas de Desarrollo." *Territorios*, no. 43SPE: 1–8.
- Oviedo Hernandez, Daniel, and Helena Titheridge. 2016. "Mobilities of the Periphery: Informality, Access and Social Exclusion in the Urban Fringe in Colombia." *Journal of Transport Geography* 55: 152–64. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>.
- Portais, Michel. 1986. "El Papel de Las Ciudades Intermedias de La Sierra En La Evolucion de La Red Urbana Ecuatoriana." *Cultura* VIII (24): 829–41. http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/cc-2010/26537.pdf.
- Precedo, A. 2003. "La Ciudad En El Territorio: Nuevas Redes, Nuevas Jerarquías." *La Ciudad, Nuevos Procesos, Nuevas Respuestas*. León. AGE.
- Precedo Ledo, Andrés J. 1990. "La Red Urbana Española." *Síntesis, Madrid* 2004.
- Ramírez, Patricia. 2015. "Espacio Público, ¿espacio de Todos? Reflexiones Desde La Ciudad de México." *Revista Mexicana de Sociología* 77 (1): 7–36.
- Rivas, María Eugenia, Ancor Suárez-Alemán, and Tomás Serebrisky. 2019. "Urban Transport Policies in Latin America and the Caribbean: Where We Are, How We Got Here, and What Lies Ahead." *Urban Transport Policies in Latin America and the Caribbean: Where We Are, How We Got Here, and What Lies Ahead*. <https://doi.org/10.18235/0001737>.
- Roberts, Bryan. 1998. "Ciudadanía y Política Social." *Colección Centroamérica En Reestructuración*. San José: FLACSO.
- Saignes, Thierry. 1987. *SAIGNES D Esde El Corazón de Los A Ndes*.

- Sánchez, Javier Ruiz. 2001. "Sistemas Urbanos Complejos: Acción y Comunicación." *Cuadernos de Investigación Urbanística*, no. 32: 1–76.
- Schiller, Nina Glick, Tsypylma Darieva, and Sandra Gruner-Domic. 2011. "Defining Cosmopolitan Sociability in a Transnational Age. An Introduction." *Ethnic and Racial Studies* 34 (3): 399–418. <https://doi.org/10.1080/01419870.2011.533781>.
- Schlotfeldt, Carmen. 1998. "Regionalistas y Ambientalistas; Un Encuentro En El Territorio." *Serie Azul* 21.
- Sheller, Mimi. 2004. "Automotive Emotions: Feeling the Car." *Theory, Culture & Society* 21 (5): 221–42. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, Mimi, and John Urry. 2006. "The New Mobilities Paradigm." *Environment and Planning A* 38 (2): 207–26. <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- Social, Observatorio. 2014. "Actualización y Recolección de Información Del Sistema de Transporte Urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta Origen Destino de Viajes 2012 (Documento Difusión)."
- Sojo, Carlos. 2002. "La Noción de Ciudadanía En El Debate Latinoamericano." *Revista de La CEPAL*.
- Weichhart, Peter. 2015. "Residential Multi-Locality: In Search of Theoretical Frameworks." *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 106 (4): 378–91. <https://doi.org/10.1111/tesg.12156>.
- Weidinger, Tobias, Stefan Kordel, and Julia Kieslinger. 2021. "Unravelling the Meaning of Place and Spatial Mobility: Analysing the Everyday Life-Worlds of Refugees in Host Societies by Means of Mobility Mapping." *Journal of Refugee Studies* 34 (1): 374–96. <https://doi.org/10.1093/jrs/fez004>.

Anexos

Tablas de Indicadores

Ficha Metodológica del indicador N° 1			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Locaciones		
Escala	Micro		
Nombre	Ubicación de los principales sitios en los que realizan sus actividades		
Definición	Identificar el lugar donde se realizan actividades		
Forma de cálculo			
Mapeo de lugares de movilidad encuesta			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Georreferencia por sector		
Fuente de datos	Elaboración propia o Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025		
Disponibilidad del dato	2015, 2023		
Información georreferenciada	Se puede georeferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 2			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Nodos		
Escala	Micro		
Nombre	Destinos de viaje		
Definición	Lugares de destino de los viajes de los habitantes del barrio o sector para transportarse		
Forma de cálculo			
Número de viajes / Destino de viajes			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Viajes (número) / Destino		
Fuente de datos	Elaboración propia o Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025		
Disponibilidad del dato	2015, 2023		
Información georreferenciada	Se puede georeferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 3			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Medios de transporte		
Escala	Micro		
Nombre	Infraestructura (vías y paradas)		
Definición	Dimensión de sistema vial dedicada a transporte público y paradas por habitantes		
Forma de cálculo			
Variables relacionadas			
N°4			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Kilómetros de vías de transporte público (km), Paradas Red por habitante de suelo urbano (unidad/hab.)		
Fuente de datos	Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025, tomo 1		
Disponibilidad del dato	2015		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 4			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Medios de transporte		
Escala	Micro		
Nombre	Integración del transporte		
Definición	Cantidad de paradas que permiten la intermodalidad en el área de suelo urbano		
Forma de cálculo			
Variables relacionadas			
N°3			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje (%), por sector		
Fuente de datos	Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025		
Disponibilidad del dato	2015		
Información georreferenciada	Se puede georeferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 5			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Medios de transporte		
Escala	Micro		
Nombre	Cobertura del servicio		
Definición	Este indicador muestra el abastecimiento de transporte público relacionando la cantidad de vías destinadas a este transporte y las vías de transporte privado		
Forma de cálculo			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Kilómetros de vías de transporte público / Kilómetro cuadrado de suelo urbano (km/km ²)		
Fuente de datos	Plan de Movilidad y Espacio Público Cuenca 2015		
Disponibilidad del dato	2015		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 6			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Multilocalidad		
Sub-dimensión	Locaciones		
Escala	Micro		
Nombre	Frecuencia del servicio		
Definición	Cantidad de tiempo de espera en cada uno de los transportes públicos (promedio)		
Forma de cálculo			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Minutos (promedio)		
Fuente de datos	Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025, tomo 1		
Disponibilidad del dato	2015		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 7			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Condición Socioeconómica		
Escala	Micro		
Nombre	Gastos en transporte público		
Definición	Porcentaje de ingreso económico de vivienda destinado a transporte público		
Forma de cálculo			
Gasto en transporte público por familia * 100 / Ingreso económico de familia			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje (%)		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023 y Censo 2022		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 8			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Condición Socioeconómica		
Escala	Micro		
Nombre	Situación de empleo		
Definición	Porcentaje de empleo en los hogares		
Forma de cálculo			
Número de habitantes con empleo / Número de habitantes totales			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje (%)		
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censo		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023 y Censo 2022		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 9			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Condición Socioeconómica		
Escala	Micro		
Nombre	Identificación sexo-genérica		
Definición	Autodefinición sexo genérica de la población		
Forma de cálculo			
Porcentaje de personas que se identifican en cada uno de los grupos sexo genéricos de la población total			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje (%)		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023 y Censo de población		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 10			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Condición Socioeconómica		
Escala	Micro		
Nombre	Grupo étnico		
Definición	Autoidentificación étnica de la población		
Forma de cálculo			
Porcentaje de personas que se determinan en cada etnia en relación a la población total			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje (%)		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023 y Censo de población		
Información georreferenciada			
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 11			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Residencia		
Escala	Meso		
Nombre	Ubicación de residencias		
Definición	Identificar el lugar de las residencias de las personas		
Forma de cálculo			
Mapeo de lugares mediante encuesta o entrevista			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Georreferencia por sector		
Fuente de datos	Elaboración propia o Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025		
Disponibilidad del dato	2015, 2023		
Información georreferenciada	Se puede georeferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 12			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Movilidad		
Dimensión	Inmovilidad		
Sub-dimensión	Residencia		
Escala	Meso		
Nombre	Locaciones / destinos deseados		
Definición	Identificar el lugar de destino de los viajes que se realizan en el área urbana		
Forma de cálculo			
Mapeo de lugares mediante encuesta o entrevista			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Georreferencia por sector		
Fuente de datos	Elaboración propia o Plan de Movilidad de Cuenca 2015-2025		
Disponibilidad del dato	2015, 2023		
Información georreferenciada	Se puede georeferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 13			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Ocupación y apropiación		
Escala	Micro		
Nombre	Características y uso de los espacios		
Definición	Categorizar el uso del espacio público		
Forma de cálculo			
Promedio (escala 1-10)			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Numérica de categorización (1-10)		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 14			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Ocupación y apropiación		
Escala	Micro		
Nombre	Infraestructura disponible		
Definición	Cantidad de infraestructura en porcentajes		
Forma de cálculo			
Número de infraestructura por tipo / Número total de edificaciones			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Porcentaje		
Fuente de datos	Elaboración propia o Plan de Desarrollo y ordenamiento territorial de Cuenca 2015		
Disponibilidad del dato	2015, 2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 15			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Lugares de inclusión y exclusión		
Escala	Micro		
Nombre	Locaciones		
Definición	Identificar el lugar donde se realizan actividades		
Forma de cálculo			
Mapeo de lugares mediante encuesta o entrevista			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Mapeo georreferenciado de espacios		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 16			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Actividades		
Escala	Micro		
Nombre	Ocupaciones		
Definición	Identificar lugares con mayor ocupación		
Forma de cálculo			
Mapeo de lugares mediante encuesta o entrevista			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Mapeo georreferenciado de espacios		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 17			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Actividades		
Escala	Micro		
Nombre	Cargas familiares		
Definición	Cantidad de personas en la familia		
Forma de cálculo			
Familias con número específico de carga familiar			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Detalle nominal		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 18			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Red de relaciones y vínculos		
Escala	Macro		
Nombre	Función en el núcleo familiar/individual		
Definición	Cantidad de personas que cumple una función		
Forma de cálculo			
Cantidad de personas por función			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Detalle nominal		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 19			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Red de relaciones y vínculos		
Escala	Macro		
Nombre	Círculo próximo de interacción		
Definición	Identificar radios de interacción en la dinámica social		
Forma de cálculo			
-			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Mapeo de radios de interacción social		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 20			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Red de relaciones y vínculos		
Escala	Macro		
Nombre	Integración social		
Definición			
Forma de cálculo			
-			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Mapeo de lugares de integración social		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023

Ficha Metodológica del indicador N° 21			
Contexto constructivo del indicador			
Variable	Noción de ciudadanía		
Dimensión	Espacio público		
Sub-dimensión	Red de relaciones y vínculos		
Escala	Macro		
Nombre	Motivos de movilidad		
Definición	Especificar los motivos de usar cierto transporte		
Forma de cálculo			
-			
Variables relacionadas			
-			
Limitaciones técnicas			
No aplica			
Unidad de medida	Detalle nominal por motivo de elección de transporte.		
Fuente de datos	Levantamiento mediante entrevistas		
Disponibilidad del dato	Levantamiento 2022-2023		
Información georreferenciada	Se puede georreferenciar, relacionando a los distintos sectores y los porcentajes		
Elaborado por:	Yunuen Polit	Fecha de elaboración:	enero 2023