

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador
Departamento De Asuntos Públicos
Convocatoria 2021 - 2023

Tesis para obtener el título de Maestría En Estudios Urbanos Con Mención En Políticas Y
Planificación Del Territorio

SOBRE LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD EN LAS ÁREAS PERIURBANAS: CARMEN
DEL GUZHO (CUENCA-ECUADOR)

Polit Medina Yunuen

Asesor: Durán Saavedra Gustavo Adolfo

Lectores: Sandoval Luna Alejandra Del Rocío, Hermida Palacios Carla Marcela

Quito, febrero de 2025

Dedicatoria

A Juan Carlos Medina, allá lejos en las Tierras Imperecederas.

Índice de contenidos

Resumen.....	9
Agradecimientos	10
Introducción	11
Capítulo 1. Marco analítico.....	18
1.1. Teoría macro	18
1.1.1. Sistemas Urbanos.....	18
1.1.2. Nuevo Paradigma de la movilidad.....	20
1.2. Teoría meso.....	22
1.2.1. Zona periurbana	22
1.2.2. Movilidad como hecho social	24
1.3. Modelo de Análisis	26
1.4. Teoría micro.....	28
1.4.1. Prácticas y dinámicas sociales	28
1.4.2. Hábitos y características	29
1.4.3. Multilocalidad	29
1.4.4. Inmovilidad	30
1.5. Síntesis	31
Capítulo 2. Contextualización del desarrollo urbano y las zonas periurbanas.....	32
2.1. Paradigmas como contexto	32
2.2. Las zonas periurbanas a nivel regional	32
2.3. Conformación zonas periurbanas en Ecuador.....	33
2.4. Modelo expansivo de la ciudad de Cuenca.....	35
2.5. Movilidad y transporte público en una zona periurbana: Cuenca y sus periferias	37
Capítulo 3. Metodología	41
3.1. Estado del arte metodológico.....	41

3.2. Diseño de indicadores	42
3.3. Instrumentos de recolección de datos	43
3.4. Plan de Trabajo	46
Capítulo 4. Un barrio periurbano: Carmen del Guzho.....	46
4.1. Barrio como unidad de análisis	47
4.2. Conformación y desarrollo de Carmen del Guzho: una visión general	50
4.3. Delimitación de consenso social	51
4.4. Guzho cotidiano: visiones de pobladores e investigadora	52
4.5. Hallazgos.....	55
Capítulo 5. Desplazamientos de la población: infraestructura y trasfondo.....	56
5.1. Servicios, medios e infraestructura	56
5.2. Prácticas y dinámicas sociales	61
5.3. Hábitos y tejido social.....	69
5.4. Multilocalidad	78
5.4.1. Familia Carrasco-Oyante	79
5.4.2. Familia Vizquete Cabrera	81
5.4.3 Familia Redondo Paños	83
5.5. Inmovilidad	85
5.6. Hallazgos.....	87
Capítulo 6. Discusión final	89
Conclusiones	91
Referencias.....	94

Lista de ilustraciones

Figuras

Figura 5.1. Digitalización mapa de movilidad Grupo Focal Hombres	67
Figura 5.2. Digitalización mapa de movilidad Grupo Focal Mujeres.....	68
Figura 5.3. Conjunto 1 de mapeo de movilidad digitalizado	70
Figura 5.4. Conjunto 2 de mapeo de movilidad digitalizado	71
Figura 5.5. Conjunto 3 de mapeo de movilidad digitalizado	72
Figura 5.6. Conjunto 4 de mapeo de movilidad digitalizado	73
Figura 5.7. Conjunto 5 de mapeo de movilidad digitalizado	74
Figura 5.8. Mapeo de movilidad digitalizado Grupo Focal de niños.....	77
Figura 5.9. Mapeo de movilidad digitalizado Grupo Focal de niñas.....	78
Figura 5.10. Parentesco familia Carrasco Oyante e instrucciones para la actividad	79
Figura 5.11. Digitalización mapeo de movilidad familia Carrasco Oyante.....	80
Figura 5.12. Digitalización mapeo de movilidad familia Vizuite Cabrera	82
Figura 5.13. Digitalización mapeo de movilidad familia Vizuite Cabrera	84

Gráficos

Gráfico 5.1. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte.....	80
Gráfico 5.2. Parentesco y conformación de la familia Vizuite Cabrera.....	81
Gráfico 5.3. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte.....	82
Gráfico 5.4. Parentesco y conformación de la familia Redondo Peñas	83
Gráfico 5.5. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte.....	85
Gráfico 5.6. Razones de inmovilidad Grupo Focal Hombres	86
Gráfico 5.7. Razones de inmovilidad Grupo Focal Mujeres	86
Gráfico 5.8. Razones de inmovilidad Grupo Focal Niños y Niñas.....	86

Gráfico 5.9. Razones de inmovilidad Grupo Focal Adultos Mayores	87
---	----

Mapas

Mapa 2.1. Crecimiento urbano de la ciudad de Cuenca	36
Mapa 2.2. Tipología de usos de suelo de la ciudad de Cuenca.....	37
Mapa 2.3. Cobertura del Transporte Público y límite periurbano	39
Mapa 4.1. Mapa de barrios vulnerables levantamiento por Fundación El Barranco	48
Mapa 4.2. Reconocimiento barrio Guzho (límite urbano-rural)	52
Mapa 5.1. Estaciones del servicio de bicicleta pública.....	58
Mapa 5.2. Red de ciclovías de la ciudad de Cuenca (área urbana).....	58
Mapa 5.3. Detalle de desplazamientos de las parroquias rurales de Cuenca.....	60
Mapa 5.4. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Hombres	62
Mapa 5.5. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Mujeres	63
Mapa 5.6. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Niños y niñas.....	64

Tablas

Tabla 1.1. Modelo de análisis	27
Tabla 3.1. Plan de Trabajo	46
Tabla 4.1. Universo de casos y análisis de condiciones necesarias	49
Tabla 4.2. Análisis de configuraciones posibles	49
Tabla 4.3. Análisis de configuraciones suficientes y solución compleja.....	49
Tabla 5.1. Líneas de bus urbano-útiles y tiempo de desplazamiento para llegar a Guzho	56

Fotos

Foto 2.1. Tranvía en Cuenca, bus urbano y bicicleta pública	39
---	----

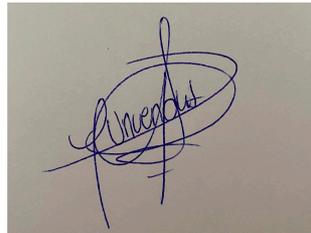
Foto 4.1. Delimitación barrial taller participativo U. de Cuenca.....	51
Foto 4.2. Atmósfera de entrada a Guzho	53
Foto 4.3. Atmósfera chakras en la loma de Guzho	53
Foto 4.4. Atmósfera espacios diversos en Guzho	54
Foto 4.5. Atmósfera Iglesia Carmen del Guzho	55
Foto 5.1. Parada de bus única (entrada a Guzho)	56
Foto 5.2. Parada de cooperativas de transporte rural y camioneta en servicio	59
Foto 5.3. Servicio de taxi urbano AzuTaxi.....	60
Foto 5.4. Participantes e instrucciones Taller “Movilidad y barrio”	61
Foto 5.5. Digitalización respuestas Grupo Focal de Hombres.....	65
Foto 5.6. Digitalización respuestas Grupo Focal de Mujeres	65
Foto 5.7. Digitalización respuestas Grupo Focal de Adultos Mayores.....	66
Foto 5.8. Digitalización respuestas Grupo Focal de Niños.....	66
Foto 5.9. Actividad de participación niños y niñas.....	69
Foto 5.10. Atmósfera de caminos en Guzho.....	75
Foto 5.11. Indicaciones mapa de movilidad	76
Foto 5.12. Actividad en desarrollo: niños y niñas	76

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Yunuen Polit Medina, autora de la tesis titulada “Sobre los hábitos de movilidad en las áreas periurbanas: Carmen del Guzho (Cuenca-Ecuador)” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de Maestría en Estudios Urbanos Mención en Políticas y Planificación del Territorio, concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND-3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, febrero de 2025.



Firma

Yunuen Polit Medina

Resumen

El presente trabajo investiga los hábitos de movilidad cotidiana en áreas periurbanas, tomando como caso el barrio Carmen del Guzho en Cuenca. Se analizaron teorías macro sobre Sistemas Urbanos y el Nuevo Paradigma de la Movilidad, así como teoría meso sobre Zonas Periurbanas y la movilidad como fenómeno social, para llegar a las dinámicas micro de hábitos, multilocalidad e inmovilidad.

La metodología, basada en el constructivismo, integra enfoques cualitativos y cuantitativos para una comprensión integral. Se examinó el desarrollo periurbano desde la escala regional, nacional y local (Cuenca), destacando que las herramientas aplicadas en áreas urbanas y rurales no son suficientes para incorporar aspectos sociales y económicos.

Se evidenció, a través de talleres comunitarios, grupos focales y actividades con niños y niñas, que la consolidación de espacios depende del uso individual-comunitario más que de su función original. La movilidad cotidiana en el barrio ocurre principalmente a pie o mediante transporte público y vehículos privados, diferenciándose entre hombres y mujeres según sus actividades.

La investigación concluye que el concepto de habitar zonas periurbanas condiciona elecciones de actividades, pero también promueve la consolidación comunitaria. Factores como la falta de infraestructura resaltan la importancia de senderos, bosques y sembríos en las decisiones de movilidad. Por ello, las intervenciones deben partir de una comprensión directa de la problemática, reconociendo las prácticas diarias y las necesidades específicas de los habitantes.

Agradecimientos

A José, por ser mi player2 estelar en esta vida que decidimos emprender de la mano, porque todo logro es colectivo y nunca individual, por empujarme y sostenerme cuantas veces fueron necesarias con la ternura y brillantez que solo un alma gemela puede hacer, *aquí* y con kilómetros de distancia.

A Stanley por convertir en semillas mis anhelos, por formar mis sueños con binoculares de investigadora. Por hacerme recorrer de su mano mi ciudad favorita en el mundo y siempre haber sabido que sería urbanista.

A Carmen por traducirme de la vida todo lo que no entiendo. Por hacer su misión personal brindarnos a mis hermanos y a mi todo lo que no tuvo.

A mi abuelita Teresa, por hacerme explicar lo que estudio para yo misma entenderme. Por heredarme su temple.

A mi tía Sonia por no permitir que los kilómetros sean un impedimento y socorrerme cuando fue necesario.

A Gustavo Durán, por aceptar y dirigir cuanto cambio presentó esta investigación, por no fallar en su misión de formar profesionales críticos.

A Pablo Cabrera Barona, por ejercer una labor docente excepcional, de esas que llevan a sus alumnos a cumplir metas; también gracias por las coincidencias nerd.

Al equipo de logística e investigación en Cuenca: Edgar Reyes por recibirme en su casa y mostrarme su ciudad, Ana María Malo de “Fundación El Barranco” por brindarme la apertura para una fuente de datos increíble, Carla Hermida por la invitación a practicar metodologías participativas en la Universidad del Azuay.

A mis hermanos Doménica y Juan Andrés, por inspirarme más de lo que podrían llegar a entender, por siempre estar en mi primera fila.

A Jenny, por estar a mi lado con su amistad incondicional media vida viéndome cumplir mis metas, por ser el viento en mi espalda en todas mis ideas.

A Ezra, mi gatito arcoíris por ser el calefactor de mi corazón y acompañar todas y cada una de mis jornadas de trabajo como un fiscalizador excelente.

A FLACSO por brindarme el privilegio de poder estudiar sin tener otra preocupación más que investigar. Devolveré lo disfrutado en cada oportunidad que pueda, en la ciudad que me acoja.

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 (Harvey 2003), profundizando los procesos de segregación espacial y marginalización hacia las poblaciones más vulnerables (Sassen 2014), 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 (Henri 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; Sassen 2014) 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, y aportar al equilibrio y redistribución de equipamiento y oportunidades en la región (Soja 2010; Lefebvre 1968).

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 (Cervero 1998) entre los diversos asentamientos poblados o productores de las distintas regiones, siendo un pilar esencial de la cohesión social y territorial (Lefebvre 2009). Hilando más fino sobre este factor, es posible encontrar que los desplazamientos diarios de las personas consisten en una movilidad cotidiana promovida por la satisfacción de sus necesidades básicas como trabajo, educación, servicios de salud y actividades recreativas (Hanson 2010), este tipo de movilidad está condicionado por la influencia de factores sociales, económicos y de disponibilidad de infraestructura para hacerlo (Kaufmann, Bergman, and Joye 2004).

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.

Este último escenario de articulación entre lo local y lo global es el que le corresponde a las ciudades intermedias para cumplir su función estratégica (Duarte and Ultramari 2012); estos espacios son esenciales en varios aspectos y niveles (Rodríguez-Pose and Crescenzi 2008) como en la distribución territorial e integración de economías, producción y cohesión social; permitiendo finalmente que los territorios se vinculen (Campaña, Montes, y Ruiz 2011).

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 lo convierte en un elemento clave en la equidad de los asentamientos humanos (Litman 2015), en términos de accesibilidad o exclusión (Pereira et al. 2019). El acceso a este elemento resulta en un complejo escenario de disparidades debido a que no suele estar debidamente distribuido según necesidad o demanda de la población (Gutiérrez, Cardozo, y García-Palomares 2011) ya que obedecería a otros factores. Aunque funcione como el eje articulador que al interior funciona de determinada manera, su impacto depende de su ubicación y distribución.

Debido al crecimiento acelerado de la población mundial, con una marcada tendencia de ciudades en crisis, es importante volcar la mirada hacia los espacios aledaños a las ciudades,

como los espacios periurbanos, pero en consideración de una perspectiva que permita entender su tejido social, con aras de elaborar alternativas en la antesala de una crisis.

Ante este panorama, estudiar las dinámicas que se suscitan en las zonas periurbanas resulta fundamental para visibilizar las configuraciones y hábitos sociales que sus habitantes desarrollan producto de su cotidianidad. Investigar sobre estos eventos en el barrio Carmen del Guzho contribuye a identificar cómo los pobladores conforman sus decisiones en respuesta de sus necesidades y también limitaciones.

En este escenario el transporte público tiene un papel relevante puesto que es el mecanismo que, por un lado, permite a los pobladores vincularse entre áreas y consolidar otros lugares de manera interna, y por otro lado, permite ver la interacción con las zonas urbanas y rurales de la ciudad de Cuenca. Este estudio pretende contribuir a llenar un vacío en la planificación de una ciudad, proporcionando información que permita crear intervenciones acordes a realidades poco conocidas, pero no tan distantes.

Pregunta de investigación

En ese sentido, la movilidad muestra una dinámica particular estrechamente vinculada con la red de transporte público disponible, 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), el cual no siempre contempla los diversos espacios contenidos y que participan del entorno urbano.

Es decir que, no se prevé la demanda de desplazamientos, cantidad de usuarios, rutas de servicio, o integración del mismo de todas las áreas relacionadas (urbano y rural), 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.

A esta propuesta se suman las nociones de las pugnas y de interacción en desarrollo entre las zonas urbanas y rurales que tienen lugar en áreas específicas con la categoría de periurbano; es tomado en cuenta en este caso como un factor determinante en la intención de responder la inquietud de cómo se constituyen los hábitos de movilidad desde la experiencia y uso de los pobladores de un barrio periférico de la ciudad de Cuenca, en cuanto el desarrollo de sus

actividades entorno a sus desplazamientos darían cuenta de un consenso a un nivel de unidad de hogares y también particular.

Este enunciado tiene como propósito aclarar que se trata de una investigación que prioriza la valoración de las actividades y dinámicas de la población desde su propia colaboración, constituyendo así una metodología sustancialmente participativa.

El presente trabajo se enmarca de tal manera para responder a la pregunta ¿cómo se estructuran los hábitos de movilidad de los miembros de un barrio periurbano de la ciudad de Cuenca en función de los desplazamientos cotidianos que realizan? La investigación se enfoca en revelar y destacar las condiciones que orientan a los pobladores a generar sus modos de desplazamiento, y derivado de ello, cómo los residentes perciben el transporte público. Esto se logrará utilizando enfoques cualitativos y cuantitativos, para brindar una visión completa de la dinámica social que influye en los desplazamientos de este segmento de la población.

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 los procesos por los cuales se anexan las áreas colindantes de fuertes núcleos urbanos consolidados, 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 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; de manera específica a la provisión de servicios como el transporte público, lo que tiene una estrecha relación con las dinámicas de movilidad y desplazamiento de la población.

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 áreas urbanas 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 se refleja en el transporte.

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 una jerarquía de medios de transporte para realizar sus desplazamientos cotidianos, lo que a su vez evidenciaría el desarrollo de alternativas a modo de respuesta ante la disponibilidad o no de los mismos.

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 zona periurbana y movilidad como hecho social, mismas que parten desde la consideración de la teoría macro enunciada, que respectivamente tienen la intención de mostrar la categorización de un área intersticial y de transición; 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 prácticas y dinámicas sociales y hábitos, 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 relacionados a esta investigación dio como resultado el descubrimiento no sólo de los principales enfoques usualmente aplicados en los estudios de movilidad, sino también de un vacío en cuanto a metodologías que incorporen la participación directa o parcial de los individuos en este tipo de contexto específico -zonas periurbanas de la ciudad de Cuenca-, es decir, son problemáticas que afectan directamente la vida de los habitantes y sin embargo existe una falta de aplicación de herramientas que permitan su participación¹.

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.

Entre las diversas herramientas disponibles para cumplir con dicha intención² en esta investigación fueron aplicados mapeos de movilidad, mapeo comunitario, recorridos vivenciales y grupos focales diferenciados según género y grupo etario debido a su capacidad por capturar de forma detallada las percepciones y patrones de desplazamientos y movilidad de la población.

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 proporcionados por fuentes secundarias de otras investigaciones relacionadas y datos estadísticos levantados y actualizados por diversas plataformas para la construcción de una caracterización que finalmente dará paso a una representación espacial.

¹ Si bien existen una vasta extensión de investigaciones sobre la movilidad cotidiana incluyendo la participación de los usuarios (Jirón y Mansilla 2013; Calderon, López, y Silva 2022) estos estudios se destacan por suceder exclusivamente en entornos urbanos. Este detalle resalta el aporte del presente trabajo, puesto que pretende contribuir a la carencia de la aplicación de metodologías participativas que permitan a los habitantes de zonas periurbanas de una ciudad intermedia poder expresar sus decisiones cotidianas entorno a sus desplazamientos y movilidad.

² Cabe mencionar que en estudios previos similares al tema principal de esta tesis, las diversas herramientas relevantes aplicadas se identificaron, mapeo participativo (Jirón 2016), fotografía participativa (Allen 2017), diarios de viaje (Schwanen 2015).

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 (de percepción y movilidad) 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 inició en el mes de abril y se extendió hasta el mes de mayo, su estructura está 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 contó también con momentos de ajustes necesarios de las diferentes herramientas, así como con un espacio para la sistematización de los datos.

Con esto, se dará paso a la explicación de la selección del barrio vulnerable a modo de muestra en la ciudad de Cuenca: Carmen del Guzho, con lo que se podrá exponer a detalle todo el trabajo que la comunidad estuvo abierta a realizar y contribuir desde su cotidianidad, para así finalmente presentar las conclusiones de este trabajo.

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.

1.1.2. 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), y ser contemplados como procesos complejos que integra varias otras dimensiones (Nixon y Schwanen 2018).

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 se introdujo una mirada interdisciplinaria que abarcó 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 (Hocevar y Zorman 2012; Adey 2017).

Esta consideración orientó la incipiente discusión de que las posibilidades de movilidad, dependen en gran medida de factores como acceso a tecnologías o infraestructura disponible, los cuales no están equitativamente distribuidos en áreas urbanas, rurales y mucho menos periurbanas (Hocevar y Zorman 2012; Bissell 2018).

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.

De esta manera, la movilidad cotidiana implica la ejecución de actividades que requieren frecuencia, y estos desplazamientos no sólo son el *medio* por el cual los individuos se trasladan, sino que estas actividades configuran las relaciones sociales y la experiencia del espacio urbano y por extensión, el espacio periurbano también (Larsen y Urry 2016).

Según este paradigma es necesario observar la intensidad y frecuencia con la que se producen los desplazamientos (Pooley, Turnbull y Adams 2017) 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 un análisis interseccional de los desplazamientos 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). Lo cual es especialmente evidente en contextos urbanos y periurbanos en la región latinoamericana, donde ciertas poblaciones encuentran barreras para sus desplazamientos cotidianos.

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), lo que es de igual manera relevante en el contexto de la movilidad.

En cuanto a este paradigma, la interseccionalidad contribuye a comprender cómo los factores de género, clase social, discapacidad y la edad, tienen un nivel de incidencia diferenciado en cuanto a las oportunidades y experiencias de desplazamiento según diferentes grupos poblacionales que se conformen.

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 también conexiones que ocurren en espacios socialmente construidos y que a su vez configuran la ciudad (Adey et al. 2014), lo que permite hacer referencia a una movilidad espacial. En el caso de ciudades intermedias en América Latina el escenario descrito tiene una incidencia diferenciada en los sectores de la población en función de sus recursos y necesidades específicas (López y Carrión 2021).

Desde las Ciencias Sociales el nuevo paradigma de la movilidad propone prestar atención a los medios de transporte disponibles para los desplazamientos de los individuos y al contexto en el que ocurren, tomando en cuenta la perspectiva de la interseccionalidad de forma que permita analizar las categorías detrás de las acciones y decisiones de movilidad de los individuos, de manera que se cuente con una representación social y espacial de las mismas.

1.2. Teoría meso

1.2.1. Zona periurbana

La delimitación del concepto de periurbano amerita un enfoque no tradicional que no sólo contemple diferencias urbano-rural mediante indicadores de atributos urbanos (infraestructura, áreas urbanizadas, actividades económicas) o en su defecto de características rurales (tierras y cultivos agrícolas, paisaje natural), sino que considere la conexión entre ambas áreas y que permita la valoración de un proceso en transformación. Hoy en día el periurbano se sugiere como una escala de análisis fundamental para el entendimiento de la expansión y reconfiguración de las ciudades (Carrasco 2000; Allen 2003, Hiernaux y Lindón 2004).

Basta una revisión de la literatura disponible para reconocer que existe una falta de consenso entre la diversidad de autores que hacen referencia a lo periurbano (Gonzales Urrela 1987; Allen 2003; Barsky 2005), esta misma revisión permite identificar un creciente acuerdo de que se trata de una zona de transición, cambios e intersticial (MacGregor 1995; Healy 1997; Tacoli 1998; Jaquinta 2001; Barsky 2003) entre lo urbano y lo rural.

La categoría de periurbano puede considerarse como aquella área de “interface entre dos tipos geográficos aparentemente oposicionales y bien diferenciados, el campo y la ciudad” (Barsky 2013), con la particularidad concreta de que este espacio no correspondería a ninguna de las dos áreas previamente mencionadas.

Las ciudades albergan y dialogan con estos espacios de transición entre categorías al mismo tiempo que su crecimiento urbano, por lo que los alrededores paulatinamente pasan a ser proveedores de ese desarrollo (Bonvecchi 2007 et al); este antecedente predispone este espacio como un escenario para que prolifere la inequidad de distribución y acceso a condiciones estables de vida y habitabilidad (Lafflito y Zuleta 2000); esta transición provoca una marcada marginalización para sus habitantes lo que infiere en sus modos y medios de vida.

Esta imprecisión en la definición de las zonas periurbanas ocasiona que las comunidades involucradas carezcan de una atención acorde que promueva índices de calidad de vida justos y socialmente aceptables, lo que se traduce en la falta de cobertura de servicios e infraestructura de diferente índole.

Previo a hablar de las características es necesario hacer referencia a las razones que provocan la generación de estos espacios, en la lógica de una red de ciudades (Capel 2003; Williams 2009) un espacio intersticial se genera en primera instancia por los vínculos funcionales y socioeconómicos entre cada asentamiento urbano y sus inmediaciones rurales (Hernández 2016).

Según Hernández (2016) esta interacción entre ambas zonas fundamenta una tendencia de las zonas rurales por modificar sus actividades productivas con la intención de suplir las demandas de las zonas urbanas; sean estas económicas o de otra índole como descanso o relación con la naturaleza y espacios similares.

Este antecedente de la modificación de las actividades, en función de un diálogo entre ambos espacios permite inferir que la franja periurbana se trata de una zona dinámica y compleja que efectúa ajustes según la consideración de los ecosistemas naturales, productivos y agrícolas (Allen 2003); proceso que sucede enmarcado en dos evidentes corrientes, uno físico y uno social, el primero se enfoca hacia la expansión urbana, y el segundo respecto a segregación, marginalidad y movilidad.

Los cambios en la interfaz periurbana van desde la expansión urbana hasta la disminución de las oportunidades laborales agrícolas y rurales. Por lo tanto, gestionar el entorno de esta interfaz tiene implicaciones significativas, no solo para los medios de vida y la calidad de vida de quienes viven en estas áreas, sino también para la sostenibilidad del desarrollo urbano y rural. Esto se debe a que las funciones ecológicas, económicas y sociales desempeñadas en la interfaz periurbana afectan tanto a la ciudad como al campo.

Para la presente investigación resulta pertinente reconocer la relación de diálogo y de beneficio mutuo que existe entre ambas áreas desde la zona periurbana (Arias y Ramírez 2002; Fernández 2011) cuyo factor de conexión será el de los desplazamientos realizados por los pobladores de esta zona.

1.2.2. Movilidad como hecho social

Es necesario comprender la movilidad en su composición compleja y no como la conexión entre puntos que realiza un individuo mediante determinados medios (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).

Esta consideración orienta a referirse a los rasgos cotidianos de habitar una ciudad (Heidegger 1994); el habitar como tarea (Gil 2013) desprendido en acciones diarias tales como caminar, estudiar, trabajar, ocupar y desde luego movilizarse. Este *habitar* termina por transformar el espacio y el tiempo en algo socialmente urbanos. La propuesta es que la movilidad es precisamente una acción que denota la habitabilidad urbana.

En efecto, el habitar no sucede exclusivamente a través de las viviendas, sino que también se produce en el espacio -fuera de la casa- mediante otras actividades, que en las ciudades modernas sucede en un marco de desigualdad (CEPAL 2022) es decir que ante la ausencia de políticas públicas y medidas que distribuyan los recursos y servicios, los ciudadanos se ven en la necesidad de generar desde sus propios recursos lo que terminará siendo su entorno; jardines, aceras y otros espacios (Escorza 2022).

La movilidad como un hecho social implica una perspectiva interseccional, es decir, no solo ver la acción de los desplazamientos como alcanzar un punto b desde un punto a, sino también considerar los demás factores que intervienen. Si bien la interseccionalidad es una propuesta desde los estudios de género (Crenshaw 2002), es pertinente involucrar esta perspectiva para otras actividades.

Desde este enfoque, la movilidad resulta en una acción cotidiana que los habitantes para producir su ciudad, una producción que está cargada por factores propios de su condición socioeconómica, pero que les faculta constituir su ciudad.

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: ¿cómo se estructuran los hábitos de movilidad de los miembros de un barrio periurbano de la ciudad de Cuenca en función de los desplazamientos cotidianos que realizan?

Tabla 1.1. Modelo de análisis

Macro	Meso		Micro				Enfoque método					
Teoría base	Variables		Dimensiones	Subdimensiones	Indicadores	Unidad de medida						
<p>Sistemas Urbanos (Jordán y Sabatini 1988; Schlotfeldt 1998; Montes Lira 2001; Camagni 1991; Dematteis 1994; Borja y Castells 1998; Linares y Velázquez 2012; Precedo Ledo 1990; Carrión 2013; Maturana et al. 2017; Sánchez 2001; Gehl 2011; Capel 2003)</p> <p>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)</p>	<p>Zona periurbana (Carrasco 2000; Allen 2003; Hiernaux y Lindón 2004; González Urrela 1987; Barsky 2003, 2005, 2013; MacGregor 1995; Healy 1997; Tacoli 1998; Iaquina 2001; Bonvecchi 2007; Lafflito y Zuleta 2000; Capel 2003; Williams 2009; Hernández 2016; Arias y Ramirez 2002)</p>	ciudades intermedias	<p>Prácticas y dinámicas sociales (Abrić 2001; Díaz-Osorio y Marroquín 2016; Canzler y Kaufmann 2016; García 2016; Oviedo Hernández y Titheridge 2016)</p>	Actividades	1 2	Ocupaciones Cargas familiares	Detalle nominal	Cualitativo/ Participativo				
				Red de relaciones y vínculos	3 4 5 6	Función en el núcleo familiar /individual Círculo próximo de interacción Integración social Motivos de movilidad	Detalle nominal Caracterización					
				Condición Socioeconómica	7 8 9 10	Gastos en transporte público Situación de empleo Identificación sexo genérica Grupo étnico	Porcentaje (%) Porcentaje (%) Porcentaje (%) Porcentaje (%)					
					Residencia	11 12	Ubicación de residencias Locaciones/destinos deseados		Georreferencia Georreferencia			
				<p>Movilidad como hecho social (CEPAL 2013; Miralles-Guasch 2000; Montezuma 2003; Graizbord 2008; Miralles-Guasch 1998; Gutiérrez 2012; García-Schilardi 2014; SUMBio 2019; Villareal 2009)</p>			<p>Multilocalidad (Weichhart 2015; Kivisto 2001; Schiller et al. 2011; Sheller y Urry 2006)</p>		Locaciones	13	Ubicación de los principales sitios en los que se realizan actividades	Georreferencia
									Nodos	14	Destinos de viaje	Viajes / Destino
	Medios de transporte	15 16 17 18	Infraestructura (vías y paradas) Integración del transporte Cobertura del servicio Frecuencia del servicio						Kilómetros (km) y Unidad/Habitante (und/hab) Unidad / Kilómetros cuadrados (und/km ²) Kilómetro / Kilómetro cuadrado (km/km ²) Minutos (promedio)			
		Condición Socioeconómica	19 20 21	Gastos en transporte público Situación de empleo Identificación sexo genérica	Detalle nominal							
	Residencia		22 23	Ubicación de residencia Locaciones / Destinos deseados	Detalle nominal Caracterización							

Elaborado por la autora.

1.4. Teoría micro

1.4.1. 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.

1.4.2. Hábitos y características

La sociedad se conforma de estructuras constituidas por una parte objetiva pero también subjetiva. Como menciona Bourdieu y Wacquant (2008) los dos aspectos subjetivos y objetivos interactúan en una relación dialéctica que busca superar la contradicción de ambas. Los hábitos son sistemas que se generan en esta contradicción de una manera duradera y transmisible, funcionan como principios generativos de conductas y representaciones sin necesariamente obedecer leyes y a la vez en sintonía de una construcción colectiva.

Como menciona Martínez (2007) el *habitus* se entrelaza con el espacio de la sociedad, no con características de los individuos sino con un entramado de relaciones en un contexto, con espacio y capital, integrando el pasado como origen del hábito y guiando el futuro, asegurando repetir patrones de comportamiento.

El cuerpo del individuo como menciona Bourdieu (1999) es socializado, está moldeado por condicionantes materiales y culturales del contexto, aunque resida en el individuo, está condicionado por organizaciones o entidades. Esta aprehensión del contexto no se da de manera consciente, sino mediante una interiorización de lo exterior y de distintas relaciones de poder en nuestra sociedad. El concepto de *habitus* nos permite explicar las tendencias uniformes de pensamiento y acción entre agentes que ocupan posiciones similares en la estructura social.

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.

Capítulo 2. Contextualización del desarrollo urbano y las zonas periurbanas

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 espacial de las zonas periurbanas desde una escala regional a nivel latinoamericano, para dar paso al nivel nacional y con el caso de Ecuador propuesta finalmente revisar el contexto de la ciudad de Cuenca; la perspectiva principal de este acápite consiste en la consideración de la constante transformación y espacio activo de las zonas en mención.

Para el efecto se hará referencia de manera puntual al proceso de conformación o surgimiento de zonas periurbanas, mediante la alusión específica al modelo expansivo y de desarrollo urbano, de manera concreta, de la ciudad de Cuenca como la urbe que alberga el espacio correspondiente al estudio de caso para la presente investigación; con lo que se podrá ir puntualizando sobre las características de las condiciones de movilidad de los habitantes en los periurbanos.

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.

2.2. Las zonas periurbanas a nivel regional

En el proceso de revisión se logró identificar un considerable grupo de estudios sobre la insurgencia de zonas periurbanas 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 esta investigación: las zonas periurbanas.

En el caso regional, Latinoamérica se caracteriza por un proceso compuesto por tres factores elementales, crecimiento rápido, viviendas informales -invasión de tierras o inobservancia de normas de construcción y otras regulaciones- y concentración de familias pobres (da Gama 2011).

Según un estudio de 2005 (Ángel et al. 2005; Ángel 2008) denota un decrecimiento de 0,3% al año en las áreas metropolitanas latinoamericanas (Argentina, Brasil, México, Chile, Venezuela), lo que según da Gama (2011) pudo ser evidencia de la incorporación intensa de

las áreas rurales a la dinámica urbana, y que el crecimiento exponencial se trasladó a las zonas periféricas (colindantes o con nexos a núcleos urbanos capitales).

En la región, gran parte del crecimiento de la franja periurbana tiene su origen en grandes asentamientos rurales de población desplazada de los centros claves de empleo o desarrollo, debido a sus escasos recursos económicos (da Gama 2011); sin embargo, esta tendencia cambia en los años 90s cuando los gobiernos procuraron facilitar vivienda accesible y subsidiada en zonas del límite urbano, es decir se añaden tintes de formalidad en la habitabilidad.

En el proceso de surgimiento de las zonas periurbanas, cabe revisar el papel de los gobiernos locales en la región de América Latina (Carrión y Ponte 2015), que en su momento se caracterizó por una administración apoyada en políticas públicas que promovieron el desplazamiento de las clases populares de las ciudades, si bien no es una generalidad, es evidente que las políticas de gestión responden a los modelos de acumulación del capital.

Da Mattos (2010) menciona que ese modelo impulsa la periurbanización y policentralización, debido a que se fomentan procesos de suburbanización popular son eclipsados por los procesos de otros sectores más pudientes, siendo esta la lógica de la nueva forma urbana.

2.3. Conformación zonas periurbanas en Ecuador

López Morales (2013) hace hincapié en que las transformaciones locales encuentran sus causas en función de los procesos a nivel nacional, en el caso de Ecuador el proceso de urbanización, como señala Carrión (1986), inicia a mediados del siglo XIX, el mismo autor puntualiza que su causa es capitalista, ya que se relaciona con un momento de sucesos históricos específicos del país a nivel de producción y mercado, como la exportación del agro y la integración de mercado interno.

Para la contextualización de las áreas periurbanas en el caso de Ecuador, este acápite tiene la intención de referirse a los procesos de urbanización anclados a un modelo de producción en determinados momentos, como una antesala para su conformación, hasta aterrizar al vínculo y función entre los diferentes centros poblados y urbanos.

Este proceso –de urbanización- representa una transición morfológica y funcional de un espacio determinado que es sometido a una serie de transformaciones que culminan en convertirlo en una que puede ser denominada como entorno urbano (Ortiz y Vieyra 2018), la extensión de este entorno significa así mismo el inicio del nexo con áreas rurales y el espacio ideal para una combinación dinámica y compleja.

El recuento histórico de la conformación de los centros urbanos en Ecuador puede hacerse con el desarrollo productivo que atraviesa dos momentos específicos: la formación del Estado nacional y la consolidación de la urbanización que le seguiría posteriormente (Carrión 1986); 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), lo que quiere decir que, la unidad productiva de cada región fueron por un lado, las haciendas en la Sierra y por otro lado, 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).

Durante las décadas subsiguientes a la repartición de terrenos por la Reforma Agraria, significaron un volcamiento hacia la producción de maíz, frijoles y posteriormente azúcar - para las destilerías, característica de la provincia- (Andrade y Ullauri 2015).

En el transcurso descrito cada ciudad fue posicionando el aporte que brindaría en la región en cuanto a producción y fuerza laboral, en el caso de la ciudad de Cuenca su papel fue trascendental en cuanto al proceso de industrialización (Portais 1986); sin embargo los núcleos de producción tendrían un origen en la repartición de tierras por la Reforma Agraria (Borrero 1989).

A diferencia del proceso de periurbanización en ciudades grandes en el país, como Quito, donde la generación de esta franja limítrofe se debe a un proceso de gentrificación (Durán 2016 et al.) donde se debe más bien a un anhelo de las clases altas por obtener una distinción

de tipo social al ubicarse en zonas de apogeo urbanístico a la par de un proceso de suburbanización en el cual se desplaza a las poblaciones con menor capacidad de consumo.

2.4. Modelo expansivo de la ciudad de Cuenca

En concordancia con el acápite anterior, si la periurbanización es un fenómeno que sucede por la expansión de un núcleo urbano y que al hacerlo anexa terrenos colindantes, es pertinente mencionar cómo es estos terrenos colindantes llegan a posicionarse y consolidarse.

En este caso, su posicionamiento se desprende de los procesos de transformación a raíz de las Reformas Agrarias, y tienden a consolidarse a partir de prácticas habitualmente vinculadas con la ruralidad, por lo que se contextualizará la zona periurbana de la ciudad de Cuenca con base en su devenir agrícola.

Santa Ana de los Ríos de Cuenca es el nombre de la capital de la provincia de Azuay, ubicada en la región centro-sur del país, su título se debe a una de sus características particulares más relevantes al ser una ciudad atravesada por cuatro ríos: Machángara, Tarqui, Tomebamba, y Yanuncay; junto con 11 vertientes secundarias y otros riachuelos más la geomorfología de la ciudad representa un reto en cuanto a conectividad y movilidad para sus habitantes (Guerrero et al. 2020).

De acuerdo con el último censo, Cuenca ya concentraba cerca del 70% de la población en su zona urbana (INEC 2010) mientras que el resto se ubicaba en la zona rural, en la actualidad *la Atenas del Ecuador* cuenta con 580.000 habitantes (Fundación Turismo Cuenca 2022).

Cuenca desempeña un papel importante en la región, así como a escala nacional (ONU-Habitat&Barranco 2018); el crecimiento paulatino de su zona urbana ha provocado un proceso de absorción de áreas de categorías rurales, como Capulispamba, Chaullabamba y Ucubamba (Carrión y Zuñiga 2021), con lo que se desencadenan problemas de accesibilidad a servicios básicos y diversos que facultan una habitabilidad digna.

La zona rural de Cuenca se posicionó como miembro de un largo proceso de cambio de uso de suelo ligado a las actividades agrícolas y posteriormente también a procesos relacionados a sustentar la industrialización, sin embargo, en 1950 inicia a anexar zonas periféricas al proyecto de expansión urbana, con lo que se genera una transformación del suelo rural hacia suelo urbano (Mejía 2014).

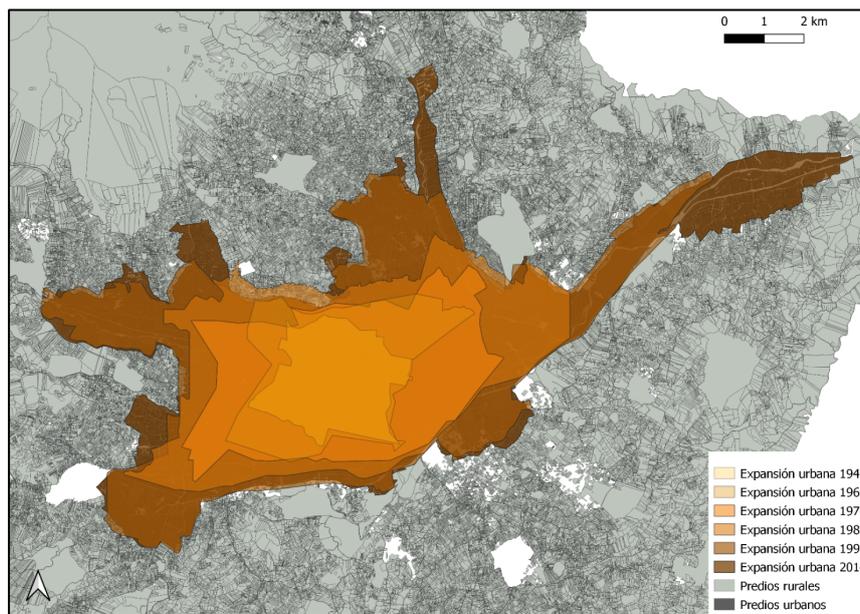
Este proceso sin planificación generó que la ciudad se configura de manera caótica, representado en la incapacidad de suplir de servicios básicos a las insurgentes zonas

periféricas, y que atravesaban una transición en sus actividades productivas, laborales y económicas.

Esta vinculación con el área urbana de la ciudad involucra un medio para su ejecución, es aquí donde encaja el papel de los medios de transporte disponibles para el efecto, es decir, los vehículos -públicos o privados- que tienen a disposición para intercambio de productos, servicios, mano de obra o simplemente cumplir con actividades de formación o sociales.

El proceso de urbanización de la ciudad de Cuenca es característico de una ciudad intermedia; el caso de Cuenca como ciudad intermedia obedece más bien a un proceso de permanencia de las familias de la ruralidad, o también denominado urbanización selectiva (Balbo 2003), contrario a lo que señalan autores como Allan (2003) y da Gama (2011) quienes hacen referencia a grupos de habitantes en constante transición.

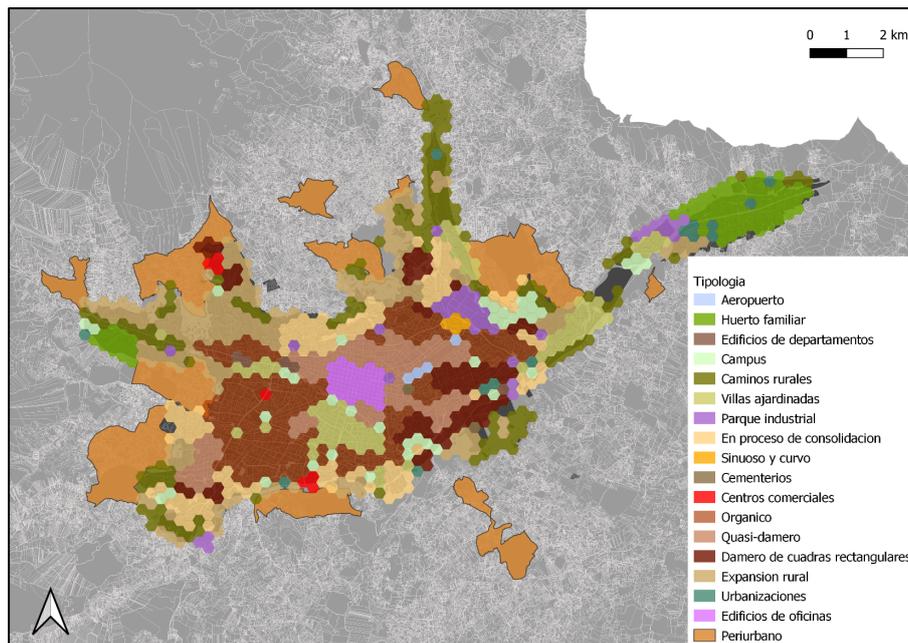
Mapa 2.1. Crecimiento urbano de la ciudad de Cuenca



Elaborado por la autora.

Cuenca es una ciudad cuyo consumo y abastecimiento interno depende del trabajo agrícola al interior de su territorio, en cuanto a la agricultura los cultivos de primer orden realizados por el área rural son de maíz seco suave, papa, banano, cacao, caña de azúcar, pasto y lechuga; mientras que para producción ganadera el sector bovino lidera por sobre los animales como pollos, gallinas, cuyes, cerdos y borregos (PDOT 2016).

Mapa 2.2. Tipología de usos de suelo de la ciudad de Cuenca



Elaborado por la autora.

Ese mapa deja en evidencia el núcleo urbano de Cuenca, que por su parte mantiene un diálogo sostenido y constante con las zonas periféricas, las cuáles están claramente orientadas hacia el uso agrícola, es por tanto pertinente referirse a los medios de transporte que la población emplea para mantener esta comunicación e intercambio desde las zonas más alejadas hacia el área urbana de la ciudad.

En los estudios revisados se pueden abarcar sus aportes en cuatro 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.

2.5. Movilidad y transporte público en una zona periurbana: Cuenca y sus periferias

A nivel nacional, el encuentro entre las zonas urbanas y rurales sucede en un contexto de expansión urbana dentro de un modelo de desarrollo neoliberal caracterizado por la privatización de servicios públicos y una desregularización del Estado (Quezada 2015), bajo este modelo el desarrollo se da sin un plan ni con una estructura en el que eventualmente el

crecimiento de la ciudad se encontrará con los asentamientos de las comunidades campesinas (Ávila 2009).

Según la distribución del cantón Cuenca, ésta se encuentra compuesta por 15 parroquias urbanas y 21 parroquias rurales, sin embargo, no es posible definir una lista de estos espacios de diálogo entre ambas zonas ya que, desde un punto de vista legal, no se reconoce la funcionalidad ni el aporte de las mismas, en el caso de los territorios periurbanos con considerados espacios rurales análogos a la continua expansión de la ciudad (COOTAD 2010).

La franja limítrofe entre ambas zonas (urbano y rural) condensa estos espacios *sin categorizar* de manera muy clara, son identificables también no solo en el paisaje que conforman, sino también por ciertos rasgos sociales, como las actividades que tienen lugar en las inmediaciones de la zona, los barrios periféricos del casco urbano de Cuenca denotan evidentes muestras de actividades agrícolas, de producción de materiales de construcción, entre otras.

Este último detalle resulta problemático precisamente para la población en cuanto a su accesibilidad a servicios básicos y de otra índole; la condición de zona perirurbana en una ciudad intermedia implica la distribución inequitativa de servicios y condiciones de vida, lo que termina generando un impacto en la cobertura de servicios; en el caso del transporte público resulta evidente que el límite del recorrido se reduce al caso urbano dejando de lado la población que reside en estas zonas y tiene relación directa con la fuerza laboral del sector urbano.

Esto da pie a preguntarse los medios y modos que tiene la población para ejecutar sus desplazamientos en función de los medios de transporte disponibles a su alcance (o no). En el caso de Cuenca, existen tres medios de transporte público: el bus urbano, el tranvía y la bicicleta; de estos tres ninguno está debidamente integrado, es decir, no cuenta con una tarjeta, ruta o tarifa articulada entre sí que permita trasbordos e intercambios que permitan desplazamientos más ágiles.

Figura

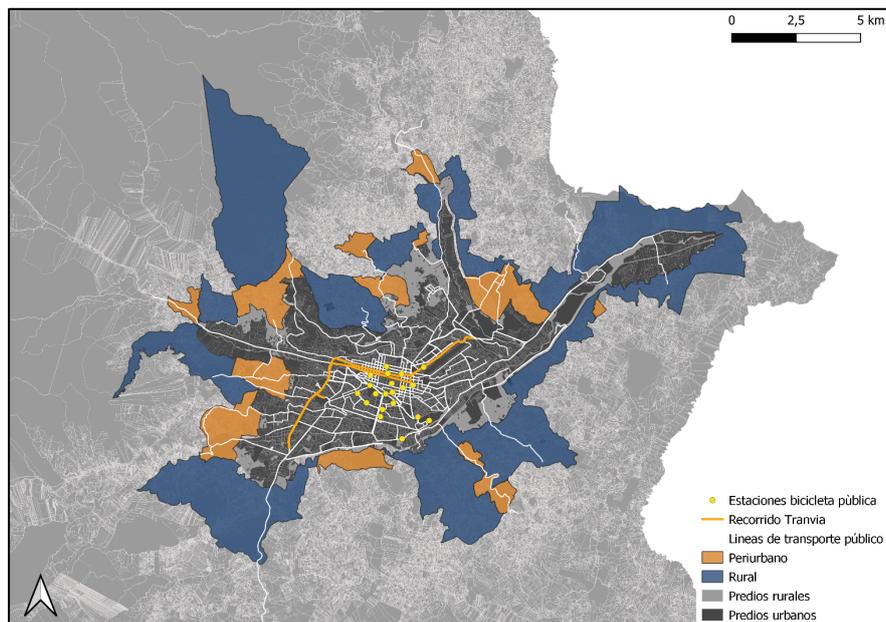
Foto 2.1. Tranvía en Cuenca, bus urbano y bicicleta pública

Tranvía de los 4 ríos	Bus urbano	Bicicleta pública
 Inicio operación 2020	 pago con tarjeta desde 2018	
 normal: 0.35 ctvs - estudiante: 0.17ctvs - preferencial 0.11ctvs	 normal: 0.35 ctvs - estudiante: 0.17ctvs - preferencial 0.11ctvs	 0.25ctvs por viaje, 10\$ por día, 30\$ año
 cada 7-9 minutos días laborables fines de semana y días festivos	 cada 10-15 min días zona urbana, 20-40 min zona periférica	 20 paradas en toda la ciudad (sólo zona urbana), 240 unidades
 27 estaciones: división 8 sentido norte y 7 sentido sur	 35 líneas de transporte, 2120 paradas	 Funcionan con energía solar 06h00 - 20h00 todos los días
 21km de recorrido, 14 unidades de 5 vagones cada uno	 Unidades funcionan a diesel	 Uso y pago mediante aplicación móvil

Elaborado por la autora.

Estos medios de transporte se encuentran distribuidos de la siguiente manera en las diferentes áreas de la ciudad:

Mapa 2.3. Cobertura del Transporte Público y límite periurbano



Elaborado por la autora.

El mapa 2.3. evidencia que la conectividad del transporte público en cuanto a la relación centro-periferia es escasa, y que la mayor cantidad de líneas de transporte se concentran en el centro de la ciudad, dejando relegada la opción de conectividad para las poblaciones y asentamientos de la periferia; lo que se repite no solo con los buses urbanos sino incluso con la bicicleta pública.

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 es 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 públicas 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 en una zona con características mixtas, 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, semiincluyentes y excluyentes.

Capítulo 3. Metodología

3.1. Estado del arte metodológico

El caso de estudio pretende llevarse a cabo desde lo interdisciplinario como una mirada que converge dos enfoques habitualmente 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.

Esta investigación se fundamenta en el constructivismo en cuanto observará la construcción del fenómeno respecto a cómo se construyen las decisiones que definen los desplazamientos de los individuos, con base en la interacción 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 priorizando el punto de vista de los sujetos, sus experiencias y sus significados (Corbetta 2007).

Investigar de esta manera implica una metodología mixta que cuente con el aporte de los enfoques cualitativo y cuantitativo respectivamente, que combinen técnicas de análisis espacial; esta propuesta de diseño responde a la exigencia de obtener información de tipo experiencial -además de datos estadísticos-, ya que un solo enfoque puede no ser suficiente para reflejar las particularidades del territorio periurbano y sus habitantes.

Esta metodología propone la combinación de varias técnicas de enfoques tanto cualitativos como cuantitativos, que combinen técnicas de análisis espacial; esta propuesta de diseño responde a la necesidad acorde a cada enfoque; las técnicas cuentan con herramientas específicas con la intención ulterior de complementar la investigación.

La propuesta de combinar dos perspectivas conceptuales en esta investigación pretende abordar un espacio de características periurbanas desde un enfoque en el que se realce el componente social mediante el uso de herramientas de índole cualitativa; para acatar la intención de otorgarle profundidad y relevancia al análisis desde una perspectiva poco aplicada.

El enfoque cualitativo y socioespacial de este componente será aplicado a través el método etnográfico, mediante las herramientas de mapeos de movilidad, mapeo comunitario, recorridos vivenciales y grupos focales diferenciados según género y grupo etario como parte del elemento de participación para contextualización de las muestras, procesos de observación

y recorridos; adicionalmente mediante talleres comunitarios se podrá hacer mesas de trabajo y grupos focales, para posteriormente realizar entrevistas a actores claves, mediante talleres.

Producto de la combinación de las herramientas cualitativa y cuantitativa se pretende construir una evidencia empírica sobre las características de un segmento de la población de uno de los barrios en la zona periurbana de la ciudad de Cuenca respecto al transporte público, hábitos de movilidad y perfil de usuario; sumado a una propuesta de interpretación socioespacial.

Mientras en el país se cuenta con registro de investigaciones similares en cuanto a los objetivos de esta investigación en los cuales fue aplicado el mapeo de movilidad comunitaria, con especial énfasis en las ciudades de Quito en la región andina, y Guayaquil en el litoral, en el caso de la ciudad de Cuenca los estudios en las zonas periurbanas han sido limitado.

Con el propósito de aportar en la superación de la limitación de enfoques exclusivamente cuantitativos en el estudio de movilidad en zonas periurbanas, esta investigación aplicará una serie de herramientas comprobadas ser efectivas en estudios de movilidad en contextos relativamente similares³.

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

³ En el caso de Guayaquil se encuentra el uso de metodologías participativas y de mapeo de movilidad en las investigaciones realizadas por Naranjo, Arellano, y Roca (2020); mientras que en el caso de la ciudad de Quito, se pueden consultar a Carrillo (2019).

urbanos, lo que se realizará mediante herramientas de Sistemas de Información Geográficas (SIG).

El principal indicador del cual se desprenderán los demás desde cada enfoque mencionado será la condición de servicios de la ciudad, debido a que ya sea contar con el servicio o en su defecto la ausencia del mismo, da cuenta de las condiciones del barrio.

Los indicadores fueron elaborados en función de la propuesta como consta en la Tabla 1.1- Modelo de análisis, que a su vez dependió de una revisión exhaustiva de la literatura al respecto; así mismo, 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.

Este mecanismo tiene la intención principal de cumplir con los enfoques metodológicos propuestos, por lo que se propondrán indicadores de percepción -cualitativos-, e indicadores de desplazamientos -cuantitativos-.

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.

La información preliminar que se empleó en el uso del diseño de indicadores consistió principalmente en el Censo de Población y Vivienda de 2010, con la intención de consultar los datos técnicos respecto a la densidad poblacional, crecimiento demográfico, composición urbana de la ciudad.

En cuanto a la información disponible respecto a los sistemas de transporte público, se consultaron los estudios y publicaciones disponibles del grupo de investigación LactaLAB de la Universidad de Cuenca y el Proyecto de Mejoramiento de Barrios de la fundación El Barranco en conjunto con ONU-Hábitat, con la intención de suplir el enfoque cuantitativo y así mismo constituir la base de los datos secundarios.

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 es primordial llevar a cabo un trabajo de campo (Carpiano 2009), y consistirá en el paraguas del

resto de herramientas a aplicar a lo largo del mes que corresponde al desarrollo del trabajo de campo.

El trabajo de campo se caracterizará por recurrir a la etnografía, que en este caso será de tipo urbana y será la de más larga duración durante la investigación, consiste en la interacción continua con la población en su calidad de usuario con la intención de conocer el intrincado escenario que implica desplazarse en la ciudad, desde contextos sociales particulares; y requiere de dos elementos fundamentales la observación participante y registros escritos, fotográficos o audiovisuales (Domínguez Mon 2017).

La representación de esta herramienta será un diario de campo urbano (Elinbaum y Barchi y Barchi 2022) su propósito es el de contener las descripciones y presentaciones de las dinámicas según como surjan a lo largo del desarrollo de la fase de campo, y de manera posterior también; son descripciones que acompañan una georreferenciación, y serán el principal registro de los hallazgos de cada fase del trabajo de campo.

El registro etnográfico pretende dar cuenta de las experiencias de movilidad, sentidos y desplazamientos en el espacio por parte de los habitantes desde una perspectiva que retrata intervalos de cotidianidad desde una narrativa próxima (Chávez y Segura 2017). En una investigación que pretende priorizar la perspectiva de los usuarios (Gutiérrez 2017), un diario de campo es una herramienta acertada para el efecto, y permite ampliar la recolección de la experiencia de los individuos de manera más completa.

Lo registrado en una bitácora permitirá profundizar los puntos de vista de los miembros del universo de estudio (Marcus 2001) al contener la experiencia cotidiana de la aplicación de las herramientas participativas y espacios de colaboración, para de este modo construir un registro que contenga las actividades y vivencias entorno a la movilidad e inmovilidad.

Esta herramienta tiene también la función de contar con descripciones a profundidad de subsiguientes herramientas en las distintas formas de entrevistas, a modo de información que sería más difícil de procesar o sistematizar si es relegada a una guía de preguntas.

El primer acercamiento para la construcción de una red de colaboradores en la ciudad de Cuenca fue realizado mediante diversos actores de las siguientes instituciones de sectores públicos, privados y académicos: Fundación El Barranco, LactaLAB y Consultora Huasipichanga.

Una vez definido el barrio que se convertiría en la zona de estudio para esta investigación, mediante un sondeo previo en campo, fue posible realizar una conexión con los miembros

directivos de la “Unidad Educativa José Rafael Arízaga” en Guzho; de quienes se contó con el apoyo para acceder al Párroco de la iglesia barrial y trazar así las futuras convocatorias a grupos focales.

Las subsiguientes herramientas son encuestas y entrevistas, la primera consiste en una encuesta domiciliaria de movilidad (Gutiérrez 2017), con la intención de recolectar información de la vivienda y la estructura familiar del hogar, características socioeconómicas y demográficas, viajes realizados, motivos de cada viaje y el medio de transporte utilizado, tiempos de transportación e intervalos de transferencias, y sus opiniones al respecto de sus desplazamientos.

Durante esta encuesta domiciliaria, debido al tipo de trabajo etnográfico (Camp 2015) que se propone realizar permitirá la aplicación del 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 la técnica de 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), se pretende obtener de manera directa las percepciones de los individuos mediante diversas mesas de trabajo y organización de grupos; es decir que, se trabajará con mesas de hombres, mujeres, y niños/as según los temas de desplazamiento-movilidad y comunidad.

El objetivo de esta herramienta es la de reunir la información necesaria para generar una estructura de los desplazamientos de la población que compone la muestra; como resultado se pretende obtener la modalidad y motivos de viaje, para estimar un volumen y frecuencia de estos, lo que mostrará un patrón y permitirá ilustrar una tipología de usuario.

Esta tipología estará fundamentada en las dimensiones de vida cotidiana que presente la encuesta, es decir: doméstica, aprovisionamiento, vecindad, ocio y tránsito (Chaves y Segura 2017). Esta encuesta será realizada a un nivel de hogares donde cada integrante podrá participar de la encuesta; realizar esto por cada vivienda en el sector brindará una muestra clara del barrio seleccionado.

La intención de este tipo de encuesta es la de incrementar la muestra mediante un acceso que no requiera una relación profunda con los colaboradores, y que se apegue al uso fugaz y momentáneo del transporte público.

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.

Tabla 3.1. Plan de Trabajo

Fase	Descripción actividad	2023				
		abril	mayo	junio	julio	agosto
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					
Reconocimiento espacio y delimitación del área	Proceso inicial de georreferenciación y uso de herramientas SIG					
Instrumentalización de la investigación	Formulación de instrumentos de levantamiento de información para las variables					
Periodo de pruebas	Prueba de los instrumentos de levantamiento de información					
	Prueba de indicadores					
Trabajo de campo	Primer periodo de salidas de campo					
	Sistematización de la información					
	Segundo periodo de salidas de campo					
	Sistematización de la información					
Evaluación	Evaluación de indicadores					
Trabajo de campo	Tercer periodo de salidas de campo					
	Sistematización de la información					
Redacción, análisis y producción de resultados	Consolidación de resultados					
	Interpretación de resultados, aproximación a conclusiones					
	Incorporación informe final de Taller III					

Elaborado por la autora.

Capítulo 4. Un barrio periurbano: Carmen del Guzho

4.1. Barrio como unidad de análisis

Según el registro oficial, en su área urbana la ciudad de Cuenca cuenta con 360 barrios reconocidos (PMEP 2015), entendidos como estas unidades vinculadas que brindan continuidad y tejen un espacio territorial, son unidades geográficas socialmente construidas, es decir que son por los hábitos y actividades de sus habitantes.

Los barrios como unidades que componen una ciudad se caracterizan por el rol que desempeñan, que se puede originar desde la consolidación de vecindario de manera histórica. En el caso de Cuenca los barrios no responden a un sistema político divisorio sino a un sentido de pertenencia que se ha construido a lo largo del tiempo y va definiendo elementos simbólicos y funcionales (Hernández-Aja 2007).

A partir de su fundación española en 1577 la ciudad de Cuenca, como era común en la época extendió su crecimiento desde su plaza central para conformar las subsiguientes manzanas a modo de anillos acompañado con una lógica de jerarquía de los diferentes grupos sociales relacionados (PMEP 2015).

El transcurso expansivo, los procesos independentistas y los posteriores eventos que consolidaron a Cuenca como un punto central en la región a partir de la década de los 70 e intervenciones estatales, son algunos de los factores involucrados en la distribución barrial de esta ciudad que alberga desde sus inicios tanto espacios urbanos como rurales.

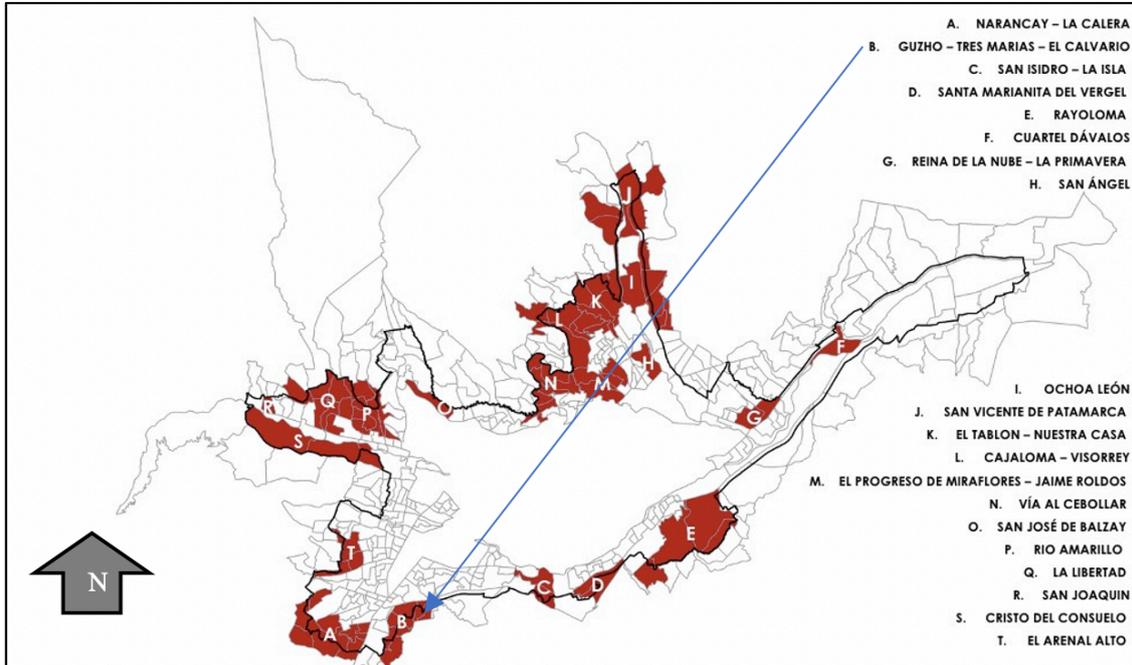
La delimitación de la unidad de análisis para la presente investigación parte de una valoración de análisis de accesibilidad al espacio público llevado a cabo en 2020 por un grupo interdisciplinario de LlactaLAB-Ciudades Sustentables en conjunto con la Universidad de Cuenca, la Pontificia Católica del Ecuador sedes Ibarra y Quito.

Como resultado del análisis se demostró una diferencia considerable respecto al tiempo necesario para llegar a un espacio público en los sectores donde se atribuían condiciones socioeconómicas bajas, un patrón que se evidenció en las tres ciudades (Guerrero et al. 2020); para ello fue tomado en cuenta el índice de calidad de vida y la distancia caminable hasta el espacio público más próximo.

Resultado de esta investigación, en el caso de Cuenca se logró identificar que en las zonas periféricas donde residían familias con escasos recursos la accesibilidad a los espacios públicos oscilaba entre los niveles más bajos; lo que permitió reconocer como vulnerables 10

barrios de las 15 parroquias urbanas de la ciudad (Guerrero et al. 2020; Carrión y Zuñiga 2021).

Mapa 4.1. Mapa de barrios vulnerables levantamiento por Fundación El Barranco



Fuente: Fundación El Barranco (2018).

Tomando en consideración la delimitación de barrios en el Mapa 4.1. -B marca a Guzho Tres Marías-, se realizó un reconocimiento de la cobertura del transporte público con lo cual se pudo identificar una consistencia en el fin de la cobertura del servicio público en el límite de la zona urbana, esta verificación se traslapó con la cobertura del servicio a cargo de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte (EMOV EP) de la ciudad.

En conjunto con la valoración de estudio previamente enunciado, se iniciará el proceso de descarte y selección de barrio como unidad de análisis procedente de la parroquia Yanuncay debido a que alberga el mayor número de barrios vulnerables (ONU-Habitat, Fundación El Barranco, GAD Municipal del Cantón Cuenca 2018, Carrión y Zuñiga 2021), lo cual será agregado a la intención principal de visibilizar una comunidad en una zona periurbana de una ciudad intermedia, que por su categoría, los pobladores se vean orientados a desarrollar hábitos particulares de movilidad para sus desplazamientos.

Tabla 4.1. Universo de casos y análisis de condiciones necesarias

Caso	Y	X1	X2	X3
	Hábitos de movilidad formales	Ubicación zona periurbana	Cobertura del transporte público (menos del 50% de la media urbana)	Índice de calidad de vida (condiciones bajas)
El Calvario-El Tablón	0	1	0	1
Narancay Alto Centro	0	0	0	0
Guzho Tres-Marías	1	1	1	1
Ingaloma-Urbanización progresiva	1	0	0	0
El Arenal Alto – La Dolorosa	0	0	0	1

Elaborado por la autora a partir de Fundación El Barranco (2018).

Tabla 4.2. Análisis de configuraciones posibles

Caso	X1	X2	X3
	Ubicación zona periurbana	Cobertura del transporte público (menos del 50% de la media urbana)	Índice de calidad de vida (condiciones bajas)
1	1	1	1
2	1	1	0
3	1	0	1
4	1	0	0
5	0	1	1
6	0	1	0
7	0	0	1
8	0	0	0

Elaborado por la autora a partir de Fundación El Barranco (2018).

Tabla 4.3. Análisis de configuraciones suficientes y solución compleja

Configuración	X1	X2	X3	Y=0	Y=1	N	N _y (Y=1)	Consistencia (N _y /N)	X_Y
1	1	1	1		Guzho Tres Marías	1	1	1	V
2	1	1	0			0	0	0	-
3	1	0	1	El Calvario-El Tablón		1	0	0	F
4	1	0	0			0	0	0	-
5	0	1	1			0	0	0	-
6	0	1	0			0	0	0	-

7	0	0	1	El Arenal Alto-La Dolorosa		1	0	0	F
8	0	0	0	Narancay Alto Centro	Ingaloma-Urbanización progresiva	2	1	0	F

Elaborado por la autora a partir de Fundación El Barranco (2018).

Según indica la Tabla 4.3., tomando en consideración los criterios levantados en 2018 por parte de Fundación El Barranco junto con un cruce de los factores relevantes para la presente investigación, el barrio periférico ubicado en una zona periurbana de Carmen del Guzho resalta ya que cumple con los valores asignados.

4.2. Conformación y desarrollo de Carmen del Guzho: una visión general

El barrio de Guzho inició su proceso de conformación debido a la construcción de la autopista Cuenca-Azogues como nuevo eje perimetral para la ciudad en 1993, lo que marcaría la transición de un pequeño sector aledaño de evidentes características rurales hacia una zona en proceso de urbanización. Es esta avenida lo que divide a Carmen de Guzho en Alto y Bajo.

En esta temprana etapa de ocupación, Guzho contaba con la presencia de escasas viviendas ya que la ocupación del suelo era principalmente para actividades agrícolas y ganaderas, mismas que se vieron afectadas debido a la construcción vial que obstaculizó sistemas de riego (PMEP 2015), con lo que se dio paso al incremento de usos urbanos del suelo disponible.

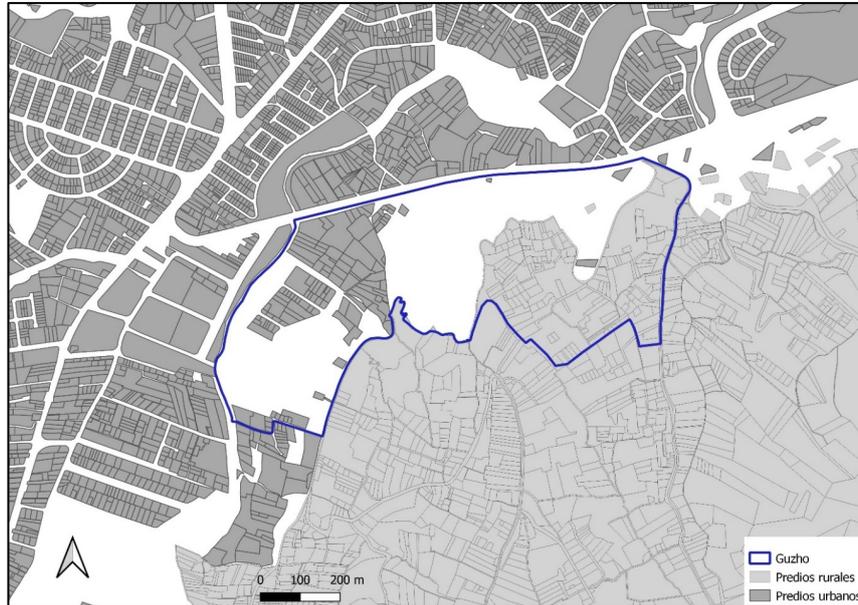
La zona nuevamente experimentó un cambio radical en 1999 con un deslizamiento de tierra que afectó gravemente a viviendas del sector del ingreso a Guzho, alrededor de la iglesia, con lo que el crecimiento sostenido de esos últimos años se vio frenado (PMEP 2015); a pesar de ello Guzho continuó desarrollándose y generando espacios de ocupación para las crecientes familias de ocupación antigua como para nuevos vecinos.

La conformación histórica del barrio lo coloca en la intersección de una parroquia urbana - Yanuncay- y una parroquia rural -Turi-; siendo esta última de un relieve considerable lo que a su vez influencia en sus prácticas de trabajo de la tierra y otras actividades.

Este barrio limita al norte con la Av. Cuenca-Azogues, al sur con la Calle Sin Nombre, al este con el barrio de la misma parroquia rural “Tres Marías”, y al oeste con el río Tarqui. Está conformado por 857 habitantes en una superficie de 47,65 Ha, distribuidos a lo largo de 252 viviendas que cuentan con 194 hogares (Fundación El Barranco 2018).

límite establecido en el POUC, y fusionarlo con el reconocimiento de los propios pobladores, lo que resulta en la delimitación empleada en esta investigación.

Mapa 4.2. Reconocimiento barrio Guzho (límite urbano-rural)



Elaborado por la autora.

4.4. Guzho cotidiano: visiones de pobladores e investigadora

Carmen de Guzho se caracteriza por ser un barrio con matices que alberga costumbres tradicionales del sector rural con actividades incipientes que denotan una relación con el área urbana; el continuo diálogo entre Guzho y el otro Cuenca urbanizado se fundamenta en comercio, fuerza laboral, educación y abastecimiento, cada actividad con una carga considerable de pobladores, sería sólo natural que existan las facilidades para realizar los desplazamientos pertinentes, sin embargo, en Guzho existe una sola parada de transporte público para cumplir esa función.

Esta única parada de bus urbano se encuentra al costado de una autopista que cuenta con un puente peatonal poco utilizado, aunque la bienvenida al barrio lo hace una escuela, la Unidad Educativa “José Rafael Arízaga”, un parque lineal atravesado por el río Tarqui y varios de los negocios que caracterizan el sector: escombreras, tiendas de barrio y circulación de vehículos pesados.

Foto 4.2. Atmósfera de entrada a Guzho



Fotos de la autora.

A simple vista Guzho no es una zona de viviendas homogéneas, y las calles con casas contiguas son escasas, el común son construcciones dispersas con una distancia considerable entre sí. Las casas de construcción continua se ubican en la cercanía de la autopista, es decir en dirección hacia la parroquia urbana, mientras que al adentrarse en el barrio las casas comienzan a dispersarse y resalta su diseño variado.

Las viviendas se caracterizan por contar con *chakras*, maizales y otros sembríos en alguno de los frentes de las casas, aunque desde luego no en todas, si bien no son extensos su presencia compone el paisaje periurbano y también tiene una funcionalidad, la cual es posible apreciar en los horarios de estancia y permanencia del lugar.

Foto 4.3. Atmósfera *chakras* en la loma de Guzho



Fotos de la autora.

A diferencia de los barrios al interior de la ciudad, Guzho no está desolado a lo largo del día por lo que no se convierte en un barrio dormitorio, los habitantes que residen desarrollan actividades en sus viviendas e inmediaciones, lo que puede ser trabajar en las *chakras*, criaderos de varios animales (cerdos, vacas, ovejas), talleres de vehículos y diversos espacios de la pastoral eclesial.

En cuanto a los negocios del lugar, se caracterizan principalmente por situarse dispersos, algunos son de más fácil acceso que otros, aquellos talleres de mecánica, automotrices y materiales de construcción se encuentran en la entrada del barrio, aunque hay una escombrera en la zona elevada de la colina.

Así mismo, existen tiendas de barrio surtidas, panaderías, papelerías y bazares; los restaurantes del lugar se caracterizan por estar afuera de viviendas o de tiendas, usualmente funcionan durante la tarde y noche, la comida disponible tradicional y local. No existen tiendas de productos especializados como carnicerías y de otro tipo.

Foto 4.4. Atmósfera espacios diversos en Guzho



Fotos de la autora.

Uno de los espacios comunes y de concentración para los habitantes de Guzho es la Iglesia ubicada en el límite con el barrio “Tres Marías”. El espacio de esparcimiento comunitario se encuentra al pie de las escalinatas de la iglesia, espacio que funciona como una pequeña cancha deportiva debido a que el pequeño parque lineal sólo cuenta con juegos infantiles.

Foto 4.5. Atmósfera Iglesia Carmen del Guzho



Fotos de la autora.

En este sector se cuenta también con canchas adicionales de entrenamiento para fútbol, que fueron implementadas en 2018 en un trabajo en conjunto con el gobierno local y varias de sus dependencias; la mayoría de los niños de este barrio acuden a la escuela y prácticas de fútbol en este sitio.

4.5. Hallazgos

La figura de la Iglesia y su representante, el párroco, tienen un peso considerable en la organización del barrio; es un sitio muy activo para diversas actividades de la comunidad, es un punto de encuentro, espacio de juegos y labor social, además de ser un centro de congregación espiritual, también una sede para tratar temas de la comunidad.

Resulta valioso tomar en cuenta que la misma comunidad delimite su espacio territorial, es un recordatorio de que la habitabilidad está estrechamente relacionado con la pertenencia al lugar, que ésta se aplica mediante prácticas cotidianas que utilizan ciertos elementos o infraestructura -como el transporte-; esto denota la importancia de generar espacios, desde investigaciones, que sean una plataforma para los procesos de autoidentificación.

La categoría de zona periurbana es evidente en la atmósfera del barrio, los recorridos vivenciales por sus calles primarias, secundarias y en búsqueda de los medios de movilidad de los pobladores, expresan el conglomerado de actividades de la ruralidad y el diálogo con la ciudad urbana.

A gran escala, no hay mejor señal para saber que se ha sobrepasado el límite urbano que ver la falta de algún servicio, la ausencia de ciertos equipamientos y el cambio en el paisaje; a menor escala la zona periurbana está marcada en las fachadas de las casas al estar más

expuestas sin rejas o muros altos, así como también el uso de estacas de madera y alambre de púas para marcar lotes y otros espacios.

Capítulo 5. Desplazamientos de la población: infraestructura y trasfondo

5.1. Servicios, medios e infraestructura

El Guzho es de relativo fácil acceso mediante transporte público, cuenta con dos paradas -una a cada lado de la autopista- ubicadas en la entrada del barrio, hacia el resto del sector no se cuenta con el servicio.

Foto 5.1. Parada de bus única (entrada a Guzho)



Fotos de la autora.

Desde varios puntos estratégicos de la ciudad de Cuenca, como la Estación de Transferencia “El Arenal”, el Terminal Terrestre, y el Hospital Público más cercano, se puede llegar a Guzho mediante las líneas de transporte público que se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 5.1. Líneas de bus urbano-útiles y tiempo de desplazamiento para llegar a Guzho⁴

Lugar	Línea transporte público urbano-útil	Tiempo de transportación
Centro Histórico	L13M, L17, L17P, L18	32 min
Estación de Transferencia “El Arenal”	L13M-L100	14 min
Terminal Terrestre	Tranvía L12-L17C/L17/L17P	33 min 39 min
Universidad de Cuenca	L12-L17	22 min
	L12	25 min
	L10-L13M	29 min

⁴ En la columna *Línea transporte público urbano-útil* de la Tabla 7, el “-” entre los nombres de líneas de transporte público significa los dos nombres que conforman la línea de transporte público, mientras que “/” significa y, es decir que presenta las diferentes líneas que mantienen una ruta similar.

Hospital “Monte Sinaí”	L13M-L22	22 min
	L5	27 min
Mercado “10 de Agosto”	L13M	31 min
	L7-L17	33 min

Elaborado por la autora a partir de *Aplicación en línea moovit*⁵ (2023)

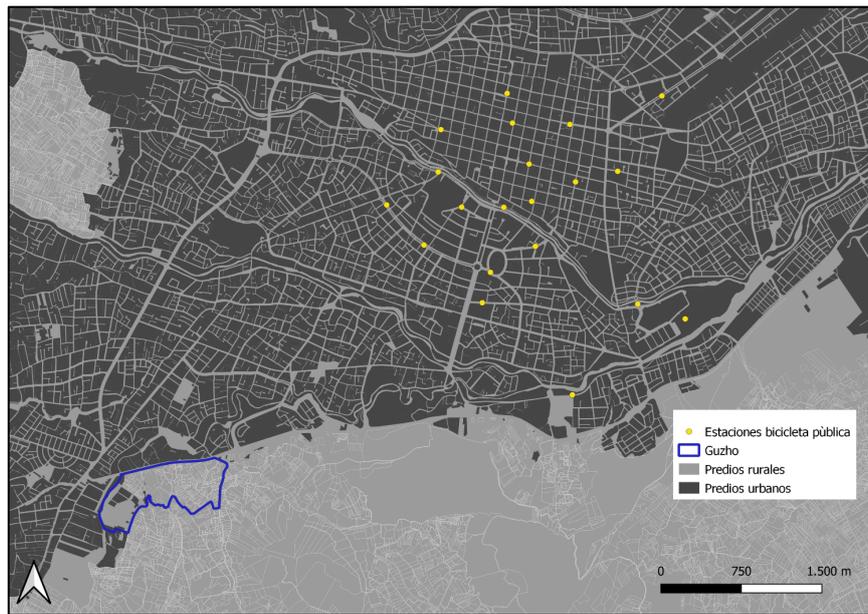
La Tabla 5.1 denota los tiempos de transportación extensos en tramos relativamente cortos para la escala de la ciudad de Cuenca, algunos puntos requieren hacer un trasbordo lo cual termina por incrementar el presupuesto destinado a los viajes en el transporte público; de igual manera resalta la nula utilidad del tranvía para llegar hasta este sector o la bicicleta pública cuya estación más cercana se encuentra a 12km de distancia; todas estas líneas funcionan en una única parada de bus urbano que se encuentra en la entrada a Guzho, colindando con la autopista.

Desde la entrada al barrio hacia adentro y colina arriba no existe ningún medio de transporte público, lo que reduce las alternativas a: desplazamientos a pie, vehículo particular, vehículo compartido, taxi o bicicleta propia; lo que resulta en la interrogante de la facultad de cada individuo y hogar de cubrir los gastos que implica este tipo de panorama de la movilidad.

Otra opción de medios de transporte, como se señaló anteriormente, es la bicicleta pública, la cual en cuanto a accesibilidad no dista de la cobertura del servicio de transporte público, puesto que, a pesar de ser una posibilidad, su cobertura tampoco permite suplir las necesidades de desplazamientos de los pobladores de Guzho. Es el servicio menos próximo para los habitantes de Guzho, ya que concentra las estaciones únicamente en el casco urbano de la ciudad y dentro de anillo de la ciudad compacta.

⁵ Moovit es una aplicación de transporte público y un servicio de mapeo desarrollado por la compañía de software Moovit Inc.; este aplicativo en línea funciona en la mayoría de ciudades del Ecuador.

Mapa 5.1. Estaciones del servicio de bicicleta pública



Elaborado por la autora.

A pesar de la notoria lejanía de las estaciones de bicicleta pública, los pobladores de Guzho pueden movilizarse en sus propias bicicletas haciendo uso de la red de ciclovías en la ciudad, que cuenta con una relativa mejora en cuanto a su cobertura, aunque se mantiene en el margen de la zona urbana y no está presente al interior del barrio (considerada zona rural).

Mapa 5.2. Red de ciclovías de la ciudad de Cuenca (área urbana)



Elaborado por la autora.

El tranvía de Cuenca a pesar de su objetivo de conectar el norte y el sur de la ciudad a lo largo de 21km, no existe un mecanismo que integre los medios de transporte y que permita a los usuarios bajar de un bus urbano y subir al tranvía con una tarifa - exista la posibilidad de caminar de una parada de bus a una de tranvía dependiendo de la cercanía-.

Usualmente la integración del transporte público se evidencia mediante una tarifa, instalaciones de estaciones multimodales o de intercambio con el fin de facilitar los desplazamientos de la población (CAF 2018) característica que está ausente en el sistema de transporte público de la ciudad de Cuenca.

Cuenca la igual que un gran número de ciudades latinoamericanas se rige bajo la relación entre centro-periferia, el centro tiende a ser este foco altamente urbanizado y de desarrollo mientras que la periferia está conformada por áreas rurales, la cual somete a una relación de dependencia para trabajar y estudiar desde las poblaciones rurales hacia el centro urbano.

En el acápite anterior fue posible evidenciar las limitadas opciones de movilidad para los ciudadanos en las zonas rurales periféricas de la ciudad de Cuenca, a pesar de que el 85% de la población rural desempeña sus actividades laborales y educativas en el área urbana (Flores et al. 2017), lo cual muestra que la mayoría que los viajes de esta población son hacían la ciudad, y por ende el presupuesto destinado al mismo.

Existe una alternativa menos conocida y poco usada por los habitantes de Guzho que son las camionetas interparroquiales y urbanas destinadas habitualmente para carga y transporte de productos de la agricultura; Guzho cuenta con una cooperativa que brinda ese servicio; a pesar de que su uso primario no es personas, en pocas ocasiones es una alternativa a los largos tiempos de espera de transporte público, su mayor defecto radica en el precio ya que el viaje inicia entre los 3 – 5\$ dependiendo del sector al cual se deba dirigir.

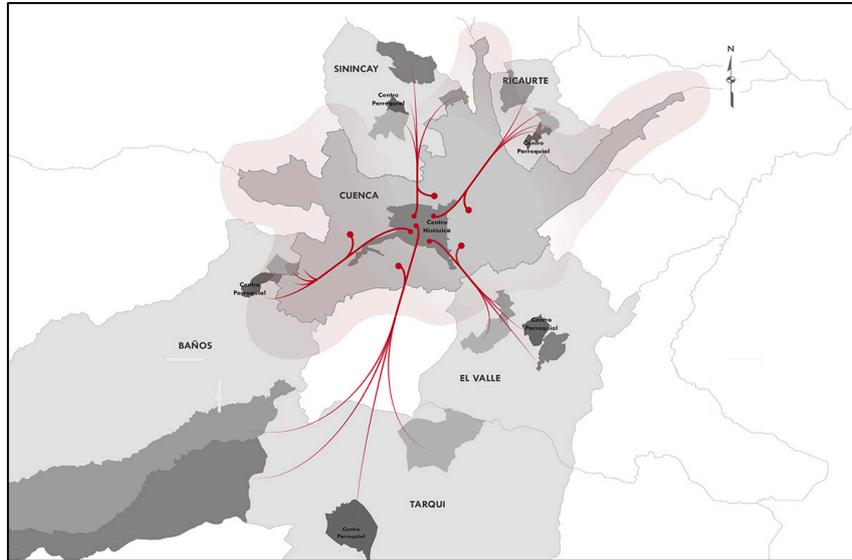
Foto 5.2. Parada de cooperativas de transporte rural y camioneta en servicio



Fotos de la autora.

El siguiente mapa tiene la intención de representar los desplazamientos de la población de las áreas rurales en la periferia hacia la zona urbana de la ciudad de Cuenca.

Mapa 5.3. Detalle de desplazamientos de las parroquias rurales de Cuenca



Fuente: Flores (2023).

En Cuenca a diferencia de otras ciudades del país y del mundo en las que se emplean aplicaciones de compañías de taxis ya consolidadas, “AzuTaxi” cumple esa función y tiene origen local desde hace tres años, hoy en día cuenta con 2.000 unidades vinculadas de las diferentes Cooperativas de Transporte de Taxis de la provincia azuaya.

Foto 5.3. Servicio de taxi urbano AzuTaxi



Elaborado por la autora.

La falta de opciones de transporte público es acompañada de la falta de vías adecuadas para el tránsito peatonal, a pesar de que existen vías asfaltadas, la mayoría de vías corresponden a caminos de lastre, tierra o hierba, para circulación tanto de transeúntes como de vehículos; así

mismo, las aceras son otro elemento que se va difuminando conforme se ingresa y asciende en Guzho, lo que ocasiona que los límites de las vías se transformen también en veredas.

5.2. Prácticas y dinámicas sociales

El acápite anterior cumple con representar todos los medios de transporte públicos y privados disponibles -o no en realidad- para los habitantes del Guzho, quienes según sus contextos y casos particulares trazan la estrategia acorde a cada caso para suplir con los desplazamientos que exigen sus actividades.

Como se mencionó en la metodología, la presente investigación se llevó a cabo a través de talleres comunitarios de participación a través de los cuales se pudieron hacer grupos focales en mesas de trabajo según la siguiente división: hombres, mujeres, niños y niñas y adultos mayores; para después realizar las entrevistas a profundidad con la identificación de los colaboradores dispuestos. Con esto claro, a continuación, se procede a mencionar cómo se expresaron las dimensiones de sus desplazamientos.

Para la aproximación preliminar al barrio, el párroco tuvo un papel colaborativo muy importante, ya que con su asistencia se logró crear una convocatoria a los asistentes de las diversas eucaristías que tienen lugar cada semana en el barrio, para lo cual se utilizó principalmente la cartelera de la parroquia para colocar los anuncios del día que se llevarían a cabo las mesas de trabajo.

Ambas actividades se llevaron a cabo en la sala de pastoral de la iglesia del barrio. Para iniciar se siguieron los siguientes pasos para el ejercicio participativo y se contó con la presencia de 20 moradores del barrio distribuidos de la siguiente manera:

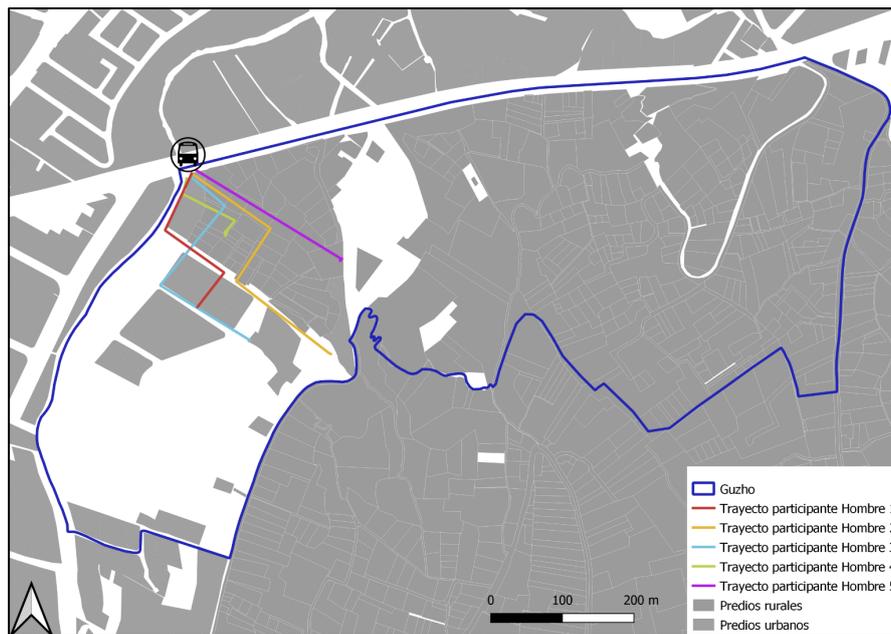
Foto 5.4. Participantes e instrucciones Taller “Movilidad y barrio”



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Para el primer ejercicio se brindó un papelote con el plano de Guzho a cada grupo focal, y se dio la indicación de trazar los caminos, senderos o vías que toman desde sus viviendas hacia la entrada del barrio donde se encuentra la única parada de transporte público y es la única vía de conexión para otros medios. Bajo una lógica de realidad-deseo se sobrepuso una capa adicional de papel transparente para que puedan representar cómo les gustaría que fuese el recorrido, sin restricciones de cambios.

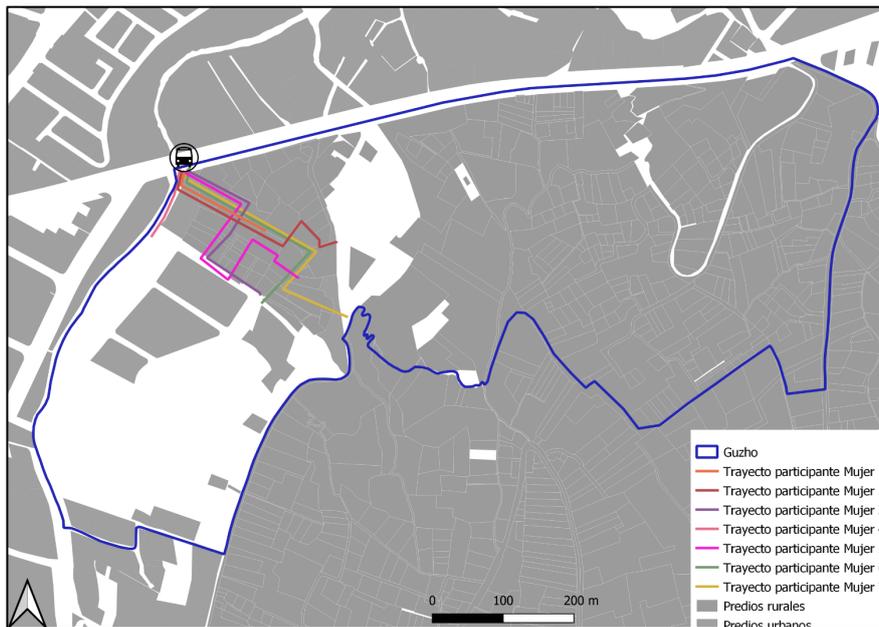
Mapa 5.4. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Hombres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

La ruta ideal de los miembros del grupo focal de hombres en la Figura 19 denota una tendencia por caminos rectos y directos sin desvíos y sin tomar en consideración puntos de encuentro o sectores que demanden su visita o alguna actividad; algunos trazan un trayecto cercano por la escuela del barrio, mientras otros participantes optan por una ruta en efecto directa a la parada de transporte público, si bien el trayecto depende en gran medida de la ubicación de las viviendas, los participantes evidencian un interés compartido por evitar la quebrada que solo posee dos caminos habilitados para atravesarla.

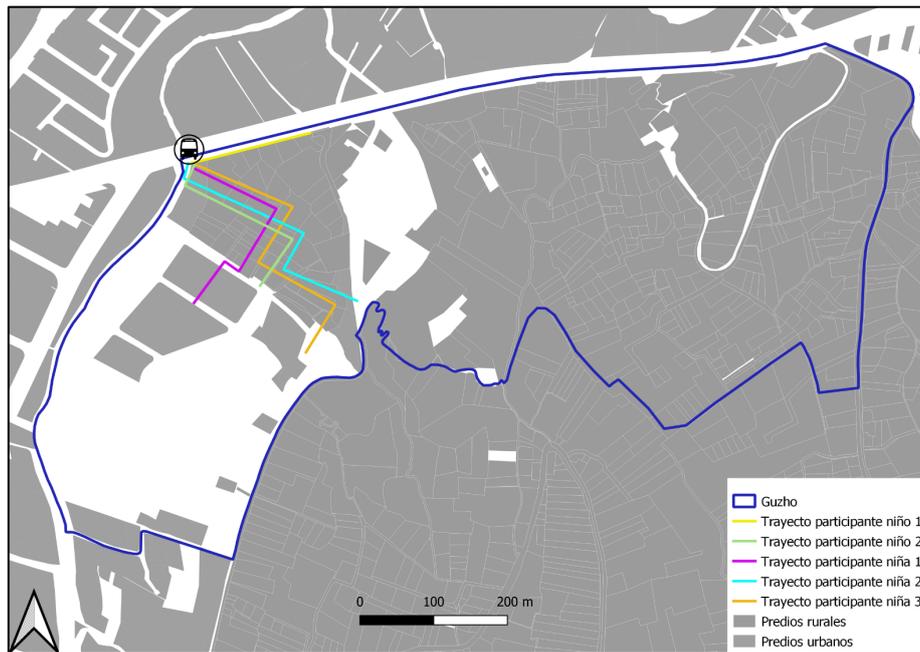
Mapa 5.5. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Mujeres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

En el Mapa 5.5. el trayecto de las mujeres denota ser uno con mayores puntos de encuentro en rutas más transitadas; no es coincidencia que durante el taller las participantes reconocieran a sus compañeras de recorridos específicos para algunas tareas. A diferencia de los recorridos realizados por los miembros del grupo de hombres, este camino es más sinuoso, por una razón: buscan caminos principales y no secundarios, esta puntualización señala uno de los primeros indicadores de percepción para elegir un medio de movilidad, la sensación de seguridad.

Mapa 5.6. Digitalización Mapeo de movilidad Grupo Focal Niños y niñas



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

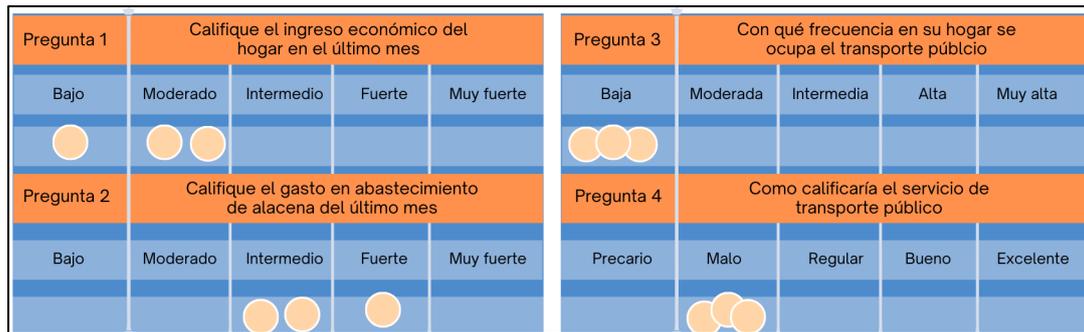
Las rutas trazadas por los niños y niñas⁶ que acudieron al taller acompañando a sus madres y/o padres contiene, al igual que la digitalización anterior en la Figura 21, rutas con puntos de encuentro para acudir al transporte público, y uno de los niños participantes traza uno de los caminos habilitados para atravesar la quebrada; resulta curioso evidenciar como existe una misma ruta en la que convergen todos los niños y niñas que participaron del taller y que consiste en una vía principal del barrio.

En cuanto a la segunda actividad se emplearon papelotes con preguntas y respuestas de tipo opción múltiple para cada mesa de trabajo, estos grupos fueron: hombres, mujeres, adultos mayores, y niños y niñas; a cada grupo se le brindaron pequeñas estampas de colores para poder participar del ejercicio y plasmar sus respuestas.

El uso de los papelotes con las preguntas y las estampas se fundamentó en la intención de garantizar que cada persona pueda participar de la actividad sin que la lectura sea un factor de descarte; las pancartas contenían las siguientes preguntas y opciones de respuesta, dispuestas a modo de escala para participación individual de cada miembro del grupo.

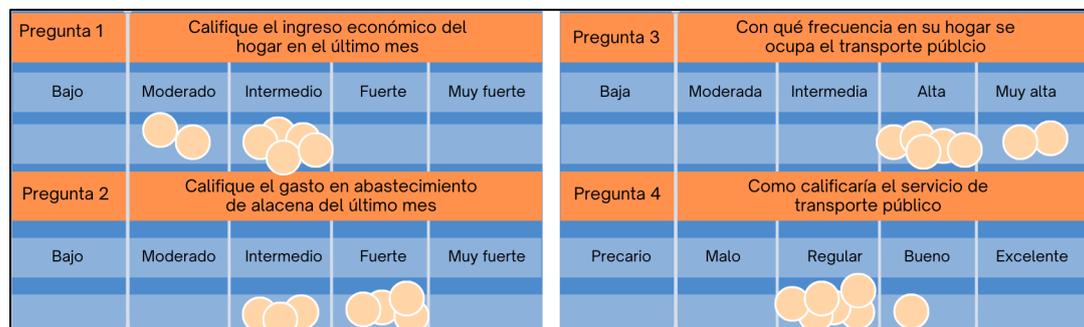
⁶ Al tratarse de trabajos con menores de edad, esta actividad se llevó a cabo en la misma convocatoria general de Grupo Focal, con presencia de sus padres, madres o adulto responsable a cargo, a quienes se les solicitó una autorización verbal en el sitio, para realizar la actividad.

Foto 5.5. Digitalización respuestas Grupo Focal de Hombres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Foto 5.6. Digitalización respuestas Grupo Focal de Mujeres



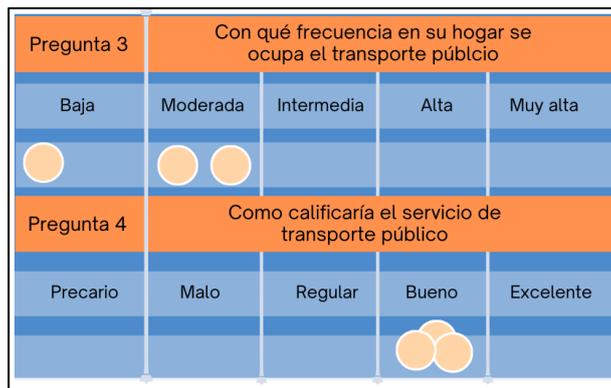
Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Las valoraciones de los pobladores que asistieron al taller denotan un relativo equilibrio entre ingresos y egresos para sus respectivos hogares en las mesas de hombres y mujeres respectivamente, que difiere mucho del énfasis en la calificación del gasto que representa abastecer a sus familias en referencia al mes pasado.

Sin embargo, al desagregar los grupos focales, es posible percibir que para el grupo de hombres, desde su perspectiva, la frecuencia de uso del transporte público en su hogar es sumamente baja y aun así la calificación del servicio del transporte público de su parte es mala. Es decir que, a pesar de no usar de manera frecuente este servicio su percepción es negativa, en función de la ausencia de la cobertura para el barrio y en consideración del tráfico que significa su circulación en la ciudad.

Por su parte, el grupo de mujeres tiene un mayor uso del servicio de transporte público y las participantes plasmaron su percepción de que el servicio es regular, su calificación se basó en la distancia entre las paradas y los lugares a los que debían acudir, no señalaron algo relacionado a la ruta o al tráfico.

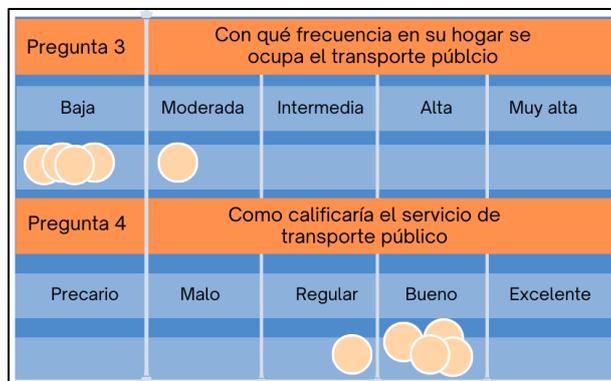
Foto 5.7. Digitalización respuestas Grupo Focal de Adultos Mayores



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

El grupo de adultos mayores participó únicamente en los papelotes con las preguntas 3 y 4, ante la frecuencia del uso del transporte público los participantes respondieron en su mayoría que es moderada, con base en esa periodicidad la calificación de los tres participantes fue de buena; sus usos se direccionan hacia desplazamientos a la ciudad por visitas médicas, amigos o espacios públicos.

Foto 5.8. Digitalización respuestas Grupo Focal de Niños



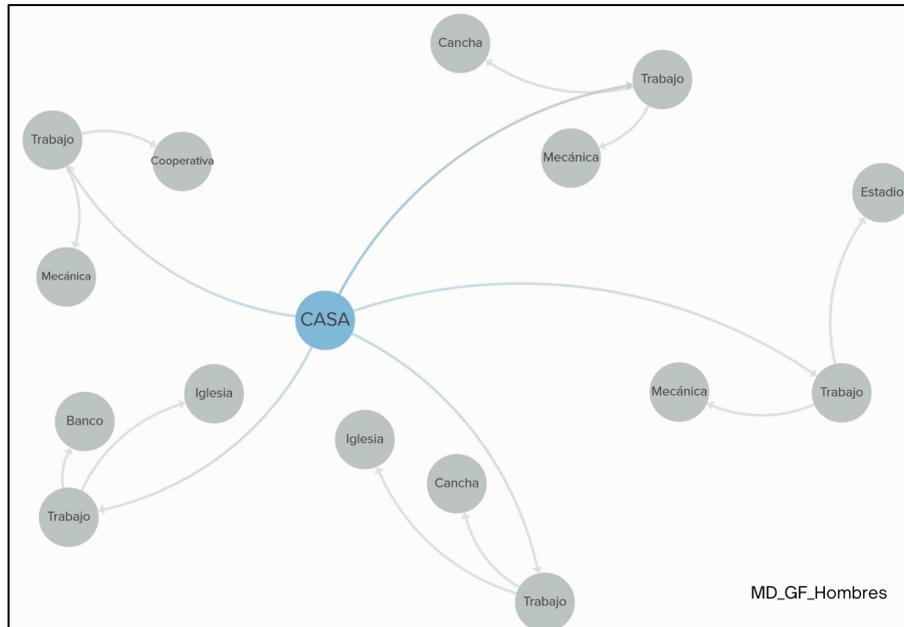
Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Finalmente, la mesa de trabajo de niños y niñas se enfocó hacia responder las preguntas 3 y 4, los 5 niños asistentes mencionaron que usan el transporte público en una frecuencia baja, y su calificación del servicio es bueno; sus actividades se encuentran usualmente al interior del mismo barrio por lo que el transporte público no es una opción viable, y el uso del mismo se reduce a visitas a la ciudad en compañía de algún familiar y por gestiones puntuales.

Con este antecedente de percepción, se optó por aplicar el mapeo de movilidad para cada grupo focal, la instrucción fue que cada miembro dibuje los lugares con los que interactúa

colocando la vivienda como punto de partida; con lo cual se obtuvieron los siguientes mapas de movilidad digitalizados.

Figura 5.1. Digitalización mapa de movilidad Grupo Focal Hombres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

El mapa del grupo de hombres evidencia un dominio de desplazamientos relacionados al trabajo, y las demás actividades son sumamente concretas, las constantes son: Iglesia, y cancha, al interior del barrio; mientras que por otro lado, las actividades que demandan su interacción con el centro urbano consisten en mecánica, y negocios financieros como bancos y cooperativas de ahorro y crédito; tienen así mismo una interacción destinada a un momento de ocio a través de su asistencia al Estadio.

5.3. Hábitos y tejido social

En vista de la reducida asistencia de los miembros más pequeños de la comunidad de Carmen del Guzho se evaluó la posibilidad de realizar un taller exclusivo con los niños y niñas de la Unidad Educativa “José Rafael Arízaga”, que es el centro educativo al que acuden los niños y niñas participantes de las entrevistas a nivel de hogares y presentes también en el Taller Comunitario.

Una vez recibida la autorización correspondiente por parte del Rector de la Unidad Educativa, se contó con la participación de 17 alumnos entre niños y niñas del 7mo año de Educación Básica; con quienes fue posible realizar dos actividades de participación lúdicas que permitan una fácil representación respecto a los lugares que frecuentan los niños, su frecuencia, medios y entorno en el que realizan sus desplazamientos.

Para la primera actividad se adaptaron algunos aspectos para aplicar el mapeo de movilidad; con lo que se definió a la casa de cada estudiante como el punto de inicio para marcar los demás sitios a los que acuden dentro de sus actividades cotidianas y más comunes

Para ello se brindó a cada estudiante en una lámina A3 para que mediante sus habilidades ilustrase la conexión entre los lugares que frecuentan, entre cada sitio se les pidió dibujar una línea que conecte ambos puntos para después describir el tramo que deben recorrer y a través de cuál medio logran llegar.

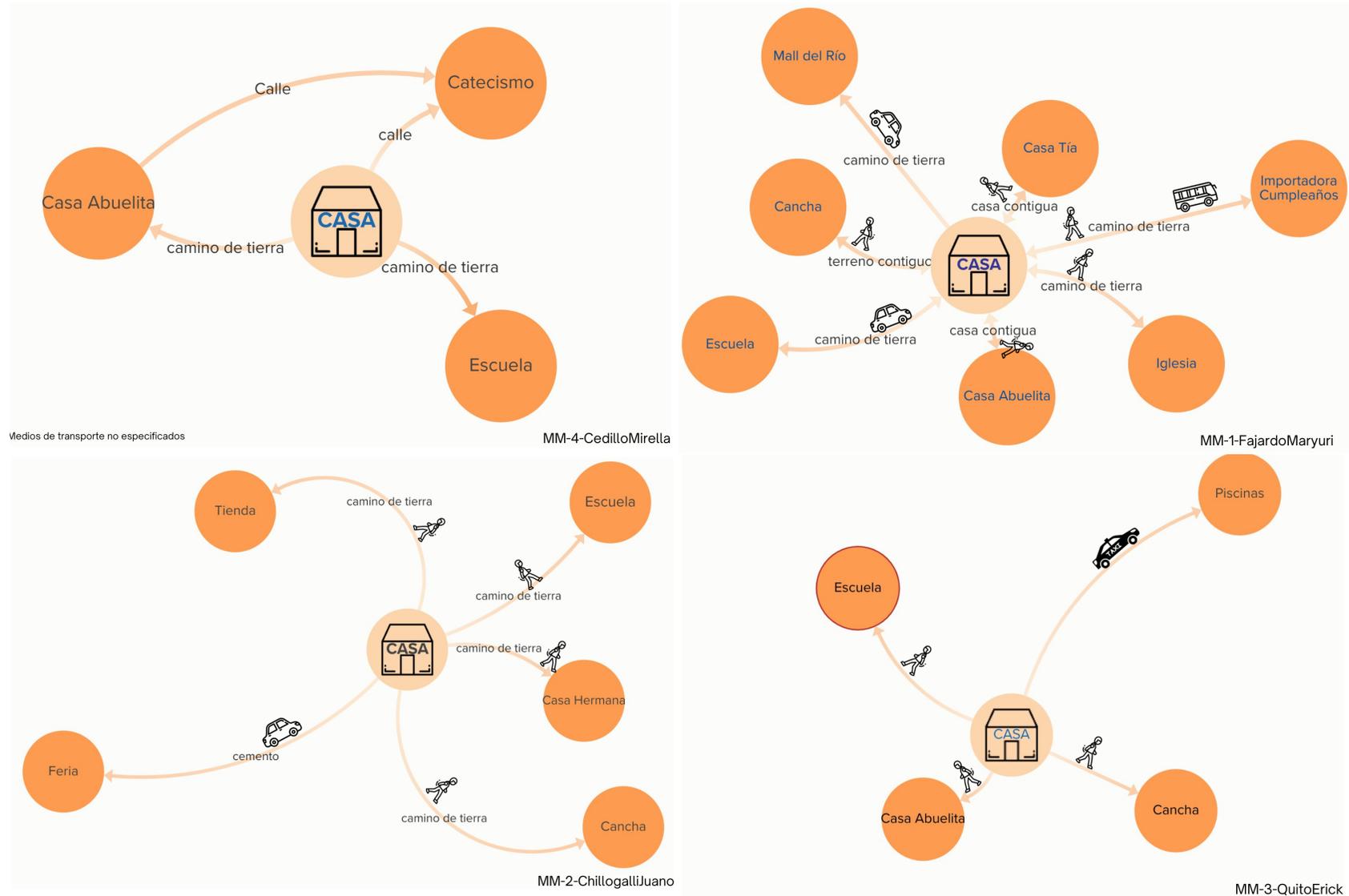
Foto 5.9. Actividad de participación niños y niñas



Fotos de la autora.

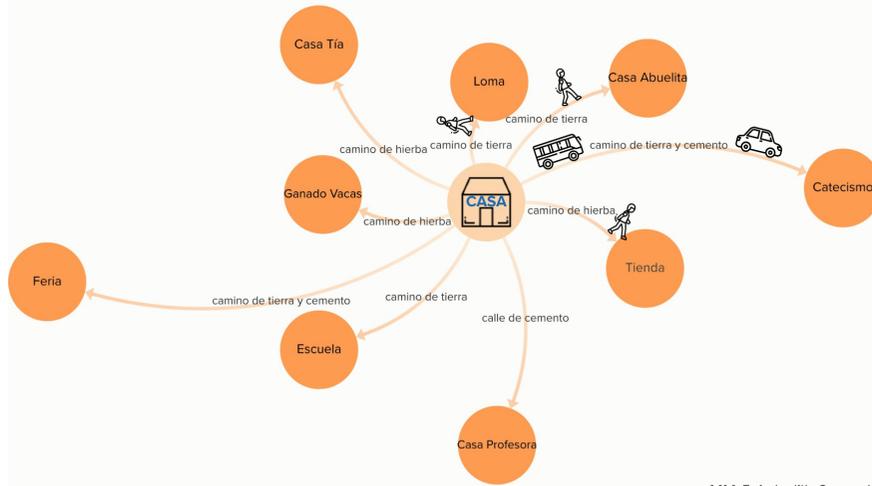
La actividad tuvo una duración de 30 minutos, con lo que se permitió a los estudiantes poder representar aquellos elementos cotidianos del tramo comprendido entre sus casas y la escuela; cada pliego fue digitalizado resultando en las siguientes figuras, con ayuda de la leyenda se puede identificar los elementos presentes en el mapa de cada estudiante.

Figura 5.3. Conjunto 1 de mapeo de movilidad digitalizado

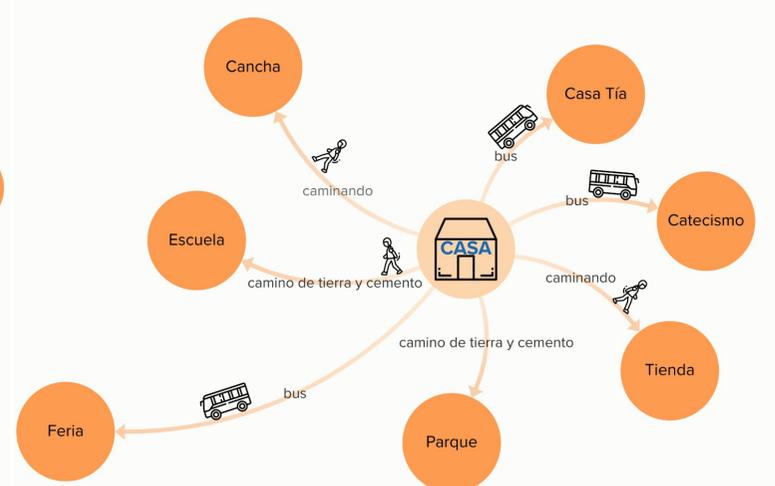


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

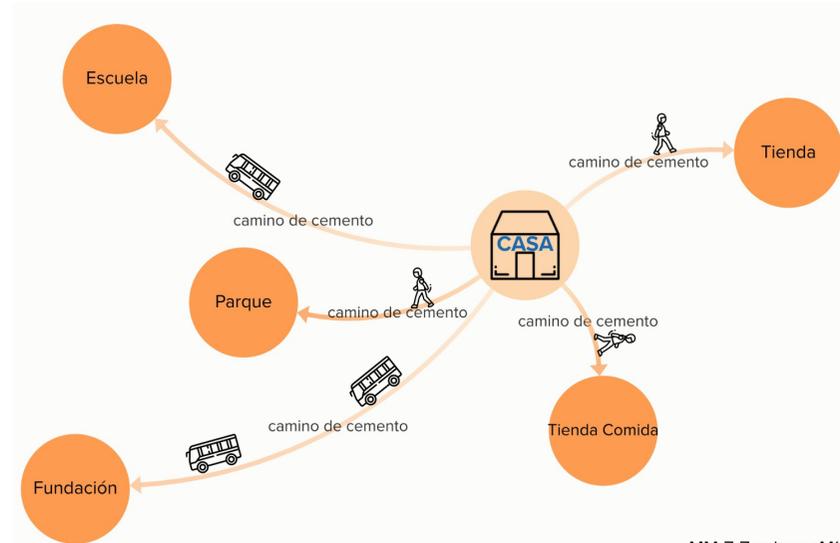
Figura 5.4. Conjunto 2 de mapeo de movilidad digitalizado



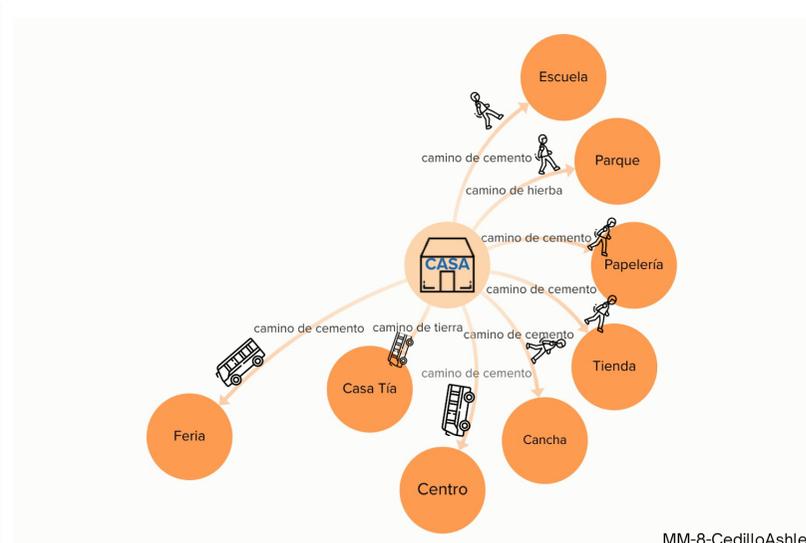
MM-5-AstudilloSamantha *Tipos de camino no especificados para todas las locaciones



MM-6-LimaBrayan



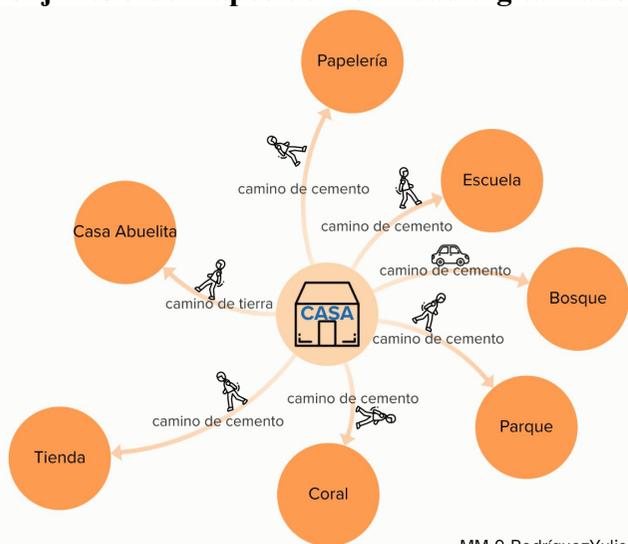
MM-7-ZambranoMía



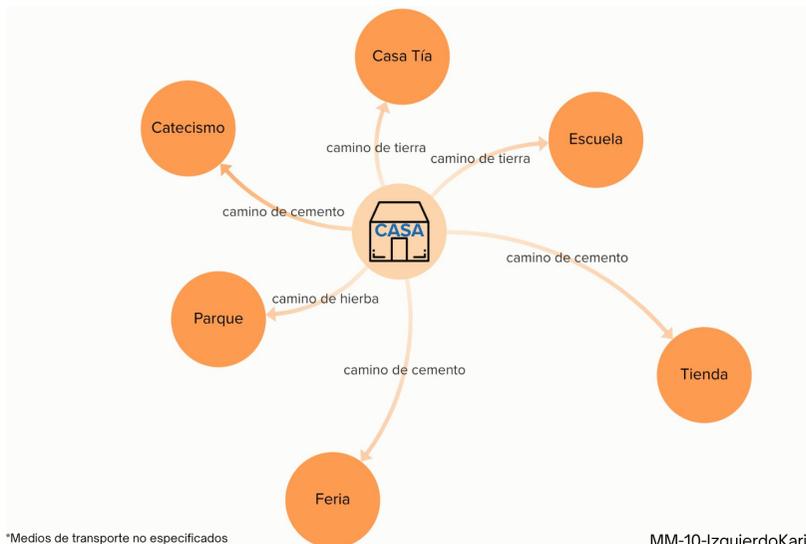
MM-8-CedilloAshle

Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Figura 5.5. Conjunto 3 de mapeo de movilidad digitalizado

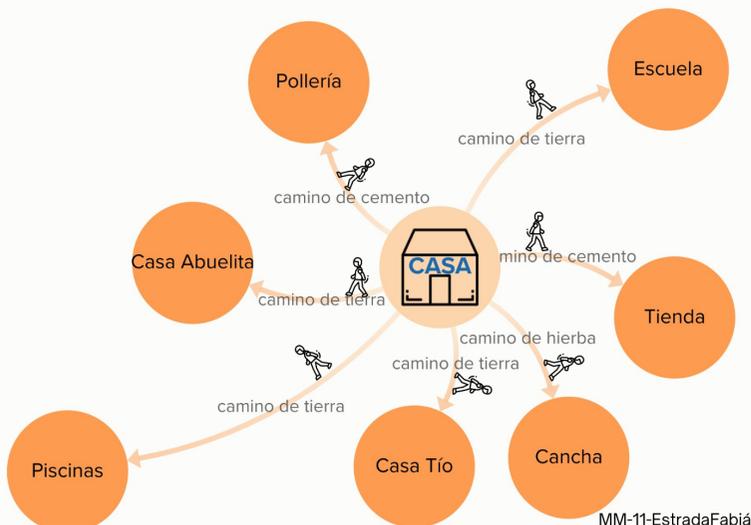


MM-9-RodríguezYulian



MM-10-IzquierdoKarina

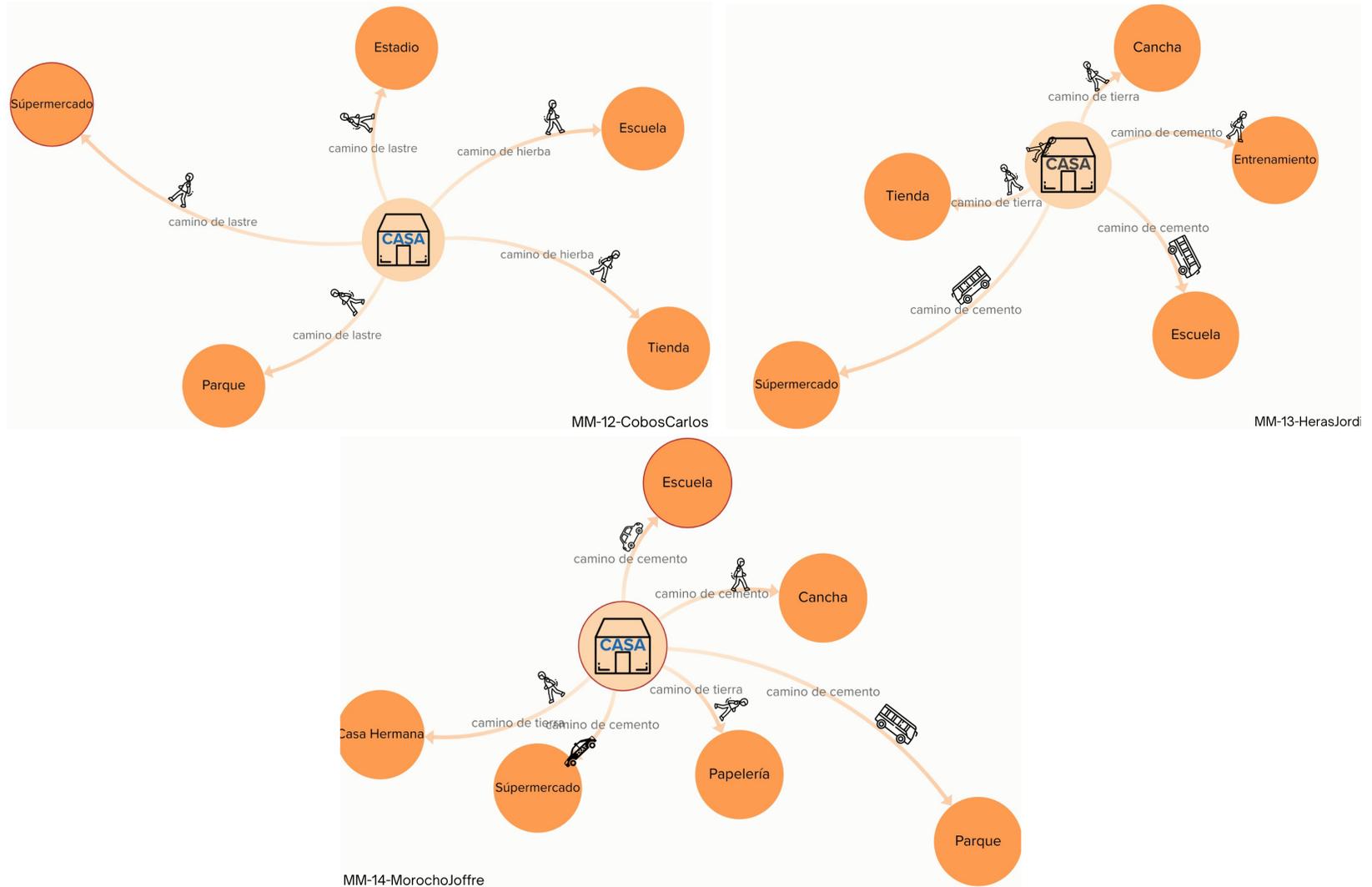
*Medios de transporte no especificados



MM-11-EstradaFabián

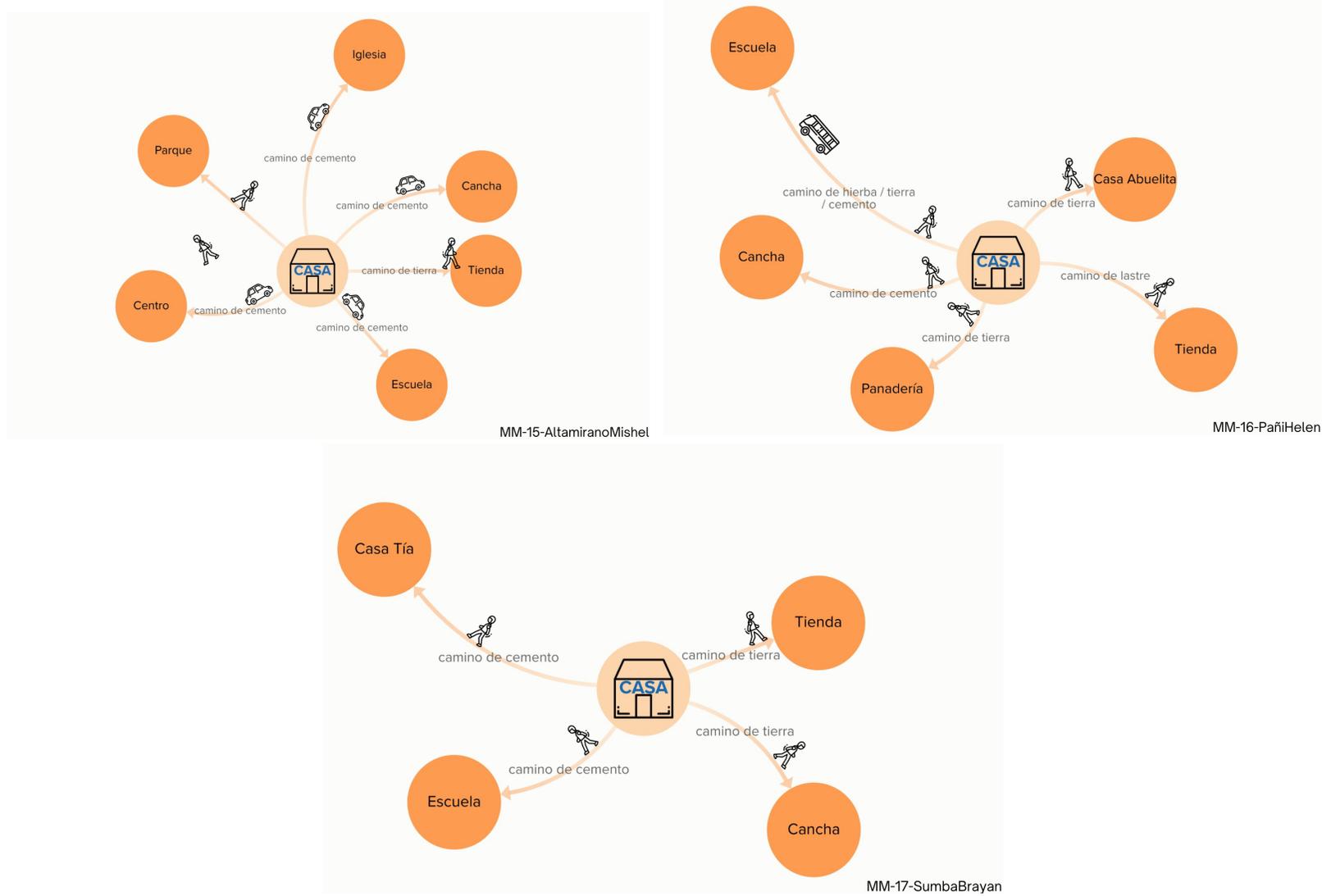
Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Figura 5.6. Conjunto 4 de mapeo de movilidad digitalizado



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Figura 5.7. Conjunto 5 de mapeo de movilidad digitalizado



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

La mayoría de recorridos de los estudiantes participantes se realizan a pie, la constante del material de los senderos es de tierra, seguido por hierva y en menor cantidad cemento. La caminata a pesar de ser el medio de mayor uso no es el único ya que en una considerable cantidad emplean buses y algunos poseen carro; cabe recalcar que esos viajes en medios de transporte no los realizan solos.

En cuanto a las actividades, excluyendo a la escuela como la de presente al 100% en todos los participantes, los niños contribuyen con labores de abastecimiento de sus hogares, ya sea en las tiendas del barrio o en franquicias de supermercados. Emplean mucho los parques y espacios verdes disponibles como diversas canchas en diferentes locaciones, son muy pocos los que entrenan y tienen otras actividades y apenas un integrante del grupo de estudiantes acude a una fundación.

Sus actividades adicionalmente denotan una fuerte asistencia a cursos religiosos de catecismo en la iglesia del barrio, lo que resulta en otro espacio donde interactúan con los mismos compañeros de la escuela y es un sitio al que acuden mayoritariamente caminando. Los senderos hacia algunos de los lugares pueden verse de esta manera.

Foto 5.10. Atmósfera de caminos en Guzho



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

La escuela es el sitio con el que todos los estudiantes coinciden que tiene un acceso de cemento, debido a su proximidad con la autopista es de fácil ingreso por sus tres frentes, ya que todos son asfaltados.

En cuanto a la segunda actividad, se dividió a los estudiantes por género en dos grupos focales, se instalaron dos mesas de trabajo y se brindaron los mismos materiales que en la actividad anterior: papelotes y marcadores; el punto de encuentro e inicio fue la escuela, desde la cual se les pidió que representen a detalle el camino que realizan desde su casa, de qué material es su entrada, qué encuentran a lo largo del trayecto y cómo lo hacen. Las indicaciones que cada grupo trabajó fueron las siguientes:

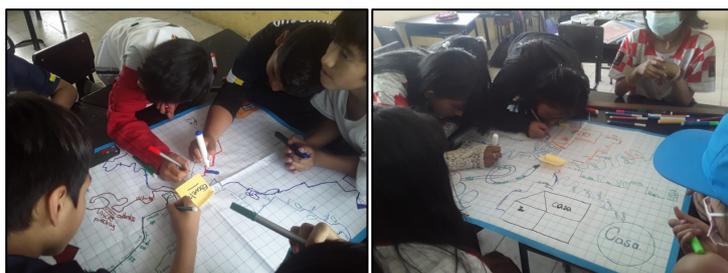
Foto 5.11. Indicaciones mapa de movilidad



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

La actividad se llevó a cabo de manera activa por ambos grupos, se contó con el acompañamiento del docente encargado de la hora de clase y los estudiantes tuvieron libertad creativa para representar el recorrido de su casa a la escuela; a lo largo de la actividad la pregunta recurrente entre los niños y niñas era si los elementos importantes para ellos eran en efecto relevantes para la actividad, la premisa fue que si ya que se trató de abarcar su perspectiva respecto al trayecto comprendido entre dos lugares cotidianos para ellos.

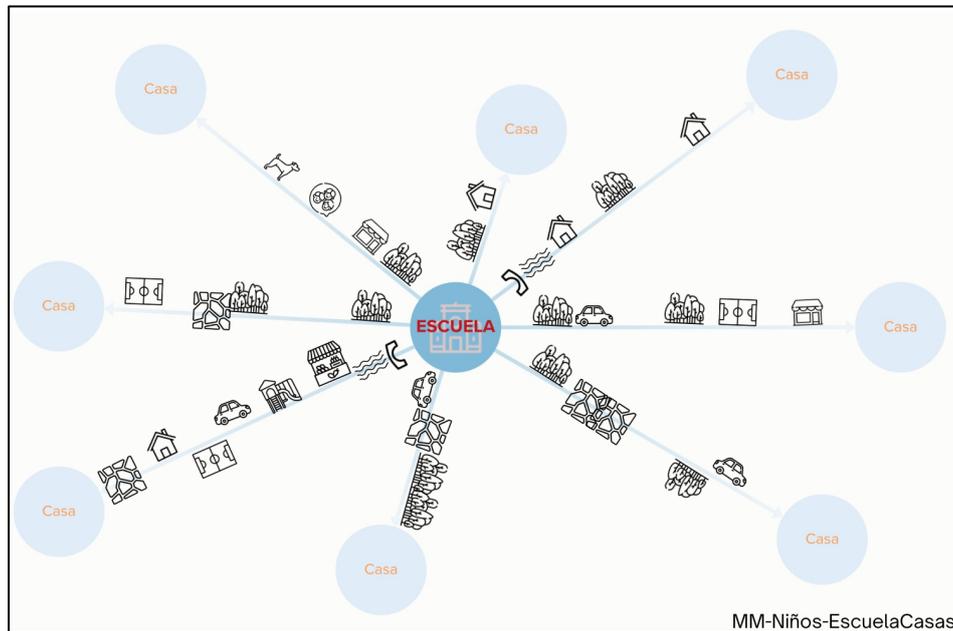
Foto 5.12. Actividad en desarrollo: niños y niñas



Fotos de la autora.

Como resultado de ambos grupos focales, se pudo digitalizar sus mapas de movilidad como se aprecia en los siguientes mapas digitalizados:

Figura 5.8. Mapeo de movilidad digitalizado Grupo Focal de niños

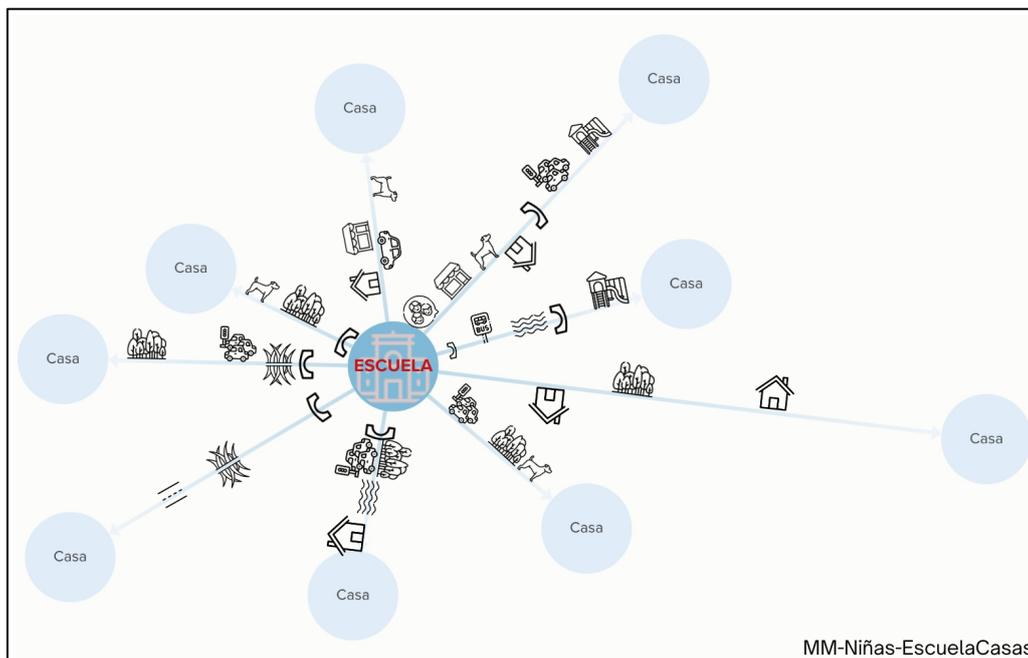


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Se realizó un mapeo con una muestra de niños del barrio del Guzho, el cual nos muestra que un rasgo evidente en el imaginario de los niños son los equipamientos deportivos encontrados en el trayecto, el material de las caminerías y calles de piedra y su relación con el paisaje, en todos ellos se da un contacto con el bosque o con el río.

Cabe recalcar que en los mapeos físicos de los niños los caminos a la escuela no son directos sino orgánicos y sinuosos. Esto nos permite ver que los lugares donde los niños recorren y mantienen el imaginario son espacios tanto rurales como urbanos, desde viviendas, calles, caminos de piedra, césped, bosque y río. No existe en los mapeos lugares municipales, paradas de buses, ciudad, edificios.

Figura 5.9. Mapeo de movilidad digitalizado Grupo Focal de niñas



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Mientras que en el mapeo de la muestra de niñas del barrio del Guzho, se pueden observar otros diagramas de imaginarios o lugares que llaman más la atención a ellas. La mayoría de las niñas tiene una percepción del tráfico y dificultad de llegar a la escuela, tienen marcado también esquemas de puentes para cruzar el río y las vías, denotando dificultad de accesibilidad a las escuelas.

Algunas características que se repiten con el mapa de los niños es el camino sinuoso que se ve en el mapeo físico y la relación con el paisaje, matorrales, bosque, jardín, denotando al igual que el mapeo de los niños una relación con espacios tanto urbanos como rurales, no existen diagramas de paradas de buses, transporte público, ni de edificaciones, ni de nada urbanizado, solo tienda barrial.

5.4. Multilocalidad

Este acápite tiene la intención de mencionar las locaciones con las que se relacionan tres grupos diferentes de pobladores de Guzho; el primero a un nivel de hogar y el segundo a un nivel de niños-as. Esta relación sucede mediante ciertos medios de transporte y a través de vías que tienen ciertas características desde la valoración de los mismos usuarios.

Una vez llevado a cabo el ejercicio de grupos focales, fue pertinente ahondar en los antecedentes de la conformación de las familias -como unidad de análisis- para detallar su comportamiento entorno a los desplazamientos que realicen como hogar; varios de los

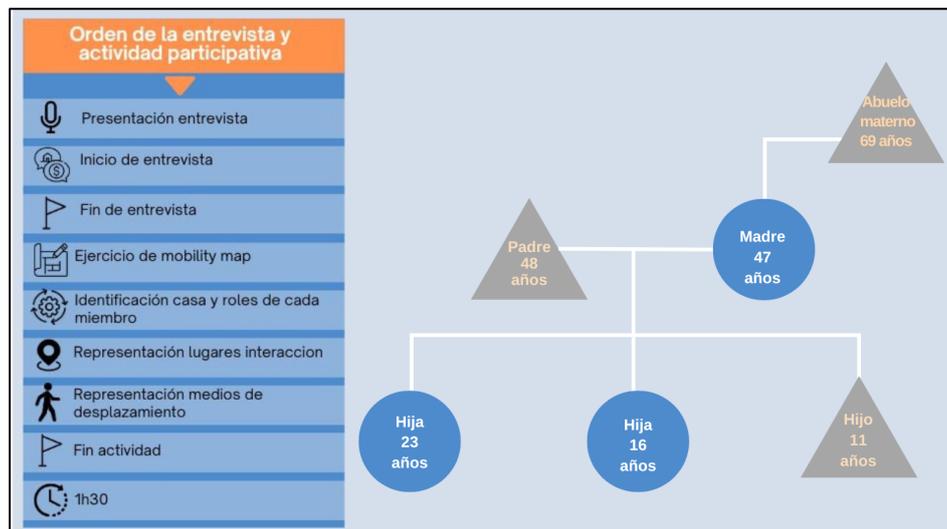
asistentes de la primera actividad accedieron a participar de esta subsiguiente acción. En este espacio se realizaron la encuesta domiciliaria de movilidad y el mapeo de movilidad.

Para efectos de una presentación sencilla, se mencionará los cinco hogares participantes de esta dinámica, para posteriormente hacer referencia al aporte de los niños y niñas a través de otra dinámica. La primera familia que colaboró con la actividad según el orden de la entrevista es la que se detalla a continuación.

5.4.1. Familia Carrasco-Oyante

Esta familia se caracteriza por abarcar tres generaciones dentro de la misma vivienda y con rangos de edad ampliamente diferenciados, lo que hará referencia a una diversa serie de actividades y lugares con los cuales se relacionan.

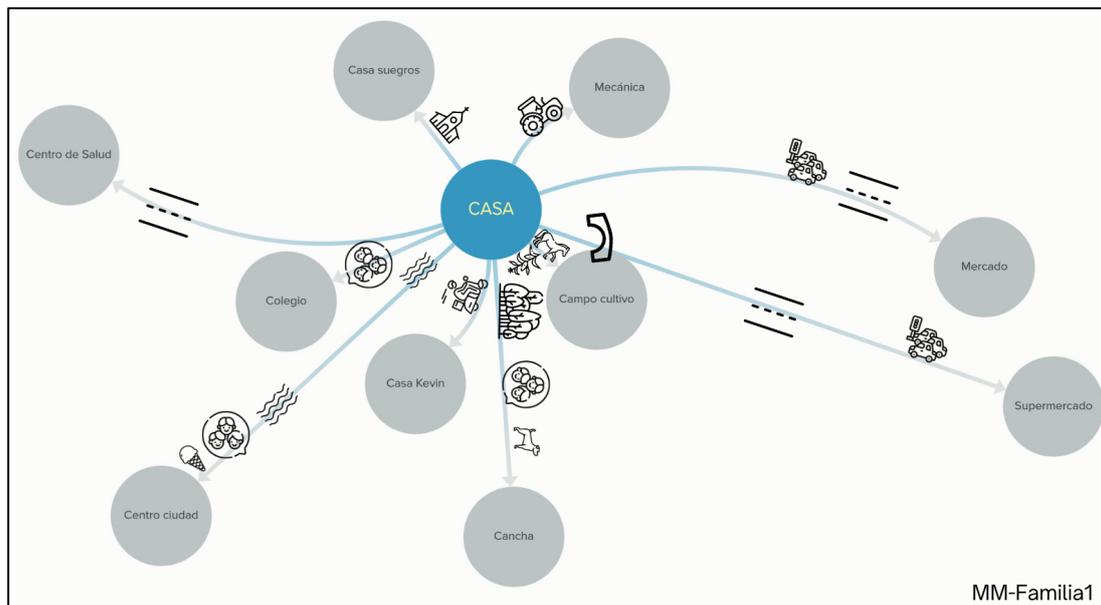
Figura 5.10. Parentesco familia Carrasco Oyante e instrucciones para la actividad



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Esta familia de colaboradores está compuesta por seis miembros que viven en la misma casa, a continuación, se expondrán los lugares con los que se relaciona cada miembro, las vías por las cuáles viajan para llegar a esos sitios, el material del cual son esas vías, y cuáles son los medios que emplean para poder ejecutar su desplazamiento.

Figura 5.11. Digitalización mapeo de movilidad familia Carrasco Oyante

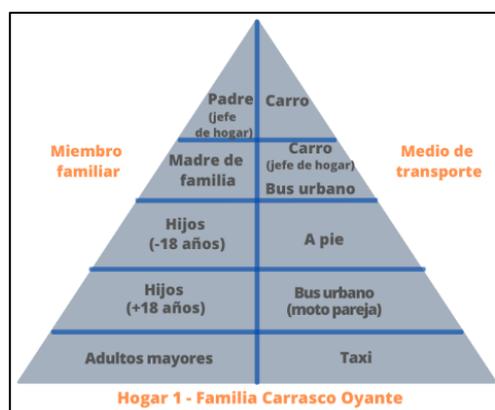


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Los lugares que resaltan de este mapa son: lugares de actividades laborales, sitios para formación y educación, y espacios de deportes y juegos. En menor medida se mencionan lugares de salud, casas de familiares y atracciones turísticas, con intermitentes visitas a la ciudad por otros motivos.

Al tratarse de una familia con un trabajo agrícola realizado por el padre y la madre (trabajo individual de la *chakra* y comercialización en Mercado de la ciudad) cuentan con un medio de transporte automotriz (camioneta) y animal (caballo), aunque los otros miembros del hogar emplean otros medios como el transporte público y vehículos motorizados, así como la caminata.

Gráfico 5.1. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte



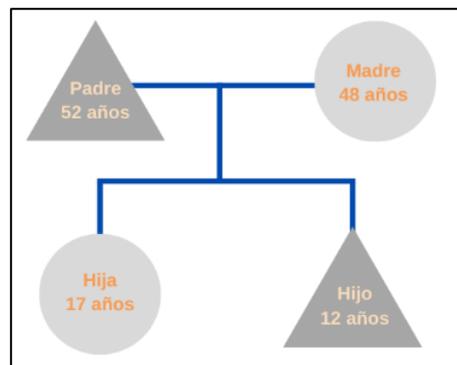
Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Las vías recorridas por cada miembro son variadas, consisten en vías de hierba, tierra o lodo y cemento, las cuales utilizan con la principal motivación de requerir el menor esfuerzo posible para llegar a sus diferentes locaciones con desplazamientos acorde a sus necesidades y percepciones.

5.4.2. Familia Vizuite Cabrera

Por su parte, esta familia de colaboradores compuesta por cuatro miembros, cuentan con una interacción y consideraciones diferentes al anterior hogar expuesto, debido a que su principal característica es reducir al mínimo su interacción con la ciudad. En este caso, consisten en una familia de segunda generación de ocupantes del barrio, es decir que ambos miembros del matrimonio nacieron y crecieron en Guzho.

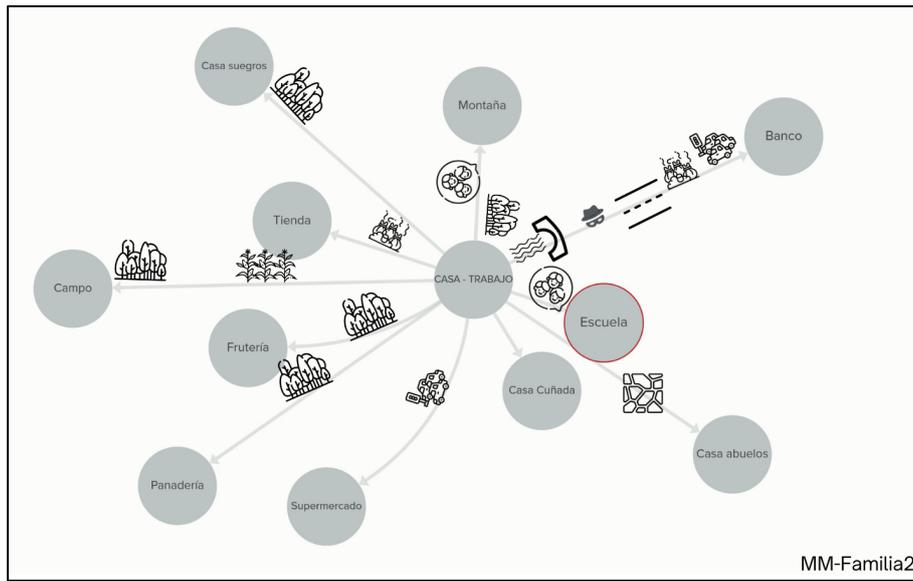
Gráfico 5.2. Parentesco y conformación de la familia Vizuite Cabrera



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Las actividades y los lugares a los que se deben movilizar no consideran vital una relación con la ciudad, sus desplazamientos hacia la zona contemplan únicamente la realización de trámites, actividades de abastecimiento en mayor medida, mientras hay una marcada tendencia hacia adentrarse en la zona rural, acudiendo a la montaña y realizando recorridos por el sector por motivos familiares y de esparcimiento.

Figura 5.12. Digitalización mapeo de movilidad familia Vizuite Cabrera

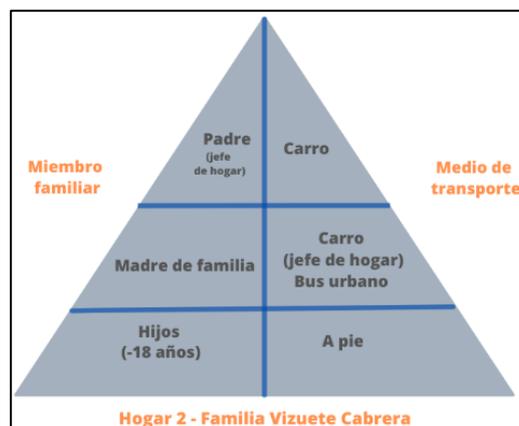


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

En relación con su interés por mantener una muy baja relación con la ciudad, las actividades que exigen su visita denotan un fuerte uso del vehículo como principal medio de transporte, mientras que los niños de la familia al estar en edad escolar y acudir a la escuela pública de Guzho realizan la mayoría de sus trayectos a pie.

En esta familia se visibiliza una fuerte presencia de otros miembros de familia política tomando en cuenta a los dos menores de edad; a pesar de estar en una parte alta del barrio sus puntos de abastecimiento son lejanos y especializados ya que no acuden al mismo sitio para suplir esa necesidad.

Gráfico 5.3. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

La figura denota una prioridad bipartita entre los dos miembros como jefe de hogar, aunque la figura paterna hace uso exclusivamente del vehículo propio y no lo combina con los, los hijos de este hogar al estudiar en la escuela del barrio, las condiciones se dan para desplazarse a pie.

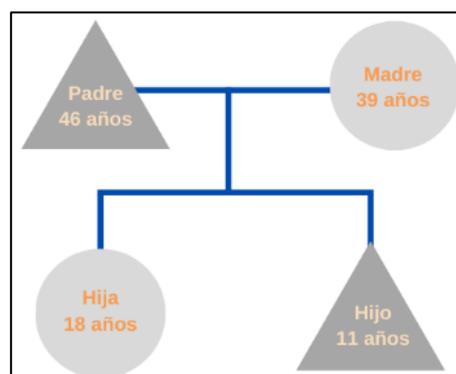
Por otro lado, la madre a pesar de usar también el vehículo propio es el único miembro que hace uso del bus urbano, por lo que debe recorrer desde su vivienda hasta la parada ubicada en la entrada de Guzho; sus actividades son cubiertas y realizadas mediante el medio de transporte disponible.

En este punto, a través de primer caso cabe mencionar que no es pertinente sugerir una disparidad en los medios de transporte, sino más bien una distribución acorde a las actividades de cada miembro, se trata de la construcción de la dinámica desde un núcleo familiar como integrantes de un mismo hogar.

5.4.3 Familia Redondo Paños

Al tratarse de una familia joven de tercera generación que logró construir su vivienda en el mismo lote familiar su relación con el sector urbano aún se está formando, y su hogar se caracteriza por no tener actividades usualmente asignadas al espacio rural, no realizan actividades agrícolas ni de cría de animales; pero sus actividades de esparcimiento y abastecimiento tienen lugar en Guzho, mientras que la actividad laboral del cabeza de hogar si está vinculado con la ciudad.

Gráfico 5.4. Parentesco y conformación de la familia Redondo Peñas

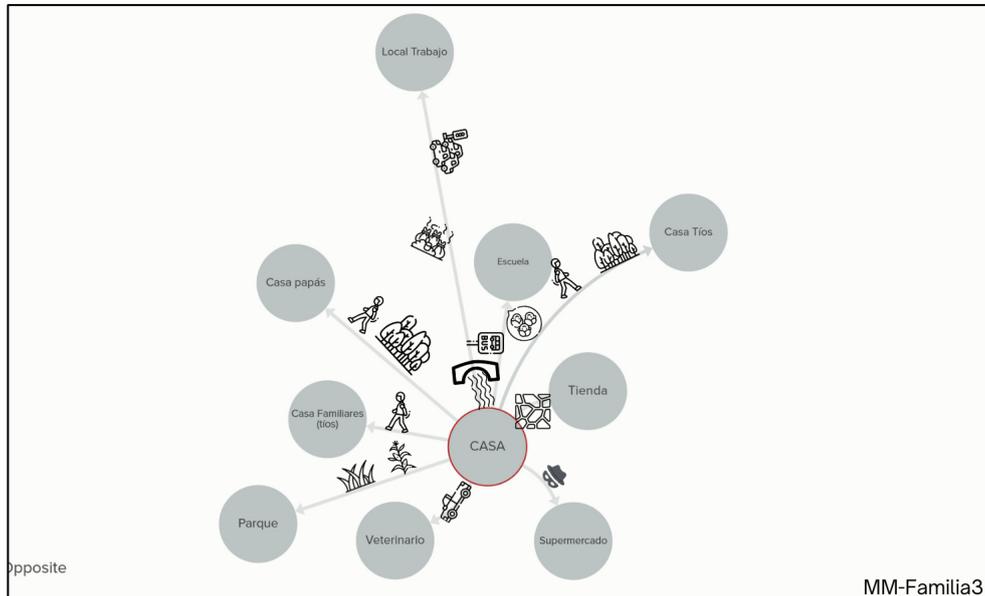


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

En este último caso, la familia tiene una relativa fuerte relación con la ciudad, aunque únicamente el jefe hogar acude a ese espacio y según su organización interna es quien ocupa el vehículo, las interacciones ocasionales de los demás miembros se realizan mediante

transporte público, a excepción de miembro más pequeño quien acude en el mismo barrio a la escuela del lugar.

Figura 5.13. Digitalización mapeo de movilidad familia Vizuite Cabrera

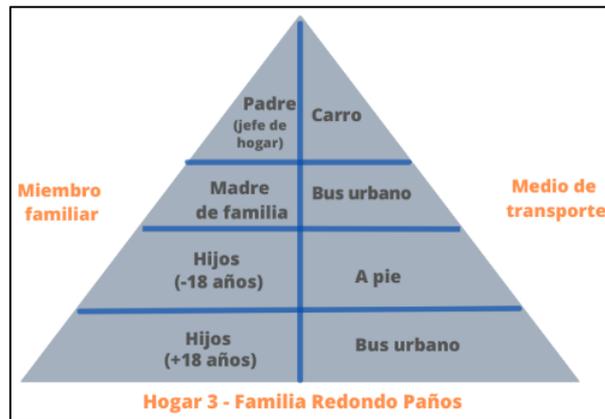


Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

El detalle de los desplazamientos por parte de los tres miembros que no emplean el vehículo familiar confirman la diversidad de vías que tienen a su disposición, siendo unas de cemento y otras de tierra; de manera particular en esta entrevista los miembros pudieron representar aquellos caminos secundarios trazados por ellos mismos y otros moradores de sector con la intención de agilizar sus trayectos a pie.

Lo que contrasta con el uso del jefe de hogar, para quien los problemas y obstáculos consisten en elementos colaterales del tipo de vía que transita: asfalto y pavimento, con problemas de grietas y huecos, así como tráfico debido a la alta carga vehicular de algunos sectores de la ciudad.

Gráfico 5.5. Jerarquía de miembros familiares y medios de transporte



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

En este caso así mismo es evidente una distribución de los medios de transporte en función de las actividades que cada miembro cumple al interior del núcleo familiar; a diferencia del primer caso, el vehículo propio es de uso exclusivo del padre, mientras que la madre al igual que los hijos mayores de 18 años son usuarios del transporte público.

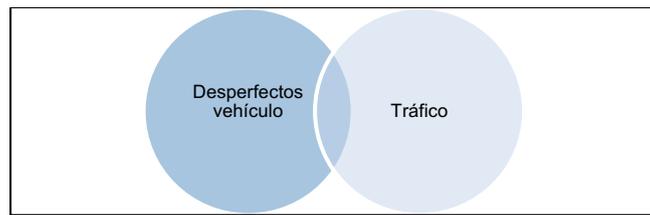
Los niños en edad escolar menores de 18 años al acudir a la institución educativa en el barrio pueden realizar a pie su trayecto, al igual que para otras actividades, y no hacen uso de otros vehículos privados o públicos; la opción por la que optan les permite suplir los desplazamientos a sus locaciones correspondientes.

Para los miembros de niños el transporte público resulta en un medio no acorde a sus actividades ni necesidades; al ser la mayoría de sus desplazamientos realizados a pie provoca dos situaciones, una reclusión de los niños y niñas a la frontera del barrio, lo que reduce al mínimo su interacción con otros espacios de sus alrededores, sean estos urbanos o rurales; y por otro lado, provoca una sobreexposición a espacios acordes y no acordes para sus recorridos y que de manera adicional no cuentan con la infraestructura adecuada para un desplazamiento principalmente seguro.

5.5. Inmovilidad

La dimensión de inmovilidad recurrió a un enfoque de indicadores de percepción para poder representar de manera fiel y adecuada los motivos que orientan a los participantes a optar por no realizar sus desplazamientos y por extensión determinadas actividades. Durante la actividad de grupos focales mediante las pancartas se preguntó a los miembros de cada grupo si existía alguna razón por la cual dejar de moverse o acudir a ciertos lugares lo que dio como resultado las siguientes consideraciones.

Gráfico 5.6. Razones de inmovilidad Grupo Focal Hombres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

En cuanto al grupo focal de hombres, no dejan de moverse, aquellos que dejan de hacerlo es por tráfico o vehículo averiado; mientras que en el grupo de mujeres sus razones se basan en distancias muy largas entre los destinos, sumado al costo del desplazamiento en caso de tomar más de un bus en llegar, ya que eso significa cuatro buses en total por una actividad. Así mismo mencionaron una sensación de presión social respecto a aspectos delicados personales o relacionados a condiciones de salud.

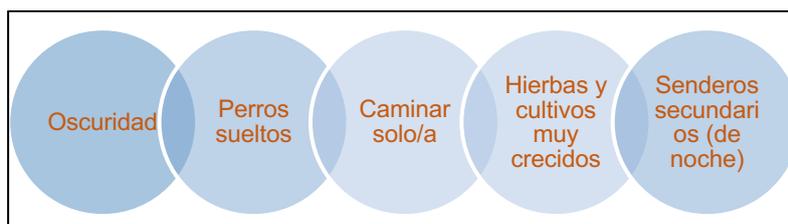
Gráfico 5.7. Razones de inmovilidad Grupo Focal Mujeres



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Los únicos colaboradores que mencionaron el énfasis en el factor de miedo como motivo para renunciar a ciertos desplazamientos sucedió en el grupo de niños y niñas, quienes hicieron referencia a los perros callejeros de barrio y a los pasajes de césped y oscuros de algunos tramos.

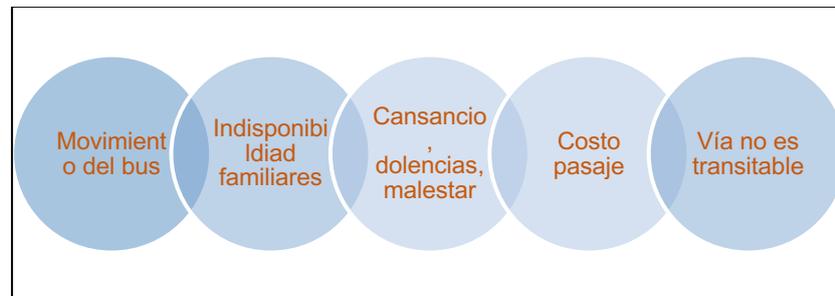
Gráfico 5.8. Razones de inmovilidad Grupo Focal Niños y Niñas



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Finalmente, en cuanto a los asistentes adultos mayores supieron señalar que las distancias extensas son la principal razón para que opten por dejar de moverse, ya que el tránsito en sus condiciones no es la mejor opción y no disponen de un presupuesto para cubrir el gasto de ese modo, a la distancia se suma que el tránsito a pie no es posible por el estado de la vía.

Gráfico 5.9. Razones de inmovilidad Grupo Focal Adultos Mayores



Elaborado por la autora a partir del trabajo de campo.

Mientras que, a una escala de hogares, las familias consideraron que la inversión en medios de desplazamiento es alta en contraposición con los egresos que representan otros gastos como abastecimiento y vivienda. Por tanto, es entendible que la mayoría de miembros opten por moverse a pie en cuanto los sitios que alcanzar sean cercanos, lo que termina por limitar sus posibilidades de acudir a otros lugares más lejanos y que requieran transporte público u otros medios motorizados.

En gran medida, las observaciones desde su perspectiva como usuario van dirigidas hacia aspectos técnicos de como la definición de las rutas, el tiempo de intervalo entre cada unidad, la cobertura del servicio, y principalmente un aspecto que depende de otras dependencias para ser regulado como es la inseguridad; su experiencia no se dirige hacia la condición humana del elemento que presta el servicio.

5.6. Hallazgos

La consolidación de los espacios públicos como primordiales para una comunidad se construyen en función de su uso, mediante un apego y noción de identidad, es en este proceso de elaboración que se evidencia que no se trata de una cualidad de funcionalidad, sino de una decisión directamente de la propia comunidad, lo que termina por garantizar su uso y cuidado.

Es evidente que las actividades de los habitantes de Guzho están asociadas a prácticas características de la ruralidad, como la cría de animales y cultivos agrícolas, sin embargo, otras actividades como el encuentro en espacios públicos verdes, parques, iglesias pertenecen a una tradición barrial.

Las respuestas de los grupos focales permiten inferir que se trata de una interacción moderada con el transporte público, en vista de que los participantes si recurren y disponen de otros medios para realizar sus desplazamientos, sin embargo, cabe mencionar la distribución de cada alternativa para un grupo específico; es decir, las mujeres son quienes más utilizan el transporte público para una serie de actividades más diversas, mientras que los hombres mantienen como actividad en común los desplazamientos hacia los lugares de trabajo.

Con los casos de los hogares expuestos, queda claro que el transporte público es un medio trascendental para la conectividad y diálogo con el núcleo urbano por motivos de trabajo, educación y en menor medida ocio y esparcimiento; sin embargo, no existe un mayor interés por habitar la zona urbana de la ciudad; es posible descartar una condición de dependencia y referirse más bien en una relación de tipo colaborativa donde parecerían primar las dinámicas de la ruralidad.

La interacción de las mujeres denota una proximidad muy cercana con las relaciones de su círculo familiar inmediato destinado principalmente para actividades de cuidado, esto se confirma nuevamente con la misma interacción de los niños y niñas con las viviendas; es decir existe una convención social de cuidado entre miembros de la familia, la mayoría del lado materno, para cuidar de los miembros más jóvenes de cada hogar.

Las actividades de las mujeres al ser más itinerantes visibilizan otro tipo de relación e intercambio, en este caso, las mujeres visitan el espacio urbano para obtener servicios específicos –salud, compras, emprendimiento; mientras que las actividades de cuidado de salud (personales y de otros miembros del grupo familiar) se llevan a cabo tanto en las afueras como dentro de los límites de Guzho.

Los desplazamientos de los hombres por su parte, al dirigirse hacia las afueras del barrio son el grupo que da cuenta de en qué consiste la interacción con la zona urbana de la ciudad, casi en su totalidad es laboral, ya que el motivo de viaje es para actividades de trabajo; no todas involucran bienes de producción agraria, como maíz, sino que se trata de servicios también; constituyen en una fuerza laboral activa de la dinámica de la ciudad.

Capítulo 6. Discusión final

El paradigma de la nueva movilidad, desde la concepción de este diálogo constante entre los desplazamientos, los destinos y los recursos conlleva replantearse si los medios de transporte son la medida o el factor pertinente para continuar midiendo los traslados de los individuos; cuando en realidad la mirada debe volcarse hacia motivos de otra índole, medibles pero sensibles.

La sensibilidad se pretende representar a través de indicadores de percepción, lo que consiste en brindar de herramientas con un enfoque participativo para que los colaboradores puedan transmitir desde su propia experiencia los calificativos o en su defecto opiniones respecto a mecanismos con los que interactúan de manera cotidiana y son el vínculo material con su espacio habitado y el núcleo urbano; el papel del investigador en ese caso es de construir la plataforma que permita representar lo manifestado y percibido.

Las transformaciones evidenciadas en el territorio periurbano -los factores relevantes para que los colaboradores tracen sus trayectos o estrategias familiares para ejercer los desplazamientos que exigen sus actividades respectivamente- fueron visibilizadas a través de métodos participativos, que aunque sencillos, permiten sugerir que una propuesta para desacelerar la desigualdad con la que se establece el diálogo entre espacios rurales y urbanos, es precisamente permitir la participación de la población involucrada y no generar “soluciones” o *planes de intervención* únicamente desde voces expertas.

Los medios de transporte en efecto pasan a un segundo plano al identificar la red que trazan los moradores de Guzho con el espacio que habitan, en este caso la ubicación no obedece a una proximidad de distancia ni kilómetros, sino en los motivos de los pobladores de consolidar el círculo de proximidad y relacionamiento, cabe destacar las actividades de cuidado presentes en esta zona periurbana; donde los miembros de la familia inmediata tienen un papel relevante en el cuidado en la vida de los miembros más pequeños.

Sus hábitos de movilidad están orientados hacia cubrir las actividades esenciales que vuelven funcional sus núcleos familiares, la muestra con la que se contó denotó la inexistencia de desplazamientos innecesarios o extensos a otros sitios fuera de los que sus actividades productivas y educativas demanda, con un énfasis en un trato con el entorno ambiental que los rodea.

Resulta interesante que, en las mejoras de los entornos urbanos, rurales y de transición, la movilidad, el transporte y los desplazamientos, no sean considerados como factores

primordiales en cualquier intervención o reforma; ya que es el medio que permite que todos los demás espacios sean alcanzables y accesibles.

Conclusiones

La noción de habitar la zona periurbana puede condicionar las elecciones de actividades de los habitantes, pero al mismo tiempo puede más bien consolidarse a través de las prácticas de los moradores quienes logran construir una sensación de comunidad, a pesar de factores externos como falencias en servicios e infraestructura.

Un porcentaje considerable de los tramos realizados por los niños hacia los lugares que frecuentan se hacen a pie, sin embargo, no se cuenta con infraestructura que facilite sus recorridos, lo cual es fácilmente verificable, expresado en aceras adecuadas o linderos iluminados, los caminos que toman usualmente son secundarios y por ende de tierra o hierva.

Los recorridos de los niños para llegar hasta la escuela denotan un conocimiento a detalle del terreno y sus inmediaciones por lo que han identificado los senderos y atajos por los que llegan más rápido a la escuela, o por aquellos por los que pueden evitar aquellos factores que les provoca miedo, como los perros o la velocidad de los autos en ciertos tramos. Sin embargo, estos senderos suelen estar en bosques y no son muy amplios y por ende iluminados.

Las mesas de trabajo por grupos focales resultan en un buen mecanismo para brindar espacios de diálogo a la población femenina, que usualmente optan por el silencio en presencia de sus esposos y otros miembros masculinos. En esta misma línea, las herramientas de participación para los adultos mayores no tuvieron el efecto deseado y presentaron un verdadero reto durante la fase de campo.

Uno de los rasgos beneficiosos del enfoque cualitativo es que en la selección de participantes y colaboradores prima su disponibilidad libre y colaborativa por sobre una demanda de roles investigador-objeto de estudio; eso facilita un vínculo de interacción necesario para una correcta ejecución del trabajo de campo. Lo que conlleva de manera ulterior a que los casos retratan y representan individuos, no sólo números o cantidad.

Los manuales o directrices de las corrientes de investigación denotan un fuerte enfoque del uso de herramientas que funcionan mejor en núcleos netamente urbanos, sin embargo, parecen no contemplar la relación entre los distintos espacios que involucra una ciudad -como la zona periurbana-, las herramientas tecnológicas no son aplicables.

No es una crítica sobre la jerarquía de metodologías sino más bien la pertinencia de qué herramientas también considerar en la elaboración de manuales para trabajar con comunidades donde otros materiales más didácticos son más acertados. La constante en cualquiera de los escenarios es la relación del o la investigadora, ya que no se pueden continuar investigando espacios habitados-ocupados por individuos únicamente desde consideraciones numéricas o de proporción.

En ese mismo sentido, no se puede seguir investigando a personas para brindar soluciones sin verdaderamente establecer un vínculo de comprensión y empatía; los usuarios, habitantes y moradores son más que números en proyecciones de planificaciones que usualmente llegan tarde al avance de las ciudades, son precisamente el actor principal en cualquier intervención necesaria que mejore su habitabilidad.

Esto no es mencionado desde lo ideal, sino que pretende ser el sustento para considerar que las propuestas de mejoras, como senderos para determinados grupos poblacionales no es viable sin conocer de primera mano las necesidades de la población desde sus propios contextos y sin contaminación de preconcepciones. La clave de las intervenciones ya sea desde competencias gubernamentales o de otra índole radica en una comprensión directa de la problemática.

Respecto a los servicios de movilidad disponibles, en concreto el de bicicleta pública, modernizar no es un avance siempre acompañado de la inclusividad y resulta inevitable que ciertos grupos de la sociedad sean excluidos, ya sea porque no poseen un teléfono inteligente o porque desconocen el funcionamiento de un aplicativo móvil; así mismo la tecnificación del servicio de bicicleta pública al ser posible pagarlo únicamente por medios digitales reduce la cantidad de posibles usuarios.

Los moradores de Guzho conforman una población idealmente elegible para el uso del servicio de bicicleta pública, sin embargo, debido a que la política pública y el enfoque de la movilidad y su innovación optan por ignorar un verdadero diálogo entre zonas urbanas y rurales, cerca de mil habitantes pierden ese beneficio, no solo en servicio sino también en la red de ciclovías.

La necesidad de reinventar el transporte público es latente, sin embargo, la clave del éxito de una reforma o reorganización radica precisamente en conocer de primera mano el bagaje de las formas de movilidad y desplazamiento de la ciudadanía de manera directa.

El uso de transporte público es un factor detonante para develar condiciones de inequidad a un nivel familiar, como esta unidad celular de análisis que pone en evidencia los manejos internos que se deben realizar para poder cumplir con un mínimo de desplazamientos y actividades, lo que pasa a ser parte de un problema de múltiples escalas.

Referencias

- Abric, Jean-Claude. 2001. "Prácticas Sociales y Representaciones." *Mexico*, 227.
- Adey, Peter. 2017. *Mobility*. Routledge.
- Adey, Peter, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman, y Mimi Sheller. 2014. *The Handbook of Mobilities*. London: Routledge.
- Allen, D. 2017. *A Beautiful Ghetto*. G - Reference, Information and Interdisciplinary Subjects Series. Haymarket Books.
- Apaza, Abraham, Augusto Pinto, Leonardo Téilez, y Fernando Molina. 2021. *Sistema de Ciudades de Bolivia (Bolivian Cities System) | UN-Habitat*.
- Barbera, María Caterina La. 2017. "Interseccionalidad." *Eunomía. Revista En Cultura de La Legalidad* 12: 191–98.
- Barzallo, Andrés, y Daniel Chicaiza. 2023. *Intervención Urbana y Recuperación Del Espacio Público En El Barrio Carmen de Guzho Alto de La Ciudad de Cuenca*.
- Beauchamps, Marie, Marjin Hoitkink, Matthias Lesse, Bruno Magalhães, Sharon Weinblum, y Stef Wittendrop. 2017. "Introduction: Security/ Mobility and the Politics of Movement." In *Security/ Mobility*, edited by Matthias Lesse y Stef Wittendrop, 1–17. <https://doi.org/10.7765/9781526108364>.
- Bissell, David. 2018. *Transit Life: How Commuting Is Transforming Our Cities*. MIT Press.
- Borja, Jordi. 2004. *Los Derechos En La Globalización y El Derecho a La Ciudad*. Fundación Alternativas Madrid.
- . 2014. *Los Derechos En La Globalización y El Derecho a La Ciudad. Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 30.
- Borja, Jordi, y Manuel Castells. 1998. "Local y Global. Madrid." Taurus, Madrid.
- Calderon, Alexandra, Lucía López, y Isaí Silva. 2022. "Movilidad Cotidiana En Periferia (En Tiempos de Covid): Miradas Desde Las Ciencias Sociales." Edited by Institut Français d'Études Andines. *Bulletin de l'Institut Français d'études Andines*, no. 2076–5827. <https://doi.org/10.4000/bifea.13738>.
- 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.
- Campaña, Rocío Pérez, Luis Miguel Valenzuela Montes, y Alberto Matarán Ruiz. 2011. "Fundamentos Para La Innovación En La Gestión de Los Espacios Agrarios Periurbanos Del Litoral Mediterráneo." *Quivera. Revista de Estudios Territoriales* 13 (1): 63–82.
- Canzler, Weert, y 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.
- . 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>.
- Carrión, Joseline Gabriela, y Pablo Zuñiga. 2021. "Valoración Del Espacio Público Informal Dentro de Los Barrios de La Ciudad de Cuenca."
- 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.
- Cervero, Robert. 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*.
- Corbetta, Piergiorgio. 2007. “Metodología Y Tecnicas De Investigacion Social.”
- 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.*
- Dematteis, Giuseppe. 1994. “Global Networks, Local Cities.” *FLUX Cahiers Scientifiques Internationaux Réseaux et Territoires* 10 (15): 17–23.
- Díaz-Orsorio, Miryam Stella, y Julio César Marroquín. 2016. “Las Relaciones Entre La Movilidad y El Espacio Público.” *Revista de Arquitectura* 18 (1): 1–144.
- Domínguez Mon, Ana. 2017. *Trabajo de Campo Etnográfico Prácticas y Saberes*.
- Duarte, Fábio, y Clovis Ultramari. 2012. “Making Public Transport and Housing Match: Accomplishments and Failures of Curitiba’s BRT.” *Journal of Urban Planning and Development* 138 (2): 183–94.
- Elinbaum, Pablo, y Milagros Barchi. 2022. “Expanding La (in) Formación Urbanística a Través Del Mapeo” 33 (1): 109–23.
- Flores, Enrique, Justo García, Jessica Chica, y Estefanía Mora. 2017. “Identification and Analysis of Sustainability Indicators for Mobility.” *Estoa* 6 (11): 99–109. <https://doi.org/10.18537/est.v006.n011.a07>.
- Galarza, Carlos. 2019. “La Ciudad Intermedia En La Escala Regional; El Caso de Cuenca Ecuador.” *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., y 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>.
- Guerrero, María Laura, Daniel Orellana, Jorge Andrade, y Gabriela Naranjo. 2020. “Relation between Proximity to Public Open Spaces and Socio-Economic Level in Three Cities in the Ecuadorian Andes.” *GISTAM 2020 - Proceedings of the 6th International Conference on Geographical Information Systems Theory, Applications and Management*, no. Gistam: 81–91. <https://doi.org/10.5220/0009396600810091>.
- Gutiérrez, Andrea (Coord). 2017. *Manual Sobre Metodologías de Estudio Aplicables a La Planificación y Gestión de Transporte y La Movilidad. Angewandte Chemie International Edition, 6(11), 951–952.*
- Gutiérrez, Andrea, y 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.
- Gutiérrez, Javier, Osvaldo Daniel Cardozo, y Juan Carlos García-Palomares. 2011. “Transit Ridership Forecasting at Station Level: An Approach Based on Distance-Decay Weighted Regression.” *Journal of Transport Geography* 19 (6): 1081–92.
- Hanson, Susan. 2010. “Gender and Mobility: New Approaches for Informing Sustainability.” *Gender, Place & Culture* 17 (1): 5–23.
- Haugen, L S Y. 2020. “Meeting Places in Norwegian Community Mental Health Care: A

- Participatory and Community Psychological Inquiry.”
- Hocevar, Marjan, y Anže Zorman. 2012. “ConteXtUal Mobility and the NeW ‘Mobility PaRadigm’: The NatURE of TRavel Mode ChoiCeS ReConSideRed.” *Rethinking EveRyday Mobility*, 33.
- Jabardo, Mercedes. 2012. “Introducción. Construyendo Puentes: En Diálogo Desde / Con El Feminismo Negro.” In *Feminismos Negros: Una Antología*, 27–56.
- Jirón, Paola. 2016. “Immobile Mobility in Daily Travelling Experiences in Santiago de Chile.” In *The Cultures of Alternative Mobilities*, 127–39. Routledge.
- Jirón, Paola, y Pablo Mansilla. 2013. “Atravesando La Espesura de La Ciudad: Vida Cotidiana y Barreras de Accesibilidad de Los Habitantes de La Periferia Urbana de Santiago de Chile.” *Revista de Geografía Norte Grande*, no. 56: 53–74.
- Jordán, Ricardo, y Francisco Sabatini. 1988. “Economía Política de Los Desastres Naturales: Prevención y Capacitación.” *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales* 14 (43).
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, y Dominique Joye. 2004. “Motility: Mobility as Capital.” *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745–56.
- 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 .
- Larsen, Jonas, y John Urry. 2016. *Mobilities, Networks, Geographies*. Routledge.
- Lefebvre, H. 1968. “El Derecho a La Ciudad. Volume 44 of Historia, Ciencia y Sociedad. Península.”
- Lefebvre, Henri. 1968. “El Derecho a La Ciudad de Henri Lefebvre.” *Urban NS02*: 169.
- Linares, Santiago, y Guillermo Velázquez. 2012. “La Conformación Histórica Del Sistema Urbano.” *Historia de La Provincia de Buenos Aires* 1: 365–99.
- Litman, Todd. 2015. *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*. Victoria Transport Policy Institute Victoria, BC, Canada.
- López y Carrión. 2021. “Lopez y Carrión.”
- 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*.
- Marcus, George E. 2001. “Etnografía En/Del Sistema Mundo. El Surgimiento de La Etnografía Multilocal.” *Alteridades*, no. 22: 111–27.
- Maturana, Francisco, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Carmen Bellet, y Cristián Henríques. 2017. *Sistemas Urbanos y Ciudades Medias En Iberoamérica*. Impresión gráfica LOM.
- Miralles-Guasch, Carme. 2000. “Ciudad y Transporte.” In *Ciudad y Transporte*, 11–22.
- 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.
- 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.

- Naranjo Silva, Héctor Sebastián, Blanca Arellano Ramos, y Josep Roca Cladera. 2020. "Estructura, Imagen Urbana, Transporte y Movilidad a Través de Los Años En Guayaquil," 1–15. <https://doi.org/10.5821/ctv.8475>.
- Nixon, Denver V, y Tim Schwanen. 2018. "Emergent and Integrated Justice: Lessons from Community Initiatives to Improve Infrastructures for Walking and Cycling." In *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*, 129–41. Routledge.
- 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, y Josep María Llop-Torne. 2020. "La Ciudad Intermedia: Crecimiento y Dinámicas de Desarrollo." *Territorios*, no. 43SPE: 1–8.
- Oviedo Hernandez, Daniel, y 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>.
- Pereira, Rafael H M, David Banister, Tim Schwanen, y Nate Wessel. 2019. "Distributional Effects of Transport Policies on Inequalities in Access to Opportunities in Rio de Janeiro." *Journal of Transport and Land Use* 12 (1): 741–64.
- PMEP. 2015. "Plan De Mejoramiento Integral De Barrios Periféricos De La Ciudad De Cuenca."
- Pooley, Colin G, Jean Turnbull, y Mags Adams. 2017. *A Mobile Century?: Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Routledge.
- 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.
- 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.
- Rivas, María Eugenia, Ancor Suárez-Alemán, y 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>.
- Rodríguez-Pose, Andrés, y Riccardo Crescenzi. 2008. "Research and Development, Spillovers, Innovation Systems, and the Genesis of Regional Growth in Europe." *Regional Studies* 42 (1): 51–67.
- Sánchez, Javier Ruiz. 2001. "Sistemas Urbanos Complejos: Acción y Comunicación." *Cuadernos de Investigación Urbanística*, no. 32: 1–76.
- Sassen. 2014. "Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy."
- Schiller, Nina Glick, Tsypylma Darieva, y 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.
- Schwanen, Tim. 2015. "The Bumpy Road toward Low-Energy Urban Mobility: Case Studies from Two UK Cities." *Sustainability* 7 (6): 7086–7111. <https://doi.org/10.3390/su7067086>.
- Sena, Angélica De. 2012. "¿ Qué Es Un Indicador? Algunos Elementos Conceptuales En Torno a La Noción de Indicador y Su Elaboración." *G. Gómez Rojas, y A. de Sena (Comps.), En Clave Metodológica. Reflexiones y Prácticas de La Investigación Social*, 161–89.
- Sheller, Mimi. 2004. "Automotive Emotions: Feeling the Car." *Theory, Culture & Society* 21

- (5): 221–42. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, Mimi, y John Urry. 2006. “The New Mobilities Paradigm.” *Environment and Planning A* 38 (2): 207–26. <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- Soja, Edward. 2010. “Seeking Spatial Justice.”
- 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, y 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>.