



unl

Universidad
Nacional
de Loja

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Facultad Jurídica Social y Administrativa

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

TITULO:

**“Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de
Vilcabamba, periodo 2019”**

Trabajo de Titulación Especial previo
a optar el grado de Ingeniero en
Administración Pública.

AUTOR: Angel Vinicio Chamba Godoy

DIRECTOR: Ing. Jorge Fernando Calle Iñiguez Mg.Sc.

LOJA-ECUADOR

2020



Universidad
Nacional
de Loja

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Facultad Jurídica Social y Administrativa

CERTIFICACIÓN

Ingeniero.

Jorge Fernando Calle Iñiguez Mg.Sc.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL

CERTIFICA:

Que el presente Trabajo de Titulación Especial titulado “**Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, periodo 2019**”, elaborada por el estudiante Angel Vinicio Chamba Godoy, de la Carrera de Administración Pública; Facultad Jurídica, Social y Administrativa, fue realizada bajo mi dirección, control y supervisión, cumpliendo con los requerimientos establecidos en el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja por lo que autorizo su presentación.

Loja, 27 de febrero del 2020



Ing. Jorge Fernando Calle Iñiguez Mg.Sc.

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL



AUTORÍA

Yo, Angel Vinicio Chamba Godoy declaro ser el autor del presente Trabajo de Titulación Especial y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicional a ello, acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Autor: Angel Vinicio Chamba Godoy

Firma:

Cédula: 1104718604

Fecha: 16 de marzo de 2020



CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO

Yo, Angel Vinicio Chamba Godoy declaro ser el autor del presente Trabajo de Titulación Especial titulado **“Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, periodo 2019”** como requisito para optar el grado de: Ingeniero en Administración Pública, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de la información en el país y del exterior, con los cuales tenga convenio la Universidad. La Universidad no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, 16 de Junio de 2020, firma el autor.

Firma:

Autor: Angel Vinicio Chamba Godoy

Cédula: 1104718604

Dirección: San Cayetano Bajo

Teléfono: 0980986189

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de tesis: Ing. Jorge Fernando Calle Iñiguez Mg.Sc.

Tribunal de grado

Presidente: Ing. Jimmy Jumbo Valladolid, Mag.

Primer Vocal: Ing. María Raquel Alvarado López Mag.

Segundo Vocal: Ing. Ligia Isabel Cueva Guzmán, MAE



DEDICATORIA

Dedico este trabajo al esfuerzo brindado por mi familia, mis padres Fredeslinda Godoy y Segundo Chamba; a la inspiración especial que ha sido mi hermosa hija Sara Juliette Chamba González y mi bella esposa Karla González, y especialmente a la sabiduría de nuestro Creador.

Angel Vinicio Chamba Godoy



AGRADECIMIENTO

Expreso un sincero agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, sobre todo a la Carrera de Administración Pública sus docentes y administrativos durante todo el tiempo que duro mi formación y obtener esta profesionalización.

Un agradecimiento especial a quienes formaron parte de la Unidad de Titulación Especial 2019-2020.

Muy agradecido también con mi director de Trabajo de Titulación Especial el Ing. Jorge Calle quien con sus conocimientos y observaciones ayudo que este trabajo tenga la calidad y pertinencia requerida.

A la amistad que se construyó durante el proceso y todo aquel que me considera mi amigo.

Angel Vinicio Chamba Godoy



Universidad
Nacional
de Loja

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Facultad Jurídica Social y Administrativa

1. TITULO

“DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN LA PARROQUIA SAN PEDRO DE VILCABAMBA, PERIODO 2019”



2. RESUMEN

El presente trabajo de investigación titulado: “Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, periodo 2019”, se basó en la metodología de la investigación–acción, además concuerda con los lineamientos de la Carrera de Administración Pública y su estructura responde a lo dispuesto en el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja. Este estudio me permitió indagar sobre la problemática de la movilidad que existe en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, a través de la participación directa con la ciudadanía, actores sociales y el sector público, la revisión de literatura y estudios semejantes fue constante, se planteó propósitos a nivel de conocimiento, profesional y de experiencia, a más de elaborar árboles de causas y efectos y un de medios fines como respuesta al problema identificado.

Mediante la entrevista y la ficha de observación técnica previamente estructuradas se llevó a cabo la recolección de los datos e información de las características de movilidad de la parroquia San Pedro de Vilcabamba para identificar algunas causas y factores que agravan el problema; además de acudir como oyente a las sesiones de trabajo de la consultora de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de esta parroquia donde se corroboró problemáticas relacionadas a la movilidad, todos estos procesos se apoyaron en evidencia fotográficas y grabación de audios. Para finalizar con las conclusiones que permitieron establece algunas alternativas de solución como: Difusión de trípticos y afiches informativos de la importancia de la minga comunitaria con la finalidad de desarrollar trabajos de mantenimiento y reapertura vial como medio para el desarrollo y mejorar la calidad de vida en la parroquia.



ABSTRACT

This research work entitled: “Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, periodo 2019”, was based on the research-action methodology, and also agrees with the guidelines of the Carrera de Administración Pública and its structure responds to the provisions of the Reglamento de Régimen Académico of the Universidad Nacional de Loja. This study allowed me to inquire about the mobility problem that exists in the San Pedro de Vilcabamba parish, through direct participation with citizens, social actors and the public sector, the review of literature and similar studies was constant, it was proposed purposes at the level of knowledge, professional and experience, in addition to developing cause and effect trees and a means-end as a response to the identified problem.

Through the interview and the previously structured technical observation sheet, data and information on the mobility characteristics of the San Pedro de Vilcabamba parish were carried out to identify some causes and factors that aggravate the problem; In addition to attending the work sessions of the consultancy for the Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial of this parish, where problems related to mobility were corroborated, all these processes were supported by photographic evidence and audio recording. To finish with the conclusions that allowed, it establishes some alternative solutions such as: Diffusion of leaflets and informative posters of the importance of the community minga in order to carry out maintenance and reopening works as a means of development and improve the quality of life in the parish.



3. INTRODUCCIÓN

Actualmente la movilidad es fundamental para el desarrollo del territorio nacional del Ecuador, es decir permite la movilización de personas, bienes, servicios, información y productos para satisfacer necesidades particulares y colectivas. Delgado & Martínez (2016) comentan que la movilidad se relaciona con los motivos de desplazamiento y los modos ya sea por medios no motorizados como medios motorizados, siendo este último el más usados por las ventajas que ofrece.

Las vías, carreteras y caminos al encontrarse en buen estado además de unir los territorios permiten reducir el tiempo de desplazamiento e incrementar la cantidad de bienes y productos que se requiera transportar. Entonces los modos de transportar o desplazarse también están condicionados por las actividades particulares de la ciudadanía y la accesibilidad que las vías ofrezcan a los medios de transporte disponibles.

El presente trabajo de investigación – acción se realizó en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, con la finalidad de conocer cuál es la situación actual de la movilidad de esta parroquia. Es aquí donde cobran importancia los conocimientos adquiridos durante la vida como estudiante en el trabajo de campo y vinculación con la colectividad.

Los contenidos expuestos en la revisión de literatura sustentan el presente trabajo de investigación y permite contrastar con los resultados de la investigación de campo correspondiente a la metodología donde se usó fichas de observación directa y entrevistas para verificar la realidad de la parroquia. Finalmente se plantean alternativa de solución basadas en las conclusiones a las que permitió arribar este estudio.



4. Determinación del Problema, Dilema o Tensión

4.1. Antecedentes

La movilidad se relaciona estrechamente a la calidad de vida particular y colectiva de las personas, por ende tener caminos o carreteras y los medios de transporte acorde a las necesidades de cualquier poblacional es de vital importancia sobre todo para los fragmentos rurales, no solo los individuos requieren moverse sino también precisan trasladar objetos o productos que ayudan a mejorar su calidad de vida, Crovetto (2011).

En el mismo sentido, Delgado & Martínez (2016) comentan que la movilidad responde a dos aristas, una se relaciona con los motivos por los cuales las personas precisan el desplazamiento y la otra a los modos de moverse ya sea por medios no motorizados como medios motorizados para ello los caminos y vías con las que se cuenta limitan o agilizan el traslado, siendo este último el más usado ya que acorta los tiempos del recorrido. Es por ello que para el estudio de la movilidad es de vital importancia abordar el tema de la conectividad vial. Así se entiende la inmensa necesidad de contar con vías de transporte terrestre que contribuyan a conectar los territorios y permitan la movilización de la población sin menoscabo de la actividad a ser desarrollada.

La movilidad en el Ecuador también está condicionada a la disponibilidad y la calidad de la red vial estatal tal como lo menciona, artículo 3 de la Ley Orgánica del sistema nacional de Infraestructura vial del transporte terrestre (2017), además recalca que la movilidad es un esencial medio que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador. Así también la disponibilidad de los medios



de transporte terrestre conjuga su actuación en satisfacer las necesidades de movilización Chávez & Rodríguez, (2017).

En este sentido el (Plan Estratégico de Movilidad 2013 - 2037) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) como rector del desarrollo de la Red Vial Estatal hasta el año 2016 tiene a su cargo 9,790.52, de los cuales 3,102.37km se encontraba en reconstrucción, mejoramiento y rehabilitación y 5.425,65km con trabajos de mantenimiento, además incluye 53.40 km de puentes. De igual manera el mes de septiembre del 2019 el (MTO), mediante informe establece que el 62,34% de la red vial estatal se encuentra en buen estado, mientras que el 37,66% es de precaución. Se puede notar que más de un tercio no se encuentra óptima para movilizarse eficazmente, es importante recalcar este aspecto debido que son vías de gran tránsito vehicular, aunque en su gran mayoría se encuentre en buen estado.

Tabla 1. Infraestructura vial del Ecuador

Rectoría	A cargo de:	Distancia km
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Delegado a los gobiernos seccionales	703,50
	Concesionados	559,00
	Gestión directa	8.528,02
Total Red Vial Estatal		9.790,52

Fuente: (Plan Estratégico de Movilidad 2013 - 2037)

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

Por otro lado, la provincia de Loja cuenta con alrededor de 757,97km de carreteras que conforman la red vial estatal de los cuales alrededor de 241.10km se encuentran en estado de precaución correspondiente al 31.81% de los tramos que muestra la siguiente tabla, apoyado en el Informe del estado de la red vial Estatal (2019) del MTO.



Tabla 2. Estado de la Carreteras estatales en la provincia de Loja

Provincia	Carretera	Ubicación	Longitud km	Estado
LOJA	Rio Puyango – Alamor – Pindal	E25	49,53	Precaución
	Pindal – Zapotillo – Alamor	E25	66,55	Bueno
	Ímite Azuay/Loja(Oña) – Saraguro – San Lucas	E35	57,25	Precaución
	San Lucas – Loja	E35	47,30	Bueno
	Loja – Catamayo – puente Guayabal	E35 - E50	36,67	Bueno
	Puente Guayabal – San Pedro de la Bendita	E35 - E50	6,89	Precaución
	San Pedro de la Bendita – Velacruz	E35 - E50	28,05	Bueno
	Velacruz – Catacocha – El Empalme	E35	68,30	Bueno
	El Empalme – Macará – Pte Internacional	E35	39,50	Precaución
	Loja – El Tiro (límite provincial)	E50	13,55	Precaución
	Velacruz – Chaguarpamba	E50	31,50	Bueno
	Chaguarpamba - Río Pindo	E50	31,98	Precaución
	El Empalme – Celica – Alamor	E68	49,10	Bueno
	Catamayo – Gonzanamá – Cariamanga – Sozoranga – Macará	E69	150,62	Bueno
	Loja - Vilcabamba	E682	38,81	Bueno
	Vilcabamba - Yangana Sabanilla (límite Loja/Zamora)	E682	42,40	Precaución
Total Provincia			757,97	

Fuente: (Informe del estado de la red vial Estatal, 2019)

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

Se puede apreciar claramente la inequidad existente a nivel provincial en cuanto a la conectividad y por ende a la movilidad, claro asumiendo que las vías en estado de precaución se encuentran en muchísimas mejor condiciones de las vías que cubren el sector rural de la provincia y que dicho sea de paso son competencia del (Gobierno Autónomo Descentralizado, GAD) provincial de Loja.



Así mediante un diagnóstico realizado por el Diagnóstico del Sistema de Movilidad, Energía y Conectividad (2011), determina un 21% de la superficie provincial fuera de la influencia de carreteras afirmadas, estas zonas son servidas por vías no afirmados o caminos de verano lo que hace necesario su mejoramiento. Actualmente la situación ha cambiado de forma tenue.

Por otro lado el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de Loja (2019), tiene a su cargo el servicio de transportación colectiva, misma que se lleva a cabo en la (Unidad Municipal del Terminal Terrestre “Reina del Cisne”, UMTRATEL), cuenta con 13 organizaciones para el transporte parroquial, intercantonal, interprovincial e internacional, ellas son, la Cooperativa Loja, Santa, San Luis, Viajeros, Nambija, Union Yanzatza, Unión Cariamanga, Catamayo, Sur Oriente, Vilcabambaturis, T.A.C, Ciudad de Piñas y Tursur.

El terminal terrestre tiene una demanda de ocho mil usuarios aproximadamente de lunes a viernes y los días sábados y domingos de diez mil usuarios. Para cubrir esta demanda la UMTRATEL cuenta con 357 frecuencias de las cuales 72 frecuencias sirven a las parroquias rurales del Cantón Loja. De las 72 frecuencias 9 de las 13 parroquias rurales del Cantón Loja poseen una oferta directa, Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014-2022, (2014). En conclusión las parroquias Chantaco, Jimbilla, San Lucas y San Pedro de Vilcabamba son afectadas por la falta de una cobertura directa, aunque estas parroquias se benefician de otras frecuencias por encontrarse en su ruta.

La parroquia San Pedro de Vilcabamba si bien estaría cubierta por las frecuencias de Vilcabamba, Quinara, Yangana y de cierta forma por las frecuencias que cubren el



cantón Palanda y Chinchipe (Zumba) de la vecina provincia de Zamora Chinchipe, en otras palabras están sujetos a ciertos horarios y también es una ruta de paso que para el caso de las personas de los barrios rurales, estas quedarían alejados.

La conectividad interna de la parroquia San Pedro de Vilcabamba dispone aproximadamente con 39,55 km de vías. También aunque no se encuentra inventariados, situaciones que de cierta forma limitan la conectividad de los habitantes de la parroquia.

Tabla 3. Conectividad y accesibilidad vial en San Pedro de Vilcabamba.

Tipos de vía	Característica de Movilidad	Distancia (km)
Pavimentada o asfaltada de dos carriles	Motorizada y no motorizada	3,87
Pavimentada o asfaltada de un solo carril	Motorizada alto y no motorizada media	3,82
Revestimiento suelto o ligero de un solo carril	Motorizada media y no motorizada media	12,30
Camino de Verano	Motorizada baja y no motorizada alta	11,09
Calle	Motorizada alta y no motorizada alta	1,73
Sendero	Motorizada nula y no motorizada alta	5,24
Herradura	Motorizada nula y no motorizada alta	1,45
Puente	Motorizada y no motorizada	0,05
Total de vías disponibles		39,55
<i>Uchima - Los Encuentros – La Cruz, Vía en gestión de ejecución.</i>	<i>Ninguna</i>	<i>2.80</i>

Fuente: (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de San Pedro de Vilcabamba 2015-2019)

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

De igual forma estas vías están afectada por las características que presenta la superficie con pendientes de más de 40° en algunos sectores. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, Parroquia San Pedro de Vilcabamba 2015-2019 (2015). Las temporadas de lluvias siempre son condicionantes del estado de las vías. Los mantenimientos a cargo del GAD provincial de Loja únicamente cumplen un

cronograma establecido, sin considerar las situaciones emergentes así encontramos vías en mal estado que son desatendidas en periodos prolongados de tiempo.

Es importante en este punto mencionar que el presente estudio coincidió temporalmente con la elaboración del PDOT de la administración política 2019 – 2023 de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, mediante sesión de trabajo de las autoridades y la ciudadanía convocada por la Consultora a cargo, esta última únicamente orienta la lluvia ideas y votación de los problemas en los diferentes componentes de planificación. De los 5 componentes tratados se tomó a manera de aporte los resultados del componente Socio-Cultural y Productivo-Económico, determinados por las autoridades competentes y la ciudadanía.

Tabla 4. Jerarquía de Problemas

Componente Socio-Cultural			
Literal	Problemas	Calificación de prioridad	Media de calificación
a.	Deficiente y desordenado espacios de uso público en los barrios.	71	66
b.	Vías vehiculares y peatonales en mal estado	75	
c.	Deficiente alumbrado publico	60	
Componente Productivo-Económico			
a.	Limitaciones para la comercialización	52	73
b.	Desaprovechamiento del potencial turístico	85	

Fuente: Investigación de Campo, mediante fotografías (Anexo. 1)

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

Al respecto del transporte interno con el que cuenta la parroquia se conoce de dos Compañías de taxi mixto de 6 puestos cada uno, de las cuales una compañía cuenta con 4 puestos activos y dos pasivos. En un conversatorio con el presidente de la Junta parroquial, se manifestó que *“las unidades son insuficientes para cubrir los requerimientos de la parroquia por lo que a menudo se recurre a solicitar este servicio*



a la vecina parroquia de Vilcabamba derivando en tiempos de espera”; situaciones que conllevan al planteamiento de la siguiente pregunta de investigación.

¿Cuáles son las principales causas que limitan la movilidad cotidiana de los habitantes de la parroquia San Pedro de Vilcabamba?

Hipótesis

La inobservancia de las autoridades y los involucrados en la movilidad ha generado limitaciones en la movilidad cotidiana de los habitantes de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.

Problema

La vulnerabilidad que viven los habitantes de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, por la limitada cobertura de movilidad y la falta de intervención del Estado mediante la implementación de políticas, programas o proyectos.

5. Propósitos que definen la finalidad de la Propuesta final

Evidentemente la movilidad es una acción que al ser limitada vulnera el bienestar social de los habitantes de la parroquia San Pedro de Vilcabamba. Por ello el presente diagnóstico permitirá caracterizar la movilidad en relación a las actividades cotidianas o productivas y en la medida que se les garantiza ese derecho plenamente reconocido en la legislación ecuatoriana.

Por tal motivo la presente investigación se ha planteado los siguientes propósitos:

- ❖ El propósito a nivel de conocimiento es describir la problemática de la movilidad de los habitantes de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, para



lo cual es necesario el análisis de información relacionada de la movilidad, accesibilidad, y conectividad, sus causas y consecuencias, y en base a esta información encontrada plantear un plan de acción.

- ❖ A nivel profesional el propósito es describir el papel que desempeña el estado en la puesta en marcha de políticas, programas y proyectos públicos como medidas para mejorar la movilidad en el barrio San Pedro de Vilcabamba como medio para la integración parroquial, el desarrollo hacia una mejor calidad de la vida.
- ❖ El propósito en cuanto a experiencia significa que, como investigadores a raíz de la interacción directa con la comunidad y los diferentes actores se logró evidenciar la realidad en cuanto a la movilidad sus causas y efectos que provocan esta problemática, lo que permitirá plantear posibles alternativas de solución en coordinación con la parroquia y sus habitantes.

6. Contextualización y Caracterización teórica y Profesional del problema

(Diagnóstico experiencia de la Investigación acción)

6.1. Revisión de literatura

6.1.1. Movilidad

La movilidad es el “desplazamiento de personas o cosas” Real Academia Española (2019), De igual manera, Gutiérrez (2013) señala que la movilidad es una práctica social de desplazamiento en cualquier territorio relacionado a la capacidad de concretar actividades, deseos y necesidades que involucran a personas y sus bienes, ya sea individual o colectivamente derivando en las condiciones de acceso de los grupos sociales a la vida cotidiana.



Resulta importante señalar que los desplazamientos no ocurren por casualidad, estas movilizaciones se encuentran ligados con las actividades y necesidades cotidianas de los individuos.

La movilidad también se constituye como un derecho fundamental de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integrado de movilidad de calidad, suficiente y accesible en igualdad de condiciones, que sea sostenible y permita el efectivo desplazamiento de todos en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, expuesto en el Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011- 2012. (2013).

6.1.1.1. Entorno de movilidad

El entorno de movilidad se entiende “*como aquella unidad espacial operativa para la planificación y la evaluación de la movilidad*” (Talavera, Soria, & Valenzuela, 2014, pág. 165). En este sentido cabe indicar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los GADs provincial, cantonal y parroquial, tienen como una de sus competencias que les asigna la Constitución y la Ley, planificar, gestionar, coordinar y regularizar, la movilidad, la conectividad y accesibilidad además de regular el transporte.

Las acciones que se toman en relación a la movilidad y la complejidad de su tratado, siempre apunta a un objetivo común como el desarrollo general, impulsar zonas económicamente deprimidas, al satisfacer las necesidades de la movilidad, para así lograr incentivar por ejemplo el turismo y la de producción.



Entonces el entorno viene a ser el ámbito donde el Estado y sus organizaciones competentes planifican en cuanto a la movilidad y resuelven aspectos de conectividad y accesibilidad, donde la conectividad está mucho más ligado al sector público y se refiere a la vialidad en términos de cobertura vial y todo cuanto le implica.

6.1.1.2. La vialidad como medio de conectividad

La vialidad corresponde al conjunto de servicios pertenecientes a las vías públicas, las características de red vial actual y su jerarquía funcional, demanda de tráfico y la accidentalidad, Diagnóstico de Movilidad, Plan movilidad sostenible de la Comarca de Pamplona (2008). Es decir implica aspectos desde la construcción o apertura, el mantenimiento es clave, la planificación en pro de mejorar las rutas y disminuir distancias, la fluidez del tráfico y reducir la accidentalidad del sector urbano y rural.

Situaciones que al cumplirse íntegramente resultan en una conectividad efectiva, ya que en términos generales el ámbito de la conectividad se ha definido como “una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan” según menciona Rozas & Figueroa (2016). En síntesis la representación física de la conectividad es una estructura conformada por, llámese vías, carreteras, corredores o red vial que sirve para movilizar bienes, servicios, personas e incluso información entre distintos puntos de un territorio.

6.1.1.3. Red vial

Sin duda, la red vial es el conjunto de vías de un país, región o territorio, es decir son el sistema circulatorio mediante el cual transitan vehículos, motorizados y no

motorizados para el traslado de personas, bienes, servicios. El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Loja 2015 – 2025.

Al mismo tiempo la Red vial tiene un lugar de origen y destino en puntos singulares del territorio que desde el punto de vista funcional se entiende como la capacidad de colocar en los espacios requeridos según sea la demanda de bienes, servicios y las personas en los distintos ámbitos de interés (Rozas & Figueroa, 2016), que les son otorgados como competencia y rectoría a instituciones estatales y descentralizado.

Tabla 5. Realidad de la Red vial ecuatoriana la competencias y movilidad.

Red vial:	Situación:	Conexión:	Competencia:	Movilidad
Red Primaria	Casi totalmente Pavimentada o Asfaltada	A las provincias y las cabeceras provinciales con las cabeceras cantonales	Redes viales estatales del Ministerio de transporte y Obras Públicas; Redes viales no estatal por el GADs provinciales	Fluida
Red Secundaria	Revestimiento suelto o ligero	Las cabeceras cantonales con las cabeceras parroquiales o con las vías de la red primaria	Exclusivamente el GADs provincial	Medianamente fluida
Red Terciaria	Camino de verano	Vías que unen los barrios y las comunidades rurales con las cabeceras parroquiales.	GADs provincial y GADs parroquiales en coordinación con el consejo provincial.	Fluidez restringida y casi nula

Fuente: Contitución del Ecuador, (2008); Informe del estado de la red vial Estatal, (2019).

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

6.1.1.4. Transporte

“Es la acción y efecto de transportar o transportarse. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. Vehículo dedicado al transporte”, expone la (Real Academia Española, 2019). Este transporte puede ser terrestre, aéreo o

marítimo, para el presente estudio corresponde abordar al transporte terrestre que más comúnmente es usado en esta parroquia.

El transporte también hace posible el acceso a recursos, bienes, insumos e información que de otra manera no serían asequibles por razones de distancia, es decir el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía de un país, expresa Hubenthal (2010).

Tabla 6. Clasificación transporte terrestre adyacente a San Pedro de Vilcabamba.

Transporte	Medio	Pesado	Liviano	Individual
Motorizado	Camiones	X		
	Camionetas	X	X	X
	Automóviles		X	X
	Autobuses	X		
	Buses	X		
	Taxi		X	
	Motocicleta		X	
No Motorizado	Bicicleta			X
	Caminata			X
	Carretilla		X	X
	Silla de ruedas			X
	Animal		X	X
Total medios de transporte		4	6	7

Fuente: (Delgado & Martínez, 2016).

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

6.1.1.5. El transporte rural

Para Starkey, Ellis, Hine, & Ternell (2004), el transporte rural comprende los medios de transporte que operan sobre una infraestructura vial que conecta al sector rural llevando pasajeros y carga, puede ser de carácter público o privado.



El transporte rural depende de una infraestructura apropiada que pueden variar en calidad, dependiendo del clima, la estación, su construcción y mantenimiento. Además, algunos medios de transporte requieren ciertos estándares de infraestructura para operar de manera efectiva.

6.1.2. Movilidad cotidiana

Corresponde al desplazamiento realizado entre dos lugares, el primero responde al lugar de residencia y el segundo concuerda con la actividad desarrollada, y con cierta regularidad y frecuencia para realizar actividades productivas, de trabajo, de estudio, para llevar o recoger a alguien, para ir de compras y por otros motivos con cierta frecuencia semanal que no corresponde a cambios de residencia, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2012).

En resumen, el concepto de movilidad cotidiana hace referencia por un lado al territorio en que se realizan estos desplazamientos, el segundo es la movilidad es decir las necesidades por la que se realiza el desplazamiento y por último la frecuencia o temporalidad que se llevan a cabo estos movimientos.

6.1.3. Factores de movilidad del Individuo

Demoraes, Contreras, & Piron (2016) expresan que los factores de movilidad del individuo son variables individuales que influyen en forma de acceder, los trayectos y los lugares. Estas diferencias se explican por un gran número de factores que se pueden imbricar, considerando las particularidades del individuo.

Tabla 7. Factores de movilidad del individuo

Numero:	Factores ligados:	Ejemplo:
I	Al Individuo	Edad, posición social, capital espacial
II	Las características sociodemográficas de su grupo familiar	Nivel económico, hogar con niños, con personas discapacitadas
III	Su lugar de residencia	Centro o periferia, de clases medias emergentes o acomodados
IV	Los medios de transporte	Disponibilidad, accesibilidad y conectividad
V	La localización de los recursos urbanos	Empleo, educación, salud, ocio

Fuente: Demoraes, Contreras, & Piron, (2016).

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

6.1.4. Diagnóstico de la movilidad

Este tipo de estudio se fundamenta en identificar diferentes ámbitos o líneas de investigación de la movilidad del sector rural:

Tabla 8. Líneas de estudio para el diagnóstico de la Movilidad

Acción:	Ámbito:	Resultados:
Estudio	Agendas Locales y conversatorios.	Principales problemas de movilidad percibidos por ciudadanos y profesionales de este ámbito.
Identificar	Tipos de movilidad; motivos y modos.	Importancia, estructura y configuración
Estudio	Red Vial	Jerarquía vial, detectar puntos críticos en la red Vial.
Estudio	Trasporte público	Cobertura deficitaria, problemas de transitabilidad y mala accesibilidad.
Describir	Infraestructuras de espacios públicos	Inventarios, detalle y accesibilidad ciudadana
Análisis	Infraestructuras y demanda de movilidad	Necesidades de adoptar medidas de gestión de la movilidad

Fuente: Diagnóstico de Movilidad, Plan movilidad sostenible de la Comarca de Pamplona, (2008).

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (2008) establece que el diagnóstico de la movilidad conjuga algunos ámbitos que arrojan resultados que desvelen las problemáticas de la movilidad en primera instancia, seguido de una caracterización de los tipos de movilidad, la identificación o construcción de un



inventario de infraestructura vial y de espacios públicos, el transporte público disponible, a más de incluir análisis de aspectos ambientales, para finalmente adoptar medidas de gestión de la movilidad.

6.1.4.1. La Investigación Acción Participativa

La Investigación Acción Participativa constituye un proceso investigativo que presenta una metodológica de gran alcance, pues, permite la expansión del conocimiento, y genera resultados concretos a problemáticas planteadas por los investigadores, cuando abordar una interrogante, una situación problemática y finalmente le permite al investigador aportar sus ideas, con alguna alternativa de solución, cambio o transformación de la situación problemática.

Según Colmenares (2012) la investigación acción se divide en cuatro fases:

Tabla 9. *La Investigación Acción participativa*

Nº de Fase	Acción a Desarrollar	Propósito
Fase I	Descubrir una temática de interés, se refiere a la manifestación de un problema, para su diagnóstico.	Aportes del investigador que se debió volver experto y búsqueda de testimonios, de los actores involucrados y afectados.
Fase II	Construcción de un plan de acción, implica relacionarse con los interesados.	Diseñar acciones acertadas para dar solución a la situación problemática del área estudiada.
Fase III	Ejecución del plan de acción para las mejoras, transformaciones o cambios que se consideren pertinente.	Retroalimentar a los participantes mediante sesiones donde recupera a su vez las experiencias y opiniones de estos.
Fase IV	Realimentación, la cual conduce a un nuevo diagnóstico y a una nueva espiral de reflexión y acción.	Se redefine la problemática y se desarrollan nuevas hipótesis.

Fuente: Colmenares, (2012).

Elaborado por: Chamba Godoy, Angel Vinicio

6.1.5. San Pedro de Vilcabamba

La parroquia San Pedro Vilcabamba fue creada el año 1987 mediante Acuerdo Ministerial Nro. 1338, y publicado en el Registro oficial Nro. 752 del 19 de agosto de 1987. Se encuentra ubicada al sur oriente del cantón y provincia de Loja, a una distancia aproximada de 37 km desde la ciudad de Loja. A una altitud aproximada de 1565 m.s.n.m. Con una superficie de 6.659,42 ha. Su temperatura media anual es de 19,5° C y una precipitación promedio anual de 1.000 milímetros por metros cuadrados (mm).



Ilustración 1: Centro urbano San Pedro de Vilcabamba

Fuente: Investigación de Campo

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Esta parroquia está dividida en 6 barrio rurales que son, Qesera, Sacapo, Cararango, Amala, Chaupi y Uchima; además de tres urbanos, estos son: Dorado, Panecillo y Central, situados en la cabecera parroquial de san pedro de Vilcabamba



Ilustración 2: Parroquia San Pedro de Vilcabamba.

Fuente: (Romero , 2011)

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Sus límites son los siguientes al norte limita con la parroquia rural de Malacatos, hacia el sur limita con la parroquia rural de Vilcabamba, al este limita con la parroquia Valladolid y cantón Zamora de la provincia de Zamora Chinchipe y al oeste limita con las parroquias de Malacatos y Vilcabamba. De acuerdo a la información del INEC (Censo 2010), San Pedro de Vilcabamba posee una población de 1.289 habitantes.

6.1.6. La parroquia desde la normativa Ecuatoriana.

Resumiendo el artículo 24 y 25 del COOTAD, donde expresa la definición y señala a quien corresponde la creación de las parroquias rurales, entonces las parroquias rurales constituyen circunscripciones territoriales integradas a un cantón para garantizar correlación de la ciudadanía con el gobierno, y su creación o modificación mediante ordenanza expedida por el respectivo concejo municipal o metropolitano, dicha ordenanza detallara la delimitación territorial y la identificación de la cabecera parroquial, y la demostración de la garantía de cumplimiento de sus requisitos, que constan en el artículo siguiente de esta código, garantizando la participación ciudadana parroquial para este efecto. Adicional el artículo 255 de la Carta Magna insta que



cada parroquia rural tendrá una junta parroquial conformada por un presidente y vocales de elección popular.

6.2. Relaciones Estado Sociedad

Históricamente el Estado surge en lugar del feudalismo, en Europa en los siglos XIV y XV, bajo la necesidad social de mantener una relación más accesible con el poder o gobierno. Por esta razón la Constitución del exoner que *“la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad”*, adicionalmente esta dependencia se regula bajo normas codificadas y controladas. Es decir el Estado es una estructura creada por la misma sociedad en pro de mantener la organización social, económica, política, coercitiva y soberana de un país o nación, para lo cual se apoya en una estructura institucional con el objetivo principal de lograr el bien común y bienestar social, su eficiencia guarda relación con las acciones que realiza enfocadas a garantizar este fin.

Por lo tanto cuando la sociedad ecuatoriana requiera la intervención del Estado frente a carencias sociales que se podrían presentar, éste mediante sus funciones e instituciones que le representan en plena capacidad de resolverlo mediante la implementación de Políticas, Programas o Proyectos, basados en las premisas formales del poder otorgados en primera instancia por la Constitución de la Republica del 2008 y de las diferentes leyes, normativas, códigos, reglamentos que respaldan el derechos de la movilidad que involucran a los ciudadanos y/o usuarios, transportistas y el Estado.



6.2.1. La Movilidad en el Ecuador

6.2.1.1. La movilidad como un derecho humano

Los derechos humanos se fundamentan en las necesidades básicas que el poder está en la obligación a reconocerles a las personas como parte de su vida privada y con la posibilidad de exigir un control positivo de ellos.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013) menciona que, la movilidad se constituye en un elemento especial para una vida digna, en una dimensión individual como el derecho de cada persona a decidir libremente su movimiento, la manera o modo de desarrollarlo en un espacio determinado, mientras tanto la dimensión colectiva se refiere al derecho de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de forma de movilidad en respuesta a los modos de vida diversos, para permitirle a la sociedad la satisfacción de las necesidades y el desarrollo en su conjunto generando mayor inclusión.

6.2.1.2. El derecho a la movilidad en el Ecuador

En primer lugar al ser la Constitución de la República del Ecuador la norma suprema bajo la cual se despliegan diversos cuerpos normativos que ayudan a esclarecer e interpretar los derechos reconocidos y codificados plenamente, que reglamenta el Estado a favor de la ciudadanía.

En tal virtud el artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), que se refiere a los derechos que reconoce y garantiza a las personas, precisamente el numeral 14 menciona, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia. De forma complementaria el artículo 23 de este cuerpo



normativo también indica el derecho de los individuos a acceder y participar del espacio público.

El derecho a la movilidad en la Constitución del Ecuador se basa en el derecho del libre tránsito y acceso a los espacios públicos, estos se enfocan en el individuo. Por ello se hace necesario citar el artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), donde no solo se reconoce el derecho al libre tránsito sino también a la movilidad de personas y bienes, además del respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades.

El Estado no garantiza eficazmente la movilidad, en cierta parte por la ambigüedad de la norma que contiene este derecho y por la falta de estudios relacionados, es importante notar de displicencia de la ciudadanía que es la interesada en este caso que se le brinden todos los recursos necesarios para una movilidad plena y la existencia de medios ineficaces de incluir a la sociedad en la planificación administrativa.

Como complemento, la movilidad demanda una conectividad, es decir la infraestructura vial por la cual se trasladan las personas y sus bienes, para ello y con el propósito efectivo de atenderla, el Estado ecuatoriano ha descentralizado su administración a través de la creación de niveles de gobierno más cercanos a la realidad regional, provincial, cantonal y parroquial.



6.2.1.3. Descentralización y competencias de Vialidad.

Al respecto el artículo 242 de la Constitución establece la organización territorial del país en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales así se determina la división político administrativo del país. En este sentido en el artículo 225 de la Carta Magna, específicamente el numeral 4 señala a las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado parte del sector público ecuatoriano.

Los gobiernos autónomos descentralizados están conformado por las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales y metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.

Concretando, en primera instancia el artículo 263 de la Constitución de la República del Ecuador, establece a los gobiernos provinciales entre algunas otras competencias exclusivas la de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial. Igualmente el COOTAD en su artículo 42 de las competencias exclusiva, se refiere a esta misma competencia.

El articulado anterior excluyen al sector urbano como competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) provinciales, para ello el artículo 264 de la Carta Magna determina que los gobiernos descentralizados municipales tienen la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad del sector urbano.

Finalmente el art 267 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), determina que los GADs parroquiales deben coordinar con los GADs provinciales la vialidad parroquial rural además de planificar, construir y mantener la infraestructura física, los equipamientos y los espacios públicos.

Tabla 10. *Competencias de Infraestructura Vial de los GADs.*

Artículos	Contenido
	Constitución de la República del Ecuador
Art. 263 numeral	Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas: 2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
Art. 264 numerales	Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas: 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
Art. 267 numerales	Los gobiernos parroquiales rurales ejercerán las siguientes competencias exclusivas: 2. Planificar, construir y mantener la infraestructura física, equipamientos y espacios públicos de la parroquia, contenidos en los planes de desarrollo y presupuestarios. 3. Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural.
	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
Art. 129.-	El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera: Al Gobierno Central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial de las troncales nacionales y su señalización. Al GAD regional las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito. Al GAD provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial. Al GAD municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana; en las parroquias rurales se coordinará con los GADs parroquiales rurales. Al GAD parroquial rural, planificar y mantener, en coordinación con el GAD provincial la vialidad parroquial y vecinal.

Fuente: Normativa Ecuatoriana.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

6.2.2. Accesibilidad vial de los medios de transporte.

Debido a que la finalidad de los medios de transporte es facilitar la movilidad de las persona para reducir el tiempos del desplazamientos, también se constituye como un desafío importante tanto para las administraciones públicas competentes en este ámbito como para los proveedores de servicios de trasporte.

Al respecto Starkey, Ellis, Hine, & Ternell (2004), teoriza que, un acceso limitado al transporte en las zonas rurales de los países en desarrollo, disminuye su desarrollo económico y social y contribuye a la pobreza, además de restringir indirectamente el



acceso a educación, salud y finanzas servicios esenciales para una mejor calidad de vida.

Ahora bien con base en el artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador, donde menciona que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios, promocionar el transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte será prioritarias, y en último lugar la de regular el transporte terrestre.

Se puede notar que la conectividad y el acceso se ha tratado casi de forma aislada, así se perjudica a la comunidades rurales, entendiendo que, la accesibilidad está estrechamente relacionada con la existencia y la calidad de la Red vial, misma que en determinados casos no cubre territorios alejados, por la falta accesibilidad que ofrece la vía como por la inexistencia de la misma.

Al respecto de que el transporte debe ser sin privilegios. Las zonas rurales donde la demanda de transporte es reducida en comparación a las zonas urbanas y ciudades donde en gran medida se debe a la densidad poblacional que requiere del servicio. Este enfoque se da para entender de cierta manera la conveniencia y el abandono a la accesibilidad rural donde aparte del usuario se perjudican a organizaciones del servicio de transporte.

6.2.2.1. Del contrato de transporte de pasajeros

En las zonas rurales el transporte público lo cubre compañías locales de transporte mixto o camionetas, para tal efecto el artículo 800 y 801 del Código de Comercio, (2019) lo denomina como un acuerdo de voluntades que mediante el pago de un pasaje



se transporta una o más personas de un lugar a otro, donde el equipaje permitido será parte del valor total, ante el exceso de equipaje se podrá pagar un valor adicional.

6.2.2.2. Tarifas preferenciales del servicios de transporte

La Carta Magna reconoce algunos grupos sociales, quienes son beneficiados con el derecho a rebajas en el servicio de transporte público y privado, entonces el artículo 36 refiere a los adultos mayores y el artículo 47 a las personas con discapacidad.

Con referencia al artículo 46 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012), estipula que una persona con discapacidad debe presentar su carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades para acceder a este beneficio sin negativa. El caso de los adultos mayores que tengan 65 años en adelante también pueden presentar su Cedula de ciudadanía. Los estudiantes del nivel básico y bachillerato también pueden presentar su carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, el beneficio será efectivo durante el periodo escolar de lunes a viernes y los días sábados, por situación como desfiles, participaciones comunitarias, eventos estudiantiles. También las niñas, niños y adolescentes hasta los 16 años no están obligados a presentar ningún documento. La tarifa preferencial corresponde al 50% de pasaje en las mismas condiciones de los que pagan el pasaje completo.

Tabla 11. *Regulación del derecho a la Movilidad Rural.*

Artículos	Contenido
	Constitución de la República del Ecuador 2008.
Art. 1	Ecuador es un Estado constitucional de derechos; Organizado como república y gobierno descentralizado; soberanía radica en el pueblo.
Art. 3 numerales	5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir; 6. Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio.
Art. 23	Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público, ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de igualdad.
Art. 31	Las personas tienen derecho al disfrute de la ciudad y espacios públicos, según principios de sustentabilidad, justicia social, respeto de diferentes culturas y equilibrio de lo urbano y rural.
Art. 37 numeral	El Estado garantizará a las personas adultas mayores el derecho. 4. Rebajas en servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.
Art. 47 numeral	El Estado garantizará y reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: 3. Rebajas en servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.
Art. 66 numeral	Se reconoce y garantizará a las personas: 14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia
Art. 394	El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios; la promoción del transporte público masivo.
	Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
Art. 3	El Estado garantizará que el servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.
Art. 7	Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados.
	Ley orgánica del sistema nacional de infraestructura vial del transporte terrestre
Art. 3	Vías Terrestres. Las vías son estructuras construidas para la movilidad terrestre y constituyen un medio de comunicación entre provincias, cantones y parroquias del Ecuador.
	Reglamento general de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
	Tendrán derecho a las tarifas preferenciales: 50% en el transporte terrestre
Art. 46	1. Personas con discapacidad, con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, 2. Estudiantes de los niveles básicos y bachillerato, acrediten con carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación. Condiciones: a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o año escolar. b) Que lo utilicen de lunes a viernes. c) Los días sábados, por situaciones especiales, eventos académicos y deportivos estudiantiles. 3. Las niñas, niños y adolescentes hasta los 16 años de edad, no están obligados de presentar ningún documento que acredite su edad. 4. Las personas mayores de 65 años que acrediten con su cédula de ciudadanía.

Fuente: Normativa Ecuatoriana.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Este derecho en las zonas rurales de San Pedro de Vilcabamba, no es efectivo ni eficiente, ya que la movilidad carece de fluidez entre los barrios y hacia afuera de estos y de la parroquia; resultado de no asumir las competencias de la vialidad de forma efectiva, sin duda el abandono a las vías se erige como la causa principal.

6.2.1. Organizaciones Públicas concurrentes de la Vialidad

Las Instituciones Públicas interesadas en resolver las complicaciones que surgen en la movilidad cotidiana de San Pedro de Vilcabamba son 5, encabezando la lista el Gobierno central a través del Ministerio de Transporte y los GADs encargadas de la vialidad, mientras que los demás aportan con el control del Transporte, exteriorizando así su misión. (Anexo 2).

Por otro lado el artículo 100 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), decreta que en todos los niveles de Gobierno se conformarán instancias de participación integradas por autoridades electas, representantes del régimen dependiente y representantes de la sociedad del ámbito territorial de cada nivel de gobierno, que funcionarán regidas por principios democráticos. En términos generales la participación en estas instancias se ejerce para elaborar planes y políticas entre los gobiernos y la ciudadanía; Mejorar la calidad de la inversión pública y definir agendas de desarrollo; Elaborar presupuestos participativos de los gobiernos; Fortalecer la democracia con mecanismos de transparencia, rendición de cuentas y control social.

Tabla 12. Organizaciones relacionadas a la vialidad y control del transporte.

Institución	Definición	Gob. Central	GADs	Total
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal.	1		1
GAD Provincial de Loja	Entidad que goza con autonomía política, administrativa y financiera, como órgano territorial de la provincia de Loja.		1	1
GAD Cantonal de Loja	Entidad que goza con autonomía política, administrativa y financiera, como órgano territorial del cantón Loja.		1	1
GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba	Entidad que goza con autonomía política, administrativa y financiera, como órgano territorial de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.		1	1
Unidad de control operativo de tránsito	Institución perteneciente al Municipio de Loja encargada de la regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Loja ¹		1	1
Total general		1	4	5

Fuente: Tabla 8.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

6.2.2. Decisiones del ámbito de la vialidad

Las decisiones son las tareas que realizan las instituciones en su rama para la que están especializadas. La movilidad cotidiana es abordada bajo las perspectivas de la conectividad y la accesibilidad. Estas decisiones desembocan en las políticas públicas direccionadas a poner a disposición de la ciudadanía una infraestructura vial que les permita enfocar sus actividades de especialización productiva de sus terrenos, ideas, emprendimientos, etc., mas no a procesos demandantes de falta de conectividad o estado vial, sin desestimar la cooperación de la sociedad en la planificación de la Vialidad.

¹ (Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de Loja, 2019)



Tabla 13. Políticas, programas o proyectos en función del transporte.

Institución	Acción	Política	Programa	Proyecto
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Programa de Mantenimiento y Conservación Vial ² .		X	
GAD Provincial de Loja	Planificación y gestión para el desarrollo territorial. Mejoramiento y mantenimiento vial ³ .			X
GAD Cantonal de Loja	Plan maestro de movilidad del cantón Loja 2012 - 2022 ⁴ .			X
GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba	Apertura y mantenimiento vial, gestión con el GAD provincial ⁵ .			X
Total			1	3

Fuente: Marco Institucional

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

6.3. Actores

Al realizar el presente trabajo de investigación es imperativo la identificación de los actores involucrados en la movilidad de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, ya sea que sean afectados directa o indirecta, también quienes poseen la capacidad de dar solución la problemática de la movilidad, independientemente del nivel de afección o en qué medida están involucrados en dar solución.

Así se conjugan entre estos actores una serie de coyunturas, tanto territoriales y de interés, de quienes están afectados y quienes tienen la capacidad de actuar en cuanto a la movilidad para ello se

² (Informe del estado de la red vial Estatal, 2019)

³ (El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Loja 2015 - 2025, 2015)

⁴ (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014-2022, 2014)

⁵ (Junta parroquial San Pedro de Vilcabamba, 2020)

Tabla 14. Actores involucrados en la movilidad parroquial

Actores	Poca influencia	Influencia moderada	Mucha influencia	Poco afectados	Medianamente afectados	Muy afectados
	Públicos					
Gobierno central (MTOB)			x		x	
Consejo provincial de Loja			x			x
Municipio de Loja		x			x	
Junta parroquial			x			x
Unidad de control operativo de tránsito	x			x		
	Privados					
Usuarios			x			x
Compañías de transporte parroquial		x			x	
Cooperativas de transporte cantonal e interprovincial	x			x		
Emprendedores		x				x
Productores agrícolas			x			x
Niños, adolescentes y jóvenes en periodo escolar		x			x	

Fuente: Propia

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Primeramente tenemos al gobierno central a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB), con mucha influencia y medianamente afectados, situaciones que responden a que este ministerio tiene rectoría mas no competencia en la vialidad del sector Rural, por ello se detectó que el GAD provincial de Loja tiene mucha



influencia y está muy afectado ya que es la organización que tiene la competencia de la vialidad.

Por otro lado el GAD Municipal de Loja se lo encontró con influencia moderada que se debe a que su competencia está más enfocada a los espacios públicos su infraestructura pero en el sector urbano y medianamente afectado debido a que últimamente se han desarrollado algunos arreglos en el parque central de San Pedro de Vilcabamba aunque no existe ninguna medida o proyecto para solucionar el tema de la movilidad en las veredas de la cabecera Parroquial.

Así también el GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba con mucha influencia y muy afectado, esta situación responde a que la ciudadanía lo considera como la institución que les representa y debe estar al pendiente de la afecciones de la parroquia, de igual manera por tener la competencia de la vialidad aunque en cooperación con el GAD provincial, donde debe desarrollar medidas tanto de gestión como de buscar recursos para desarrollar trabajos de mantenimiento y apertura vial.

Para finalizar con el sector público se consideró también la Unidad de control operativo de tránsito de Loja, unidas adjunta al Municipio de Loja, su poca influencia responde a que se encarga del control del tránsito, medida que se lleva a cabo en lugares muy transitados, aunque en temporada de feriados como lo es el carnaval se ve realmente su eficacia en esta parroquia, y así mismo poco afectados dado a la dependencia del municipio de Loja.

Por el contrario los usuarios del transporte son actores privados, mismo que tienen mucha influencia por ser quienes están afectados de forma directa quienes tienen como derecho de ser escuchados y de intervenir en el accionar del GAD parroquial e incluso



Provincial por medio de la organización social o comunitaria, así mismo se ven muy afectado debido que sus producción no puede ser comercializada oportunamente sufriendo perdidas, en ocasiones se ven obligados a caminar grandes distancias por que las vías se encuentran inaccesibles a los vehículos.

Las Compañías de transporte que brindan el servicio de transporte a la parroquia tienen una influencia moderada ya que ellos tienen la predisposición en parte porque este es su trabajo pero al no contar con vial accesibles no pueden desarrollar activamente este servicio, de igual forma medianamente afectados ya que al no contar con las unidades suficientes en ocasiones la cobertura del servicio tiene que ser suplida por unidades de la vecina parroquia de Vilcabamba.

De igual manera las cooperativas de transporte cantonal e interprovincial, unidades de transporte que la ciudadanía usa para trasladarse hacia fuera de la parroquia como la ciudad de Loja se identificó con poca influencia dado el hecho que ellos se operan en función de su economía atendiendo de esta manera a la demanda de pasajeros, también están poco afectados ya que siempre está a la predisposición de tomar pasajeros que se encuentren en las paradas de la vía principal sin importar si el usuario tenga que trasladarse al sector rural de la parroquia.

Los emprendedores que se ubican en el sector rural tienen influencia moderada básicamente porque son muy pocos, ya que encontramos muchos más emprendimientos en el sector urbano de la cabecera parroquial, aunque muy afectado ya que son emprendimientos que podrían permitir el desarrollo y ser pioneros de nuevos emprendimientos siempre que sean visitados frecuentemente y que su producción se pueda conocer.



Los productores agrícolas tienen mucha influencia por encontrarse mayoritariamente en el sector rural, y muy afectado por la inaccesibilidad vial misma que no incentiva a la producción, permitiendo que se encuentren terrenos abandonados y sus propietarios dedicados a otros trabajos que incluso les lleva a migrar de la zona.

Finalmente tenemos a los niños, adolescentes y jóvenes en periodo escolar quienes influyen de forma moderada ya que son parte de la ciudadanía que aún vive en dependencia de sus padres o representantes los cuales responde económicamente y medianamente afectados este aspecto directamente relacionado con la distancia a la cual deben trasladarse hasta el centro educativo, y de algunos más que estudian fuera de la parroquia.

6.4. Nexo causal

Las causas y efectos para problematizar de la movilidad surgen directamente de la ciudadanía y actores sociales, políticos y administrativos de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, así se determinó la presencia de una movilidad reducida a la que están sometidos diariamente.

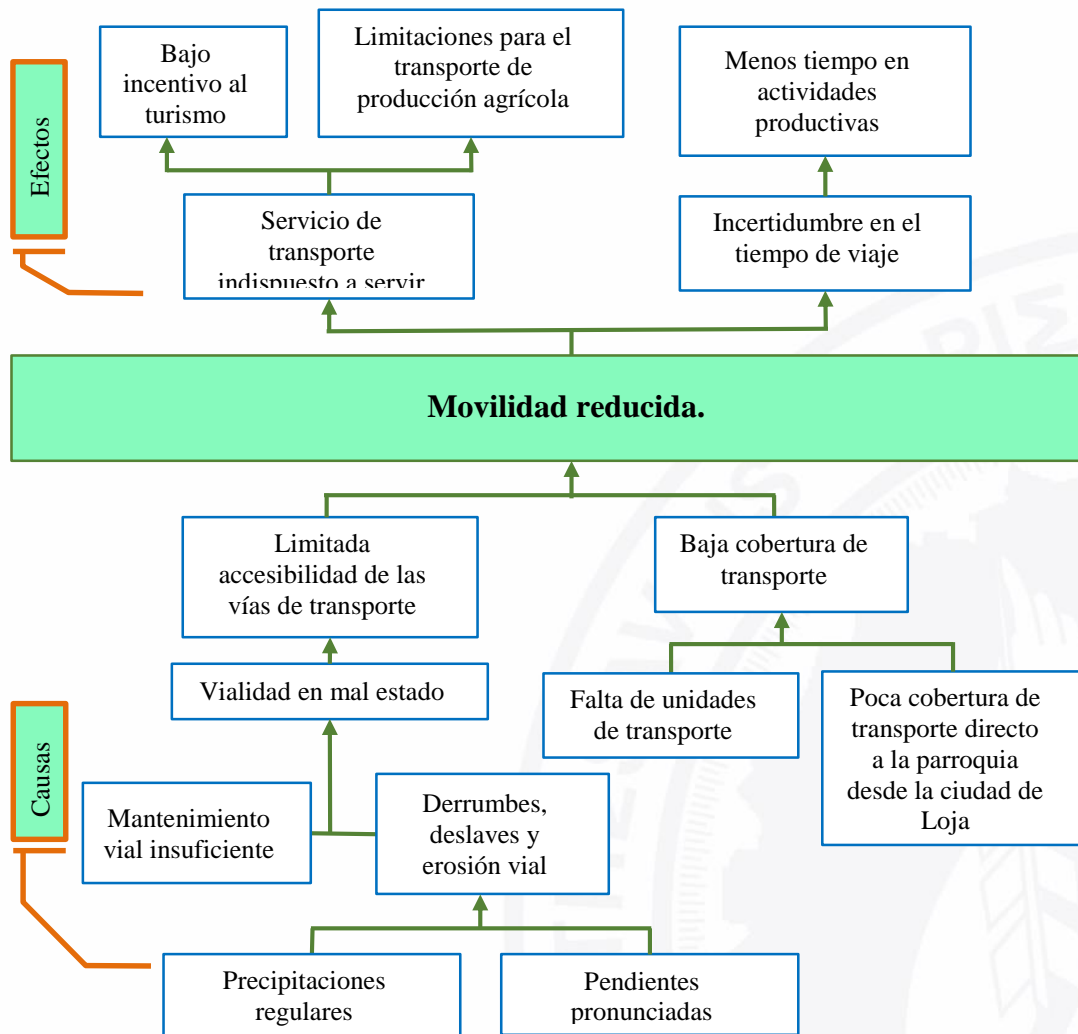


Figura 1. Arbol Causa – Efecto
Fuente: Propia (Investigación de Campo).
Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

La problematización de la movilidad reducida de la ciudadanía en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, proporcionó dos vertientes principales que agrupan las causas fundamentales de esa movilidad reducida en la zona rural de la parroquia. En consecuencia, la *limitada accesibilidad de las vías de transporte* y la *baja cobertura de transporte* se constituyen como las causales de mayor nivel de complejidad.

De manera semejante se atendiendo estas causales, en primer lugar fue necesario determinar la problemática que corresponde ser resuelta por la administración pública, en efecto la limitada accesibilidad que brindan las vías de transporte en la zona rural,

es la causa que requiere atención anticipada, de hecho llega a ser casi la causante principal para que la cobertura de transporte se reduzca, derivando en el problema de inaccesibilidad vial.

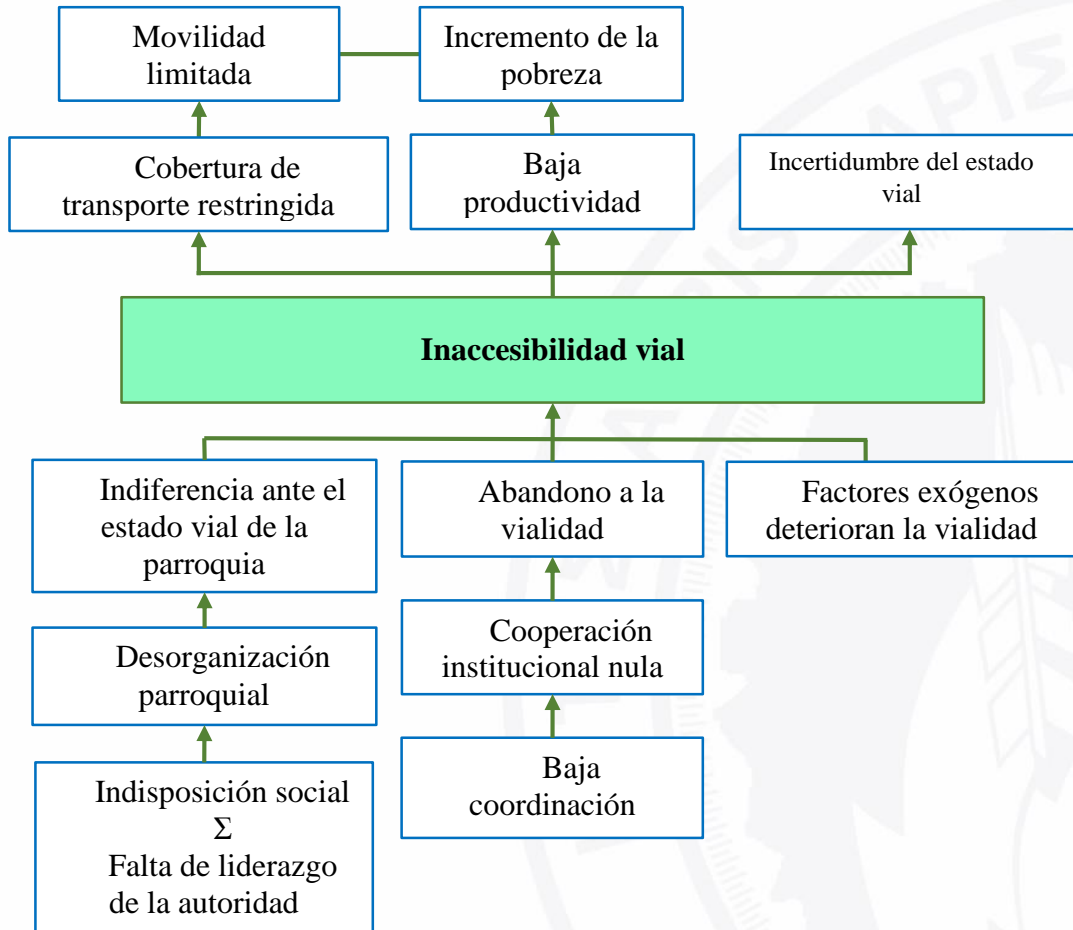


Figura 2. Causa - Efecto (agenda pública)
Fuente: Propia.
Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

En la *figura 1* se nota que el mal estado vial es a causa del mantenimiento vial insuficiente que es lo mismo al abandono vial así se constituyen en una vertiente recurrente pero con poca capacidad de ser resuelta, en parte se debe a los recursos limitados y asignaciones presupuestarias mínimas y por el tema de territorialidad de la

competencia de vialidad del GAD provincial, mismo que maneja un cronograma de atención vial casi inalterable.

No obstante la organización comunitaria se constituye en una herramienta de enorme importancia, por un lado genera mejores vínculos al interior de las familias, entre ellas, entre asociaciones y con las autoridades locales, y por otro lado una buena organización comunitaria inclusive permite la realización de migas comunitarias apoyados en los recursos disponibles, como son la mano de obra ciudadana, herramientas manuales, donaciones tanto de dinero como de alimentos y más.

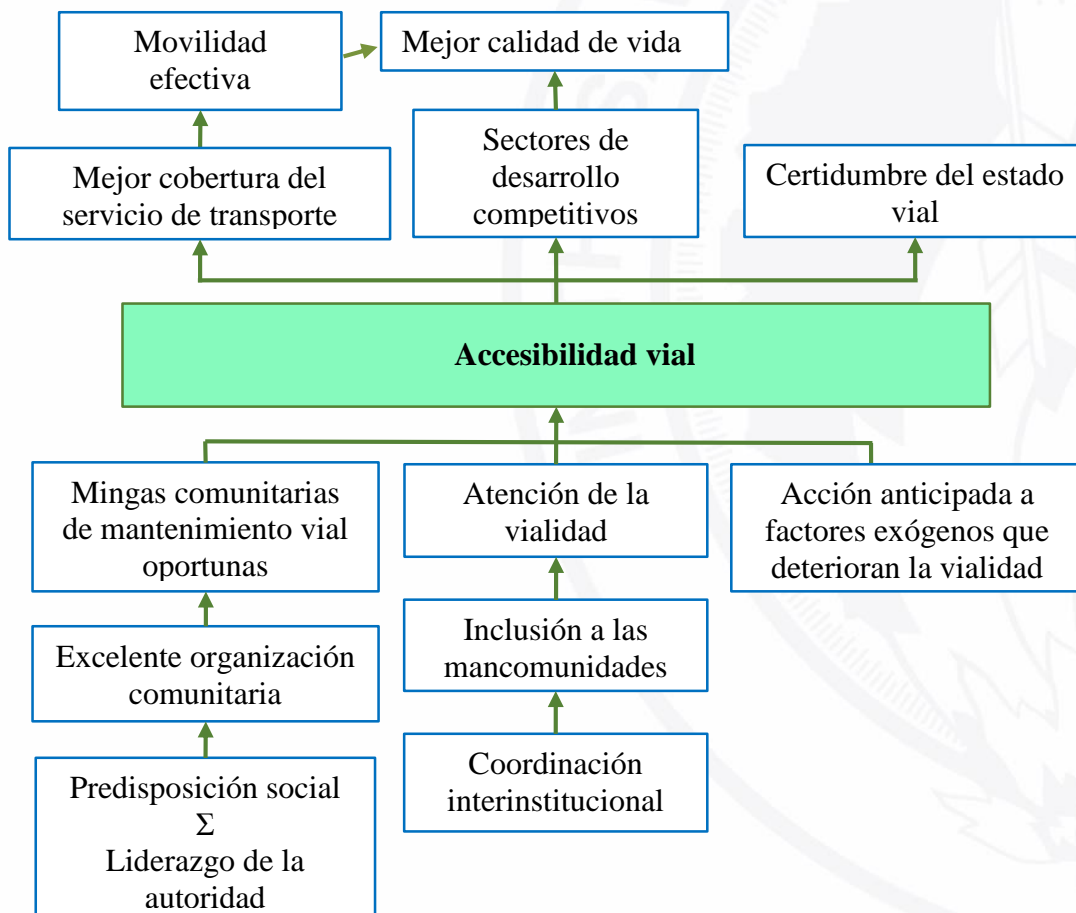


Figura 3. Árbol Medios-Fines, de la Accesibilidad vial.

Fuente: Propia.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Para dar por finalizado, cabe recordar que las mingas comunitarias se realizan con la finalidad de trabajar en la vialidad lo que genera aportes favorables al estado vial pues de esto depende la accesibilidad vial a los transportistas y sus medios de transporte con que brindan este servicio, además de generar fuentes de ingreso para estos últimos también.

7. Metodología del proceso de Investigación-acción

7.1. Definición del métodos

7.1.1. Método inductivo

Este método permito analizar los factores que inciden en las problemáticas de la movilidad cotidiana en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, para determinar las principales conclusiones relacionadas al problema de la movilidad, prestado atención a la hipótesis planteada.

7.2. Técnicas

7.2.1. Observación directa

Permitió percibir de primera mano la vialidad y el transporte de la parroquia San Pedro de Vilcabamba, y observar la forma como las personas acceden a las actividades diarias. Situación que fue registrada con la ayuda de fichas de observación, aplicadas los días 23 y 24 de diciembre del 2019 por un lapso de 4 horas, que permitieron conocer el estado de las vías y el tipo de transporte que circula por estas vías, (*Anexo 3*).



7.2.2. Entrevista

Esta técnica se aplicó a las autoridades de la parroquia San Pedro de Vilcabamba como son, presidente y vocales de la junta parroquial, así como a los representantes de los barrios rurales con un total de 8 entrevistas en base a una guía propuesta, para auscultar criterios relacionados a la problemática que viven los moradores entorno a la movilidad cotidiana. (*Anexo 4*)

7.2.3. Técnica del arcoíris

Esta técnica se basa en Sistema de Análisis Social (SAS₂), se aplicó a una población representativa de la parroquia incluyendo a las autoridades y representantes sociales, donde en primera instancia se realizó una introducción detallada y concreta de la problemática y los actores involucrados, luego de las explicaciones pertinentes del proceso de la técnica se entregó tarjetas donde registrar su criterio. Para finalmente incidir en los procesos de toma de decisiones públicas, o los que resultan afectados por la movilidad cotidiana en la parroquia San Pedro de Vilcabamba.

7.2.4. Fotografías

Esta técnica es complementaria de todo el proceso investigativo se aplicó para evidenciar el estado vial, y el transporte con el que cuentan la parroquia San Pedro de Vilcabamba, al mismo tiempo evidenciar acciones específicas de la investigación.

7.3. Procesamiento e interpretación de los datos

La información obtenida con la ayuda de las fichas de observación, los registros fotográficos y audios de las entrevistas, fue procesada a través de un análisis, lo que facilitó la respectiva interpretación.

De la observación directa realizada en la parroquia San Pedro de Vilcabamba en torno a la movilidad, se puede manifestar en primera instancia que la vía de transporte que facilitan el acceso a la parroquia, es asfaltada en su totalidad, además cuenta con toda la infraestructura complementaria y señalética vertical y horizontal, no así las vías de conexión interna, ya que algunas de ellas son, adoquinadas, otras con pavimento rígido, asfaltadas y de tierra, en el sector urbano de San Pedro de Vilcabamba y hacia el sector rural solo se encontró vías lastradas y algunas de tierra o caminos de verano, el tramo que atraviesa el centro poblado del barrio Sacapo con asfalto reutilizado; cabe recalcar, como obras complementarias, se localizó alcantarillas, puentes, cunetas, señalética vertical mínima, de solo información de los destinos y casi ninguna señal de tránsito, situaciones que se detallan a continuación.

La vía que conecta a la parroquia San Pedro de Vilcabamba con las parroquias vecinas, Malacatos y Vilcabamba y con la ciudad de Loja, cabecera cantonal y provincial de Loja, esta es la Vía estatal (E682), competencia del GAD provincial y en rectoría del Ministerio de Transporte.



Ilustración 3: *Vía estatal (E682).*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Adicionalmente con la ayuda de la ficha de observación se contabilizó un total 163 vehículos en lo referente al transporte motorizado, y no motorizado, 5 personas en bicicleta, 2 en transporte animal y 9 personas caminando de quienes se supo que se trasladaban desde las comunidades aledañas, dato recogidos durante 4 horas continuas.

Las vías de conexión interna de la parroquia, es decir, entre barrios con la cabecera parroquial, las diferentes comunas y sectores rurales, contrastan totalmente con la vía estatal en la calidad y los servicios adicionales que procuren una mejor movilidad.

La carretera que conduce desde San Pedro de Vilcabamba a los barrios Sacapo y Quesera, aproximadamente tiene 1,5 kilómetros de asfaltado en su tramo inicial, el trayecto que pasa por el centro poblado del barrio Sacapo tiene asfalto reutilizado, la vía restante se encuentra lastrada en un 30% aproximado y más o menos un 55% de tierra o caminos de verano que por las características del suelo se mantienen en un estado accesible, y alrededor del 15% se encuentran inaccesibles.



Ilustración 4: San Pedro de Vilcabamba hacia los barrios Sacapo y Quesera

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

La vía hacia al barrio Quesera se prolonga unos 2 km aproximadamente lastrados e inmediatamente se convierte en un camino de verano, donde la accesibilidad se limita a solo vehículos de doble tracción.



Ilustración 5: Vía al barrio Quesera desde Sacapo

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Las alteraciones observadas en esta ruta son: erosión pluvial con un aproximado de 40%, derrumbes en la parte final de la vía en el barrio Quesera, los baches de forma

general se los encuentra por toda la vía sin desconocer algunos recorridos sin estos, se visualizó pendientes pronunciadas en un ramal que conduce al sector Ituro.



Ilustración 6: *Via a Ituro, desde Sacapo*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Las pendiente en las vías acompañado de las lluvias provocan surcos que sumado a la falta de mantenimiento se vuelve cada vez más profundos, hasta prácticamente impedir el paso vehicular.



Ilustración 7: *Ruta de acceso a espacios turísticos*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Las inobservancias de la población también constituyen en un agravante del deterioro vial principalmente en los centros urbanos, como ejemplo se observó aguas utilizadas fluir por la vía, interrupción de cunetas con el fin de construir accesos a sus propiedades.

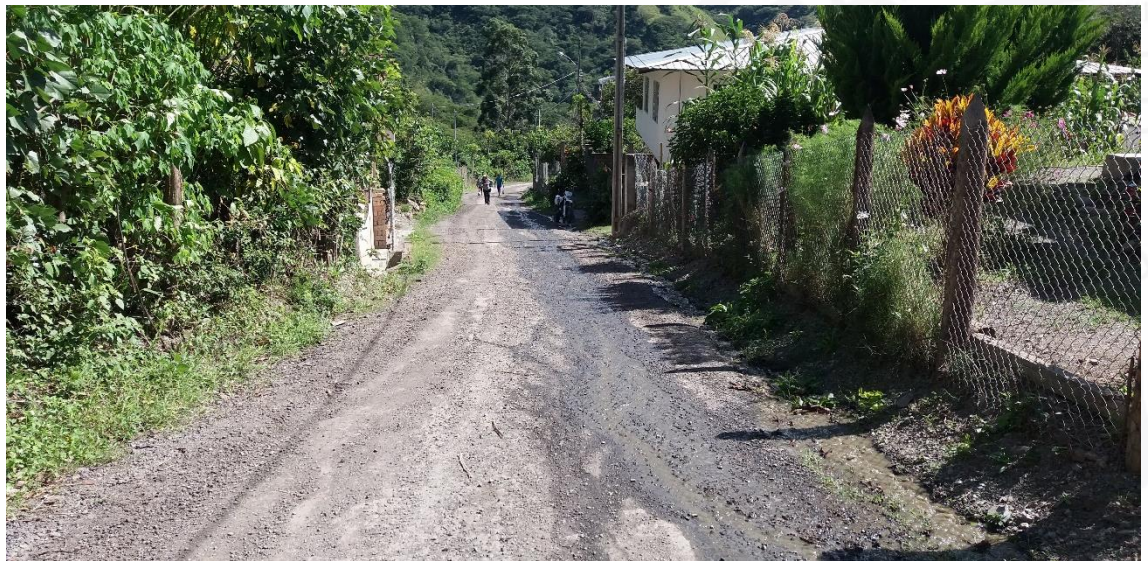


Ilustración 8: *Vía, centro poblado de Sacapo*
Fuente: Investigación de Campo.
Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

El barrio Amala cuenta con dos entradas desde la vía estatal (E682) a unos 300 metros desde el centro de San Pedro de Vilcabamba, estas vías son lastradas y se conectan entre sí, aunque encontramos hasta un 80% de la vía compuesta por pendientes pronunciadas y con la erosión pluvial inhabilita la accesibilidad de algunos sectores.



Ilustración 9: *Vía interna del barrio Amala.*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

El trayecto hacia el barrio Chaupi, empieza en la entrada de Amala bajo, luego se encuentra una **Y**, desde donde se notó el abandono a esta ruta, también se caracteriza por la presencia de pendientes muy pronunciadas, con un alto grado de erosión pluvial. La movilidad generalmente se realiza en camionetas de compañías de transporte mixto, motocicletas y muchas personas se trasladan mediante caminatas, también se pudo notar el uso de acémilas.



Ilustración 10: "Y" desde Amala que conduce a Chaupi.

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Las cunetas en estas trayectorias son superficiales o están perdidas, por ello las vías se encuentran totalmente erosionada por las lluvias, además de pequeños derrumbes que estrechan aún más algunos tramos y sumemele que más del 75% se constituyen como caminos de verano, así la accesibilidad se limita a vehículos de características más eficientes por el tipo de vía, por todo esto solo se contabilizó 11 traslados en compañías de transporte y 3 vehículos particulares, 3 personas en acémila y 15 personas que transitaban a pie.

Finalmente el acceso y conectividad del barrio Uchima, tiene la característica particular de estar alejado del centro parroquial, y no contar con una ruta directa del barrio con el centro parroquial, ya que para trasladarse desde San Pedro de Vilcabamba se debe tomar la vía estatal (E682) hasta tomar la vía que conduce al barrio Cucanama, perteneciente a la parroquia Vilcabamba, y después se cruza un puente colgante que solo permite el paso de vehículos pequeños.



Ilustración 11. *Vía a Cucanama - Vilcabamba, ruta hacia Uchima.*

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Esta particularidad se da por la presencia de una barrera natural, como lo es el cerro Mandango, cabe indicar que los barrios Uchima y Chaupi limitan política y geográficamente en esta elevación, siendo que las vías del barrio Chaupi logran llegar un poco más allá de la hacienda San Joaquín donde el terreno se vuelve más pendiente y por ende inaccesible para la construcción de vías.

Adicional a la observación directa, la técnica de la entrevista, permitió corroborar y complementar la caracterización de la movilidad en la Parroquia San Pedro de Vilcabamba, en este sentido, se expondrán los hallazgos.

Se corrobora que la movilidad hacia y desde la parroquia es eficiente ya que se cuenta con una gran oferta de transporte y la vía estatal (E682) tiene constante atención por las autoridades competentes. Esta realidad permite tener certeza del tiempos de viaje hacia afuera de la parroquia, donde la ciudadanía se traslada a trabajar, estudiar y realizar compras, actividades que a criterio de los entrevistados son los motivos más

frecuentes que provocan esas movilizaciones o viajes, ya en menor medida por motivos de salud y turismo.



Ilustración 12: *Via hacia lugares turísticos.*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

El Presidente y Vocales de la Junta parroquial de San Pedro de Vilcabamba, casi de forma unánime consideran que dentro de la parroquia existen vías que comunican todos los sectores de los 6 barrios rurales de la parroquia, pero que no se encuentran en buen estado, a causa de las lluvias y falta de mantenimiento, aspectos que limitan la movilidad interna de la parroquia.

El barrio Cararango al encontrarse al margen de la vía estatal (E682), es el único que al igual que el centro de San Pedro de Vilcabamba, son donde mejora un poco la movilidad, ya que sus moradores pueden trasladarse de forma inmediata hacia los centros de salud cuando lo requieren y los niños, adolescentes y jóvenes hacia la “Unidad educativa San Pedro de Vilcabamba”. Circunstancias que no favorecen al alumnado que habita en el territorio restante de la Parroquia.

Ahora bien, la movilidad y el acceso a los espacios públicos en el sector urbano de San Pedro de Vilcabamba se ven afectados por la irregularidad de la superficie donde se encuentra asentada esta urbe, si bien del total de las calles un 85% aproximado tienen un buen estado y reciben mantenimiento, lo que beneficia la movilidad motorizada.



Ilustración 13: *Urbe San Pedro de Vilcabamba (taxi mixto de la parroquia)*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Por el contrario la movilidad peatonal y el acceso a los espacios públicos tiene algunas barreras, como es en algunos tramos de las calles no hay veredas, y principalmente en la vía estatal (E682) como vía de alto tráfico, y más o menos un 70% de las veredas existentes no brindan la accesibilidad necesaria para movilizarse por ellas de forma fluida.



Ilustración 14: Vía estatal (E682) lateral a San Pedro de Vilcabamba

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Si bien las veredas son un bien aparentemente privado, es para el uso público, particularmente en San Pedro de Vilcabamba las veredas contiguas a las calles con mayor inclinación, entre vivienda y vivienda un peatón debería salir a la calle para luego retomar la siguiente vereda.



Ilustración 15: Veredas del centro de San Pedro de Vilcabamba.

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Tabla 15: Características de movilidad en San Pedro de Vilcabamba.

Movilidad	Modo y disponibilidad	Motivo	Sector		Total sector (%)
			Urbana (%)	Rural (%)	
Motorizada	Privado: Menos del 50% de la población poseen camionetas o autos y vehículos de carga como volquetes y pequeños camiones.	Trabajos, Estudios, Asunto personal y Ocio	Hasta un 15%	Hasta un 10%	25%
	Público: Cooperativas de transporte cantonal (Vilcaturis, Tursur taxi ruta “Once De Mayo”); interprovincial (Sur Oriente; Carimanga, Loja, Yanzatza y Nambija); y parroquial (Uchima Express S.A y "Sanvilca" CIA.LTDA. compañías de transporte mixto).	Para salir de la parroquia hacia sus Trabajos, Estudios, Asunto personal como ir de compras o al médico y ocio o diversión.	Hasta un 35%	Hasta un 5%	40%
	Total movilidad motorizada			50%	15%
No Motorizada	Bicicleta: Se observó poco uso en la zona urbana, más en las zonas rurales o fuera de los poblados, sobre todo en la vía principal.	Bicicleta: Actividades turísticas y deportivas. Los adolescentes y jóvenes de San Pedro de Vilcabamba usan para hacer alguna diligencia cercana.	Hasta un 1%	Hasta un 3%	4%
	Acémila: Para uso personal de mayor presencia en el barrio Quesera y Chaupi, aunque si se encuentra en toda la parroquia.	Acémila: Para cargar víveres, productos agrícolas desde lugares más lejanos.	Hasta un 10%	Hasta un 1%	11%
	A Pie: para recorridos cortos, mayormente lo realizan personas adultas para actividades cotidianas, jóvenes y niños en periodo escolar.	A Pie: trasladarse a sus terrenos o trabajos agrícolas y otros trabajos; mujeres compras y llevar a los niños al médico; niños en horario escolar, cercanos a la “Unidad educativa de san Pedro de Vilcabamba”.	Hasta un 7%	Hasta un 13	20%
Total movilidad no motorizada			17%	14%	35%
Total movilidad					100%

Fuente: Investigación de Campo, (Observación directa, conversatorios y entrevistas)

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



8. Conclusiones

Las características identificadas de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba en la zona urbana compuesta por los barrios Dorado, El Panecillo y Central, estas cuentan con una cobertura de transporte constante y diverso por la ubicación lateral a la vía principal, a diferencia de los barrios rurales donde cada uno de ellos tiene su particularidad, como es el caso del barrios Quesera y Chaupi siendo de los más alejados y con vías de acceso de menor calidad reduciéndose la movilidad en estos sectores, de igual manera el barrio Uchima es el más alejado de todos aunque su vía de acceso es de calidad por compartir ruta con el barrio Cucanamá de la parroquia Vilcabamba, la movilidad en los barrios Amala y Sacapo al contar con vías lastradas y por la cercanía hacia la cabecera parroquial y la vía principal sus habitantes tienen la posibilidad incluso de trasladarse caminando en caso de no llevar consigo algún peso o bulto prominente, el barrio Cararango también se encuentra atravesado por la vía principal por ende su movilidad también es fluida.

La movilidad cotidiana en función de las actividades diarias, permite concluir que la conectividad vial y la accesibilidad del transporte son variables que afectan la movilidad cotidiana de la parroquia San Pedro de Vilcabamba. Entonces la cobertura de conectividad vial une todos los sectores rurales, aunque difiere en su calidad que está directamente relacionado a factores exógenos como las precipitaciones y el relieve con gran presencia de pendientes pronunciadas de hasta un 40%, sumado al abandono e inobservancias de las autoridades competentes, al respecto de la accesibilidad que es un derecho de todos, donde las condiciones de la vialidad afectan a la parroquia San Pedro de Vilcabamba y sus habitantes en las actividades cotidianas, en general la



producción, el comercio, el turismo y los emprendimientos, como potenciales de desarrollo de esta parroquia.

El derecho de movilidad de las zonas rurales, en las normativas ecuatoriana se halla poco estudiada, de esta manera contribuye al abandono no solo en la movilidad sino en muchos más aspectos a la zona rural, la ligereza de la normativa existente abre la posibilidad de que las necesidades y problemáticas de la movilidad que aquejan a la ciudadanía rural de la parroquia no reciba la atención requerida, esto por un lado, y por otro lado se presenta el bajo nivel de planificación del gobierno parroquial, con un bajo nivel de participación ciudadana sumado a ello la falta de presupuesto.

Finalmente, el presente diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, permitió afirmar que existe inobservancia de las autoridades y los involucrados en la movilidad, situaciones que han generado restricciones de carácter comercial, peatonal y turístico a causa de la inaccesibilidad de las vías y los procesos de desarrollo y productivos de los habitantes de la parroquia.

La movilidad cotidiana, es un tema poco estudiado, debido a que los tratados que mayormente se conoce son de movilidad humana. El estudio de la movilidad cotidiana o diaria es de gran importancia, debido a su relación directa con las actividades productivas y las demás actividades que contribuyen al desarrollo económico.



9. Propuestas de Alternativas de solución al problema

Se plantearán alternativas de solución que puedan ser aplicadas desde dos ámbitos como lo son la administración pública y el ámbito social, atendiendo las conclusiones anteriores para mantener la lógica y sobre todo para dar respuesta al problema de la movilidad reducida que se ve limitado por la inaccesibilidad que prestan las vías de transporte.

La primera alternativa aquí expuesta se encamina fundamentalmente a ese trabajo cooperativo mediante la creación de mancomunidades y consorcios enfocados en la vialidad desatendida por la falta de recurso con los que cuenta la prefectura de Loja, considero relevante la iniciativa del GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba siendo que tiene la competencia de coordinar con el GAD provincial la planificación y el mantenimiento de la Vialidad parroquial rural.

La normativa nacional enfocada en el sector de la vialidad brinda la posibilidad a los GADs parroquiales ser quienes informen de las falencias que mantiene en su jurisdicción en ocasiones por años para de esta manera dar solución oportuna a la vialidad. Aunque este no es el fin requerido por el presente estudio, considere trascendental exponerlo, tal vez no sea el caso pero en muchos ocasiones las autoridades locales manejan el discurso de la falta de recurso y la prioridad que los niveles de gobierno superiores dan a otros sectores dejándoles relegados.

En adelante se aborda la alternativa de solución desde el ámbito social que le corresponde a este estudio, este ámbito se lo enfoca desde la iniciativa popular como lo es la organización comunitaria derecho plenamente reconocido en la Constitución de la República del Ecuador es su artículo 57 que versa, se reconoce y garantizará a



unl

Universidad
Nacional
de Loja

las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, el derecho a mantener, desarrollar y fortalecer libremente su identidad, sentido de pertenencia, tradiciones ancestrales y formas de organización social. Como mecanismo para resolver los problemas comunitarios y como parte de la participación activa de la ciudadanía.

Entonces, las organizaciones sociales o comunitarias son una forma de auto representación y ayuda. ¿Cuál sería su función?, para el caso de la inaccesibilidad vial una respuesta coherente mediante la organización de mingas comunitarias para llevar a cabo trabajos de mantenimiento e incluso apertura de caminos vecinales o tramos pequeñas de carreteras.

Ahora bien la minga es un término que proviene, según el diccionario de la RAE, del quechua “minka” para referirse a la reunión de amigos y vecinos para hacer un trabajo gratuito, colectivos y de utilidad social en común. Por su parte (Medina, 2012), indica que, la minka más allá de una actividad de índole comunitario que conjuga valores y principios sociales y culturales, además tiene como objetivo desarrollar actividades de orden colectivo que vaya en beneficio de todos los miembros de la comunidad. Esta práctica aún se realiza en el Ecuador, particularmente en las comunidades del callejón interandino, desde la época precolombina, que les permitía construir centros educativos, iglesias, casas comunales, caminos y carreteras, trabajos agrícolas sobre todo a personas con capacidades especiales, personas huérfanas y ancianos.

En este punto, se hace importante la representatividad y el liderazgo que tiene la Junta parroquial de San Pedro de Vilcabamba y sus autoridades con la capacidad de

hacer razonar a la ciudadanía esa necesidad y las ventajas de organizar mingas comunitarias enfocadas al mantenimiento vial para lograr mejor accesibilidad en las vías rurales, ya que su efecto es netamente positivo.

Tabla 16. *Resumen de alternativas de solución*

Alternativa de Solución	Actores Encargados	Descripción	Beneficiarios
“LA MINGA FORTALECE LOS VINCULOS SOCIALES” Difusión de trípticos y afiches informativos de la importancia de la minga comunitaria para resolver los problemas de la inaccesibilidad de las vías internas de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.	El investigador.	Se dio con el objetivo de incentivar a la ciudadanía sobre la importancia de la organización social, y las ventajas que ofrece la minga; es el aporte personal del investigador la elaboración y entrega y difusión de trípticos y afiches los cuales serán distribuidos en la Parroquia San Pedro de Vilcabamba,	Ciudadanía de San Pedro de Vilcabamba; GAD parroquial y autoridades, actores sociales y sectores de desarrollo
Invitación al GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba a tomar partido en la organización de mingas comunitarias, ya que ellos representan y son en quienes la ciudadanía de la parroquia a depositado su confianza, la representatividad y liderazgo son las claves del éxito de la organización de dichas minga comunitarias para realizar trabajos de mantenimiento reapertura y ensanchamiento de caminos y carreteras.	El investigador y el GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba.	Se planteó bajo la necesidad de mantener vínculos estables y contantes de las autoridades y ciudadanía de la parroquia San Pedro de Vilcabamba y sobretodo con el propósito de mantener sus vías en buen estado y dado que la minga es una alternativa eficaz para trabajos de mantenimiento y reapertura que ira en propio beneficio.	Ciudadanía de San Pedro de Vilcabamba; GAD parroquial y autoridades, actores sociales y sectores de desarrollo
Invitación al GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba a tomar iniciativa y mostrarse predispuestos a cooperar, coordinar y gestión de la conjugación de mancomunidades y consorcios con las parroquias vecinas y el consejo provincial, para orientar recursos hacia el mantenimiento y reapertura vial, y la apertura de nuevas vías; ejemplo.- Uchima - Los Encuentros – La Cruz (tabla 3).	El investigador y el GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba.	Mantener un acercamiento con los niveles de gobierno superiores encamina la atención hacia estos sectores que de otro modo pueden seguir siendo relegados a falta de información del estado vial de la parroquia.	Ciudadanía de San Pedro de Vilcabamba; GAD parroquial, GAD provincial y autoridades, actores sociales y sectores de desarrollo.

Fuente: Propia

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



9.1. La Minga comunitaria como Propuesta de Alternativa de Solución de la Vialidad rural de la Parroquia San Pedro de Vilcabamba

a. Cobertura y Localización.

- Parroquia San Pedro de Vilcabamba; cantón Loja; provincia de Loja.
- Ciudadanía en general, usuarios y transportistas de la parroquia San Pedro de Vilcabamba con énfasis en el sector rural y ejes de desarrollo como el turismo y la producción.

b. Justificación

La realidad de la movilidad se ha definido como la inaccesibilidad vial, esta problemática requiere una propuesta para beneficio de la ciudadanía de la parroquia que necesita mejoras específicas como es el mantenimiento y la reapertura vial, la presente propuesta se encamina hacia la organización social que permitirá que la ciudadanía encabezada por la Junta Parroquial de San Pedro de Vilcabamba se organicen de forma libre para llevar acabo mingas de mantenimiento y reapertura vial, lo que permitirá mejor accesibilidad, mayor competitividad parroquial, desarrollo general y por ende mejor calidad de vida .

c. Objetivos de la propuesta

Plantear al GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba una alternativa de solución administrativa y económicamente viable que ayude a mejorar la inaccesibilidad vial del sector rural de la parroquia.



Objetivos específicos

- Realizar convocatorias efectivas a través de los diferentes medios de comunicación que dispone la Junta parroquial de San Pedro de Vilcabamba para el desarrollo de sesiones de concientización y planificación de la alternativa de solución.
- Creación de base de datos poblacional y barrial en función de las actividades y necesidades de movilidad afectadas por la inaccesibilidad vial del sector rural de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.
- Mejorar habilidades y especialización del uso de herramientas a la ciudadanía a través de capacitaciones y compartir experiencias mediante el involucramiento colectivo.
- Creación de alertas a través de encargos barriales mediante observaciones espontáneas de parte de la ciudadanía con el propósito de comunicar al GAD parroquial y se active la convocatoria de la minga.

d. Aporte del investigador

Campaña publicitaria mediante la entrega de Trípticos (Anexo 9), colocación de afiches de concientización.

El Tríptico informativo, detalla la importancia de la organización y desarrollo de Mingas comunitarias, como medio de solución al problema que presenta la vialidad en esta parroquia, además de ser una herramienta que generar mejores relaciones sociales entre familias, asociaciones, autoridad y todos los actores sociales preexistentes.



Los afiches publicitarios enfatizan en las ventajas de la Minga, como son la respuesta inmediata, mejor y menos tiempo de trabajo, menor impacto económico y como una alternativas de generar desarrollo comunitario.

e. Resultados esperados

- Vías accesibles, donde todas las personas se movilicen usando los medios de transporte que dispongan.
- Comercio productivo efectivo y mayor crecimiento del sector turístico mediante el acceso fluido a los diferentes sectores de la parroquia San pedro de Vilcabamba.
- Crecimiento económico y mejor calidad de vida de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.



10. Referencias Bibliográficas

- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento CAF.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *Constitución de la Republica del Ecuador*. Montecristi.
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador . (2008). *Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito: Registro Oficial.
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador . (2017). *Ley Orgánica del sistema nacional de Infraestructura vial del transporte terrestre*. Quito: Registro Oficial Suplemento 998.
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2019). *Código de Comercio*. Quito: Registro Oficial Suplemento 497 de 29-mayo.
- Chávez, A., & Rodríguez, M. (2017). *Visión de la Movilidad del Sector de Carga en Nariño*. Manizales: Universidad de Manizales.
- Colmenares, A. (2012). Investigación Acción Participativa, Una Metodología Integradora del Conocimiento y 1 Acción. *Voces y Silencios, Revista Latinoamericana de Educación*, 105, 107.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011- 2012*. Mexico D.F.: Centro de investigación aplicada en Derechos Humanos .



Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2012). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. *Notas de Poblacion* 88, 29.

Crovetto, M. (2011). Movilidad cotidiana: el tiempo y el espacio en el valle Inferior del río Chubut. *Revista Transporte y Territorio*, 28.

Delgado, J., & Martínez, L. (2016). *El transporte a la demanda como sistema de movilidad alternativo en áreas rurales de baja densidad demográfica*. Valladolid : Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid.

Demoraes, F., Contreras, Y., & Piron, M. (2016). Localización residencial, posición socio-económica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. *HAL, Revista Transporte y Territorio*, 29.

Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de Loja. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014-2022*. Loja: Municipio de Loja.

Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de Loja. (28 de diciembre de 2019). *Municipio de Loja, Loja para todos* . Obtenido de <https://www.loja.gob.ec/>

Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial de San Pedro de Vilcabamba. (3 de Febrero de 2020). *Junta parroquial San Pedro de Vilcabamba*. Obtenido de <http://sanpedrodevilcabamba.gob.ec>

Gobierno Autónomo Descentralizado provincial de Loja . (2015). *El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Loja 2015 - 2025*. Loja : Prefectura de Loja .



Gobierno Autónomo Descentralizado provincial de Loja. (2011). *Diagnóstico del Sistema de Movilidad, Energía y Conectividad*. Loja: Coordinación de Gobernabilidad, Planificación y Desarrollo Territorial.

Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial de San Pedro de Vilcabamba. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de San Pedro de Vilcabamba 2015-2019*. San Pedro de Vilcabamba.

Gutiérrez, A. (2013). ¿Qué es la movilidad? *Bitacora 21*, 14.

Hubenthal, A. (2010). *Evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático*. Quito : Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. (2008). *Diagnóstico de Movilidad, Plan movilidad sostenible de la Comarca de Pamplona*. Pamplona: Gobierno de Navarra.

Medina, M. (2012). *La Minka, una cualidad socio-cultural comunitario en el autodesarrollode la comunidad Indígena de Quiskinchir, cantón Saraguro*. Loja : Repositorio UNL.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). *Plan Estratégico de Movilidad 2013 - 2037*. Obtenido de www.obraspublicas.gob.ec

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (septiembre de 2019). *Informe del estado de la red vial Estatal*.



- Presidencia de la República del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización*. Quito: Registro Oficial Suplemento 303.
- Presidencia de la República del Ecuador. (2012). *Reglamento general de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito: Registro Oficial 731, 25-VI.
- Real Academia Española. (28 de diciembre de 2019). *Diccionario del Español Jurídico*. Obtenido de <https://dej.rae.es/lema/movilidad>
- Romero, C. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la parroquia San Pedro de Vilcavamba*. Loja: Repositorio de la Universidad Nacional de Loja.
- Rozas, P., & Figueroa, O. (2016). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias Internacionales*. (CEPAL, Ed.) Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Starkey, P., Ellis, S., Hine, J., & Ternell, A. (2004). *Mejora de la Movilidad Rural*. Washington, D.C., Estados Unidos: Banco Mundial .
- Talavera, R., Soria, J., & Valenzuela, L. (2014). La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. En *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (págs. 161-187). Granada: Laboratorio de Planificación Ambiental (LABPLAM).

11. Anexos

Anexo 1. Fotografías de jerarquización de problemas, en sesión de trabajo de la Junta parroquial de San Pedro de Vilcabamba.

	# persona	problemas	PERSONAS			TOTAL	Problemas Priorizad
			JHANNY	JORGE	HUBERT		
a		Predios sin legalización	2	1	3	23	
b		Falta de mantenimiento en la infraestructura para el abastecimiento del agua	3	3	7	40	
c		Deficit de vivienda	4	10	2	34	
d		Insuficiente cobertura de alcantarillado para la población	10	9	5	76	2
e		Insuficiente estructura para la recolección de basura (contenedores)	7	8	10	54	
f		Deficit de cobertura del servicio de alumbrado público	6	4	4	31	
g		Insuficiente equipamiento y mantenimiento de infraestructura física Barrial (canchas, parques, casa comunal, casetas, señaléticas, salud y seguridad UPIC.)	9	5	9	61	3
h		Infraestructura vial y conectividad interbarrial deficiente(mantenimiento, ampliación, material mejorado,baden y puentes.)	8	6	6	63	2
i		Infraestructura de los canales de riego en malas condiciones	6	7	8	80	
j		Deficiente cobertura de telefonía móvil, internet	1	2	1	15	

	# persona	problemas	PERSONAS						
			JHANNY	JORGE	JHON	JEFFERSON	JUAN	JUAN CARLOS	JUAN PABLO
a		Predios sin legalización	3	2					
b		Falta de mantenimiento en la infraestructura para el abastecimiento del agua	7	2					
c		Deficit de vivienda	2	1					
d		Insuficiente cobertura de alcantarillado para la población	10	10					
e		Insuficiente estructura para la recolección de basura (contenedores)	8	3					
f		Deficit de cobertura del servicio de alumbrado público	4	5					
g		Insuficiente equipamiento y mantenimiento de infraestructura física Barrial (canchas, parques, casa comunal, casetas, señaléticas, salud y seguridad UPIC.)	9	8					
h		Infraestructura vial y conectividad interbarrial deficiente(mantenimiento, ampliación, material mejorado,baden y puentes.)	6	9					
i		Infraestructura de los canales de riego en malas condiciones	8	6					
j		Deficiente cobertura de telefonía móvil, internet	1	4					



Anexo 2.

Tabla 17. Misiones de las instituciones involucradas

Institución	Misión
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de Transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del País.
GAD Provincial de Loja	Actuar con eficiencia, honestidad y pasión para servir los intereses y valores de Loja, comprometidos día a día con nuestra gente y sus sueños.
GAD Cantonal de Loja	Atender a las necesidades de la ciudadanía en general, ya sean estos básicos o comunitarios
GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba	Promueve el servicio a la comunidad, a través de un gobierno solidario, participativo, con respeto, equidad y justicia social para alcanzar el buen vivir de las mujeres y hombres que habitan la parroquia.
Unidad de control operativo de tránsito	Regular, dirigir y controlar cada una de las operaciones de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el Cantón Loja.
Total general	

Fuente: marco institucional

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Anexo 3. Ficha de observación

		UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA	
		Facultad jurídica social y Administrativa Carrera de Administración Pública Unidad de Titulación Especial	
FICHA DE OBSERVACIÓN			
Ficha No:		Fecha:	Lugar de la vía:
Hora de inicio:		Hora de fin:
Nombre del observador:			
1. Estado Vial		2. Alteraciones de la vía	
Asfaltada		Erosión pluvial	
Pavimentada		Falla geológica	
Con asfalto reusado		Derrumbes	
Adoquinada		Deslaves	
Lastrada		Baches profundos	
Camino de verano		Pendientes pronunciadas	
Infraestructura complementaria		Tipo de transporte circulante	
Alcantarillas		Camionetas	
Bordillos		Automóviles	
Cunetas		Taxi	
Veredas		Motocicleta	
Puentes		Masivo de pasajeros	
Barreras de seguridad		Pesados de carga	
Señalética horizontal		Animal	
Señalética vertical		Bicicleta	

Ilustración 16. Ficha Técnica de Observación directa.

Fuente: marco institucional

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Anexo 4. Guion de la entrevista a representantes de la Junta parroquial de San Pedro de Vilcabamba y presidentes de los barrios Rurales de esta parroquia.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
Facultad jurídica social y Administrativa
Carrera de Administración Pública
Unidad de Titulación Especial

**GUIÓN DE ENTREVISTA REALACIONADO AL TEMA DE LA MOVILIDAD DE LOS
HABITANTES DE LA PARROQUIA SAM PEDRO DE VILCABAMBA.**

Nombre del entrevistado	
Función	
Lugar de la Entrevista	
Fecha de la Entrevista	
Hora	

1. ¿Usted considera que en su barrio o sector existe facilidad para movilizarse a sus actividades cotidianas de sus habitantes?
2. ¿Considera usted que la accesibilidad y conectividad de la red vial provoca una mayor integración del sector rural y el urbano?
3. ¿Cuál considera que es el estado de la Infraestructura vial interna de la parroquia?
4. ¿Considera que esta situación afecta a la movilidad de las personas?
5. ¿Cuál o cuáles considera usted son los motivos que provocan mayor movilidad en este sector?
6. ¿Usted como representante de este sector ha realizado algún tipo de gestión para solucionar el problema de la movilidad?
7. ¿Con que instituciones u organizaciones?
8. ¿Cuáles considera usted como los medios de transporte más usado para trasladarse en la parroquia?
9. ¿Cuál es la actividad de su sector que no se ha podido mejorar a falta de una mejor movilidad?
10. ¿De qué manera o que alternativas considera usted que pudieran minimizar este problema?
11. ¿En el sector al que usted pertenece cuenta con el servicio de alumbrado público?
12. ¿Considera que los espacios públicos (parque, calles, veredas y portales) tienen una infraestructura de fácil acceso a las personas de la parroquia y a los visitantes?

Anexo 5. Aplicación de entrevista.



Ilustración 17. Entrevista a representante del barrio Sacapo

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 6. Aplicación de entrevista



Ilustración 18. Entrevista representante del barrio Uchima

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 7. Aplicación de entrevista.



Ilustración 19. Entrevista representativa del barrio Chaupi
Fuente: Investigación de Campo.
Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 8. Aplicación de entrevista



Ilustración 20. Entrevista representativa barrio Amala
Fuente: Investigación de Campo.
Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 9. Tríptico de difusión



unl

Universidad
Nacional
de Loja

«¡LA MINGA FORTALECE LOS VINCULOS SOCIALES!»

- Atender los asuntos de la vialidad con los recursos disponibles.
- *Planificar acciones con un propósito.*- planificar en secciones de trabajo producto de convocatorias incluyentes para la organizar a la comunidad.
- *Hacer que otros participen activamente.*- la organización comunitaria da resultados en parte porque la fortaleza que existe está en la mayoría ya que es un trabajo pesado y debe ser en conjunto.
- *Generar y utilizar otros recursos.*- la participación de muchos es el cimiento del esfuerzo del comunitario, también es necesario obtener otros recursos, (dinero en efectivo, donaciones y otras formas de apoyo).
- *Comunicarse con la comunidad.* Hay muchas maneras de transmitir un mensaje efectivamente y hacerle saber a toda la comunidad lo que se está haciendo, por qué se está haciendo y por qué todos deberían participar.
- Generar confianza.- el ingreso de recursos económicos contribuye al aumento de confrontaciones, por eso es importante siempre comunicar lo recogido, cuanto se gastó y lo que aún se tiene, y así evitar el abandono de la minga



La ciudadanía de San Pedro de Vilcabamba se caracteriza por ser gente trabajadora, así lo demuestran sus creativos emprendimientos, la minga comunitaria se la plantea apelando a esa predisposición al trabajo comunitario

"LA ORGANIZACIÓN Y EL DESARROLLO ES TU DECISIÓN"



Constitución del Ecuador, 2008

Art. 23 Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de igualdad.

Art. 37.- Se reconoce y garantizará a las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, el derecho a: Mantener, desarrollar y fortalecer libremente su identidad, sentido de pertenencia, tradiciones ancestrales y formas de organización social.

072 -54 7252 Ext.101
Ciudad Universitaria "Guillermo Falconi Espinosa",
Casilla letra "S", Sector La Argelia - Loja - Ecuador



unl

Universidad
Nacional
de Loja

«¡LA MINGA FORTALECE LOS VINCULOS SOCIALES!»

San Pedro de Vilcabamba

Esta parroquia tiene 6 barrios rurales donde encontramos vías en mal estado provocado por las lluvias y cunetas en mal estado y la inclinación de algunos tramos de estas carreteras son causas de la degradación en las vías que no permiten el paso de los vehículos esta situación le afecta a toda la parroquia, donde es muy importante la cooperación.

Para ello es importante incentivar la cooperación ciudadana hacia una mejor organización social, que les permita atender el mal estado de las vías del sector rural.

Importancia de la Organización comunitaria

La organización comunitaria es importante porque permite dar a conocer los valores humanos y talentos individuales para ayudar a solucionar problemas sociales, económicos, políticos y culturales de la comunidad, con el

objetivo de lograr una mejor calidad de vida individual y colectiva.

La minga comunitaria, una forma de organización comunitaria.

La minga es de gran importancia ya que permite desarrollar trabajos de forma solidaria y en beneficio mutuo como es la apertura y el mantenimiento vial en ayuda comunitaria. Además permite fortalecer los lazos sociales y el liderazgo, y eliminar el individualismo, la envidia, el egoísmo y la insensibilidad entre los miembros de la parroquia San Pedro de Vilcabamba.

El Valor que tendría la Minga en San Pedro de Vilcabamba.

Convertirse en una forma de crear vínculos fuertes al interior de las familias, entre ellas y entre asociaciones, con el propósito de trabajar en el mantenimiento de las carreteras o vías de la zona rural para lograr una mejor accesibilidad de

las vías en mal estado, para poder movilizarse y mejorar el turismo dar mejor acogida a los emprendimientos y la producción en general, es decir impulsar su propio desarrollo.

Ventajas de la minga comunitaria

- ❖ Organización instantánea y respuesta inmediata.
- ❖ Mejor trabajo en menos tiempo.
- ❖ Menor impacto económico intrafamiliar.
- ❖ Como ejemplo de organización parroquial.
- ❖ Desarrollar nuevas alternativas de generar desarrollo comunitario

Como organizar mingas comunitarias

- *Obtener un conocimiento de la comunidad.*- es fundamental identificar la comunidad o comunidades más afectadas por la falta de accesibilidad de las carreteras.
- *Generar y usar el poder.*- basado en el liderazgo para constituir en la gente la noción que puede y deben reunirse para

072 -54 7252 Ext.101
Ciudad Universitaria "Guillermo Falconi Espinosa",
Casilla letra "S", Sector La Argelia - Loja - Ecuador

Anexo 10. Afiche

LA ORGANIZACIÓN Y EL DESARROLLO ES TU DECISIÓN"



«¡LA MINGA FORTALECE LOS VINCULOS SOCIALES!»



Ventajas de la minga comunitaria

- » *Organización instantánea y respuesta inmediata.*
 - » *Mejor trabajo en menos tiempo.*
 - » *Menor impacto económico intrafamiliar.*
 - » *Como ejemplo de organización parroquial.*
- » *Desarrollar nuevas alternativas de generar desarrollo comunitario*

Anexo 11. Modos de movilización



Ilustración 21. *Uso de la caminata y acémila para movilizarse.*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 12. Modos de movilización



Ilustración 22. *Compañía de transporte mixto de San Pedro de Vilcabamba*

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.

Anexo 13. Algunos transporte cantonal y provincial.



Ilustración 23. Terminal terrestre Loja, oficina de sur oriente.

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Ilustración 24. Oficina de la cooperativa de transporte cantonal

Fuente: Investigación de Campo.

Elaboración: Chamba Godoy, Angel Vinicio.



Anexo 14. Oficio de entrega del proyecto de investigación con las propuestas de alternativas de solución, al Gobierno parroquial de San Pedro de Vilcabamba, Sr. Jimmy Fabián Toledo Castillo presidente de la Junta Parroquial.

San Pedro de Vilcabamba 02 de marzo de 2020


Señor
Jimmy Fabián Toledo Castillo
**PRESIDENTE DEL GOBIERNO PARROQUIAL DE SAN PEDRO DE
VILACABAMBA
Ciudad.-**

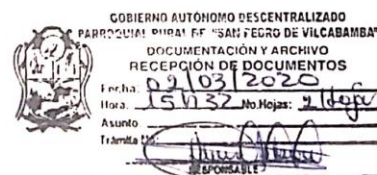
De mis consideraciones.-

Angel Vinicio Chamba Godoy con CI: 1104718604 en calidad de estudiante de la Universidad Nacional de Loja. Por medio de la presente le extiendo un cordial saludo y a su vez hacerle la entrega de una copia del proyecto de investigación titulado **"Diagnóstico de la movilidad en la parroquia San Pedro de Vilcabamba, periodo 2019"**. Con el fin de brindar un aporte desde la academia hacia la sociedad autorizando el uso del mismo para los fines que sean pertinentes.

Por la atención que se digne dar a la presente, le anticipo mi más sincero agradecimiento.

Atentamente,


Angel Vinicio Chamba Godoy
CI: 1104718604



Anexo 15. Entrega oficial del proyecto de investigación al GAD parroquial de San Pedro de Vilcabamba



Anexo 16. Campaña de la importancia y ventajas de las mingas comunitarias, como aporte del investigador.



Entrega de Trípticos y publicación de afiches





12. ÍNDICE

CARATULA	i
CERTIFICACIÓN.....	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA CONSULTA, REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
1. TITULO.....	7
2. RESUMEN	8
3. INTRODUCCIÓN.....	10
4. Determinación del Problema, Dilema o Tensión	11
4.1. Antecedentes	11
5. Propósitos que definen la finalidad de la Propuesta final.....	17
6. Contextualización y Caracterización teórica y Profesional del problema (Diagnóstico experiencia de la Investigación acción).....	18
6.1. Revisión de literatura	18
6.1.1. Movilidad	18
6.1.2. Movilidad cotidiana.....	23
6.1.3. Factores de movilidad del Individuo	23
	85



6.1.4.	Diagnóstico de la movilidad.....	24
6.1.5.	San Pedro de Vilcabamba.....	26
6.1.6.	La parroquia desde la normativa Ecuatoriana.	27
6.2.	Relaciones Estado Sociedad.....	28
6.2.1.	La Movilidad en el Ecuador	29
6.2.2.	Accesibilidad vial de los medios de transporte.	32
6.2.1.	Organizaciones Públicas concurrentes de la Vialidad.....	36
6.2.2.	Decisiones del ámbito de la vialidad.....	37
6.3.	Actores	38
6.4.	Nexo causal.....	42
7.	Metodología del proceso de Investigación-acción	46
7.1.	Definición del métodos	46
7.1.1.	Método inductivo	46
7.2.	Técnicas.....	46
7.2.1.	Observación directa.....	46
7.2.2.	Entrevista.....	47
7.2.3.	Técnica del arcoíris.....	47
7.2.4.	Fotografías.....	47
7.3.	Procesamiento e interpretación de los datos	47
8.	Conclusiones	60
9.	Propuestas de Alternativas de solución al problema	62
		86



9.1. La Minga comunitaria como Propuesta de Alternativa de Solución de la Vialidad rural de la Parroquia San Pedro de Vilcabamba.....	65
10. Referencias Bibliográficas.....	68
11. Anexos.....	72
12. ÍNDICE	85

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Infraestructura vial del Ecuador	12
Tabla 2. Estado de la Carreteras estatales en la provincia de Loja	13
Tabla 3. Conectividad y accesibilidad vial en San Pedro de Vilcabamba.	15
Tabla 4. Jerarquía de Problemas	16
Tabla 5. Realidad de la Red vial ecuatoriana la competencias y movilidad.	21
Tabla 6. <i>Clasificación transporte terrestre adyacente a San Pedro de Vilcabamba.</i> 22	
Tabla 7. Factores de movilidad del individuo	24
Tabla 8. Líneas de estudio para el diagnóstico de la Movilidad	24
Tabla 9. La Investigación Acción participativa	25
Tabla 10. Competencias de Infraestructura Vial de los GADs.	32
Tabla 11. Regulación del derecho a la Movilidad Rural.....	35
Tabla 12. Organizaciones relacionadas a la vialidad y control del transporte.	37
Tabla 13. Políticas, programas o proyectos en función del transporte.....	38
Tabla 14. Actores involucrados en la movilidad parroquial	39
Tabla 15: Características de movilidad en San Pedro de Vilcabamba.....	59
Tabla 16. Resumen de alternativas de solución	64
	87



Tabla 17. Misiones de las instituciones involucradas 73

Tabla 18. Factores de movilidad del individuo **¡Error! Marcador no definido.**

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: <i>Centro urbano San Pedro de Vilcabamba</i>	26
Ilustración 2: <i>Parroquia San Pedro de Vilcabamba.</i>	27
Ilustración 3: <i>Vía estatal (E682).</i>	48
Ilustración 4: <i>San Pedro de Vilcabamba hacia los barrios Sacapo y Quesera</i>	50
Ilustración 5: <i>Via al barrio Quesera desde Sacapo</i>	50
Ilustración 6: <i>Via a Ituro, desde Sacapo</i>	51
Ilustración 7: <i>Ruta de acceso a espacios turísticos</i>	51
Ilustración 8: <i>Via, centro poblado de Sacapo</i>	52
Ilustración 9: <i>Vía interna del barrio Amala.</i>	53
Ilustración 10: <i>"Y" desde Amala que conduce a Chaupi.</i>	54
Ilustración 11. <i>Vía a Cucanama - Vilcabamba, ruta hacia Uchima.</i>	55
Ilustración 12: <i>Via hacia lugares turísticos.</i>	56
Ilustración 13: <i>Urbe San Pedro de Vilcabamba (taxi mixto de la parroquia)</i>	57
Ilustración 14: <i>Vía estatal (E682) lateral a San Pedro de Vilcabamba</i>	58
Ilustración 15: <i>Veredas del centro de San Pedro de Vilcabamba.</i>	58
Ilustración 16. <i>Ficha Técnica de Observación directa.</i>	74
Ilustración 17. <i>Entrevista a representante del barrio Sacapo</i>	76
Ilustración 18. <i>Entrevista representante del barrio Uchima</i>	76
Ilustración 19. <i>Entrevista representante del barrio Chaupi</i>	77



Ilustración 20. <i>Entrevista representante barrio Amala</i>	77
Ilustración 21. <i>Uso de la caminata y acémila para movilizarse.</i>	80
Ilustración 22. <i>Compañía de transporte mixto de San Pedro de Vilcabamba</i>	80
Ilustración 23. <i>Terminal terrestre Loja, oficina de sur oriente.</i>	81
Ilustración 24. <i>Oficina de la cooperativa de transporte cantonal</i>	81

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Arbol Causa – Efecto</i>	43
Figura 2. <i>Causa - Efecto (agenda pública)</i>	44
Figura 3. <i>Árbol Medios-Fines, de la Accesibilidad vial.</i>	45