

# UNIVERSIDAD DE CUENCA



**Facultad de Arquitectura y Urbanismo**

**Maestría en Ordenación Territorial III Cohorte**

**'La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador'**

**Trabajo de titulación previo a la  
obtención del título de Magister  
en Ordenación Territorial.**

**Autor: Arq. Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova C.I. 0104042171**

**Directora: Dra. Arq. Anna Vincenza Nufrio**

**Pasaporte: Aa5181896**

**Cuenca, enero 2019**

## Resumen

Las ciudades intermedias y su influencia con la región presentan rasgos importantes que caracterizan a las mismas, razón por la cual se hace necesario una planificación adecuada para velar sobre su adecuado crecimiento y con ello sobre el bienestar de sus habitantes. En el Ecuador el marco normativo de referencia, establecido a través del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y con otros instrumentos normativos que se basan en la Constitución de 2008, se han establecido las responsabilidades y atribuciones de los Gobiernos Locales en el tema objeto de estudio, teniendo como eje central el estudio “La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador”

La presente investigación identifica la influencia que tiene la ciudad intermedia a escala regional, tomando como caso de estudio la ciudad de Cuenca en su región, pero con una visión que permite proponer estrategias de desarrollo desde la ciudad hacia la región. Para ello, el estudio se ha fundamentado en técnicas de recopilación y procesamiento de datos cualitativos y cuantitativos, permitiendo que el análisis sea descriptivo-concluyente; posteriormente se aplicó un esquema metodológico que guio la formulación de recomendaciones estratégicas a sustento del desarrollo local de Cuenca hacia su área de influencia.

Bajo este contexto se busca identificar la influencia que tiene la ciudad intermedia en su región para aportar una base conceptual y metodológica de análisis territorial que permita diseñar estrategias de ordenamiento territorial, para ello se planteó delimitar la ciudad intermedia de la ciudad de Cuenca considerando como variables de análisis la migración hacia Cuenca, El Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA), destino de las capitales provinciales con relación a Cuenca,

movilidad por salud, movilidad por educación superior y procedencia de productos canasta básica. Con ello formular recomendaciones para elaborar una estrategia territorial desde la ciudad intermedia de Cuenca hacia la región.

Con estos antecedentes se planteó como interrogante de investigación ¿Cuál es la región de la ciudad intermedia de Cuenca? Misma que se buscó responder en el trascurso del estudio por medio de las variables analizadas para el efecto, de igual manera se plantearon las siguientes sub hipótesis de estudio:

- H1= Caracterizar la ciudad intermedia de Cuenca aporta para establecer estrategias de desarrollo territorial
- H2= La gestión influye en el desarrollo integral planificado por las entidades rectoras en territorio
- H3= La movilidad interna hacia Cuenca constituye un factor relevante para considerarla como ciudad intermedia

Con base en los resultados obtenidos a través de la investigación exploratoria se pudo evidenciar que Cuenca tiene varios elementos de intermediación que la convierten en una ciudad con expectativas de crecimiento significativos, que motivan a establecer líneas bases estratégicas para mejorar los procesos de planificación y con ello el desarrollo local con enfoque regional.

## Palabras clave

---

Ciudad intermedia. Desarrollo regional-local. Gobernanza territorial. Ciudad-región. Cuenca

## Abstract

---

Intermediate cities and their influence with the region present important features that characterize them, which is why adequate planning is necessary to ensure proper growth and thus the welfare of its inhabitants. In Ecuador, the normative frame of reference, established through the Organic Code of Territorial Organization, Autonomy and Decentralization (COOTAD) and with other normative instruments that are based on the 2008 Constitution, have established the responsibilities and attributions of the Local Governments. in the subject matter of study, having as central axis the study "The intermediate city in the regional scale; the Cuenca-Ecuador case "

This research identifies the influence that the intermediate city has on a regional scale, taking as a case study the city of Cuenca in its region, but with a vision that allows proposing development strategies from the city to the region. For this, the study has been based on techniques of qualitative and quantitative data collection and processing, allowing the analysis to be descriptive-conclusive; Subsequently, a methodological scheme was applied that guided the formulation of strategic recommendations to support the local development of Cuenca towards its area of influence.

Under this context, it is sought to identify the influence that the intermediate city has in its region in order to provide a conceptual and methodological basis of territorial analysis that admits the design of spatial planning strategies, for which purpose it was proposed to delimit the intermediate city of the city of Cuenca considering as variables of analysis

the migration towards Cuenca, the Annual Average Daily Traffic (TPDA), destiny of the provincial capitals in relation to Cuenca, mobility for health, mobility for higher education and origin of basic basket products. With this, make recommendations to develop a territorial strategy from the intermediate city of Cuenca to the region.

With this background it was posed as a research question: What is the region of the intermediate city of Cuenca? Same thing that we tried to answer in the course of the study by means of the variables analyzed for the effect, in the same way the following sub-hypotheses were studied:

- H1 = Characterize the intermediate city of Cuenca contributes to establish territorial development strategies
- H2 = The management influences the integral development planned by the governing entities in the territory
- H3 = Internal mobility to Cuenca is a relevant factor to consider it as an intermediate city

Based on the results obtained through exploratory research it was possible to show that Cuenca has several elements of intermediation that make it a city with significant growth expectations, which motivate to establish strategic baselines to improve planning processes and thereby local development with a regional focus.

## **Keywords**

---

Intermediate city. Regional-local development. Territorial governance. City-region. Cuenca

## Índice

### Contenido

---

Resumen.....	2
Palabras clave.....	4
Abstract.....	4
Keywords .....	5
Índice .....	6
Problema.....	17
Introducción.....	19
Metodología de la investigación .....	21
CAPÍTULO 1 .....	25
MARCO TEÓRICO.....	25
1.1 La ciudad intermedia .....	25
1.1.1 El gobierno de las ciudades intermedias .....	29
1.1.2 Agenda Zonal de Desarrollo Zona-6 Austro .....	31
1.1.3 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Provincia de Azuay.....	33
1.1.4 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial cantón Cuenca .....	35
1.2.1 Ciudad y su Región .....	37
1.3 Gestión territorial .....	40
1.4 Panorama histórico de las ciudades intermedias en el Ecuador .....	41
1.4.1 Primer periodo (1825 a 1850).....	41



1.3.1	Segundo periodo (1850 a 885) .....	43
1.3.2	Las ciudades intermedias en el contexto de la urbanización ecuatoriana .....	47
1.4	Cuenca como ciudad intermedia .....	51
1.4.1	Tipologías de Ciudades .....	51
CAPÍTULO 2 .....		55
CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD INTERMEDIA.....		55
2.1	Movilidad hacia Cuenca .....	55
2.1.1	Migración interna hacia Cuenca desde otros cantones según el Censo de Población y Vivienda de 2010.....	55
2.1.2	Relación de Cuenca con el territorio con base a los datos del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA), 2016.....	60
2.1.3	Principales destinos de las capitales provinciales en relación a Cuenca, 2016.....	70
2.2	Movilidad hacia Cuenca por servicios de equipamientos mayores .....	74
2.2.1	Movilidad por salud: Hospital Vicente Corral Moscoso .....	74
2.2.2	Movilidad hacia Cuenca por educación superior .....	81
2.3	Soberanía alimentaria: procedencia de los principales productos de la canasta básica hacia cuenca .....	89
2.3.1	Soberanía alimentaria: procedencia de carnes y preparaciones .....	93
2.3.2	Soberanía alimentaria: procedencia de verduras frescas.....	96
2.3.3	Soberanía alimentaria: procedencia de tubérculos y derivados .....	98
2.3.4	Soberanía alimentaria: procedencia de leguminosas y derivados .....	100
2.3.5	Soberanía alimentaria: procedencia de frutas en la ciudad de Cuenca .....	101



CAPÍTULO 3 .....	105
ESTRATEGIA TERRITORIAL DE DESARROLLO LOCAL HACIA LA REGIÓN.....	105
El contexto de la propuesta estratégica se desarrolló en alinear acciones para fortalecer las políticas de ordenamiento territorial, que aporten en aprovechar las características de la ciudad de Cuenca como eje de desarrollo hacia su región, tomando como fundamentación la complejidad que representa desde el ámbito social, económico y político del proceso de desarrollo de la ciudad de Cuenca. ....	105
3.1. Objetivo .....	105
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Cuenca con un enfoque de región que permita fortalecer aspectos como: un entorno saludable, dotación de cierta infraestructura y educación. ....	105
3.1.1 Enfoque .....	105
3.1.2 Alcance .....	106
3.1 Estrategias .....	106
3.2.2 Líneas estratégicas .....	106
3.2.3 Proceso de elaboración de las estrategias.....	108
3.2.3.1 Niveles de negociación.....	110
3.2.3.2 Análisis FODA .....	111
3.2.4 Recomendaciones Estratégicas.....	115
3.2.4.1 Delimitación de la ciudad intermedia .....	116
3.2.4.2. Identificación migración hacia Cuenca.....	119
3.2.4.3. Ejes viales, TPA .....	120
3.2.4.4. Identificación destinos de Cuenca como ciudad intermedia .....	122





2.2.4.5. Movilidad por salud.....	123
2.2.4.6. Movilidad por educación .....	124
2.2.4.7. identificación procedencia de productos .....	125
3.2.5 Expansión de población urbana.....	126
CONCLUSIONES.....	131
RECOMENDACIONES .....	136
BIBLIOGRAFÍA .....	138
ANEXOS .....	144

#### Lista de Mapas

Mapa 1: Las ciudades primarias e intermedias de Ecuador.....	46
Mapa 2: Tipología de ciudades.....	54
Mapa 3: Migración interna hacia Cuenca.....	57
Mapa 4: Influencia demográfica de Cuenca respecto a otros cantones .....	58
Mapa 5: Tránsito promedio diario anual (TPDA).....	63
Mapa 6: TPDA y vialidad en el área de influencia directa de Cuenca. ....	65
Mapa 7: TPDA y Accesibilidad .....	67
Mapa 8: TPDA y Accesibilidad .....	69
Mapa 9: Relaciones de destinos desde y hacia Cuenca.....	72
Mapa 10: Movilidad por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca. (2016) .....	78
Mapa 11: Influencia por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca. (2016) .....	79



Mapa 12: Influencia por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca (2016).....	80
Mapa 13: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca – Ecuador. Movilidad por educación superior hacia Cuenca .....	86
Mapa 14: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Influencia de la ciudad de Cuenca por motivo de educación superior .....	87
Mapa 15: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Influencia de la ciudad de Cuenca por motivo de educación superior .....	88
Mapa 16: Procedencia del ganado bovino y porcino para el camal de Cuenca .....	95
Mapa 17: La Ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Procedencia de verduras para el mercado mayorista El Arenal de Cuenca 2017 .....	97
Mapa 18: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador Procedencia de tubérculos para el mercado mayorista El Arenal de Cuenca, 2017 .....	99
Mapa 19: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador. Procedencia de legumbres para el mercado mayorista El Arenal, Cuenca 2017 .....	100
Mapa 20: La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador. Soberanía alimentaria. Procedencia de las frutas hacia la ciudad de Cuenca. ....	104
Mapa 21: Expansión territorial del área urbana de Cuenca, proyección año 2030.....	128

#### Lista de Tablas

Tabla 1: Operacionalización de las variables de estudio .....	22
Tabla 2: Distribución porcentual de la población del Ecuador de la Sierra y de la Costa .....	42



Tabla 3: Tasa de crecimiento anual durante tres periodos intercensales.....	44
Tabla 4: Población en los cuatro censos de las ciudades de más de 10.000 habitantes en 1982, y totales urbanos y rurales por regiones .....	45
Tabla 5: Tasas anuales acumulativas de crecimiento de las principales ciudades y sectores (en porcentajes) .....	45
Tabla 6: Tasas anuales de crecimiento de la población urbana por región y tamaño de los centros urbanos en los periodos intercensales (1950-1962 y 1962-1974).....	50
Tabla 7: Tipologías de Ciudades .....	52
Tabla 8: Tipología de ciudad .....	53
Tabla 9: Primeros y segundos destinos entre cabeceras provinciales .....	71
Tabla 10: Número de pacientes por categoría y según su provincia y cantón de origen.....	76
Tabla 11: Número de estudiantes que cursan el período lectivo 2016-2017 por universidad y según su procedencia.....	82
Tabla 12: Número de estudiantes por categoría y según su provincia y cantón de origen.....	85
Tabla 13: Canasta Familiar Básica de alimentos en Cuenca, 2017 .....	89
Tabla 14: Promedio mensual del ganado faenado.....	94
Tabla 15: Procedencia de frutas hacia la ciudad de Cuenca, 2016 .....	102
Tabla 16: Matriz FODA.....	112
Tabla 17: Lugar de procedencia de los alimentos que llegan a la ciudad de Cuenca .....	117
Tabla 18: Lugar de procedencia de los alimentos que llegan a la ciudad de Cuenca .....	118
Tabla 19: Expansión de la ciudad urbana de Cuenca como ciudad intermedia .....	126
Tabla 20: Tasa de estudiantes universitarios extranjeros .....	130



UNIVERSIDAD DE CUENCA

### Lista de Ilustraciones

Ilustración 1: Red semántica migración interna hacia Cuenca.....	60
Ilustración 2: Red semántica TDPA hacia Cuenca .....	68
Ilustración 3: Red semántica destino cabera cantonal Cuenca.....	73
Ilustración 4: Red semántica Movilidad hacia Cuenca – Salud.....	81
Ilustración 5: Diagrama de influencia para las líneas estratégicas .....	107
Ilustración 6: Diagrama de flujo proceso de elaboración de estrategias .....	109
Ilustración 7: Estructura GAD .....	111
Ilustración 8: Destinos de Cuenca como ciudad intermedia.....	122

### Lista de Anexos

Anexo 1: Formato de encuesta consumidores Mercado El Arenal.....	144
Anexo 2: Rango precios de productos Mercado El Arenal.....	146
Anexo 3: Datos estadísticos Universidades de Cuenca.....	147

## Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

---

Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación “La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador” de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, enero 2019



---

Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova

C.I: 0104042171

## Cláusula de Propiedad Intelectual

---

Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova, autor del trabajo de titulación “La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca- Ecuador”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad del autor.

Cuenca, enero 2019



---

Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova

C.I: 0104042171

## **Dedicatoria**

- Este trabajo lo dedico a mi hija Luciana.
- Nada es imposible de lograr, solo requiere decisión.
- Todo lo que hacemos con sacrificio y dedicación tarde o temprano tendrá su recompensa.

## **Agradecimiento**

Agradezco a Dios por sus bendiciones.

Agradezco a mi esposa Daniela por el apoyo y tiempo que tuvo que compartir para que yo pueda dedicarme a la Maestría, a mi Padre Abraham por su persistencia para lograr este objetivo, a mi Madre Eva por su apoyo incondicional y a mis hermanos y familiares por su acompañamiento.

Agradezco de manera especial a los Profesores y Directivos de la Maestría en Ordenamiento Territorial Tercera Coorte y a todas las personas que de una u otra manera aportaron con información al presente trabajo.



## **Problema**

---

Actualmente, la mayor parte de la población mundial urbana vive en ciudades intermedias, no obstante, en Latinoamérica varios países o ciudades no han logrado recrear horizontes utópicos que articulen distintos proyectos de ciudad. Para Mancheno y Terán (2012) a pesar de las rupturas en los regímenes políticos habituales, la gobernanza y la regulación urbana muestran rasgos de neo liberalización.

En el caso de Ecuador, está realidad no es distinta, a pesar de haber experimentado diversos cambios en la determinación urbana, el crecimiento y la densidad habitacional de las ciudades. Cuenca también ha vivido importantes transformaciones, que incluyen aspectos como el modelo económico orientado a la industrialización, provocando una considerable migración del campo a la ciudad de las personas. Tomando en cuenta que la ciudad-región está influenciada por dinámicas externas producidas por relaciones económicas, culturales, etc.

No obstante, el concepto de ciudad-región adquiere importancia en el tiempo, por su conexión con el proceso de globalización y su relación con el desarrollo regional-local, a pesar de ello, no se han profundizado en tema de estudios relacionados con la ciudad de Cuenca, y que identifiquen la región de la ciudad intermedia, delimitada por su área de influencia. Adicional, considerando las características internas de la ciudad, es necesario hacer un fortalecimiento del análisis multidimensional de Cuenca, pues no se ha identificado estudios que aborden la temática con ese enfoque en donde se relacione lo urbanístico, factores sociales y económicos, medio ambiente, infraestructura y los aspectos culturales, razón por la cual tomando como elemento de una problemática relevante a través del análisis de múltiples dimensiones, este trabajo busca entender el desafío político tomando como caso de estudio la ciudad de Cuenca.

Con ello, trazar algunas estrategias desde la teoría de la gestión y gobernanza territorial que provoquen en el desarrollo de la población.

Con estos antecedentes, el investigador se plantea las siguientes preguntas de investigación: ¿Cuáles son las características multidimensionales que tiene Cuenca como ciudad intermedia? ¿Cuál es la región de la ciudad intermedia de Cuenca? Y ¿Cómo influyen los aspectos multidimensionales en la prospectiva de Cuenca como ciudad intermedia? Preguntas, que se pretende sean respondidas en el transcurso de la presente investigación. Adicional se formula la presente hipótesis de estudio: “Cuenca en los futuros años mantendrá las características multidimensionales de una ciudad intermedia”

A criterio de Vignoli (2002) no solo el tamaño y la estructura del crecimiento de las áreas metropolitanas causan problemas que actualmente se ven como infranqueables, sino que, la planificación urbana, posiblemente, contribuyó para que esto ocurra. Al respecto, las ciudades intermedias representan una salida para evitar el crecimiento de ciudades sin orden, deteriorando espacios existentes, agravando en muchas ocasiones la eficiencia urbana y de calidad de vida. Pues, aparentemente sus problemas no son tan complejos, ventaja relativa de las ciudades intermedias, que representarían en este caso, la ciudad de Cuenca, una opción de desarrollo local enfocado hacia la región.

La correspondencia de Cuenca con la región, se puede decir que muestra una relación asimétrica de lo que puede aportar con base a sus capacidades, que sí son bien aprovechadas permitirían mejorar su competitividad en el contexto regional y enfrentar la dependencia con las grandes ciudades, en un ambiente económico y productivo que aporte a

disminuir la relación que guarda la infraestructura y los servicios. En este orden, se considera necesario analizar, si la ciudad de Cuenca puede asumir relaciones equilibradas con otras ciudades que conforman la región.

## **Introducción**

La rápida urbanización y la concentración de la población en las zonas urbanas, con ello, la expansión de las ciudades intermedias y su contexto de ciudad situada dentro un espacio que influye sobre otros sectores, convirtiéndose así en uno de los objetos que componen el complejo sistema territorial. La importancia que tiene la tipología de estas ciudades destaca sus particularidades de equilibrio que puede aportar hacia la región. A todo esto, en la ciudad de Cuenca, no se evidencian estudios que identifiquen la región de la ciudad intermedia, delimitada por su área de influencia, así como se articulen con las características multidimensionales que son un eje primordial en establecer las condiciones en las que se estructura la ciudad; razón por la cual este trabajo busca entender el reto de gobernar desde la ciudad intermedia a la región, tomando como caso de estudio la ciudad de Cuenca.

Para cumplir con este propósito se identificó teoría que permitió tomar una línea base de investigación, para posteriormente a través de un trabajo exploratorio en distintas fuentes primarias delimitar la región de la ciudad intermedia de Cuenca influenciada por las características multidimensionales del entorno. De tal manera que, en el Capítulo I del presente estudio se hizo un recorrido teórico de las conceptualizaciones de región, ciudad-región, gestión territorial y gobernanza territorial, en función de las reconocer las ventajas y desventajas que presenta dentro del territorio la ciudad intermedia, enfatizando los diferentes criterios teóricos y prácticos que ha tenido a través de la historia el fomento de este tipo de ciudades, no solo desde el contexto regional, sino un aporte intrínseco en el desarrollo de los países.

Al respecto, se realizó un estudio exploratorio descrito en el Capítulo II utilizando como variables la migración desde y hacia Cuenca, el tránsito, los destinos que tiene la ciudad, los desplazamientos de la personas por motivos de salud y educación, así como, la procedencia de productos de la canasta básica, que permitieron identificar el área de influencia de la ciudad de Cuenca contrarrestando con información de interrelaciones económicas, sociales y políticas entre Cuenca y su sector de influencia. Esto con el propósito de responder el primer objetivo específico planteado que fue: Delimitar la región de la ciudad intermedia de Cuenca, permitiendo identificar la influencia de estos aspectos multidimensionales en la proyección que tendría Cuenca como ciudad intermedia en los futuros años.

Finalmente, en el Capítulo III se describen las recomendaciones estratégicas que permitan incorporar un criterio de desarrollo desde la ciudad hacia la región, para ello, se partió del diagnóstico realizado en la fase exploratoria, estableciendo de forma sistemática y de acuerdo a la información recopilada la metodología idónea para el levantamiento de la cartografía, enfocada en los ejes de movilidad hacia Cuenca, por servicios de equipamientos mayores, y procedencia de los principales productos de la canasta básica, que permite espacialmente ver a Cuenca y su influencia en la región. Información que sirvió para identificar las fortalezas y debilidades de la ciudad, además de las oportunidades que se presentan por la intermediación importante que tiene la ciudad con otros sectores, así se estableció las recomendaciones estratégicas planteadas en el objetivo específico dos que es: formular recomendaciones para elaborar una estrategia territorial desde la ciudad intermedia de Cuenca hacia su región.

## **Metodología de la investigación**

---

El desarrollo del presente trabajo se fundamentó en técnicas de recopilación y procesamiento de datos cualitativos y cuantitativos, permitiendo que el estudio sea descriptivo-concluyente. Cuantitativo con base al análisis estadístico de los datos primarios obtenidos de instituciones como: el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC); Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Coordinación Zonal 6 (MTOPE); Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES); Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG); Agencia Nacional de Tránsito (ANT); Ministerio de Salud Pública (MSP); Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay, Universidad Politécnica Salesiana; Empresa Pública Municipal de Servicios de Rastro y Plazas de Ganado (EMURPLAG) y entrevistas a comerciantes mayoristas del mercado El Arenal.

Para el establecimiento de los procesos de recopilación de información se aplicó las siguientes técnicas:

- Revisión bibliográfica, en la cual se hará un recorrido histórico de:
  - Conceptos y teorías referidas a ciudad-región; ciudades intermedias; gestión territorial
  - Análisis del crecimiento urbano
  - Factores que inciden en el crecimiento de las ciudades intermedias
- Entrevistas con expertos académicos de la Universidad de Cuenca
- Entrevistas semiestructuradas a los comerciantes mayoristas del Mercado El Arenal (Ver Anexo 1)

Con el propósito de orientar de una manera sistémica el abordaje de la temática se identificó las siguientes variables de estudio, las cuales se presentan a continuación con sus respectivas fuentes primarias y tratamientos. Se escogieron las mismas, puesto que se contó con el acceso a las fuentes de información primaria desde los entes rectores que manejan datos estadísticos que se encontraban a disposición y actualizados. Bajo este criterio de investigación se determinaron las siguientes variables de estudio.

**Tabla 1:** Operacionalización de las variables de estudio

Variable	Objetivo	Fuente	Indicadores	Resultado esperado
Migración hacia Cuenca	Identificar los flujos migratorios que presenta la ciudad y de dónde se originan.	INEC <sup>1</sup>	Representación cartográfica de la influencia migratoria hacia Cuenca, como ciudad intermedia	Establecer estrategias de desarrollo local hacia la región, con base a los movimientos migratorios hacia Cuenca.
Tránsito (TPDA) <sup>2</sup>	Establecer la conexión vial de Cuenca hacia otros territorios a través de los flujos vehiculares.	MTOP <sup>3</sup> - SENPLADES <sup>4</sup> - MAG <sup>5</sup>	Mayor flujo de tránsito  Menor flujo de tránsito	Conocer las arterias viales con mayor y menor intensidad vehicular, que permitan determinar tácticas de desarrollo local.
Destino capitales provinciales con	Identificar los destinos entre cabeceras cantonales con	SENPLADES- ANT <sup>6</sup>	Primeros y segundos destinos entre cabeceras provinciales	Mapa representativo de los destinos entre cabeceras cantonales que ayude a

<sup>1</sup> INEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

<sup>2</sup> TPDA: Tránsito Promedio Diario Anual

<sup>3</sup> MTOP: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

<sup>4</sup> SENPLADES: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo

<sup>5</sup> MAG: Ministerio de Agricultura y Ganadería

<sup>6</sup> ANT: Agencia Nacional de Tránsito



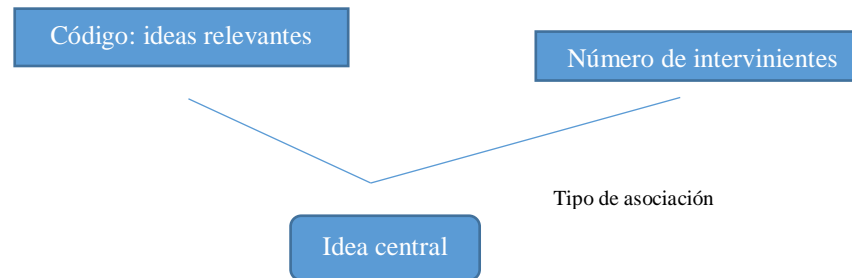
relación a Cuenca	respecto a Cuenca como ciudad intermedia.			fortalecer alternativas de desarrollo territorial desde Cuenca como ciudad intermedia.
Movilidad por Salud	Conocer los flujos generados hacia Cuenca por condiciones de salud de las personas.	MSP <sup>7</sup>	Flujos generados otros cantones	A través de la información obtenida, articular este eje desde el contexto de desarrollo local hacia la región.
Movilidad por Educación	Establecer los flujos generados por cantón de las personas que estudian en la ciudad de Cuenca con respecto a la educación superior.	Universidad de Cuenca	Flujos generados otros cantones	Motivar estrategias de desarrollo local, con base a la información de los flujos por educación hacia Cuenca.
		Universidad del Azuay		
		Universidad Politécnica Salesiana		
Procedencia productos canasta básica	Identificar la procedencia de productos como carne, tubérculos y frutas que se consumen en la ciudad de Cuenca.	INEC-EMURPLAG <sup>8</sup> - Entrevistas	Procedencia de carne	Mapa de los lugares de procedencia de los productos de la canasta básica familiar, que orienten estrategias de desarrollo con base a esta información
			Procedencia de tubérculos	
			Procedencia de frutas	

**Elaboración:** Carlos Eduardo Galarza

<sup>7</sup> MSP: Ministerio de Salud Pública

<sup>8</sup> EMURPLAG: Empresa Pública Municipal de Servicios de Rastro y Plazas de ganado

Para asociar la información exploratoria y la bibliográfica se aplicó una sistematización de información a través de cuadros comparativos y redes semánticas que permitieron describir los resultados más relevantes del estudio. Para la red semántica se tomó como base la siguiente estructura:







UNIVERSIDAD DE CUENCA

## CAPÍTULO 1

### MARCO TEÓRICO

---

#### 1.1 La ciudad intermedia

Han pasado varias décadas desde que inició el proceso de urbanización de la región Latinoamérica impulsada por diversos factores de incidencia socioeconómica que surgieron tras el inicio de la implementación de una serie de políticas desarrollistas, trayendo consigo fenómenos urbanos, entre ellos, las aglomeraciones urbanas de diversa escala como son: las metrópolis, las ciudades intermedias y las ciudades pequeñas. La importancia del estudio de estas dos últimas escalas, se fundamenta en que la mayoría de la población urbana habita en éstas (el 62,5% de la población urbana reside en ciudades con menos de un millón de habitantes) y que estas son mucho más numerosas que las grandes aglomeraciones (Innovación, D., y Local, M, 2004).

Actualmente, no existe un consenso por parte de las instituciones encargadas del estudio territorial y urbano en una definición exacta de ciudad intermedia (CI). Si bien es cierto, por motivos de estudio se suele estandarizar a la ciudad intermedia según el número de su población «por ejemplo, de 100 000 habitantes propuesto por Rondinelli, 1983»; la definición de la misma resulta mucho más compleja, pues, depende del contexto regional en el que dicho centro urbano evolucione, así como, éste afecte a dicha región. Es decir, para definir lo que es una ciudad intermedia se deben tomar en cuenta aspectos como sus relaciones socioeconómicas, campo-ciudad, nivel de funciones administrativas y servicios que cubran, según la estructura productiva que posea, entre otros aspectos (Cumbrera, M. G., Mateos, J. C. R., y Lara, E. L, 2016).

La Red Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales UCLG (2014) define a la ciudad intermedia como urbes que crean puentes de conexión sustanciales entre los sectores rurales y urbanos, siendo para la población rural la oportunidad de acceder a instalaciones básicas como: escuelas, hospitales, administración, mercados; y también servicios que van desde el empleo, la electricidad, los servicios de tecnología, transporte, entre otros. Al tener esta posición intermedia, también constituyen, para la mayoría de los ciudadanos, un foco de transición para salir de la pobreza rural. Además, las relaciones que crean con las grandes urbes les permiten complementarse entre ciudades y funcionar como un sistema de ciudades.

Debido a que, por los años noventa ya se enfatizaba en la importancia estratégica de las ciudades intermedias; instituciones como la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés) recomiendan que la inversión estatal no debe enfocarse en las grandes urbes, ya que, eso agrava las desigualdades socio espaciales, ni tampoco debe invertirse directamente sobre áreas rurales debido a la poca efectividad de las tomas de decisiones a este nivel. Es así que, varias instituciones de desarrollo vuelcan su atención en el estudio y desarrollo de las ciudades intermedias, porque, éstas constituyen centros principales de desarrollo regional, considerando su capacidad de acumulación de capital, capacidad administrativa, procesamiento y comercialización del excedente regional agrícola; y el servicio a las unidades productivas rurales. Además, resultan fundamentales en el desarrollo agrícola en su zona de influencia y en la redistribución de la riqueza hacia todos rangos inferiores de su jerarquía urbana, por lo que, dependiendo de la manera en que sucedan las relaciones socioeconómicas entre la ciudad y su territorio se podrá llegar de manera adecuada hasta los hogares de las zonas rurales (Camacho, 2007).

Investigadores como Canziani (2013) afirma que la intermediación con respecto a los asentamientos poblacionales nace del giro conceptual de la ciudad media a la ciudad intermedia, asociándolo al abandono del criterio demográfico para identificar ciudades y distinguirlas entre las metrópolis de los asentamientos urbanos menores. Por el contrario, Salazar, Irarrázaval y Fonck (2017) consideran que este criterio es cuestionado por no tomar en cuenta las funciones que presentan las ciudades medias con relación a los asentamientos menores y áreas metropolitanas. Estos postulados, permiten reflexionar que la conceptualización de ciudad intermedia se enfatiza en procesos de intercambio, acción y apertura hacia afuera, que este tipo de asentamientos desarrolla.

Se entiende, entonces, que las ciudades intermedias tienen la particularidad de generar relaciones de interacción social, cultural, económica y ecológica a diferentes escalas territoriales, pero que, pueden tener fluidez bidireccional con una escala inmediata con las que se circunscriben. Según Canales (2013) este tipo interrelación, que se constituye como una variable independiente del proceso, puede constituirse en un elemento diferenciador frente a las ciudades grandes y metrópolis, no obstante, para diferenciar las ciudades intermedias de las menores, el aspecto demográfico juega un rol predominante

Bajo el capitalismo, las ciudades intermedias son vistas como puente de explotación de un territorio o región, mediando en beneficio de una metrópoli (nacional o internacional). Por eso dependiendo de qué tanto una ciudad o un territorio beneficie a dicho ciclo capitalista, se verá más o menos desarrollado, por lo que, la planificación espacial basada en la ideología neoliberal tiende a agravar las desigualdades regionales en detrimento de las regiones más pobres, mientras que la planificación desarrollista tiende plantear serios obstáculos al desarrollo a nivel local debido a que sus esfuerzos se centran en ciudades intermedias y metrópolis. Se debe considerar el fortalecimiento de lo local (en

funciones administrativas, institucionales, etc.) Para el desarrollo económico y social más autónomo y sostenible de la región, por lo cual, es necesario conformar modelos estructurales de las relaciones urbano-rurales para obtener el sistema regional urbano que pueda ayudar a fortalecer los diferentes niveles de organización humana dentro del territorio de una manera sostenible.

Conceptualizar a las ciudades intermedias, ha resultado una tarea difícil para estudiosos sobre esta temática, si bien es cierto, los textos hasta aquí revisados los relacionan con la intermediación, en la práctica la caracterización de este tipo de ciudades considera aspectos como los demográficos. Así mismo, se identifican estudios que revelan lo valioso de los procesos de interacción entre sectores, con lo cual se puede reflexionar la intensidad de interacción en aspectos laborales

De acuerdo a la Organización Panamericana para la Salud, en el año 2010, 79,4% de la población de América Latina y el Caribe pertenecían a la zona urbana (OPS, 2012); por su parte, en el Ecuador, de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010, el 63% de 9.090.786 personas residían en la zona urbana, siendo en Quito y Guayaquil, consideradas como ciudades Metrópolis, en donde existía la mayor concentración de población urbana durante el año 2001 (43%), sin embargo, para el año 2010, este porcentaje se vio disminuido al pasar al 41%, en contraparte, se ha visto un incremento de población urbana, en aquellas ciudades consideradas como Grandes, Medianas y Pequeñas, quienes concentraban un 57% en el año 2001, pasando a 59% en el año 2010, es decir, hubo un crecimiento (SHAH, 2015).

En Cuenca, de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010, existían 505.585 habitantes, de los cuales 65,26% estaban ubicados en la zona urbana, es decir, la mayor parte de la población están en la ciudad.

### 1.1.1 El gobierno de las ciudades intermedias

El desafío que enfrentan los gobiernos locales es importante al momento de analizar las ciudades intermedias, ya que, su interacción con su territorio circundante y otras ciudades representa una particularidad atención, por ejemplo, los procesos de intermediación en aspectos de vialidad y crecimiento urbano, así como las dinámicas de crecimiento urbano, resultan ejes de particular atención. Según Salazar, Irrarázaval y Fonck (2017) señala que en algunos escenarios se ha retomado el debate sobre la organización subnacionales, centrándose en la escala regional y provincial, en donde los gobiernos locales juegan un papel preponderante, no obstante, los instrumentos estandarizados con los que cuentan muchas veces limitan su función.

Por añadidura, los desafíos de los gobiernos locales de ciudades intermedias con respecto a la planificación urbana son complicados, razón por la cual, es pertinente analizar esta temática partiendo de aristas como el concepto de “escala”, el cual mediante una relación de tamaño, nivel y relación, aporta instrumentos para estudiar la creación de divisiones político y administrativas, con base a las prácticas sociales del espacio (Kaiser, R., & Nikiforova, E, 2008). En efecto, considerando la particularidad de la ciudad intermedia, se estudia la noción de “intermediación”, que aporta una base conceptual para examinar los nodos urbanos que se relacionan activamente con el territorio circundante y con otros nodos (Bellet, C., y Llop, J. M, 2004).

Boisier (2010) afirma que actualmente la discusión de los gobiernos locales se contextualiza desde la descentralización territorial, definiéndola como un conglomerado de políticas, reformas constitucionales que otorgan responsabilidades, recursos o autoridad a niveles más bajos. Es así que, desde este punto se pretende analizar los futuros avances en materia regional y local en ciudades como Cuenca. Para Salazar et al., (2017) el enfoque de descentralización carece

de una profundización con relación al destino espacial de sus acciones descentralizadoras, o sea, le otorga poca importancia a la división espacial sobre la cual gobierna la administración local. Ahora, el ejercicio conceptual de comprender el espacio-temporal es trascendental hacer aplicado en los gobiernos locales, Orellana, Allard, Néspolo y Mercado (2012) relacionan estudios con respecto a este tema, en donde se destacan diversos inconvenientes de los gobiernos locales frente a las dinámicas espaciales que tienen que administrar, pues, no cuentan con las atribuciones para tratar problemas que se dan en territorio, siendo una muestra de la poca reflexión dada en las políticas públicas en la delimitación de las unidades administrativas.

Dentro de la comprensión del espacio temporal, resulta pertinente según algunos autores analizar el “tamaño” que hace referencia espacial de la escala, la cual esta correlacionada en las delimitaciones espaciales que posee la unidad territorial. Posteriormente es necesario estudiar el “nivel”, representado por el grado de complejidad de las significancias entre escalas, finalmente, está la “relación” derivada de las interacciones dentro de la escala, a la cual se le entrega cierto grado de autonomía frente a otras (Salazar, G., Irarrázaval, F., y Fonck, M, 2017). Estas tres dimensiones sirven de base para reflexionar respecto a las unidades administrativas de los gobiernos locales.

Ahora bien, una vez revisado los procesos espaciales que giran alrededor de las unidades administrativas de los gobiernos locales, es necesario abordar de manera global, la forma en que se aplican las relaciones espaciales en las ciudades intermedias. Canziani (2013) reflexiona que los procesos de intermediación de este tipo de ciudades dan fe, de la complejidad con la que se desenvuelve las relaciones internas de la ciudad, comunidades y entre ellas, representando una forma de vinculación al interno de estas escalas. Destaca como sectores aledaños y los gobiernos locales enfrentan los flujos e interacción que motivan a comprender este tipo de asentamientos más allá de sus

fronteras observables. Pues bien, la intermediación con respecto a los asentamientos humanos se fundamenta conceptualmente desde la noción de la ciudad media a la ciudad intermedia.

Con estos antecedentes, son los procesos de interacción con el exterior, los que orientan la condición de intermediación de las ciudades intermedias, lo cual da origen a su denominación. Este proceso entrega un protagonismo relevante a los asentamientos de este tipo, los que operan como nodos catalizadores de los procesos que se dan entre sectores y con las dinámicas a nivel general.

### **1.1.2 Agenda Zonal de Desarrollo Zona-6 Austro**

La Zona 6 la conforman las provincias de Azuay, Cañar y Morona Santiago, con base a la planificación y las particularidades del territorio, que se pretende desarrollar y ordenar, en este instrumento se detallan las características de la Zona a través e un diagnóstico que estipula los asentamientos humanos y la conectividad entre ellos, la reducción de la brechas, la sustentabilidad patrimonial natural y cultural, la gestión del territorio y el análisis de vecindad, lo que motiva la propuesta de desarrollo y el modelo de gestión.

La zona 6 se distribuye espacialmente dentro del territorio nacional ocupando una superficie aproximada de 35400 km<sup>2</sup> que corresponde al 13% del total nacional, se caracteriza por las áreas montañosas en las cordilleras Oriental y occidental de los Andes, además de contar con valles y páramos interandinos. La Zona 6 se divide en 34 cantones y 133 parroquias rurales, la provincia de Azuay la conforman 15 cantones y 61 parroquias rurales, la cual se subdivide en 17 distritos y 120 circuitos, de los cuales Azuay tiene 8 distritos y 67 circuitos (SENPLADES, 2013-2017).

Los datos reflejados en la Agenda Zonal toman como referencia el Censo de Población y Vivienda 2010, en donde Cuenca cuenta con 505.585 habitantes, 65,3% (329.928) corresponde al Área Urbana y el 34,7% (175.657) a la rural; observándose una concentración mayoritaria en la ciudad como tal, considerando una tasa de crecimiento de 1,8%. En toda la zona se destaca un lento crecimiento, motivado por la emigración, alrededor del 11% de hogares tienen al menos un familiar en el extranjero, bajo este contexto se destaca el predominio de mujeres sobre los hombres en el sector. Respecto al auto identificación el 81% se identifica como mestizo; 11,4% como indígena; 4,7% blanca; 1,5% afroecuatoriana; 0,5% mulata, 0,5% montubia; 0,1% negra y el 0,2% otras etnias (SENPLADES, 2013-2017).

La zona 6 – Austro tiene 6 asentamientos humanos jerarquizados, con una población de 10.000 habitantes; en los cuales Cuenca es un asentamiento nacional, cuyo proceso de concentración está en la conurbación Cuenca – Ricaurte – Baños – San Joaquín – Sayausí – Turi – Nulti, en donde se identifica al 3,74% de la población nacional. Los cuales se distribuyen en dos ejes longitudinales, el primero de la Sierra (E35) y el segundo en la Amazonía (E45). Cuenca cuenta con un área urbana de 70 km<sup>2</sup> y 331.88 habitantes, con una densidad demográfica de 4.740 hab/km<sup>2</sup>, misma que resulta baja para una ciudad intermedia en el contexto latinoamericano (SENPLADES, 2013-2017).

Se considera importante como se mencionó anteriormente, por el acceso a la información del presente estudio, la educación la cual muestra una población nacional de 9,6 años de estudio, superior al zonal de 8,9, en el área urbana el promedio de escolaridad de hombres y mujeres es superior al rural, con una tasa de asistencia a la educación superior a nivel nacional del 22%. Por otro lado, la salud evidencia una tasa de natalidad de 24 niños nacidos vivos por cada mil habitantes, cuya tasa de mortalidad de la zona es de 4,2 fallecidos por cada mil habitantes (SENPLADES, 2013-2017).



Asimismo, se enfatiza en la variable movilidad humana en la cual se identifica la migración internacional por varios factores socioeconómicos como: pobreza, empleo, ingresos inferiores al SBU, dotación de servicios y la expectativa de mejor vida. En la que la zona del Azuay representa el 4% de la población migrante. Con respecto a las actividades económicas se observa que las actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca representan el 9% del valor Agregado Bruto, el comercio el 11%, salud 4%, transporte, información y comunicaciones el 15%, siendo la información más relevante que se relaciona con las variables que se analizaron en el presente estudio

### **1.1.3 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Provincia de Azuay**

La provincia de Azuay cuenta con aproximadamente 8.492,76 km<sup>2</sup> de superficie, cuya altitud está entre los 37 m.s.n.m. considerando la zona de la costa como Camilo Ponce Enríquez y 4.482 m.s.n.m. en el parque nacional El Cajas. La cabecera cantonal es Cuenca, conformada por 15 cantones: Camilo Ponce Enríquez, Chordeleg, Cuenca, El Pan, Girón, Guachapala, Gualaceo, Nabón, Oña, Paute, Pucará, San Fernando, Santa Isabel, Sevilla de Oro, Sigsig. Siguiendo la misma línea el Cantón Cuenca está conformado por 21 parroquias: Checa, Baños, Chaucha, Chiquintad, Cumbe, El Valle, Llacao, Nulti, Octavio Cordero, Quingeo, Paccha, Ricaurte, San Joaquín, Santa Ana, Sayausí, Sidcay, Sinincay, Tarqui, Turi, Victoria del Portete y Molleturo (GAD-Azuay, 2015-2030).

El emplazamiento geográfico, deja ver características particulares en la zona, pues limita con las provincias de El Oro y Guayas, por el oriente se encuentra Morona-Santiago y Zamora Chinchipe, al Norte se encuentra la provincia de Cañar. Uno de los aspectos diagnosticados en el PDOT es el de asentamientos humanos, que aborda la distribución y ocupación de la población en el territorio; la movilidad que analiza las redes que articulan a la población con el medio físico y sus actividades. Las actividades de educación también presentan actividades particulares en busca de mejorar

la calidad de vida de los habitantes, en las que la división por distritos y circuitos ha sido una alternativa, esto con respecto a la educación general básica, en la cual el cobro de matrículas se suspendió, es más la infraestructura educativa que alberga la ciudad de Cuenca es la mayor concentración de la provincia, rebasando los límites provinciales, pues en los niveles de educación superior y postgrados se acoge a población de estudiantes de Cañar, Loja, El Oro, Morona Santiago y Zamora Chinchipe (GAD-Azuay, 2015-2030).

Con estos parámetros la estrategia territorial nacional se destaca tres que corresponden a la provincia de Azuay y Cuenca en particular:

- Fondo de cuenca interandina sur
- Vertientes interiores de cuenca interandina sur
- Vertientes externas intervenidas de la cordillera de los Andes

Al respecto, aterrizando en el análisis cantonal, se extraen para el nivel provincial las estrategias globales como son:

- Riego
- Vialidad
- Comercialización
- Capacitación y asistencia teórica

#### **1.1.4 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial cantón Cuenca**

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca (PDOT), se estructuró con base a lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador 2008 y articulados a través del Plan Nacional de Desarrollo como instrumento que se articuló con el Plan nacional del Buen Vivir, actualmente denominado y ajustado como Plan nacional de Desarrollo. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano, el régimen de los GAD y los especiales con el propósito de garantizar autonomía política, administrativa y financiera (PDOT-Cuenca, 2011).

Así se establecen las funciones de los GAD regionales, provinciales y municipales, para el análisis del estudio se enorará a las características del cantón Cuenca estipuladas en el art 54 y 55 que establecen las funciones y competencias respectivamente:

Art. 54.- Funciones, literal e) Elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas”

Art. 55.- Competencias, literal a) “Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad”

Bajo estos parámetros instrumentos como los planes de desarrollo deben establecer en su contenido un diagnóstico que las capacidades, oportunidades y potencialidades de desarrollo, además de los requerimientos a satisfacer a las personas y la comunidad; definir las políticas generales y específicas que orienten los objetivos a mediano y largo plazo, así el establecimiento de los lineamientos estratégicos como fuentes de acción para alcanzar las metas propuestas, finalmente incorporar programas y proyectos con metas e instrumentos de valoración, control y rendición de cuentas (PDOT-Cuenca, 2011).

El Plan Estratégico de Cuenca 2020, se estableció a través de ejes estratégicos como: economía, ambiente, territorio, social, cultural y político, los cuales se soportan en 32 planes sectoriales y programas, el Plan de Igualdad de Oportunidades y el Plan Estratégico de Turismo (PDOT-Cuenca, 2011).

## **1.2. Región**

La palabra región tuvo su origen en el siglo XVIII, debido a una necesidad de una división racional del territorio que se distinga de otros, es una expresión que refiere a la especialización de poder y de las relaciones de cooperación o de conflicto que de ella se derivan (Montañez & Delgado, 1998) sin embargo, el término región ha sido identificado por dos posturas, la primera relaciona la idea de que es un espacio de territorio con propiedades específicas, y la segunda, la define como una forma de individualizar el espacio (Cayetano, 2003).

En este sentido, la primera refiere a una región real o natural, caracterizada por identidades de poblamiento, explotación y formas de vida; el espacio regional puede ser producto de relaciones sociales, elementos interrelacionados, en donde el principal fenómeno que define al espacio regional es el urbano y las relaciones

funcionales, y fueron considerados la base para la regionalización a partir de la década de los años cincuenta, concluyendo que la región, es un sistema real observable a varias escalas, organizado por grupos humanos, con un esquema de relaciones horizontales y verticales entre sus elementos (Cayetano, 2003).

Por otro lado, el espacio región puede ser visto como una construcción mental, de la mente humana. Autores como, Puyol (1980), Bradshaw y Estébanez (1985) afirman que no existe regiones objetivas, todas son resultado de construcciones mentales, del hombre, creada para su interés, tal como: facilitar la administración de un territorio, o el estudio científico de regiones de características semejantes (Cayetano, 2003).

Para Vargas (2012) la región se trata de subdivisiones del espacio geográfico, ya sea planetario, nacional o del espacio local, es decir, es el espacio general que está formado por unidades espaciales que tienen características homogéneas, propias y únicas y que tienen autonomía funcional.

### **1.2.1 Ciudad y su Región**

Bolay y Rabinovich (2004) sostienen que la ciudad como punto situado dentro del espacio está rodeado por éste, convirtiéndose así en uno de los objetos que componen el complejo sistema territorial. Todavía más, la ciudad como objeto-sistema existe por el mantenimiento de cierto equilibrio funcional respecto a su entorno; esta relación entre dos objetos se conoce como “adaptación entendida”, que comprende el proceso de acomodación de la ciudad a diversas circunstancias sucedidas en un territorio. Es decir, cuando un objeto (ciudad) se transforma está reaccionando a cambios que suceden a su alrededor.

La definición de sistema, toma al mismo, como la existencia que trata de sobrevivir dentro del entorno cambiante, siendo estos cambios no únicamente producidos por las contradicciones internas sino mayoritariamente provienen del hábitat del sistema (factores externos). Por añadidura, el funcionamiento de las ciudades, está ligado, que ellas viven generalmente en situaciones de inseguridad, puesto que, en el contexto capitalista<sup>9</sup>, su desarrollo depende de factores diferentes originados fuera de sus propios sistemas y de la capacidad de la ciudad de armonizarlos con su propio desarrollo. La ciudad puede crear ciertas estructuras fundamentales con algunos centros poblados basadas en el concepto de entorno, continuidad y límite. Así mismo, se vinculan aspectos como: la proximidad adecuada, la sucesión y la exclusión espacial, por lo que, nuevas estructuras espaciales surgen bajo la influencia de fuertes estímulos de parte del entorno de la ciudad (Bolay, J., y Rabinovich, A. , 2004).

El concepto de ciudad-región según Rodríguez (2008) citado por Mancheno y Terán (2012) se relaciona con los núcleos urbanos, semi-urbanos y rurales correlacionados entre sí. Tomando como base, que tal interconexión espacial motiva a pensar en una nueva escala territorial, con ello, la ciudad-región se puede identificar como la unidad para implementar políticas económicas. Es así que, existen varias aproximaciones en cuanto a este concepto, estableciéndose varios ejes para abordarlo, Boisier Etcheverry (2006) sostiene que nace a partir del entorno económico mundial, que se relaciona con la tendencia marcada hacia la globalización.

---

<sup>9</sup> En la década de los noventa y durante el primer lustro de este siglo, los estudios se han centrado en la comprensión del proceso de acumulación flexible, en cómo evoluciona el capitalismo tardío a partir de la crisis del setenta (Harvey, 1990, 1997, 2000 y 2004; Soja, 1989 y 2000) dentro del pensamiento geográfico crítico y en el análisis de la ciudad posmoderna; por ejemplo, Harvey (1990, 2000 y 2004) y Soja (1989 y 2000) dedican gran parte de los trabajos a estudiar el espacio urbano desde una crítica a la economía política y desde una teoría social crítica, inspirada principalmente en el pensamiento francés y, particularmente, en la obra de Henry Lefebvre y sus estudios pioneros en la línea del espacio urbano como un producto social (espacio vivido)

Se considera que la ciudad-región se debe estudiar de manera particular, tomando en cuenta los diferentes procesos de cambio que se dan en el territorio, así pues, autores contemporáneos como Cuervo (2003) quien destaca que el Estado, la teoría, la doctrina y la política económica son los vínculos de la transformación socio espacial, y llevan a la conformación de nuevos espacios sociales y regionales, siendo ejes de acción los aspectos culturales y ambientales, así como lo social y lo político. En cambio, para Sassen (2013) la construcción de la ciudad-región se diferencia por la concentración espacial de las funciones mediadoras superiores en las grandes ciudades. De igual forma, el programa Ciudades Intermedias y Urbanización mundial (CIMES) relacionan la importancia que tienen las ciudades intermedias en el ámbito de ciudad-región, las que se convierten en nodos de articulación territorial configurando el sistema urbano mundial o en centros que contribuyan al proceso de urbanización mundial sostenible y territorialmente equilibrado (Bellet, C., & Llop, J. M, 2002). Con base a estas afirmaciones, se puede colegir que la ciudad-región se funda como una red articulada por diversas escalas, en donde la ciudad intermedia representa el nodo que configura el sistema urbano mundial.

Lamentablemente debido a condiciones político-administrativas en el país poco se ha hecho por estudiar las estructuras y sistemas que se forman con base a la ciudad, llegando a conformar una región territorial bajo su zona de influencia, que poco o nada, evidencia la división político-administrativa; planificando provincias, cantones y parroquias como si fueran entes independientes. Está dinámica de establecimiento territorial constituye un error grave, porque, la ciudad interactúa con otros objetos espaciales en forma sincronizada y mutua (complementaria), razón por la cual, lo acertado sería identificar los sistemas y planificar con base a ellos. Además, debido a que, la ciudad intermedia se convierte en el principal polo de su región «para disminuir inequidades territoriales y hacer un territorio más sostenible» es necesario implementar políticas identificando adecuadamente las regiones-sistemas, a partir de

las cuales, se implementarán políticas apropiadas tanto desde la ciudad como de cada localidad. Por añadidura, esto motivaría el reducir los conflictos sociales y con ello tener un menor costo social en la ciudad y su territorio.

### **1.3 Gestión territorial**

Hablar de gestión territorial, es referirse a una acción de ingeniería, que requiere de un método e instrumentos para su diseño y ejecución. Es decir, tomando en cuenta que existen variables que no pueden reflejar el dinamismo y comportamiento de un territorio, a esto, dentro de la gestión territorial se debe considerar la planificación estratégica, que requiere que se establezca la misión y visión del espacio geográfico, para posteriormente pasar a un análisis FODA que permita derivar objetivos, metas, hitos y acciones. Una vez cumplida la etapa anterior, se procede con la etapa de diagnóstico, que se constituye en una actividad fundamental a ser realizada convirtiéndose en única e inamovible, debido a que, el territorio es altamente dinámico, cambiante y esencialmente incierto, por lo que, éste no puede limitarse a un estudio de línea base o inventario territorial, es decir, este tiende a ser cambiante y variar conforme el territorio (Gonzales, 2010).

Otro de los aspectos a considerarse dentro de la Gestión Territorial, es el Ordenamiento Territorial, que es generar un orden al territorio con base a su potencial y expectativas de la población, así mismo, se debe implementar, el desarrollo normativo propio, que define las normas que se necesita construir y socializar entre todos para poder fortalecer, vivir en armonía y autonomía; se define normas para la organización, tales como estatutos y reglamento interno; normas para el acceso y uso de los recursos naturales; distribución de los beneficios generados. La importancia de tener normas es a razón de autorregular, con base al principio de que todos deben recibir beneficios, pero también todos deben cuidar lo que tienen (Alem, Silva, & Loayza, 2011).



A criterio de Torre (1999), dentro de la gestión territorial se debe identificar distintos momentos, a saber, diagnóstico orientado a la factibilización de líneas de trabajo, como un proceso de negociación entre actores institucionales y comunitarios, líneas de trabajo convergentes en un plan de largo plazo, del cual es posible priorizar acciones o proyectos, consideración del territorio y del universo de referencia en la planeación, formulación de proyectos considerando objetivos que pudieran ser compartidos entre varios proyectos, sistema de monitoreo que evalúe efectos e impactos, y explicitación de supuestos de no cambio y de factores externos.

La gestión de una ciudad intermedia está supeditada al objetivo de integrar la acción pública con la privada, específicamente con la empresarial que se asocia con los mercados, es más no se distingue en ciudades que no tienen una dinámica con ellos, o sea que se articulan con el desarrollo de las fuerzas sociales y productivas o con las bases para sostener alternativas expansivas.

#### **1.4 Panorama histórico de las ciudades intermedias en el Ecuador**

Carrión (1986) en un análisis de las ciudades intermedias y su poder local, reflexiona que, existen dos momentos históricos que caracterizan el desarrollo de las ciudades intermedias. El primero se orienta a la constitución del proceso de urbanización, el cual se distingue a partir de la formación del Estado nacional; y el segundo se genera a partir de la consolidación de la urbanización en el país, que puede entenderse desde el proceso de modernización capitalista, que se vive desde los años sesenta.

##### **1.4.1 Primer periodo (1825 a 1850)**

Debido al modelo agroexportador que se desarrollaba en el país, se logró profundizar la urbanización nacional, durante este período se integran dos regiones económicamente distintas: Costa y Sierra. Por un lado, la Costa que mediante

su plantación permitió la generación de divisas por las exportaciones que se realizaban, mientras que, la Sierra satisfacía el mercado interno en formación. Cabe mencionar que la evolución de las formas productivas dominantes tanto en la Costa como en la Sierra (plantación, hacienda), así como, la articulación interurbana incide en la dinámica poblacional y en desarrollo de las ciudades intermedias. La plantación costeña que se encontraba en apogeo y el estancamiento relativo de la hacienda serrana determinaron una redistribución poblacional de la Sierra a la Costa, principalmente a sus zonas más prósperas. De ahí que las ciudades intermedias nacen principalmente en la Costa con el boom agroexportador del cacao.

La participación de la población ecuatoriana en la zonas literales fue de 5 – 7% a finales del siglo XVI, pasando a ser del 10% a comienzos del siglo XIX, es decir, ésta pasó a representar al cuarto de la población y un tercio para el año 1929, en este sentido, este crecimiento fue resultado de la revolución demográfica precoz de Manabí y del reforzamiento de la inmigración desde los Andes, lo que ocasionó una crisis regional de componentes múltiples (Maigushca, 2008).

**Tabla 2:** Distribución porcentual de la población del Ecuador de la Sierra y de la Costa

Años	Sierra (%)	Costa (%)
1780	91,2	8,8
1892	74,7	19,1
1938	61,3	32,0
1942	61,1	32,6
1950	58,0	40,5
1962	50,7	47,5
1974	48,3	48,8
1982	47,1	48,9

**Fuente:** Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

Las ciudades intermedias se desarrollan principalmente en la Costa centro-sur: Los Ríos, EL Oro, Guayas y Manabí; y en la parte central de la Sierra: Pichincha, Chimborazo, Cotopaxi.

### **1.3.1 Segundo periodo (1850 a 1885)**

La dinamización de la economía nacional a partir de la reactivación del modelo agroexportador (banano) determinó una mayor integración del país; la urbanización se aceleró significativamente, por un lado, las ciudades intermedias de la Costa adquieren un alto dinamismo, mientras que, las de la Sierra evidenciaron un estancamiento relativo. En otras palabras, el esquema de urbanización tiende a redefinirse a partir de la década de 1960 con la crisis de la lógica de acumulación basada en la agroexportación; estando más bien, en presencia de un proceso de transformación de las formas de acumulación semicolonias o primario-exportadoras a las nuevas de sustento urbano-industrial.

En contexto general se observa un proceso de readecuación de la organización territorial en su conjunto; en esta perspectiva, se inscriben la incorporación de la "región" amazónica, las transformaciones en la relación campo-ciudad, la redefinición de las ciudades intermedias al interior de una trunca red urbana. Sin ir más lejos, en la Sierra, principalmente la transformación de la hacienda, considerando la ruptura de la relación político-económica entre la hacienda y el campesinado, deviene, en la formación de unidades empresariales y en una serie de estrategias de reproducción como migraciones. Según lo destaca Larrea (1986) en el año 1950, la Sierra tuvo la presencia de ciudades intermedias importantes como: Cuenca, Ambato y Riobamba; no obstante, primaba Quito sobre otras ciudades en crecimiento.

A partir del año 1982, Cuenca, que sobrepasaba los 150.000 habitantes, se distinguió por la importancia de la industrialización en el proceso de crecimiento; se contaban allí con 6.471 empleados en las empresas industriales de alrededor 10 asalariados, mucho más que lo registrado en ciudades costeñas como Manta (2.938 trabajadores) y Ambato en la Sierra (2.107 colaboradores). Además, dos bancos, una compañía financiera y un organismo regional de desarrollo, el CREA, tienen allí su sede. Estos instrumentos de poder local han contribuido a la reconversión económica que siguió a la crisis de exportación de los sombreros de paja; a la par, la "Ley de Fomento Industrial" facilitó orientar esta reconversión hacia la industrialización (Portais, 1986).

**Tabla 3:** Tasa de crecimiento anual durante tres periodos intercensales

Ciudad	Años		
	1950-1962	1962-1974	1974-1982
Quito	4,24	4,56	4,27
Ambato	3,83	3,34	4,45
Cuenca	2,96	3,49	4,18
Loja	3,02	4,23	4,25
Tasa mediana tres capitales provinciales de la sierra	3,27	3,68	4,29
Guayaquil	5,65	4,19	4,52
Esmeraldas	7,38	5,27	4,99
Portoviejo	4,26	4,14	4,21
Machala	11,8	6,78	5,29
Tasa mediana tres capitales provinciales de la costa	7,81	5,40	4,83

**Fuente:** Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

**Tabla 4:** Población en los cuatro censos de las ciudades de más de 10.000 habitantes en 1982, y totales urbanos y rurales por regiones

Ciudad	Región	Población. 1950	Población. 1962	Población. 1974	Población. 1982
Guayaquil	Costa	258.966	510.804	823.219	1'199.344
Quito	Sierra	209.932	354.746	599.828	866.472
Cuenca	Sierra	39.983	60.402	104.470	152.406
Machala	Costa	7.549	29.036	69.170	105.521

Fuente: Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

**Tabla 5:** Tasas anuales acumulativas de crecimiento de las principales ciudades y sectores (en porcentajes)

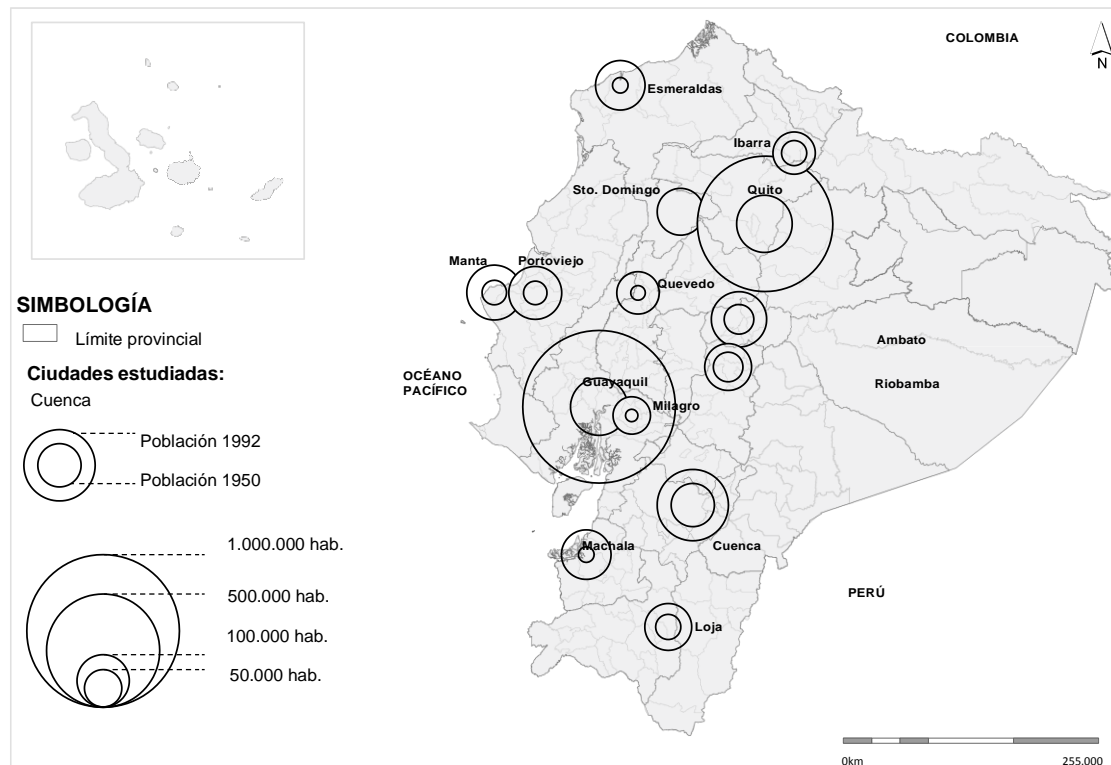
Ciudad	Tasa 1950-62	Tasa 1962-74	Tasa 1974-82	Tasa 1950-82
Guayaquil	5,82	4,06	4,82	4,91
Quito	4,47	4,47	4,70	4,53
Cuenca	3,50	4,67	4,83	4,27
Machala	11,88	7,50	5,42	8,59

Fuente: Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

La clasificación de ciudades intermedias, las que superan los 50.000 habitantes, con respecto al censo de 1982, dio un total de 12 poblados con características distintas que reflejaban sus orígenes (Ver Mapa 1). La mayor parte de ellos consisten de capitales provinciales de origen colonial; el resto son poblaciones de reciente fundación que han florecido

por sus conexiones con la economía agroexportadora de la costa, sobre todo en la era bananera. O sea, que por un lado existe un conjunto de ciudades con una historia política cuya herencia ha dejado una larga huella administrativa como centros regionales con los servicios correspondientes, mientras que por el otro existen ciudades levantadas sobre una herencia de funciones y utilidades propias de poblados de poca importancia.

### Mapa 1: Las ciudades primarias e intermedias de Ecuador



Fuente: Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

Cuenca tenía mayor importancia en la era colonial, cuando dominaba todo el sur del país, siendo la segunda ciudad y un foco importante de la iglesia; a pesar de su importancia histórica; las rutas terrestres hacia Guayaquil o Quito tienen que cruzar por un nudo andino complejo hacia el norte, y hasta ahora los huaicos o derrumbes las bloquean durante las lluvias. Esto permitió el mantenimiento de estructuras agrarias anticuadas, aun cuando en algunas partes ya se habían reformado, lo que, en combinación con la presión sobre la tierra, resultó en corrientes netas de migración negativas para la región hasta la mitad de la última década. También favoreció el control de las élites de la ciudad sobre las oportunidades creadas por el Estado, incluyendo el Centro de Reconversión Económica de Azuay (CREA), Cañar y Morona Santiago, que fue creado para mejorar la situación del campesinado.

La presencia de empresas modernas, capitalistas y de mayor jerarquía concordaban con la herencia administrativa de las ciudades. Esto se reflejó en la supremacía de Cuenca en el sector de la salud, de igual manera, se notaba un patrón similar en la educación; el sector comercial y el sector mayorista que se preocupaba fundamentalmente por distribuir productos de consumo. El dinamismo de las economías de las ciudades intermedias seguía siendo el tradicional los servicios y la administración y en segunda línea el comercio.

### **1.3.2 Las ciudades intermedias en el contexto de la urbanización ecuatoriana**

#### **1.3.2.1 Roles ejercidos por las ciudades intermedias: breve panorama histórico**

Las ciudades intermedias se presentan sobre la base de sus rasgos comunes más sobresalientes, de manera tendencial y homogénea dentro de los períodos. Por “ciudad intermedia” se entiende provisionalmente a la caracterizada por el “*locus*” central de ámbitos productivos regionales- predominantemente agrícolas, basados el

monocultivo y sujetos a los movimientos cíclicos del comercio exterior ecuatoriano-donde aquella asume la función general de intermediación respecto a las ciudades primarias de Quito y/o Guayaquil respondiendo de alguna manera a la lógica del colonialismo interno.

**a) Primer período: conformación urbana**

La conformación urbana dispersa encuentra su integración en una especialización socio productivo zonal, la cual dicta que, por ejemplo, Cuenca aparezca como polo central del área minera del sur y Quito se constituya como centro zonal principal hacia el norte con la producción agro-textil.

- **Primera fase de las ciudades intermedias: la hacienda serrana**

La división del trabajo impuesta por la corona española imprime nuevas características al esquema económico imperante, la producción manufacturera textil y agropecuaria para surtir a las regiones del Perú, Alto Perú y Santa Fe. Esta Inflexión histórica puede ser considerada el origen del sistema hacendatario serrano y el motor visible del inicio de separación del complejo bicefálico urbano. Se integran a la unidad productiva básica: el latifundio.

La diversificación política, económica, regional y poblacional genera durante este período la conformación y desarrollo de ciudades intermedias, en donde Cuenca se situaría entre una de ellas por su consolidación de formas productivas regionales propias.

**b) Segundo período: proceso de urbanización**

Su origen se debe al desarrollo de las fuerzas productivas desde mediados del Siglo XVIII, que da por resultado la dinamización del intercambio comercial con base a la exportación de productos agrícolas y a la importación de



manufacturas, la conformación del modelo agroexportador y la interrelación regional sierra-costa. El modelo agroexportador que se implanta permite la integración regional sierra-costa. Por otro lado, el sistema de plantación el apogeo y el estancamiento relativo de la hacienda serrana determinan una redistribución poblacional, por migraciones de la sierra hacia la costa. Guayaquil y Quito van convirtiéndose aceleradamente en los ejes de los procesos de acumulación y urbanización nacionales; el resultado general es que el centro de gravedad económico del país se desplaza de Quito a Guayaquil y de la Sierra a la Costa.

- **Segunda fase de las ciudades intermedias: la plantación costeña**

El auge del modelo agroexportador permite ubicar el origen de la segunda fase de las ciudades intermedias ecuatorianas en la costa fundamentalmente. Pero, a partir de la década de 1920 este proceso momentáneamente se trunca debido a que la sociedad entra en un franco estancamiento económico, producto entre otras razones, de la caída de las exportaciones tradicionales, principalmente el cacao. En concreto, se acelera la descomposición de la hacienda serrana y se produce una gran expulsión de trabajadores de las plantaciones costeña. Quito y Guayaquil se convierten en los centros últimos de la migración generada; no es sino, hasta 1950 cuando la plantación costeña se desarrolla con referencia a un nuevo producto agrícola (el banano) y el país se recupera parcialmente de la crisis en la que se encontraba sumido.

La Tabla 6 muestra que durante este período se observó un acelerado proceso de urbanización, en la Costa se evidenció un alto dinamismo, principalmente las ciudades intermedias, mientras que, en la Sierra se generó un estancamiento relativo.

**Tabla 6:** Tasas anuales de crecimiento de la población urbana por región y tamaño de los centros urbanos en los periodos intercensales (1950-1962 y 1962-1974)

Estrato	Período 1950-1962		Período 1962-1974	
	Costa	Sierra	Costa	Sierra
Centros de 2.000 a 5.000 habitantes	1,4	-1,1	1,3	1,3
Centros de 10.000 a 100.000 habitantes	12,6	3,9	6,7	4,0
Centros de más de 100.000 habitantes	5,8	4,5	4,0	5,8
Total población urbana	5,9	3,6	4,7	4,3

Fuente: Carrión, Hardoy, Herzer y García (1986)

- **Tercera fase de las ciudades intermedias: desarrollo industrial y enclave petrolero**

La dinámica poblacional de las ciudades intermedias de la costa se redujo debido que no lograron constituir durante esa época de auge económico, una economía urbana, y principalmente por la incapacidad ocupacional del agro para absorber a la población creciente. Al contrario, en la Sierra se asiste a un dinamismo relativo, debido a los cambios de la estructura agraria, al avance de la producción con mayores enlaces tecnológicos y al incremento de los sectores medios de la población. Es así que, para la década de 1960, el proceso se encontró consolidado bajo el signo del desarrollo capitalista, que se sustenta en los ingresos derivados de la producción y comercialización petrolera.

## 1.4 Cuenca como ciudad intermedia



### 1.4.1 Tipologías de Ciudades

A nivel de los estudios urbanos no existe un consenso general en torno a identificar la tipología de las ciudades según el crecimiento poblacional. En el caso del Ecuador, se lo ha identificado a partir del promedio de habitantes presentes en el territorio urbano de los 221 cantones (ver Tabla 7), por lo que, la conformación se construiría de la siguiente forma: las grandes ciudades serán las que posean más de 1 millón de habitantes, mientras que las ciudades intermedias estarán identificadas, por albergar, entre los 100 mil habitantes y menos de 1 millón; para el caso de las pequeñas ciudades se puede considerar a las que tienen rangos de población entre los 20 mil habitantes y los 100

mil; la unidad más pequeña, serán las localidades, puesto que, son todas aquellas ciudades que tienen menos de 20 mil habitantes.

**Tabla 7:** Tipologías de Ciudades

Tipología de Ciudad		Promedio de habitantes por tipología de ciudad		
		1990	2001	2010
Grandes	>1.000.000	1.275.259	1.692.379	1.943.213
Intermedias	1.000.000 <x> 100.000	146.445	162.588	198.760
Pequeñas	100.000 <x> 20.000	40.948	36.660	47.569
Localidades	20.000 <	5.103	5.275	7.181

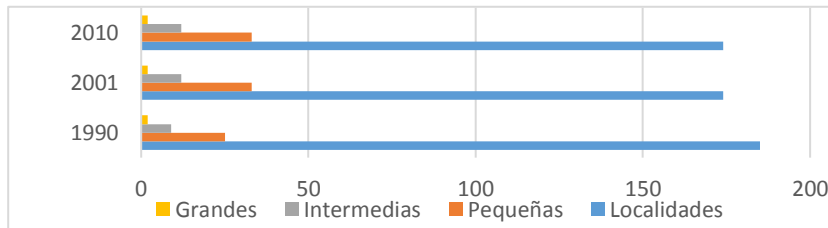
Fuente: (INEC, 2018)

En el informe nacional del Ecuador Habitat III, identifica la distribución en el territorio con base al Censo Poblacional y Vivienda elaborado por el MIDUVI en el 2015 considerando el porcentaje de población nacional. En donde se identifica a Quito y Guayaquil como ciudades con el mayor, dicho estudio relaciona el 25% de la población no localizada en ciudades metrópoli como ciudades grandes, intermedias con la misma condición; y pequeñas al 50% de la población no localizada en ciudades metrópoli.

En el Gráfico 1 se muestra el tipo de ciudad que ha crecido, luego de 2 décadas son las pequeñas ciudades y las ciudades intermedias. Su apareamiento coincide con el desarrollo de las actividades económicas de Quito, Guayaquil, Cuenca, Ambato, Machala y Manta; porque, estos centros registran crecimientos poblacionales por debajo de la media

nacional (2%), el aumento en las periferias puede explicarse, porque, ahí se localizan los complejos económicos de estas ciudades (Barrera, A. Olmedo, P. Muñoz, María. Paz, B. y Guevara, C., 2015)

**Gráfico 1:** Tipología de ciudad



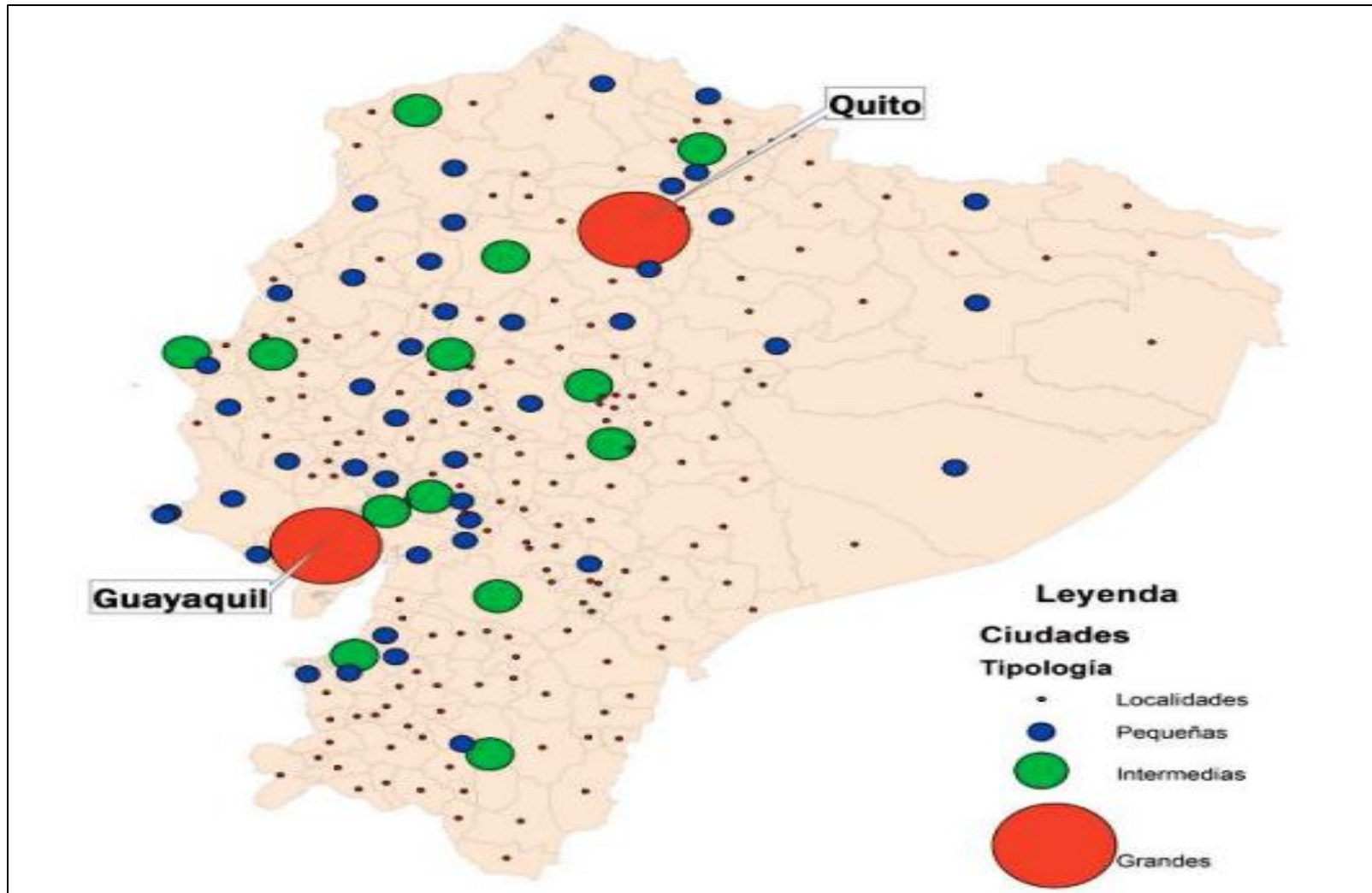
Fuente: (INEC, 2018)

**Tabla 8:** Tipología de ciudad

	1990	2001	2010
Localidades	185	174	174
Pequeñas	25	33	33
Intermedias	9	12	12
Grandes	2	2	2

Fuente: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018)

**Mapa 2:** Tipología de ciudades



Fuente y elaboración: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018)

## CAPÍTULO 2

### CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD INTERMEDIA

---

#### 2.1 Movilidad hacia Cuenca

La movilidad constituye uno de los aspectos relevantes de las aglomeraciones urbanas, que tiene consigo varias complejidades y un elevado número de barreras sociales, económicas y ambientales, que influyen en la funcionalidad y en el convivir de las personas, razón por la cual en el presente estudio se enfatiza el eje de movilidad hacia Cuenca, pues la migración interna desde otros sectores cercanos motivó que se analice esta variable, más aún cuando es parte del desarrollo urbano. Así lo destaca Constanza (2000) que afirma en cuánto, cómo y adonde se desplazan las personas en el espacio urbano, representa la peculiaridad de la dinámica social, en donde la movilidad es el reflejo de ella, por ejemplo: donde se ubican los centros de acopio, viviendas, universidades, espacios de circulación, entre otros.

#### 2.1.1 Migración interna hacia Cuenca desde otros cantones según el Censo de Población y Vivienda de 2010

##### *a) Procedencia de la información.*

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Censo de Población y Vivienda (2010)

##### *b) Metodología para elaboración de mapas.*

Los mapas 3 y 4 fueron elaborados con datos obtenidos del Censo de Población y Vivienda 2010 mediante el uso del programa de procesamiento estadístico REDATAM. La información de consulta requerida fue la migración desde otros cantones hacia Cuenca, por lo que, se realizó la búsqueda considerando la siguiente variable: *Cantón dónde vivía*

*hace 5 años (la persona encuestada)*, recomendada por técnicos del INEC, pues, aporta datos de la procedencia de la persona encuestada. El mapa 3 se elaboró con los valores absolutos del número total de inmigrantes de los diferentes cantones del país hacia Cuenca, mientras que, el mapa 4 se estructuró con respecto a la influencia de Cuenca sobre otros cantones, datos que se obtuvieron a través de la relación entre el total de migrantes del cantón y su población total, es decir en valores obtenidos con una relación relativa a la población de cada Cantón.

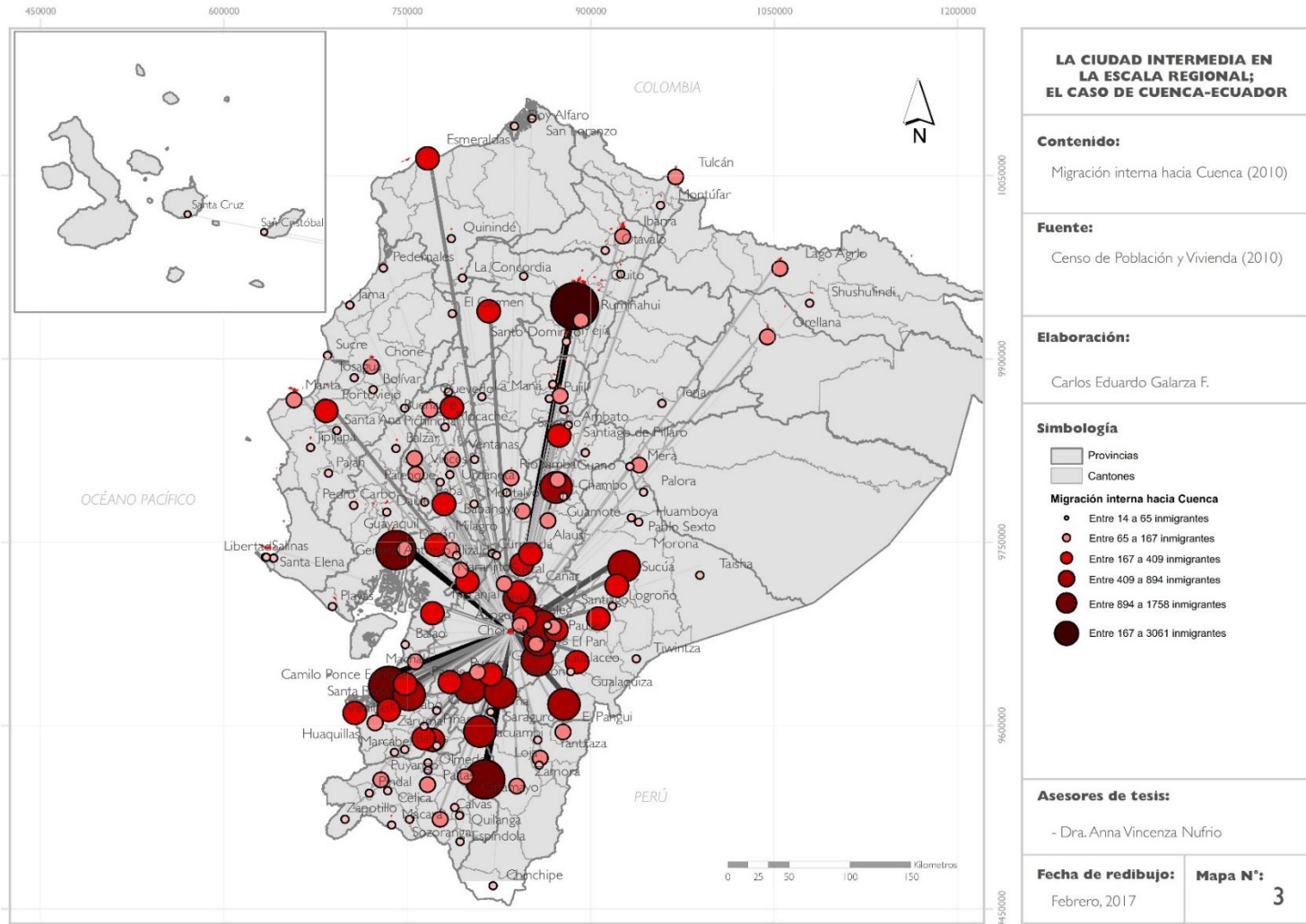
$$\text{Influencia real del Cantón} = \frac{\text{Total de migrantes del cantón}}{\text{Población Total del cantón}} (1)$$

**c) Desarrollo del contenido.**

Los mapas 3 y 4 tienen como propósito conocer el movimiento migratorio desde diversos cantones del país hacia Cuenca, determinando así, su influencia demográfica a nivel nacional, con ello, plantear en rasgos generales la zona de influencia territorial de la ciudad de Cuenca. En el mapa 3: Migración Interna hacia Cuenca (2010) se graficó la migración desde otros cantones ecuatorianos hacia Cuenca en valores absolutos, por lo que, cantones que cuentan con altas tasas demográficas como: Quito, Guayaquil, Machala o Loja aparecen con los mayores aportadores de migrantes hacia este sector.

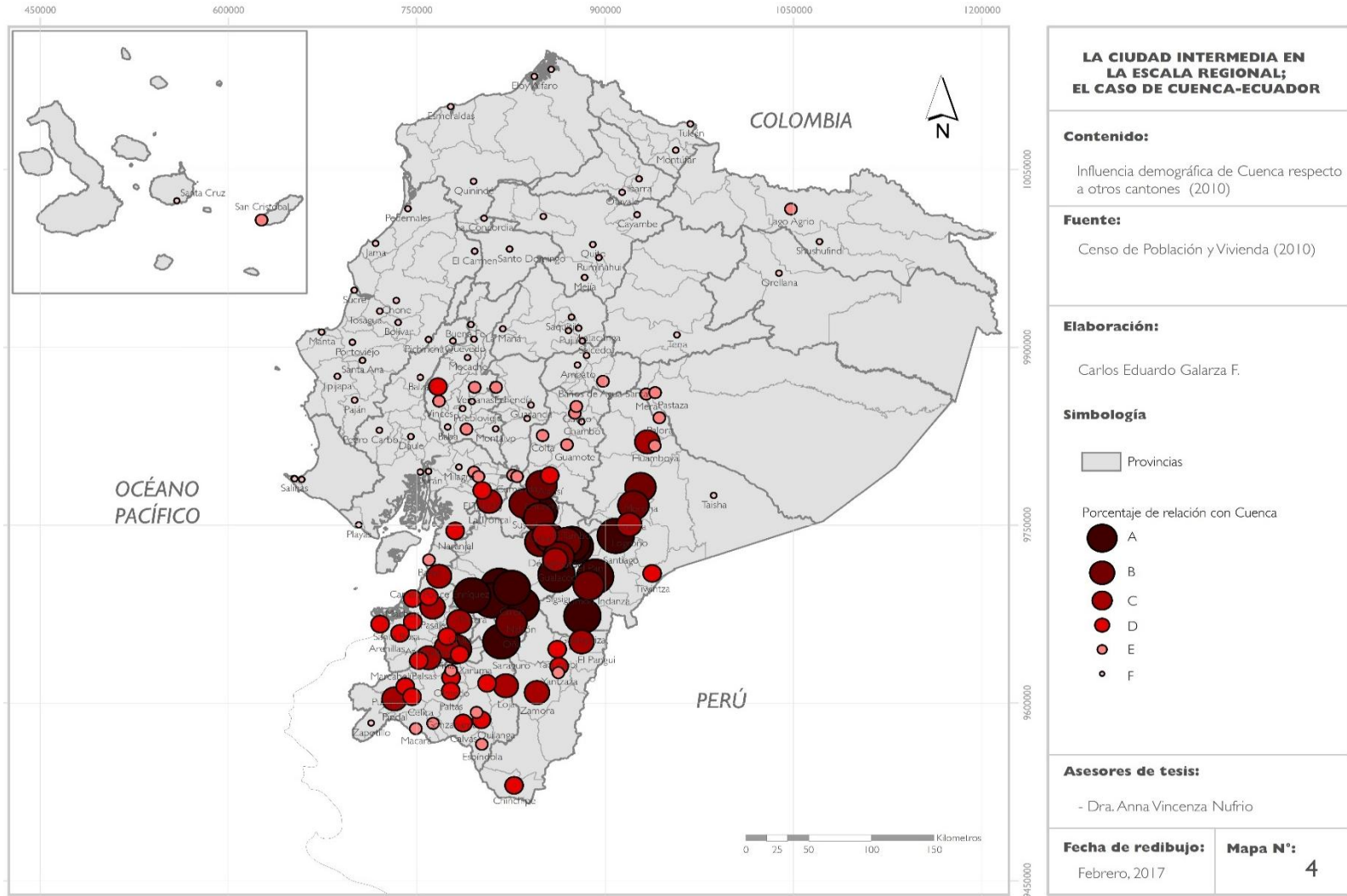


**Mapa 3: Migración interna hacia Cuenca**



Fuente: (INEC, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Mapa 4: Influencia demográfica de Cuenca respecto a otros cantones**



Fuente: (INEC, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

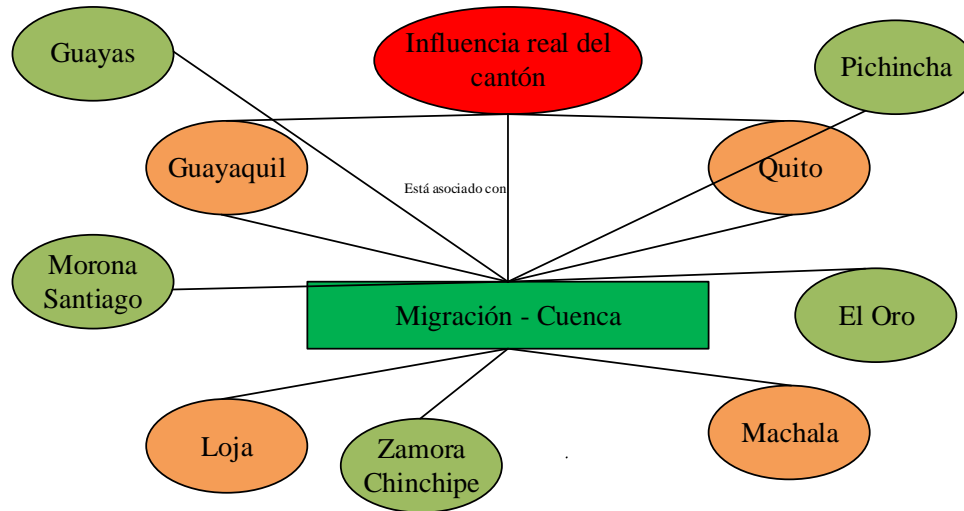
Es importante señalar que, la cantidad en valores absolutos de migrantes (mapa 3) no representa una influencia real tangible; para ello, se elaboró el mapa 4, en el cual, se determinó la influencia real del cantón Cuenca con base a la expresión (1) antes señalada, es decir en valores obtenidos con una relación relativa a la población de cada Cantón.

La metodología aplicada en el porcentaje de relación con respecto a la influencia demográfica, se consideró seis rangos de mayor a menor, en donde A= es la de mayor influencia y F= el de menor impacto demográfico. Como se observa en el Mapa 4, el cantón Cuenca tiene una fuerte influencia migratoria con los cantones de las provincias de Azuay, Cañar, Morona Santiago, Loja, Zamora Chinchipe y El Oro; por la parte oriental de la provincia del Guayas; centro sur de las provincias de Los Ríos y Chimborazo.

Es interesante notar que, desde los cantones de San Cristóbal (provincia de Galápagos) y Lago Agrio (provincia de Sucumbíos) existe una influencia relativamente significativa, teniendo en cuenta la distancia territorial que los separa del cantón Cuenca.

Ambos mapas resultan generales, puesto que, en los datos censales no existe información acerca de los motivos de la migración hacia Cuenca, no obstante, resultan importantes, porque, brindaron pautas para desarrollar otros mapas enfocados en Cuenca como centro de atracción.

## Contraste dimensionamientos-Red semántica



**Ilustración 1:** Red semántica migración interna hacia Cuenca

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 2.1.2 Relación de Cuenca con el territorio con base a los datos del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA), 2016.

#### a) Procedencia de la información.

Se estructuró tres mapas, con la finalidad de conocer los canales, con respecto a la relación vial más importantes de la ciudad de Cuenca y a qué territorios abarcan, para lo cual, fue necesario, recopilar información del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) y a la accesibilidad hacia las vías de primer orden del territorio nacional. La información del TDPA

(2016), además, de su estado físico y jerarquización se obtuvo a través Ministerio de Transporte y Obras Públicas Zona 6 (MTOPE). La información de la accesibilidad territorial a vías de primer orden se consiguió a través de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), institución que contaba con datos previamente levantados, por el Ministerio de Agricultura y Ganadería, (MAG).

### **b) Metodología para elaboración de mapas.**

Se consideró necesario la elaboración de tres mapas, que permitieron tener un panorama general de la conexión vial de Cuenca hacia otros territorios a través de los flujos vehiculares que se producen en ellos, lo que llevó a delimitar relaciones de tipo económico y social con determinados territorios. El MTOPE lleva el registro de la intensidad de flujos vehiculares en las principales vías de primer y segundo orden a nivel nacional, por lo que, contar con dichos datos permitió elaborar mapas técnicos con información primaria relevante. En el Mapa 5 se graficó el TPDA a nivel nacional, considerando 6 rangos que ayudaron a identificar la intensidad de los flujos vehiculares en cada uno de los tramos en los que se realizó los conteos, identificando de esta manera, las vías con mayor flujo a nivel nacional.

Para el Mapa 6, se graficó el TPDA a menor escala, añadiendo el sistema vial para obtener la zona de influencia inmediata de las vías en el territorio, es decir, la visualización a mayor detalle de la conexión de Cuenca con otras parroquias o cantones. Para ello se definió seis criterios que determinan el nivel de flujo vehicular entre diferentes puntos en un área territorial aproximada a la ciudad de Cuenca.

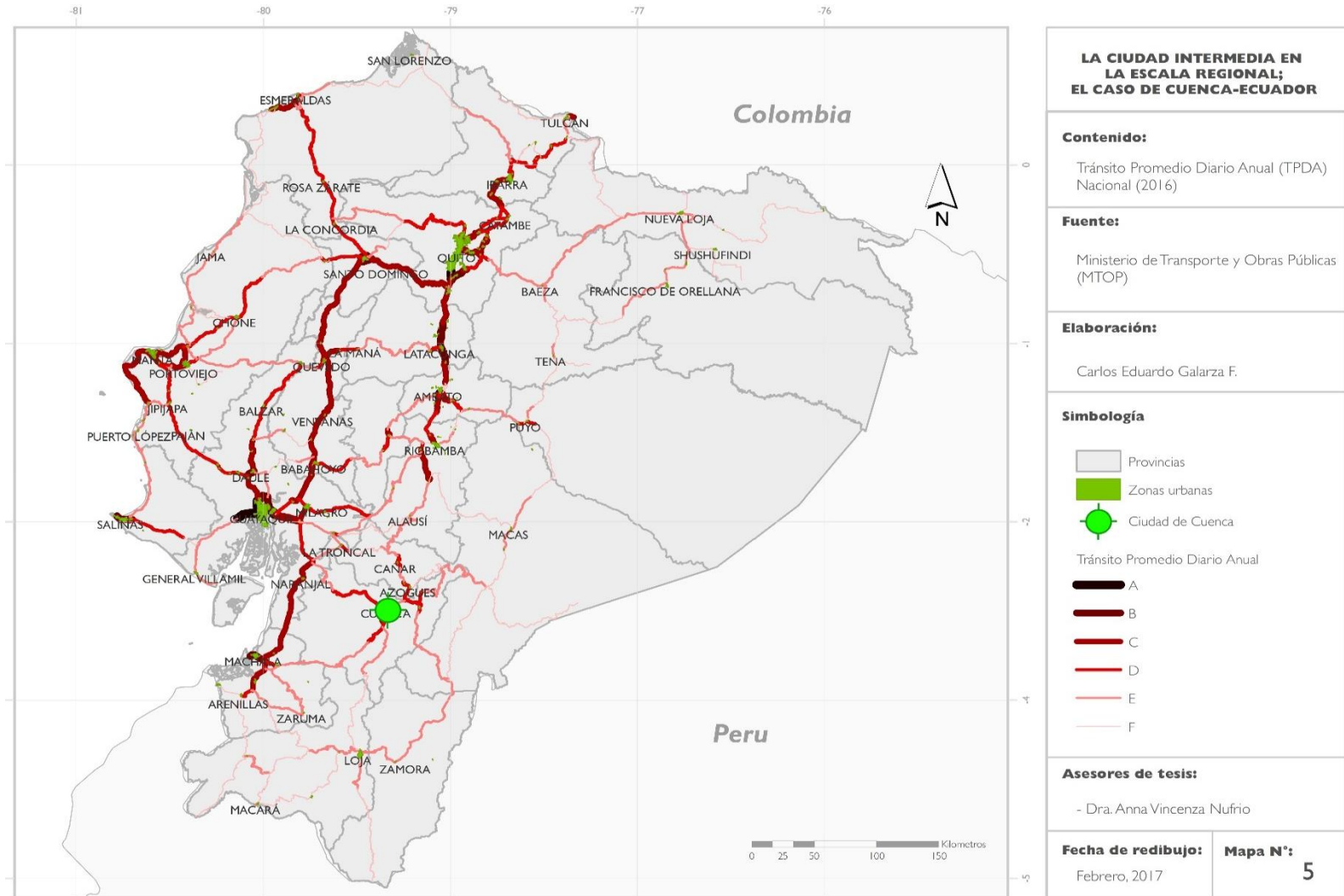
Finalmente, en el Mapa 7 se procedió a cruzar los datos del Mapa 6 con la accesibilidad territorial a vías de primer orden, con ello, conocer si el porcentaje de flujo vehicular se relaciona directamente con la accesibilidad territorial.

### **c) Desarrollo del contenido**

El Mapa 5: Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) Nacional (2016), aporta una visión global del flujo vehicular a nivel nacional. De él, se destacan las vías Quito-Santo Domingo-Quevedo-Babahoyo-Guayaquil; la vía Portoviejo-Manta-Jipijapa; la vía Arenillas-Machala-La Troncal; la vía Ibarra-Quito-Riobamba. Dicho de otra manera, no existe una vía que tenga un flujo vehicular de igual importancia alrededor de Cuenca, evidenciando la baja movilidad desde y hacia Cuenca en comparación con las otras vías. Esta situación es incluso menor en todo el territorio Sur y Oriente del país; en efecto, el poco flujo desde Cuenca hacia otros territorios puede darse por:

- las características económicas y productivas propias de la ciudad y de su territorio aledaño;
- por una vialidad dificultosa o en malas condiciones;
- por el uso de otros medios de transporte para su movilidad; entre otras razones.

Mapa 5: Tránsito promedio diario anual (TPDA)



Fuente: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



La metodología aplicada en el porcentaje de relación con respecto al TDPA, se consideró seis rangos de mayor a menor, en donde A= es la de mayor influencia y F= el de menor Tránsito Promedio Anual. El mapa 6 TPDA y vialidad en el área de influencia directa de Cuenca muestra a mayor escala el TPDA, enfatizando su análisis en la ciudad de Cuenca y su región inmediata. A diferencia del anterior, se añadió el sistema vial, permitiendo determinar qué territorios nutren al flujo vehicular de una determinada vía.

Se identificó un mayor flujo de tránsito en los siguientes tramos:

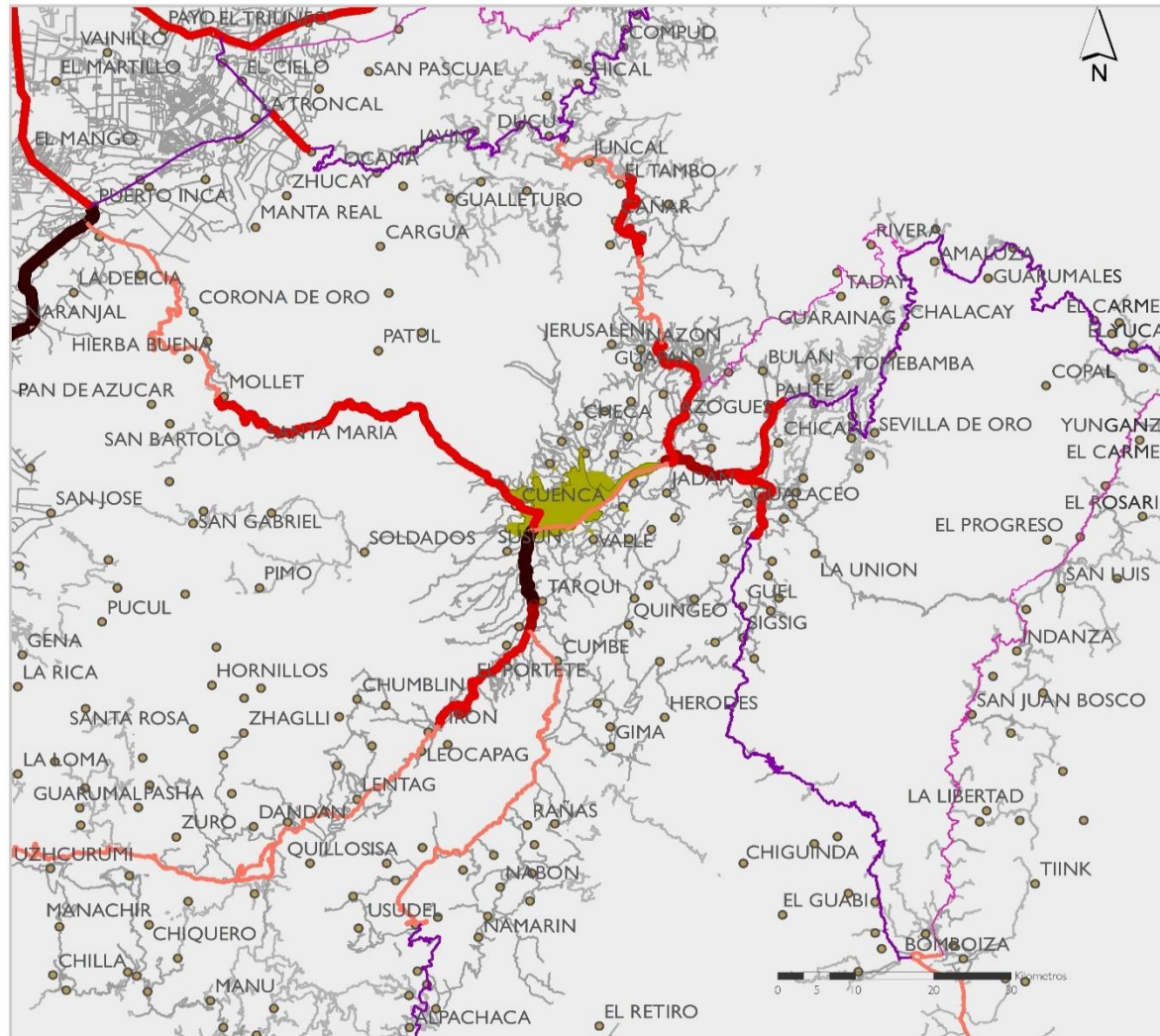
- Cuenca-Tarqui
- Cuenca-Puente Europa-Paute-Gualaceo

Con menor intensidad se observó los siguientes tramos:

- Cuenca-Molleturo
- Cuenca-Azogues-Biblián
- Tarqui-Girón
- Puente Europa-Paute
- Puente Europa-Chordeleg



Mapa 6: TPDA y vialidad en el área de influencia directa de Cuenca.



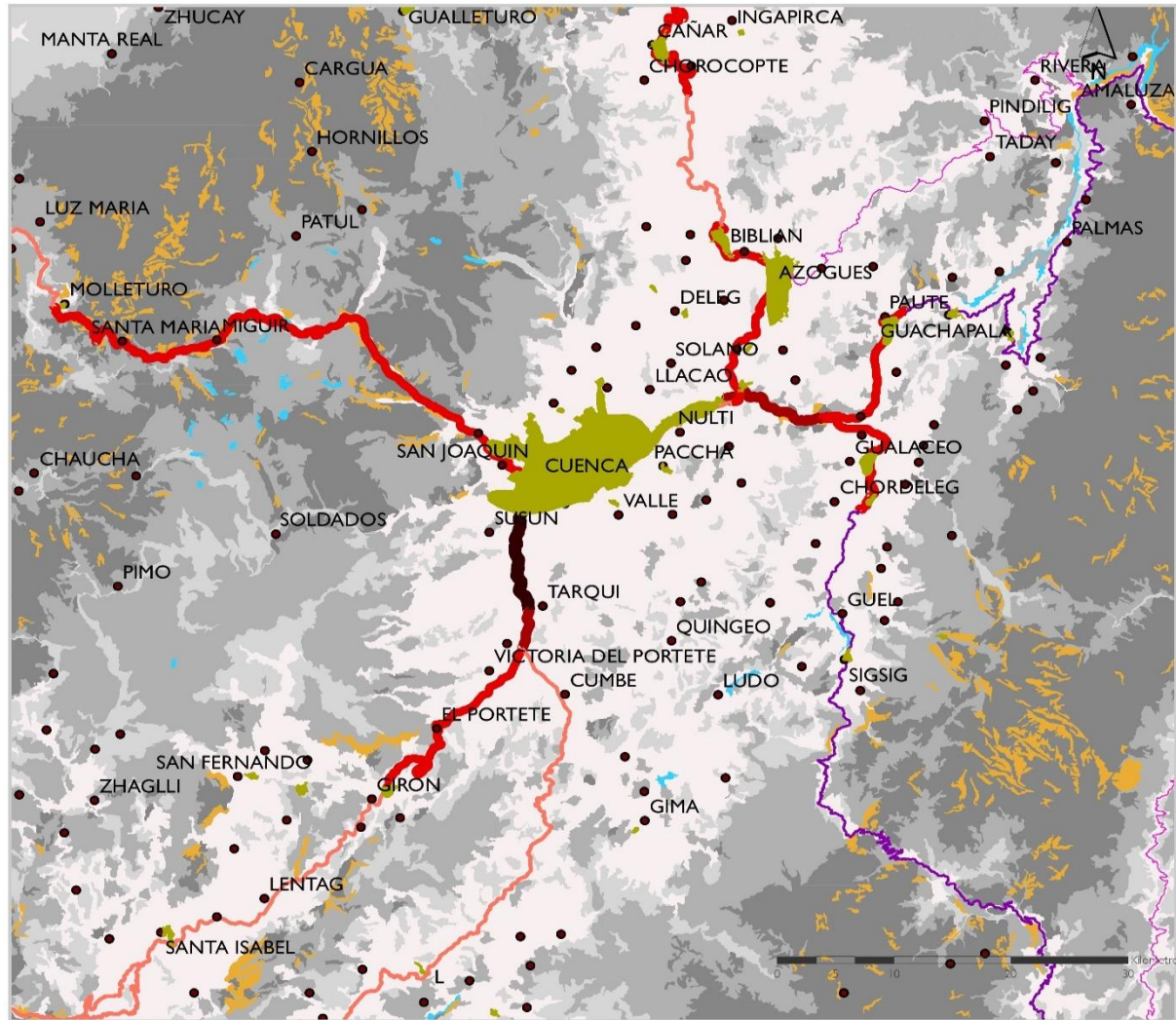
<b>LA CIUDAD INTERMEDIA EN LA ESCALA REGIONAL: EL CASO DE CUENCA-ECUADOR</b>	
<b>Contenido:</b> TPDA y vialidad en el área de influencia directa de Cuenca	
<b>Fuente:</b> - Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Ministerio de Agricultura Ganadería Acuicultura y Pesca (MAGAP)	
<b>Elaboración:</b> Carlos Eduardo Galarza F.	
<b>Simbología</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Ciudad de Cuenca</li> <li><span style="display: inline-block; width: 0; height: 0; border-left: 5px solid transparent; border-right: 5px solid transparent; border-bottom: 10px solid black; margin-right: 5px;"></span> Centro poblado</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Vialidad</li> </ul>	
TPDA 2016	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: black; margin-right: 5px;"></span> A</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> B</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; margin-right: 5px;"></span> C</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightcoral; margin-right: 5px;"></span> D</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> E</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: pink; margin-right: 5px;"></span> F</li> </ul>	
<b>Asesores de tesis:</b> - Dra. Anna Vincenza Nufrio	
<b>Fecha de redibujo:</b> Febrero, 2017	<b>Mapa N°:</b> 6

Fuente: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



La metodología aplicada en el porcentaje de relación con respecto al TDPA, se consideró seis rangos de mayor a menor, en donde A= es la de mayor influencia y F= el de menor Tránsito Promedio Anual. El diseño del Mapa 7, que relaciona el TDPA y la accesibilidad, toma como base dos escalas distintas para su análisis, se considera el TPDA conjuntamente con la accesibilidad territorial a vías de primer orden en el área de influencia inmediata de Cuenca como son sus parroquias rurales y otros centros poblados de importancia próximos a la ciudad. Ahora bien, en el Mapa 8 se muestra una amplia zona de accesibilidad elevada alrededor de la ciudad de Cuenca, identificada de color rosa pastel, que comprende territorios como: Santa Isabel, Susudel, Girón, Tarqui, Cuenca, Gualaceo, Paute, Déleg, Cañar hasta Zhud. Con esta información, se deduce que las zonas de elevada accesibilidad responden principalmente a su productividad agropecuaria, y al ser Cuenca el principal mercado de la región, el área productiva, así como, sus centros poblados estarían directamente influenciados por la ciudad de Cuenca, identificando el «área de influencia» de tipo económico-productivo. En el caso de Molleturo, el TPDA está influenciado por el rango “A” que sugiere que existe una fuerte influencia de Cuenca a dicho centro poblado.

Mapa 7: TPDA y Accesibilidad

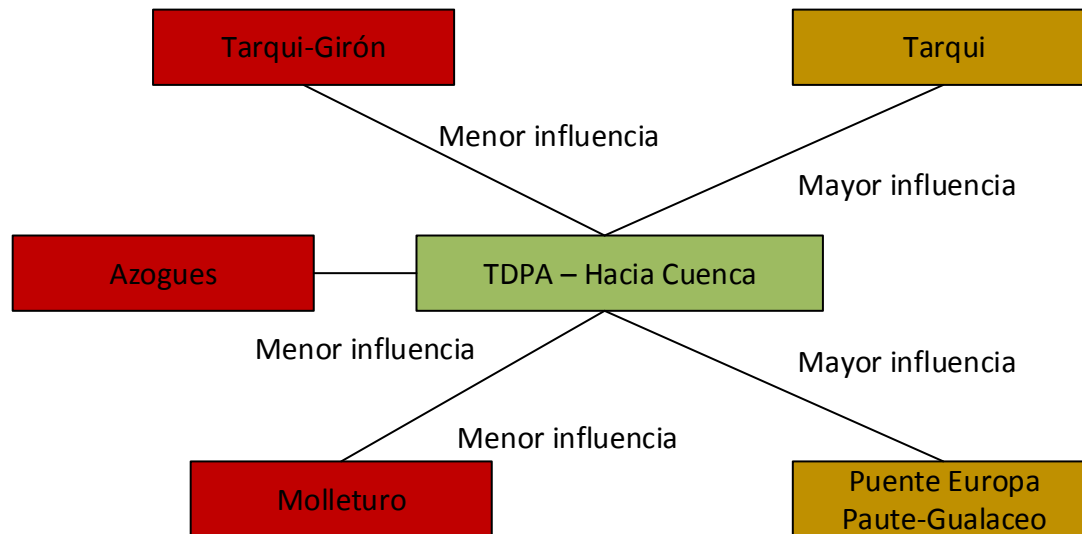


<b>LA CIUDAD INTERMEDIA EN LA ESCALA REGIONAL; EL CASO DE CUENCA-ECUADOR</b>	
<b>Contenido:</b> TPDA y Accesibilidad	
<b>Fuente:</b> - Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Ministerio de Agricultura Ganadería Acuicultura y Pesca (MAGAP)	
<b>Elaboración:</b> Carlos Eduardo Galarza F.	
<b>Simbología</b>	
● Centro poblado	
TPDA 2016	
■ A	
■ B	
■ C	
■ D	
■ E	
■ F	
Accesibilidad a vías de 1er Orden	
■ Zona urbana	
■ Accesibilidad elevada	
■ Accesibilidad moderada	
■ Accesibilidad reducida	
■ Barrera 6 horas	
■ Masa de agua	
■ Pendiente > 70%	
<b>Asesores de tesis:</b> - Dra. Anna Vincenza Nufrio	
<b>Fecha de redibujo:</b> Febrero, 2017	<b>Mapa N°:</b> 7

Fuente: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

En el siguiente mapa, espacialmente se visualiza la influencia que tiene la vía Cuenca – Molleturo y su relación intrínseca con la troncal de la Costa, mientras que en el mapa anterior se visualiza la condición interna de influencia que tiene la misma vía. Observando que el TDPA y accesibilidad de este tramo es importante tanto para el transporte interno como externo que tiene la ciudad de Cuenca.

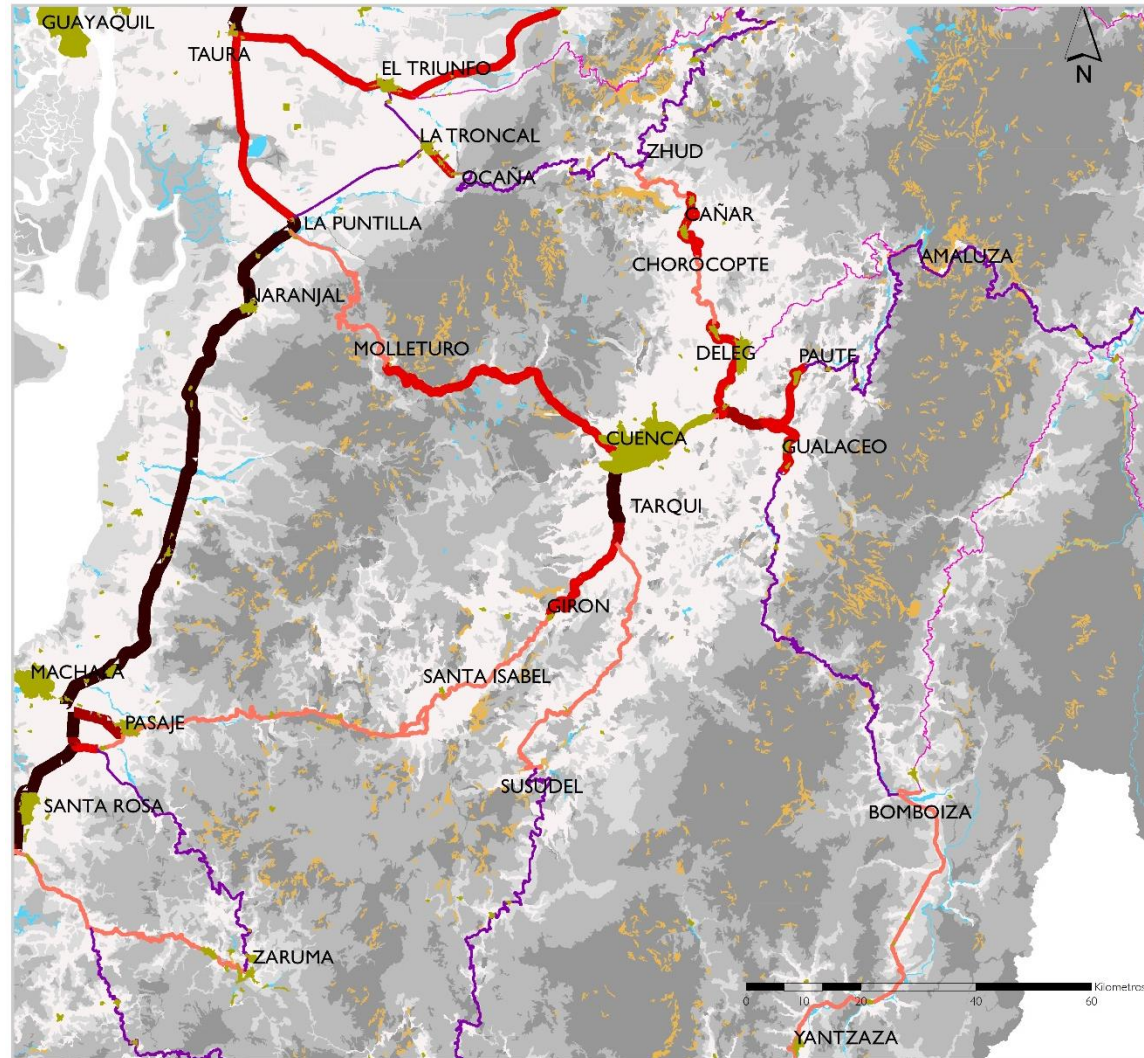
### Contraste dimensionamientos-Red semántica



**Ilustración 2:** Red semántica TDPA hacia Cuenca

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

Mapa 8: TPDA y Accesibilidad



**LA CIUDAD INTERMEDIA EN LA ESCALA REGIONAL; EL CASO DE CUENCA-ECUADOR**

**Contenido:**

TPDA y Accesibilidad

**Fuente:**

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas  
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca (MAGAP)

**Elaboración:**

Carlos Eduardo Galarza F.

**Simbología**

- Centro poblado
- TPDA 2016
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- Accesibilidad a vías de 1er Orden
- Zona urbana
- Accesibilidad elevada
- Accesibilidad moderada
- Accesibilidad reducida
- Barrera 6 horas
- Masa de agua
- Pendiente > 70%

**Asesores de tesis:**

- Dra. Anna Vincenza Nufrio

**Fecha de redibujo:**

Febrero, 2017

**Mapa N°:**

8

Fuente: (INEC, <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>, 2018) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 2.1.3 Principales destinos de las capitales provinciales en relación a Cuenca, 2016

#### a) Procedencia de la información

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), diciembre de 2016. La institución proporcionó el documento “LA DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS FUNCIONALES PARA LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS”, trabajo no oficial realizado con apoyo de la SENEYCYT y el Programa PROMETEO por parte de Manuel Benabent Fernández de Córdova, investigador Prometeo. El estudio se enfoca en “el sistema de asentamientos con el propósito de establecer una propuesta de organización del territorio que permita la aplicación de políticas públicas de incidencia territorial.” Se tomaron datos de los principales destinos de las capitales provinciales del que cita como fuente a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) (Benabent, 2016).

#### b) Metodología para elaboración de mapa

Se graficó los datos base del estudio de Benabent (2016) que permitió diseñar el Mapa 8: Relaciones de destinos desde y hacia Cuenca.

#### c) Desarrollo del contenido

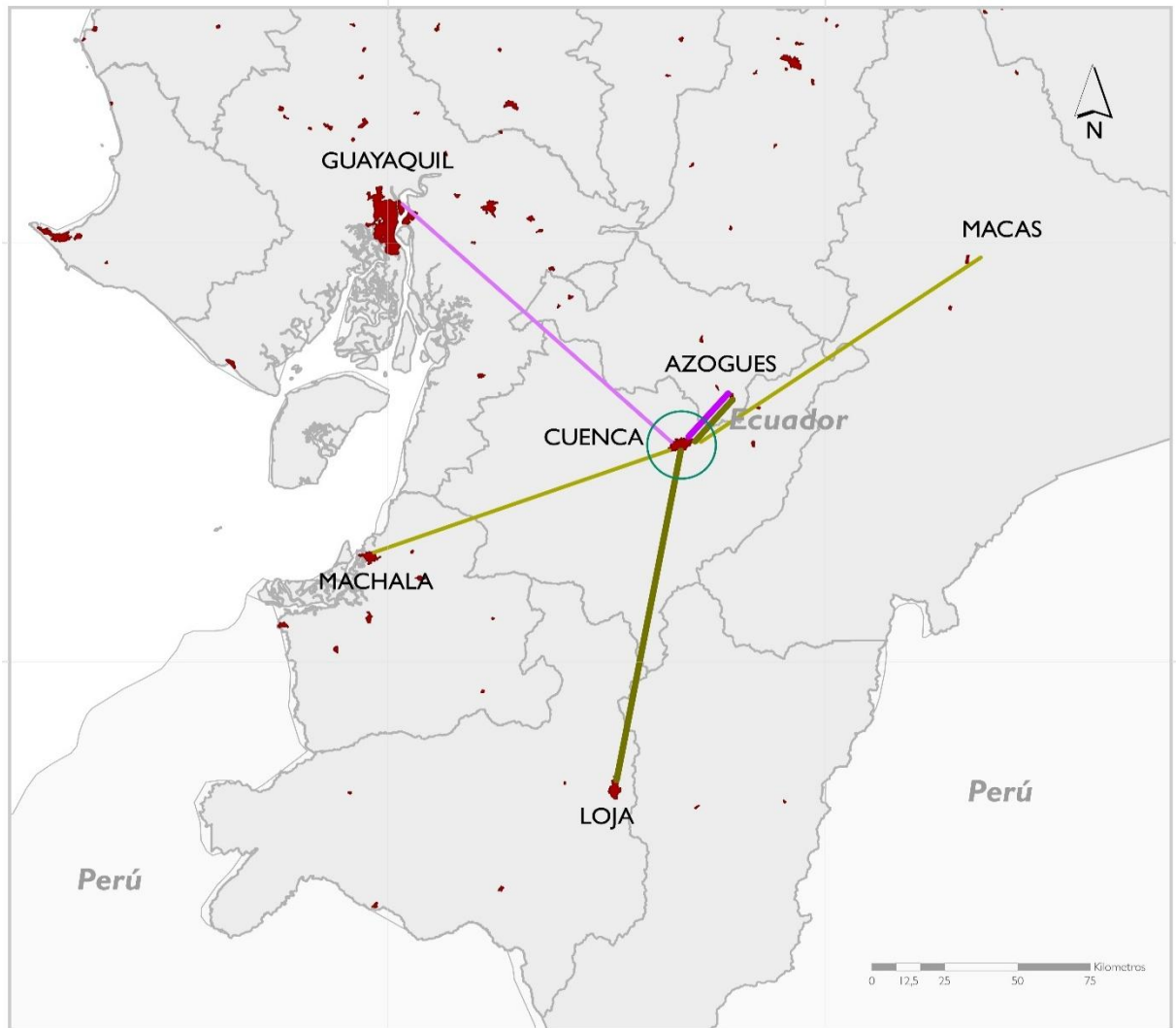
Se consideran los primeros y segundos destinos entre cabeceras provinciales a través de datos obtenidos desde la ANT. Se detalla que los principales destinos desde Cuenca hacia otras capitales provinciales son: Azogues como primer destino y Guayaquil como segundo destino, mientras que, desde otras capitales provinciales hacia Cuenca, se tiene, que la ciudad es principal destino de Azogues y Loja; y como segundo destino las ciudades de Machala y Macas.








**Tabla 9:** Primeros y segundos destinos entre cabeceras provinciales

Origen	Primer destino Capital	Frecuencias (%)	Segundo destino capital	Frecuencias (%)
Cuenca	Azogues	63,1	Guayaquil	12,2
Guaranda	Guayaquil	26,2	Quito	24,6
Azogues	Cuenca	99,5	-	-
Tulcán	Quito	75,0	Ibarra	12,8
Latacunga	Quito	49,5	Ambato	43,5
Riobamba	Quito	28,0	Ambato	21,7
Machala	Guayaquil	32,4	Cuenca	29,4
Esmeraldas	Guayaquil	20,4	Quito	20,0
Guayaquil	Santo Domingo	35,0	Babahoyo	25,1
Ibarra	Quito	81,0	Tulcán	12,8
Loja	Cuenca	26,1	Zamora	23,5
Babahoyo	Quito	73,3	Santo Domingo	12,3
Portoviejo	Guayaquil	59,1	Machala	15,7
Macas	Puyo	27,8	Cuenca	20,9
Tena	Puyo	34,1	P. Francisco de Orellana	17,4
Puyo	Tena	25,6	Ambato	25,1
Quito	Ambato	22,4	Santo domingo	11,4
Ambato	Quito	42,4	Latacunga	11,3
Zamora	Loja	83,3	Machala	7,1
Nueva Loja	Quito	40,5	P. Francisco de Orellana	30,0
Puerto Francisco de Orellana	Nueva Loja	40,4	Quito	21,3
Santo Domingo de los Tsáchilas	Quito	29,3	Esmeraldas	18,4
Santa Elena	Guayaquil	96,6	-	-

Fuente: (Benabent, 2016)

**Mapa 9:** Relaciones de destinos desde y hacia Cuenca



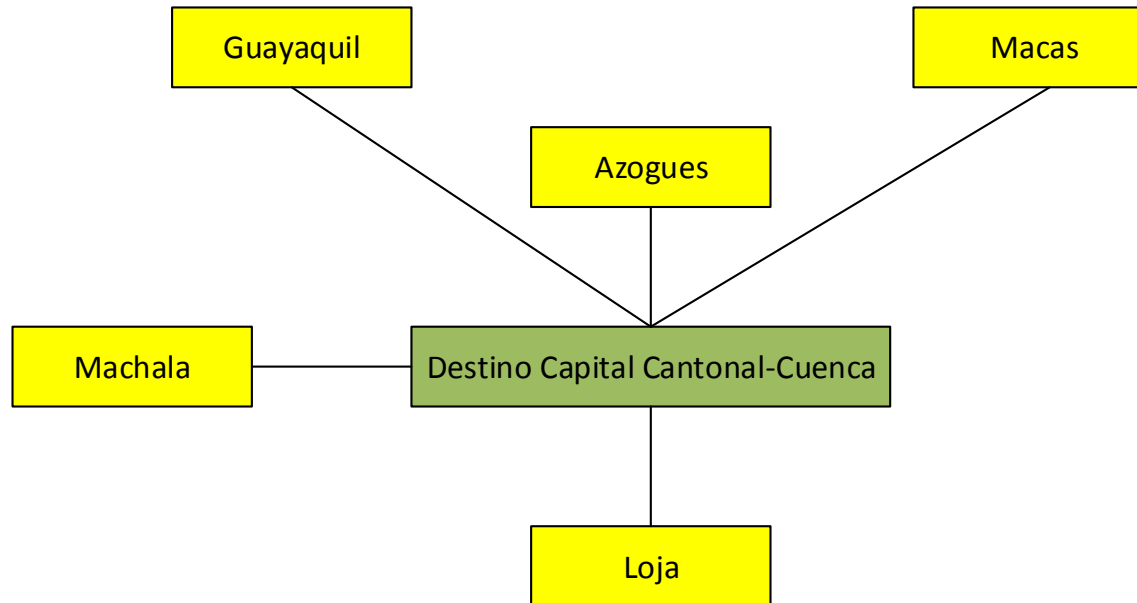
<b>LA CIUDAD INTERMEDIA EN LA ESCALA REGIONAL; EL CASO DE CUENCA-ECUADOR</b>	
<b>Contenido:</b> Relaciones de destinos desde y hacia Cuenca	
<b>Fuente:</b> Benabent, 2016. LA DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS FUNCIONALES PARA LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS	
<b>Elaboración:</b> Carlos Eduardo Galarza F.	
<b>Simbología</b>	
	Ciudad de Cuenca
	Zonas urbanas
	Provincias
	1er destino de Cuenca
	2do destino de Cuenca
	Cuenca como primer destino
	Cuenca como segundo destino
<b>Asesores de tesis:</b> - Dra. Anna Vincenza Nufrio	
<b>Fecha de redibujo:</b> Febrero, 2017	<b>Mapa N°:</b> 9

Fuente: (Benabent, 2016) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



Tomando como referencia a Cuenca, se identifican en el Mapa 9 las Zonas urbanas desde un contexto espacial en donde se delimita dicho sector, considerando las provincias cercanas y de influencia directa, articulando a la ciudad como destino.

### Contraste dimensionamientos-Red semántica



**Ilustración 3:** Red semántica destino cabera cantonal Cuenca

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

## 2.2 Movilidad hacia Cuenca por servicios de equipamientos mayores

### 2.2.1 Movilidad por salud: Hospital Vicente Corral Moscoso

En éste apartado se analizó la movilidad generada hacia la ciudad de Cuenca por motivo de salud y educación superior. Respecto a salud, se estudió la movilidad de personas hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso durante el año 2016, tomando en cuenta que, el equipamiento con el que dispone, es uno de los más importantes de la región austral, pues, cuenta con 45 especialidades y recibe más de 400 pacientes al día, muchos de ellos, vienen de provincias cercanas como: El Oro, Loja, Cañar, Morona Santiago, entre otras (El Tiempo, 2018).

**Imagen 1:** Hospital Regional “Vicente Corral Moscoso”



Fuente: (Association, International Federation of Medical Students', 2018)

### a) Procedencia de la información

Ministerio de Salud Pública. Coordinación Zonal 6 – Salud

### b) Metodología para elaboración de la tabla y mapa

Para la elaboración de los mapas relacionados a la movilidad de personas por motivo de salud, se consideró la información emitida por el Ministerio de Salud, la misma que contiene la procedencia y número de pacientes que fueron atendidos en el Hospital Vicente Corral Moscoso durante el año 2016.

En el Mapa 8 se graficó los flujos generados desde otros cantones hacia Cuenca por motivos de salud, estableciendo 6 categorías que representan el número de personas que se movilizan desde diferentes sectores del país. De este modo, se consideró (A) como el rango con mayor número de personas que son atendidas en el hospital al año; y (F) como el de menor número. Para el Mapa 10 se planteó la relación entre el número de personas que salen de su lugar de origen para ser atendidos en Cuenca y la población total de su cantón.

$$\text{Flujos generados otros cantones} = \frac{\# \text{ de personas que salen del cantón de origen}}{\text{Población total del cantón de origen}} \quad (2)$$

Con base a la expresión (2) se pudo determinar la influencia del hospital en un determinado Cantón, creando así una región tomando como variable la salud. En ese sentido, se han estableció 6 categorías que determinan la influencia de Cuenca hacia otros cantones por este motivo. En donde, (A) como el rango con mayor relación-influencia; y (F) como el de menor relación-influencia. En el Mapa 11 se determinó los cantones que presentan una mayor influencia por motivo de salud, tomando en cuenta las cuatro primeras categorías (A-B-C-D) resultantes del Mapa 10.

**c) Desarrollo del contenido**

En la Tabla 10 se muestra que un considerable número de habitantes proceden de los siguientes cantones: Gualaceo, Sigüsig, Paute, Santa Isabel, Nabón, Cañar y Morona, La Troncal, Machala, Girón, Azogues, Chordeleg, Loja y Camilo Ponce Enríquez.

**Tabla 10:** Número de pacientes por categoría y según su provincia y cantón de origen

Provincias	Cantones	N° de Pacientes	Categoría <sup>10</sup>
CAÑAR	Azogues	70	D
	La Troncal	95	D
	Cañar	114	C
LOJA	Loja	61	D
EL ORO	Machala	83	D
AZUAY	Gualaceo	355	B
	Paute	152	C
	Sigüsig	172	C
	Nabón	114	C
	Girón	78	D
	Chordeleg	63	D
	Camilo Ponce E.	52	D
	Santa Isabel	139	C
MORONA	Morona	110	C

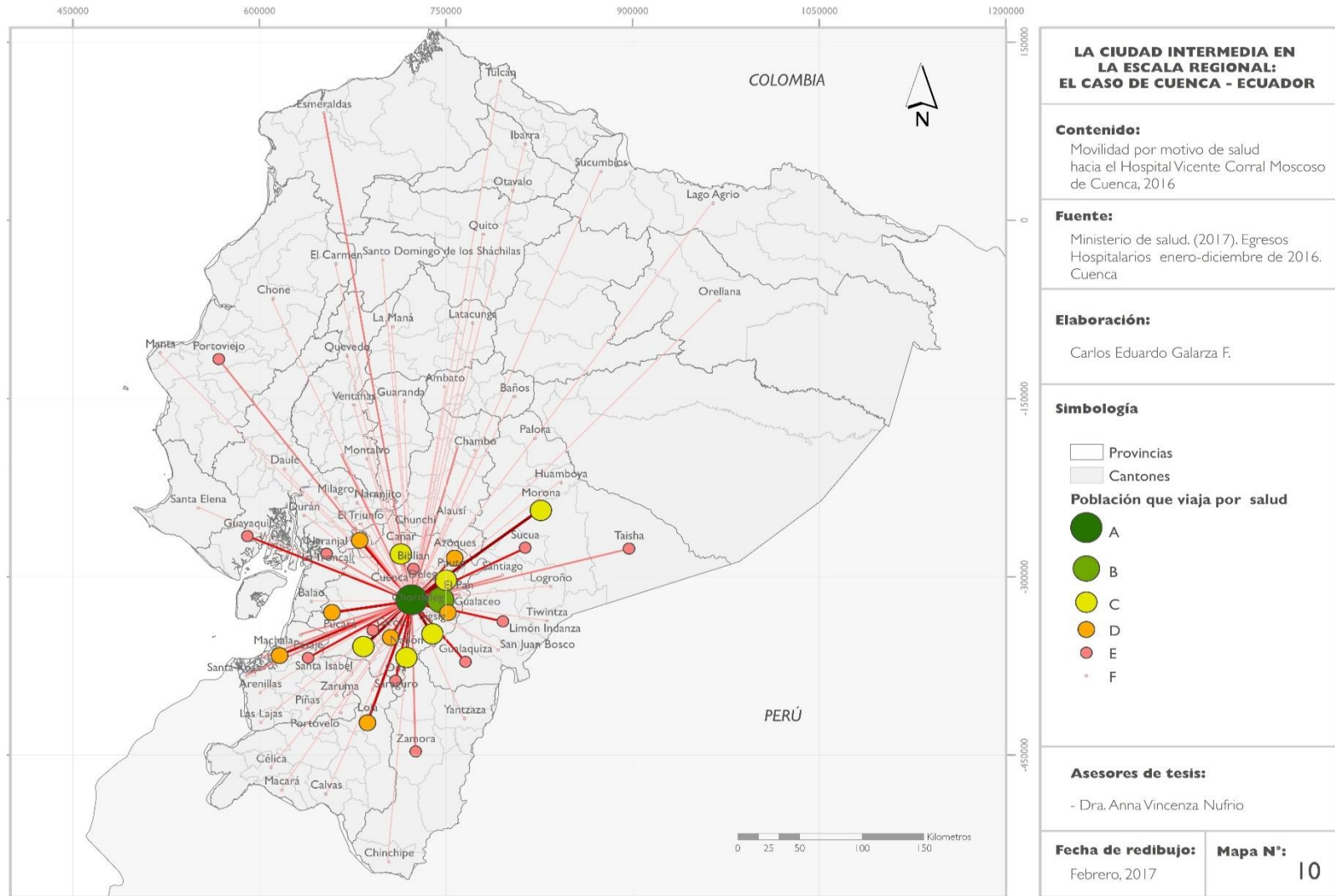
Fuente: (Hospital Vicente Corral Moscos, 2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

En el mapa 10 se considera a la población que se desplaza por salud, categorizada de mayor a menor, siendo A= la de mayor influencia y F= la menor.

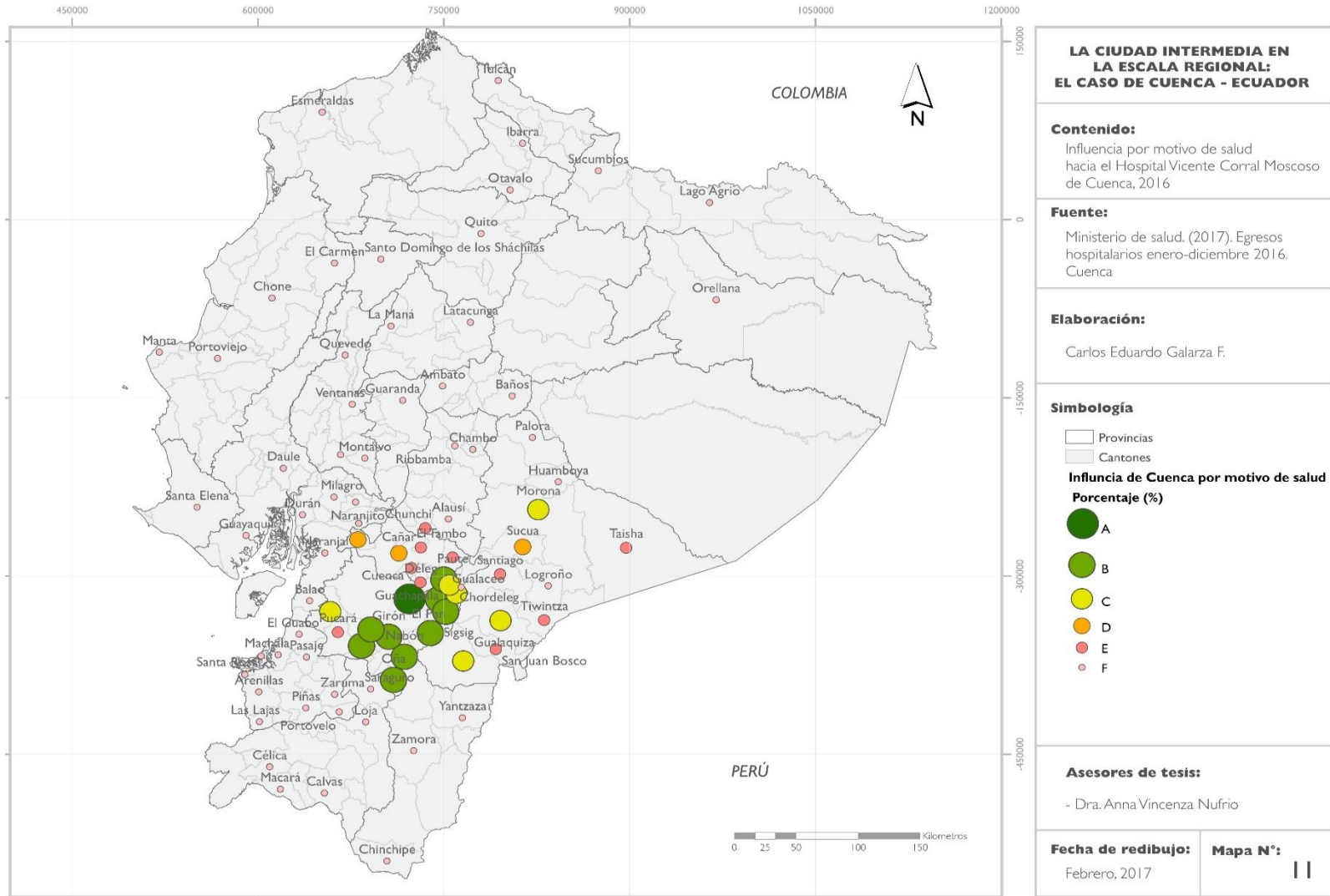
Tomando como referencia la categorización, en donde A= es la referencia cromática de personas con mayor influencia que llegan al HVCM y F= la de menor; la población total de cada cantón, evidenció una mayor influencia hacia Cuenca por parte de: Santa Isabel, Oña, Nabón, Girón, San Fernando, Gualaceo, Paute, Chordeleg, Sigsig, Morona, Limón Indanza, Gualaquiza, Camilo Ponce Enríquez, Sucúa, La Troncal y Cañar (Mapa 10 y 11)

**Mapa 10: Movilidad por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca. (2016)**



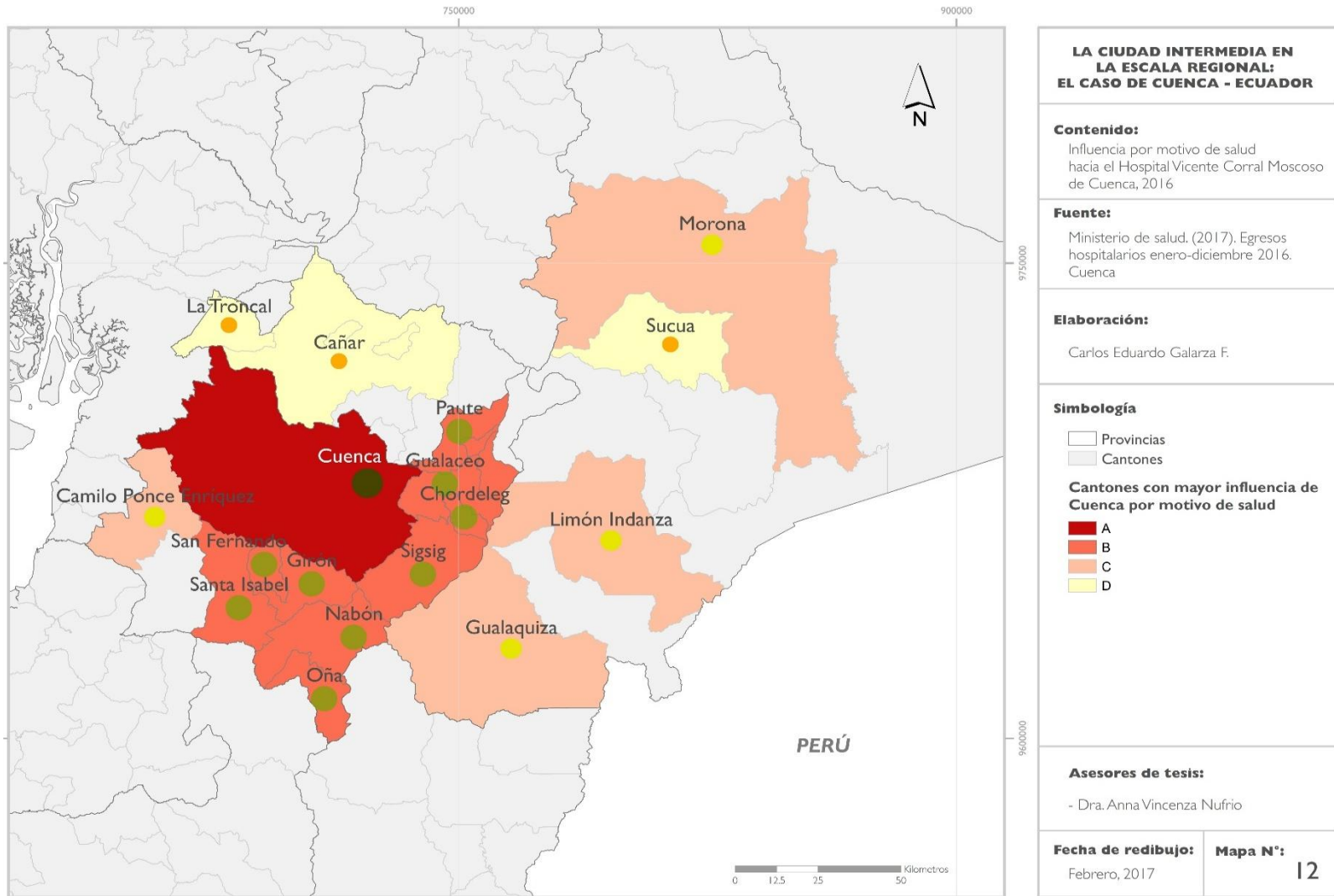
Fuente: (Ministerio de Salud Pública, 2016) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Mapa 11:** Influencia por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca. (2016)



Fuente: (Ministerio de Salud Pública, 2016) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

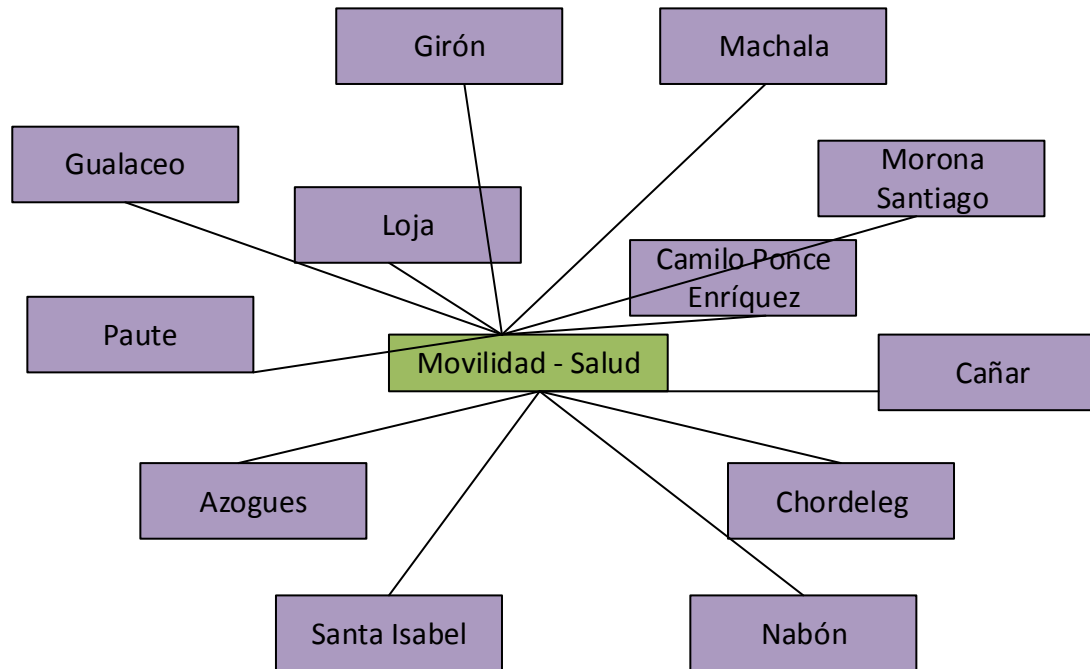
**Mapa 12:** Influencia por motivo de salud hacia el Hospital Vicente Corral Moscoso de Cuenca (2016)



Fuente: (Ministerio de Salud Pública, 2016) Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



## Contraste dimensionamientos-Red semántica



**Ilustración 4:** Red semántica Movilidad hacia Cuenca – Salud

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 2.2.2 Movilidad hacia Cuenca por educación superior

Para el análisis de esta variable, se tomó como base únicamente a la educación superior, porque, es la que mayores casos de inmigración registra con respecto a otros niveles de educación

**Imagen 2:** Vista parcial de la Universidad de Cuenca



Fuente: Carlos Galarza

**Imagen 3:** Vista parcial Universidad Politécnica Salesiana



Fuente: Carlos Galarza

**Imagen 4:** Vista parcial Universidad del Azuay



Fuente: Carlos Galarza

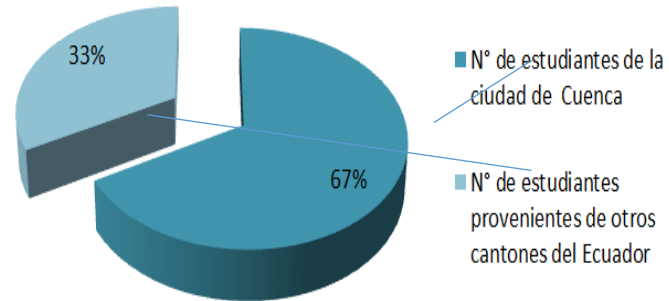
**Tabla 11:** Número de estudiantes que cursan el período lectivo 2016-2017 por universidad y según su procedencia

Universidad de Cuenca	Nro. de estudiantes de las ciudad de cuenca	Nro. de estudiantes provenientes de otros cantones	Nro. total de estudiantes
Universidad estatal de Cuenca	10.600	5.072	15.672
Universidad Politécnica Salesiana	3.589	2.678	6.267
Universidad del Azuay	4.886	1.630	6.516
<b>Total</b>	<b>19.075</b>	<b>9.380</b>	<b>28.455</b>

Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Gráfico 2:** Porcentaje de estudiantes que cursan el periodo lectivo 2016-2017 en la ciudad de Cuenca, 2016-2017.



Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

Se consideró tres instituciones existentes en la ciudad de Cuenca: Universidad Estatal de Cuenca, Universidad Politécnica Salesiana y Universidad del Azuay, identificando que la población que se moviliza desde otros cantones hacia Cuenca por motivos de estudio superior comprende el 33% del total de estudiantes registrados, en el período 2016-2017

#### a) Procedencia de la información

- Departamento de Matriculación de la Universidad de Cuenca
- Vicerrectorado académico de la Universidad Politécnica Salesiana
- Vicerrectorado académico de la Universidad del Azuay

## b) Metodología para elaboración de la tabla y mapa

Para la elaboración de los mapas referentes a la movilidad de personas, por motivo de educación superior, se consideró la información emitida por cada una de las universidades, cuya información describía: la procedencia y número de estudiantes matriculados en el período lectivo 2016-2017. Con base a la información primaria, en el Mapa 13 se muestra los flujos generados desde otros cantones hacia Cuenca, tomando como referencia la variable educación superior, determinado 6 categorías que representan el número de personas que se movilizan desde los cantones hacia la ciudad. En donde, (A) representa el rango con mayor número de personas que se han movilizad a la ciudad de Cuenca para realizar sus estudios; y (F) como el de menor número. De igual forma, en el Mapa 14 se planteó la relación entre el número de personas que salen de sus lugares de origen para estudiar en Cuenca y la población total de su cantón.

$$(1) \textit{Influencia en educación superior} = \frac{\# \textit{ de personas que salen del cantón de origen}}{\textit{Población total del cantón de origen}}$$

Con esta expresión (3) se pudo determinar la influencia de la educación superior de Cuenca en un determinado cantón, creando así una región, con la variable servicios educativos, estableciendo 6 categorías que determinan la influencia de Cuenca hacia otros cantones por este motivo. Al respecto, (A) representa el rango con mayor influencia; y (F) como el de menor relación-influencia. Con ello, en el Mapa 15 se estableció los cantones que presentan una mayor influencia por educación, tomando en cuenta las cuatro primeras categorías (A-B-C-D) resultantes del Mapa 14.

### c) Desarrollo del contenido

En el Mapa 13, se observa que un considerable número de estudiantes proceden de cantones como: Azogues, Cañar, Loja, Machala, Gualaceo, Paute, Sigsig, Santa Isabel y Quito; representando aproximadamente el 56.20 % del total de personas que se movilizan desde otros cantones del país.

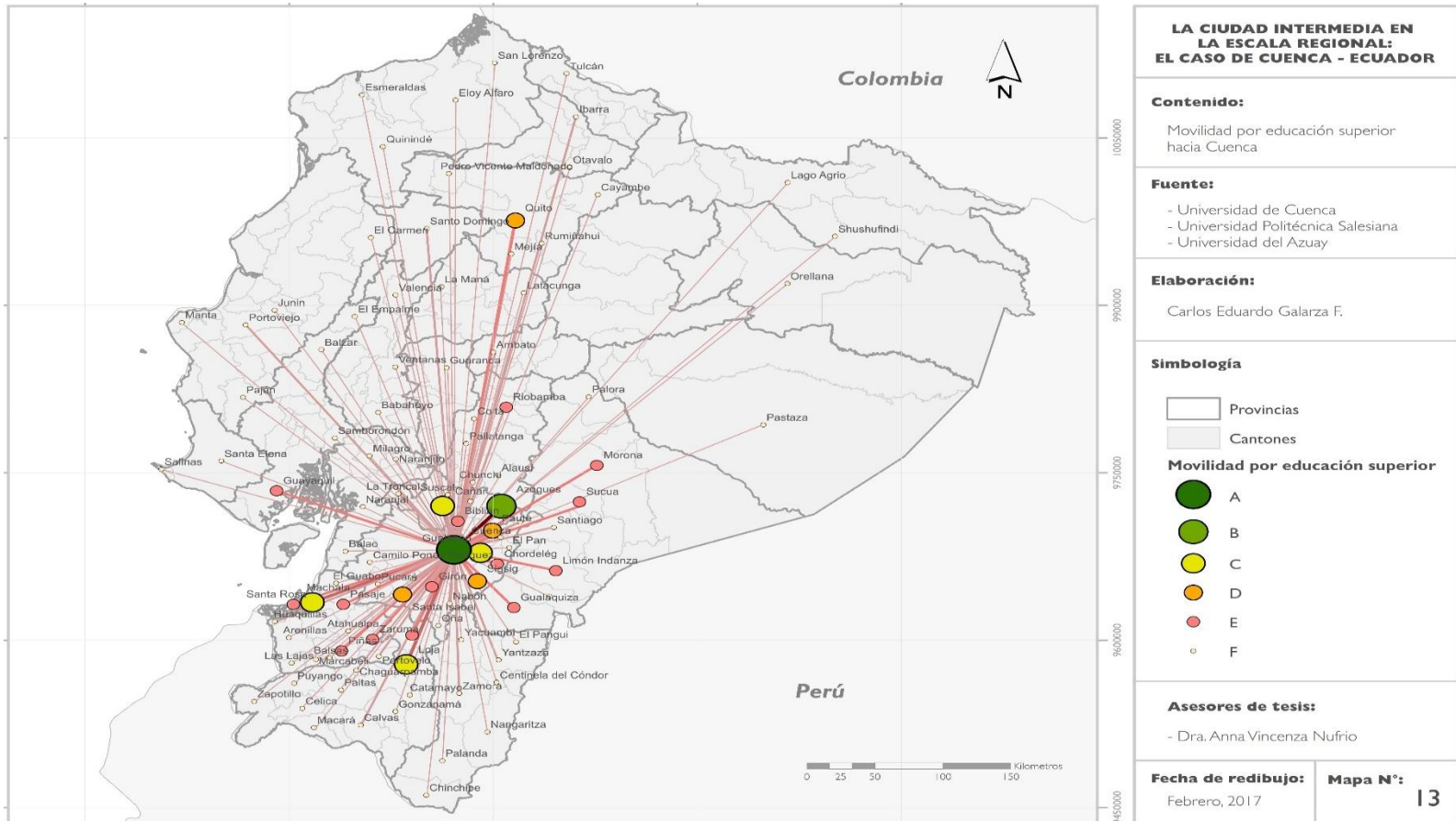
**Tabla 12:** Número de estudiantes por categoría y según su provincia y cantón de origen

Provincias	Cantones	Nro. de estudiantes	Categoría
Cañar	Azogues	1.461	B
	Cañar	753	C
Loja	Loja	586	C
El Oro	Machala	577	C
Azuay	Gualaceo	555	C
	Paute	389	D
	Sigsig	320	D
	Santa Isabel	259	D
Pichincha	Quito	370	D

Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

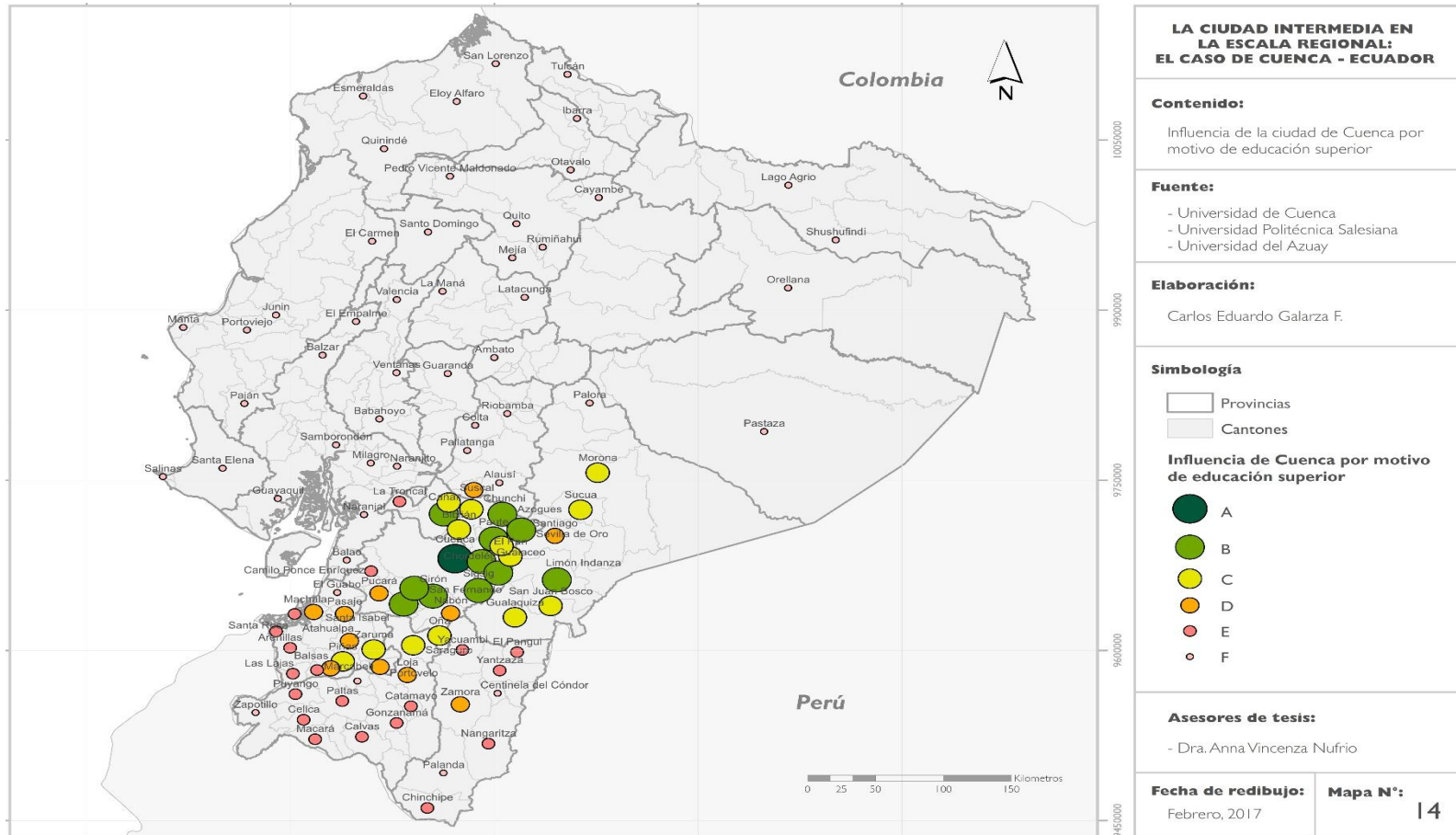
**Mapa 13:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca – Ecuador. Movilidad por educación superior hacia Cuenca



Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

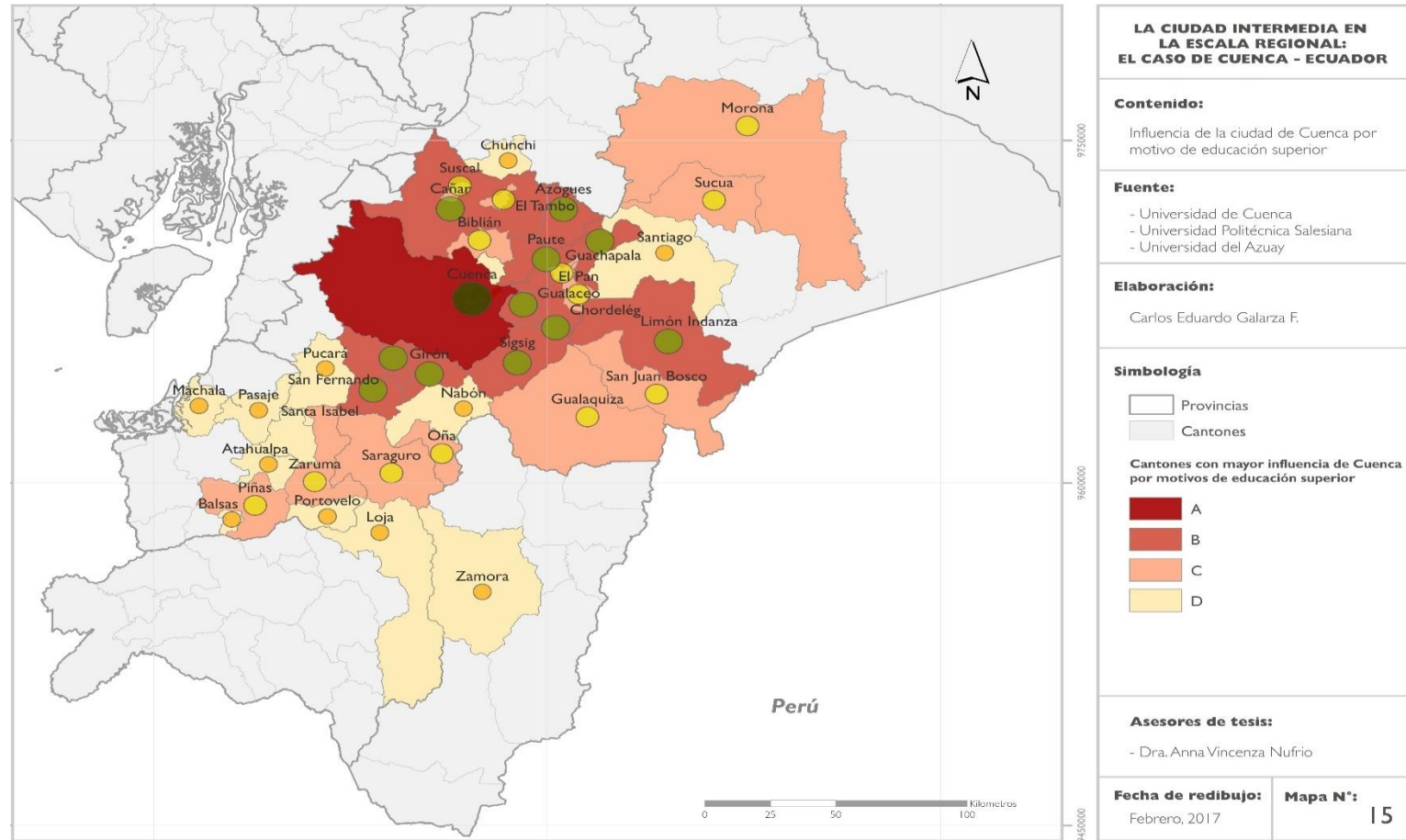
**Mapa 14:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Influencia de la ciudad de Cuenca por motivo de educación superior



Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Mapa 15:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Influencia de la ciudad de Cuenca por motivo de educación superior



Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

Arq. Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova



La metodología aplicada para la movilidad considerando los motivos de educación superior, para el mapa 15 se consideró la categoría A= la de mayor influencia y la D= la de menor influencia.

### 2.3 Soberanía alimentaria: procedencia de los principales productos de la canasta básica hacia cuenca

La procedencia de alimentos constituye una de las principales relaciones de intercambio comercial que se generan entre las provincias del país. Es por ello que, resultó fundamental analizar la procedencia de diferentes alimentos hacia Cuenca, para ello, se consideró 6 de los 15 productos registrados en la canasta básica familiar como son: carne y preparados; leche, productos lácteos y huevos; verduras frescas; tubérculos y derivados; leguminosas y derivados; y frutas frescas.

**Tabla 13:** Canasta Familiar Básica de alimentos en Cuenca, 2017

No. Orden	Grupos y subgrupos de Consumo	Encarecimiento Mensual (%)	Costo Actual en Dólares (USD)	Distribución del ingreso actual (USD)	Restricción del consumo	
					USD	% del costo
1	Alimentos y bebidas	-0,06	\$231,54	\$226,43	5,11	0,71
2	Cereales y derivados	-1,96	\$51,45	\$51,37	0,08	0,01
3	Carne y preparaciones	0,29	\$37,40	\$37,18	0,22	0,03
4	Pescados y mariscos	2,17	\$11,71	\$11,38	0,32	0,05
5	Grasas y aceites comestibles	-0,08	\$10,19	\$10,07	0,12	0,02
6	Leche, productos lácteos y huevos	-0,11	\$33,21	\$32,96	0,25	0,03
7	Verduras frescas	0,36	\$13,52	\$11,97	1,54	0,21
8	Tubérculos y derivados	1,71	\$17,52	\$17,46	0,07	0,01
9	Leguminosas y derivados	1,99	\$5,92	\$4,88	\$1,05	0,15



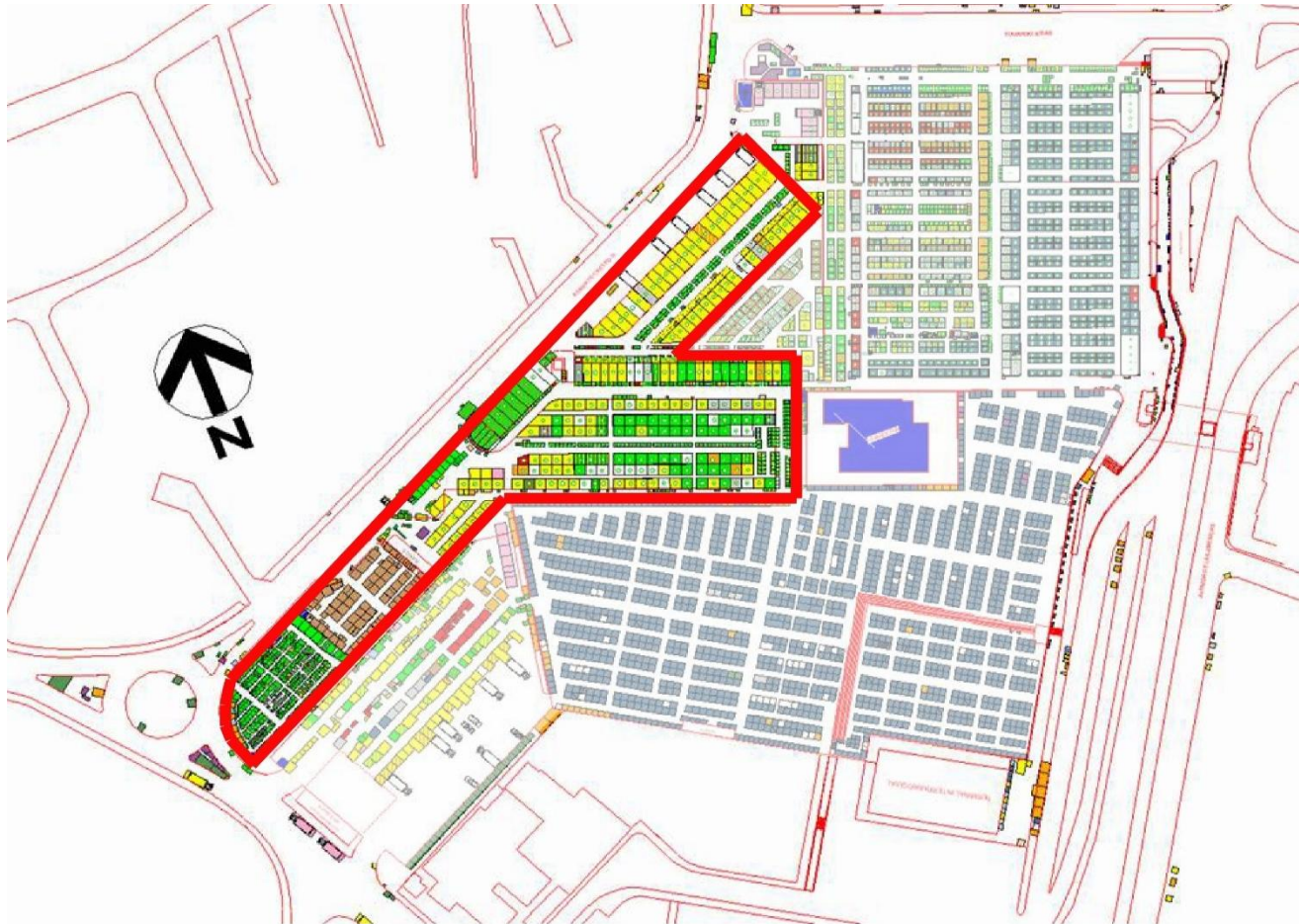
No. Orden	Grupos y subgrupos de Consumo	Encarecimiento Mensual (%)	Costo Actual en Dólares (USD)	Distribución del ingreso actual (USD)	Restricción del consumo	
					USD	% del costo
10	Frutas frescas	-2,29	\$12,74	\$11,59	\$1,15	0,16
11	Azúcar, sal y condimentos	0,20	\$10,34	\$10,33	\$0,02	0,00
12	Café, té y bebidas gaseosas	-1,47	\$6,59	\$6,43	\$0,16	0,02
13	Otros productos alimenticios	1,81	\$1,12	\$1,03	\$0,09	0,01
14	Alim. Y bebi. Consumidas fuera del hogar	2,47	\$19,83	\$19,79	\$0,04	0,01

Fuente: (INEC, 2018)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

Para definir la procedencia de cada uno de los productos se tomó en cuenta la información obtenida a través de la investigación de campo desarrollada en el mercado El Arenal, pues, se estima como el más grande de la ciudad de Cuenca y posee un mayoritario número de comerciantes mayoristas (774 aproximadamente), distribuidos entre comerciantes de abarrotes, frutas, tubérculos, carnes, artesanías, mariscos, lácteos, hortalizas y verduras, plantas y centros comerciales.

**Gráfico 3:** Localización de puestos mayoristas en el Mercado El Arenal de Cuenca, 2017



 Ubicación de Puestos Mayoristas

Fuente y elaboración: (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca, 2017)

**Arq. Carlos Eduardo Galarza Fernández de Córdova**

El trabajo de campo se realizó el día miércoles, 11 de enero de 2017, resultando complejo, ya que, la administración del mercado no cuenta con un registro completo de los vendedores mayoristas, razón por la cual, se consideró un universo infinito, para identificar la muestra. La Administración del Mercado El Arenal entregó una lista parcial de ciertas asociaciones, sin embargo, no constituyen la totalidad de las mismas. Tampoco se contó con los planos físicos del mercado. (Nota: Con la visita a la Dirección de Planificación el lunes 13 de febrero, se entregó información del año 2004, que sirvió para determinar un aproximado del Universo de la población a encuestar. Con base a información y un plano digitalizado, que se muestra en la Actividad: Visita a Planificación).

Los vendedores indicaron que compran el producto según su nivel de salida; así, hay quienes compran dos o tres veces por semana, mientras otros lo hacen una sola vez. Señalando que los proveedores suministran productos todos los días a la semana, especialmente los días lunes, martes, jueves, viernes y sábado. Aparte, varios mayoristas no compran a proveedores, sino que lo hacen directamente a los productores o a mercados específicos en otras provincias. Mucha provisión viene del mercado de Ambato, destacando que esta ciudad sirve como distribuidor de producción en diversas partes del país, por ejemplo, compran piña hawaiana en Ambato, pero, se cultiva en Santo Domingo. Debido a la característica del estudio, fue necesario recoger muestras de los diferentes productos que se expenden en el centro de abasto, por lo que, se tomó una cantidad determinada de muestras, buscando variarlas con respecto al producto. Con la información recopilada se estructuró cuatro mapas de la procedencia de productos de la Canasta Familiar Básica: frutas y verduras frescas, tubérculos y derivados; leguminosas y derivados.

**Imagen 5:** Estado Actual del mercado mayorista El Arenal, 2017



Fotografía: Carlos Galarza

### **2.3.1 Soberanía alimentaria: procedencia de carnes y preparaciones**

Para determinar la procedencia de carne hacia la ciudad de Cuenca se trabajó con información proveniente del centro de comercialización de ganado en la ciudad de Cuenca, el cual, es administrado por la Empresa Municipal de servicios de Rastro y Plazas de ganado, EMURPLAG EP. Esta entidad tiene como objetivo la matanza y faenamiento de todo tipo de ganado, la industrialización y comercialización de los subproductos y derivados, así como, la prestación de los servicios de las plazas del ganado en el Cantón Cuenca (EMURPLAG, 2016, pág. 4). Según EMURPLAG EP, la demanda animal, tanto de ganado bovino como porcino, ha crecido progresivamente desde el año 2008.



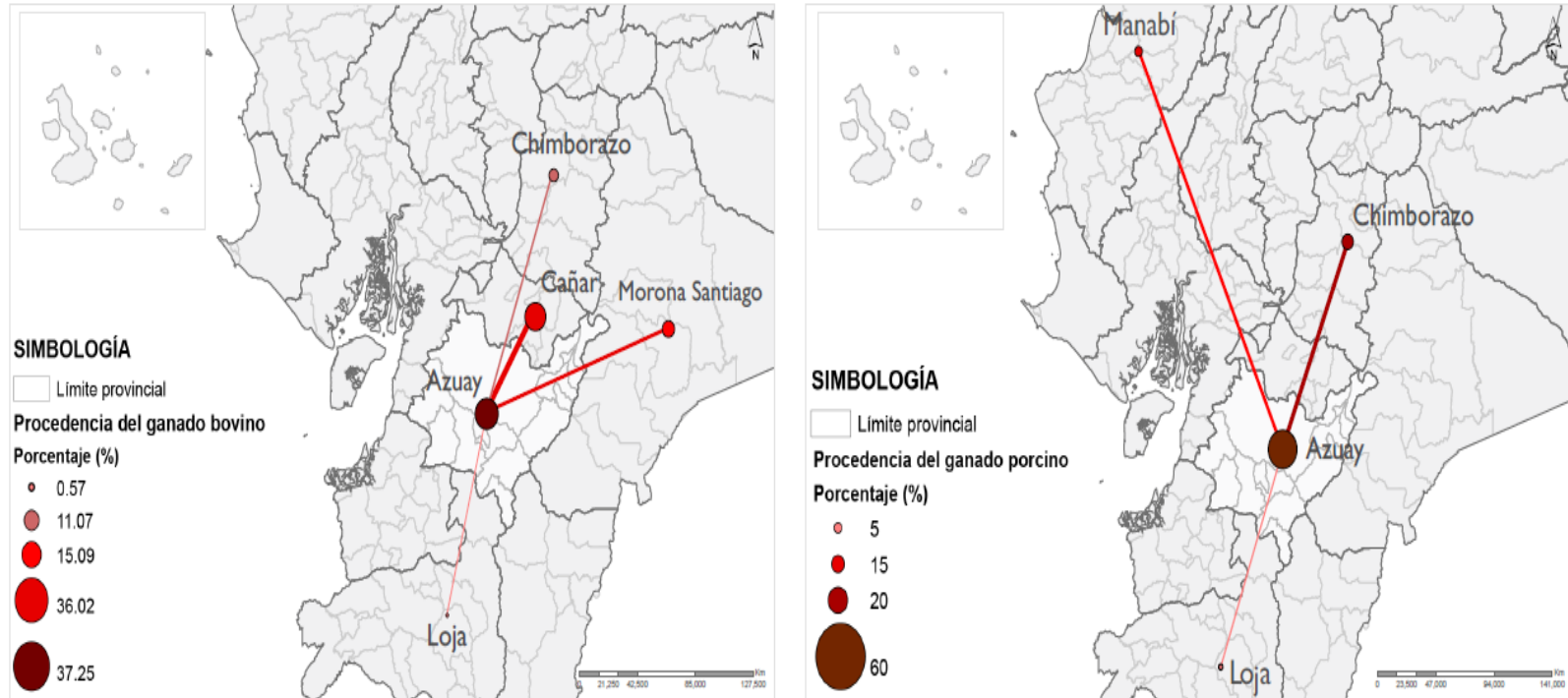
**Tabla 14:** Promedio mensual del ganado faenado

Año	Bovinos			Porcinos		
	Total anual (kg)	Promedio mensual (kg)	Promedio diario (kg)	Total anual (U)	Promedio mensual (U)	Promedio diario (U)
2008	41.022	3.419	155	19.597	1.633	<b>74</b>
2009	40.371	3.364	153	21.330	1.778	<b>81</b>
2010	43.846	3.654	166	25.189	2.099	<b>95</b>
2011	55.429	4.619	210	27.263	2.272	<b>103</b>
2012	60.097	5.008	228	30.500	2.542	<b>116</b>
2013	59.261	4.938	224	32.388	2.699	<b>123</b>
2014	60.909	5.076	231	34.039	2.837	<b>129</b>
2015*		4.437	202		3.070	<b>140</b>
<b>PROMEDIO</b>	<b>51.562</b>	<b>4.314</b>	<b>196</b>	<b>27.187</b>	<b>2.366</b>	<b>108</b>

Fuente: (EMURPLAG, 2016)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Mapa 16:** Procedencia del ganado bovino y porcino para el camal de Cuenca



Fuente: (INEC, 2018)

En el Mapa 16 se muestra que la procedencia de ganado bovino se da principalmente desde las provincias de Azuay y Cañar, representando el primero el 37.25% del número total de ganado que llega a las instalaciones, mientras que el 36.02% proviene de Cañar, seguido de Morona Santiago, Chimborazo y Loja. Por otro lado, se evidenció que un alto porcentaje del ganado porcino proveniente de la provincia de Azuay, seguido de la provincia de Chimborazo, Manabí y Loja. Las provincias que mayor influencia representan para la ciudad de Cuenca en cuanto a la procedencia de carne son Cañar y Chimborazo.

### **2.3.2 Soberanía alimentaria: procedencia de verduras frescas**

#### **a) Procedencia de la información**

Encuestas realizadas a mayoristas del Mercado El Arenal, 11 de enero de 2017

#### **b) Metodología para elaboración de la tabla y mapa**

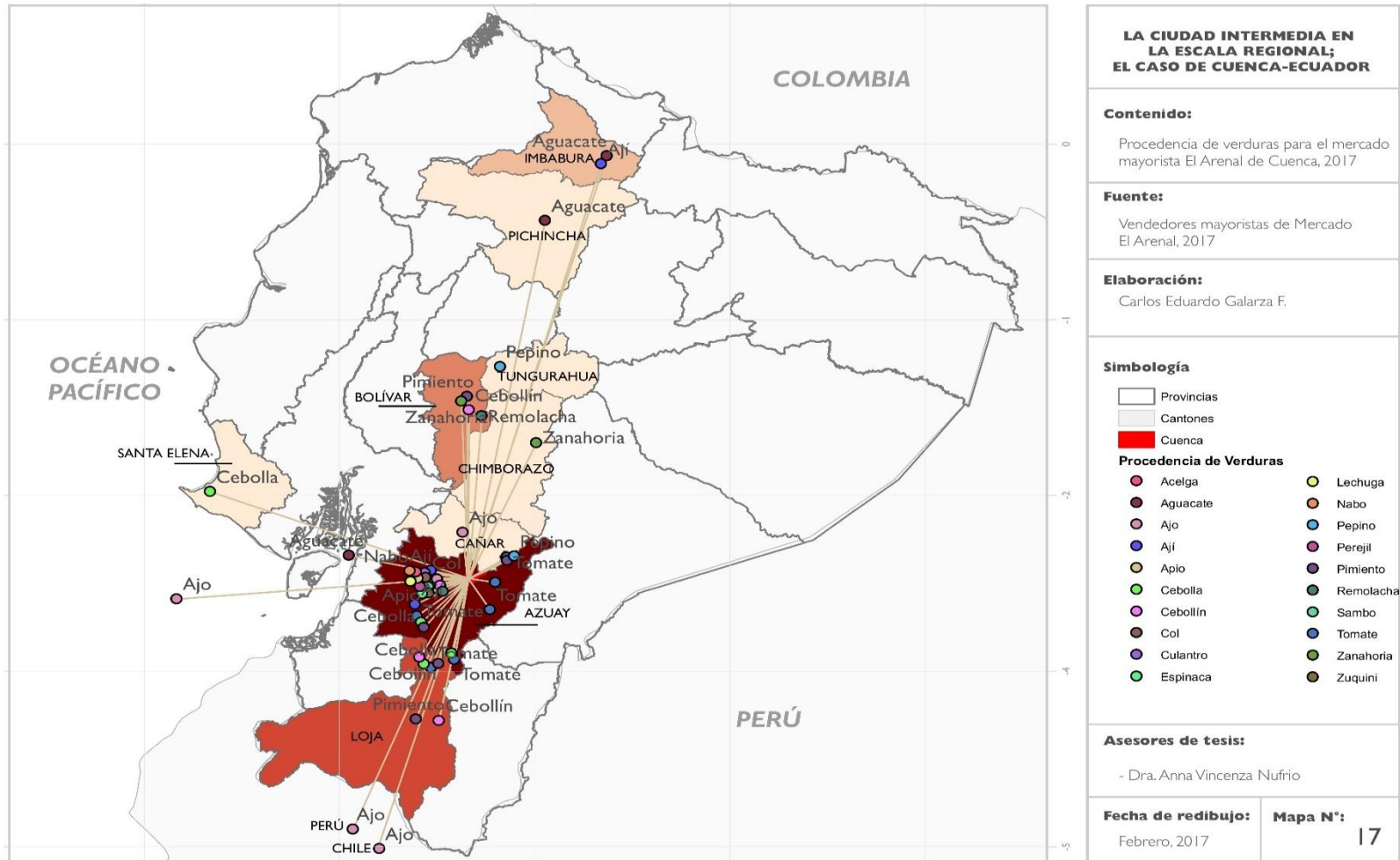
Para la elaboración del Mapa 17: Procedencia de verduras para el Mercado Mayorista El Arenal, se tomó como base la información emitida por los vendedores mayoristas de verduras a través de una encuesta, estructurando el mapa con referencia a la procedencia de producto, pues, no existen datos precisos de sus cantidades. Además, se graficó el origen de verduras desde otros cantones hacia la ciudad de Cuenca, determinando 4 categorías que identifican la relación-influencia de las provincias, en cuanto a la provisión de verduras. En donde, (A) representa el rango con mayor relación-influencia y (D) como el de menor relación-influencia.

#### **c) Desarrollo del contenido**

Se graficó la procedencia de las verduras para el mercado El Arenal, el cual arrojó datos interesantes al respecto. En primer lugar, se observó que la principal provincia proveedora de verduras es Azuay, principalmente, las más perecibles, mientras que, las de menor almacenamiento se obtienen desde otras latitudes del país, o sea, de Loja, Bolívar e Imbabura; le siguen a la provincia de Azuay, en aprovisionamiento del mercado. Un dato curioso, es que, se importa ajo desde Perú, Chile y China.



**Mapa 17:** La Ciudad intermedia en la escala regional; el caso Cuenca-Ecuador. Procedencia de verduras para el mercado mayorista El Arenal de Cuenca 2017



Fuente: Encuesta a vendedores del mercado El Arenal Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### **2.3.3 Soberanía alimentaria: procedencia de tubérculos y derivados**

#### **a) Procedencia de la información**

Encuestas realizadas a mayoristas del Mercado EL Arenal, 11 de enero de 2017

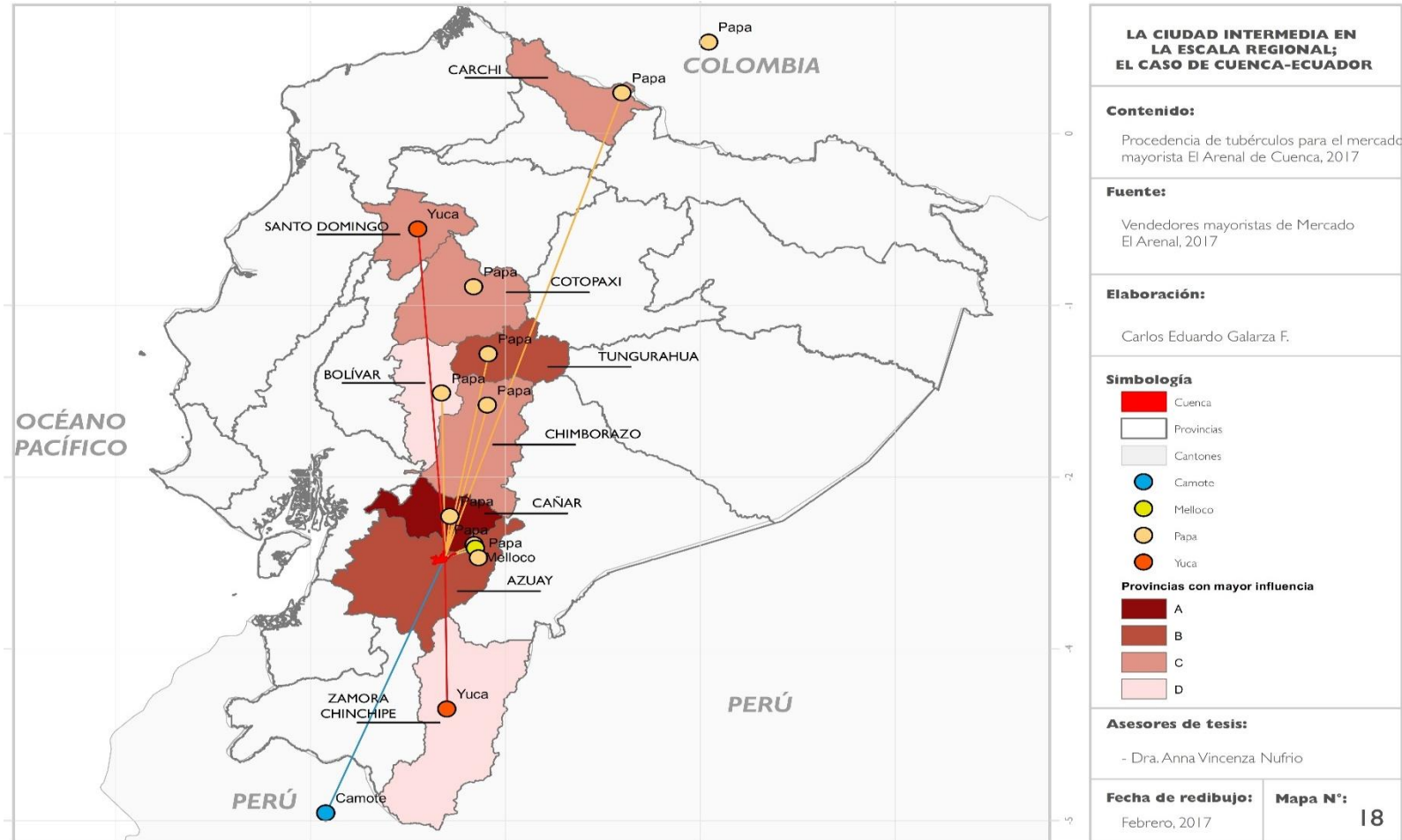
#### **b) Metodología para elaboración de la tabla y mapa**

Para la elaboración del Mapa 18: Procedencia de tubérculos para el Mercado Mayorista El Arenal, tuvo como fuente primaria la información emitida por los vendedores mayoristas de tubérculos, obtenida a través de la encuesta. La estructura del mapa se fundamenta en la procedencia de los productos, levantamiento de cantidades exactas no se evidenciaron. En este sentido, se graficó graficado la procedencia de tubérculos desde otros cantones hacia la ciudad de Cuenca, con 4 categorías que determinan la relación-influencia de las provincias en cuanto a la provisión de verduras; se consideró (A) como el rango con mayor relación-influencia y (F) como el de menor relación-influencia.

#### **c) Desarrollo del contenido**

Los datos obtenidos en el gráfico, evidenció datos interesantes a; en primer lugar, se observó que la principal provincia proveedora de tubérculos para Cuenca es Cañar, seguida de Tungurahua y Azuay. Incluso se importan desde Colombia y Perú productos como papa y camote.

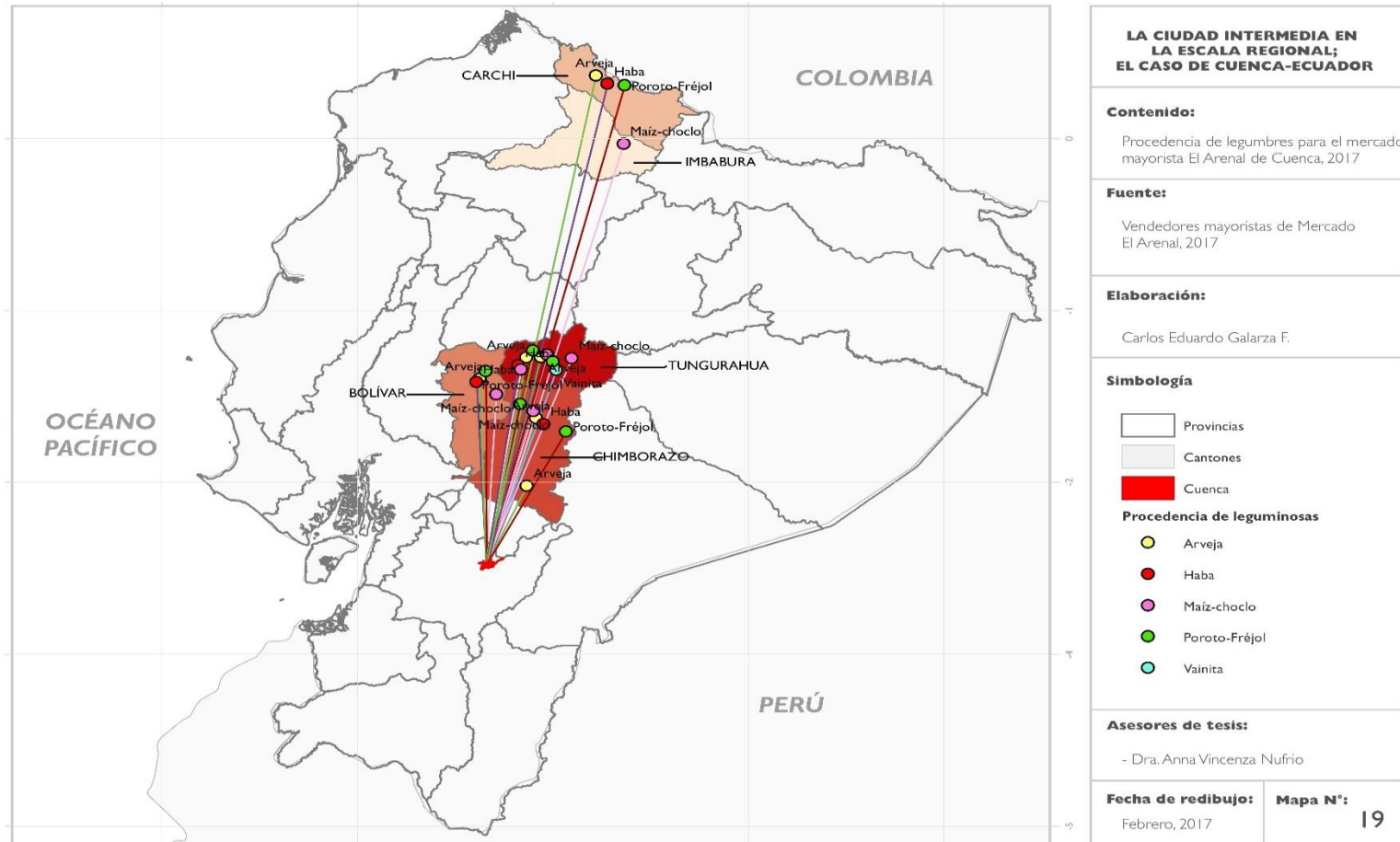
**Mapa 18:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador Procedencia de tubérculos para el mercado mayorista El Arenal de Cuenca, 2017.



Fuente: Encuesta a vendedores del mercado El Arenal Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 2.3.4 Soberanía alimentaria: procedencia de leguminosas y derivados

**Mapa 19:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador. Procedencia de legumbres para el mercado mayorista El Arenal, Cuenca 2017



Fuente: Encuesta a vendedores del mercado El Arenal Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### **2.3.5 Soberanía alimentaria: procedencia de frutas en la ciudad de Cuenca**

#### **a) Procedencia de la información**

Encuestas realizadas a mayoristas del Mercado El Arenal, 11 de enero de 2017

#### **b) Metodología para la elaboración del mapa o tabla**

Los mapas de procedencia de frutas se estructuraron considerando la información remitida por los comerciantes de frutas localizados en el mercado, los cuales indicaron la procedencia de los alimentos, no obstante, las cantidades no se pudo establecer, pues existe como una sub variable la temporada y la demanda del producto, la cual no fue considerada.

Se graficó la procedencia de las frutas desde otros cantones hacia la ciudad de Cuenca, identificando 4 categorías que determinan la relación-influencia de los cantones, considerando la variable, provisión de frutas. En donde, (A) representa el rango con mayor relación-influencia; y (D) como el de menor relación-influencia.

#### **c) Desarrollo del contenido**

La Tabla 15 y el Mapa 20 muestran que la mayor variedad de frutas procede desde la provincia de Tungurahua, principalmente del cantón Ambato. De igual manera, se evidenció un alto porcentaje de frutas que llegan desde Guayas, seguido de la Provincia de Azuay. Por otro lado, se destacó una amplia variedad de fruta nativa de Perú, Chile y Colombia.

**Tabla 15:** Procedencia de frutas hacia la ciudad de Cuenca, 2016

	Provincias	Cantones	Frutas
Nacional	Azuay	Cuenca	naranja, maracuyá, naranjilla
		Paute	Tomate de árbol, babaco, granadilla
		Santa Isabel	Mango, guineo, limón, guaba, berenjena, jamaica
	Bolívar	Caluma	Naranja, mandarina
		Chillanes	Mora
	Cotopaxi	La mana	Guineo
		Latacunga	Granadilla
	El Oro	Arenillas	Maracuyá, limón
		Huaquillas	Tamarindo
		Machala	Guineo
		Pasaje	Limón
	Guayas	Daule	Mango
		Durán	Guineo
		El Triunfo	Mora
		Guayaquil	Mango
		Milagro	Mango, guineo, sandía, piña, zapote, plátano, maduro, papaya, melón, guaba
		Pedro Carbo	Mango
	Loja	Catamayo	Maracuyá
		Loja	Limón
		Saraguro	Babaco
	Los Ríos	Quevedo	Papaya, achotillo
Vinces		Papaya	
Manabí	Chone	Naranja	
	Pedernales	Coco	
	Portoviejo	Mandarina	
Pastaza	Puyo	Pitajaya, naranjilla	

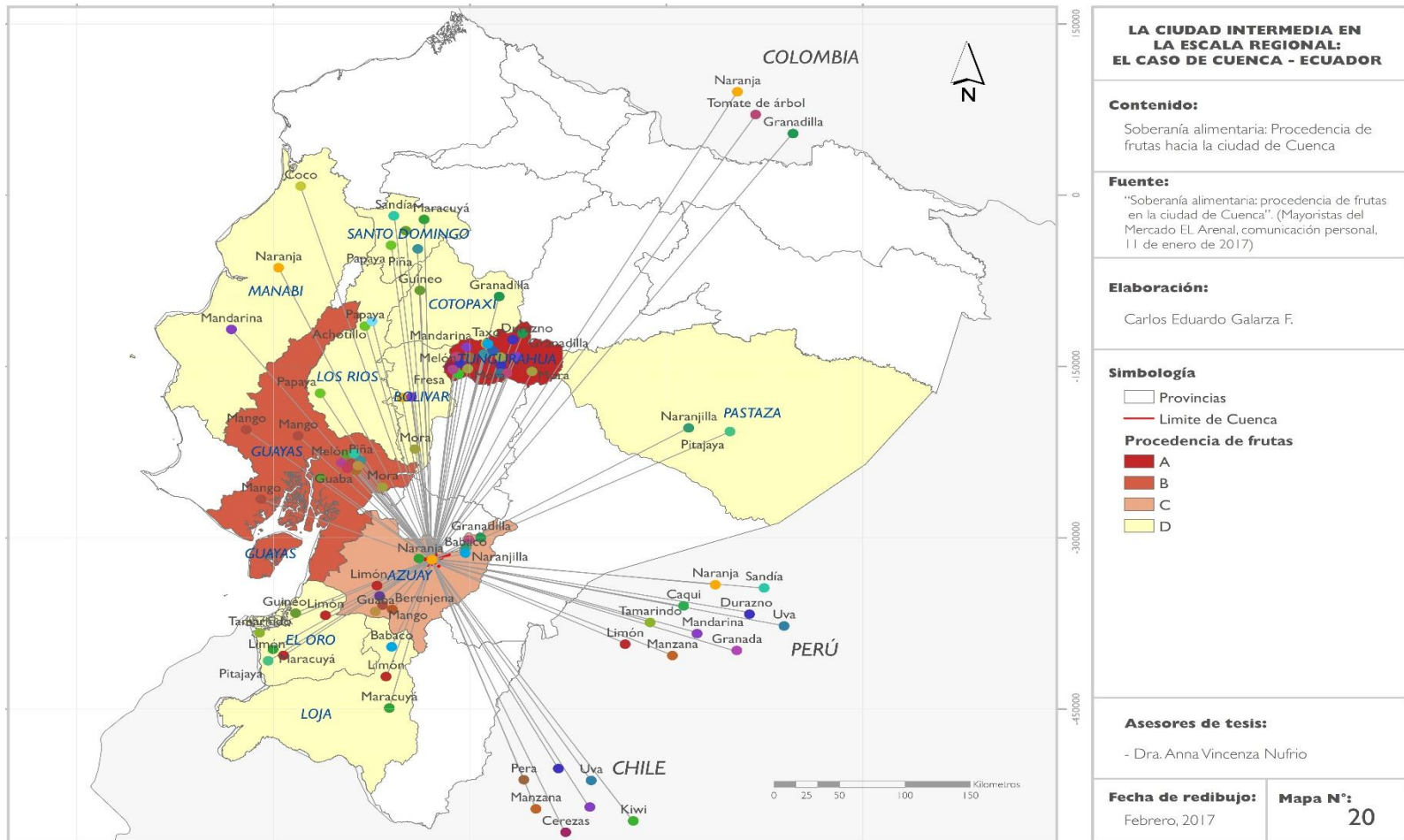


	Provincias	Cantones	Frutas
	Santo Domingo	Santo Domingo	Guineo, sandía, maracuyá, piña, plátano maduro, papaya
	Tungurahua	Ambato	Pera, durazno, mandarina, piña, melón, tomate de árbol, babaco, pitajaya, ciruela, taxo, capulí, mora, fresa
		Baños	Mora
		Patate	Mandarina
		San Pedro de Pelileo	Durazno, tomate de árbol, guayaba, mora
		Santiago de Pillaro	Granadilla
Exterior	Colombia	Naranja, tomate de árbol, granadilla	
	Perú	Naranja, sandía, limón, manzana, durazno, uva, mandarina, tamarindo, granada, caqui	
	Chile	Manzana, pera, durazno, uva, mandarina, kiwi, cerezas.	

Fuente: Encuesta a vendedores del mercado El Arenal

Los criterios de valoración para analizar la variable soberanía alimentaria fueron. A= mayor influencia y D= la de menor con relación a la procedencia de frutas hacia Cuenca.

**Mapa 20:** La ciudad intermedia en la escala regional; el caso de Cuenca-Ecuador. Soberanía alimentaria. Procedencia de las frutas hacia la ciudad de Cuenca.



Fuente: Encuesta a vendedores del mercado El Arenal Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



## CAPÍTULO 3

### ESTRATEGIA TERRITORIAL DE DESARROLLO LOCAL HACIA LA REGIÓN

---

El contexto de la propuesta estratégica se desarrolló en alinear acciones para fortalecer las políticas de ordenamiento territorial, que aporten en aprovechar las características de la ciudad de Cuenca como eje de desarrollo hacia su región, tomando como fundamentación la complejidad que representa desde el ámbito social, económico y político del proceso de desarrollo de la ciudad de Cuenca.

#### 3.1. Objetivo

Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Cuenca con un enfoque de región que permita fortalecer aspectos como: un entorno saludable, dotación de cierta infraestructura y educación.

##### 3.1.1 Enfoque

Lograr que los elementos que condicionan la gestión local sea capaz de generar la suficiente solvencia, que permita asegurar a todas condiciones de vida adecuadas a través de estrategias de desarrollo local con un enfoque regional.

Para ello se tomará como base los siguientes enfoques:

- Movilidad
- Equidad
- Participación ciudadana

### **3.1.2 Alcance**

Corresponde a un estudio exploratorio y descriptivo, centrado en el dimensionamiento urbano de Cuenca como ciudad intermedia y su interrelación con la región. La razón del caso de estudio está fundamentado por las características que presenta la ciudad de Cuenca, no obstante, puede convertirse en una línea base para posteriores estudios.

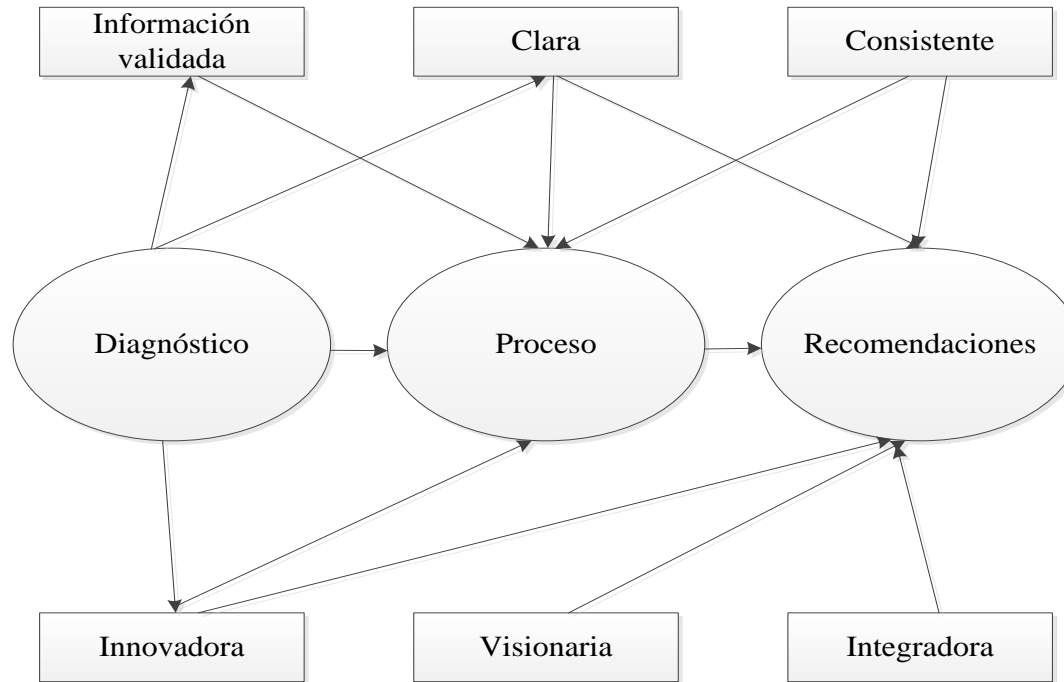
### **3.1 Estrategias**

Con el propósito de promover la transformación del territorio local a la región a mediano y largo plazo se estructuraron acciones estratégicas que motiven el fortalecimiento de Cuenca como ciudad intermedia hacia la región.

### **3.2.2 Líneas estratégicas**

La metodología aplicada para el establecimiento de las estrategias partió del diagnóstico situacional de Cuenca como ciudad intermedia, haciendo uso del método inductivo desde la observación de los hechos más relevantes que condicionan a la ciudad como tal, el registro que se muestra en la cartografía levantada y su posterior clasificación de los hechos que derivan desde lo particular a una generalización de los hechos más relevantes del estudio.

Para establecer las líneas estratégicas se consideró el siguiente diagrama de influencia, tomando en cuenta los datos primarios obtenidos en el trabajo de campo y bibliográfico.



**Ilustración 5:** Diagrama de influencia para las líneas estratégicas

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

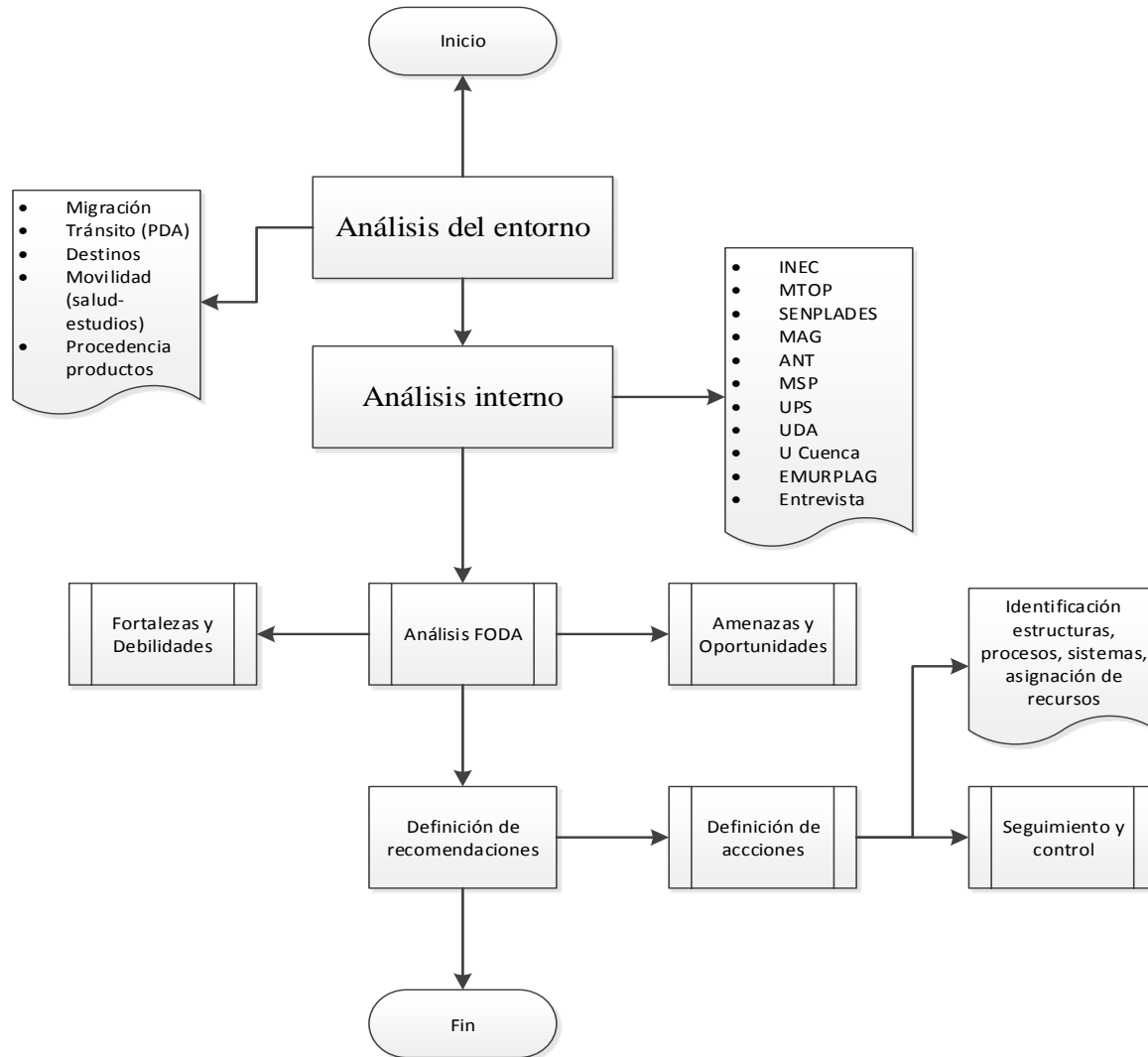
Las fases se identifican desde el diagnóstico, el cual contiene atributos de información de fuentes validas e innovadoras orientadas en aspectos relevantes de la ciudad intermedia hacia la región, luego viene la fase del proceso de estructuración de las recomendaciones y estrategias que tomó como fuente el diagnóstico, del mismo se espera sea claro, innovador y consistente. Finalmente se llega a las recomendaciones con los lineamientos estratégicos, que centran este apartado.

En el diagrama se destacan las influencias que tienen cada uno de los aspectos centrales que orientan las estrategias propuestas, observando que los atributos descritos son relevantes para estructurar las recomendaciones, de tal forma, que todo se englobe en una red de influencias coherentes, visionarias e innovadoras.

### **3.2.3 Proceso de elaboración de las estrategias**

Considerando el objeto de estudio, Cuenca como ciudad intermedia enfocada hacia la región, se elaboró las recomendaciones identificando actividades relevantes para un concreto desarrollo local. En la Ilustración 2 se muestra las actividades que sirvieron para identificar las estrategias propuestas.

El proceso inicia con el análisis del entorno considerando variables de estudio como: migración, tránsito, destinos, movilidad y procedencia de productos, posteriormente se analizó todos los aspectos con información recopilada de fuentes primarias que garantizan la misma. Con ello, se identificaron las Fortalezas y debilidades de la ciudad intermedia, así como las oportunidades y amenazas que se muestra desde el enfoque de región, para con ello establecer recomendaciones estratégicas que orienten la Cuenca hacia la región. En la ilustración 2 se muestra el proceso aplicado.



**Ilustración 6:** Diagrama de flujo proceso de elaboración de estrategias

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

Mostrar el proceso direcciona presentar de forma clara las estrategias para mejorar el desarrollo local de Cuenca con enfoque de la región. Lo importante de este proceso es reformar e integrar coherentemente todas las variables analizadas e incorporarlos en todos los niveles. En el modelo propuesto se destaca la fase de seguimiento y control, la cual se complementará con indicadores, así como también el control continuo, en busca de cumplir cada una de las estrategias.

Tomando en cuenta que la propuesta se fundamenta desde el contexto académico, se han identificado puntos críticos, que en caso de llevar a cabo las mismas, se deberán sortear:

- Obtener la pertinencia de la autoridad local
- Aprobación de los entes rectores

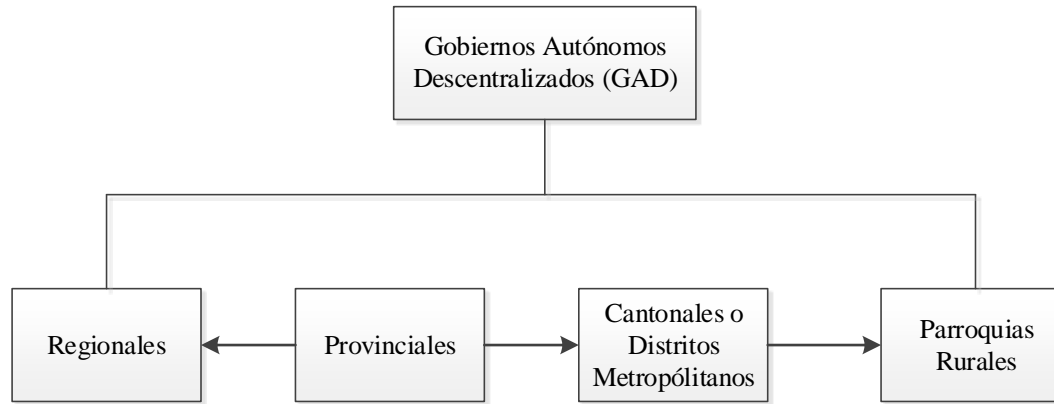
### **3.2.3.1 Niveles de negociación**

Con base a lo anterior, el propósito de establecer los niveles de negociación se fundamenta en presentar los organismos y actores relevantes que influyen en las estrategias de desarrollo local con enfoque de región. Entendiéndose las diferentes interacciones existentes con Cuenca como ciudad intermedia.

### **Gobierno Autónomos Descentralizados (GAD)**

Los GAD en el Ecuador fueron articulados a través del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en 2010, lo cual generó expectativa en el proceso de descentralización del país. Creados para

promocionar el desarrollo y la garantía del buen vivir, con ello, en la Ilustración 3 se muestra quienes constituyen Gobiernos Autónomos Descentralizados



**Ilustración 7:** Estructura GAD

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 3.2.3.2 Análisis FODA

La metodología aplicada para la estructura de la matriz FODA, se fundamentó en el análisis de las fortalezas y debilidades observadas en la información levantada en la cartografía y datos relevantes desde el contexto interno como ciudad, información tomada de fuentes secundarias como libros, revistas, artículos y paginas oficiales del Gobierno Local, y primarias del levantamiento de datos en campo con respecto a la caracterización de la ciudad. Adicional el análisis de las Oportunidades y Amenazas que constituyen los factores externos a Cuenca como ciudad intermedia en los que destacan factores políticos, sociales, económicos, tecnológicos y ambientales.

Las estrategias de desarrollo de la ciudad de Cuenca con enfoque regional corresponden a variables como:

- Migración
- Tránsito
- Destinos
- Movilidad
- Procedencia Productos

Con estas variables y la información de campo se estructuró la matriz FODA con la cual se plantearán las estrategias pertinentes que aporten el desarrollo de la Cuenca como ciudad intermedia hacia la región.

**Tabla 16:** Matriz FODA

	<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Análisis FODA Genérico, Cuenca como ciudad intermedia a escala Regional</b>	1. Mayoritaria influencia migratoria de cantones de Azuay, Cañar, Morona Santiago, Loja, Zamora Chinchipe y El Oro- Variable (Migración interna hacia Cuenca)	1. Capacidad de infraestructura inmobiliaria desde el contexto habitacional, recreacional y de comercio.
	2. Desarrollo tecnológico creciente e innovación de nuevas alternativas productivas e industriales	2. Insuficiente fuentes de trabajo
	3. Aprovechar la circulación en las vías de Cuenca hacia Tarqui, Puente Europa-Paute – Gualaceo que son los tramos con mayor flujo e tránsito evidenciado – variable (Tránsito/TPDA)	3. Falta de acciones para mitigar el congestionamiento y aglomeración en la transportación pública, específicamente transporte urbano





	4. Emprendimientos agropecuarios que mejoren su productividad y que busquen a través de la industrialización acceder a nuevos mercados tanto nacionales como internacionales	4. Falta de apoyo económico en programas de emprendimiento con créditos que ayuden a fomentar la industria por parte del Estado, así como el desentendimiento del sector privado en motivar nuevos emprendimientos
	5. El principal destino de Cuenca es Azogues, luego Guayaquil, siendo una oportunidad la articulación de acciones para vincular y fortalecer las relaciones comerciales, turísticas lo que de un sostenimiento económico a mediano y largo plazo	5. Vías de interconexión con falta de mantenimiento que pueden minimizar el desplazamiento a los destinos más relevantes de la ciudad de Cuenca
	6. Flujos generados por salud de cantones vecinos como Gualaceo, Sigüig, Paute, Santa Isabel, Nabón, Cañar y Morona, La Troncal, Machala, Girón, Azogues, Chordeleg, Loja y Camilo Ponce Enríquez	6. Debilitamiento paulatino de las entidades de salud, básicamente en su capacidad instalada.
	7. Procedencia de carne de la provincia de Azuay y Cañar	7. Vías de articulación en mal estado
	8. Procedencia de tubérculos de la provincia de Cañar	8. Intermediación no controlada por parte de mayoristas, especulando con los precios de los productos
	9. Fortalecer comercialización con países vecinos	9. Reducción de oportunidades laborales locales
	10. Procedencia de futas de Ambato	10. Incursión de productos de países vecinos sin control de las autoridades, provocando especulación de precios



<b>Fortalezas</b>	<b>Estrategias F-O</b>	<b>Estrategias F-A</b>
1. Ciudad con expectativas de crecimiento urbano (manteniéndose como ciudad intermedia) que atrae a ciudadanos de lugares distantes geográficamente con respecto a la ciudad-Variable (Migración interna hacia Cuenca)	1. Estructurar un plan base a escala articulando los ejes viales y la infraestructura inmobiliaria, con el propósito de tener una expansión controlada y fomentar las actividades comerciales y turísticas	1. Establecer una metodología partiendo de la ciudad intermedia en el cual se asocien los instrumentos de planificación existentes para fortalecer el desarrollo local hacia la región
2. Importante centro de atracción turística que motiva visitar la ciudad	2. Describir y limitar el área de influencia de la ciudad de Cuenca	2. Proponer nuevas áreas de desarrollo industrial en el sector Sur de la ciudad
3. Articulación con vías como: Quito-Santo Domingo-Quevedo-Babahoyo-Guayaquil	3. Estructurar la cartografía que describa de manera sucinta los parámetros urbanos, con las características morfológicas, físicas, transporte, movilidad, migración y educación	3. Actualizar el Plan para la traspportación urbana
4. TPDA con significativa influencia hacia Molleturo	4. Caracterizar las vías para los diferentes destinos	4. Fortalecer las normas de traspportación pública
5. Para Loja y Azogues, el principal destino es Cuenca		
6. Sistema de salud robusto con unidades médicas estatales y privadas	5. Dotación de infraestructura y equipamientos de salud y educación	6. Articular con el sector privado acciones para cubrir la demanda de infraestructura y equipamiento
7. Entidades educativas de educación superior con experiencia y posicionamiento académico consolidado		
<b>Debilidades</b>	<b>Estrategias D-O</b>	<b>Estrategias D-A</b>
1. Baja movilidad desde y hacia Cuenca- Variable (Tránsito/TPDA)	1. Fortalecer los sectores y servicios turísticos del sector	1. Revitalizar los espacios públicos



2. Vías de interconexión cantonal con necesidad de mantenimiento y mejora	3. Promover la incorporación o ampliación de nuevos centros educativos de educación superior	2. Recuperación afluentes
3. Ingreso a la Universidad Estatal limitado por cupos, asignados por procesos educativos establecidos por el ente rector de la educación en el país		

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 3.2.4 Recomendaciones Estratégicas

En el presente trabajo se ha evidenciado que Cuenca, se constituye como ciudad intermedia con proyección de crecimiento regional por sus características que muestra y su influencia sobre otras localidades es importante, no obstante, para mantener esa particularidad es necesario fortalecer ciertas estructuras urbanas. Por sus condiciones demográficas se necesita de instrumentos para planificar a Cuenca a escala de ciudad intermedia. Con estos antecedentes, las recomendaciones estratégicas que se propone, como una alternativa de inicio tomando como referencia las características de Cuenca como objeto de estudio, las estrategias aquí expuestas, deben ser complementarias de otras, en especial con el propósito de tener una expansión controlada, pues, la población tiene un crecimiento importante.

Las recomendaciones se fundamentan a partir de la identificación de los aspectos relevantes que influyen en la ciudad de Cuenca como ciudad intermedia, el diagnóstico de la misma, el proceso de recolección de información primaria, con ello, proponer estrategias que se sinteticen en una cartografía base. Las características con las cuales se trabajó son las siguientes:

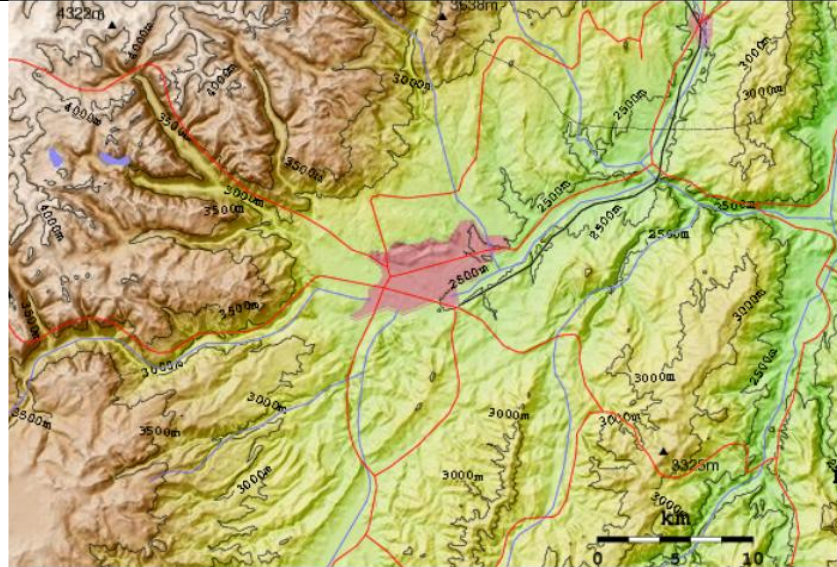
- Delimitación de la ciudad intermedia
- Ejes viales, TDPA
- Delimitación destinos de Cuenca como ciudad intermedia
- Movilidad por Salud
- Movilidad por Educación
- Identificación procedencia de productos

#### **3.2.4.1 Delimitación de la ciudad intermedia**

Para delimitar la extensión de Cuenca como ciudad intermedia se consideró la extensión del área urbana, que es de 72,23 km<sup>2</sup>, 2% del territorio total del cantón, este porcentaje está asociado a los datos de movilidad, migración, transporte obtenidos en el trabajo de campo. Luego de ello, se propone delimitar la migración existente hacia Cuenca, los ejes viales, destinos, movilidad generada por salud y educación y la delimitación de la procedencia de productos de la canasta básica familiar.

A continuación, se presentan los rasgos físicos descriptivos de la ciudad de Cuenca:

### Mapa topográfico



Fuente: (Meteo365.com, 2018)

### Datos

- Superficie: 72,23 km<sup>2</sup>
  - Límites: al Norte con las parroquias Ricaurte y Sisnincay; al Sur con las parroquias Turi y El Valle, al Este con la parroquia Paccha, al Oeste con las parroquias Sayausi y San Joaquín, y al Suroeste con la parroquia Baños.
  - Topografía: la ciudad se encuentra en un valle semi-plano, a una altura promedio de 2.550 m.s.n.m.
  - Rango de Morfología: 0.25 a 1.7 (H/W) “relación alto – ancho”
  - La ciudad de Cuenca está asentada en el relieve interandino, con suelos de aptitud agrícola tipo 1, apto para cultivos (Clase I, II y III).
  - Temperatura promedio entre 18 y 22 ° C con poca variación entre verano e invierno.
- Fuente: (GAD Municipal de Cuenca, 2015)

### Procedencia de los alimentos

**Tabla 17:** Lugar de procedencia de los alimentos que llegan a la ciudad de Cuenca

Procedencia de carnes y preparaciones	
Azuay	37,25%
Cañar	36,02%
Loja	0,57%
Chimborazo	11,07%
Morona Santiago	15,09%

Procedencia de verduras frescas	
Azuay	Perú
Loja	Chile
Bolívar	China

Procedencia de Leguminosos	
Guayas	Bolívar
Loja	Cotopaxi
Manabí	Los Ríos
Tungurahua	Pastaza
El Oro	Santo Domingo
Azuay	

Fuente: (INEC, 2018)  
Elaboración: Carlos Galarza

Los alimentos que se consumen en la ciudad de Cuenca provienen, en su mayoría, de otros cantones del Azuay, así como de las provincias aledañas al cantón Cuenca, entre ellas: Cañar, Loja, Bolívar, Morona Santiago y El Oro. Sin embargo, también ingresan alimentos desde Guayas, Manabí, Cotopaxi y Chimborazo, entre otros. Todos los alimentos son llevados a los mercados de la ciudad, tales como el Mercado El Arenal y otros más pequeños como el 27 de febrero y el 10 de agosto, por mencionar algunos. Es importante señalar que, la forma de ingreso de los alimentos es a través de las principales vías de comunicación interprovinciales.

### Tránsito Promedio Diario Anual (TDPA)

**Tabla 18:** Lugar de procedencia de los alimentos que llegan a la ciudad de Cuenca

<b>Tramos de concurrencia y medición</b>	<b>Medición 1 (Transportación)</b>	<b>Medición 2 (Transportación)</b>	<b>Promedio Diario (Transportación)</b>
Cuenca-Chaucha	14	10	12
Chaucha-Cuenca	12	12	12
Cuenca – Sinincay	2.894	2.668	2.781
Sinincay-Cuenca	2.905	2.808	2.857
Cuenca – Sinincay	813	1.122	968
Sinincay-Cuenca	1.323	1.290	1.307
Cuenca – Sinincay	1.350	1.050	1.200
Sinincay-Cuenca	1.375	1.170	1.273
Cuenca-El Valle	8.018	8.118	8.068
El Valle-Cuenca	8.815	8.563	8.689
<b>Promedio ponderado del tránsito vehicular de la ciudad de Cuenca</b>			<b>5.970</b>

Fuente: (Burgos Castro & Loayza Valdivieso, 2016)

El tránsito vehicular en la ciudad de Cuenca es variable y fluido. Existen algunas zonas de congestión ubicadas, en su mayoría, con el centro de la ciudad, debido a sus calles estrechas y el tránsito peatonal. En otras zonas, como en los accesos a instituciones educativas e intersecciones importantes se generan retrasos.

#### 2.2.4.2. Identificación migración hacia Cuenca

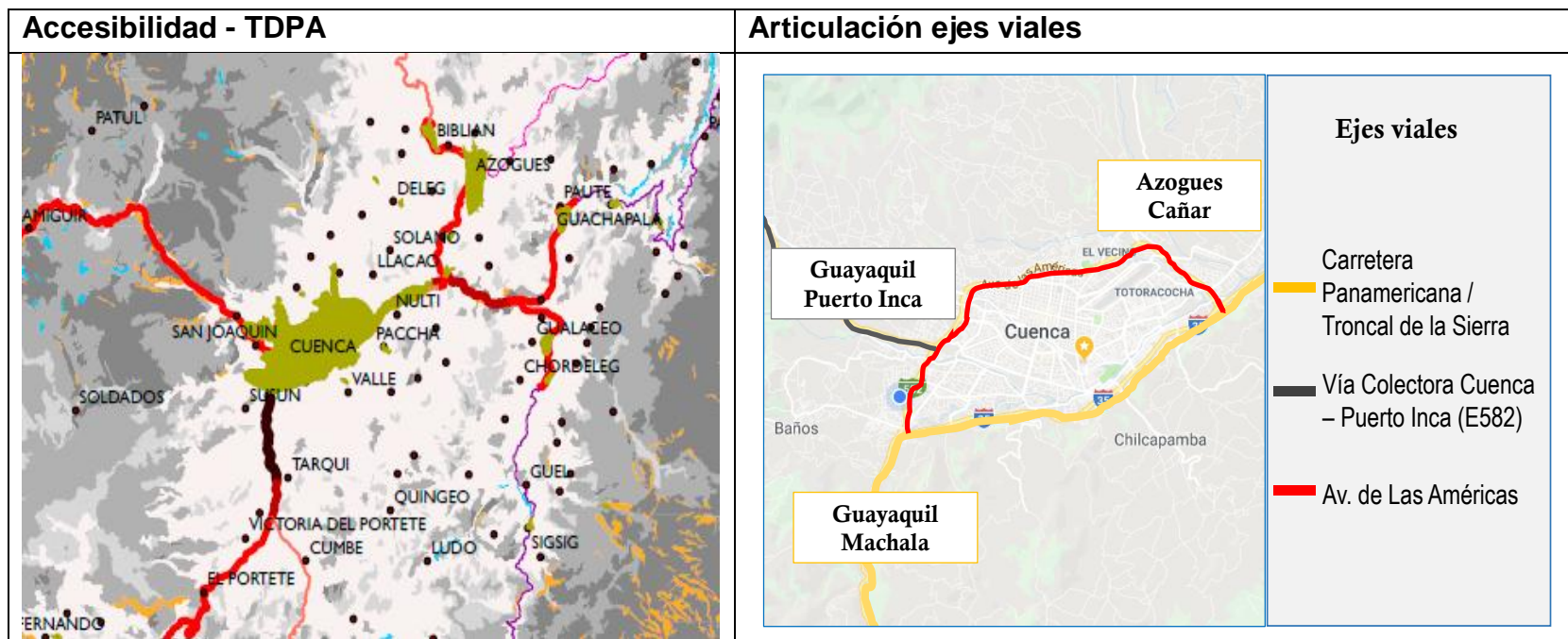
**Imagen 6:** País de origen de los inmigrantes de la ciudad de Cuenca

Países	Entradas	
	Número	%
Colombia	368.079	23,64%
Estados Unidos	259.406	16,66%
Perú	175.405	11,27%
Venezuela	119.763	7,69%
España	67.623	4,34%
Argentina	58.591	3,76%
Chile	43.871	2,82%
Cuba	41.545	2,67%
Alemania	33.303	2,14%
Canadá	33.230	2,13%
México	27.974	1,80%
Gran Bretaña	27.013	1,73%
Francia	22.160	1,42%
Brasil	21.772	1,40%
Filipinas	21.388	1,37%
China Republica Popular	17.433	1,12%
Haiti	17.278	1,11%
Italia	15.682	1,01%
Holanda (Países Bajos)	15.444	0,99%
Otros	170.031	10,92%
<b>Total 1/</b>	<b>1.556.991</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: (GAD Municipal de Cuenca, 2015)

Los habitantes inmigrantes de la ciudad de Cuenca, en su mayoría provienen desde: Colombia, Estados Unidos, Perú, Venezuela, España, siendo los datos más representativos. Por su parte, la migración interna proveniente del cantón, se origina desde las parroquias: San Joaquin, Sayausí, El Valle, Ricaurte, Baños, Sidcay, Sinincay, Paccha, Nulti, Turi; mientras que la migración proveniente de otras provincias, en su mayoría se origina desde: Azogues (15,8%), Cañar (12,1%), Quito (12%), Sigsig (11,2%), Guayaquil (11%), Paute (10,8%), Loja (10,3%), Machala (7,1%), Saraguro (5,3%) y Pasaje (4,4%).

### 2.2.4.3. Ejes viales, TPA





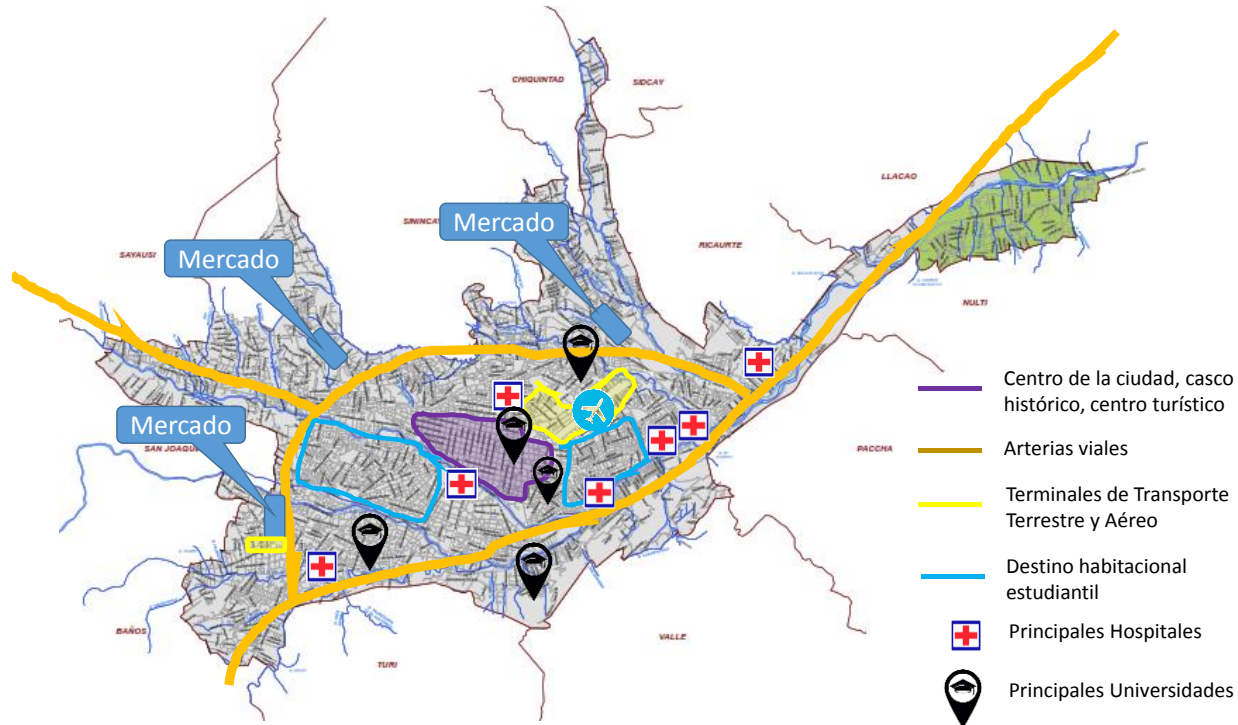


UNIVERSIDAD DE CUENCA

La carretera Panamericana – Troncal de la Sierra (E35) es la principal vía de enlace, hacia el Norte, entre Cuenca y Azogues, Cañar, Ambato y Quito; hacia el Sur con Machala, Loja y Guayaquil. Por otra parte, la Vía Colectora Cuenca – Puerto Inca (E582) conecta, a través del Parque Nacional Cajas con la provincia Guayas, accediendo al principal puerto marítimo del país, ubicado en la ciudad de Guayaquil; esta conexión vial, potencia a la ciudad de Cuenca como una ciudad intermedia para la distribución de bienes de importación con destino a los centros poblados cercanos a Cuenca.

#### 2.2.4.4. Identificación destinos de Cuenca como ciudad intermedia

**Ilustración 8:** Destinos de Cuenca como ciudad intermedia



Fuente: Mapa (INEC, 2018)  
Elaboración: Carlos Galarza

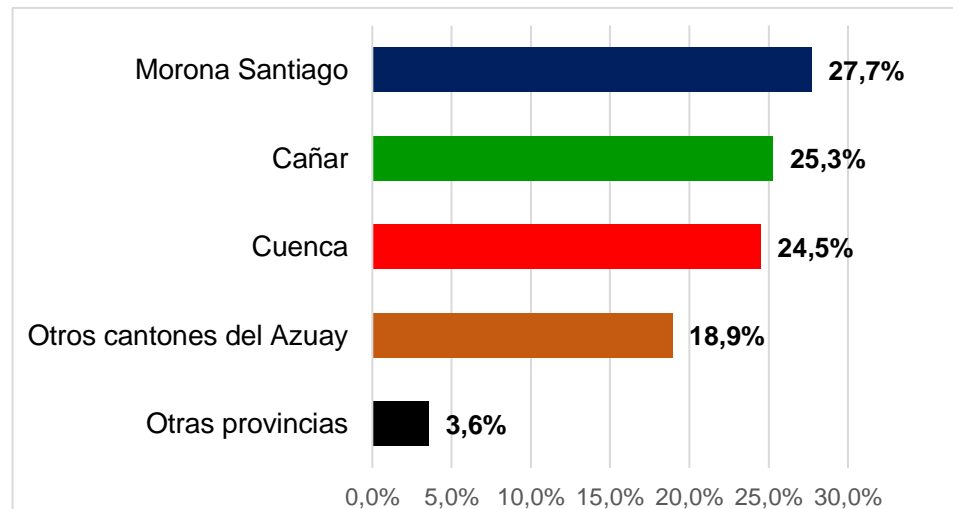
Los destinos principales de Cuenca, como ciudad intermedia, están relacionados con la atención de salud y la educación universitaria, de acuerdo a las necesidades insatisfechas en los centros poblados cercanos. Sin embargo, el sector económico es muy importante para la interconexión de Cuenca con otros cantones y provincias, por ello es

importante la infraestructura de mercados y centros de distribución. El centro histórico de la ciudad es un lugar que permite el intercambio comercial, así como se constituye en unidad potenciadora del turismo regional, lo cual puede ser aprovechado por los centros poblados cercanos a Cuenca.

#### 2.2.4.5. Movilidad por salud

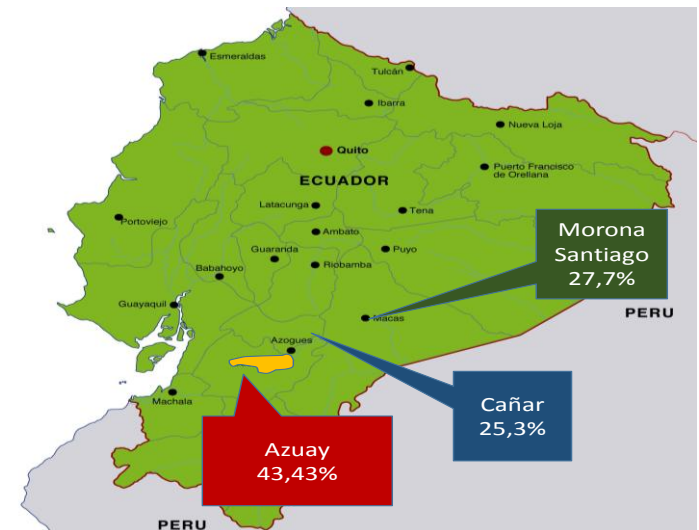
La ciudad de Cuenca es un área geográfica muy importante para el cuidado y atención de la salud los habitantes de las provincias cercanas, tales como Morona Santiago y Cañar.

**Gráfico 4:** Distribución de los usuarios de los servicios de salud de la ciudad de Cuenca por provincia de origen, año 2017



Fuente: (Ministerio de Salud Pública (MSP), 2017)  
Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Imagen 7:** Provincia de origen de los usuarios de los servicios de salud de la ciudad de Cuenca, año 2017



Fuente: (Ministerio de Salud Pública (MSP), 2017)

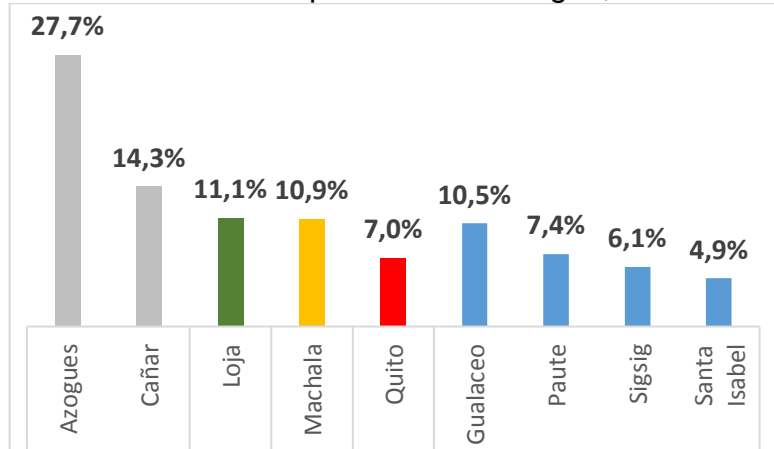
Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

El 43,4% de los usuarios de los servicios de salud de la ciudad de Cuenca provienen de la provincia del Azuay, 24,5% de Cuenca propiamente y 18,9% de otros cantones del Azuay. En cambio, el 56,6% de los usuarios residen en Morona Santiago (27,7%), Cañar (25,3%) y otras provincias (3,6%).

#### 2.2.4.6. Movilidad por educación

El 49,2% de los estudiantes universitarios de la ciudad de Cuenca provienen de otros cantones, entre ellos se destacan: Azogues, Cañar, Loja, Machala y Gualaceo, los cuales conforman el 74,6% de los estudiantes foráneos de la ciudad.

**Gráfico 5:** Proporción de estudiantes universitarios foráneos de la ciudad de Cuenca por cantón de origen, año 2017



Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

**Imagen 8:** Vía Troncal de la Sierra (E35)

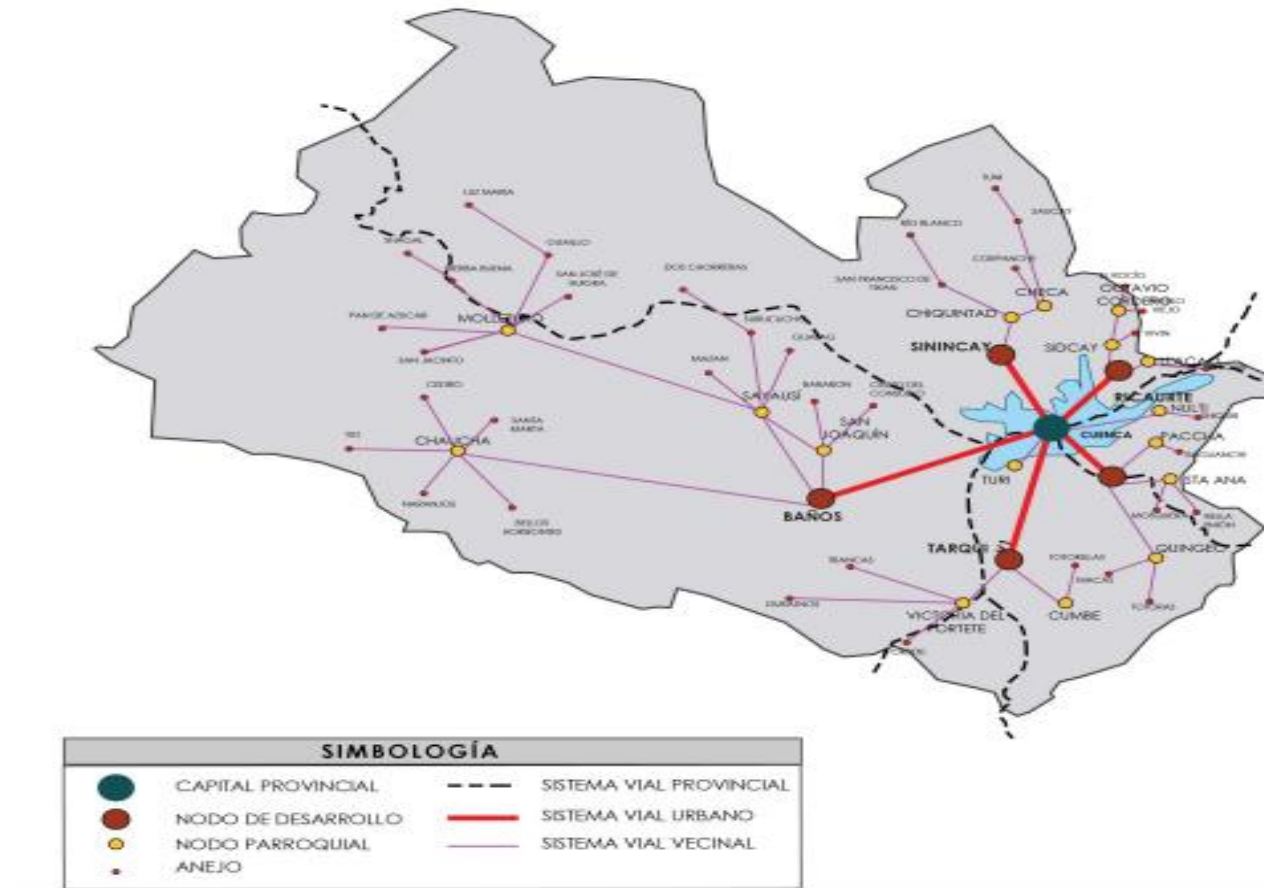


Fuente: (Google maps, 2018)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza

### 2.2.4.7. Identificación procedencia de productos

Imagen 9: Procedencia de productos



Fuente: (GAD Municipal de Cuenca, 2015)

El desarrollo de ciudades intermedias trae como consecuencia el crecimiento de las zonas urbanas en detrimento de la reducción de terrenos agrícolas. Las estructuras nuevas espaciales ubicadas en las periferias no son netamente rurales ni absolutamente urbanas, sino que vienen a representar una nueva forma de paisaje periurbano (Haller, 2017). En anclaje que muestra Cuenca y su intermediación con respecto a los productos agrícolas destaca las oportunidades de crecimiento y desarrollo local hacia la región

### 3.2.5 Expansión de población urbana

**Tabla 19:** Expansión de la ciudad urbana de Cuenca como ciudad intermedia

<b>Año</b>	<b>Población</b>	<b>Área (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Densidad (Hab./km<sup>2</sup>)</b>	<b>Área requerida para mejorar movilidad y transporte (vías)</b>	<b>Área requerida de infraestructura (salud-educación-comercio)</b>	<b>Requerimientos (Sumatoria movilidad y transporte + infraestructura)</b>
2018	614.757	73,05	8.416	32,56 Km <sup>2</sup>	8,77 Km <sup>2</sup>	41,32 Km <sup>2</sup>
2023	682.464	77,76	8.777	34,65 Km <sup>2</sup>	9,33 Km <sup>2</sup>	43,99 Km <sup>2</sup>
2030	797.485	85,35	9.343	38,04 Km <sup>2</sup>	10,25 Km <sup>2</sup>	48,28 Km <sup>2</sup>

Fuente:

El desarrollo de las ciudades intermedias acarrea el riesgo de la creación de corredores urbanos, implicando la urbanización de zonas rurales, perdiendo su función por la ocupación de tierras agrícolas, siguiendo un patrón lineal que va acompañado por la construcción de vías y la incorporación de servicios United Cities and Local Governments (2016). Al respecto, la Tabla 19 muestra el requerimiento observado a través del presente estudio con respecto al área requerida para mejorar la movilidad, transporte e infraestructura con base a los datos primarios y secundarios

analizados, considerando que las proyecciones realizadas son el reflejo de la información recopilada a través del trabajo de campo y constituyen una propuesta que se fundamenta en el recorrido bibliográfico relacionado a los datos más relevantes que tiene la ciudad.

**Imagen 10:** Vía Troncal de la Sierra (E35)



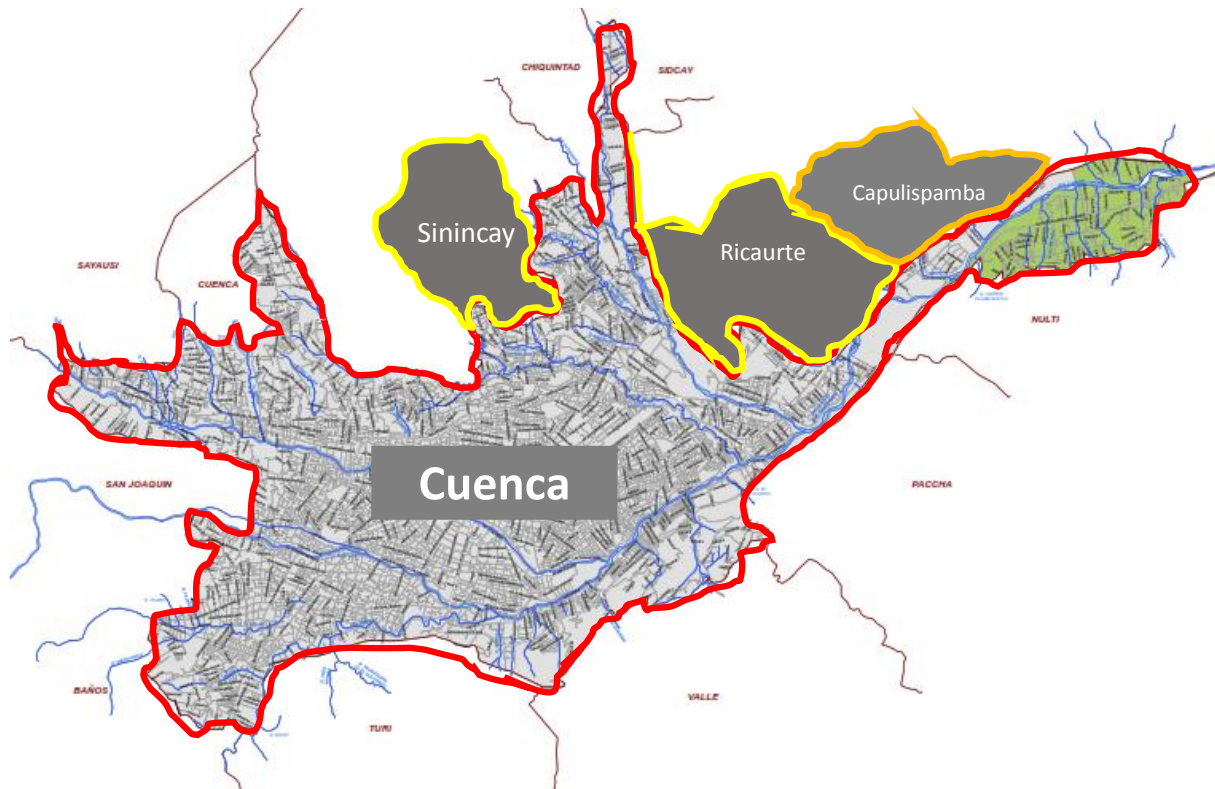
Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

La vía Troncal de la Sierra (E35) se perfila como el medio que permite y facilita el crecimiento de la ciudad de Cuenca como ciudad intermedia, debido a la movilidad que su infraestructura garantiza a los habitantes de otros centros poblados que la utilizan para transportarse hasta Cuenca a realizar actividades económicas, atender su salud o estudiar en alguna institución universitaria. Entendiendo que este es un eje para mejorar la funcionalidad y no se deben descartar otras acciones para facilitar el desarrollo integral de la región.

En el sentido de la planificación, las ciudades intermedias se ubican dentro de un marco legal e institucional claramente formulado con base en acuerdos que se deberán articular entre el gobierno local y la sociedad; a partir de ello, tanto los procesos de descentralización como los de transferencia de funciones administrativas conllevan a compartir algunas características, tales como la construcción de un gobierno local con autonomía, apertura política a la

gobernanza participativa, descentralización fiscal y mejorar la gestión de los servicios básicos y estratégicos (Roberts, Iglesias, & Ma Llop, 2016).

**Mapa 21:** Expansión territorial del área urbana de Cuenca, proyección año 2030



Fuente: (Instituto Nacional de Cartografía y Censos (INEC), 2010)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



La información obtenida del Instituto de Cartografía considera una propia proyección con respecto a la expansión territorial, no se pudo acceder a la metodología que aplica el ente rector para dicho análisis, no obstante, tomando en cuenta que es información de una entidad de gobierno, se considera que es fiable, bajo ese contexto la ciudad de Cuenca tiende a expandirse hacia el Norte, específicamente hacia Ricaurte, Sinincay y Capulispamba. La zona de Ricaurte, actualmente la de más rápido crecimiento debido a su cercanía e interconexión con la ciudad de Cuenca y que, además, ha presentado un crecimiento de desarrollo continuo en baja densidad, el cual se basa en la extensión sectorizada de los servicios públicos, conformando redes de infraestructura urbana tales como el agua, la electricidad y la vialidad, del tipo urbanismo en redes (Fernández & Ramos, 2013).

### **Requerimientos movilidad y transporte**

El análisis de los flujos migratorios hacia Cuenca y los datos del Tránsito promedio Diario Anual (TDPA) permitieron orientar los requerimientos de implementación del equipamiento e infraestructura de servicios para la ciudad y como resultado se observó que Cuenca para tener un enfoque de ciudad intermedia hacia la región, le hace fortalecer la siguiente infraestructura.

### **Salud**

Se consideraron algunos indicadores de referencia que tiene la ciudad de Cuenca con respecto a la atención en salud a mediano y largo plazo:

- Hospitales: 4 a 4,75 Camas por cada 1.000 hab. (Norma Internacional OMS), unas 800 camas en el caso de Cuenca; 1 médico por cada 1.250 a 3.000 habitantes, es decir, al menos unos 266 médicos.

- Centros de Salud: Conforme esta variable, el número de establecimientos de salud para el año 2016 fue de 156 en el cantón Cuenca, entre los cuales se encuentran, centros de atención agudo, crónico, clínicas generales sin especialidad, establecimientos sin internación, y hospitales básicos, el total de centros de la provincial del Azuay es de 13.701 centros. Es decir, la tasa de centros de salud en la ciudad de Cuenca, con respecto al total de la provincia es de 11,38%.

## Educación

Educación superior: Se consideró el coeficiente de educación a mediano y largo plazo, calculado entre el número de estudiantes provenientes de otros cantones con relación al número total de estudiantes universitarios con lo que respecta a la educación superior. Para ello, la información disponible muestra que la tasa de estudiantes universitarios que vienen de otros lugares asciende a 32,96%, la Tabla siguiente muestra el recuento del total de estudiantes universitarios en la ciudad de Cuenca, número de estudiantes provenientes de otros cantones y estudiantes de la ciudad de Cuenca.

**Tabla 20:** Tasa de estudiantes universitarios extranjeros

Número total de estudiantes universitarios	Número estudiantes de ciudad de Cuenca	Número de estudiantes provenientes de otros cantones
28.455	19.075	9.380
Tasa de estudiantes universitarios extranjeros	32,96%	

Fuente: (Universidad de Cuenca, 2016-2017); (Universidad Politécnica Salesiana, 2016-2017); (Universidad del Azuay, 2016-2017)

Elaboración: Carlos Eduardo Galarza



## CONCLUSIONES

---

Dando respuesta a la pregunta de investigación planteada la influencia de Cuenca como ciudad intermedia se relaciona particularmente con las provincias de Cañar, El Oro y Morona Santiago, es decir se refleja una migración de personas hacia la ciudad. El Tránsito Promedio Diario evidenció una influencia baja hacia la ciudad de Cuenca considerando los datos a nivel nacional, siendo a nivel local el relacionado con la vía Cuenca – Tarqui. El primer destino identificado desde Cuenca es Azogues, luego Guayaquil, mientras que para Azogues y Loja la primera opción turística es Cuenca. Asimismo, la movilidad hacia el Hospital Civil de la ciudad mayoritariamente se observa de las provincias de Cañar, Loja y El Oro, lo que se complementa con un porcentaje del 33% de estudiantes que provienen de otros cantones para seguir los estudios superiores. El otro eje analizado es la soberanía alimentaria, destacando que de Cañar llega la mayor procedencia de ganado bovino; siendo estos los datos más relevantes para identificar las características de Cuenca como ciudad intermedia.

Al respecto, considerando las hipótesis uno que se fundamenta en el supuesto de la importancia de caracterizar la ciudad intermedia de Cuenca como parte del establecimiento de estrategias de desarrollo territorial, con base a revisión teórica y trabajo de campo realizado, se concluye que la información contenida en el presente trabajo establece datos importantes enfocados en variables que orientaron a estructurar alternativas estratégicas que fomenten el desarrollo de Cuenca hacia la región. Los datos encontrados revelan una concentración importante de servicios que presta la ciudad, además de una fortaleza en temas turísticos que deben explotarse de mejor manera.

Con relación a la hipótesis planteada, se colige que la gestión si influye en el desarrollo integral conforme lo planificado por los entes rectores, pues no solo la autogestión aporta a las soluciones de los requerimientos que demanda la sociedad, más aun cuando los mismos se amplían a los visitantes temporales o permanentes que acuden a la ciudad de Cuenca, siendo una obligación inherente de las autoridades de gobierno garantizar que todos los habitantes propios del lugar, así como los que por un tiempo determinado se encuentran en Cuenca tengan las facilidades tanto logísticas, físicas y de equipamiento adecuadas para su estadía, lo cual sino se ejecuta una adecuada gestión política, económica y administrativa , los perjudicados es la sociedad en general.

La hipótesis tres planteada constituye en el presente estudio uno de los factores que no se pudo comprobar a través de la investigación, si bien la movilidad representa un factor importante dentro de las variables que se estiman para las ciudades intermedias, las condiciones demográficas, topográficas, viabilidad, acceso a la educación y otras también influyen en la ciudad de Cuenca, razón por la cual frente a este supuesto, se concluye que la movilidad es uno de los elementos relevantes para considerar a Cuenca como ciudad intermedia, más no es el de mayor peso y de influencia para determinarla como tal.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) motivan el reconocer la función de las tipologías de las ciudades, para definir de manera clara los sistemas de desarrollo y gestión eficiente. Latinoamérica ha evidenciado una acelerada urbanización desde mediados del siglo pasado, originado principalmente por el desplazamiento de las personas del campo hacia las ciudades. Este desarrollo estuvo relacionado a la concentración demográfica, básicamente, en ciudades que contaban con más de 1.000.000 de habitantes. En el caso de Cuenca entre los años 50 al 80 mostró una tasa de crecimiento del 4.18%. Factores que han motivado el crecimiento de la ciudad están asociados a

fenómenos migratorios «factores demográficos» en las que se destacan las oportunidades de trabajo motivadas por el parque industrial existente en la ciudad; y una particularidad, al ser una ciudad de paso hacia otros territorios importantes de la Costa y el Oriente.

Es así que, el crecimiento de la población sumado a las necesidades económicas, se evidenció una migración constante de personas de otras regiones a Cuenca, motivando su crecimiento, lo cual obliga a contar con servicios básicos, vialidad, infraestructura de salud, educación y mercados con mejores condiciones que garantice el desarrollo de las actividades económicas. A propósito, se comprendió y cotejó con información de otros estudios que actualmente, Cuenca presenta aumentos significativos de la población y que la mayoría se asienta en los sectores urbanos, pues, así lo señala la Organización Panamericana para la Salud que, en el año 2010, 79,4% de la población de América Latina y el Caribe pertenecían a la zona urbana (OPS, 2012); por su parte, en el Ecuador, particularmente en Cuenca, existían 505.585 habitantes, de los cuales 65,26% estaban ubicados en la zona urbanas, es decir, la mayor parte de la población están en la ciudad (SHAH, 2015).

Luego de realizar un diagnóstico de Cuenca con un enfoque de región, se evidenció que muestra fortalezas propias de una ciudad intermedia en crecimiento, pero que pueden verse afectadas, sino se establece una planificación adecuada para su crecimiento. A pesar de conocer las autoridades la importancia e influencia de Cuenca y su intermediación hacia otros sectores, no se han ejecutado acciones necesarias y planificadas para fortalecer su eje de desarrollo regional. Es sabido, que el crecimiento población trae consigo requerimientos de la población, como transporte, vivienda, infraestructura, servicios de salud, educación y acondicionamiento de espacios para el comercio; el cual no ha sido cubierto y que puede originar un grave padecimiento, sino se toma los correctivos necesarios.

Los flujos migratorios hacia Cuenca predominan en sectores aledaños dentro de la provincia del Azuay, así como de Loja, Zamora Chinchipe y Morona Santiago, a pesar de ello, se evidenció que el flujo vehicular desde y hacia Cuenca no es representativo, observando algunas arterias viales que requieren de atención y mantenimiento, ocasionando problemas a la ciudad con la inadecuada ocupación del espacio público, delincuencia y afectaciones al entorno. La cobertura de la transportación pública obedece a la poca y acertada planificación. De igual manera se debe cuidar el crecimiento urbano, al que se ve expuesta la ciudad y particularmente si tiene un enfoque regional, el índice verde urbano que según la OMS debe ser al menos de  $9\text{m}^2/\text{hab.}$ , así como estos elementos, son por los cuales se deben tomar alternativas de crecimiento adecuado, buscando no afectar la calidad de vida de los habitantes.

Si bien es cierto, el Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca, obedece a una planificación urbana establecida por los entes rectores de planificación en el país, se debe entender la dinámica que presenta la ciudad, más aún por la influencia de intermediación que genera con la región, en la cual se debe enfatizar en las necesidades de la población futura, pues los planes de ordenamiento territorial muchas de las veces, no se cumplen a cabalidad. Motivados muchas de las veces por la falta convergencia entre otras entidades a fines como el MIDUVI y SENPLADES que deben visualizar a Cuenca como ciudad intermedia hacia la región. El diagnóstico realizado en este estudio considerando las variables anteriormente descritas, evidenció una tendencia creciente de la población de la ciudad de Cuenca, razón por la cual, se colige la necesidad de tomar en cuenta la dotación de diferentes tipos de infraestructura de servicios que serán necesarios a futuro para cubrir las necesidades de los habitantes no solo de Cuenca, sino proyectadas hacia la región.



El comercio de productos básicos de la canasta básica muestra una influencia directa de sectores del centro del país, pues, las entrevistas realizadas a los comerciantes mayoristas de la ciudad de Cuenca dan fe, de la intermediación que un su mercado se da, ya que, existen productos que se comercializan procedentes de todos los sectores del país, lo que marca una diversidad en la comercialización de carne, tubérculos y frutas. Este análisis, dio como referencia los requerimientos de infraestructura que se deberán considerar a futuro para fortalecer el comercio en la ciudad, de la mano de la mejora de transporte, equipamientos y urbanización, constituyéndose en alternativas para mejorar el proceso de planificación. Las tasas de crecimiento urbano dan la primera pauta para establecer la toma de decisiones futuras al momento de vislumbrar a la ciudad de Cuenca como una ciudad intermedia hacia la región.



## RECOMENDACIONES

---

En el Ecuador existe la normativa establecida para velar por el desarrollo local a través de distintos instrumentos legales que parte de la Carta Magna de 2008, sin embargo, para fortalecer cualquier estrategia de mejora y en particular desde el objeto de estudio de Cuenca como ciudad intermedia como región se debe fortalecer las políticas nacionales, regionales y locales con el propósito que se articulen de forma efectiva y puedan responder el desafío que tiene Cuenca como ciudad intermedia, para lo cual se recomienda entre otros tomar en cuenta las siguientes acciones:

- Desplegar los aspectos de desarrollo urbano y territorial de manera integrada con todos los sectores involucrados, como el industrial para que con alianzas público y privadas se fortalezcan las acciones de desarrollo integral.
- Fortalecer el marco legal, puesto que, las políticas deben obedecer a satisfacer las necesidades de la población y no de grupos específicos o sectores en particular, a través de los legisladores que deben identificar los requerimientos propios en territorio y auspiciar reformas que lleven conjuntamente con la participación de la sociedad a cumplir con las metas de desarrollo regional.
- Fomentar la cooperación entre Cuenca como ciudad intermedia y todos los sectores de influencia, entre los que se pueden destacar la participación de entidades privadas, ONG y Cámaras de comercio e industria, aprovechando el potencial en manufactura y turístico que tiene la ciudad.
- Motivar el involucramiento de Cuenca como ciudad intermedia en la toma de decisiones relacionadas a los aspectos de desarrollo regional.
- Asegurar la financiación de todos los planes y programas propuestos por los gobiernos locales



- Fortalecer las capacidades institucionales de los gobiernos locales, teniendo un enfoque de ciudad intermedia hacia la región

Así mismo, se debe robustecer la gobernanza de las ciudades intermedias, con ello, sentar bases desde su capacidad de talento humano y recursos financieros para ser eficaces y poder colaborar entre los sectores de influencia. Pues, la limitación de recursos retrasa el desarrollo; es responsabilidad de las autoridades empoderarse de la gobernanza urbana, es decir con enfoque democrático que garantice el bienestar de la mayoría de la población, enfatizando sus acciones a los grupos prioritarios, estableciendo acciones innovadoras que vinculen actores locales y regionales.

Los niveles de gobierno deben dotar de facilidades para que las ciudades intermedias, en el caso de Cuenca, puedan establecer estrategias conjuntas y de cooperación transversal con los sectores de influencia, que permitan establecer un mejor uso de los recursos y con ello, minimizar la competencia entre los sectores. Con base a ello, reforzar los mecanismos de rendición de cuentas y transparentar todos los procesos de planificación, más aun, vinculando la participación ciudadana como veedores de dichos procesos.

## BIBLIOGRAFÍA

- 
- Alem, A., Silva, C., & Loayza, O. (2011). *Comité Boliviano*. Obtenido de Gestión Territorial: [https://cmsdata.iucn.org/downloads/\\_cartilla\\_gestion\\_territorial.pdf](https://cmsdata.iucn.org/downloads/_cartilla_gestion_territorial.pdf)
- Allou, S., Carrión, F., Chirinos, L., Hardoy, J., Jaramillo, S., Larrea, C., . . . Villavicencio, G. (1986). *Ciudades en Conflicto. Poder local, participación popular y planificación en las ciudades intermedias de America Latina*. Quito: El conejo.
- Association, International Federation of Medical Students'. (03 de marzo de 2018). <http://exchange.ifmsa.org>. Obtenido de <http://exchange.ifmsa.org/exchange/explore/lc/238355>
- Barrera, A. Olmedo, P. Muñoz, María. Paz, B. y Guevara, C. (2015). Transformaciones demográficas y porceso de urbanización en Ecuador. *Flacso*, 15.
- Bellet, C., & Llop, J. M. (2002). Las líneas de trabajo del programa UIA-CIMES: ciudades intermedias y urbanización mundial. En: *Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible*. 1692-P-2002-p. 33-47.
- Bellet, C., y Llop, J. M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 65, p. 1-28.
- Benabent, M. (2016). LA DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS FUNCIONALES PARA LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.
- Boisier Etcheverry, S. (2006). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. *Estudios sociales* , 14(28), 163-190.
- Boisier, S. (2010). Descodificando el desarrollo del siglo XXI: subjetividad, complejidad, sinapsis, sinergia, recursividad, liderazgo, y anclaje territorial. *Semestre Económico*, 13(27), 11-37.

- Bolay, J., y Rabinovich, A. . (2004). Ciudades intermedias:¿ una nueva oportunidad para un desarrollo regional coherente en América Latina? *DILLA, H.*
- Burgos Castro, M. E., & Loayza Valdivieso, J. E. (2016). *Efectos de los desplazamientos realizados en diferentes modos de transporte terrestre procedentes de las parroquias Chaucha, Sinincay y El Valle, sobre la zona urbana de la ciudad de Cuenca.* Tesis de graduación, Universidad de Cuenca, Facultad de Ingeniería. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/24199/1/Tesis.pdf>
- Camacho, L. E. (2007). Sociedad Interamericana de Planificación, SIAP 50 años Vida institucional y programática. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11(1).
- Canales, A., y Canales Cerón, M. (2013). De la metropolización a las agrópolis. El nuevo poblamiento urbano en el Chile actual. *Revista Latinoamericana*, (34).
- Canziani, J. (2013). Ciudades intermedias y desarrollo territorial. *Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural.*
- Carrión, D., Hardoy, J. E., Herzer, H., y García, A. (1986). Ciudades en conflicto: poder local, participación popular y planificación en las ciudades intermedias de América Latina. *Flacso.*
- Cayetano, E. (2003). Anotaciones en torno al concepto de Región. *NIMBUS*, 11-12.
- Constanza, T. (2000). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Antes de la batalla: Transporte*, 1 (9).
- Cuervo, L. M. (2003). Evolución reciente de las disparidades económicas territoriales en América Latina: estado del arte, recomendaciones de política y perspectivas de investigación. *United Nations Publications.*
- Cumbrera, M. G., Mateos, J. C. R., y Lara, E. L. (2016). El papel de las ciudades medias de interior en el desarrollo regional. El caso de Andalucía. *Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles*, (71), 375-395.
- Delaunay, D. (1986). *Tasa de crecimiento urbano mas perif.* Quito: CEDIG.

- El Tiempo. (03 de marzo de 2018). <http://www.eltiempo.com.ec>. Obtenido de <http://www.eltiempo.com.ec>:  
<http://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/398392/hospital-regional-el-mejor-del-pais>
- EMURPLAG. (2016). *Estudios de localización, pre factibilidad y factibilidad para la implementación de la nueva plaza de ganado y pre factibilidad de la planta de beneficio animal del cantón Cuenca para la EMURPLAG.EP*. Cuenca.
- Fernández, G., & Ramos, A. G. (Julio - Diciembre de 2013). El crecimiento urbano de Tandil: ¿modelo territorial de la ciudad difusa? *Revista Geográfica Digita*, 10(20), 1-12.
- GAD Municipal de Cuenca. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca*. Plan. Obtenido de [http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PDOT\\_Completo\\_2015.pdf](http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PDOT_Completo_2015.pdf)
- GAD-Azuay. (2015-2030). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Azuay Actualizado*. Cuenca.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca. (2017). *Mercado el Arenal*. Cuenca.
- Gonzales, L. (2010). *Gestión del Territorio: Un método para la Intervención Territorial*. Obtenido de [http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/120283/Gonzalez\\_Luis\\_Gestion\\_territorio.pdf?sequence=1](http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/120283/Gonzalez_Luis_Gestion_territorio.pdf?sequence=1)
- Google maps. (2018). <https://www.google.com>. Obtenido de <https://www.google.com>:  
<https://www.google.com/maps/@-2.8886222,-79.0110966,15z>
- Haller, A. (2017). Los impactos del crecimiento urbano en los campesinos andinos. Un estudio de percepción en la zona rural-urbana de Huancayo, Perú. *Espacio y Desarrollo*(29), 37-56.  
doi:10.18800/espaciodydesarrollo.201701.002
- Hospital Vicente Corral Moscos. (2017). Reporte de pacientes por categoría, provincia y cantón de origen.
- INEC. (01 de marzo de 2018). <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>:  
<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/sistema-integrado-de-consultas-redatam/>



- INEC. (03 de Marzo de 2018). <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>
- Innovación, D., y Local, M. (2004). Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 165. doi:ISSN: 1138-9788
- Instituto Nacional de Cartografía y Censos (INEC). (2010). *Cartografía digital 2010*. Recuperado el 8 de marzo de 2018, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/category/cartografia-2/>
- Kaiser, R., & Nikiforova, E. (2008). The performativity of scale: the social construction of scale effects in Narva, Estonia. *Environment and Planning D. Society and Space*, 26(3), 537-562.
- Maigushca, J. (2008). Historia y región en el Ecuador. *Biblioteca de Ciencias Sociales*.
- Mancheno, D., y Terán, J. F. (2012). *La ciudad-región en América Latina: Un concepto entre el neoliberalismo y el posliberalismo*.
- Meteo365.com. (2018). *Mapa topográfico de Cuenca*. Obtenido de <https://es.weather-forecast.com/locations/Cuenca>
- Ministerio de Salud Pública (MSP). (2017). *Información estadística y geográfica de salud*. Recuperado el 8 de marzo de 2018, de <http://www.salud.gob.ec/informacion-estadistica-de-produccion-de-salud/>
- Ministerio de Salud Pública. (2016). Egresos Hospitalarios enero-diciembre.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2017). *Estado de las Vías de Transporte*. Recuperado el 8 de marzo de 2018, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/mapa-estado-de-carreteras-ecuador/>
- Montañez, G., & Delgado, O. (1998). Espacio, Territorio y Region: Conceptos básicos para un Proyecto Nacional. *Revista del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de Colombia*.
- OPS. (18 de Septiembre de 2012). *Organización Panamericana de la Salud*. Obtenido de La población de América Latina y el Caribe vive hoy 45 años más que en 1900:

[http://www.paho.org/arg/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1034:la-poblacion-america-latina-caribe-vive-hoy-45-anos-mas-que-1900-&Itemid=227](http://www.paho.org/arg/index.php?option=com_content&view=article&id=1034:la-poblacion-america-latina-caribe-vive-hoy-45-anos-mas-que-1900-&Itemid=227)

- Orellana, A., Allard, P., Néspolo, R., y Mercado, J. (2012). Gestión urbana municipal a escala metropolitana: modelos en competencia. *Revista de Geografía Norte Grande*, (51), 67-80.
- PDOT-Cuenca. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca.
- Portais, M. (1986). El papel de las ciudades intermedias de la Sierra en la evolución de la red urbana ecuatoriana. *Cultura*, 24, 829-841.
- Roberts, B., Iglesias, B. M., & Ma Llop, J. (2016). *Ciudades Intermedias: El Nexo Vital entre Ciudades Locales y Globales*. Papel de Trabajo, Informe Global sobre Democracia Local y Descentralización (GOLD IV), Secretariado Mundial de CGLU-UCLG.
- Salazar, G., Irrarázaval, F., y Fonck, M. (2017). Ciudades intermedias y gobiernos locales: desfases escalares en la Región de La Araucanía. *Chile. EURE*, 43(130), 161-184.
- Sassen, S. (2013). *The global city: New york, london, tokyo*. Princeton University Press.
- SENPLADES. (2013-2017). *Agenda Zonal 6-Astro*.
- SHAH. (Diciembre de 2015). *Subsecretaría de Hábitat y Asentamientos Humanos*. Obtenido de Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Habitat III: [https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Informe-Pais-Ecuador-Enero-2016\\_vf.pdf](https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Informe-Pais-Ecuador-Enero-2016_vf.pdf)
- United Cities and Local Governments (UCLG). (2016). *Documento marco de UCLG para Ciudades Intermedias: Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias*. Documento marco,



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Universitat de Lleida, Cátedra Unesco. Obtenido de

[https://www.uclg.org/sites/default/files/cglu\\_documento\\_marco\\_ci\\_0.pdf](https://www.uclg.org/sites/default/files/cglu_documento_marco_ci_0.pdf)

Universidad de Cuenca. (2016-2017). Reporte de matriculación.

Universidad del Azuay. (2016-2017). Reporte Matriculación-Vicerrectorado Académico.

Universidad Politécnica Salesiana. (2016-2017). Reporte Vicerrectorado Académico-Matriculación.

Vargas, G. (2012). Espacio y Territorio en el análisis geográfico. *Rev. Reflexiones* , 313-326.

Vignoli, J. R. (2002). Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas. *United Nations Publications*.



**ANEXOS**

**Anexo 1: Formato de encuesta consumidores Mercado El Arenal**

**1. Señale la procedencia de las siguientes Frutas**

Frutas	Ciudades								
	Colombia	Chone	Colombia	Molleturo	Perú	Santa Isabel	Saraguro	Ambato	Otros
Mango									
Naranja									
Guineo									
Sandía									
Maracuyá									
Limón									
Manzana									
Pera									
Durazno									
Uva									
Mandarina									
Piña									
Zapote									
Plátano maduro									
Plátano verde									
Papaya									
Melón									
Guaba									
Tomate de Árbol									
Tamarindo									
Babaco									
Pitajaya									
Naranjilla									





Kiwi									
Granadilla									
Ciruela (Claudia)									
Guayaba									
Taxo									
Capulí									
Mora									
Berenjena									
Granada									
Caqui									
Jamaica									
Achotillo									
Cerezas									
Fresa									
Coco									

**2. Señale la procedencia de las siguientes Verduras**

Frutas	Ciudades								
	Paute	Oña	Saraguro	Sigsig	Paute	Gualaceo	Paute	Santa Isabel	Otros
Tomate									
Cebolla									
Arveja									
Haba									
Pimiento									
Yuca									
Papa									
Zanahoria									
Ajo									
Mel loco									
Cebollín									



Vainita									
Ají									
Pepino									
Camote									
Maíz- Choclo									
Poroto- Fréjol									
Remolach a									

**Anexo 2: Rango precios de productos Mercado El Arenal**

Mercado	Producto	Presentacion / Unidad	Precio Referencial (USD/Unidad)	Nivel mínimo (USD/Unidad)	Nivel máximo (USD/Unidad)
<b>PERECIBLES</b>					
Cuenca - El Arenal	Aguacate Fuerte	Ciento ( aprox. 55,00 lb )	45,00	44,72	45,28
Cuenca - El Arenal	Arveja Tierna en Vaina-Quantum	Saco ( aprox. 60,00 lb )	30,00	27,14	32,86
Cuenca - El Arenal	Banano (Guineo)	Caja ( aprox. 65,00 lb )	8,00	8,00	8,00
Cuenca - El Arenal	Brócoli	Unidad ( aprox. 2,00 lb )	0,40	0,35	0,45
Cuenca - El Arenal	Cebolla Blanca en Rama	Atado ( aprox. 5,00 lb )	1,00	1,00	1,00
Cuenca - El Arenal	Cebolla Colorada Nacional Seca	Malla ( aprox. 100,00 lb )	20,00	18,37	21,63
Cuenca - El Arenal	Col	Unidad ( aprox. 13,00 lb )	0,50	0,41	0,59
Cuenca - El Arenal	Fréjol Tierno en Vaina Canario	Saco ( aprox. 55,00 lb )	38,00	35,79	40,21
Cuenca - El Arenal	Haba Tierna en Vaina	Saco ( aprox. 100,00 lb )	20,00	19,20	20,80
Cuenca - El Arenal	Lechuga	Bulto ( aprox. 85,00 lb )	8,00	7,45	8,55
Cuenca - El Arenal	Limón Sutil	Malla ( aprox. 95,00 lb )	25,00	23,73	26,27
Cuenca - El Arenal	Maíz Suave Choclo	Saco ( aprox. 80,00 lb )	28,00	27,01	28,99
Cuenca - El Arenal	Maracuyá	Saco ( aprox. 40,00 lb )	9,00	8,40	9,60
Cuenca - El Arenal	Meloco Caramelo	Quintal ( aprox. 100,00 lb )	43,00	40,36	45,64
Cuenca - El Arenal	Mora de Castilla	Libra ( aprox. 1,00 lb )	1,00	1,00	1,00
Cuenca - El Arenal	Naranjilla Híbrida	Caja ( aprox. 30,00 lb )	12,00	11,52	12,48

Fuente: Encuestas



**Anexo 3:** Datos estadísticos Universidades de Cuenca

CANTONES	UNIVERSIDADES			
	UDA	UCUENCA	UPS	TOTAL
ALAUSI	7	5	5	17
ALFREDO BAQUERIZO MORENO		1		1
AMBATO	7	72	8	87
ANTONIO ANTE	1	4		5
ARCHIDONA		5		5
ARENILLAS	4	22	3	29
ATAHUALPA	3	11	2	16
AZOGUES	239	755	467	1461
BABAHOYO		7	4	11
BALAO	2	2	1	5
BALSAS	5	16	4	25
BALZAR		2	1	3
BIBLIÁN	24	73	17	114
BAÑOS DE AGUA SANTA	1	2		3
BUENA FÉ	1	3		4
CALVAS	11	31	5	47
CAMILO PONCE ENRÍQUEZ	9	9	13	31
CAÑAR	156	395	202	753
CASCALES		2		2
CATAMAYO	3	19	7	29
CAYAMBE	1	3	4	8
CELICA	4	10	1	15



CENTINEL ADEL CÓNDOR		1	1	2
CHAGUARPAMBA	1	2	1	4
CHAMBO		2		2
CHICAGO	1			1
CHILLA		8		8
CHILLANES		2		2
CHIMBO		1		1
CHINCHIPE	2	6	3	11
CHONE	3	8		11
CHORDELEG	40	47	71	158
CHUNCHI	2	25	9	36
COLIMES		1		1
COLTA		6	1	7
COTACACHI		2		2
CUENCA	4886	10600	3589	19075
CUMANDÁ		1		1
DÉLEG	5	10		15
DURÁN		1		1
EL CÁRMEN		1	1	2
EL GUABO	3	20	3	26
EL PAN	3	19	4	26
EL PANGUI	2	8	8	18
EL TAMBO	8	45	15	68
EL TRIUNFO	2	18		20
ELOY ALFARO		2	1	3
EMPALME		1	1	2
ESMERALDAS	2	14	7	23
ESPÍNDOLA	1			1
GENERAL ANTONIO ELIZALDE		1		1



GIRÓN	44	71	58	173
GONZANAMÁ	5	5	5	15
GUACHAPALA	2	8	9	19
GUALACEO	108	201	246	555
GUALAQUIZA	31	81	49	161
GUAMOTE		1		1
GUANO		3		3
GUARANDA	1	13	1	15
GUAYAQUIL	40	122	31	193
HUAMBOYA		6		6
HUAQUILLAS	3	26	19	48
IBARRA	9	28	5	42
JAMA		1		1
JIPIJAPA	1	3		4
JUNÍN		1	1	2
LAGO AGRIO		17	2	19
LA LIBERTAD	2	4		6
LA MANÁ	1		1	2
LA TRONCAL	6	20	18	44
LATACUNGA	1	16	5	22
LAS LAJAS		4	1	5
LIMÓN INDANZA	27	69	26	122
LOJA	115	277	194	586
LOGROÑO		5		5
MACARÁ	3	11	9	23
MACHALA	97	296	184	577
MANTA	5	12	3	20
MARCABELI	1	5	4	10
MEJÍA		3	1	4
MERA		6		6



MILAGRO		12	1	13
MIRA		2		2
MOCACHE		2		2
MONTALVO		1		1
MORONA	47	119	57	223
NABÓN	9	49	11	69
NANGARITZA		2	2	4
NARANJAL	2	11	2	15
NARANJITO	1	2	1	4
NOBOL		1		1
OLMEDO		4		4
OÑA	3	17	2	22
ORELLANA	1	4	7	12
OTAVALO		12	4	16
PABLO SEXTO	1	4		5
PAJÁN			1	1
PALANDA		2	2	4
PALORA		2	1	3
PALTAS	3	9	5	17
PALLATANGA		3	1	4
PAQUISHA	1	1		2
PASAJE	25	94	59	178
PASTAZA	6	14	2	22
PAUTE	55	149	185	389
PEDERNALES		1		1
PEDRO CARBO	1	3		4
PEDRO VICENTE MALDONADO			1	1
PENIPE		1		1
PINDAL	1	3		4



PIÑAS	59	99	60	218
PLAYAS	1			1
PORTOVELO	17	27	5	49
PORTOVIEJO	4	33	1	38
PUCARA	5	36	5	46
PUERTO QUITO		1		1
PUJILÍ		3		3
PUYANGO	2	12	4	18
QUERO		2		2
QUEVEDO	3	6		9
QUIJOS		2		2
QUILANGA	1	3		4
QUININDÉ		6	1	7
QUITO	64	263	43	370
RIOBAMBA	19	70	14	103
ROCAFUERTE		1		1
RUMIÑAHUI	2	3	3	8
SALCEDO		4		4
SALINAS	2	3	2	7
SAMBORONDÓN			1	1
SAN CRISTÓBAL	2			2
SAN FERNANDO	8	37	7	52
SAN JUAN BOSCO	11	12		23
SAN LORENZO		2	2	4
SAN MIGUEL	1	1		2
SAN PEDRO DE PELILEO	1	1		2
SAN VICENTE		1		1
SANTA CRUZ	4	3	7	14
SANTA ELENA	1	4	1	6
SANTA ISABEL	36	173	50	259



SANTA ROSA	18	61	48	127
SANTIAGO	5	18	13	36
SANTIAGO DE PILLARO		2		2
SANTO DOMINGO	5	47	2	54
SAQUISILÍ		1		1
SARAGURO	15	101	48	164
SEVILLA DE ORO	4	42	28	74
SIGSIG	47	175	98	320
SOZORANGA		1		1
SUCRE		6		6
SUCÚA	19	70	36	125
SUCUMBÍOS	1			1
SUSCAL	7	20	5	32
SHUSHUFINDI			2	2
TENA	1			1
TIWINTZA		2		2
TULCÁN		11	1	12
VALENCIA			1	1
VENTANAS		8	1	9
VÍNCES	3	2		5
YACUAMBI		4	2	6
YANTZAZA	2	20	15	37
ZAMORA	15	38	32	85
ZAPOTILLO		1	1	2
ZARUMA	34	94	53	181
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>6516</b>	<b>15672</b>	<b>6267</b>	<b>28455</b>