



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE
ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES**

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN URBANISMO MENCIÓN
PLANIFICACIÓN URBANA CON ENFOQUE
AL CAMBIO CLIMÁTICO

TÍTULO

Diagnóstico de Índices de Ciudad Próspera CPI aplicados para la ciudad de San Miguel de
Salcedo para el año 2022.

Cárdenas Naranjo Cristian Sebastián

DIRECTORA: MSc. Lorena Alexandra Saavedra Yépez

Quito – Ecuador 2022

PRESENTACIÓN

La investigación tiene como finalidad generar un diagnóstico de la ciudad de San Miguel de Salcedo considerando el índice de prosperidad urbana, la ciudad se ha venido desarrollando en una planificación lineal sin considerar factores sobre la productividad, desarrollo e infraestructura, calidad de vida, equidad e inclusión social, sustentabilidad ambiental y gobernanza y legislación. Con esto se pretende aportar a la construcción de una ciudad más justa y equitativa, rompiendo el paradigma de la planificación tradicional para encaminarnos hacia el nuevo desarrollo urbano sostenible.

DEDICATORIA

Esta tesis la quiero dedicar a mis padres Miguel Cárdenas y Julieta Naranjo, por inculcarme a ser un hombre de bien y perseverar para alcanzar mis metas, a mi esposa María Alejandra y mis hijos Joaquín y Miguel que fueron el impulso de cada día, a mi abuelita Margot Herrera que es el espejo a seguir, mis hermanos Andrés y Lenin que siempre me han demostrado su apoyo absoluto.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a tan noble institución como es la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Quito por cultivar valores éticos en el ámbito universitario. Al magnífico cuerpo docente que formo parte de la maestría de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes por impartir sus conocimientos, en especial a la MSc. Lorena Saavedra por su dirección, apoyo y perseverancia en esta tesis tan anhelada.

A mis compañeros de aula virtual que cada uno de ellos desde su experiencia aportaron sus conocimientos invaluableles en nuestras jornadas académicas.

ÍNDICE

RESUMEN.....	8
INTRODUCCIÓN	9
ANTECEDENTES.....	11
JUSTIFICACIÓN.....	13
Pregunta de Investigación	14
Objetivo general.....	14
Objetivos específicos	14
METODOLOGÍA.....	15
CAPÍTULO 1. REVISIÓN DE LITERATURA	17
1.1. Desarrollo Urbano Sostenible	17
1.2. Evolución del paradigma urbano y surgimiento del concepto de prosperidad urbana	19
1.3. Gestión Sostenible Urbana en ciudades Intermedias	23
1.4. Planificación Multiescalar – Multidimensional	26
CAPÍTULO 2: APLICACIÓN METODOLÓGICA ONU-HABITAT	29
2.1 Introducción a la metodología ONU-HABITAT	29
2.2. Contexto del caso de estudio.....	30
2.3. Dimensiones de prosperidad	33
2.3.1 Dimensión Productividad.....	33

2.4.1 Dimensión Desarrollo e infraestructura.	41
CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	58
3.1. Discusión.....	58
3.2. Conclusiones	67
BIBLIOGRAFÍA	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. ESCALA GLOBAL DE PROSPERIDAD URBANA	62
Tabla 2. ESCALA GLOBAL DE PROSPERIDAD URBANA	66

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD SAN MIGUEL DE SALCEDO	59
GRÁFICO 2 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD AMBATO	60
GRÁFICO 3 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD LATACUNGA.....	61
GRÁFICO 4. DIMENSIÓN DESARROLLO INFRAESTRUCTURA SAN MIGUEL DE SALCEDO	63
GRÁFICO 5 DIMENSIÓN DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA AMBATO	64
GRÁFICO 6 DIMENSIÓN DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA LATACUNGA.....	65

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1. EVOLUCIÓN URBANA DE LA PARROQUIA DE SAN MIGUEL DE SALCEDO	31
MAPA 2. LÍMITE URBANO DE LA PARROQUIA DE SAN MIGUEL.....	32

RESUMEN

El presente estudio parte de la metodología propuesta por Naciones Unidas de la generación del Índice de Prosperidad Urbana. A partir de esta aproximación se analizan dos de las seis dimensiones del índice, para el caso de San Miguel de Salcedo. Específicamente se calcula la puntuación correspondiente a la dimensión de productividad y a la de infraestructura. Los resultados son analizados en el contexto teórico y metodológico de tres índices: 1.- **básico** de prosperidad nos permite valorar a la ciudad su desempeño con otras ciudades 2.- índice **extendido** es el proceso más avanzado del modelo básico, permite un diálogo político y técnico el cual resulta esencial para el desarrollo de la generación de políticas públicas 3.- **índice contextual** representa el modelo más desarrollado del proceso, la función principal es el monitoreo de las iniciativas y proyectos locales con la visión de modelo de ciudad con camino hacia la prosperidad.

Finalmente, se procede a comparar la puntuación obtenida de cada ciudad con la escala global de prosperidad urbana, en la que se establece los factores del estado de prosperidad y el nivel de intervención, concluyendo con aportes en lo referente a planificación urbana multidimensional en pro del desarrollo urbano sostenible.

Palabras clave: Desarrollo Urbano Sostenible, Índices de prosperidad Urbana IPC, Planificación Urbana, Planificación Multidimensional.

INTRODUCCIÓN

Las ciudades son sistemas complejos, donde confluyen las actividades humanas e interacciones sociales, culturales, ambientales, económicas y políticas. Toda esta configuración es crucial para el desarrollo urbano sostenible.

El rápido crecimiento de las ciudades ha sido sujeto de análisis tanto en su dimensión económica como demográfica, debido a que el acelerado ritmo de urbanización puede generar problemas ambientales, sociales, culturales y políticos. De hecho, para hacer frente a estos efectos negativos de la rápida urbanización y para garantizar que el rol crucial de las ciudades en el desarrollo se materialice, las agendas internacionales han establecido metas globales, inicialmente con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, que luego pasaron a ser los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, se encuentra coadyuvada por los lineamientos de la Nueva Agenda Urbana que buscan contribuir al ODS 11 que apunta a que las zonas urbanas y los asentamientos humanos sean inclusivos, resilientes, seguros y sostenibles.

ONU-HABITAT parte de la noción de que las ciudades cumplen con múltiples desafíos, por lo que se debe pensar en un enfoque integrado de planificación y gestión urbana, que promueva apuntalar a diversos objetivos simultáneamente: lo económico, lo social, medidas de renovación física como prácticas en el desarrollo económico, algo que aclara la ONU-HABITAT es su compromiso equitativo y armónico con el ambiente pretende también que conciba a la infraestructura como un aporte al enfoque de prosperidad multidimensional (Serrano et al., 2019).

Con esta finalidad multipropósito, Naciones Unidas propone el Índice de Prosperidad Urbana como una metodología que permite generar un diagnóstico holístico que evidencia, las dimensiones, sub dimensiones e indicadores, parámetros del estado actual de la ciudad que permite comprender el desarrollo en el marco de la sostenibilidad y las políticas públicas que deben ser consideradas para las generaciones presentes sin que estas comprometan a las posibilidades de acceso de las del futuro.

ANTECEDENTES

La globalización se asocia a la libertad de circulación mundial de capitales, y esta circulación son presiones a las que se ven sometidas algunos países que ha producido un desequilibrio económico a nivel mundial. La gran mayoría de las ciudades se han convertido en territorios que consumen recurso y generan enormes residuos que implica un crecimiento desigual en los territorios ocasionando impactos ambiental (Fernández & Guzmán, 2001).

América Latina experimentó una urbanización vertiginosa en los periodos de 1950-1990, impulsada por la migración de las zonas rurales. El número de ciudades se multiplicó por seis y la población de la región viviendo en ciudades paso del 40% al 70% en cuarenta años más tarde. Además, el 20% más acomodado de la población tiene un ingreso per capital promedio de casi 20 veces el ingreso promedio del 20% de ingresos más bajos (Bajpai & Muzinni, 2016).

Por otra parte, las ciudades enfrentan una constante frente al cambio climático y la producción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que ha contribuido que las urbes generan el 67% de las emisiones mundiales (Rodríguez, 2013) y el consumo de energía al 70% del PIB mundial. Estas cifras no pueden ser ignoradas por las ciudades y las autoridades locales (Rodríguez, 2013).

Ecuador, por su parte, pasó de 3.4 millones de habitantes en 1950 a 7.9 millones en 1980 y a 14.5 millones, de acuerdo el último censo del 2010, por consiguiente, durante los últimos 60 años la población ecuatoriana casi cuadruplico su población. Además, ahora es un país mayoritariamente urbano, que se estima sufre un crecimiento acelerado demográfico y que tres

de cada cuatro ecuatorianos vivirán en las zonas urbanas. Por esta razón se plantean nuevos desafíos para las autoridades y gobiernos locales (Barrera et al., 2019).

En 2015, se hizo una evaluación del estado de la prosperidad urbana en 27 ciudades del Ecuador utilizando la metodología de Naciones Unidas, donde se concluyó que la calificación promedio de prosperidad de las ciudades de Ecuador se ubican en rangos de prosperidad moderadamente débil con una jerarquía del 50 – 59 % (Barrera-Augusto, 2016).

JUSTIFICACIÓN

Si bien el análisis de la Prosperidad Urbana en Ecuador realizado en 2015 y actualizado en 2018 genera conclusiones relevantes sobre las principales ciudades en el país, todavía existe poco conocimiento respecto de la situación de las demás urbes y es justamente a dicho vacío al que este estudio pretende contribuir a través del caso de estudio en San Miguel de Salcedo.

Al aplicar la metodología del Índice de Prosperidad Urbana para dos de las cinco dimensiones en el caso de San Miguel de Salcedo, el estudio aportará con evidencia empírica de aplicación de la metodología en ciudades prósperas y con conclusiones sobre la aplicabilidad de esta en dichos contextos. A la vez, el estudio apunta a generar un aporte a la colectividad y autoridades para la creación de nuevas políticas públicas que estén encaminadas al cambio climático, la economía, productividad, político social y el desarrollo urbano sostenible.

Sobre todo, considerando que los principios del desarrollo urbano sostenible no ha sido un mecanismo de acción por parte de las autoridades o gobernantes a nivel local y es por eso que se pretende divulgar ciertas metodologías que están encaminadas para el desarrollo urbano sostenible (DUS) y que permita generar una cohesión social de divulgación del conocimiento científico.

Pregunta de Investigación

¿Cuál es la situación de la productividad y la infraestructura del casco urbano de la ciudad de San Miguel de Salcedo para el año 2020?

Objetivo general

➤ Generar un diagnóstico referente a la productividad e infraestructura de la parroquia urbana de San Miguel de Salcedo, a partir de la metodología de Índice de ciudad próspera y la rueda de la prosperidad emitida por la ONU-HABITAT

Objetivos específicos

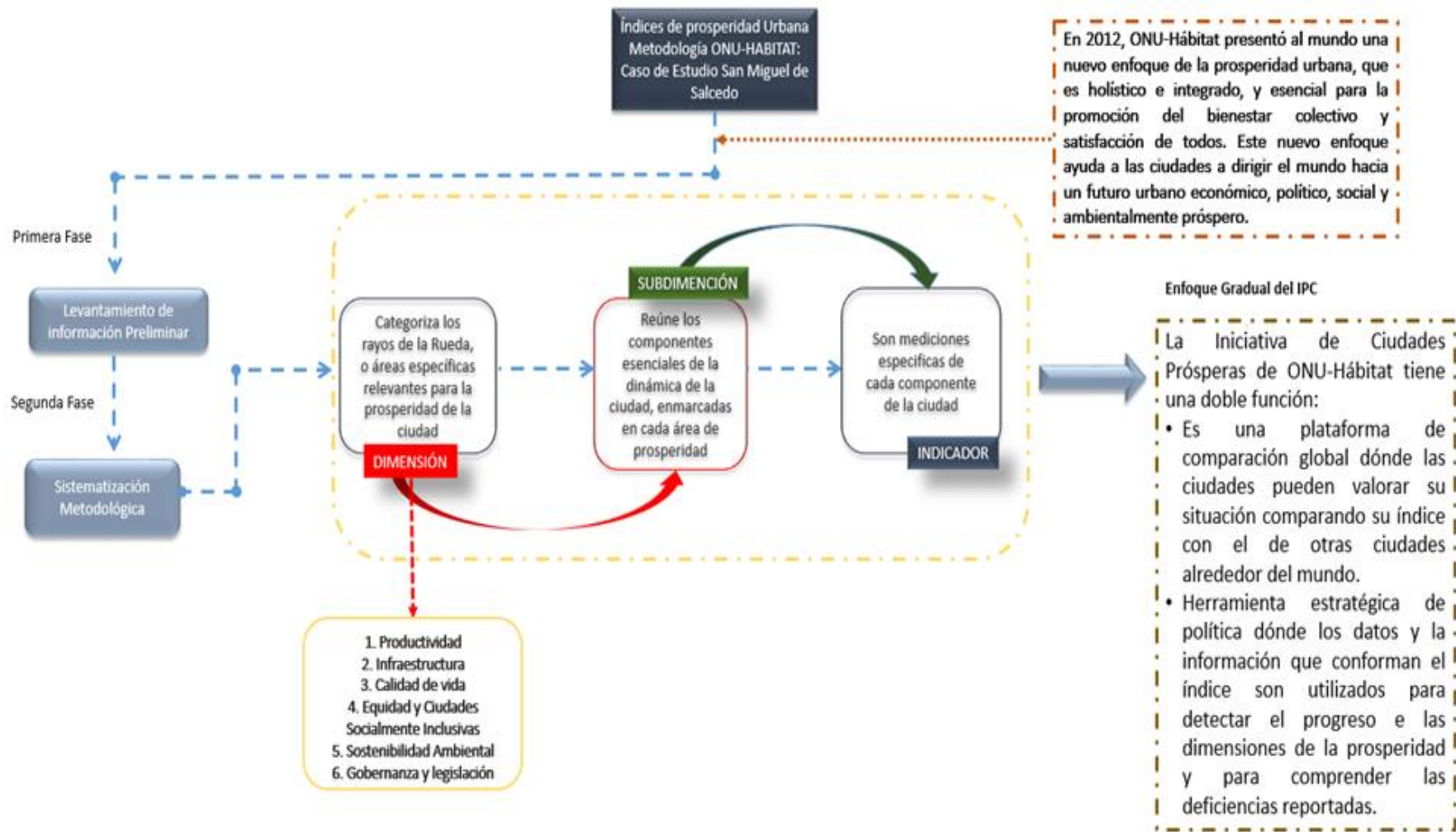
- Analizar la situación actual de la parroquia de San Miguel de Salcedo en lo referente a productividad e infraestructura, en el contexto del desarrollo urbano sostenible.
- Obtener los reportes de medición de prosperidad de estas dos dimensiones, para comparar sus resultados con dos ciudades aledañas Ambato - Latacunga.

METODOLOGÍA

El índice de Prosperidad de las ciudades fue creado en el año 2012 por la ONUHABITAT y que tiene un propósito holístico e integrador para promocionar el bienestar colectivo y satisfacción de los habitantes. Este enfoque permitirá a las ciudades proyectarse hacia el futuro urbano, económico, político, social y ambiente próspero.

El índice de prosperidad de ciudades (IPC) fue construido gradualmente, con el propósito de comparación a nivel regional o global, que nos permite integrar aspectos de cada ciudad, que incluye la comparación, así como elementos políticos y acciones que se valora en el IPC.

La metodología del índice de prosperidad urbana (IPC) emitida por la ONU-HABITAT parte desde un diagnóstico multidimensional del estado actual de la ciudad y a la vez nos permite documentar el progreso hacia la prosperidad, finalmente la medición y el análisis del CPI genera insumos y sustento que posteriormente nos servirá para la toma de decisiones en política pública que nos permita modificar la realidad de nuestras ciudades, identificando puntos críticos, potencialidades y focos de acción en estrategia (Barrera et al., 2019).



Fuente: ONU-HABITAT, 2014
 Elaboración propia

CAPÍTULO 1. REVISIÓN DE LITERATURA

Para contextualizar este estudio, este capítulo aborda los postulados relevantes en lo que refiere a desarrollo urbano sostenible; la evolución del paradigma urbano y el surgimiento del concepto de prosperidad urbana; gestión urbana sostenible en ciudades intermedias y planificación multiescalar y multidimensional.

1.1. Desarrollo Urbano Sostenible

La ciudad tiene sus inicios a finales del Paleolítico, con el surgimiento de la invención de la agricultura, la interrelación social de la supervivencia y el dominio del Homo sapiens sobre el medio natural. Así mismo, aparecen nuevas técnicas e inventan instrumentos, garantizando los alimentos en el Neolítico, lo que permitió el incremento de la población, con ello el excedente agrícola fomentó a una consolidación en organización social y espacial hasta ese momento. La configuración urbana es un proceso innegable e inevitable con lo antes mencionado y cuyos inicios remontan unos 4.000 o 5.000 años antes de Cristo. (Navarrete, 2017).

El desarrollo como tal tiene un inicio en las ideas utópicas del Renacimiento. Este término se vino empleando por economistas, científicos sociales y los generadores de crear políticas públicas en el siglo XX. Entonces, que podemos definir que “**desarrollo**” es un proceso de cambio o alteración que se genera en los entornos biológicos, económicos, sociales, políticos, culturales y físico-ambientales del ser humano, y su principal característica es generar riqueza, calidad de vida y una gestión eficiente del gobierno. De igual forma, se concatena con el medio físico de un territorio que incluye centros poblados urbanos y rurales que nos conduce a definir el

desarrollo urbano (Castillo, 2010).

En la actualidad se considera que el desarrollo urbano es un proceso dinámico de actividades y concentración de población que caracteriza el crecimiento físico del territorio como usos de suelos, infraestructura básica, vivienda, equipamiento, servicios públicos y equipamiento urbano que básicamente viene a ser el sistema de soporte de una ciudad que demanda una población asentada (Castillo, 2010).

Por otro lado, el “**desarrollo sostenible**” según la comisión de Brundtland del año de 1987, tuvo una aparición que promulgaba un modelo en la defensa de las necesidades actuales de la humanidad, sin comprometer la de las generaciones futuras. Y que básicamente generaba un cambio en la idea de la sustentabilidad con principios ecológicos con énfasis económicos y sociales (Castillo, 2010).

Así mismo, existe una aproximación sobre el desarrollo urbano sostenible y que sostiene con la Estrategia Territorial Europea que se empleó en el 1999 y como objetivo primordial las ciudades europeas ocupan un lugar central, que en efecto proponen un sistema urbano equilibrado y poli céntrico obteniendo una cohesión territorial europea (Castillo, 2010).

En este contexto, el “desarrollo urbano sostenible” se define como un proceso de cambio positivo en las ciudades que se vinculan algunos componentes como: relación con el territorio circundante, competitividad urbana, calidad urbanística y paisajística, sustentabilidad ambiental, equidad social, sentido de territorialidad y gobernabilidad urbana (Castillo, 2010).

A principio de los años noventa empieza un nuevo camino de la hipótesis del desarrollo sostenible, mismo que era necesario hacer una aproximación a la urbanización. Pero la sostenibilidad se transformó de una prioridad, a ser un discurso político dominante, más que resolver los problemas del medio ambiente que en la actualidad se han convertido en uno de los retos principales para nuestras ciudades (Balbo&Jordán, 2003).

La urgencia de adoptar políticas públicas sobre el desarrollo urbano sostenible se genera debido al aumento de los procesos de la urbanización que se ha registrado a nivel mundial, produciendo cambios ambientales de las ciudades y modificación en los ambientes biogeoquímicos. Los factores son distintos como la rápida población, difusión del uso del automóvil, ciudades difusas, áreas no planificadas, problemas a escala local, recursos hídricos y pérdida de hábitat (Balbo&Jordán, 2003).

1.2. Evolución del paradigma urbano y surgimiento del concepto de prosperidad urbana

La Organización de las Naciones Unidas en el año de 1976 realizó la primera conferencia sobre Asentamientos Humanos, Hábitat I (ONU Hábitat, 2016) y fue encaminada a responder los patrones demográficos a nivel global a consecuencia de una rápida urbanización, sobre todo en los países desarrollados (ONU Hábitat, 2016).

En la cumbre de Río 92 o conocida como la “Cumbre de la Tierra” que fue celebrada en la ciudad Río de Janeiro en el año 1992, se consideró estrategias para lograr ciudades sostenibles,

además, ejecutar procesos de gobernanza basados en la descentralización y participación ciudadana (Navarrete, 2017).

En el Hábitat II realizado en la ciudad de Estambul en 1996, aún se mantuvo el tema de las metas sobre la vivienda adecuada, asentamientos humanos sostenibles, habilitación y participación de las ciudades en bienestar de las habitantes y la financiación de los asentamientos humanos (Navarrete, 2017).

La Nueva Agenda Urbana III, realizada en Quito, reconoce que las ciudades deben ser centros económico, inclusivo y sostenible, capaces de ofrecer empleo pleno y productivo. Pero también, que los asentamientos humanos deberían ser lugares que brinden las mismas oportunidades a todos, considerando que las personas tengan una vida saludable, productiva, próspera y plena (ONU-Hábitat III, 2017).

Actualmente, la mayoría de la población en el mundo está siendo considerada urbana, además, las Naciones Unidas consideró que más del 50% de la población mundial vive en ciudades y se proyecta para el año 2030 represente más de dos terceras partes (Torres & Iracheta, 2022).

A mediados del siglo XXI, más de 6.000 millones de personas residirán en las zonas urbanas. La prosperidad en la calidad de vida y el cumplimiento con los ODS, tienen que ser un gran desafío para los países con ingresos inferiores, en especial para aquellos que están más expuestos al cambio climático (Bajpai & Muzzini, 2016).

América Latina y el Caribe está catalogada como una de las regiones más urbanizadas del mundo. En esta se ha identificado varios países que han sufrido un proceso acelerado de crecimiento urbano, entre ellos constan: Argentina con un 86%, Chile con un 87%, Uruguay con 90% y Venezuela con el 93 %, cuyas poblaciones se concentraron en las zonas urbanas en el 2000. Así mismo, el nivel de crecimiento de urbanizaciones en la región aumento de un 71% en 1990, hasta un 75% en el 2000 y finalmente hasta llegar a un 77% en el 2003 (Winchester, 2006).

Así mismo, el objetivo de la sostenibilidad urbana es conseguir un equilibrio dentro de un sistema ambiental, social y económico, donde este tipo de indicadores nos permita garantizar un acceso equitativo a los servicios y a una vivienda digna (Tumini, 2016).

Por otra parte, la ciudad resiliente y sostenible permite determinar el nivel de vulnerabilidad de la población y cómo los sistemas ecológicos – ambientales hacen frente a las alteraciones y cambios por factores antropogénicos. Por tal razón, la resiliencia es la capacidad receptiva de los sistemas: ciudades, comunidades o sociedades que se encuentran expuestas a diferentes amenazas y que está en la capacidad de resistir y mitigar el impacto de los eventos y ser flexible a los cambios (Tumini, 2016).

Según Holling (1973), *menciona que la resiliencia como un fenómeno dinámico donde los sistemas funcionan a base de series de ciclos de estabilidad, adaptándose a las diferentes perturbaciones y reorganizándose en nuevas configuraciones* (Tumini, 2016).

En este contexto, nace una preocupación y se propone medir adecuadamente los diversos procesos urbanos que tiene como objetivo principal el suelo y la calidad de vida de los habitantes urbanos. Con esta perspectiva se propone el Índice de prosperidad Urbana, creado en el 2012 por la ONUHABITAT para medir el progreso actual y futuro de las ciudades (Canestraro et al., 2019).

Esta iniciativa de las Ciudades Prósperas se constituye como un proyecto de política pública para los gobiernos locales que se comprometen a alinear sus políticas, estrategias y acciones con la Nueva Agenda Urbana (NAU). Además, que estén orientadas a incentivar ciudades con todo tipo de asentamientos humanos, sustentables y resilientes (Habitat, 2016).

Las ciudades garantizan oportunidades centrales para reducir la pobreza y desigualdades en sus territorios, pero el rápido crecimiento económico generalmente asociado con la urbanización se atribuye a las transformaciones estructurales. La mano de obra se traslada del sector agrícola a la industrial, pero todos estos residentes de una ciudad no se benefician de los dividendos económicos (Colenbrander, 2016).

Las ciudades son el futuro y en ellas se desarrollan millones de vidas individuales y familiares. Y es ahí donde se genera ideas que cambian nuestra forma de ver y conservar el mundo logrando interactuar en él. Nuestro accionar como habitante de los territorios hoy en día es indispensable para generar la lucha contra el cambio climático evitando que el mañana sea tarde (Habitat, 2016).

La Ciudad Próspera, busca resolver las ineficiencias, insostenibilidad y disfuncionales de las ciudades. Así mismo, se debe considerar que una ciudad próspera es aquella que proporciona a todos sus ciudadanos sin distinción de raza, género, etnia, estatus socioeconómico, etc., servicios básicos dignos para un bienestar común dentro de las ciudades (Municipio-Querétaro, 2016).

El desafío de planificar, financiar y entregar infraestructura urbana se vuelve cada día más complejo. Los patrones dimensionales del ritmo de la urbanización, se estima que 1.3 millones de personas se trasladan a áreas urbanas cada semana, el 90% de este crecimiento tiene lugar en África y Asia (Colenbrander, 2016).

Por otra parte, la Naciones Unidas mencionó que más de 117 millones de personas viven en asentamientos irregulares en América Latina y el Caribe, esto representa el 27% de su población urbana. Así mismo, estos contrastes de la calidad de vida en la ciudad es evidente encontrar áreas desarrolladas conviviendo con zonas de extrema pobreza, a lo que ha llevado a generar espacios de desarrollo geográfico desigual (BID, 2011).

1.3. Gestión Sostenible Urbana en ciudades Intermedias

En 1950, más del 70,4% de la población mundial se estimaba en 2.500 millones de personas que vivían en áreas rurales, y el restante que representaba el 29,6% de la población se localizaba en el área urbana, siendo su mayor concentración en los continentes de Europa y Norteamérica. Pero para el año del 2009 se produce un cambio debido a que los que habitaban en

ciudades superaban la población rural, este proceso acelerado de urbanización de las últimas décadas concentrando ciudades con población inferior a 1 millón de habitantes, considerándolas como ciudades intermedias que en la actualidad son poco conocidas en el área de la investigación y en la atención internacional a lo que se ha llevado a divulgar menos ejemplos de las buenas políticas urbanas (Llop Torné & Hoeflich de Duque, 2016).

“En términos cuantitativos, el número de ciudades intermedias es mucho mayor que el número de metrópolis: por cada ciudad de más de un millón de habitantes hay casi 18 ciudades con población comprendida entre 50.000 habitantes y un millón. Las ciudades medias ejercen un papel clave en la cohesión territorial, y equilibran la tensión entre la aglomeración metropolitana y el despoblamiento rural. Estos aspectos han sido recogidos en las agendas mundiales y en la Agenda 2030” (Llop et al., 2019).

El término de ciudad “intermedia” se introdujo en el círculo académico a mediados de la década de 1980, que hace referencia a un contexto territorial bien definido y que comprende un amplio nivel de jerarquías y sistemas de carácter, vial, ambiental, natural y espacios urbanos, considerando que la ciudad intermedia no solo define el tamaño demográfico (Llop Torné & Hoeflich de Duque, 2016).

Con respecto a la definición de ciudad intermedia, diversos académicos coinciden que no hay definición consensuada, sin embargo, desde el estado chileno el número de habitantes se utiliza como criterio de delimitación *“definen el concepto de ciudad intermedia asociado con el de intermediación, entendida como las funciones espaciales ejercidas por una ciudad en el*

territorio y su capacidad para integrarse en un sistema de ciudades a partir de su propia construcción social, económica y cultural” (Zumelzu & Espinoza, 2019).

Así mismo, datos interesantes que han salido a la luz fueron del país de China, debido a que el 41% de su población urbana se ubica en ciudades intermedias y que India y China acumulaban con el 35% de las ciudades intermedias del planeta, por otra parte, África concentra la misma cantidad de población en 1.086 ciudades intermedias que en 56 metrópolis, o que en Europa el 42% de su población urbana residía en ciudades con población inferior a 300.000 habitantes (Llop et al., 2019).

Es por eso que el estudio de las ciudades intermedias ha marcado un punto de inflexión sobre el estudio de los sistemas urbanos y sobre las complejas reglas de la gobernanza en temas como la soberanía alimentaria, recursos hídricos, energía, estabilidad de las economías nacionales, etc. (Llop et al., 2019).

La planificación estratégica local es una herramienta fundamental que nos permite alcanzar nuestros objetivos de sostenibilidad, generando una renovación al planeamiento tradicional que ha encaminado al desarrollo socioeconómico. Pero la principal innovación con respecto a lo antes mencionado es la gobernanza con políticas públicas (Del Espino Hidalgo & Navas Carrillo, 2018).

1.4. Planificación Multiescalar – Multidimensional

América Latina ha iniciado para el siglo XXI una revalorización de la planificación del desarrollo y acciones de largo plazo. En primer lugar, consideramos a la planificación como una herramienta política técnica que se ejecuta sobre un espacio. En este sentido el proceso de la planificación es la expresión de un territorio como proyecto político de Estado, que se enmarca en la dirección, control y construye un futuro (Cuervo & Délano, 2022).

Por otra parte, la prospectiva nos permite abrir nuevos horizontes temporales de largo plazo, así mismo acepta complejidades e inestabilidades de realidades sociales, encaminados hacia objetivos que se persiguen. La planificación con visión prospectiva se diferencia de la planificación estratégica, en la construcción del futuro deseado a través de acciones encaminadas en el presente (Cuervo & Délano, 2022).

En este sentido, el territorio como espacio geográfico tiene su relación hombre – naturaleza considerada como el soporte físico de las actividades humanas, a lo que podemos decir que se desarrollan procesos naturales y se despliegan procesos sociales, esta combinación de formas espaciales y sociales. Todo este abordaje del territorio para su análisis requiere mirar la realidad desde la complejidad (Cuervo & Délano, 2022).

Las transiciones urbanas y demográficas han generado un impacto trascendental en los procesos donde están viviendo las ciudades. El continente ha experimentado un proceso de

urbanización muy acelerado, el cual se le ha calificado como una explosión urbana, como resultado la región más urbanizada del mundo. La población se estima en 623 millones de personas de las que conciernen el 79,5% habitan en zonas urbanas a lo que conlleva que existe asentamientos de más de 2000 habitantes (Montero & García, 2017).

Para América Latina y el Caribe la desigualdad a nivel nacional, en ciudades y metrópolis, superan el valor de 0,4, rango que define a la región como muy crítica. Esto amenaza el bienestar de los ciudadanos, cuidado ambiental, fomentando la informalidad y las inequidades espaciales. Las tendencias en las últimas dos décadas en el periodo de 1990 al 2002 se generó un incremento de la desigualdad, mientras que para el periodo 2002 al 2010 corresponde a una economía próspera, esto debido a acertadas políticas públicas redistributivas (Montero & García, 2017).

La dimensión étnica se caracteriza por una gran diversidad lingüística y cultural, que representan al menos 670 pueblos indígenas, sumando una población de 30 y 50 millones. Si bien la población indígena es menos urbanizada que el promedio, aproximadamente el 50% vive en ciudades y en muchos casos en condiciones de segregación espacial. Además, la población indígena urbana se ubica entre 20 % y 30% más pobre que el resto de la población, esto acompañado con tasas de escolaridad bajas, hacinamiento, tenencias inseguras, desalojo forzoso y un menor acceso a servicios básicos (Montero & García, 2017).

Las ciudades respaldan profundas transformaciones de carácter sociales, políticas y económicas sin mencionar las culturales. El Banco Mundial las reconocen como motores de

crecimiento que representan el 80 por ciento del PIB mundial. En el periodo 2006 al 2012, las 750 ciudades más importantes del mundo crearon 87,7 millones de empleos en el sector privado (Álvarez et al., 2017).

Estas ciudades no solo contribuyen al crecimiento económico, sino también a la reducción de la pobreza en las zonas rurales. En China, las actividades urbanas favorecen a sacar de la pobreza a más de 300 millones de habitantes rurales. También, en los Estados Unidos en 47 de los 50 estados generan la mayor parte de la producción económica estatal. Así, patrones con las mismas similitudes se observan en otras latitudes (Álvarez et al., 2017).

La urbanización acoge diferentes formas de incidencia y un factor importante es que no es uniforme, cada ciudad genera una experiencia diferente de otras, pero todas tienen un proceso de desarrollo y crecimiento económico con diferentes intensidades. Las ciudades siguen expandiéndose hacia afuera mientras que la residencia se disminuye. Las ciudades más prósperas económicamente son las metrópolis, puesto que tienden a consumir más tierra y se expanden más rápido. Por lo tanto, estas ciudades son obligadas a desarrollar acuerdos de gobernanza, y no solo por la productividad, sino también por una gestión de la expansión urbana (Álvarez et al., 2017).

CAPÍTULO 2: APLICACIÓN METODOLÓGICA ONU-HABITAT

2.1 Introducción a la metodología ONU-HABITAT

El índice de ciudades prósperas por la ONU-HABITAT tiene como iniciativa una medida de las estrategias y de un monitoreo de las herramientas de políticas públicas para las ciudades que se han comprometido a llevar un enfoque holístico, sostenible y centrado en las personas. Cada dimensión está configurada por un subíndice y cuenta con sus respectivos indicadores, siendo seis: productividad, infraestructura, calidad de vida, equidad, sostenibilidad ambiental y gobernanza.

Índice básico de Prosperidad de las Ciudades

“Este índice es útil para aquellas ciudades que buscan comparar su desempeño con otras ciudades en la arena regional o global. Utiliza indicadores comúnmente disponibles, existentes en todas las ciudades, actuando como una plataforma de puntos de referencia globales, con propósitos de comparabilidad”(Armando et al., 2012).

Índice extendido Prosperidad de las Ciudades

“Este índice es la versión más avanzada del modelo básico. Su función es integrar indicadores adicionales que no están comúnmente disponibles en todas las ciudades, por lo cual la comparabilidad no es el objetivo principal. La disponibilidad de información local y las características particulares de la ciudad determinan la profusión del uso de los indicadores. Muchos de estos indicadores tienen una naturaleza estrictamente urbana, tales como la

proporción de vías en relación con la superficie total de la ciudad y el índice de conectividad.

ICP permite un diálogo político y técnico más detallado, el cual resulta esencial para el desarrollo informado de políticas públicas”(Armando et al., 2012).

Índice contextual Prosperidad de las Ciudades

“Este índice es un avance del modelo extendido del IPC y representa el estado más avanzado del proceso. En adición a los indicadores básicos y extendidos, se integra una información muy específica sobre las ciudades, incluyendo indicadores derivados de las políticas y acciones implementadas en la ciudad. Desde esta perspectiva, el IPC contextual tiene un rol como indicador de desempeño. Su función principal es monitorear las iniciativas y proyectos locales y la visión que la ciudad busca lograr en el camino hacia la prosperidad”(Armando et al., 2012).

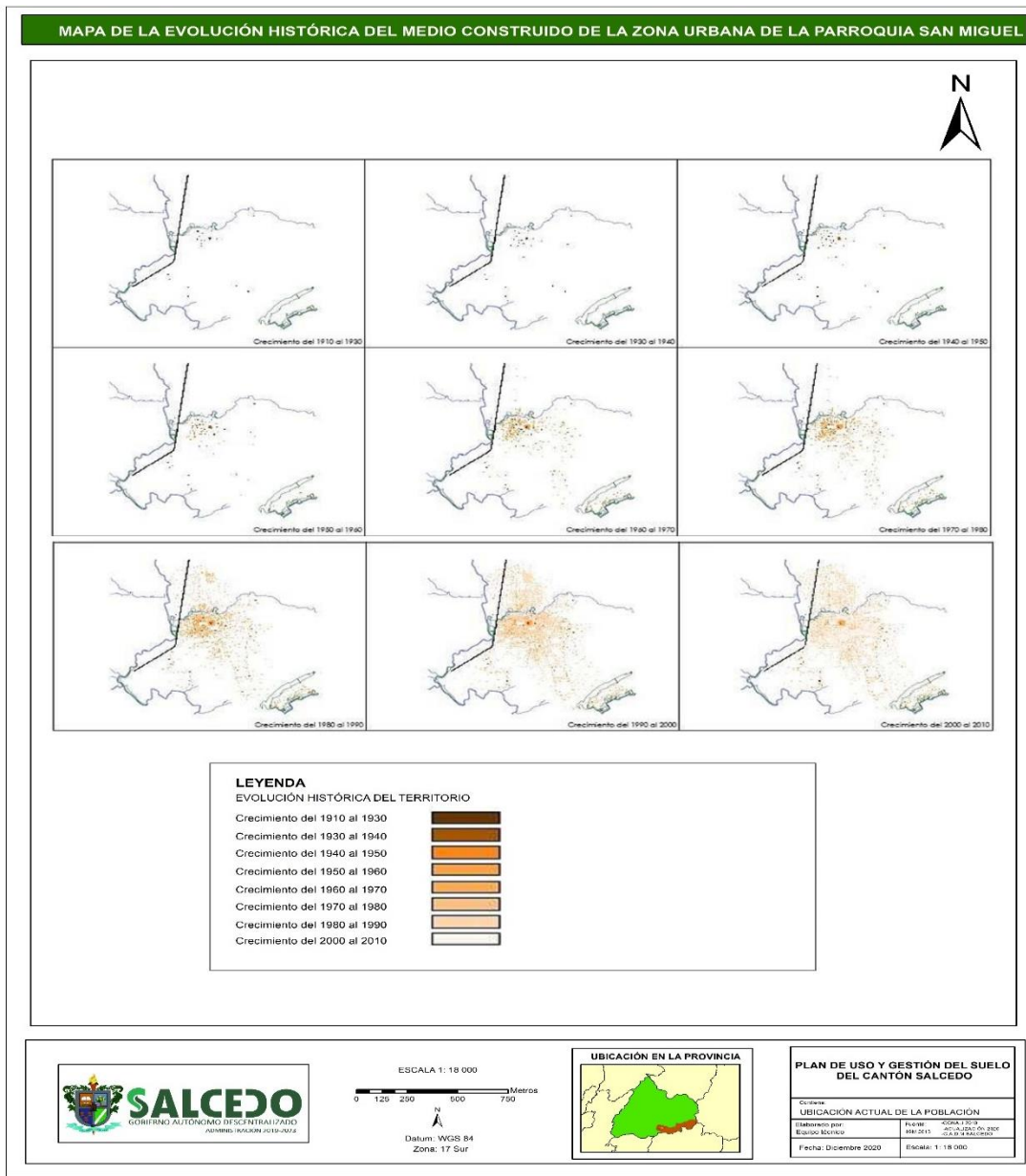
2.2. Contexto del caso de estudio

De manera general se presenta la evolución urbana de la ciudad de San Miguel de Salcedo, desde el periodo de 1910 a 1960 la tendencia de crecimiento de construcción y urbanización registro un incremento a 1528% respecto al promedio de años anteriores, producto del inicio de la explotación petrolera o conocido como los primeros procesos desarrollistas en el país.

Por otra parte, en el quinquenio de 1976-1981 se observa una fuerte reducción de construcciones, sin embargo, para los años posteriores entre 1981-1996 surge un incremento de

313,62 % respecto al periodo anterior. Por consecuencias de la inestabilidad económica del país, para el periodo 1996-2001 existió tan solo el 60,75%. Pero, para la última década del 2001-2011 se pudo observar un acelerado y explosivo ascenso de 276,54% producto de nuevas políticas sociales y procesos migratorios que han aportado al desarrollo urbano de la ciudad (GAD Salcedo, 2021).

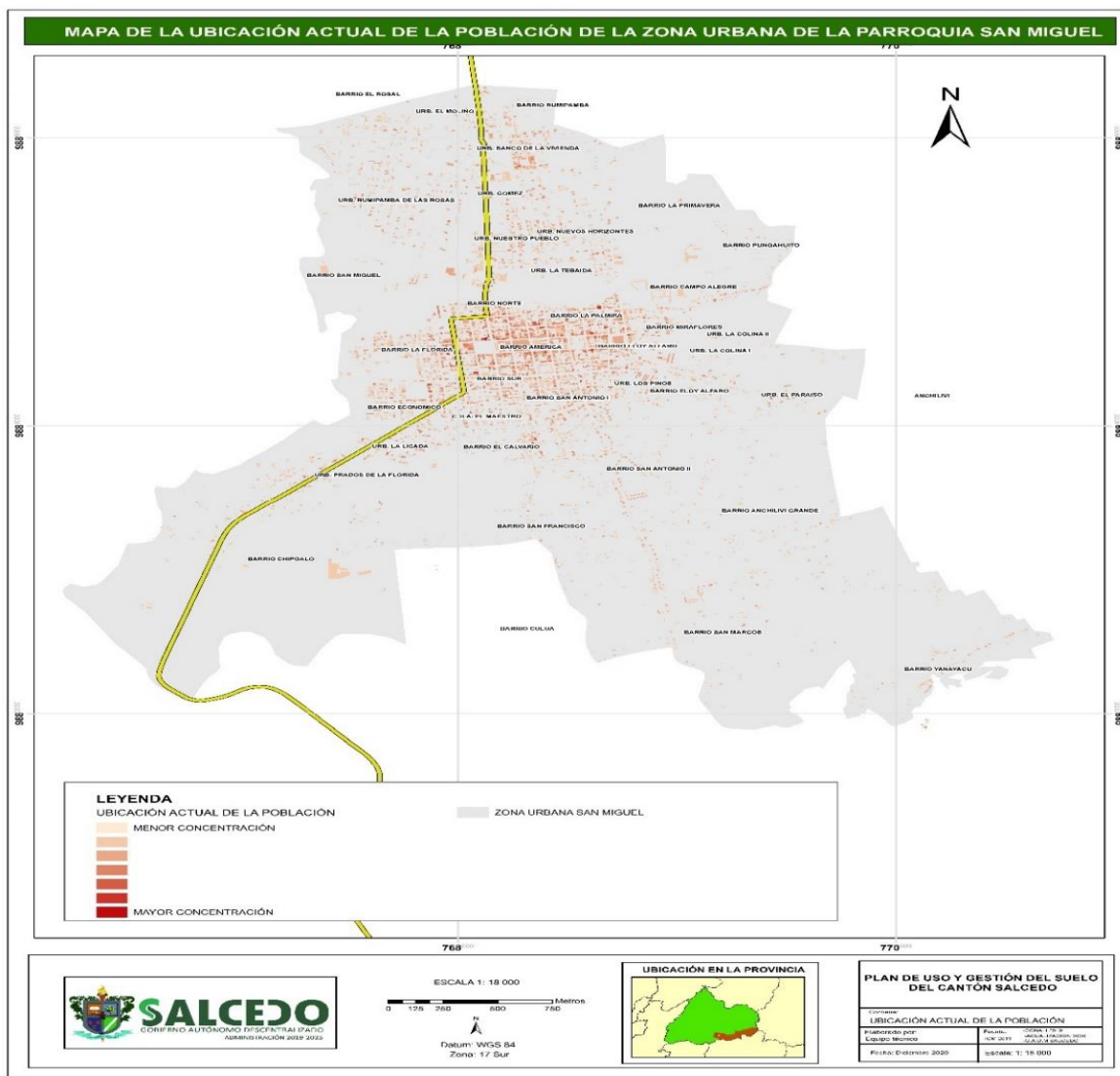
MAPA 1. EVOLUCIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE SAN MIGUEL DE SALCEDO



Fuente: GAD Salcedo, PUGS 2021.

La ciudad de San Miguel de Salcedo presenta una morfología urbana heterogénea, la ciudad para el año 2010 tuvo una población de 12.488 habitantes según el censo 2010 INEC y para el 2020 la proyección que se generó fue de 14.394 habitantes. La información catastral del año 2020 nos permite observar una estructura poblacional homogénea en la zona céntrica con dispersión hacia las partes exteriores. Por otra parte, se puede evidenciar un crecimiento acelerado hacia la zona norte de la ciudad (GAD Salcedo, 2021).

MAPA 2. LÍMITE URBANO DE LA PARROQUIA DE SAN MIGUEL



Fuente: GAD Salcedo, PUGS 2021.

Finalmente, se ha procesado los datos de las tres ciudades, mismas que fueron verificadas en los instrumentos de planificación como el PDOT y PUGS.

2.3. Dimensiones de prosperidad

2.3.1 Dimensión Productividad

La ciudad próspera fomenta un desarrollo económico y crea condiciones de trabajo decentes y promulga la igualdad de oportunidades en su territorio, además, implementa políticas públicas y reformas económicas sobre el modelo de ciudad que deseamos, sin embargo, esta productividad reposa sobre el suministro eficiente del suelo urbano y que debe contar con servicios e infraestructura adecuada. Finalmente, la concentración económica, sociales y culturales produce una incidencia en los procesos de economías de aglomeración y de escala (Armando et al., 2012).

2.3.1.1 Subdimensión crecimiento económico.

1.- Indicador producto urbano per cápita

Las ciudades en la actualidad son centros de actividad económica y se han convertido en los principales proveedores de servicios. A la vez, son motores de crecimiento de capital, siendo hoy en día las principales generadoras de actividades a nivel mundial (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Producto Urbano per cápita} = \frac{\sum_{j=1}^J \text{Producto Nacional}_j * \left(\frac{\text{Empleo de la ciudad}_j}{\text{empleo nacional}_j} \right)}{\text{Población total de la ciudad}}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

El producto Urbano per cápita para la ciudad de San Miguel de Salcedo es 56.

El producto Urbano per cápita para la ciudad de Ambato es 63.37.

El producto Urbano per cápita para la ciudad de Latacunga es 50.50.

2.- Indicador ingreso medio de los hogares

El ingreso de los hogares es esencial para satisfacer las necesidades y el consumo, mejorando el acceso a la educación, la salud y en general para aumentar los niveles de calidad de vida de la población, una ciudad prospera busca construir bases para el incremento medio de hogares.

El presente indicador no se ha podido construir debido a que es un nivel de avance extendido del índice, representando el estado más avanzado del proceso. En comparación a los indicadores básicos y extendidos, constituye una información muy específica sobre las ciudades, incluyendo indicadores derivados de las políticas y acciones implementadas en la ciudad (Armando et al., 2012).

Por parte de los Gobiernos Autónomos y Descentralizados (GAD) y bases del ENENDU no se ha podido obtener dichos datos que nos permita abordar en este indicador, pero se adjunta la metodología para generar el cálculo.

Metodología: *“Primer lugar se debe obtener la distribución de los ingresos disponibles por hogar de la ciudad. Los ingresos disponibles por hogar son definidos mediante la suma de*

ingresos laborales, monetarios y no monetarios, ingresos monetarios de capital, transferencias monetarias de la seguridad social (incluyendo transferencias de seguros relacionados con el trabajo, transferencias universales y transferencias de asistencia) y transferencias no monetarias de las transferencias de asistencia, así como las transferencias monetarias y no monetarias privadas, restándole el valor pagado por impuestos y contribuciones sociales” (Armando et al., 2012).

“En segundo lugar, la totalidad de los ingresos disponibles deben adicionarse y dividirse por el número de hogares en la ciudad. Por último, los datos deben ser convertidos a PPA para tener una medida comparable del ingreso medio de hogares entre países” (Armando et al., 2012).

2.3.1.2. Subdimensión dependencia económica.

1.- Indicador relación de dependencia de la tercera edad

El envejecimiento de la población son patrones demográficos que sufren los países. Los patrones de crecimiento de la población adulto mayor trae consigo retos para el desempeño de las ciudades. Como primer punto implica un incremento en gastos por parte del gobierno en salud y seguridad social. Y segundo que el envejecimiento de la población implica menos personas que trabajen en el futuro, es por eso que una ciudad prospera busca diseñar mecanismos que en políticas públicas para mantener una relación sana entre adultos mayores y jóvenes, evitando altos niveles de dependencia(Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Relación dependencia tercera edad} = 100 \left(\frac{\text{personas con 65 años o más}}{\text{personas entre los 15 y 64 años}} \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación dependencia de tercera edad para la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 19.84%

La relación dependencia de tercera edad para la ciudad de Ambato es de 14.76%

La relación dependencia de tercera edad para la ciudad de Latacunga es de 21.17%

2.3.1.3 Subdimensión aglomeración económica.

1.- Indicador densidad económica

La densidad económica afecta la productividad de diferente manera, esto quiere decir que, por un lado, reduce los costos de algunos bienes y servicios a la proximidad geográfica, pero así mismo esto permite a la especialización de la producción, la ciudad próspera pretende sacar beneficio de estas aglomeraciones para incrementar el prosperidad de su población (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Densidad Económica} = \frac{\text{Producto Urbano (\$PPA)}}{\text{Kilómetros cuadrados de la ciudad}}$$

$$\text{Densidad Económica}^{(s)} = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Densidad Económica} - X^*}{X^*} \right| \right)$$

$$\text{Densidad Económica}^{(s)} = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Densidad Económica} - 526,032}{526,032} \right| \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

Decisión:

$$Densidad\ Económica^S = \begin{cases} Densidad\ Económica^{(s)}, & \text{si } 0 \leq Densidad\ Económica < 526,032 \\ 100, & \text{si } Densidad\ Económica \geq 526,032 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La densidad económica para la ciudad de San Miguel de Salcedo es de = 12.282 \$PPA/Km² al momento de realizar la estandarización 199.99, dando un valor de 0.

La densidad económica para la ciudad de Ambato es de = 38.490,54 \$PPA/Km² al momento de realizar la estandarización 192,7 dando un valor de 0.

La densidad económica para la ciudad de Latacunga es de = 36.690 \$PPA/Km² al momento de realizar la estandarización 193, dando un valor de 0.

2.- Indicador especialización económica

Una de las influencias del pensamiento en el desarrollo geográfico y económico es la postura que las empresas valoran la aglomeración. Tienen la preferencia de concentrarse cerca de otras firmas. Y el elemento crítico de la aglomeración es la especialización (Armando et al., 2012)

El presente indicador no se ha podido construir debido a que es un nivel de avance extendido del IPC, representa el estado más avanzado del proceso. En adición a los indicadores básicos y extendidos, se integra una información muy específica sobre las ciudades, incluyendo indicadores derivados de las políticas y acciones implementadas en la ciudad (Armando et al.,

2012). Por parte del GAD y bases del ENENDU no se ha podido obtener dichos datos que nos permita abordar en este indicador, pero se adjunta la metodología para generar el cálculo.

Metodología: *“Una medida de la concentración es el índice Herfindahl-Hirschman (H). Este índice es utilizado comúnmente para analizar la estructura del mercado y la concentración de un sector específico. Así mismo, es usado de una manera más general para medir la concentración de la industria en una ciudad o región el índice H está definido”* (Armando et al., 2012).

$$H = \sum_{i=1}^N S_i^2$$

2.3.1.4 Subdimensión empleo.

1.- Indicador tasa de desempleo

La tasa de desempleo es un indicador que permite conocer la situación económica y laboral en una nación. Los niveles altos de desempleos perjudican la economía de la ciudad y se generan problemas estructurales en el mercado laboral. Aún más, si las personas que tienen la voluntad de trabajar, pero no pueden hacerlo, pueden caer en un detrimento de salud mental, relaciones sociales, una ciudad próspera pretende reducir el desempleo y buscar mejores oportunidades para sus habitantes (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$Tasa\ de\ desempleo = 100 \left[\frac{Desempleados}{Fuerza\ Laboral} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La tasa de desempleo para la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 4,8%

La tasa de desempleo para la ciudad de Ambato es de 4.2%

La tasa de desempleo para la ciudad de Latacunga es de 4.7%

2.- Indicador relación empleo/población

La ciudad pretende generar oportunidades de empleo este indicador pretende incidir en el crecimiento del desarrollo social. Las oportunidades en el mercado laboral tienen efectos directos en las ciudades, es decir, promueve a reducir la pobreza. La ciudad próspera debe generar oportunidades para sus habitantes (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$Relación\ Empleo - Población = 100 \left[\frac{Número\ total\ de\ empleados}{Población\ en\ edad\ de\ trabajar} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de Empleo – Población de la ciudad San Miguel de Salcedo es de 70%

La relación de Empleo – Población de la ciudad de Ambato es de 58%

La relación de Empleo – Población de la ciudad de Latacunga es de 42%

3.- Indicador empleo informal e inadecuado

El empleo informal se caracteriza por tasas bajas en productividad, mano de obra poco calificada, falta de seguridad social y evasión de impuestos. Adicionalmente, altos niveles de informalidad están relacionados con un nivel bajo de ingresos incluyendo un salario bajo y como consecuencia, una probabilidad baja de salir de la pobreza (Armando et al., 2012).

El presente indicador no se ha podido construir debido a que es un nivel de avance extendido del IPC, representa el estado más avanzado del proceso. En adición a los indicadores básicos y extendidos, se integra una información muy específica sobre las ciudades, incluyendo indicadores derivados de las políticas y acciones implementadas en la ciudad (Armando et al., 2012). Por parte del GAD y bases del ENENDU no se ha podido obtener dichos datos que nos permita abordar en este indicador, pero se adjunta la metodología para generar el cálculo.

Metodología: El empleo informal comprende todos los empleos no registrados y/o empresas privadas de pequeña escala no constituidas, que producen bienes y servicios para la venta, cubriendo empresas que emplean mano de obra o aquellas manejadas por individuos trabajando por cuenta propia, ya sean solos o con la ayuda no remunerada de miembros de la familia (Armando et al., 2012).

$$\text{Empleo Informal} = 100 \left[\frac{\text{Número de empleados informales}}{\text{Número total de personas ocupadas}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

2.4.1 Dimensión Desarrollo e infraestructura.

La prosperidad de las ciudades depende en gran medida del progreso de la infraestructura, entre ellos tenemos infraestructura social, abastecimiento de agua y saneamiento, eliminación de aguas residuales y además los servicios de educación, salud porque tiene un impacto directo en la calidad de vida. La ciudad próspera se puede considerar aquellas que han mejorado la cobertura y la calidad de sus sistemas de soportes (Armando et al., 2012).

2.4.1.1 Subdimensión de la infraestructura de vivienda.

1.- Indicador vivienda durable

La vivienda se considera como durable, según sus materiales para techo, paredes y pisos, pero así mismo, algunas casas pueden haberse construido con materiales considerados como durables, pero esto no garantiza a los habitantes que cuenten con una protección adecuada con factores adversos como clima y que en la actualidad no cumplan con los estándares modernos (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$Vivienda\ durable = 100 \left[\frac{Número\ de\ hogares\ con\ viviendas\ durables}{Número\ total\ de\ hogares} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de vivienda durable en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 91%

La relación de vivienda durable en la ciudad de Ambato es de 94%

La relación de vivienda durable en la ciudad de Latacunga es de 97%

2.- Indicador acceso a agua mejorada

El agua es la principal necesidad para la vida humana, el abastecimiento de agua es indispensable para la vida y la salud, sin embargo, aproximadamente 2 billones de personas no cuentan con la provisión adecuado de agua. De igual forma, las viviendas que se localizan en asentamientos informales de hecho rara vez se encuentran conectado a la red pública (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Acceso Agua Mejorada} = 100 \left[\frac{\text{Número de viviendas con acceso sostenible a agua por tubería}}{\text{Número total de hogares}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación del Acceso a agua mejorada en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 94%

La relación del Acceso a agua mejorada de la ciudad de Ambato es de 94%

La relación del Acceso a agua mejorada de la ciudad de Latacunga es de 94.7%

3.- Indicador acceso a saneamiento adecuado

El saneamiento es el mayor problema de salud pública y esto debido a que causa enfermedades y muertes. Entre las más comunes son infecciones como el cólera relacionado con las excretas y que se ven afectadas las comunidades de los países en desarrollo (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Acceso a saneamiento adecuado} = 100 \left[\frac{\text{Número de viviendas con saneamiento adecuado}}{\text{Número total de viviendas}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de Acceso a saneamiento adecuado en la ciudad de San Miguel de Salcedo es 77,7%

La relación de Acceso a saneamiento adecuado en la ciudad de Ambato es 84%

La relación de Acceso a saneamiento adecuado en la ciudad de Ambato es 74%

4.- Indicador acceso a electricidad

La electricidad es parte de las necesidades básicas de las personas y esto debido a que influye en el trabajo y estudio. El servicio energético es garantizar un desarrollo sostenible, confiable, adecuado y económica con la objetivo de mejorar los estándares de vida de una población, la ciudad prospera, promueve el desarrollo económico y la productividad (Armando et

al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Acceso a electricidad} = 100 \left[\frac{\text{Número de viviendas con conexión a red eléctrica}}{\text{Número total de viviendas}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de Acceso a electricidad de la ciudad de San Miguel de Salcedo es 95%

La relación de Acceso a electricidad de la ciudad de Ambato es 86%

La relación de Acceso a electricidad de la ciudad de Latacunga es 78%

5.- Indicador espacio vital suficiente

El hacinamiento se encuentra vinculado con los metros cuadrados reducidos por persona, adicional, altas tasas de ocupación o el número de personas que comparte una habitación, así mismo por viviendas con una sola habitación. Diversos tugurios a nivel mundial han demostrado que las viviendas se encuentran en condiciones de hacinamiento con más de 5 personas que comparten una sola habitación (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Espacio vital suficiente} = 100 \left[\frac{\text{Número de viviendas con menos de cuatro personas por habitación}}{\text{Número total de viviendas}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de Espacio Vital Suficiente de la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 75%

La relación de Espacio Vital Suficiente de la ciudad de Ambato de 83%

La relación de Espacio Vital Suficiente de la ciudad de Latacunga es de 75%

6.- Indicador densidad residencial.

El nivel alto de la densidad residencial ha generado una concentración de personas en las ciudades. En este contexto la urbanización rápida, determina una elección inteligente y se encuentra en el centro una planeación urbana sostenible (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$Densidad\ residencial = \frac{Población\ de\ la\ ciudad}{Área\ Urbana}$$

$$Densidad\ residencial = 100 \left(1 - \left| \frac{Densidad\ Residencial - X^*}{X^*} \right| \right)$$

$$Densidad\ residencial^s = 100 \left(1 - \left| \frac{Densidad\ Residencial - 15,000}{15,000} \right| \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de la densidad residencial en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 1.321 hab/km² se realizó la estandarización con un resultado de 191, en la decisión nos da un valor de 0 %.

La relación de la densidad residencial en la ciudad de Ambato es de 4.073 hab/km² se realizó la estandarización con un resultado de 173, en la decisión nos da un valor de 0 %.

La relación de la densidad residencial en la ciudad de Latacunga es de 2.407 hab/km² se

realizó la estandarización con un resultado de 173, en la decisión nos da un valor de 0 %.

Punto de referencia: *“Por lo menos 15.000 personas por km² (150 personas/hectárea o 61 personas/acre) es considerado como un valor apropiado para promover el crecimiento de alta densidad urbana, aliviar la expansión urbana y maximizar la eficiencia del uso de suelo”* (Armando et al., 2012).

2.4.1.2 Subdimensión infraestructura Social.

1.- Indicador densidad de Médicos

“Los médicos disponibles en una ciudad, proporciona una idea de fortaleza del sistema de salud pública de la ciudad. El número total de médicos este positivamente asociado con la cobertura de inmunización. Una ciudad próspera garantiza proveer servicios de salud para sus habitantes para así reducir pérdidas de productividad relacionada con la salud” (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Densidad de médicos} = 1,000 \left[\frac{\text{Número de médicos disponibles en la ciudad}}{\text{Población de la ciudad}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de la densidad de médicos en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 2 médicos por cada 1000 habitantes

La relación de la densidad de médicos en la ciudad de Ambato es menor a 1 médico por

cada 1000 habitantes, es decir de 0,63

La relación de la densidad de médicos en la ciudad de Latacunga es de 1 médico por cada 1000 habitantes.

2.- Indicador número de bibliotecas públicas

“El número de bibliotecas públicas por 100,000 personas es un indicador que sirve para demostrar qué tan dispuesta y capaz es la ciudad de educar al público general, así como la falta de costos de oportunidad del público que se autoeduca. Las bibliotecas públicas pueden fomentar la educación y la productividad, así como complementar la oferta educativa en la ciudad. Una ciudad próspera busca mejorar la oferta educativa y fomentar la investigación y hábitos de lectura entre su población con el fin de contribuir en la lucha contra la pobreza y los nichos de criminalidad” (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Número de bibliotecas públicas} = 100.000 \left[\frac{\text{Número de bibliotecas públicas en la ciudad}}{\text{Población de la ciudad}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación del número de bibliotecas en la ciudad de San Miguel de Salcedo es menor de 1 biblioteca por cada 100.000 habitantes, siendo de 0,27

La relación del número de bibliotecas en la ciudad de Ambato es menor de 1 biblioteca por cada 100.000 habitantes, siendo de 0,89

La relación del número de bibliotecas en la ciudad de Latacunga es menor de 1 biblioteca

por cada 100.000 habitantes, siendo 0,95

2.4.1.3 Subdimensión ICT.

1.- Indicador acceso a Internet

El internet es una red de información que nos facilita el acceso a la educación y al mundo tecnológico. Además, nos brinda la capacidad de reducir el tiempo de consultas y proveer nuevas fuentes de información, a fin de que, genera nuevas oportunidades económicas. Es por eso que las ciudades deben garantizar el acceso a internet y conectividad con las mismas oportunidades para todos (Armando et al., 2012).

Metodología:

$$\text{Acceso a Internet} = 100 \left[\frac{\text{Número de usuarios de internet}}{\text{Población total}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación al acceso a internet en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 92,27%

La relación al acceso a internet en la ciudad de Ambato es de 6,3%

La relación al acceso a internet en la ciudad de Latacunga es de 23,68%

2.- Indicador acceso a computadoras en el hogar

La tenencia de un computador en el domicilio y el acceso a internet es una herramienta que proporciona la igualdad, debido que aumentan la creatividad, productividad y crecimiento económico. La ciudad próspera busca que los hogares tengan acceso a computadoras generando

oportunidades de educación para la población (Armando et al., 2012).

Su cálculo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Acceso a computadora en el hogar} = 100 \left[\frac{\text{Número de hogares con computadora propia}}{\text{Número total de hogares}} \right]$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de Acceso a computadoras en el hogar, la ciudad San Miguel de Salcedo es de 39,48%

La relación de Acceso a computadoras en el hogar, la ciudad Ambato es de 47%

La relación de Acceso a computadoras en el hogar, la ciudad Latacunga es de 46%

3.- Indicador velocidad promedio de banda ancha

“Este indicador nos permite verificar el promedio de velocidad por banda ancha de la ciudad, el acceso a internet es importante para algunas actividades económicas y sociales que requieren un acceso a internet de alta velocidad, como aplicaciones de video en tiempo real o compartir contenidos audiovisuales” (Armando et al., 2012).

Se procedió a verificar en las bases de proveedores de internet de las tres ciudades tiene un promedio de 40 Mbps.

2.4.1.4 Subdimensión movilidad Urbana.

1.- Indicador uso de transporte público

La movilidad basada en el uso de carro ha ocasionado muchos problemas ambientales, económicos y sociales en las áreas urbanas, produciendo congestión, contaminación y accidentes de tráfico. Existen varias alternativas para atenuar los impactos del uso de vehículos en las superficies urbanas, tales como la implementación de modos de transporte como la caminata, uso de bicicleta o sistemas de transporte público (Armando et al., 2012).

Se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Proporción uso TP} = 100 \left| \frac{\text{Número de viajes en TP}}{\text{Número total de viajes en transporte motorizado}} \right|$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La fuente de información tiene que ser generada por las autoridades locales, pero no se ha evidenciado información de tal forma dificulta poder obtener este indicador para la ciudad de San Miguel de Salcedo y Latacunga.

La relación de uso de transporte público en la ciudad de Ambato es de 58%

2.- Tiempo promedio de viaje diario

“El tiempo de viaje es una medida de la calidad de los sistemas de movilidad y de la distribución de las actividades que se realiza en el territorio. El tiempo promedio de viaje aumenta debido a la congestión del tráfico. La ciudad próspera busca reducir el tiempo proponiendo acciones que promuevan el uso de transporte más eficiente como el transporte masivo, bicicleta o desplazamientos a pie” (Armando et al., 2012).

Metodología: Tiempo promedio de viaje de todos los desplazamientos utilizando todas las formas de transporte. Nótese que el tiempo promedio es solo para el desplazamiento promedio (Armando et al., 2012).

$$\text{Tiempo promedio de viaje diario}^s = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Tiempo promedio de viaje diario} - 30}{30} \right| \right)$$

Decisión:

$$\text{Tiempo promedio de viaje diario}^s = \begin{cases} 0, & \text{si } \text{Tiempo promedio de viaje diario} \geq 2 * 30 \\ \text{si } 30 < \text{Tiempo promedio de viaje} < 2 * 30 \\ 100, & \text{si } \text{Tiempo promedio de viaje} \leq 30 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de tiempo promedio de viaje diario en la ciudad de San Miguel de Salcedo es de 27, equivale a 100.

La relación de tiempo promedio de viaje diario en la ciudad de Ambato es de 50, equivale a 0.

La relación de tiempo promedio de viaje diario en la ciudad de Latacunga es de 36.3, equivale a 0.

3.- Longitud del sistema de transporte masivo

El transporte masivo permite a las ciudades conectar e integrar partes distantes, por otra parte, el transporte público con alta capacidad juega un rol importante debido a que permite una movilidad urbana eficiente y equitativa. Esto contribuyendo a modelos de desarrollo densos y una trama compacta (Armando et al., 2012).

Metodología:

$$\text{Longitud sistema masivo de transporte} = 1,000,000 \left(\frac{\text{Longitud total de líneas de transporte masivo}}{\text{Número de habitantes}} \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

“La longitud total de los modos de transporte público debe ser superiores como autobuses de tránsito rápido, trolebús, tranvía, metro y metro ligero, estos datos deben ser tratados con cuidado, puesto que no incluyen sistemas convencionales de transporte basados en buses” (Armando et al., 2012).

No se ha generado este indicador debido a que San Miguel de Salcedo y las otras dos ciudades no cuenta con un sistema de transporte público superior como los antes mencionados.

4.- Fatalidad por Accidentes de Tránsito

“Los accidentes de tráfico son la octava causa de mortalidad que se evidencia a nivel mundial, y que se encuentra en un rango de 15 a 29 años. La organización mundial de la salud predijo que en el 2020, será la tercera causa de mortalidad a nivel mundial” (Armando et al., 2012).

Metodología:

$$\text{Fatalidades por accidentes de tránsito} = 100,000 \left(\frac{\text{Total fatalidades por accidente de tránsito}}{\text{Población de la ciudad}} \right)$$

Decisión:

$$\text{Fatalidades por accidentes de tránsito} = \begin{cases} 0, & \text{si Fatalidades por accidente de tránsito} \geq 31 \\ \text{si } 1 < \text{Fatalidades por accidente de tránsito} < 31 \\ 100, & \text{si Fatalidades por accidente de tránsito} \leq 1 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación por fatalidad por accidente de tránsito para San Miguel de Salcedo es de 0,10 que representa al 100%.

La relación por fatalidad por accidente de tránsito para Ambato es de 19,4 que representa al 100%.

La relación por fatalidad por accidente de tránsito para Latacunga es de 28,5 que representa al 100%

5.- Asequibilidad del transporte

El transporte urbano contribuye a la reducción de la pobreza y esto debido a su efecto en la conectividad. Esto debido a razones culturales, sin embargo, las personas optan por vivir en tierras menos costosas produciendo tugurios o territorios irregulares. Pero, no solo el crecimiento urbano es un factor para que el transporte público resulte alto para la población de bajos recursos. El índice de asequibilidad puede ser usado como una determinante si el sistema de transporte resulta costoso y se debería tomar medidas al respecto (Armando et al., 2012).

Metodología: “1. Estimado del promedio del costo por viaje en transporte público en una ciudad 2. Estimado del promedio del ingreso per cápita del quintil más bajo de ciudad 3. Multiplicar el promedio del costo por viaje en transporte público por 60 y dividirlo por el promedio del ingreso per cápita del quintil más bajo de ciudad” (Armando et al., 2012).

$$\text{Asequibilidad del transporte} = 100 \left(\frac{\text{Número de viajes} * \text{Costo promedio por viaje}}{\text{Ingreso per cápita}} \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

Las tres instituciones no poseen con los datos con respecto al número de viajes del transporte público, de tal manera que limita obtener el indicador.

2.4.1.5 Subdimensión conectividad de las vías.

1.- Indicador densidad de las intersecciones viales

La viabilidad peatonal depende del tamaño de las cuadras de una ciudad, si se dispone un mayor número de intersecciones implica un mayor número de carros que deben detenerse y los peatones pueden cruzar. Pero así mismo, una mayor densidad e intersecciones implica un menor tamaño de las cuadras (Armando et al., 2012).

Metodología: “1. Obtener el mapa de conexiones viales del área urbana. 2. Corregir y verificar la topología: cada segmento de una vía debe estar conectado a otros segmentos 3. Obtener el punto de inicio y de llegada de cada segmento 4. Recolectar eventos de los puntos de inicio y de llegada: esto permite identificar el final de cada intersección 5. Retirar los puntos con menos de tres eventos, ya que se consideran como callejones sin salida o como segmentos interrumpidos 6. Contar los puntos restantes y dividir por el área urbana en km²” (Armando et al., 2012).

$$\text{Densidad intersecciones viales}^s = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Densidad intersecciones viales} - X^*}{X^s} \right| \right)$$

$$\text{Densidad intersecciones viales}^s = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Densidad intersecciones viales} - 100}{100} \right| \right)$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

Decisión

$$Densidad\ intersecciones\ viales^s = \begin{cases} 0, & \text{si } Densidad\ intersecciones\ viales < 0 \\ si\ 0 < Densidad\ intersecciones\ viales < 100 \\ 100, & \text{si } Densidad\ intersecciones\ viales \geq 100 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de conectividad de vías para San Miguel de Salcedo es 0.036, realizando la estandarización hemos obtenido un valor de 200, la decisión nos representa al 100 %.

La relación de conectividad de vías para Ambato es 0.012 realizando la estandarización hemos obtenido un valor de 199, la decisión nos representa al 100 %.

La relación de conectividad de vías para Latacunga es 0.10 realizando la estandarización hemos obtenido un valor de 200, la decisión nos representa al 100 %

2.- Indicador densidad vial

Las áreas urbanas deben contribuir con vías y espacios públicos que deben contemplar en los planes parciales o urbanísticos de las ciudades. La malla vial es un integrador dinámico entre la población y las actividades socioeconómicas. Es la relación del espacio geográfico que define las actividades sociales, siendo la condicionante de los patrones espaciales entre la localización y asentamientos humanos (Armando et al., 2012).

Metodología: “1. Seleccionar únicamente las vías incluidas en el área urbana 2. Contar los kilómetros de vías urbanas 3. Dividir el número de kilómetros por el total de la superficie urbana”(Armando et al., 2012).

$$\text{Densidad vial} = \frac{\text{Longitud total de las vías urbanas}}{\text{Total de la superficie urbana}}$$

$$\text{Densidad vial}^s = 100 \left(1 - \left| \frac{\text{Densidad vial viales} - 20}{20} \right| \right)$$

Decisión:

$$\text{Densidad intersecciones viales}^s = \begin{cases} 0, & \text{si Densidad vial} = 0 \text{ o Densidad vial} = 2 * 20 \\ & \text{si } 0 < \text{Densidad vial} < 2 * 20 \\ 100, & \text{si Densidad vial} = 20 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de densidad vial para San Miguel de Salcedo es de 10.2 generando la estandarización nos da un valor de 149, en la decisión se considera una densidad de 100.

La relación de densidad vial para Latacunga es de 11.24 generando la estandarización nos da un valor de 144, en la decisión se considera una densidad de 100.

La relación de densidad vial para Latacunga es de 13.08 generando la estandarización nos da un valor de 134, en la decisión se considera una densidad de 100

3.- Indicador superficie destinada a vías

Los sistemas de transporte utilizan la mayor cantidad de suelo y esto ocurre tanto en circulación y estacionamientos de vehículos. Las ciudades están establecidas en función de las personas y los vehículos personales se vuelven innecesarios. Las alternativas de movilidad pueden ser complementados por variedad de modos de transportes sostenibles y dichas vías pueden desarrollar un nuevo sistema público de transporte en el futuro (Armando et al., 2012).

Metodología: “1. Seleccionar únicamente las vías incluidas en el área urbana 2. Estimar el total de la superficie urbana destinada las vías 3. Dividir el número de kilómetros cuadrados de

vías urbanas por el total de kilómetros cuadrados de la superficie urbana” (Armando et al., 2012).

$$\text{Superficie destinada a vías} = \frac{\text{Superficie total de vías urbanas}}{\text{Superficie total de área urbana}}$$

$$\text{Superficie destinada a vías}^s = 100 \left(\frac{\text{Superficie destinada a vías} - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}} \right)$$

$$\text{Superficie destinada a vías}^s = 100 \left(\frac{\text{Superficie destinada a vías} - 6}{36 - 6} \right)$$

Decisión:

$$\text{Densidad intersecciones viales}^s = \begin{cases} 100, & \text{si Superficie destinada a vías} \geq 36 \\ \text{si } 6 < \text{Superficie destinada a vías} < 36 \\ 0, & \text{si Superficie destinada a vías} \leq 6 \end{cases}$$

Fuente: ONU-HABITAT, 2012.

La relación de superficie destinada a vías para San Miguel de Salcedo es de 9 realizando la estandarización se ha obtenido 10, en la decisión nos da un valor 100.

La relación de superficie destinada a vías para Ambato es de 11.24, realizando la estandarización se ha obtenido 17.46 en la decisión nos da un valor 100.

La relación de superficie destinada a vías para Ambato es de 13.08, realizando la estandarización se ha obtenido 23.6 en la decisión nos da un valor 100.

CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

3.1. Discusión

La iniciativa de las ciudades prósperas por la ONU-HABITAT, tiene dos funciones, la primera es una plataforma de comparación global de las ciudades con un diagnóstico valorado y la segunda como herramienta estratégica en la generación de políticas públicas que favorezcan al desarrollo de la ciudad, donde la primacía sea la generación de datos e información garantizando una planificación urbana transversal.

Para la ciudad de San Miguel de Salcedo se ha procedido analizar dos dimensiones de la prosperidad y posteriormente se analizó con dos ciudades conjuntas como son Ambato y Latacunga por su cercanía territorial.

DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD.

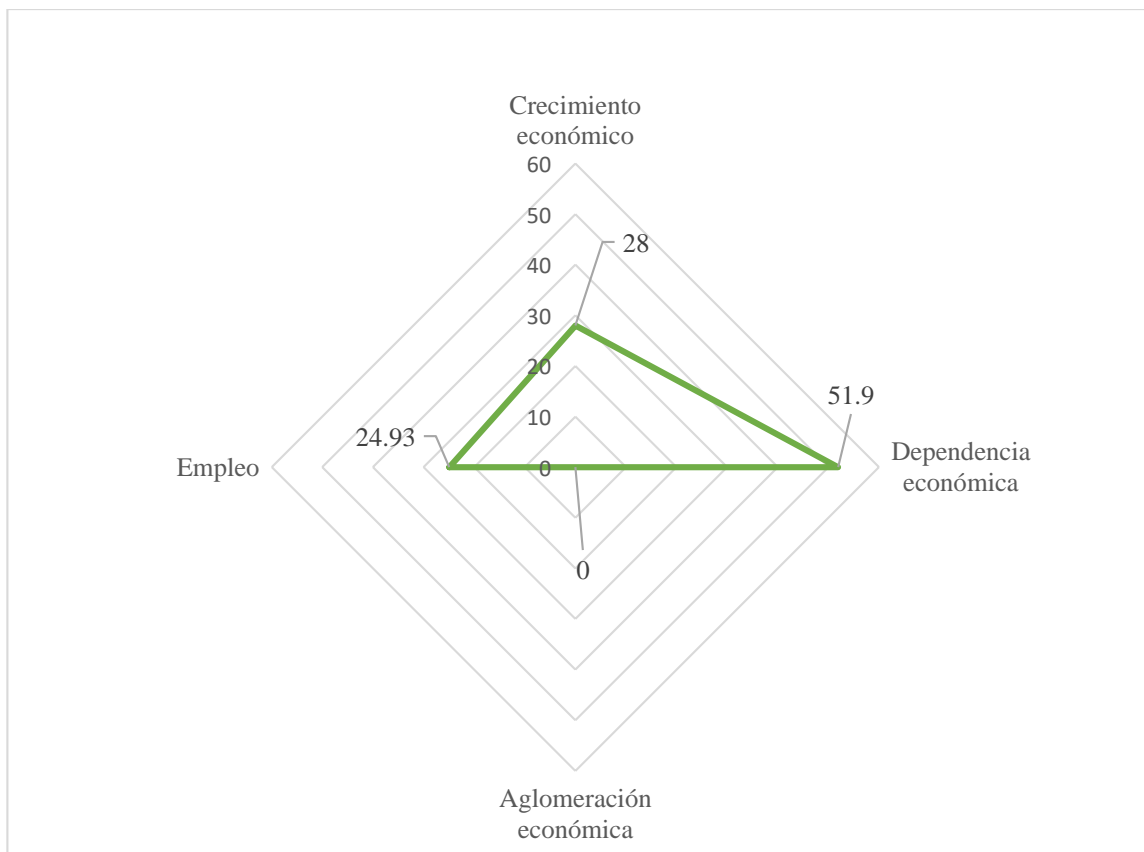
La primera es la **Productividad** con 3 sub dimensiones y un total de 8 indicadores, el principal hallazgo corresponde a limitaciones de la información con relación a los fenómenos socio espaciales. La ciudad tiene debilidad en todos sus subíndices, así, por ejemplo, el empleo apenas llegó a un 24,93 %, conjuntamente con el crecimiento económico que alcanzo al 28 % evidencia que la ciudad no tiene una economía urbana dinámica y refleja un producto per cápita bajo.

De igual forma, la relación de aglomeración económica para San Miguel de Salcedo es precaria, tienen valores 0 esto quiere decir que cuenta con un aprovechamiento limitado de

concentración de población para economías de aglomeración, esto por falta de políticas públicas para alcanzar una especialización industrial lo que generaría fuentes de empleo y la ciudad no sea un lugar de dormitorio.

Por otro lado, la dependencia económica tiene un valor medio que representa a la ciudad el 51,9 % esta condición manifiesta mercados laborales que no logran ofrecer oportunidades de trabajo que sean bien remunerado para la población, a continuación, adjuntamos los resultados:

GRÁFICO 1 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD SAN MIGUEL DE SALCEDO

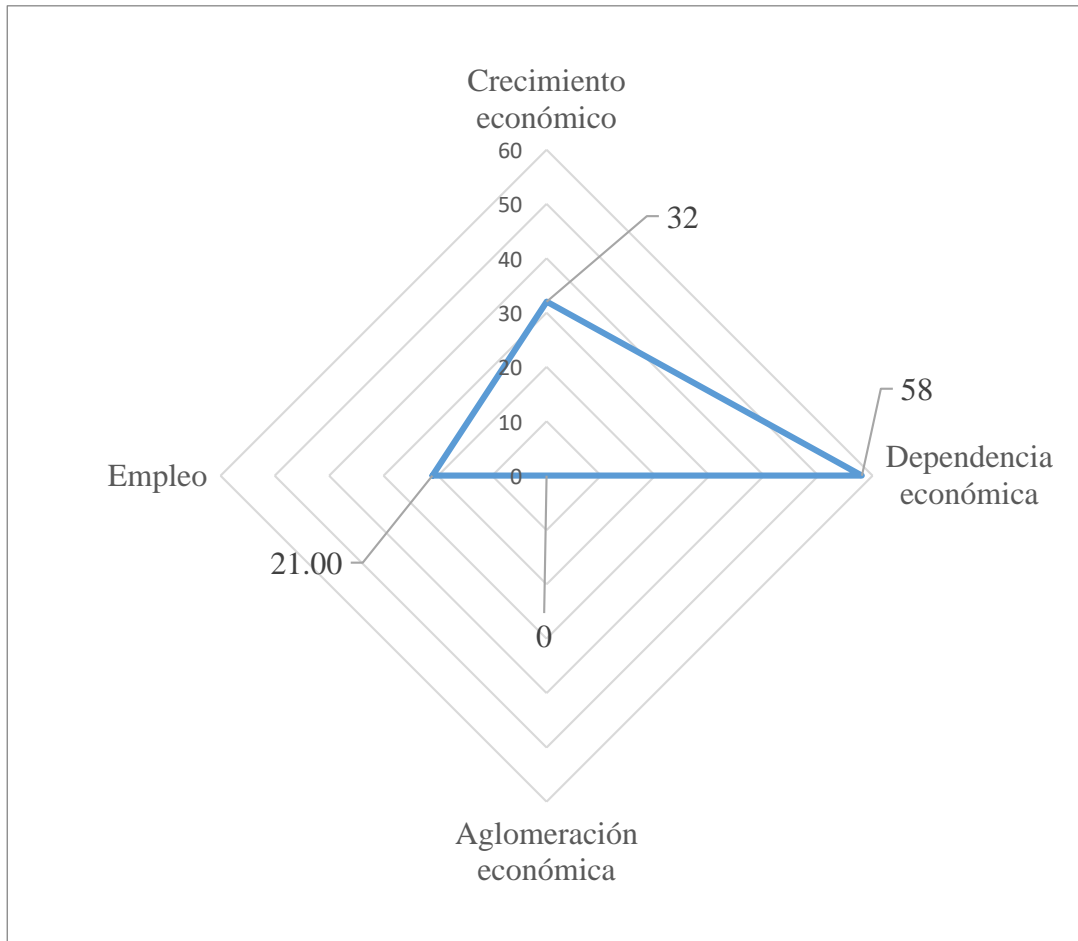


Fuente: PDYOT Y PUGS SALCEDO 2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

Por otra parte, se ha identificado que la ciudad de San Miguel de Salcedo tiene un similar comportamiento con las ciudades aledañas como es Ambato y Latacunga sobre el indicador de

Productividad, la ciudad de Ambato en el subíndice de empleo alcanzo el 21 %, al mismo tiempo con el crecimiento económico que tiene el 32 % y despunta ante las dos ciudades expuestas.

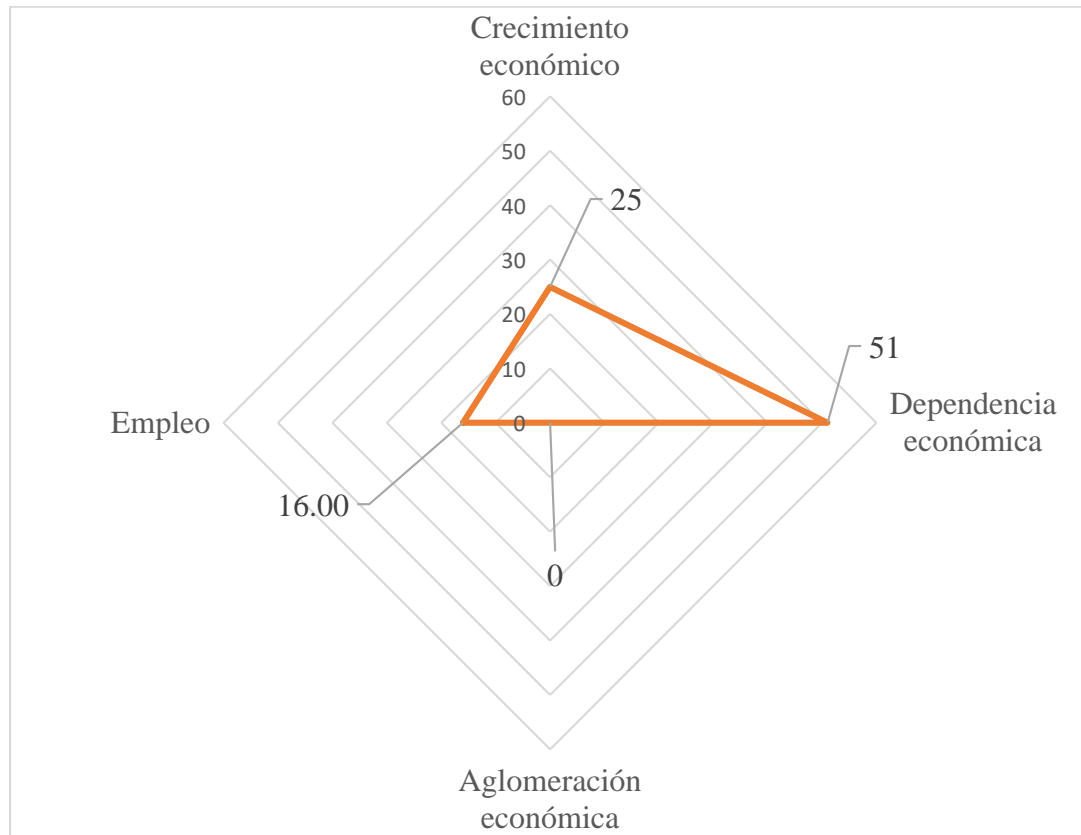
GRÁFICO 2 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD AMBATO



Fuente: PDYOT Y PUGS AMBATO 2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

Mientras tanto la ciudad de Latacunga presenta en sus subíndices porcentajes menores que la ciudad de San Miguel de Salcedo y Ambato, con respecto a empleo esta ciudad alcanza el 16% con un crecimiento económico del 25 %. La aglomeración económica es precaria, tienen valores 0 esto quiere decir que cuenta con una disposición limitada para generar economías de aglomeración.

GRÁFICO 3 DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD LATACUNGA



Fuente: PDYOT Y PUGS LATACUNGA2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

Finalmente, obtenidos los valores de cada subdimensión se realiza una sumatoria total y se promedia para el número de subdimensiones, los resultados para la ciudad de San Miguel de Salcedo son poco favorables como habíamos mencionado anteriormente el indicador del índice de Productividad, para el resultado del CPI se ha obtenido un total de 26 % y que en la escala global de prosperidad alcanza **factores muy débiles**, en tal virtud el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Salcedo y su cuerpo de concejales deben generar políticas públicas urbanas que garanticen la **Productividad** y el acceso a una mejor calidad de vida.

Por otra parte, la ciudad de San Miguel de Salcedo con respecto a las otras dos ciudades

no ha generado una incidencia representativa, considerando que estas ciudades tienen un comportamiento similar, por una parte, Ambato refleja un 28% y Latacunga con el 16 %.

Tabla 1. ESCALA GLOBAL DE PROSPERIDAD URBANA

Resultados CPI	Factores del estado de Prosperidad	Nivel de intervención
80 -100	Factores muy sólidos	Consolidar políticas
70 -79	Factores sólidos	Urbanas
60 - 69	Factores moderadamente sólidos	Fortalecer políticas
50 - 59	Factores moderadamente débiles	urbanas
40 - 49	Factores débiles	Priorizar políticas
10 - 39	Factores muy débiles	urbanas

Fuente: ONU-HABITAT,2012.
Elaboración propia.

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

De igual forma, se ha procedido a generar otro índice para San Miguel de Salcedo siendo el de **Desarrollo de infraestructura**, cuenta con 5 subíndices y un total de 19 indicadores.

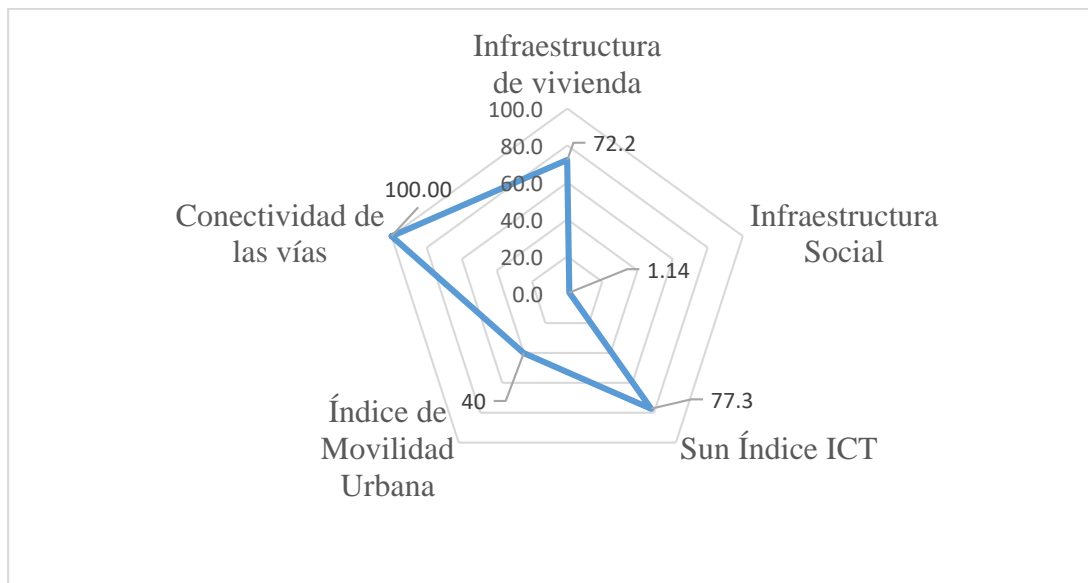
La sub dimensión de infraestructura de vivienda para San Miguel de salcedo alcanzo un nivel del 72.2 % se debe contemplar el patrón de crecimiento y que tiene que ver con la dotación de servicios públicos de calidad a sus alrededores, de igual forma se debe articular el límite urbano y considerar una densificación urbana, tomando en cuenta que el área de 10.9 km² que se ha considerado para la ciudad de San Miguel de Salcedo no cumple con un modelo de desarrollo

urbano hacia ciudades compactas y consolidadas, en tal virtud no se aprovecha las vacantes de suelo garantizando la oferta de vivienda.

Con respecto a la movilidad, San Miguel de Salcedo no cuenta con transporte público masivo, lo cual ha incentivado a la movilidad del automóvil particular, negativamente ha impactado en problemas ambientales como la congestión vehicular en horas pico y en zonas comerciales de la ciudad, favoreciendo solo a quienes gozan de un mayor ingreso.

Por otro lado, la infraestructura social es muy precaria debido a que no cuenta con bibliotecas públicas la ciudad, ocasionando en la población el acceso limitado al autoeducación, con esto se pretende generar hábitos con la ciudadanía de lectura y así poder tener un impacto cultural y social.

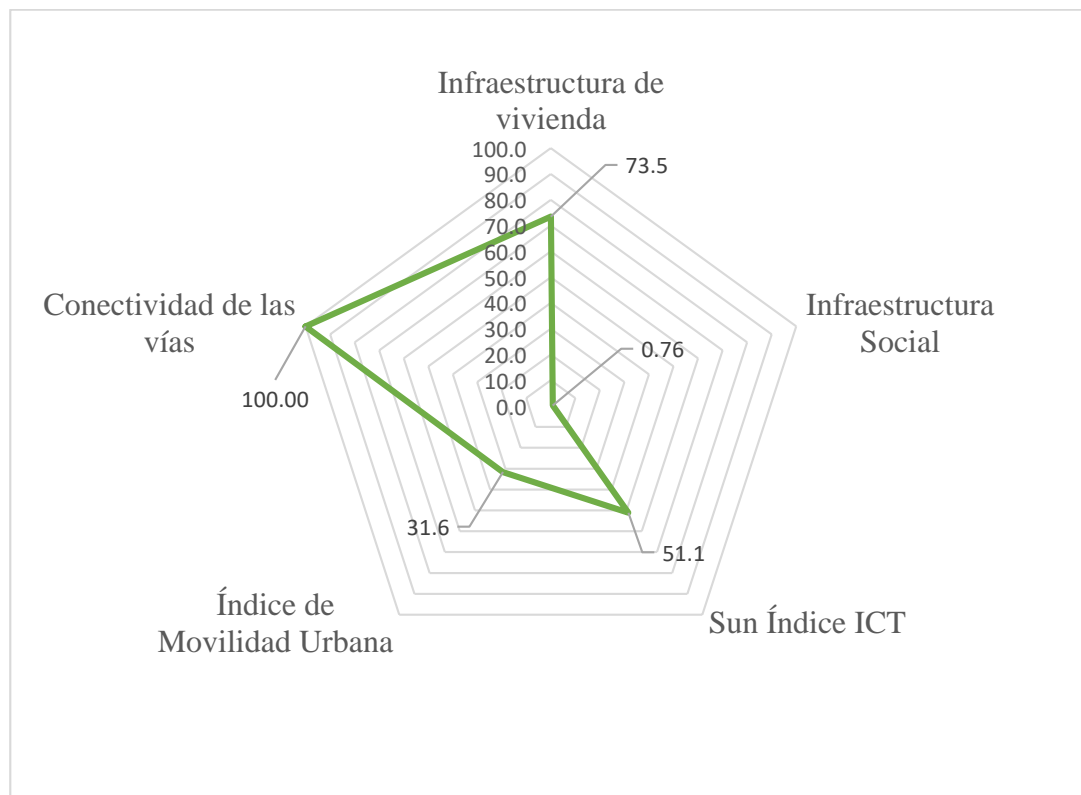
GRÁFICO 4. DIMENSIÓN DESARROLLO INFRAESTRUCTURA SAN MIGUEL DE SALCEDO



Fuente: PDYOT Y PUGS SALCEDO 2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

Por otra parte, los subíndices de San Miguel de Salcedo no presentan una gran diferencia con las otras dos ciudades, esto se debe a su baja población y su área urbana pequeña en comparación de las otras dos, mientras tanto la ciudad de Ambato cuenta con un área de 46.75 Km² y una población de 190.393 Hab, en el subíndice de infraestructura de vivienda alcanzo un 73.5 % no se podría considerar óptimo la extensión de área limita tener una ciudad compacta por ende en la distribución de las TIC tiene un total de 51.1 % siendo el porcentaje más bajo en comparación de San Miguel de Salcedo y Latacunga.

GRÁFICO 5 DIMENSIÓN DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA AMBATO

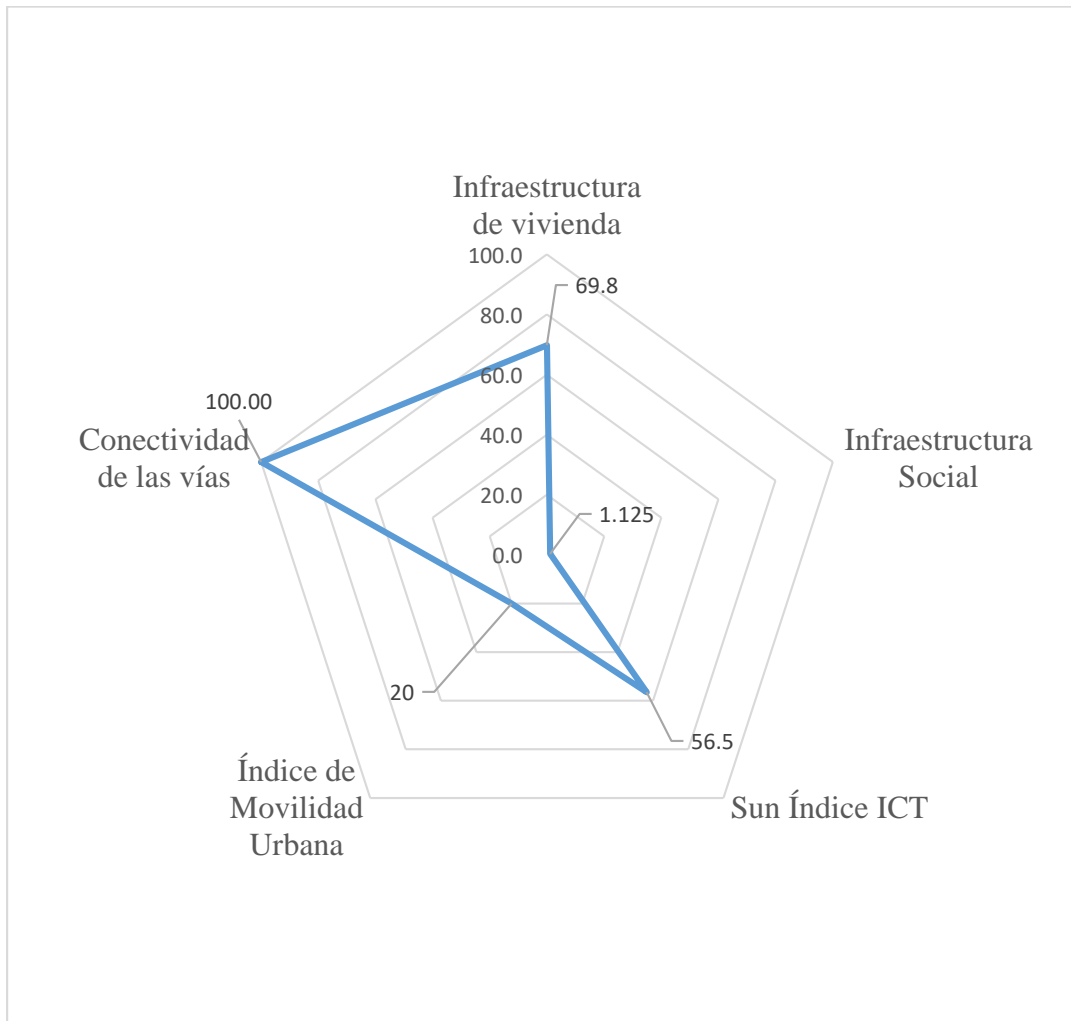


Fuente: PDYOT Y PUGS AMBATO 2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

De igual manera, San Miguel de Salcedo en el subíndice de movilidad urbana es predominante con el 40% en relación con la ciudad que obtuvo el porcentaje más bajo, siendo

Latacunga con el 20%, además, considerar que esta ciudad cuenta con un área de 30.57 km² de tal manera no ha considerado crear una ciudad compacta que permita la densificación de la ciudad.

GRÁFICO 6 DIMENSIÓN DESARROLLO E INFRAESTRUCTURALATACUNGA



Fuente: PDYOT Y PUGS AMBATO 2021, ENENDU 2020, INEC, ANT.
Elaboración propia.

Finalmente, conseguidos los valores de cada subdimensión se realiza la sumatoria total y se promedia para el número de subdimensiones, los resultados para la ciudad de San Miguel de Salcedo son poco favorable en el global de la dimensión se alcanzó un total de 58 % en la escala

global de prosperidad urbana representa un factor moderadamente débil, esto quiere decir los gobernantes deben considerar acciones en generar políticas públicas urbanas, con ello conseguir un fortalecimiento de la prosperidad de la ciudad con el impacto directo de la calidad de vida y el mejoramiento de la cobertura y la calidad de infraestructura.

Por otra parte, la ciudad de San Miguel de Salcedo con respecto a las otras dos ciudades no ha generado una incidencia representativa, estas ciudades tienen un comportamiento similar, por una parte, Ambato refleja un 51% y Latacunga con el 49 %.

Tabla 2. ESCALA GLOBAL DE PROSPERIDAD URBANA

Resultados CPI	Factores del estado de Prosperidad	Nivel de intervención
80 -100	Factores muy sólidos	Consolidar políticas
70 -79	Factores sólidos	Urbanas
60 - 69	Factores moderadamente sólidos	Fortalecer políticas
50 - 59	Factores moderadamente débiles	urbanas
40 - 49	Factores débiles	Priorizar políticas
10 - 39	Factores muy débiles	urbanas

Fuente: ONU-HABITAT,2012.
 Elaboración propia.

3.2. Conclusiones

- Los índices de prosperidad urbana, más allá de ser un instrumento que puede ser comparable con otras ciudades, se le debe considerar como una herramienta para los gobiernos de ciudades intermedias que permita garantizar una planificación integradora con los diferentes sistemas del desarrollo urbanos sostenible.

- Es necesario potenciar el subíndice de la productividad, considerando que tenemos un crecimiento económico bajo y una dependencia económica alta, producto de estas tasas bajas de empleo la población debe buscar fuentes de empleo fuera de la misma ciudad generando desplazamientos hacia otras ciudades como intermedias o grandes.

- La falta de importancia en la recolección de datos para las ciudades de tipo localidad como es San Miguel de Salcedo recaen en una carencia en poder responder en la información actualizada y que se enfocan a los fenómenos socio espaciales de la ciudad, esto quiere decir que no están en la capacidad de generar una adecuada planificación urbana prospectiva que permita tomar acciones ante posibles eventos adversos que se puedan presentar.

- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en una parte siguen siendo dependientes del presupuesto del gobierno central, pero deben también ser ciudades que puedan generar sus propios recursos, esto puede ser llevado a cabo de prestación de servicios por lo que se aconseja que deben fortalecer mecanismos de recaudación local, además, deben estar enfocado al desarrollo urbano sostenible.

➤ Las áreas urbanas de las dos ciudades a ser analizadas duplican a la de la ciudad de San Miguel Salcedo, que apenas tiene 10.9 km² se debe priorizar en políticas públicas sobre un crecimiento paralelo a la mancha urbana, de esta manera se podrá garantizar segregación espacial en las ciudades. Además, los gobernantes deben diseñar y ejecutar políticas públicas que vayan encaminados al desarrollo económico urbano, con esto se pretende mejorar el ingreso de sus habitantes y que estén vinculadas a un modelo de ciudad compacta y enfocadas a economías de escala, haciendo más eficiente la movilidad. Por otro lado, integrar políticas asociadas a la movilidad sostenible en las que se debe abandonar el uso de transporte motorizado por la cercanía de las funciones con la vivienda, de esta manera incentivar al uso de transporte público de alta calidad y generar infraestructura para caminar y el uso de bicicletas.

➤ Con respecto al desarrollo e infraestructura la ciudad de San Miguel de Salcedo ha presentado factores moderadamente débiles su puntuación apenas llego al 1,14 %, en tal virtud los gobernantes deben priorizar políticas públicas de infraestructura social, que vincule a la ciudadanía al autoeducación fomentando hábitos de lectura, garantizando la lucha contra la pobreza y la criminalidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, D., Rajack, R., López, E., & Lanfranchi, G. (2017). Gobernanza Metropolitana: El gobierno de las metrópolis para el desarrollo urbano sostenible. In *Steering the Metropolis: Metropolitan Governance for Sustainable Urban Developmen*.
<https://publications.iadb.org/handle/11319/8596>
- Armando, R., Corredor, T., Mauricio, D., & Martínez, G. (2012). *Índice de Prosperidad de las Ciudades Guía metodológica*. <https://renaseh-odhva.org/wp-content/uploads/2021/04/Indice-de-Ciudades-Prosperas-Metodologia-Original.pdf>
- Bajpai-Jitendra, M.-E. (2016). LAS CIUDADES COMO ACELERADORAS DEL CRECIMIENTO: FOMENTANDO POLÍTICAS EXITOSAS DE DESARROLLO NACIONAL Y URBANO. *CAF*, 60.
- Balbo-Marcelo, Jordán-Ricardo, S.-D. (2003). *La ciudad inclusiva*. CAF – Banco de Desarrollo de América Latina.
- Barrera-Augusto, M.-P. (2016). *La prosperidad en las ciudades de Ecuador* (Vol. 1, Issues 978-9978-353-75-2). <https://goo.gl/DJJ4F2>
- Barrera, A., Olmedo, P., Muñoz, M. J., Guevara, C., Martínez, D., & Villaroel, R. (2019). Prosperidad en las ciudades de Ecuador. In *Banco de Desarrollo de América Latina* (Vol. 53, Issue 9). [https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/La prosperidad en las ciudades de ecuador-final.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/La%20prosperidad%20en%20las%20ciudades%20de%20ecuador-final.pdf)
- BID. (2011). Sostenibilidad Urbana en América Latina y el Caribe. *Banco Internacional de Desarrollo*.

- Canestraro, M. L., Zulaica, M. L., & Arenaza, M. S. (2019). Hacia la construcción de indicadores habitacionales: principios y criterios desde el enfoque de derechos. *Revista Latinoamericana de Metodología de Las Ciencias Sociales (Relmecs)*, 9(2), e062. <https://doi.org/10.24215/18537863e062>
- Castillo, R. F. (2010). Desarrollo Urbano Sostenible: Una Aproximación Teórica Y Una Propuesta Operativa. In *Paideia XXI* (Vol. 1, Issue 1, pp. 45–58). <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paideia/article/view/2366#.YF5tSOpoQ4s.mendeley>
- Colenbrander, S. (2016). *Ciudades como motores de económico crecimiento El caso de la provisión de en áreas urbanas*.
- Cuervo, Luis/Délano, M. (2022). Planificación Multiescalar. *CEPAL*, 93(ISSN 1680-9041), 261.
- Del Espino Hidalgo, B., & Navas Carrillo, D. (2018). Planeamiento estratégico local y evaluación del Desarrollo Urbano Sostenible Integrado en ciudades medias. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 143–163. <https://doi.org/10.24965/gapp.v0i20.10481>
- Fernandez, G., & Guzmán, A. (2001). Las ciudades del tercer mundo y el desarrollo sustentable. *Banco de Textos Sobre Desarrollo Sustentável*, 9p.
- Habitat, U. (2016). *Índice de prosperidad urbana en la República Mexicana *City Prosperity Index, CPI*. 1–277.
- Llop, J., Borja, I., & Vargas, R. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones The intermediate cities: concept and dimensions. *Instituto Universitario de Urbanística*, 22(2019), 23–43. <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>
- Llop Torné, J. M., & Hoeflich de Duque, S. (2016). Documento marco de CGLU Ciudades Intermedias: Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias. *Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, UCLG*, 58.

https://www.uclg.org/sites/default/files/cglu_documento_marco_ci_0.pdf

- Montero, Laetitia/García, J. (2017). Panorama multidimensional del desarrollo urbano. *CEPAL (Comisión Económica Para América Latina y El Caribe)*, 1–113.
<http://hdl.handle.net/11362/41974>
- Navarrete, M. (2017). DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE: EL GRAN DESAFÍO PARA AMÉRICA LATINA Y LOS PREPARATIVOS PARA HÁBITAT III. *Revista Luna Azul*, 45, 1–28. <https://doi.org/10.17151/luaz.2017.45.8>
- ONU-Habitat III. (2017). *NUEVA AGENDA URBANA*. 978-92-1-132736-6.
- ONU Habitat. (2016). *Plan de Acción Regional Nueva Agenda Urbana en America Latina y el Caribe 2016-2036*. 64.
- Queretaro-Municipio. (2016). *Aplicación del Índice de las Ciudades Prósperas (CPI)*.
<http://implanqueretaro.gob.mx/im/q500/5/1/Q500-04.AplicacionDelCPI.pdf>
- Rodríguez, R. (2013). Respuestas urbanas al cambio climático en América Latina. *CEPAL*, 1–160.
- Salcedo, G. (2021). Plan de uso y gestión de suelo. *Gobierno Autónomo Descentralizado de Salcedo*, 1–340.
- Serrano, A. B., Nieto, M. J., & H., R. H. F. (2019). Reporte del estado de la prosperidad urbana en las localidades de Bogotá. In *Copyleft Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y Cámara de Comercio de Bogotá. ONU-Habitat Países Andinos, febrero de 2019*. (Vol. 59). ONU-HABITAT.
- Torres-Nery, I.-A. (2022). El “City Prosperity Index”: Experiencias en la planeación mexicana. *Eure*, 48(144), 1–22. <https://doi.org/10.7764/eure.48.144.13>
- Tumini, I. (2016). Acercamiento teórico para la integración de los conceptos de Resiliencia en

los. *Revista Urbanismo*, 34, 4–20. %0AAcercamiento teórico para la integración de los
conceptos de Resiliencia en los%0Aindicadores de Sostenibilidad Urbana.%0AA
theoretical approach for integrating resiliency concepts to urban sustainability
indicators.%0AIrina Tumini

Zumelzu, A., & Espinoza, D. (2019). Elaboración de una metodología para evaluar
sostenibilidad en barrios de ciudades intermedias en Chile. *Revista 180*, 44.
[https://doi.org/10.32995/rev180.num-44.\(2019\).art-474](https://doi.org/10.32995/rev180.num-44.(2019).art-474)