

La Participación Ciudadana en Políticas Municipales de Tránsito

Luis, Canepa Caballero ¹; Miguel, Cedillo Fajardo²

RESUMEN

Este estudio se realiza para cumplir el objetivo de establecer la relación de las políticas municipales de transporte del cantón Ventanas y la participación ciudadana en la consecuente mejora de los servicios públicos. Los objetivos específicos fueron el identificar desde la teoría y estudios empíricos, los efectos, positivos o negativos, de la participación ciudadana en el diseño de las políticas de transporte; determinar de qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de transporte en el Cantón Ventanas; plantear una propuesta de inclusión de la participación ciudadana y su aporte a la mejora del transporte público en el Cantón Ventanas. El modelo metodológico utilizado en este estudio es de enfoque cuantitativo, transversal que mediante la herramienta como la encuesta evalúa la mentalidad y el enfoque en la participación ciudadana y su injerencia en las políticas municipales de transporte. Los resultados de este estudio determinaron que entre los factores positivos destaca especialmente una predisposición casi unánime a incorporar procesos participativos de forma transversal en la estructura de las políticas municipales de transporte, y en cuanto a los canales de participación interna, del análisis cuantitativo se interpreta la existencia de predisposición y demanda para implementar mecanismos y protocolos estables en lo referente a la participación ciudadana en las políticas municipales. En cuanto a los factores negativos, se aprecia un modelo de participación demasiado constreñido a los órganos formales.

Palabras claves: Participación ciudadana, políticas municipales, procesos participativos, colectivos sociales.

ABSTRACT

This study is carried out to meet the objective of establishing the relationship of municipal transport policies of the Ventanas canton and citizen participation in the consequent improvement of public services. The specific objectives were to identify, from theory and empirical studies, the positive or negative effects of citizen participation in the design of transportation policies; determine how citizen participation would improve municipal transportation policies in the Canton Ventanas; propose a proposal for the inclusion of citizen participation and its contribution to the improvement of public transport in the Canton Ventanas. The methodological model used in this study is of a quantitative, cross-sectional approach that, through a tool such as the survey, assesses the mentality and focus on citizen participation and its interference in municipal transport policies. The results of this study determined that among the positive factors, an almost unanimous predisposition to incorporate participatory processes in a transversal way in the structure of municipal transport policies stands out, and in terms of internal participation channels, the quantitative analysis interprets the existence of predisposition and demand to implement stable mechanisms and protocols in relation to citizen participation in municipal policies. Regarding negative factors, a model of participation that is too constrained to formal bodies can be seen.

Keywords: Citizen Participation, Factors, Municipal Policies, Participatory Process, Social Groups.

INDICE

RESUMEN	1
INTRODUCCIÓN	3
JUSTIFICACIÓN	4
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	5
Objetivo General	5
Objetivos Específicos	5
ESTADO DEL ARTE	5
MARCO TEÓRICO	7
Participación ciudadana	9
Participación pública y transporte.....	10
METODOLOGÍA	11
Revisión documental: datos empíricos	12
Observación de campo - no participante.....	12
Encuestas semiestructuradas	12
Población objetivo de la encuesta	13
Muestreo	13
RESULTADOS ENCONTRADOS.....	14
Encuesta realizada a miembros del gremio de transporte Sindicato de Choferes del cantón Ventanas.....	14
Encuesta a la ciudadanía en general y usuarios	19
DISCUSIÓN	22
Fase 0: Mapeo de las partes interesadas	22
Fase 1 - Difusión de información	23
Fase 2: Recopilación de información.....	24
Fase 3 - Discusión intermedia.....	25

Fase 4 - Compromiso	26
Fase 5 - Asociación, empoderamiento	26
CONCLUSIONES	27
RECOMENDACIONES	28
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	28
ANEXOS	33
Instrumentos de levantamiento de información	36

INTRODUCCIÓN

Desde hace poco más de diez años emerge una progresiva demanda por la democracia directa y la participación ciudadana en la gestión pública (Pastor, 2009), en busca de soluciones políticas y gubernamentales, con una considerada importancia en el adecuado diseño de estas, permitiendo el cumplimiento de los diferentes objetivos sociales, que en ocasiones al no ser parte del diseño la ciudadanía presenta una inconformidad en las personas las cuales exigen una democracia.

De acuerdo con Wong et al. (2018) la percepción de las personas de las políticas públicas de transporte que se tienen en las municipalidades hacen hincapié en el papel del dinero (es decir, las tarifas de viaje y multas), en la determinación de la disponibilidad de movilizarse afectando en muchas ocasiones el transporte en términos de calidad del servicio y variaciones en la cantidad de usuarios, sin embargo Cascetta y Cartenì (2014) alegan que también investiga los efectos de un conjunto de políticas de transporte a gran escala, discapacidad de los usuarios y seguridad.

La participación ciudadana se debería considerar un eje prioritario en la actividad de los gobiernos locales el cual debe tomar lugar durante y después de los procesos de planeación y diseño de la transportación pública (Campillay & Calle, 2020), en conjunto entre la ciudadanía y las autoridades, para la confección de las políticas de transporte (Polo & Wilder, 2020), pero no se reconocen los derechos de participación de las personas en las municipalidades, es lamentable indicar que desafortunadamente falta por construir

la ciudadanía, al no ser que las personas exijan a las autoridades de las diferentes municipalidades o exista un marco regulatorio.

La participación ciudadana busca lograr objetivos como resultado de un proceso técnico y político, a través de un conjunto de decisiones entre la sociedad y las municipalidades (Ignaccolo et al., 2017), al promover la transparencia gobernanza y comunicación efectiva entre los ciudadanos y el gobierno (Zhao et al., 2018).

El objetivo de esta investigación es identificar de qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de transporte, al buscar las oportunidades y dificultades de la participación ciudadana. Para ello se realizará una revisión documental y evaluación de resultados obtenidos de las distintas ordenanzas en transporte de la Municipalidad de la ciudad de Ventanas en los últimos años, las mismas que sean direccionadas hacia el control del transporte terrestre y la seguridad vial dentro del cantón a excepción de las redes estatales las cuales son competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB).

JUSTIFICACIÓN

Las consecuencias de no armonizar lo técnico y lo político son claras: el público (parte de) y (o) las partes interesadas no se sienten representados por la toma de decisiones, ya que no les interesa a las municipalidades el promover de manera neutral y universal la participación ciudadana, y ello con independencia de las posibilidades que el ámbito local ofrezca para fomentar la participación de los ciudadanos (Subía, 2020)

Pons-Vigués et al., (2020) indican que existen algunas administraciones que prestan poca atención a los grupos de interés, ya sea en la creencia de que los profesionales son los más indicados para tomar decisiones de transporte, lo cual no siempre pasa, y de llegar a prestar atención a los diferentes actores lo realizan de forma aislada o esporádica sin acoger sus sugerencias, a todo esto hay una luz de esperanza en un reclamo social, y es el que los estudiantes universitarios al ser parte importante de la sociedad, son ellos quienes asume un rol protagónico, al margen de los partidos y la política, y luchan por introducir cambios importantes orientados hacia una sociedad efectivamente democrática. La participación del público es ampliamente interpretada como la participación en la toma de decisiones.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

- Establecer la relación de las políticas municipales de transporte del cantón Ventanas y la participación ciudadana en la consecuente mejora de los servicios públicos.

Objetivos Específicos

- Identificar desde la teoría y estudios empíricos, los efectos, positivos o negativos, de la participación ciudadana en el diseño de las políticas de transporte.
- Establecer de qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de transporte en el Cantón Ventanas.
- Plantear una propuesta de inclusión de la participación ciudadana y su aporte a la mejora del transporte público en el Cantón Ventanas.

ESTADO DEL ARTE

Al realizar una mirada superficial a estudios, entre los años 2000 al 2018 sobre la participación ciudadana y la toma de decisiones relacionadas, se encontró en Furia y Wallace (2000) que la participación ciudadana tiene diferentes consecuencias, positivas al indicar que fueron clave y de gran importancia para llevar a cabo el proceso en elaboración de políticas públicas; mientras que otros estudiosos como Lucas (2014) y Elvy (2014), indican que la participación pública en políticas de transporte tienen consecuencias negativas para el proceso al no tener la capacidad, ni en tiempo, ni en experiencia, para participar en la toma de decisiones sobre el transporte público.

McAndrews (2015) aduce que el riesgo de que las decisiones de la participación ciudadana se vean influenciadas por consideraciones inapropiadas es muy alto, debido a su gran participación política que deviene de partidos y grupos sociales que eligen a estos actores de la democracia. Pero existen otros estudios neutrales como el de Díaz (2017) que indica que la evidencia arroja resultados desiguales, pero aun así la participación ciudadana es una realidad que implica la inversión de recursos y que parece haber llegado para quedarse.

El siguiente es un ejemplo de que la política y el transporte público deberían de guardar una relación, Harrison et al. (2020) en su trabajo intitulado Formularios de datos nuevos y emergentes en la planificación y la política de transporte: oportunidades y desafíos para los datos de "Seguimiento y localización", es un trabajo hecho en conjunto entre la municipalidad y la el consejo de participación ciudadana en dónde el primero tomo como refernet5e un estudio hecho por ciudadanos en función de los ciudadanos.

Los datos confiables y de alta calidad y los modelos sólidos son fundamentales para el desarrollo y la evaluación de la planificación y la política de transporte mencionaron los autores. Aunque los datos convencionales pueden ofrecer un buen contenido, se observa ampliamente que carece de contexto, es decir, quién y por qué la gente viaja. El modelado de transporte se ha desarrollado dentro de estos límites, con implicaciones para la planificación, el diseño y la gestión de los sistemas de transporte y la formulación de políticas. Este documento estableció el potencial de los conjuntos de datos Track & Trace (T&T) recopilados pasivamente por GPS de perfiles de movilidad individuales para mejorar el modelado de transporte y la formulación de políticas.

T&T es un tipo de formulario de datos nuevos y emergentes, que se encuentra dentro del paradigma más amplio de Big Data y, por lo general, se recopila mediante sensores de teléfonos móviles y tecnologías relacionadas. Estos capturan el contenido de movilidad y se puede vincular a las opciones de comportamiento del propietario / usuario del teléfono y otro contexto individual. Por lo tanto, establecieron que existe una oportunidad para que los formuladores de políticas, los modeladores de transporte, los investigadores y una amplia gama de partes interesadas colaboren en el desarrollo de nuevos enfoques analíticos, revisen los modelos existentes y desarrollen las habilidades y capacidades relacionadas necesarias para obtener el mayor valor de los datos así como adoptar nuevos modelos de negocio que podrían revolucionar la participación ciudadana en la formulación de políticas (Harrison et al., 2020).

Otro trabajo empírico es el de Sutcliffe y Cipkar (2017) artículo ofrece un análisis comparativo de los mecanismos de participación ciudadana a nivel regional y local. Esta investigación se centra en dos ciudades que institucionalizaron la participación ciudadana en sus procesos de planificación del tránsito. En Detroit, Michigan, se estableció un Comité Asesor de Ciudadanos (CAC) para ayudar con la preparación de un plan maestro de tránsito regional, mientras que la Ciudad de Hamilton en Ontario formó un Jurado de Ciudadanos (CJ) para examinar el establecimiento del tránsito de tren ligero.

En contraparte a lo dicho en los otros estudios mencionados, el artículo de Sutcliffe y Cipkar (2017) analiza la representatividad general de estos mecanismos de la población en general, su funcionamiento y contribución al aprendizaje de políticas y su impacto en las políticas de tránsito posteriores. Encontraron que estos mecanismos participativos son generalmente considerados importantes y útiles tanto por los participantes como por los políticos que los establecieron. A pesar de esto, la conclusión a la que se llegó es que ninguno de los mecanismos tuvo un impacto significativo en las políticas de tránsito. En ambos casos, las decisiones de política se vieron afectadas por una serie de factores y, en particular, por los contextos políticos locales y regionales. De hecho, se puede argumentar que ambas ciudades están plagadas de brechas regionales que potencialmente ninguna cantidad de participación ciudadana puede resolver.

Otro dato revelador es el de Biegelbauer y Hansen (2011) Argumentaron que algunas de las controversias sobre los méritos democráticos de la evaluación tecnológica (participativa) se pueden rastrear hasta supuestos contradictorios sobre lo que constituye un procedimiento democrático legítimo. Compararon cómo dos modelos normativos influyentes de democracia, el representativo y directo, valoran los procesos de participación pública de acuerdo con diferentes criterios, los criterios extraídos de este análisis se utilizan para comparar una serie de estudios de casos sobre la formulación de políticas de que ya venían ideadas en otras situaciones.

Mostraron los autores que los méritos democráticos de las evaluaciones participativas de tecnologías probablemente se deben tanto al contexto institucional como a los criterios evaluativos precisos o los diseños procedimentales. Esto requiere una interacción más estrecha entre la investigación de estudios de ciencia y tecnología sobre la participación pública y la erudición de la política comparada.

MARCO TEÓRICO

Si bien se puede encontrar mucha literatura sobre la participación pública dentro del área de planificación del transporte local, cantonal, urbana o gubernamental, no existe una teoría dominante sobre la participación pública (Figueredo, 2005; Finka et al., 2017; Quick, 2014). Además, se corrobora en esta investigación que efectivamente, existe una brecha en la literatura sobre cómo se implementan los programas de participación pública en las agencias de transporte.

La literatura existente sobre participación pública establece diversos criterios para la participación deseable que conduce a una ciudadanía empoderada (A. Michels, 2011; D. A. M. B. Michels, 2006; Slaev et al., 2019). Estos criterios se amplían en este proyecto y se presentan en un marco holístico de autenticidad. La literatura de participación pública sobre agencias de transporte que existe no proporciona una visión integral de las prácticas actuales de participación pública en los organismos públicos, o una evaluación de si la participación que ocurre en estas agencias es auténtica.

El cambio cultural en el cual existe la participación se determina como una política pública sectorial y desconectada de la mayoría, como un modelo transversal de elaboración de políticas públicas con el esquema de Gobierno Abierto cuando todo el proceso y las decisiones implica a la sociedad civil (Cortés-Cediel et al., 2019).

Desde otro punto de vista es fundamental afrontar cambios administrativos con recursos humanos y también de materiales adecuados, también mediante la capacitación al personal público y a la ciudadanía en lo referente a las nuevas maneras de participación (Lee & Schachter, 2019). Es por ello por lo que se debe realizar y adaptar mecanismos de trabajo más participativos como es la mejor comunicación interna, colaboración entre departamentos y coordinación de los mismos.

La teoría democrática también sostiene que las sociedades se benefician a largo plazo de la participación de todos sus ciudadanos; Larry Bartels (2017) demuestra que los resultados de las políticas a menudo están sesgados hacia los ricos, mientras que las necesidades y preferencias de los más necesitados pueden pasarse por alto si no están involucrados. Los costos humanos, sociales y económicos de la desindustrialización son mayores a largo plazo si se ignoran, en lugar de atender las necesidades de los trabajadores desplazados. La pérdida de productividad, calidad de vida y la disminución de las contribuciones sociales que pueden derivarse de la brecha de participación son sustanciales. Y con un déficit de representación política, algunos ciudadanos pueden recurrir a opciones populistas o extremas que les ofrezcan voz. Un público activo y relativamente igualitario va de la mano de una buena gobernanza.

Participación ciudadana

Según Astrom (2019) la participación ciudadana está en el corazón de la democracia. A menos que los ciudadanos puedan participar libremente en el proceso de gobierno, la democracia no es posible. Si bien la votación ha sido la forma principal para que los ciudadanos individuales hagan oír su voz en el sistema político, los cambios sociales y los avances técnicos han provocado una expansión de las actividades políticas. En consonancia con estos cambios, las conceptualizaciones de participación ciudadana se han debatido y actualizado continuamente. Sin embargo, en términos generales se refiere a las actividades ciudadanas destinadas a influir en las decisiones políticas. El estudio de la participación ciudadana incluye descripciones de nuevos paisajes participativos, explicaciones de las desigualdades participativas y exploraciones de relaciones de poder complejas cuando se invita a los ciudadanos a participar en los procesos de toma de decisiones.

La participación ciudadana se encuentra en un nuevo escenario como consecuencia de la implantación de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) y el uso de los medios sociales por parte de las Administraciones Públicas, en un contexto marcado por el aumento de la difusión de los valores que definen el Gobierno Abierto (Alorza.net, 2018).

Tai et al. (2020) indican que el creciente repertorio de acción política amplía esta brecha de participación. La investigación sobre participación a menudo se centra en la participación electoral, pero aquí es donde la brecha de estatus social es generalmente más pequeña. Los sindicatos, los grupos de ciudadanos y los partidos políticos pueden movilizar a los votantes de estatus inferior el día de las elecciones. Sin embargo, a medida que los ciudadanos se vuelven más activos en formas de participación no electorales, las habilidades y los recursos son aún más importantes para facilitar estas actividades. Para escribir una carta, trabajar con un grupo comunitario, publicar un blog político o boicotear productos que dañan el medio ambiente requiere algo más que presentarse el día de las elecciones para marcar una boleta e irse. Por lo tanto, el repertorio en expansión de la actividad política amplía la brecha de participación del ciudadano.

La brecha de participación también se está ampliando con el tiempo. La evidencia de varias naciones muestra que la disminución en la participación electoral se concentra

entre los ciudadanos de estatus inferior, mientras que los más acomodados continúan votando aproximadamente a los mismos niveles que en el pasado. Dada la centralidad de las elecciones en la selección de los funcionarios que gobiernan, esta creciente brecha de participación en la participación implica una representación desigual con todas las implicaciones que esto significa (Simonofski et al., 2019).

En el caso de la participación no electoral, el aumento de la actividad proviene de forma desproporcionada de ciudadanos mejor educados y de mayores ingresos que poseen habilidades y recursos políticamente valiosos. Las actividades de protesta a menudo muestran la brecha de participación de estatus social más amplia. Y si bien existe un límite de una persona / un voto en la votación que modera la desigualdad, no existe tal límite para escribir correos electrónicos, trabajar con grupos de interés público, protestar y otras formas de acción sin voto. El resultado de la suma es una ampliación de la brecha de participación del público en términos generales (Strokosch & Osborne, 2020).

Por lo tanto, el dilema de la democracia es que la expansión de la participación en formas nuevas y antiguas se produce a costa de una brecha cada vez mayor entre los políticamente ricos y los políticamente pobres. Esto va en contra de los ideales democráticos y va en contra del objetivo de la democracia de alcanzar de manera efectiva los mejores resultados políticos para la sociedad al involucrar a todo el público en el proceso.

Participación pública y transporte

La participación ciudadana en la planificación del transporte se basa típicamente en una democracia liberal en la que los individuos expresan sus preferencias sobre un proyecto (Lee & Schachter, 2019). Lo ideal es en un modelo complementario de participación pública, en el que una comunidad organizada utilizó la acción colectiva (en lugar de solo la expresión individual), y trabajó tanto dentro como fuera del ámbito formal (Slaev et al., 2019).

Por ejemplo, en el proceso de participación pública para influir en el diseño de una autopista arterial en un vecindario, refleja un contexto común para la participación pública, los residentes se oponen a la expansión de una carretera y los efectos negativos del tráfico pesado en los barrios. El problema que se presenta en este caso es que el

proceso de participación ciudadana no fue diseñado para utilizar plenamente la capacidad colectiva de la comunidad.

De acuerdo con Simonofski et al. (2019) en el proceso de participación pública se cuestionan tres aspectos de la acción colectiva: la representación, la capacidad de dar forma a una agenda política y los métodos de participación. McAndrews y Marcus, (2015) argumentaron que estos conflictos en torno a la acción colectiva en el proceso de participación pública expusieron comunicación unidireccional y permitieron un tipo diferente de proceso político en el que la organización de los vecinos fue poderosa e influyó en las decisiones.

METODOLOGÍA

La planificación de las estrategias y de los procesos participativos, de acuerdo con lo que indica Calderón, (2015), es importante cuando el diagnóstico sintetice la mayor parte de los datos que provienen de las fuentes internas (documentos) y también de las percepciones por parte de los colectivos sociales (externos), esto quiere decir que no se está ante un diagnóstico específicamente técnico, aunque parte de la información se lo haya tomado desde las técnicas de recogida de datos (percepciones), todo ello permite establecer resultados que teste la visión social de la participación ciudadana. Por ello, la investigación tiene un enfoque mixto, es decir, cualitativo en la primera fase y cuantitativo en la segunda.

La metodología utilizada en la investigación la cual constituye la base de este artículo fue inductiva y de tipo descriptivo, ya que se logra establecer la relación de las políticas municipales de transporte del cantón Ventanas y la participación ciudadana en la consecuente mejora de los servicios públicos, esta investigación constituye un estudio transversal ya que se realizó solo en un periodo determinado, utilizando un cuestionario de elaboración propia.

El trabajo de levantamiento de datos se realizará en dos etapas; la primera, un proceso de revisión documental, en la verificación de los procesos desarrollados por el GAD de Ventanas en el ámbito de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y en la construcción de las políticas locales que se están aplicando; la segunda, consiste en qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de

transporte en el Cantón Ventanas. Para ello se plantea la aplicación de dos métodos: revisión documental y encuestas semiestructuradas.

Revisión documental: datos empíricos

Para la primera fase de levantamiento de información planteada se ha identificado como bibliografía base a ser revisada, la siguiente:

- Constitución;
- Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD;
- Resoluciones Consejo Nacional de Competencias sobre la transferencia de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial;
- Ordenanzas del GAD Municipal en materia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
- Plan de Movilidad del Cantón Ventanas
- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Ventanas
- Artículos académicos.

Observación de campo - no participante

La observación de campo es aquella que se realiza en el lugar donde se presenta el fenómeno observado (Botella & Zamora, 2017), por lo tanto, esta deberá realizarse en el GAD de Ventanas, contando para el efecto, con el registro y análisis de las políticas públicas en materia de transporte que se aplican, a fin de evaluar su eficacia. En esta instancia se identificarán el grado de influencia de la participación ciudadana en la construcción de las mismas.

Al igual que en la revisión documental, se contará con fichas de registro de observaciones a fin de no olvidar detalles importantes para las siguientes instancias de la investigación ejecutada. El tiempo que dure el proceso de levantamiento de información dependerá en parte del número de investigadores participantes.

Encuestas semiestructuradas

En las encuestas semiestructuradas las preguntas están definidas previamente – en un guion de encuesta- pero la secuencia, así como su formulación puede variar en función

de cada sujeto encuestado. Es decir, el/la investigador/a realiza una serie de preguntas (generalmente abiertas al principio de la encuesta) que definen el área a investigar, pero tiene libertad para profundizar en alguna idea que puede ser relevante, realizando nuevas preguntas.

Población objetivo de la encuesta

Para el caso de esta investigación, se tomó en cuenta que se han planteado 2 variables: Participación ciudadana y Políticas de transporte; entonces se debe primero identificar quienes son los actores que han sido parte del proceso de diseño de las políticas de transporte que se ejecutan en el cantón; y luego evaluar el grado de efectividad de la aplicación de estas políticas, de esta forma se podrá definir cuál es el grado de influencia, positiva o negativa, de la participación ciudadana en la efectividad de las políticas de transporte.

Para el caso de análisis, establecieron dos grupos objetivos de investigación cuantitativa:

- Participantes en la formulación de las políticas de transporte: La encuesta a los miembros del sindicato de choferes local, ya que es la asociación que reúne a la mayor cantidad de profesionales del transporte
- Población general adulta del cantón Ventanas.

Muestreo

Para el caso de investigación, se ha definido para el primer grupo como referencia, al Sindicato de Choferes del Cantón Ventanas, ya que es la asociación que reúne a la mayor cantidad de miembros relacionados con el transporte local; en este caso, la encuesta se planteará a una muestra tomada de los 144 miembros que lo conforman, la muestra se define en un total de cuarenta y siete (47) encuestas, considerando un 90% de confianza, y un 10% de margen de error.

El cantón Ventanas cuenta con una población aproximada de 71.093 habitantes (INEC, 2010), por lo cual se define un tamaño muestral de sesenta y ocho (68) encuestas, con un 90% de confianza, y un 10% de margen de error. Para el muestreo probabilístico se utiliza las fórmulas estándar:

Para el muestreo se utilizó la siguiente fórmula para choferes o primera población:

$$n1 = \frac{Z^2 pqN}{Ne^2 + Z^2 pq} = \frac{1.65^2 * 0,50 * 0,50 * 144}{(144 * 0,10^2) + (1.65^2 * 0,50 * 0,50)} = 47$$

Para el muestreo se utilizó la siguiente fórmula para choferes o primera población:

$$n2 = \frac{Z^2 pqN}{Ne^2 + Z^2 pq} = \frac{1.65^2 * 0,50 * 0,50 * 71.093}{(71.093 * 0,10^2) + (1.65^2 * 0,50 * 0,50)} = 68$$

Donde,

Z: Nivel de confianza

N: Universo

p: probabilidad a favor

q: probabilidad en contra

e: error de estimación

n= tamaño de la muestra

RESULTADOS ENCONTRADOS

Una vez realizadas las encuestas a la muestra se determinan los siguientes resultados tabulados:

Encuesta realizada a miembros del gremio de transporte Sindicato de Choferes del cantón Ventanas

¿Tiene Usted formación profesional en el campo de transportación?

Tabla 1. Formación en transportación

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	32	15
No	68	32
Total	100	47

Fuente: Encuestas

Se puede determinar de las encuestas realizadas a la muestra que la mayoría no tienen formación profesional en el campo del transporte en un 68% y un 32% indican que sí.

¿Tiene Usted capacitaciones recientes en el último año, relacionadas a los temas de las políticas de transporte?

Tabla 2. Conocimientos en transporte

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	23	11
No	77	36
Total	100	47

Fuente: Encuestas

Como se puede observar un 77% de los encuestados indican que no recibieron capacitaciones en el último año y un 23% indicaron que sí.

¿Considera que se encuentra capacitado para participar en el diseño de políticas de transporte local?

Tabla 3. Capacidad para participar en diseño de políticas

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	17	8
No	83	39
Total	100	47

Fuente: Encuestas

De la encuesta realizada un 83% indican que si se encuentran preparados para participar en el diseño de políticas de transporte local. Un 17% indicaron que no lo estaban.

¿Qué formación académica tiene?

Tabla 4. Formación académica

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Ninguna	13	6
Básica Primaria	23	11
Bachillerato-colegio	53	25
Superior-Títulos	11	5
TOTAL	100	47

Fuente: Encuestas

De la muestra analizada en base a la pregunta se determina que un 53% tiene formación de bachillerato, 23% primaria, el 13% ninguna y solo en un 11% Superior.

¿Cuántos años de experiencia profesional en transporte tiene?

Tabla 5. Experiencia profesional

Variable	Porcentaje	Frecuencia
< 1 año	9	4
Entre 1 y 5 años	26	12
Entre 5 y 10 años	55	26
> A 10 años	11	5
Total	100	47

Fuente: Encuestas

Se llega a determinar que un 55% tiene mayor experiencia profesional en transporte entre 5 y 10 años, un 26% entre 1 a 5 años, 11% mayor a 10 años y un 9% menor a 1 años.

¿Conoce Usted la normativa que ampara la Participación Ciudadana en el diseño y elaboración de Políticas Públicas?

Tabla 6. Conoce normativas de participación ciudadana

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	38	18
No	61	29
Total	100	47

Fuente: Encuestas

El 61% de los encuestados en referencia a la pregunta indican que no y un 38% indicaron que sí.

¿Ha participado Usted del diseño de Políticas Públicas locales en temas de transporte?

Tabla 7. Experiencia en políticas públicas

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	32	15
No	68	32
Total	100	47

Fuente: Encuestas

Un 68% indican que si han participado en el diseño de políticas públicas locales en temas de transporte un 32% indican que no.

¿Cuáles de las siguientes normas legales conoce?

Tabla 8. Conocimiento de normativas legales

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Constitución de la República	11	5
COOTAD	13	6
Normas del CNC	49	23
Plan de Movilidad	4	2
Ordenanzas municipales	6	3
Otras	17	8

Fuente: Encuestas

De la encuesta realizada a los participantes se determina que un 4% indica que conoce más el plan de movilidad, un 49% Normas del CNC, un 17% indican otras, un 13% COOTAD, un 11% Constitución de la República.

¿Cuál es la instancia de participación ciudadana de la cuál ha sido parte?

Tabla 9. Forma de participación

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Asamblea local	11	5
Gremio de transporte	34	16
Mesas de diálogo	9	4
Comité de Usuarios	4	2
Observatorios / veedurías	23	11
Consejo de Planificación local	13	6
Otras:	6	3
Total:	100	47

Fuente: Encuestas

Se puede determinar en base a la pregunta de la encuesta que un 34% ha participado más en gremio de transporte siendo la más representativa, seguido del 23% que indica en proveedurías / veedurías.

¿Ha realizado aportes durante su participación en la construcción de políticas locales?

Tabla 10. Ha realizado aportes en políticas locales

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	53	25
No	47	22
Total	100	47

Fuente: Encuestas

En base a la pregunta planteada de la encuesta se puede determinar que un 53% indican que si y un 45% dijeron que no ha realizado aportes durante su participación en la construcción de políticas locales.

¿Considera Usted que la aplicación de las políticas locales de transporte ha mejorado la infraestructura y los sistemas de transporte local?

Tabla 11. Percepción sobre políticas e infraestructura de transportes

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	55	26
No	45	21
Total	100	47

Fuente: Encuestas

En referencia a la pregunta planteada se puede determinar que un 55% indicaron que si y un 45% dice que no han mejorado las políticas de transporte en referencia a la infraestructura y los sistemas de transporte local.

¿Considera que los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte han sido positivos o negativos?

Tabla 12. Efectos de políticas públicas locales

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Positivos	74	35
Negativos	26	12
Total	100	47

Fuente: Encuestas

Un 74 % de la muestra indican que son positivos y un 26% indican como negativos los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte.

Encuesta a la ciudadanía en general y usuarios

¿Conoce Usted la normativa que ampara la Participación Ciudadana en el diseño y elaboración de Políticas Públicas?

Tabla 13. Conoce normativas de amparo a la participación ciudadana

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	26	18
No	74	50
Total	100	68

Fuente: Encuestas

En base a la pregunta planteada en la encuesta se llega a determinar que un 74% indican que no y un 26% sí.

¿Cuáles de las siguientes normas legales conoce?

Tabla 14. Conoce normalizaciones legales

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Constitución De La República	10	7
COOTAD	32	22
Normas Del CNC	34	23
Plan De Movilidad	6	4
Ordenanzas Municipales	6	4
Otras	12	8

Fuente: Encuestas

En base a la pregunta planteada se determina que un 32% COOTAD en un 34% Normas del CNC entre los valores más representativos 10% la Constitución, 6% tanto el plan de movilidad como las ordenanzas municipales y 12% otras.

Ha participado Usted del diseño de Políticas Públicas locales en temas de transporte

Tabla 15. Ha sido partícipe de diseño de políticas públicas

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	51	35
No	49	33
Total	100	68

Fuente: Encuestas

Se puede determinar luego del análisis que un 51% indican que, si y un 40% de la muestra encuestada indican que no, un 9% no contestó.

¿Cuál es la instancia de participación ciudadana de la cuál ha sido parte?

Tabla 16. Aporte de alguna participación ciudadana

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Asamblea Local	7	5

Gremio De Transporte	38	26
Mesas De Diálogo	12	8
Comité De Usuarios	6	4
Observatorios / Veedurías	22	15
Consejo De Planificación Local	10	7
Otras:	4	3
Total:	100	68

Fuente: Encuestas

En un 38% indicaron que el gremio de transportes, seguido de un 22% Observatorios /Veedurías entre las más representativas, 12% en mesas de diálogo, 10% en Consejos de planificación local, 7% en la asamblea local, 6% en comité de usuarios y 4% en otras participaciones.

¿Ha realizado aportes durante su participación en la construcción de políticas locales?

Tabla 17. Aportó en la participación

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	57	39
No	42	29
Total	100	68

Fuente: Encuestas

De la muestra analizada en base a la pregunta planteada se determina que un 57% indican que Si y un 42% que no.

Considera Usted que la aplicación de las políticas locales de transporte ha mejorado la infraestructura y los sistemas de transporte local

Tabla 18. Políticas locales ha mejorado entorno transporte

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Si	57	39
No	42	29
Total	100	68

Fuente: Encuestas

Se puede determinar que un 57% indicaron que sí y un 42% que no de la muestra encuestada.

¿Considera que los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte han sido positivos o negativos?

Tabla 19. Efectos de políticas públicas

Variable	Porcentaje	Frecuencia
Positivos	82	56
Negativos	18	12
Total	100	68

Fuente: Encuestas

Un 82 % de la muestra indican que son positivos y un 18 % indican como negativos los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte.

DISCUSIÓN

Se llega a determinar de acuerdo a los análisis de las encuestas que la resistencia al cambio no es reseñable en el sentido de querer y poder aplicar procesos participativos, pero sí en la concepción de la participación ligada a los niveles más tradicionales como la información, siendo más minoritario el apoyo a los niveles de participación que implican involucrar, colaborar y empoderar las políticas de transporte municipal del Cantón Ventanas. En definitiva, los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte han sido positivos en un 74%.

De manera más minoritaria, es posible el identificar niveles de participación diferentes a la información y la consulta (involucrar, colaborar y empoderar) como idóneos para incorporar en las políticas municipales. Por lo encontrado en los datos se cree que se puede llegar a la siguiente propuesta_

Fase 0: Mapeo de las partes interesadas

Al desarrollar un proceso participativo, es importante comprender quiénes son o podrían verse afectados por las decisiones y las acciones tomadas, y quiénes tienen el poder de influir en sus resultados. Por lo tanto, antes del inicio del proceso real de participación, es crucial identificar quiénes son los actores clave y quiénes se ven afectados directa o indirectamente por el proyecto.

El objetivo de esta fase introductoria es establecer quiénes son los actores clave en el territorio que serán relevantes para el proyecto. La planificación de la infraestructura en sí es un esfuerzo en gran medida complejo y es importante comprender que la participación aumenta la complejidad de todo el proyecto. Por lo tanto, es importante encontrar los actores más relevantes para que el proceso participativo sea eficiente y efectivo.

Esta fase del procedimiento participativo se lleva a cabo solo dentro del equipo de tomadores de decisiones y no es interactiva como el resto de las fases. Trazando un mapa de las partes interesadas y clasificando su relevancia para el proyecto. Es importante identificar varios grupos, como los que toman las decisiones, los actores clave, los que establecen el contexto, los sujetos y las multitudes.

Herramientas: opiniones de expertos, grupos focales, entrevistas, autoselección, eventos públicos, lista de verificación de las posibles categorías de partes interesadas o cualquier combinación de estas herramientas.

Fase 1 - Difusión de información

El objetivo de la fase inicial es brindar al público información objetiva y equilibrada y ayudar a su comprensión sobre el proyecto y el proceso participativo, sobre las posibles alternativas y desafíos. Es importante encontrar la línea fina entre una cantidad adecuada de información y abrumar a las partes interesadas con hechos y la confusión y la falta de interés resultantes.

Comportamiento colaborativo: el comportamiento colaborativo en la primera fase es la voluntad sobre la que se basa la fase. La voluntad de participar es el objetivo de esta fase, lo que significa que la información proporcionada tiene como objetivo llamar la atención y despertar el interés de los interesados por participar en el proyecto.

Propósito de la fase: El propósito de esta primera fase es informar a las partes interesadas sobre el proyecto, su objetivo y su visión y cómo continuará el proyecto. En esta fase, las partes interesadas obtienen la cantidad adecuada de información que los familiarizará con el proyecto y su papel en el proyecto. Es una etapa inicial que crea las bases básicas para los pasos posteriores.

Habilidades colaborativas: La habilidad colaborativa más importante en la primera fase es hablar con eficacia y la capacidad de proporcionar la cantidad adecuada de información para captar la atención e informar, pero no demasiado para desanimar a las partes interesadas. La información debe proporcionarse de manera sensata, con suficiente antelación y debe entregarse a las partes interesadas adecuadas (que es el objetivo de la fase anterior: mapeo de partes interesadas).

Herramientas: Se puede utilizar el uso de boletines informativos, tanto a través del correo ordinario como por correo electrónico, la publicidad en periódicos y en los sitios web del proyecto, el uso de hojas de datos y otros medios de entrega de información a las partes interesadas. Canales de comunicación: Se pueden utilizar canales más convencionales como folletos o anuncios en periódicos, junto con notas de prensa, fichas técnicas o boletines, cada vez más eficaz y ampliamente utilizado es el uso de las redes sociales como Facebook o Twitter.

Fase 2: Recopilación de información

La segunda fase está dedicada a recopilar las respuestas y la información de las partes interesadas. Es un proceso opuesto al de la etapa anterior donde los tomadores de decisiones eran los que se dirigían a los interesados. Las partes interesadas han obtenido la información introductoria y brindan la primera retroalimentación manifestando su interés y voluntad de colaborar.

Comportamiento colaborativo: El comportamiento colaborativo que se requiere de las partes interesadas es la apertura, es decir, ser abiertos sobre sus ideas y opiniones y expresarlas a los tomadores de decisiones para que puedan captarlas y responder a ellas, incorporarlas al proyecto y ayudar a aclarar la potencial confusión y prevenir conflictos.

Propósito de la fase: El propósito de la segunda fase es informar y educar a los tomadores de decisiones sobre las ideas, opiniones y preocupaciones de las partes interesadas. Es una de las fases introductorias que tiene como objetivo establecer la cooperación inicial y ganar confianza sobre la que se van construyendo las sucesivas fases.

Habilidades colaborativas: las habilidades colaborativas necesarias es la capacidad de escuchar de manera efectiva y abierta. La primera ronda de recopilación de información

captura una variedad de comentarios que incluyen comentarios no relevantes y es necesario entender por qué es así y ayudar a aclarar posibles malentendidos para el futuro.

Herramientas: Las herramientas disponibles para la recopilación de información incluyen, por ejemplo, grupos, encuestas, perfiles de la comunidad, resúmenes, respuestas escritas y herramientas en línea como los Sistemas de Geo Información de Participación Pública y otras plataformas similares que permiten a las partes interesadas publicar sus ideas utilizando para ellos formas convenientes.

Canales de comunicación: Eventos públicos, correo ordinario, redes sociales (Facebook, Twitter, etc.). 3.4.

Fase 3 - Discusión intermedia

La discusión intermedia presenta un cambio significativo en la comunicación entre los tomadores de decisiones y las partes interesadas. Convierte la comunicación unidireccional en una comunicación bidireccional, es decir, una discusión y aumenta el nivel de compromiso de ambas partes en el proceso participativo.

Comportamiento colaborativo: El comportamiento colaborativo de la tercera fase es la validación y las partes intentan justificar sus ideas y opiniones sobre el proyecto y aclaran sus puntos de vista.

Propósito de la fase: El propósito de la discusión intermedia es crear un diálogo y fomentar la transacción de opiniones, es decir, facilitar las discusiones bajo las reglas de una conversación efectiva, abierta e inclusiva. Los participantes deben sentirse apreciados y escuchados y de esta manera comienzan a convertirse en socios relevantes y genuinos del proyecto. **Habilidades de colaboración:** las habilidades de colaboración necesarias incluyen principalmente relaciones con los medios y la capacidad de facilitar las discusiones.

Herramientas: Las herramientas disponibles incluyen reuniones públicas, talleres, paseos urbanos, jornadas de puertas abiertas y cualquier otro formato de discusión que permita a los tomadores de decisiones debatir con las partes interesadas. **Canales de comunicación:** eventos públicos, cualquier forma interactiva de discusión.

Fase 4 - Compromiso

La cuarta fase del procedimiento participativo es el compromiso de las partes interesadas con los tomadores de decisiones. Es un proceso de participación más estrecha y trabajo directo con las partes interesadas a lo largo del proceso participativo. El objetivo es asegurar la debida comprensión y consideración de las preocupaciones y aspiraciones. Se supone que los tomadores de decisiones deben trabajar para reflejar todas las ideas y opiniones relevantes en el proyecto.

Comportamiento colaborativo: La fase de participación se basa en la humildad y el respeto como principios rectores principales del proceso participativo en esta fase.

Propósito de la fase: El propósito de esta fase es asegurar la asociación a través del diálogo continuo en forma de discusiones, respetando las opiniones y preocupaciones de las partes interesadas y de esta manera prevenir posibles conflictos que podrían obstaculizar el proceso participativo.

Herramientas: Las herramientas para facilitar esta fase incluyen negociaciones, arbitraje y mediación para ayudar al diálogo y ayudar a alcanzar un consenso favorable para todas las partes.

Canales de comunicación: reuniones directas presenciales en su mayoría, incluidos canales virtuales como teleconferencias, reuniones por Zoom, etc. para los casos en los que no es posible la presencia física de las partes interesadas y los responsables de la toma de decisiones.

Fase 5 - Asociación, empoderamiento

La última fase del esquema participativo propuesto es la asociación y llegar a la etapa de empoderamiento de las partes interesadas en el proceso participativo. Es el nivel más alto de cooperación donde se borra la línea entre los tomadores de decisiones y las partes interesadas y todos se están convirtiendo en socios iguales en todos los aspectos del proceso participativo.

Comportamiento colaborativo: El comportamiento colaborativo para la fase de asociación es la reciprocidad y el apoyo del proceso participativo reconociendo las fortalezas y

debilidades de los tomadores de decisiones y las partes interesadas y trabajando hacia los objetivos comunes como socios iguales.

Objetivo de la fase: El objetivo de esta fase es fomentar la cooperación en el proyecto a través de la asociación y el empoderamiento.

Habilidades colaborativas: La habilidad necesaria en esta fase es la habilidad de negociar los conflictos que surgen en el transcurso de la fase número 5 y la evaluación continua del proceso recolectando y utilizando la retroalimentación de todos los participantes en el procedimiento para mantener a los actores involucrados y activos.

Herramientas: Las herramientas de la quinta fase incluyen la toma de decisiones de múltiples actores, votaciones o referendos.

Canales de comunicación: reuniones directas presenciales en su mayoría, incluidos canales virtuales como teleconferencias, reuniones por Zoom, etc. para los casos en los que no es posible la presencia física de las partes interesadas y los responsables de la toma de decisiones.

CONCLUSIONES

Luego de realizar el análisis y discusión de los resultados se llega a determinar las siguientes conclusiones del estudio:

- Dentro del estudio del primer objetivo específico, se encontró que la literatura existente proporciona un análisis limitado de la aplicación de tipos específicos de mecanismos y herramientas de participación en situaciones específicas. Esto da como resultado una evaluación incompleta de qué ocurrió en situaciones específicas en lugar de por qué se eligió una estrategia de participación y poca información sobre los procesos y los impulsores de la participación.
- Del segundo objetivo se encontró que, entre los factores positivos, resulta valioso contar con una estructura de participación con larga trayectoria en torno a los órganos formales y a la sociedad civil organizada. Se indica que las estructuras previas de participación formal, aunque se aprecian sus defectos y se reclama su reactivación, son conocidas y reconocidas por las asociaciones.

En lo que se refiere a los factores negativos detectados, destaca en primer lugar que la participación ciudadana no está asumida ni protocolizada como dinámica de trabajo habitual y transversal en la estructura de participación con la ciudadanía. Se aprecia un modelo de participación demasiado constreñido a los órganos formales, por su parte, del análisis cuantitativo se desprende que estos canales de participación institucionales son poco dinámicos y eficaces, no apreciándose el resultado de la participación, expectativa que es esencial en los procesos participativos.

- De acuerdo al objetivo tercero se manifiesta que en cuanto a los canales de participación interna, del análisis cuantitativo se interpreta la existencia de predisposición y demanda para implementar mecanismos/protocolos estables que mejoren la comunicación interna, la coordinación y colaboración de la ciudadanía en las políticas municipales y de transporte, y de disponer, mirando desde dentro hacia fuera, de recursos adecuados a las necesidades de un modelo participativo más eficaz e innovador para mejorar la democracia local a través del trabajo conjunto con la sociedad civil del Cantón Ventanas.

Se propone un seguimiento de 5 fases para proyectos de inclusión bipartita

RECOMENDACIONES

- La creciente conciencia en muchos países se ha activado en función de la necesidad de desarrollar y monitorear políticas intersectoriales eficientes para lograr comunidades sostenibles.
- La propuesta desarrollada en el apartado de discusión, debe ser socializada con el Gad de Ventanas a fin de que se convierta en el estandarte de lucha social del alcalde y sus concejales.
- Ejecutar la propuesta aquí planteada.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alorza.net. (2018). *Estrategia de Participación Ciudadana*.

[http://www.castello.es/web20/archivos/menu0/21/Estrategia_Particip_Ciudadana.](http://www.castello.es/web20/archivos/menu0/21/Estrategia_Particip_Ciudadana.pdf)

pdf

- Åström, J. (2019). Citizen Participation. En *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies* (pp. 1-4). American Cancer Society.
<https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0441>
- Bartels, L. M. (2017). *Political Inequality in Affluent Democracies*. 76.
- Biegelbauer, P., & Hansen, J. (2011). Democratic theory and citizen participation: Democracy models in the evaluation of public participation in science and technology. *Science and Public Policy*, 38.
<https://doi.org/10.3152/030234211X13092649606404>
- Botella, J., & Zamora, Á. (2017). El meta-análisis: Una metodología para la investigación en educación. *Educación XXI: revista de la Facultad de Educación*, 20(2), 17-38. <https://doi.org/10.5944/educxx1.19030>
- Calderón, J. E. A. (2015). *La participación ciudadana en la implementación de las políticas educativas en Colombia*. 10.
- Campillay, M., & Calle, A. (2020). *Transporte público inclusivo: Un derecho fundamental* (pp. 75-83).
- Cascetta, E., & Carteni, A. (2014). A Quality-Based Approach to Public Transportation Planning: Theory and a Case Study. *International Journal of Sustainable Transportation*, 8. <https://doi.org/10.1080/15568318.2012.758532>
- Cortés-Cediel, M. E., Cantador, I., & Bolívar, M. P. R. (2019). Análisis de la participación y el compromiso de los ciudadanos en las ciudades inteligentes europeas. *Social Science Computer Review*, 0894439319877478.
<https://doi.org/10.1177/0894439319877478>

- Figueredo, J. C. (2005). *PUBLIC PARTICIPATION IN TRANSPORTATION: AN EMPIRICAL TEST FOR AUTHENTIC PARTICIPATION*. 219.
- Finka, M., Ondrejčka, V., Jamečný, L., & Husar, M. (2017). Public Participation Procedure in Integrated Transport and Green Infrastructure Planning. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 245, 052054.
<https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/5/052054>
- Harrison, G., Grant-Muller, S. M., & Hodgson, F. C. (2020). New and emerging data forms in transportation planning and policy: Opportunities and challenges for “Track and Trace” data. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 117, 102672. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102672>
- Ignaccolo, M., Inturri, G., García-Melón, M., Giuffrida, N., Le Pira, M., & Torrisi, V. (2017). Combining Analytic Hierarchy Process (AHP) with role-playing games for stakeholder engagement in complex transport decisions. *Transportation Research Procedia*, 27, 500-507. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.069>
- Lee, Y., & Schachter, H. L. (2019). Exploring the Relationship between Trust in Government and Citizen Participation. *International Journal of Public Administration*, 42(5), 405-416.
<https://doi.org/10.1080/01900692.2018.1465956>
- McAndrews, C., & Marcus, J. (2015). The politics of collective public participation in transportation decision-making. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 537-550. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.014>
- Michels, A. (2011). Innovaciones en la gobernabilidad democrática: ¿cómo contribuye la participación ciudadana a una mejor democracia? *International Review of*

Administrative Sciences, 77(2), 275-293.

<https://doi.org/10.1177/0020852311399851>

Michels, D. A. M. B. (2006). Citizen participation and democracy in the Netherlands.

Democratization, 13(2), 323-339. <https://doi.org/10.1080/13510340500524067>

Pastor, E. (2009). Participación y democratización de las políticas de servicios sociales en el ámbito municipal. *Portularia*, IX(1), 69-81.

Polo, M., & Wilder, J. (2020). Gestión municipal y participación ciudadana en la

Municipalidad Distrital de Marcabalito, 2019. *Repositorio Institucional - UCV*.

<http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/45429>

Pons-Vigués, M., Pujol-Ribera, E., Berenguera, A., Violán, C., & Mahtani-Chugani, V.

(2020). La participación ciudadana en la investigación desde la perspectiva de investigadores de atención primaria. *Gaceta Sanitaria*, 33, 536-546.

<https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2018.05.011>

Quick, K. (2014). Public Participation in Transportation Planning. En *Encyclopedia of*

Transportation: Social Science and Policy (pp. 1132-1137).

Simonofski, A., Vallé, T., Serral, E., & Wautelet, Y. (2019). Investigating context

factors in citizen participation strategies: A comparative analysis of Swedish and Belgian smart cities. *International Journal of Information Management*, 102011.

<https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2019.09.007>

Slaev, A. D., Kovachev, A., Nozharova, B., Daskalova, D., Nikolov, P., & Petrov, P.

(2019). Superar los fracasos de la participación ciudadana: La relevancia del enfoque liberal en la planificación. *Planning Theory*, 18(4), 448-469.

<https://doi.org/10.1177/1473095219848472>

- Strokosch, K., & Osborne, S. P. (2020). Debate: If citizen participation is so important, why has it not been achieved? *Public Money & Management*, 40(1), 8-10.
<https://doi.org/10.1080/09540962.2019.1654322>
- Subía, M. A. S. (2020). Percepción de la participación ciudadana en los gobiernos autónomos parroquiales rurales: Otavalo-Ecuador. *Revista de ciencias sociales*, 26(2), 163-179.
- Sutcliffe, J. B., & Cipkar, S. (2017). Citizen Participation in the Public Transportation Policy Process: A Comparison of Detroit, Michigan, and Hamilton, Ontario. *Canadian Journal of Urban Research*, 26(2), 33-51.
- Tai, K.-T., Porumbescu, G., & Shon, J. (2020). Can e-participation stimulate offline citizen participation: An empirical test with practical implications. *Public Management Review*, 22(2), 278-296.
<https://doi.org/10.1080/14719037.2019.1584233>
- Wong, R. C. P., Szeto, W., Yang, L., Li, Y. C., & Wong, S. C. (2018). Public transport policy measures for improving elderly mobility. *Transport Policy*, 63, 73-79.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.12.015>
- Zhao, M., Lin, Y., & Derudder, B. (2018). Demostración de la participación pública y la comunicación a través de las redes sociales en la sociedad red dentro de Shanghai. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 45(3), 529-547. <https://doi.org/10.1177/2399808317690154>

ANEXOS

Anexo 1 Operacionalización de variables

Objetivo específico 1: Identificar desde la teoría y estudios empíricos, los efectos, positivos o negativos, de la participación ciudadana en el diseño de las políticas de transporte.

Unidad de Observación	VARIABLES	Dimensiones	Indicadores	Categorías / Valores
Miembros del gremio de transporte	Conocimiento de las políticas de participación ciudadana	Nivel de conocimiento	% de conocimiento en políticas de participación ciudadana	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Miembros del gremio de transporte	Conocimiento de las políticas públicas de transporte local	Nivel de conocimiento	% de conocimiento en políticas públicas de transporte	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Miembros del gremio de transporte	Participación en diseño de políticas de transporte local	Nivel de participación	% de nivel de participación	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Unidad de Observación	Variables	Dimensiones	Indicadores	Categorías / Valores
Población usuaria del sistema de transporte	Conocimiento de las políticas de participación ciudadana	Nivel de conocimiento	% de conocimiento en políticas de participación ciudadana	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Fuente y elaboración propia

Objetivo específico 2: Establecer de qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de transporte en el Cantón Ventanas.

Unidad de Observación	Variables	Dimensiones	Indicadores	Categorías / Valores
Miembros del gremio de transporte.	Beneficios obtenidos con la aplicación de las políticas de transporte local.	Nivel de beneficios obtenidos.	% de beneficios.	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Miembros del gremio de transporte.	Efectos negativos por la aplicación de políticas de transporte local.	Nivel de afectación.	% de afectación o perjuicio	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Población usuaria del sistema de transporte.	Beneficios obtenidos con la aplicación de las políticas de transporte local.	Nivel de beneficios obtenidos.	% de beneficios	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Unidad de Observación	VARIABLES	Dimensiones	Indicadores	Categorías / Valores
Población usuaria del sistema de transporte	Efectos negativos por la aplicación de políticas de transporte local	Nivel de afectación	% de afectación o perjuicio	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Fuente y elaboración propia

Objetivo específico 3

- Plantear una propuesta de inclusión de la participación ciudadana y su aporte a la mejora del transporte público en el Cantón Ventanas.

Unidad de Observación	VARIABLES	Dimensiones	Indicadores	Categorías / Valores
Miembros del gremio de transporte.	Problema más grave que afecta al sector.	Nivel de prioridad del problema.	% de prioridad del problema.	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Miembros del gremio de transporte.	Solución propuesta al problema.	Nivel de importancia de la solución propuesta.	% de importancia de la solución.	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Población usuaria del sistema de transporte.	Problema más grave que afecta al sector.	Nivel de prioridad del problema.	% de prioridad del problema.	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%
Población usuaria del sistema de transporte	Solución propuesta al problema	Nivel de importancia de la solución propuesta	% de importancia de la solución	Alto >80% Medio >50% Bajo <50%

Fuente y elaboración propia

Instrumentos de levantamiento de información

Anexo 2 Revisión documental

Ficha de Registro de observaciones		
Objetivo Verificar la aplicación de las políticas públicas nacionales de la competencia de Tránsito, Transporte terrestre y seguridad vial por parte del GAD Municipal del Cantón Ventanas		
Nombre del investigador:		
Teléfono del investigador:		
Correo electrónico:		
Dirección del investigador:		
Documento normativo analizado	Política Pública relacionada a la competencia analizada	Acciones ejecutadas por el GAD para su cumplimiento

Anexo 3 Encuestas a miembros del gremio de transporte

Encuesta a miembros del gremio de transporte			
Fecha de la entrevista:		No. De entrevista:	
Datos del encuestador:	Nombre	Teléfonos	Correo

OBJETIVO:	Conocer el grado de participación en el diseño de las políticas locales de transporte Conocer el perjuicio y/o beneficio por la aplicación de las políticas locales de transporte
Perfil del entrevistado	
¿Tiene Usted Formación profesional en el campo de transportación?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Tiene Usted capacitaciones recientes en el último año, relacionadas a los temas de las políticas de transporte?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Considera que se encuentra capacitado para participar en el diseño de políticas de transporte local?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Qué formación académica tiene?	<input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Básica - primaria <input type="checkbox"/> Bachillerato - Colegio <input type="checkbox"/> Superior – Título: _____
¿Cuántos años de experiencia profesional en transporte tiene?	<input type="checkbox"/> < 1 año <input type="checkbox"/> Entre 1 y 5 años <input type="checkbox"/> entre 5 y 10 años <input type="checkbox"/> > 10 años
Participación Ciudadana	
¿Conoce Usted la normativa que ampara la Participación Ciudadana en el diseño y elaboración de Políticas Públicas	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Cuáles de las siguientes normas legales conoce?	<input type="checkbox"/> Constitución de la República <input type="checkbox"/> COOTAD <input type="checkbox"/> Normas del CNC <input type="checkbox"/> Plan de Movilidad <input type="checkbox"/> Ordenanzas Municipales <input type="checkbox"/> Otras:
¿Ha participado Usted del diseño de Políticas Públicas locales en temas de transporte?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Cuál es la instancia de participación ciudadana de la cuál ha sido parte?	<input type="checkbox"/> Asamblea local <input type="checkbox"/> Gremio de Transporte <input type="checkbox"/> Mesas de diálogo <input type="checkbox"/> Comité de Usuarios <input type="checkbox"/> Observatorios / Veedurías <input type="checkbox"/> Consejo de Planificación local <input type="checkbox"/> Otras:
¿Ha realizado aportes durante su participación en la construcción de políticas locales?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Cuáles han sido sus aportes?:	
Afectación de las políticas públicas locales de transporte	
¿Considera Usted que la aplicación de las políticas locales de transporte ha mejorado la infraestructura y los sistemas de transporte local?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
¿Considera que los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte han sido positivos o negativos?	<input type="checkbox"/> Positivos <input type="checkbox"/> Negativos
¿Cuáles han sido los principales beneficios obtenidos por la aplicación de políticas públicas locales de transporte?	
¿Cuáles han sido los principales inconvenientes por la aplicación de políticas públicas locales de transporte?	
Problemas del sistema de transporte	
¿Cuáles son para Usted los principales problemas de transporte que afectan al cantón?	

¿Cuáles son las principales causas de estos problemas?	
¿Qué solución recomendaría para solventar estos problemas?	
Observaciones	

Anexo 4 Encuesta a la ciudadanía en general y usuarios

Encuesta a la ciudadanía			
Fecha de la entrevista:		No. De entrevista:	
Datos del encuestador:	Nombre	Teléfonos	Correo
OBJETIVO:	Conocer el grado de participación en el diseño de las políticas locales de transporte Conocer el perjuicio y/o beneficio por la aplicación de las políticas locales de transporte		
Participación Ciudadana			
¿Conoce Usted la normativa que ampara la Participación Ciudadana en el diseño y elaboración de Políticas Públicas?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No		
¿Cuáles de las siguientes normas legales conoce?	<input type="checkbox"/> Constitución de la República <input type="checkbox"/> COOTAD <input type="checkbox"/> Normas del CNC <input type="checkbox"/> Plan de Movilidad <input type="checkbox"/> Ordenanzas Municipales <input type="checkbox"/> Otras:		
Ha participado Usted del diseño de Políticas Públicas locales en temas de transporte	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No		
¿Cuál es la instancia de participación ciudadana de la cuál ha sido parte?	<input type="checkbox"/> Asamblea local <input type="checkbox"/> Gremio de Transporte <input type="checkbox"/> Mesas de diálogo <input type="checkbox"/> Comité de Usuarios <input type="checkbox"/> Observatorios / Veedurías <input type="checkbox"/> Consejo de Planificación local <input type="checkbox"/> Otras:		
¿Ha realizado aportes durante su participación en la construcción de políticas locales?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No		
Cuáles han sido sus aportes:			
Afectación de las políticas públicas locales de transporte			
¿Considera Usted que la aplicación de las políticas locales de transporte ha mejorado la infraestructura y los sistemas de transporte local?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No		
¿Considera que los efectos de la aplicación de políticas públicas locales de transporte han sido positivos o negativos?	<input type="checkbox"/> Positivos <input type="checkbox"/> Negativos		
¿Cuáles han sido los principales beneficios obtenidos por la aplicación de políticas públicas locales de transporte?			

¿Cuáles han sido los principales inconvenientes por la aplicación de políticas públicas locales de transporte?	
Problemas del sistema de transporte	
¿Cuáles son para Usted los principales problemas de transporte que afectan al cantón?	
¿Cuáles son las principales causas de estos problemas?	
¿Qué solución recomendaría para solventar estos problemas?	
Observaciones:	

Anexo 5 Códigos de análisis de información

Objetivo específico	Variable	Indicadores	Categorías / Valores	Código preliminar asignado
OE1: Identificar desde la teoría y estudios empíricos, los efectos, positivos o negativos, de la participación ciudadana en el diseño de las políticas de transporte.	Conocimiento de las políticas públicas de transporte local	% de conocimiento en políticas públicas de transporte (Grupo 1)	Alto >80% Conoce normativa general y específica Medio >50% (Conoce normativa general) Bajo <50% (Conoce muy poco)	O1V111C1
		% de conocimiento en políticas públicas de transporte (Grupo 2)	Alto >80% Conoce normativa general y específica Medio >50% (Conoce normativa general) Bajo <50% (Conoce muy poco)	O1V112C1

Objetivo específico	Variable	Indicadores	Categorías / Valores	Código preliminar asignado
	Nivel de participación	% de nivel de participación (Grupo 1)	Porcentaje Alto >80% (Conoce, participa y aporta) Medio >50% (Conoce y participa) Bajo <50% (Conoce)	O1V2I3C1
		% de nivel de participación (Grupo 2)	Porcentaje Alto >80% (Conoce, participa y aporta) Medio >50% (Conoce y participa) Bajo <50% (Conoce)	O1V2I4C1
OE2: Establecer de qué manera la participación ciudadana mejoraría las políticas municipales de transporte en el Cantón Ventanas.	Nivel de beneficios obtenidos	% de beneficios (Grupo 1)	Porcentaje Alto >80% (Más de 1 beneficio) Medio >50% (1 beneficio) Bajo <50% (Menos de 1 beneficio)	O2V1I1C1
		% de beneficios (Grupo 2)	Porcentaje Alto >80% (Más de 1 beneficio) Medio >50% (1 beneficio) Bajo <50% (Menos de 1 beneficio)	O2V1I2C1

Objetivo específico	Variable	Indicadores	Categorías / Valores	Código preliminar asignado
	Nivel de afectación	% de afectación o perjuicio (Grupo 1)	Porcentaje Alto >80% (Más de 1 perjuicio) Medio >50% (1 perjuicio) Bajo <50% (Menos de 1 perjuicio)	O2V2I3C1
		% de afectación o perjuicio (Grupo 2)	Porcentaje Alto >80% (Más de 1 perjuicio) Medio >50% (1 perjuicio) Bajo <50% (Menos de 1 perjuicio)	O2V2I4C1
OE3: Plantear una propuesta de inclusión de la participación ciudadana y su aporte a la mejora del transporte público en el Cantón Ventanas.	Nivel de prioridad del problema	% de prioridad del problema (Grupo 1)	Porcentaje Alto >80% (Más de 1 persona lo considera un problema) Medio >50% (1 persona lo considera un problema) Bajo <50% (Menos de 1 persona lo considera un problema)	O3V1I1C1

Objetivo específico	Variable	Indicadores	Categorías / Valores	Código preliminar asignado
		% de prioridad del problema (Grupo 1)	<p>Porcentaje Alto >80% (Más de 1 persona lo considera un problema)</p> <p>Medio >50% (1 persona lo considera un problema)</p> <p>Bajo <50% (Menos de 1 persona lo considera un problema)</p>	O3V1I2C1
	Nivel de importancia de la solución propuesta	% de importancia de la solución (Grupo 1)	<p>Porcentaje Alto >80% (Más de 1 persona lo considera una solución)</p> <p>Medio >50% (1 persona lo considera una solución)</p> <p>Bajo <50% (Menos de 1 persona lo considera una solución)</p>	O3V2I3C1

Objetivo específico	Variable	Indicadores	Categorías / Valores	Código preliminar asignado
		% de importancia de la solución (Grupo 2)	<p>Porcentaje Alto >80% (Más de 1 persona lo considera una solución)</p> <p>Medio >50% (1 persona lo considera una solución)</p> <p>Bajo <50% (Menos de 1 persona lo considera una solución)</p>	O3V2I4C1