Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Indicadores, territorio y toma de decisiones públicas: un análisis crítico de la contribución de Carlla Brito. Furlan Pourre para la planificación de la movilidad urbana

Indicadores, territorio y decisión pública: un análisis crítico de la contribución de Carlla Brito Furlan Pourre a la planificación de la movilidad urbana.

Indicadores, territorio y decisión pública: un análisis crítico de la contribución de Carlla Brito Planificación del movimiento urbano Furlan Pourres

Barbara Aline Ferreira Assunção

RESUMEN

La planificación urbana contemporánea se enfrenta al reto de transformar grandes volúmenes de datos en información que permita tomar decisiones públicas coherentes. En este contexto, el estudio de Carlla Brito Furlan Pourre aporta una contribución relevante al investigar el uso de indicadores de resultados finales como herramientas de diagnóstico para el transporte urbano, con aplicación al sistema de transporte público de autobuses del Distrito Federal. La relevancia de la investigación va más allá de la descripción de las condiciones de movilidad del territorio analizado, ya que su principal contribución radica en adaptar un marco de indicadores desarrollado para escalas nacionales y regionales a la realidad urbana, considerando las necesidades informativas de los usuarios. Este estudio realiza un análisis crítico de la investigación de Pourre, destacando su importancia teórica, metodológica y aplicada para la planificación urbana, la gobernanza y la formulación de políticas públicas basadas en la evidencia. El análisis muestra que la investigación evidencia la necesidad de articular indicadores, escala territorial, calidad de los datos, representación espacial y necesidades de los usuarios. También destaca que los resultados obtenidos, como el alto porcentaje de ingresos destinados al transporte por ciertas poblaciones, la concentración de flujos en el Plano Piloto (la zona central de Brasilia), la heterogeneidad del tiempo de viaje y las desigualdades en la cobertura espacial, revelan elementos de la estructura socioespacial del Distrito Federal. Entre sus principales limitaciones se encuentra la insuficiencia de datos actualizados y disponibles, lo que restringió su aplicación a cinco de los nueve indicadores seleccionados.

A pesar de esta limitación, el estudio demuestra la posibilidad de utilizar indicadores finales para apoyar el diagnóstico urbano y fortalecer los procesos de monitoreo, evaluación y toma de decisiones. Concluye que la principal contribución de la investigación radica en la integración de información, territorio, diagnóstico y acción pública, ofreciendo una base metodológica con potencial de replicación en otros contextos urbanos.

Palabras clave: Indicadores finales. Planificación urbana. Movilidad urbana. Transporte público. Diagnóstico territorial. Políticas públicas.

ABSTRACTO

La planificación urbana contemporánea se enfrenta al reto de transformar grandes volúmenes de datos en información capaz de sustentar decisiones públicas coherentes. En este contexto, el estudio desarrollado por Carlla Brito Furlan Pourre presenta una contribución relevante al investigar el uso de indicadores de resultados finales como instrumentos de diagnóstico del transporte urbano, con aplicación en el sistema de transporte público por autobús en el Distrito Federal. La relevancia de la investigación va más allá de la descripción de las condiciones de movilidad del territorio analizado, ya que su principal contribución radica en la adaptación de una estructura de indicadores desarrollada para escalas nacionales y regionales a la realidad urbana, considerando las necesidades de información de los usuarios. El presente estudio realiza un análisis crítico de la investigación de Pourre, destacando su importancia teórica, metodológica y aplicada para la planificación urbana, la gobernanza y la formulación de políticas públicas basadas en la evidencia. El análisis muestra que la investigación demuestra la necesidad de articular indicadores, escala territorial, calidad de los datos, representación espacial y necesidades de los usuarios. También muestra que los resultados encontrados, como el alto compromiso de los ingresos de ciertas poblaciones con el transporte, la concentración de flujos en el Plan Piloto y la heterogeneidad de los de

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

El tiempo y las desigualdades en la cobertura espacial constituyen elementos reveladores de la estructura socioespacial del Distrito Federal. Entre sus principales limitaciones se encuentra la insuficiencia de datos actualizados y disponibles, lo que restringe su aplicación a cinco de los nueve indicadores seleccionados. A pesar de esta limitación, el estudio demuestra la posibilidad de utilizar indicadores finalistas para apoyar el diagnóstico urbano y fortalecer los procesos de monitoreo, evaluación y toma de decisiones. Se concluye que la principal contribución de la investigación radica en integrar información, territorio, diagnóstico y acción pública, ofreciendo una base metodológica con potencial de replicación en otros contextos urbanos.
Palabras clave: Indicadores finalistas. Planificación urbana. Movilidad urbana. Transporte público. Diagnóstico territorial. Políticas públicas.

1. INTRODUCCIÓN

La expansión urbana brasileña ha producido ciudades marcadas por desigualdades territoriales, por concentración espacial de actividades y servicios económicos y la creciente complejidad de Los desplazamientos diarios al trabajo. El proceso acelerado de urbanización, asociado a una expansión descoordinada. La falta de infraestructura y la ocupación desigual del territorio contribuyeron a la formación de espacios en los que El acceso al trabajo, la educación, la salud y otros servicios urbanos se ha vuelto dependiente de Los desplazamientos diarios son cada vez más largos y complejos. En este contexto, el transporte público desempeña un papel fundamental. Estratégico en los debates sobre calidad de vida, accesibilidad, inclusión social y desarrollo. territorial, ya que su suministro, distribución y eficiencia interfieren con las posibilidades de circulación y acceso de la población a las oportunidades que ofrece la ciudad.

Esta realidad forma parte de un proceso de urbanización global. Mazzarotto y Silva (2017) Destacan que, según datos de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente el 54% de Una parte significativa de la población mundial ya residía en zonas urbanas, un porcentaje que, en aquel momento, se proyectaba que alcanzaría [cantidad faltante]. 66% para 2050. La intensificación de este proceso de concentración de población en las ciudades impone desafíos significativos para las sociedades contemporáneas, especialmente a la luz de los impactos ambientales, Factores sociales y territoriales asociados con la expansión urbana. El crecimiento de las ciudades, cuando no Si no va acompañada de una planificación y políticas de infraestructura adecuadas, puede acentuar las desigualdades. Aumentar la presión sobre los servicios públicos y comprometer las condiciones de movilidad y acceso. equitativo para el espacio urbano.

Es en este contexto donde se sitúa la contribución de Carlla Brito Furlan Pourre. La investigación desarrollada El enfoque del autor va más allá de la perspectiva de una evaluación operativa del transporte y se centra en una cuestión fundamental para la planificación urbana: cómo producir información capaz de diagnosticar consistentemente la realidad del sistema de transporte y, basándose en ese diagnóstico, ¿Para respaldar una planificación y toma de decisiones de gestión más informadas?

El autor parte de la premisa de que el conocimiento constituye un fundamento indispensable para la acción. planificación y que la mera existencia de datos no garantiza, por sí sola, su utilidad para la toma de decisiones.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

toma de decisiones. Por lo tanto, se hace necesario transformar la información dispersa en herramientas.
sistematizado, interpretable y capaz de revelar las características, desigualdades y necesidades de
territorio, fortaleciendo los procesos de planificación, seguimiento y evaluación de políticas.
público.

La importancia de este problema radica en que la administración pública necesita información.
Organizada según propósitos específicos. Una base de datos extensa puede tener poco valor.
La toma de decisiones es errónea cuando no permite comprender dónde residen los problemas y qué poblaciones son las más afectadas.
se ven afectadas, cómo se distribuyen espacialmente las desigualdades y qué resultados se están produciendo.
debido a las políticas implementadas. El indicador, en este contexto, asume una función estratégica porque
Permite sintetizar ciertas dimensiones de la realidad y convertirlas en elementos comparables y
analizable.

La investigación de Pourre se centra en esta transición entre datos y decisiones. Su investigación busca...
verificar y mejorar la adherencia de los indicadores desarrollados en el llamado "Proyecto de Indicadores"
A escala urbana, centrándose en el transporte público en autobús y las preocupaciones de los usuarios.
Distrito Federal. El autor utiliza un sistema diseñado para la escala nacional y regional y plantea preguntas.
su capacidad para representar la realidad urbana, reconociendo desde el principio que una transposición
Este tipo de datos podría requerir cambios en sus métricas y agregaciones.
Esta perspectiva hace que la investigación sea relevante para la planificación urbana porque introduce una reflexión.
Respecto a la relación entre escala, indicador y territorio. Un indicador no posee un significado inherente; depende
dependiendo del concepto que pretende representar, la escala a la que se aplica y los datos utilizados para construirlo.
y el propósito para el cual será interpretado. La principal contribución del autor radica en demostrar
esta relación.

Este estudio parte de esta premisa para realizar una lectura crítica de la contribución de Pourre.
Si la intención es analizar por qué el trabajo es relevante y qué aporta al campo de la planificación.
urbano, ¿qué problemas teóricos y metodológicos enfrenta y cómo revelan sus resultados?
Características estructurales del Distrito Federal y qué vías de investigación abre este estudio.
más tarde.

La relevancia de la investigación se hace aún más evidente cuando se comprenden sus resultados.
Más allá del sistema de transporte. La información obtenida sobre ingresos, frecuencia, seguridad y tiempo.
Las rutas y la cobertura espacial revelan desigualdades socioeconómicas, centralidades urbanas,
patrones de viaje, limitaciones de infraestructura y los efectos del diseño urbano en el
Movilidad. De este modo, el análisis del transporte se transforma en un análisis de la ciudad misma.
Por lo tanto, la investigación de Pourre presenta una contribución que puede situarse en tres dimensiones.
Se articuló la dimensión teórica, analizando el papel de los indicadores y su relación con la planificación.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

y gestión; la dimensión metodológica, mediante la adaptación y espacialización de indicadores a escala urbana; y la
Esta dimensión aplicada demuestra cómo los resultados pueden contribuir a la comprensión territorial y a la toma de decisiones.
La importancia fundamental del estudio radica en esta conexión.

2. METODOLOGÍA

Este trabajo se caracteriza por ser un análisis crítico e interpretativo de la investigación desarrollada.
por Carlla Brito Furlan Pourre, tomando como fuente principal la obra completa disponible en
El archivo analizado. El enfoque adoptado es cualitativo, de naturaleza analítica, con procedimientos de
Lectura sistemática del contenido, identificación de los argumentos principales, examen de la estructura.
marco conceptual de la investigación, interpretación de los procedimientos para operacionalizar los indicadores y
Análisis crítico de los resultados presentados.
La metodología de este análisis no debe confundirse con el método empleado por Pourre en su
Investigación original. El enfoque aquí es la contribución científica del propio autor, examinada desde la perspectiva de...
de sus fundamentos, sus resultados y sus implicaciones para la planificación urbana. Fueron
considerando los elementos relacionados con la definición del problema, la construcción de hipótesis y...
El diseño de los indicadores, la relación entre los indicadores y las necesidades del usuario, y el uso de
Datos públicos, distribución espacial de los resultados y conclusiones de la investigación.
El análisis también tuvo en cuenta los elementos visuales y cartográficos presentes en la obra y en los mapas.
obras temáticas producidas por el autor. Esta dimensión es relevante porque la espacialización constituye parte
La argumentación efectiva de la investigación. La metodología utilizada por Pourre (2020) articula la identificación.
de los indicadores, mapeo y recopilación de datos, análisis de calidad de datos, sistematización,
cálculo y posterior generación de mapas temáticos. La estructura metodológica en sí se presenta en
trabajar como una secuencia destinada a transformar la información disponible en representación
distribución espacial del territorio.
Se examinaron los resultados relativos a los cinco indicadores aplicados, teniendo en cuenta el debate.
presentado por el autor y su relación con el problema de investigación. La interpretación crítica buscada
para verificar su importancia para comprender las desigualdades territoriales y para la formulación de
herramientas de planificación.
Por lo tanto, el análisis se llevó a cabo sobre la base de tres ejes interpretativos: la contribución teórica de
investigación para comprender los indicadores como herramientas de diagnóstico; la contribución
enfoque metodológico relacionado con la adaptación y espacialización de indicadores a escala urbana; y
contribución aplicada relacionada con la producción de información capaz de orientar la gestión y
Políticas públicas en materia de movilidad.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

3. ANÁLISIS TEÓRICO Y CRÍTICO

La principal contribución de la investigación de Pourre (2020) radica en problematizar un tema.
Subestimado en la planificación urbana: la distinción entre tener información y tener información
capaz de orientar las decisiones. Aunque los gobiernos y las instituciones producen grandes volúmenes de datos,
La mera existencia de registros no garantiza que esta información esté estructurada de tal manera que
para permitir diagnósticos consistentes, comparaciones entre territorios y seguimiento de los resultados.
y evaluación de las intervenciones realizadas. En este sentido, la investigación llama la atención sobre la necesidad
transformar datos dispersos en instrumentos de conocimiento capaces de interpretar la realidad.
urbano y ofrecer subsidios concretos a la gestión pública. La propia autora argumenta que la producción de
Los indicadores deben estar vinculados a las necesidades de información de los diferentes actores involucrados en
sistema de transporte, de modo que su utilidad no derive únicamente de la posibilidad de medición,
pero también su capacidad para responder preguntas relevantes para el proceso de toma de decisiones.
La discusión propuesta por Pourre (2020) también forma parte del proceso de transformación de
Concepciones de la planificación urbana. El autor analiza las limitaciones de la planificación tradicional.
caracterizada por enfoques centralizados, rígidos y fragmentados, y contrasta esta perspectiva con
un enfoque estratégico, integrado, participativo y orientado a la implementación. En este nuevo
Comprender esto significa que planificar no consiste solo en formular planes, sino en establecer un proceso.
Análisis continuo de la realidad, definición de objetivos, implementación de acciones, seguimiento.
y evaluación de resultados. Este cambio es fundamental para comprender la importancia atribuida a
indicadores, ya que gestionar una ciudad dinámica requiere herramientas capaces de
Supervisar las transformaciones del territorio y verificar los efectos de las decisiones tomadas.
Esta comprensión es corroborada por Ghisi (2020), quien destaca que el proceso de urbanización
Sin una planificación adecuada, tiende a producir una serie de problemas de...
social y territorial. El crecimiento acelerado de la población urbana, cuando no va acompañado de
La expansión proporcional de las infraestructuras y los servicios públicos puede intensificar la precariedad.
vivienda, ampliar la ocupación irregular del territorio y profundizar las desigualdades en el acceso a
ciudad. En este escenario, problemas como la expansión de áreas de asentamiento precarias, la insuficiencia de
El saneamiento básico y la dificultad para acceder a la vivienda se convierten en manifestaciones concretas de
deficiencias estructurales en la planificación urbana. La contribución de Ghisi refuerza así la
comprender que los procesos de crecimiento urbano deben estar vinculados a las políticas
capaz de anticipar las demandas, organizar la ocupación territorial y garantizar condiciones más equilibradas.
acceso a infraestructuras y servicios esenciales.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Es dentro de este contexto de creciente complejidad urbana que los indicadores de resultados finales
Adquieren una relevancia especial. Su importancia radica en que permiten orientar la planificación.
Un indicador adquiere relevancia debido a los efectos producidos por las acciones y políticas implementadas.
cuando logra representar una dimensión de la realidad que sea relevante para el problema que se está investigando.
y es relevante para la toma de decisiones. Este concepto constituye una de las principales contribuciones conceptuales.
de Pourre (2020), ya que cambia el enfoque de la simple producción de datos a la construcción de
Información orientada a comprender el territorio y evaluar los resultados obtenidos. En este
En este sentido, los indicadores dejan de desempeñar únicamente una función descriptiva y pasan a formar parte de un...
un proceso más amplio de diagnóstico, seguimiento y mejora de las políticas públicas.
El autor trabaja con una estructura representacional compuesta por diferentes grupos objetivo, entre ellos
que son el usuario del transporte, el proveedor de servicios, el proveedor de infraestructura, el planificador y el
controlador. Al restringir la búsqueda a la perspectiva del usuario, evita intentar abarcar todo
La complejidad del sistema establece un marco coherente que se ajusta al propósito del estudio.
Esta decisión tiene importancia teórica. La pregunta sobre el indicador ya no es "¿qué datos?".
La pregunta se convierte en "¿qué información podemos obtener?" y luego en "¿qué información necesita el usuario para
comprender y decidir sobre su movilidad?". Es un cambio de enfoque. El indicador pasa a estar subordinado a...
Necesidad de información, y no al revés.
La estructura propuesta vincula diferentes elementos con preguntas específicas del usuario. El costo de
El transporte está relacionado con la capacidad financiera; la frecuencia, con la disponibilidad del servicio; el número
de víctimas, a un lugar seguro; tiempo de viaje, al tiempo necesario para completar el viaje; y la
La cobertura espacial se refiere a la existencia de transporte en los lugares de origen y destino.
Este proceso de salvar la brecha entre los conceptos abstractos y los problemas concretos es importante para la ciencia.
de planificación. Transforma una categoría técnica en una pregunta inteligible. “Frecuencia de
"Servicio", por ejemplo, deja de ser una variable operativa aislada y pasa a significar, para el
Se le pregunta al usuario: "¿Estará disponible el transporte cuando lo necesite?". Esta es una conversión de lenguaje técnico.
y la necesidad práctica refuerza la legitimidad del indicador como herramienta para la toma de decisiones.
Al mismo tiempo, la investigación demuestra que la validez de un sistema de indicadores no puede ser
independientemente de la calidad de los datos disponibles. Esta es una de las conclusiones metodológicas más importantes.
aspectos significativos del estudio. Aunque se seleccionaron nueve indicadores, cinco podrían ser...
Estas medidas se aplicaron debido a la insuficiencia de datos para medir la continuidad y la puntualidad del servicio.
y los tiempos de embarque, desembarque y espera.
Esta dificultad debe interpretarse como una prueba de la realidad institucional misma.
estudiado. La falta de datos revela una debilidad en el sistema de información pública. A
La metodología puede ser coherente y aplicable, pero seguirá siendo limitada si el territorio carece de datos.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Disponible, actualizado y compatible con las necesidades de medición.

La contribución del autor es importante porque transforma este problema en parte de la misma...

diagnóstico. La incapacidad para calcular ciertos indicadores demuestra la capacidad de

La capacidad del sector público para comprender y supervisar su sistema de transporte depende de la infraestructura de datos.

La gobernanza urbana, en este sentido, implica la gobernanza de la información.

Esta conclusión tiene un alcance más amplio que el del estudio de caso. En las sociedades basadas en datos, no basta con

hablar de decisiones basadas en evidencia. Es necesario desarrollar sistemas.

marcos institucionales capaces de producir y mantener esta evidencia. La investigación de Pourre muestra, en cierto modo...

En concreto, ¿qué ocurre cuando esta infraestructura está incompleta?

La dimensión más significativa de la contribución empírica de la investigación aparece en el análisis del peso de

Costos de transporte como porcentaje de los ingresos. Este indicador revela que el gasto en transporte no tiene el mismo impacto en los ingresos.

importancia económica para todas las poblaciones. El autor encontró un promedio aproximado del 14% de

Los ingresos se destinan al transporte público, y se identificaron valores más altos en regiones con menores ingresos.

ingresos. En Ceilândia, el porcentaje alcanza el 18,75%; en el análisis final, regiones como SCIA presentan

alrededor del 37%, mientras que Paranoá, Recanto das Emas, Fercal y Varjão alcanzan aproximadamente

25%. En contraste, las áreas de mayores ingresos, como Plano Piloto, Lago Sul y Sudoeste/Octogonal,

Registran pesos cercanos al 2% o 3%.

La importancia de este resultado va mucho más allá de una simple diferencia porcentual. Revela que...

La movilidad contribuye a la reproducción de las desigualdades socioeconómicas. El mismo servicio de

El transporte puede consumir una pequeña fracción de los ingresos de una población, y una porción significativa...

a partir de los recursos de otro. Por lo tanto, el arancel tiene una dimensión social.

Este resultado nos permite comprender el transporte como un componente del acceso a las oportunidades.

zonas urbanas. Cuando el coste del transporte diario es mayor para ciertos grupos, parte de sus ingresos se [utiliza para reducir el coste del transporte diario].

Comprometidos a facilitar el acceso de las personas al trabajo, la educación, la atención médica y otros servicios.

El indicador revela, por lo tanto, una dimensión de justicia territorial.

La investigación también resulta relevante al destacar la relación inseparable entre movilidad y

Estructura urbana. El análisis de la frecuencia del transporte revela la centralidad que ejerce el Plan.

Pilot, que concentra una parte significativa de los empleos, servicios y actividades especializadas de

El Distrito Federal atrae y distribuye intensos flujos de movimiento. Por la mañana,

Predominan los movimientos procedentes de otras regiones administrativas hacia el Plan Piloto.

mientras que, al final del día, predomina el flujo inverso. Este patrón muestra que el

Los desplazamientos diarios al trabajo no se producen al azar, sino que reflejan cómo funcionan las cosas.

Las zonas urbanas se distribuyen por todo el territorio. Por lo tanto, la propia red de transporte se convierte en un...

Una importante fuente de información sobre la organización espacial de la ciudad.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Desde esta perspectiva, el transporte puede entenderse no solo como un servicio responsable de
circulación de personas, pero también como herramienta para comprender la estructura socioespacial.
urbano. La distribución de las líneas, la intensidad de los flujos y su variación a lo largo del día permiten
identificar áreas centrales, zonas residenciales y territorios más dependientes de los principales centros de
empleo y servicios. De esta manera, la movilidad adquiere un carácter analítico, en la medida en que su
Los patrones de tráfico revelan relaciones de dependencia y conexión entre diferentes partes de la ciudad.
Los datos producidos por el sistema de transporte, cuando están organizados y representados espacialmente, permiten:
De este modo, se comprenden aspectos de la dinámica de ocupación y del funcionamiento del propio territorio.
Esta discusión también está respaldada por Senna (2019), quien llama la atención sobre la dificultad
establecer parámetros precisos para evaluar la movilidad urbana debido a la ausencia de
Estandarización de indicadores y métodos que permiten la determinación uniforme de diferentes
Niveles de movilidad y establecimiento de comparaciones consistentes entre ciudades. En este sentido, la evaluación
La movilidad requiere la definición de indicadores capaces de representar las especificidades territoriales.
y aspectos urbanos de cada contexto. El tema cobra relevancia a la luz de los procesos de reestructuración por
que experimentan varias áreas metropolitanas, en las que se producen cambios en la distribución de la población, en
La centralidad y la organización de las actividades urbanas influyen en los patrones de desplazamiento.
Los resultados presentados por Pourre (2020) refuerzan esta comprensión. En el contexto de
En los viajes con destino a Plano Piloto, el intervalo entre las 9:00 y las 16:44 horas registró 22.565 viajes.
Mientras que el período comprendido entre las 19:30 y las 4:59 horas registró 6.650 viajes, lo que pone de manifiesto las diferencias.
significativo en la intensidad del uso de la red a lo largo del día. La distribución de estos viajes
Las diferencias en la integración entre las Regiones Administrativas también demuestran distintos niveles de integración en la zona.
central, destacando que la movilidad está relacionada con la ubicación de las actividades urbanas y con
La capacidad de conectar diferentes áreas del Distrito Federal.
Estos resultados demuestran que el sistema de transporte responde a una ciudad polarizada.
Algunas regiones concentran oportunidades, mientras que otras funcionan como zonas residenciales.
Los desplazamientos diarios al trabajo reflejan esta dependencia espacial.
El análisis del tiempo de viaje amplía esta comprensión al revelar que el rendimiento del transporte es...
relacionado con la configuración física del territorio. El promedio aproximado es de 7 minutos por kilómetro.
El valor hallado para los desplazamientos del sistema se considera alto y el autor lo asocia con...
longitud de las rutas, congestión y ausencia de carriles dedicados en
ciertas regiones.
El resultado es relevante porque demuestra que el rendimiento del transporte no puede explicarse mediante un solo factor.
por el vehículo. La velocidad de viaje depende de la relación entre autobuses, infraestructura, tráfico,
paradas, longitud de la ruta y trazado urbano. En ciertas conexiones, la existencia de infraestructura.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

En otros casos, las políticas exclusivas favorecen el transporte público; en otros, la competencia con los vehículos privados reduce su disponibilidad.
eficiencia.

La importancia de este argumento radica en que desplaza el debate de la expansión de la oferta a la organización.
territorial. Poner más autobuses en un sistema mal estructurado no resuelve los problemas de
Movilidad. La forma en que se distribuyen los usos del suelo, dónde viven y trabajan las personas y
La forma en que se conectan las vías influye en el rendimiento del sistema.

El índice de cobertura espacial profundiza esta comprensión. Al considerar las áreas de influencia en
En torno a la red de transporte, la investigación demuestra la disponibilidad territorial del servicio.
También depende del diseño urbano. La cobertura es mayor en zonas densamente pobladas y cercanas a actividades.
Los factores económicos e institucionales son menos frecuentes en áreas dispersas, rurales o de baja densidad. A partir de ahí, la
Las investigaciones respaldan una conclusión muy importante: la movilidad se produce por sí misma.
forma de la ciudad.

Una ciudad extensa exige redes más amplias, desplazamientos más largos y enfoques operativos más estratégicos.
más complejo. Una ciudad con una fuerte concentración de empleos y servicios produce flujos
Patrones de desplazamiento intensos. Una ciudad desigual genera experiencias de movilidad desiguales.
En este sentido, la obra de Pourre se aproxima a una interpretación estructural del transporte urbano.
El sistema no debe analizarse de forma aislada, ya que su rendimiento está determinado por la interacción.
entre territorio, economía, infraestructura y población.

El indicador de seguridad añade otra capa de complejidad. La investigación identificó 89
víctimas en Plano Piloto, 57 en Ceilândia, 51 en Taguatinga y 33 en Samambaia, mientras que
Ciertas regiones no reportaron ningún incidente durante el período de referencia. Observación simple
Sin embargo, estas cifras no nos permiten concluir que las regiones con más víctimas tienen una
Esto hace que el transporte sea más inseguro porque los volúmenes absolutos también están relacionados con la intensidad de la...
circulación.

Este punto resalta una característica positiva de la lógica de la investigación en sí misma: el indicador no debería
Puede interpretarse de forma aislada. La lectura necesita relacionar diferentes variables. Una mayor frecuencia puede
Esto implica una mayor exposición al riesgo debido a la mayor cantidad de viajes. Una alta cobertura no garantiza...
Comodidad. Un tiempo medio de viaje corto no significa satisfacción, y un coste relativo menor no implica satisfacción.
mayor accesibilidad.

Esta necesidad de interpretación integrada demuestra que los indicadores son instrumentos de
El diagnóstico no sustituye al razonamiento analítico.

La mayor contribución de la investigación reside en esta arquitectura de la información. Cada indicador ilumina un
La dimensión del territorio es importante, pero la comprensión del sistema depende de una lectura conjunta de estas dimensiones.
El costo revela la desigualdad económica; la frecuencia revela la estructura de los flujos; la seguridad

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Destaca los riesgos; el tiempo revela la eficiencia y el estado de la infraestructura; la cobertura revela
desigualdades territoriales en el acceso.

En conjunto, estos indicadores producen un diagnóstico multidimensional.

Es aquí donde el uso de los Sistemas de Información Geográfica adquiere una importancia estratégica.

La representación espacial nos permite visualizar patrones que no se percibirían a través de tablas. Mapas
Los datos recopilados a partir de la investigación transforman los datos dispersos en una representación territorial comparable.

El autor utiliza ArcGIS para asociar los resultados del indicador con las Regiones Administrativas y
al Plan Piloto, produciendo mapas que muestran variaciones en los ingresos, frecuencia, víctimas, tiempo de
Ruta y cobertura.

Por lo tanto, los mapas no funcionan como elementos decorativos. Son herramientas cognitivas.

Nos permiten preguntarnos "¿dónde está el problema?". Este cambio es fundamental para la gestión pública.

Porque las políticas públicas se implementan en territorios específicos.

Esta es también la razón por la que la contribución metodológica de la investigación se extiende más allá del campo del transporte.

La lógica desarrollada podría adaptarse a otras políticas urbanas. Un sistema de salud podría ser...
analizado por cobertura espacial, tiempo de acceso y capacidad financiera. La educación puede ser
evaluado según disponibilidad, distancia y distribución territorial. El saneamiento puede ser
analizado según la cobertura, la continuidad y la desigualdad territorial. La misma lógica conceptual puede
ser transferido a diferentes dominios.

La importancia del trabajo radica en el modelo de pensamiento que propone: identificar necesidades, construir
indicadores coherentes, verificar la calidad de los datos, representar espacialmente los resultados y utilizarlos como
Subvención para la planificación.

Esta contribución también debe entenderse a la luz de las limitaciones encontradas. La principal
Uno de los factores clave fue la disponibilidad de los datos en sí. La aplicación de cinco de los nueve indicadores seleccionados...

Esto demuestra que la realidad empírica no siempre va a la par con la sofisticación del modelo conceptual.

Este hecho exige precaución al interpretar la investigación, ya que ciertos aspectos relevantes de
No fue posible medir la experiencia del usuario.

La ausencia de indicadores de puntualidad, continuidad y tiempos de espera y embarque es
Significativo porque estas dimensiones forman parte de la experiencia cotidiana del usuario. El hecho de que no
El hecho de que se hayan medido no significa que sean irrelevantes. Al contrario, demuestra la necesidad.
Fortalecimiento de los sistemas de información pública.

Esta es una de las dimensiones más importantes que se pueden extraer de la obra: la capacidad de medir.

El territorio también es una capacidad institucional. Si el Estado no posee datos adecuados sobre
Cuando el sistema de transporte se ve comprometido, la capacidad de planificar y evaluar políticas se ve limitada.

Por lo tanto, la investigación destaca la necesidad de una infraestructura de datos permanente. Más que

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

En lugar de encuestas aisladas, sería deseable construir series temporales que permitieran el seguimiento.
La evolución de los indicadores. Esto nos permitiría verificar si ciertas políticas han mejorado o
Con el tiempo, empeoraron el sistema.
Es en este aspecto donde las recomendaciones finales del autor cobran fuerza. Pourre (2020) sugiere que
La aplicación de la metodología en otros centros urbanos resalta la importancia de las estadísticas para
Para establecer correlaciones entre variables y realizar predicciones futuras de los indicadores.
Esta recomendación apunta a una evolución natural de la metodología. En una primera etapa, la
Los indicadores nos permiten describir y representar espacialmente los fenómenos. En una segunda etapa, pueden ser...
se utilizan para identificar correlaciones. De una tercera manera, pueden alimentar modelos explicativos.
Un cuarto método permite realizar predicciones y simulaciones. Esta progresión representaría una transformación.
del diagnóstico estático en un sistema de inteligencia territorial.
En este sentido, la investigación de Pourre es fundamental para estudios posteriores.
Esto demuestra que es posible construir una base metodológica y empírica a partir de la cual realizar análisis.
Se pueden desarrollar métodos estadísticos y predictivos más sofisticados.
La principal contribución teórica del estudio radica, por lo tanto, en defender una estrecha relación entre
Indicador, propósito, escala y usuario. No existe un único indicador ideal. Hay indicadores que son apropiados para...
preguntas específicas, actores específicos y contextos territoriales específicos.
La principal contribución metodológica radica en demostrar que una estructura diseñada para
Las escalas nacionales y regionales pueden adaptarse al contexto urbano, siempre que sus expresiones métricas
Las dos hipótesis deberían revisarse y los datos deberían ser compatibles con el nuevo nivel de análisis.
Los puntos planteados por el autor se confirman a este respecto.
La principal contribución aplicada radica en la producción de un diagnóstico territorial capaz de revelar
desigualdades económicas, patrones de centralidad, problemas de tiempo de viaje, diferencias en
Cobertura y distribución espacial de las ocurrencias.
La principal contribución social, a su vez, reside en demostrar que el transporte público tiene
Esto tiene un impacto directo en la vida de las poblaciones, y estas experiencias no son las mismas en los diferentes grupos.
territorios.

Por lo tanto, la investigación nos permite comprender que el problema de la movilidad no se puede reducir.
al número de autobuses o a la extensión de la red. El transporte público forma parte de un sistema más amplio de
Oportunidades urbanas. Cuanto mayor sea la distancia entre el hogar y el trabajo, mayor será el tiempo de desplazamiento.
desplazamiento. Cuanto menor sea el ingreso, mayor podrá ser el peso relativo de la tarifa. Cuanto más disperso
Cuanto más urbanizada sea la zona, más difícil puede ser proporcionar cobertura de red. Cuanto más concentrados estén los servicios,
Los flujos más intensos son los de los viajeros habituales. El transporte revela así la lógica misma de la ciudad.
Esta interpretación es quizás el aspecto más rico del trabajo. La investigación utiliza indicadores de transporte,

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

pero sus resultados nos permiten observar relaciones que pertenecen al dominio más amplio de
planificación territorial. La movilidad funciona como una lente a través de la cual las cosas pueden ser
Se visualizaron las desigualdades sociales y espaciales.
El trabajo también hace una importante contribución a la idea de políticas públicas basadas en
evidencia. La producción de indicadores nos permite reducir la brecha entre el diagnóstico y la decisión.
Proporcionar elementos concretos para justificar las prioridades, comparar territorios y evaluar los resultados.
Sin embargo, es necesario no sobreestimar el poder de los indicadores. No sustituyen las políticas.
Conocimiento público, conocimiento de los directivos o participación social. Un indicador muestra un problema.
Pero por sí sola no explica la causa ni define la solución. La información es un requisito previo para tomar una decisión.
Mejor aún, no es una garantía automática de la decisión correcta.
Esta distinción es importante al considerar la posibilidad de utilizar la metodología en otros contextos.
centros urbanos. Cada ciudad tiene su propia estructura, dinámica económica, forma urbana y sistemas de
Patrones específicos de transporte y ocupación. La replicación requiere adaptación contextual. El gran mérito
El objetivo de la investigación es demostrar que una metodología puede transferirse sin necesidad de copiarla.
La flexibilidad es una cualidad importante para una herramienta de planificación.
En este sentido, la investigación de Pourre presenta una concepción del diagnóstico que puede entenderse
como un proceso continuo. Medir es el comienzo, porque la información necesita ser analizada, comparada,
interpretado e incorporado a un ciclo de planificación. El potencial de los indicadores surge cuando el
El proceso se vuelve repetitivo: medir, diagnosticar, planificar, implementar, evaluar y volver a medir.
tiempo.

Esta perspectiva también refuerza la importancia de establecer puntos de referencia. La comparación
La comparación entre resultados solo tiene sentido cuando existen patrones o series históricas que lo permiten.
para identificar mejoras, estabilidad o deterioro. La sugerencia del autor es desarrollar bases de datos de
El referente en cuanto a la calidad del servicio apunta en esa dirección.
Por lo tanto, en una lectura crítica más amplia, la investigación puede considerarse relevante porque
demostrar que la planificación urbana necesita instrumentos capaces de transformar la
La complejidad territorial se presenta en forma de evidencia organizada para la toma de decisiones. El sistema de indicadores.
En este contexto, funciona como un puente entre la realidad y la gestión.
Este puente es el verdadero objeto de valor en la investigación.
Los resultados del Distrito Federal son importantes, pero la mayor ventaja reside en la posibilidad de...
para comprender cómo se puede observar un territorio desde diferentes dimensiones.
complementario.
Las investigaciones muestran que la movilidad es económica, espacial, temporal y social. Y demuestran que
También es importante señalar que analizar solo una de estas dimensiones puede producir una visión incompleta. La fuerza de

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

El estudio se encuentra en la articulación.

CONSIDERACIONES FINALES

El análisis de la investigación desarrollada por Carlla Brito Furlan Pourre nos permite afirmar que su principal
La contribución radica en demostrar el potencial de los indicadores finales como instrumentos de
producción de conocimiento territorial y apoyo a la planificación urbana. El trabajo no se limita a
presentar datos sobre el transporte público en el Distrito Federal. Su relevancia radica en la construcción de
una metodología capaz de salvar la brecha entre las necesidades concretas de los usuarios y los datos disponibles,
Representación espacial y toma de decisiones.

La investigación confirma la posibilidad de utilizar, a escala urbana, conceptos derivados de un sistema.
diseñado para niveles nacionales y regionales, pero demuestra que esta transposición requiere ajustes en
Expresiones métricas y formas de agregación. Esta conclusión constituye una contribución metodológica.
Esto es significativo porque pone de relieve que la idoneidad de un indicador depende de su coherencia con la escala.
territorial, disponibilidad de datos y la finalidad para la que se utilizarán.

Los resultados obtenidos también demuestran que el transporte público es una dimensión privilegiada para
Comprender las desigualdades urbanas. El impacto de los costos del transporte en los ingresos revela disparidades.
económico; la frecuencia resalta la concentración de flujos y la centralidad del Plan Piloto; el
El tiempo de viaje revela los efectos de la infraestructura y la configuración territorial; la cobertura destaca...
desigualdades espaciales en el acceso; y los datos sobre las víctimas añaden una dimensión relacionada.
a la seguridad. En conjunto, esta información demuestra que la movilidad y la estructura urbana son
fenómenos inseparables.

La principal fortaleza social del estudio radica en destacar que diferentes grupos de población
Experimentan la misma ciudad de maneras diferentes. La diferencia entre los porcentajes de
El elevado coste de los gastos de transporte demuestra que el coste de la movilidad no es el mismo.
importancia para poblaciones desiguales. El análisis espacial de la cobertura demuestra que la
La disponibilidad de infraestructura tampoco está distribuida de manera uniforme. Tiempo de viaje
Esto, a su vez, demuestra que la ubicación territorial de las poblaciones influye en la duración de...
desplazamientos.

En este sentido, la investigación contribuye a la comprensión de la movilidad como una cuestión de justicia.
Territorial. El transporte público es un requisito previo para acceder a las oportunidades creadas por
ciudad.

Otro aspecto fundamental se refiere a la calidad de la información. La dificultad encontrada por

La dificultad del autor para acceder a datos actualizados pone de manifiesto una limitación que va más allá del alcance de la investigación.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

Sin datos fiables y sistemáticos, las autoridades públicas tienen dificultades para comprender el territorio.
Para monitorear las políticas y evaluar los resultados. El estudio demuestra así que la gobernanza urbana
Los enfoques basados en la evidencia requieren una infraestructura permanente para la producción, la organización y
suministro de datos.

La investigación también tiene importancia metodológica porque utiliza la espacialización como herramienta.
de análisis. La producción cartográfica transforma los valores numéricos en patrones territoriales visibles y
comparable. Esta característica mejora la utilidad de los indicadores porque permite identificarlos.
distribución espacial. Para la planificación urbana, esta información es esencial, ya que las políticas
Las autoridades públicas deben definir las prioridades en el territorio.

Aunque el estudio tiene limitaciones relacionadas con la disponibilidad y actualización de los datos, estos
Las limitaciones no anulan su contribución. Al contrario, ayudan a revelar los desafíos institucionales.
asociado con el propio proceso de planificación basado en la evidencia. El hecho de que cinco de cada nueve
El hecho de que se pudieran calcular determinados indicadores demuestra su capacidad de diagnóstico.
Depende de la capacidad institucional para producir y mantener datos adecuados.

La investigación también allana el camino para importantes avances. El uso de la estadística inferencial,
Análisis espacial avanzado, series temporales, modelos predictivos y correlaciones entre diferentes conjuntos de datos.
Se podrían añadir variables para ampliar el sistema propuesto. La propia autora recomienda aplicar la metodología.
en otros centros urbanos y sugiere el desarrollo de análisis estadísticos capaces de establecer
Relaciones entre variables y la realización de predicciones futuras.

En resumen, la contribución de Pourre debe entenderse menos como un simple diagnóstico de
El transporte en el Distrito Federal y otros temas como propuesta para organizar el conocimiento urbano.
para la decisión. El mérito de la investigación radica en demostrar que los indicadores pueden utilizarse para
Acercar la teoría, el territorio y la práctica de la gestión.

Su relevancia científica radica en su adaptación metodológica. Su relevancia social radica en su identificación.
de desigualdades en la movilidad. Su relevancia territorial radica en la distribución espacial de estos fenómenos.
Su relevancia administrativa radica en su capacidad para proporcionar una base para la toma de decisiones.

Y su relevancia académica más amplia radica en demostrar que el diagnóstico urbano puede ser
construido a partir de sistemas de información organizados según las necesidades de los actores y la
resultados que se pretenden alcanzar.

Por lo tanto, la mayor contribución del estudio reside en defender una idea que sigue siendo relevante hoy en día: la planificación.
y desarrollar la capacidad continua de saber qué está sucediendo, de identificar los resultados.
producir y corregir el rumbo cuando sea necesario.

Es en esta transición entre información y acción donde la obra de Pourre encuentra su mayor fuerza.
Los indicadores finales dejan de ser meros números y se convierten en instrumentos para comprender la ciudad.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Recepción: 25 de julio de 2026 | Aceptación: 28 de julio de 2026 | Publicación: 1 de agosto de 2026

El territorio llega a entenderse como una expresión de relaciones económicas, sociales y políticas.
Actualmente, el transporte se entiende como un componente de la calidad de vida y del acceso a las oportunidades.
urbano.

Por lo tanto, la investigación presenta una contribución que va más allá de su estudio de caso. Ofrece una
Una perspectiva metodológica para reflexionar sobre la planificación urbana basada en la integración de datos.
Indicadores, territorio, usuarios, resultados y toma de decisiones públicas. Esta integración constituye el aspecto más importante.
Los aspectos relevantes del trabajo explican por qué su estudio sigue siendo pertinente para la investigación que tiene como objetivo...
comprender la movilidad urbana de una manera sistemática, guiada y comprometida.
eficacia de las políticas públicas.

REFERENCIAS

BRASIL. Ministerio de Transportes. Informe sobre el desarrollo del sistema de indicadores. Brasilia, DF, 2007.

BRASIL. Ministerio de Transportes. Informe sobre los fundamentos y criterios de evaluación. Mejora y desarrollo de indicadores. Brasilia, DF, 2007.

GHISI, Tatiana Cristina Schneider. Cuestiones urbanas: diálogos entre la planificación urbana y Calidad de vida. Appris, 2020.

MAZZAROTTO, Ángelo; SILVA, Rodrigo. Gestión de la sostenibilidad urbana: leyes, principios y Reflexiones. Curitiba: Intersaberes, 2017.

POURRE, Carlla Brito Furlan. Indicadores de resultados finales como instrumento de Diagnóstico del transporte urbano: un estudio de caso del Distrito Federal. 2020. 167 págs. Tesis doctoral. (Máster en Arquitectura y Urbanismo) – Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Brasilia, Brasilia, 2020.

SENNA, Rafaela Gelatti. Método de evaluación para un plan maestro de movilidad urbana: un estudio. Estudio de caso de la ciudad de Santa María (Brasil). 2019. Tesis de maestría. Universidad NOVA de Lisboa (Portugal).

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.