

Enviado: 02/12/2025
Aceptado: 06/01/2025
Publicado: 31/01/2026

<https://doi.org/10.65937/ciudadglocal.2026.18.2.1>

Propuesta de integración bicicleta-bus-peatón en ciudades medias de Ecuador: El caso de Riobamba

*Proposal for Bicycle–Bus–Pedestrian
Integration in Medium-Sized Cities in
Ecuador: The Case of Riobamba*

Jhonny Orozco Rodríguez

Ingeniero en Gestión de Transporte y Magíster en
Gestión de Proyectos. Correo electrónico:
jhonnyo94@gmail.com ORCID id:
<https://orcid.org/0009-0001-2575-1308>

Resumen

Las ciudades intermedias latinoamericanas enfrentan crecientes desafíos en movilidad urbana debido a la expansión de la motorización y la baja integración entre modos de transporte. En Ecuador, mientras Quito y Cuenca promueven la movilidad activa, ciudades medias como Riobamba aún muestran brechas importantes en conectividad bicicleta-transporte público. La movilidad integrada, basada en modos sostenibles (bicicleta, bus, peatón), puede mejorar la accesibilidad, eficiencia, equidad y salud pública. Este estudio desarrolla una propuesta de integración bici-bus-peatón para Riobamba, fundamentada en experiencias nacionales e internacionales. Se analizan casos relevantes (p.ej., OV-Fiets en Holanda, integración bici-metro en Suzhou, estudios en Fortaleza, Santiago y revisiones globales) que destacan factores clave como la infraestructura ciclista de calidad, la disponibilidad de bicicletas públicas y la coordinación



Esta obra está bajo una licencia Creative
Commons Atribución-NoComercial
SinDerivadas4.0 Internacional.

institucional. Con base en esta revisión y en datos locales (censos INEC, Plan de Movilidad de Riobamba), se propone un plan de mejoras en infraestructura (ciclovías protegidas, aceras seguras), operativa (tarifa integrada, paradas bici-bus, capacitación a conductores) y políticas públicas (observatorio de movilidad, campañas de educación vial). Se estima que, con estas medidas, la participación de la bicicleta podría pasar del ~3% actual a 10–12%, aumentando también los viajes multimodales bici-bus. Estos cambios generarían beneficios ambientales (reducción ~8% de CO₂), sociales (mejor equidad de acceso), de salud (más actividad física), económicos (ahorros en transporte y menor mantenimiento vial) y de seguridad (disminución de siniestros viales). Las experiencias internacionales confirman la viabilidad de esta estrategia cuando se implementa con rigor técnico y participación de todos los actores.

Palabras clave: Bicicleta, Ciudad intermedia, Integración modal, Movilidad urbana, Transporte público.

Abstract

Latin American intermediate cities face growing urban mobility challenges due to the expansion of motorization and the low level of integration among transport modes. In Ecuador, while cities such as Quito and Cuenca promote active mobility, medium-sized cities like Riobamba still exhibit significant gaps in bicycle–public transport connectivity. Integrated mobility, based on sustainable modes (bicycle, bus, and

walking), can improve accessibility, efficiency, equity, and public health.

This study develops a proposal for bicycle–bus–pedestrian integration in Riobamba, grounded in national and international experiences. Relevant cases are analyzed (e.g., OV-Fiets in the Netherlands, bicycle–metro integration in Suzhou, studies in Fortaleza and Santiago, and global reviews), highlighting key factors such as high-quality cycling infrastructure, the availability of public bicycles, and institutional coordination. Based on this review and on local data (INEC censuses and the Riobamba Mobility Plan), a set of improvements is proposed in terms of infrastructure (protected bike lanes, safe sidewalks), operations (integrated fares, bicycle–bus stops, driver training), and public policy (a mobility observatory and road safety education campaigns).

It is estimated that, with these measures, the modal share of cycling could increase from the current ~3% to 10–12%, also boosting multimodal bicycle–bus trips. These changes would generate environmental benefits (approximately an 8% reduction in CO₂ emissions), social benefits (greater equity of access), health benefits (increased physical activity), economic benefits (transport cost savings and reduced road maintenance), and safety benefits (a decrease in traffic accidents). International experiences confirm the feasibility of this strategy when implemented with technical rigor and the participation of all stakeholders.

Keywords: Bicycle, Intermediate city, Modal integration, Urban mobility, Public transport.

Introducción

Las ciudades intermedias en América Latina enfrentan una creciente presión sobre su movilidad urbana debido a factores como el incremento de la motorización, la expansión urbana desordenada y la débil integración entre los modos de transporte. En el caso de Ecuador, ciudades grandes como Quito han promovido ciclovías y sistemas de bicicleta pública, así como eventos de movilidad activa; sin embargo, la vinculación formal entre la bicicleta y el transporte público (autobús) sigue siendo incipiente, especialmente en urbes medianas. En Quito, por ejemplo, pese a la creciente aceptación ciudadana de la bici (El Comercio, 2021), la integración tarifaria y física con el sistema de buses está en etapas iniciales. Cuenca, por su parte, ha desarrollado ciclovías conectando el centro histórico con barrios aledaños, pero aún carece de nodos claramente definidos de integración bici-bus. Este contexto pone de relieve la necesidad de adaptar las experiencias exitosas a las características de ciudades como Riobamba.

La movilidad integrada – entendida como la combinación coordinada de modos de transporte sostenible (bicicleta, autobús y caminata) – busca mejorar la accesibilidad, la eficiencia del sistema y la equidad en el acceso, al mismo tiempo que genera beneficios para la salud pública (Litman, 2021). Diversas investigaciones internacionales han demostrado resultados medibles al mejorar esta integración modal. Por ejemplo, el sistema OV-Fiets de los Países Bajos provee bicicletas de uso público en

estaciones de tren, lo que motiva a los pasajeros del tren a completar el “último kilómetro” en bici en lugar de vehículo privado (Slinger, 2020). En Suzhou (China), la combinación de bicicletas públicas con la red de metro demostró que la disponibilidad de bicicletas y la calidad del acceso/egreso son determinantes para promover el viaje multimodal. Investigaciones en Fortaleza (Brasil) revelaron que la existencia de infraestructura ciclista segura, estacionamientos para bicicletas y un entorno vial protegido son factores clave en la adopción de la integración bici-bus (Siqueira et al., 2024). En Santiago de Chile, la instalación de facilidades para ciclistas en nodos de transporte público amplió la cobertura del último kilómetro y redujo la dependencia del automóvil en trayectos cortos (Rivasplata, 2022). Además, una revisión sistemática reciente identificó que la calidad del transporte público, la conectividad de ciclovías, la coordinación institucional y las características del uso del suelo son los factores más determinantes de la sinergia entre bicicleta y buses públicos.

Riobamba, capital de la provincia de Chimborazo, es una ciudad intermedia de aproximadamente 250.000 habitantes (INEC, 2022). Su urbanismo relativamente compacto genera una alta proporción de viajes urbanos inferiores a 5 km, distancia propicia para modos activos como el ciclismo y la caminata. Según datos municipales, se estima que alrededor del 45% de los viajes urbanos se realizan en bus público, 35% a pie, 17% en vehículo particular y sólo 3% en bicicleta. Sin embargo, este reparto modal oculta problemáticas clave: el sistema de bus

urbano presenta rutas redundantes y congestión en el centro histórico, las aceras son discontinuas y con cruces peatonales inseguros, la infraestructura ciclista es muy limitada y no ofrece continuidad protegida, y existen pocas zonas de estacionamiento seguro para bicicletas. Adicionalmente, la coordinación institucional entre el Municipio y las cooperativas de buses es débil, lo que dificulta implementar esquemas de tarifa integrada o normativas conjuntas. Estos desafíos motivan el desarrollo de una propuesta integral de movilidad activa que aproveche las oportunidades locales y atienda las deficiencias detectadas.

El presente estudio se inscribe en el campo de la planificación de la movilidad urbana sostenible, con énfasis en la integración modal como estrategia clave para enfrentar los desafíos de accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad en ciudades intermedias. A partir del análisis de experiencias internacionales consolidadas y de la caracterización de la realidad urbana de Riobamba, se plantea una propuesta de articulación entre la bicicleta, en transporte público y los desplazamientos peatonales, adaptada a las condiciones morfológicas, socioespaciales e institucionales locales. El trabajo busca trascender una aproximación meramente descriptiva, aportando un enfoque aplicado que permita vincular la evidencia empírica internacional con la toma de decisiones a nivel local. En este sentido, el objetivo centra es generar insumos técnicos que contribuyan al diseño de políticas públicas orientadas a la reducción de la dependencia del vehículo privado, la

mejora de la accesibilidad urbana y al consolidación de un sistema de movilidad más equitativo, seguro y ambientalmente sostenible.

Metodología

Para elaborar la propuesta de integración bicicleta-bus-peatón en Riobamba, se realizó un estudio de flujos y necesidades de movilidad basado en fuentes secundarias y una estrategia de campo. En primer lugar, se revisaron planes y datos oficiales: el Plan de Movilidad Urbana de Riobamba (GAD Municipal de Riobamba, 2021) aportó información sobre la oferta actual de transporte público y los desafíos institucionales, mientras que datos del INEC (2020, 2022) y estadísticas provinciales permitieron cuantificar el reparto modal descrito. A partir de estos diagnósticos, se identificaron los nodos estratégicos de mayor afluencia de viajes: el Terminal Terrestre, los recintos universitarios de la Universidad Nacional de Chimborazo y Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, los principales mercados y los centros de salud.

En cada nodo se planificó la recolección de datos primarios mediante encuestas origen-destino a usuarios de bus, ciclistas y peatones; conteos manuales de flujos de pasajeros y bicicletas en intersecciones claves; y registros de variables operativas (horarios de ingreso/salida, distancias entre paradas, tiempos de espera en paradas, percepción de seguridad). Este levantamiento de campo permite calibrar la propuesta según la demanda real. Con la información recopilada, se

definió un conjunto de indicadores de desempeño inspirados en experiencias previas: nivel de satisfacción de los usuarios respecto a la seguridad y confort de cada modo; índice de disponibilidad de bicicletas públicas (similar al caso Suzhou); accesibilidad integrada medida como tiempo total de viaje (incluyendo caminata y espera); porcentaje de viajes multimodales registrados (bicicleta+bus); y métricas de salud pública (minutos de actividad física diaria promedio vinculado a la movilidad activa). Estos indicadores servirán tanto para orientar la implementación como para evaluar resultados futuros.

El diseño metodológico del estudio es de tipo transversal, descriptivo y propositivo, sustentado en el análisis de información secundaria, revisión documental y comparación de estudios de caso internacionales. Bajo este enfoque, los resultados permiten identificar patrones de funcionamiento, relaciones entre variables urbanas y escenarios plausibles de implementación derivados de la evidencia analizada, sin pretender establecer relaciones de causalidad directa. Las proyecciones formuladas se fundamentan en indicadores de desempeño urbano, experiencias documentadas en contextos comparables y criterios técnicos de planificación de la movilidad. En consecuencia, los resultados deben interpretarse como estimaciones razonadas que orientan la toma de decisiones estratégicas, más que como efectos causales verificados empíricamente, manteniendo coherencia con el carácter propositivo del estudio.

Resultados

Propuesta de infraestructura y gestión

Con base en el diagnóstico, se plantea una estrategia multimodal que abarca infraestructura, operaciones y políticas públicas. En infraestructura, se recomienda construir estacionamientos seguros para bicicletas en todos los nodos de alto flujo identificados (terminal, universidades, mercados, hospitales), inspirados en ejemplos internacionales de almacenamiento seguro (Siqueira et al., 2024). Se propone desarrollar una red de ciclovías protegidas que conecte estos nodos con los principales barrios residenciales, priorizando la continuidad y la seguridad (p.ej. separación física de vehículos) como factor determinante de uso. Simultáneamente, se mejorarán las aceras: ampliación del ancho peatonal, nivelación de losas, instalación de rampas de accesibilidad, iluminación adecuada y señalización/semaforización prioritaria para peatones en cruces. Estas acciones se alinean con recomendaciones internacionales que vinculan aceras seguras con disminución de accidentes viales y promoción de caminata (Ogilvie et al., 2012).

En el ámbito operativo y de gestión, se sugiere implementar un sistema de tarifa integrada entre el bus urbano y un futuro sistema de bicicleta pública o compartida. Esto facilitaría el pago combinado, incentivando transbordos bici-bus sin costo adicional. Además, se propone que las paradas de bus incluyan normativas para reservar espacio de estacionamiento de bicicletas adyacente,

siguiendo protocolos vistos en ciudades con integración bici-bus exitosos (Kosmidis & Müller-Eie, 2023). Se recomienda incentivar la participación de los operadores de buses en programas de convivencia vial y capacitación en movilidad activa, con el fin de reducir conflictos con ciclistas y peatones – una estrategia destacada en estudios de seguridad vial. Finalmente, se incorporarán herramientas tecnológicas de gestión: sensores de conteo vehicular y de bicicletas, sistemas de monitoreo remoto, y aplicaciones móviles que informen al usuario sobre disponibilidad de bicicletas libres, rutas óptimas y tiempos de espera en rutas multimodales.

Complementariamente, en políticas públicas se sugiere la creación de un Observatorio de Movilidad Urbana en Riobamba, integrado por el Municipio, universidades locales y sociedad civil. Este organismo registraría indicadores de movilidad, seguridad vial y accesibilidad en tiempo real, facilitando la toma de decisiones basada en datos (tal como recomienda el BID, 2020, para proyectos urbanos). Se plantean además campañas de educación vial y sensibilización ciudadana sobre los beneficios de la movilidad activa, dirigidas tanto a usuarios como a conductores. La experiencia muestra que la conciencia pública es crucial para el éxito de iniciativas de cambio modal (Litman, 2021). Por último, se buscará financiamiento externo (p.ej. fondos de desarrollo sostenible) para complementar la inversión municipal en infraestructura.

Los resultados evidencian que la viabilidad de la integración bicicleta-bus-peatón no depende exclusivamente de la provisión de infraestructura física, sino de un conjunto de factores interrelacionados que incluyen la gestión operativa del transporte público, la coordinación institucional y la aceptación social del sistema. La identificación de nodos estratégicos urbanos como terminales de transporte, centros educativos, mercados y equipamientos de salud, permite priorizar intervenciones con alto potencial de impacto en términos de accesibilidad, reducción de tiempos de viaje y mejora de la seguridad vial. Asimismo, los resultados sugieren que una implementación gradual, acompañada de programas de capacitación y comunicación, que podría facilitar la adopción progresiva del sistema integrado por parte de la ciudadanía.

Beneficios esperados

La implementación de la integración propuesta genera múltiples beneficios proyectados. En el ámbito ambiental, se estima una reducción de emisiones de CO₂ cercana al 8% en cinco años, al incentivar el uso de la bicicleta y reducir viajes en vehículo privado. Socialmente, al fortalecer modos de bajo costo (caminar y bicicleta) se mejora la equidad en el acceso a la movilidad, beneficiando a la población de menores ingresos. Desde el punto de vista de salud pública, el mayor uso de la bici en desplazamientos diarios incrementaría significativamente la actividad física semanal de los riobambeños, agregando alrededor de 20–30 minutos de ejercicio moderado

diario (como lo indica la literatura internacional).

En términos económicos, se producirían ahorros tanto para los usuarios (menor gasto en transporte privado) como para el municipio (menor desgaste del pavimento por menor tráfico motorizado). Finalmente, se anticipa un efecto positivo en seguridad vial: al privilegiarse infraestructura dedicada a peatones y ciclistas y educarse a los conductores, la tasa de accidentes en intersecciones disminuiría (se proyecta una caída del 15–25% en los puntos clave). La Tabla 1 sintetiza indicadores actuales y metas de desempeño basadas en casos comparativos:

Tabla 1.

Indicadores de movilidad integrada en Riobamba (situación actual y metas a 5 años).

Indicador	Situación actual	Meta a 5 años	Caso de referencia
Participación de la bicicleta (ciclista en viajes)	~3%	10–12%	Fortaleza, Brasil (Siqueira et al., 2024)
Viajes multimodales bici-bus (porcentaje)	<5%	15–20%	Suzhou, China (Li et al., 2020)
Reducción de emisiones de CO ₂	Nivel actual	-10–15%	Promedio Latinoamérica (BID, 2020)
Actividad física semanal (promedio)	Baja	+20–30 minutos	Estudios internacionales (Ogilvie et al., 2012)
Accidentes en nodos críticos (%)	Frecuentes	-15–25%	Revisiones globales (Kosmidis & Müller-Eie, 2023)

Fuente: Elaboración propia a partir de los casos de referencia.

Dicusión

Los hallazgos del presente estudio se alinean con la evidencia empírica reportada en investigaciones recientes sobre integración modal en ciudades intermedias y contextos urbanos de escala media. En particular, el incremento proyectado de la participación modal de la bicicleta hasta un rango del 10-12% es consistente con los resultados obtenidos por Siquiera et al. (2024) en ciudades brasileñas, así como con los análisis desarrollados por Kosmidis y Müller-Eie (2023) en entornos europeos. No obstante, el caso de Riobamba presenta características específicas, como una estructura urbana relativamente compacta, distancia promedio cortas y una elevada proporción de viajes a pie, que podrían favorecer una adopción mas acelerada del ciclismo urbano con menores requerimientos de inversión inicial. Estas particularidades refuerzan la pertinencia de adaptar las estrategias internacionales a las condiciones locales, evitando modelos de aplicación homogénea.

Desde el enfoque de la sostenibilidad urbana, la integración entre bicicleta, transporte público y movilidad peatonal representa una estrategia de alto impacto para abordar simultáneamente las dimensiones ambiental, social y económica del desarrollo urbano. En el ámbito ambiental, la reducción del uso del vehículo privado contribuye a disminuir emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales. Desde la perspectiva social, el fortalecimiento de la movilidad activa y del transporte público mejora la equidad

en el acceso a oportunidades urbanas, especialmente para los grupos con los menores ingresos. En términos económicos, la integración modal permite optimizar el uso de la infraestructura existente y reducir costos asociados a la congestión. Estas contribuciones se alinean de manera directa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3, 11, 13, reforzando la relevancia del enfoque propuesto para la planificación urbana contemporánea.

Los hallazgos del estudio y la propuesta formulada son coherentes con la evidencia internacional sobre movilidad activa. Como indican Kosmidis & Müller-Eie (2023), la coordinación institucional y la calidad del transporte público son esenciales para lograr la sinergia bici-bus. En Riobamba, una atención especial debe darse a la gobernanza: el Municipio y las cooperativas de buses deben articular reglas claras (tarifas integradas, protocolos en paradas) para superar las limitaciones actuales. En este sentido, nuestra propuesta enfatiza la creación de marcos normativos y del observatorio local para fortalecer esa coordinación.

En línea con Siqueira et al. (2024), se destaca que la infraestructura protegida y los estacionamientos seguros son críticos. Sin embargo, dadas las distancias cortas y la densidad de Riobamba, se prioriza conectar nodos urbanos (terminal, universidades, mercados) mediante redes ciclistas continuas más que expandir extensamente la malla cicloviaria. Este enfoque concuerda con Rivasplata (2022), quien observó en Santiago que integrar facilidades ciclistas en hubs de transporte público maximiza

el beneficio en el último kilómetro y reduce el uso de autos. De forma similar, el sistema OV-Fiets de Holanda (Slinger, 2020) demuestra que dar acceso directo a bicicletas en nodos de transporte (tren en ese caso) fomenta la multimodalidad; nuestra propuesta considera módulos de bici pública en nodos selectos para replicar ese efecto.

Con respecto a la salud y actividad física, Ogilvie et al. (2012) documentaron que los usuarios de transporte público tienden a tener mayor actividad física semanal. Esto valida la estimación de que incorporar la bicicleta aumentaría en 20–30 minutos la actividad diaria promedio en Riobamba. Además, Litman (2021) subraya la importancia de la equidad en transporte, lo que apoya nuestra inclusión de vías para peatones y ciclistas, ya que estos modos de bajo costo benefician especialmente a los sectores vulnerables (gestión equitativa del sistema).

Las metas proyectadas (Tabla 1) están inspiradas en resultados de otros casos: alcanzar un 10–12% de viajes en bici se basa en la experiencia de Fortaleza; lograr 15–20% de viajes multimodales coincide con las constataciones en Suzhou (Li et al., 2020); y la estimación de reducción de emisiones y accidentes proviene de análisis regionales (BID, 2020) y revisiones internacionales. Aunque Riobamba tiene recursos más limitados que metrópolis, estos objetivos se consideran razonables dado su contexto actual y la evidencia de que mejoras integrales conducen a resultados similares en ciudades medianas (por ejemplo, metas

comparables alcanzadas en ciudades brasileñas de tamaño medio).

Conclusiones

Este estudio concluye que integrar la bicicleta, el bus y al peatón en Riobamba es una estrategia viable y con alto potencial de beneficios, siempre que se ejecute con rigor metodológico y voluntad política. Las experiencias internacionales revisadas demuestran que la disponibilidad de una red de transporte público de calidad, infraestructura ciclística segura y coordinación institucional efectiva son condiciones clave para el éxito. Adaptar estas lecciones al caso riobambeño implica priorizar la mejora de infraestructura (ciclovías protegidas, aceras continuas), sistemas de gestión (tarifas integradas, espacio para bicicletas en paradas) y políticas de educación y monitoreo.

Si bien el estudio presenta limitaciones asociadas a su carácter descriptivo, transversal y al uso predominante de información secundaria, los resultados obtenidos ofrecen una base técnica consistente para orientar la toma de decisiones en el ámbito de la planificación de la movilidad urbana. La propuesta desarrollada permite identificar líneas de acción concretas que pueden ser implementadas de manera progresiva por los gobiernos locales. Futuras investigaciones podrían profundizar este enfoque mediante estudios empíricos, encuestas de preferencia revelada y análisis longitudinales que permitan evaluar em impacto real de la implementación de

sistemas integrados de movilidad activa en ciudades intermedias.

De concretarse el plan propuesto, Riobamba podría experimentar un aumento sustancial en el uso de la bicicleta y en los viajes multimodales, así como mejoras en salud pública, reducción de emisiones y descongestión urbana. Si bien las metas son ambiciosas, la literatura indica que con recursos adecuados y participación ciudadana ellas son alcanzables (Siqueira et al., 2024; Rivasplata, 2022). La aplicación rigurosa de esta estrategia integrada posicionaría a Riobamba como modelo para otras ciudades intermedias del país.

Referencias

Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). Movilidad urbana sostenible en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo.

El Comercio. (2021, 12 de junio). Ciclovías en Quito: avances y desafíos. <https://www.elcomercio.com>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2020). Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo. INEC.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). Proyecciones poblacionales cantonales 2020–2030. INEC.

Kosmidis, I., & Müller-Eie, D. (2023). The synergy of bicycles and public transport: A systematic literature review. *Transport Reviews*, 44(1), 34–68.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2169934>

Li, J., Lu, Y., & Ling, L. (2020). The integration of public bicycle and metro transit: A case study in Suzhou, China. En *Proceedings of the International Conference on Transportation Engineering 2019* (pp. 1143–1154). Springer.

Litman, T. (2021). *Evaluating transportation equity: Guidance for incorporating distributional impacts in transport planning*. Victoria Transport Policy Institute.

Municipio de Cuenca. (2021). *Plan de movilidad sostenible y espacio público de Cuenca*. GAD Municipal del Cantón Cuenca.

GAD Municipal de Riobamba. (2021). *Plan de movilidad y transporte urbano de Riobamba*.

Ogilvie, D., Panter, J., Guell, C., Jones, A., & Mackett, R. (2012). Physical activity associated with public transport use — a review and modelling of potential benefits. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 9(7), 2454–2478. <https://doi.org/10.3390/ijerph9072454>

Rivasplata, C. R. (2022). Integrating bicycles and public transport in the developing world: The case of Santiago, Chile. *World Transport Policy & Practice*, 28(1), 14–27.

Siqueira, M. F., Loureiro, C. F. G., & de Oliveira Neto, F. M. (2024). Modeling choice determinants for bicycle–bus

integration in developing countries: Case study in Fortaleza, Brazil. *Journal of Transport Geography*, 118, 103672. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103672>

Slinger, R. (2020). OV-Fiets: A success story of the Dutch bicycle–train integration. *Journal of Transport and Land Use*, 13(1), 1–14.