

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE
ECUADOR**

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS

CONVOCATORIA 2011-2013

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS

**TRANSPORTE URBANO Y ACCESIBILIDAD: UNA DIMENSIÓN PARA
GENERAR CALIDAD DE VIDA EN SAN JOSÉ DE MORÁN, QUITO 2011-2013**

MARTHA CRISTINA ORTIZ SÁNCHEZ

QUITO, NOVIEMBRE 2016

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE
ECUADOR**

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS

CONVOCATORIA 2011-2013

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAestrÍA EN ESTUDIOS URBANOS

**TRANSPORTE URBANO Y ACCESIBILIDAD: UNA DIMENSIÓN PARA
GENERAR CALIDAD DE VIDA EN SAN JOSÉ DE MORÁN, QUITO 2011-2013**

MARTHA CRISTINA ORTIZ SÁNCHEZ

ASESOR DE TESIS: GUSTAVO DURAN

LECTORES: DIEGO HERNANDEZ

RAMIRO ROJAS

QUITO, NOVIEMBRE 2016

DEDICATORIA

A mi hija: la alegría, la verdad, la oportunidad, la paz, la dulzura, el impulso para comenzar de nuevo y crear.

AGRADECIMIENTOS

A Gustavo Duran, asesor de tesis, por su paciencia, tiempo y continua motivación para resolver y revisar esta tesis.

A Patricia Sánchez y Carlita Simbaña por su preocupación, guía y amistad.

ÍNDICE

Contenido	Páginas
RESUMEN.....	7
INTRODUCCIÓN	9
Definición de la problemática de estudio	9
Pregunta de investigación	13
Hipótesis, Objetivos	13
CAPÍTULO I.....	16
DISCUSIÓN TEÓRICA.....	16
Movilidad urbana y transporte, lo espacial y lo social	16
Accesibilidad al transporte urbano y a la calidad de vida.....	37
CAPÍTULO II.....	46
METODOLOGÍA	46
Enfoque metodológico.....	46
Técnicas y Herramientas.....	50
Estado de arte temático.....	52
De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio:una nueva dimension para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España).....	53
Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la ciudad de Buenos Aires	55
Hacia una re-conceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile.....	57
Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo	58
CAPÍTULO III.....	60
CONTEXTO DE ANALISIS.....	60
La ciudad de Quito y el transporte urbano	60
La dinámica de accesibilidad al transporte urbano y las estrategias de los moradores de la periferia urbana en el Distrito Metropolitano de Quito	69

CONCLUSIONES	83
BIBLIOGRAFIA	85
ANEXOS.....	90

ÍNDICE DE CUADROS

Tabla. 1: Anexo metodológico

Tabla 2: Población de Quito e incrementos censales

Tabla 3: Cooperativas y compañías de transporte urbano en la ciudad de Quito (1940-1984)

Tabla 4: Estructura familiar 1, moradores de San José de Moran (entrevistas 1, 2, 3, 4 y5)

Tabla 5: Movilidad y transporte, estructura familiar 1

Tabla 6: Estructura familiar 2, moradores de San José de Moran (entrevistas 15, 16, 17 y 18)

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Sistema vial de Quito “Plan Quito 1980”

Mapa 2: Red Distrital de movilidad, conectividad y accesibilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Mapa 3: Administración Zonal Calderón, ubicación del sector San José de Moran.

Mapa 4: Accesibilidad espacial a San José de Mora.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Porcentaje de empleo por rama de actividad en el Distrito Metropolitano de Quito

Gráfico 2: Relación entre el número de habitantes y empleo por administración zonal en el Distrito Metropolitano de Quito.

Gráfico 3: Unidad doméstica de estudio, familia 1.

RESUMEN

Uno de los sistemas urbanos clave en las ciudades latinoamericanas es la movilidad urbana y el transporte urbano, que surge como elemento para viabilizar el desplazamiento de la población hacia las grandes ciudades en búsqueda de oportunidades laborales, comerciales, en educación y recreación. En este sentido, el enfoque teórico - metodológico muestra a la accesibilidad como aspecto significativo de la movilidad cotidiana de la población en las grandes áreas urbanas, y que en el marco de la misma se vislumbra desigualdad, segregación y exclusión en la ciudad.

El concepto de transporte urbano se vincula al de movilidad urbana de manera que considera una lógica social vinculada a la estructura urbana de las ciudades, la relación entre lo físico, formal o funcional y lo social. Al concluir que el viejo concepto de transporte se encuentra en crisis, se incorpora el elemento social bajo el concepto macro de movilidad urbana, de esta manera integrar las variables de accesibilidad al transporte y a través de este el acceso a servicios y bienes que determinan los parámetros de calidad de vida considerando que el acceso a una estructura de oportunidades es el factor determinante en la población de bajos ingresos económicos.

El interés de este trabajo de tesis se centra en la articulación de las variables, accesibilidad al transporte urbano y calidad de vida en el marco de la movilidad urbana cotidiana, y el análisis de como factores de carácter social e institucional coadyuvan o no, para construir el acceso a una calidad de vida en las ciudades.

En el primer capítulo destinado al marco teórico, se revisa el concepto macro de Movilidad Urbana, como concepto paraguas del transporte urbano, el concepto meso en el que se analiza la relación entre las variables transporte urbano y accesibilidad que nos ayudaran a entender la lógica de los conceptos espaciales y sociales en la estructura de la ciudad que determinan la calidad de vida de la población.

En el segundo capítulo, se establece un enfoque metodológico y se realiza una revisión de estudios de caso a escala regional con el fin de conocer cuál es el aporte de dicho estudio en tanto la literatura del tema de investigación.

El tercer capítulo se orienta a contextualizar la investigación en la ciudad de Quito en el marco de la movilidad y transporte urbano, se realiza una rápida caracterización del proceso de urbanización y el transporte, crecimiento demográfico, estructura urbana en relación a periferia y centro, con el objetivo de dimensionar y analizar problemática de intervención de accesibilidad. En este último capítulo, a partir de un estudio de caso, se muestran las dinámicas espaciales y sociales de la población a estudiar y las estrategias de las familias de bajos ingresos económicos para acceder a una estructura de oportunidades, sus activos y recursos.

Finalmente las conclusiones recogen los principales hallazgos de este trabajo de tesis orientado a reflexionar sobre la accesibilidad al transporte urbano, en el sentido de que estas permitan la construcción de estrategias viables y adecuadas para mejorar la calidad de vida de la población con menores ingresos económicos.

Palabras clave: accesibilidad, calidad de vida, transporte urbano y movilidad.

INTRODUCCIÓN

Definición del problema de investigación:

En la actualidad los conceptos de movilidad y transporte se han convertido en un tema relevante para las ciudades, existe una necesidad de los ciudadanos en áreas urbanas y rurales por movilizarse o desplazarse con el fin de realizar variedad de actividades, por esta razón, el uso y desarrollo de los medios de transporte y la movilidad en sí, es una temática imprescindible en las ciudades de nuestra región. “La movilidad, sin embargo, no es solo un desafío para arquitectos y urbanistas... es tan profundamente enraizada en nuestras sociedades urbanas que es también un importante tema social y político” (Ascher, 2003:19).

Acompañando a este desarrollo de los medios de transporte encontramos el proceso histórico de crecimiento urbano de las ciudades, entendido como un ajuste entre la relación de mayor o menor grado de consolidación de la estructura urbana y la incorporación de medios de transporte ya sea público o privado con el fin de que la población pueda desplazarse con mayor facilidad. Al mismo tiempo esta relación ha viabilizado fenómenos sociales en las sociedades como exclusión, desigualdad, menor accesibilidad a oportunidades laborales, disminución en el bienestar social o calidad de vida, son temáticas actuales que requieren de nuevos aportes y estudios en la región.

Si nos centramos en el concepto de transporte, este ha estado vinculado directamente al concepto de desplazamiento o movilidad, desde la incorporación del primer sistema de ferrocarril en Europa en el siglo XIX, atravesando por varias implicaciones en estos últimos siglos, el medio de transporte no solo se enfocó en el ferrocarril, posteriormente se incorporaron nuevos elementos como el automóvil, el bus, la bicicleta, generando sistemas viales considerados como sistemas urbanos netamente espaciales. Superando las viejas visiones sobre el transporte y acercándonos a la nueva visión sobre movilidad, en la actualidad “el objetivo de todo el transporte es crear un acceso universal al transporte seguro, limpio y asequible para todos los que a su vez puede facilitar el acceso a las oportunidades, servicios y mercancías” (ONU Habitat, 2015:1).

En este sentido, el transporte urbano, se ha abordado desde una perspectiva espacial ya que es un elemento que establece primordialmente conectividad entre la estructura y trama urbana de la ciudad, conecta barrios, centralidades, periferias superando distancias. La aproximación al transporte urbano desde un enfoque primordialmente espacial ha afectado el trazado y trama urbana, ha incrementado costos y tiempos de viaje, ha generalizado la deficiencia de oferta, falta de infraestructura, mala calidad de servicio, accidentes y tarifas altas en el desplazamiento. Por otro lado, el transporte urbano ahora es abordado desde una perspectiva social que permite visualizar una distribución desigual de la movilidad en el marco espacial, es decir en la estructura urbana determinada y en un proceso de planificación de transporte también determinado.

De acuerdo al marco analítico de Diego Hernández, el desafío actual es pensar en la accesibilidad por transporte público con un enfoque multidimensional vinculado al concepto de la movilidad, que trascienda por sobre el desplazamiento e integre la visión de accesibilidad al bienestar y equidad (Hernández, 2012:117). La perspectiva de accesibilidad por transporte público, se enmarca en el rol social de la movilidad, este es significativo porque a través del transporte se puede viabilizar una “estructura de oportunidades” (Katzman, 1999:9).

La inclusión del componente social en el transporte, se debe a una propuesta para crear un nuevo enfoque que genere una ruptura del viejo concepto, cree apertura a probabilidades de accesibilidad a bienes y servicios como son la salud, educación, vivienda y trabajo. En este sentido, el estudio de la relación entre la accesibilidad y bienestar social o calidad de vida en el transporte

Le otorga un rol relevante a nociones tales como derecho, ejercicio de la ciudadanía o inclusión. En última instancia, lo que se destaca es la naturaleza pública de la movilidad y la accesibilidad reconociéndose el hecho de que se trata de un bien que debería ser protegido por el conjunto de la sociedad (Hernández, 2012:119).

El momento en que el transporte urbano considera problemáticas sociales se consolida como un concepto integral, de manera que pueda abarcar el estudio de distintos grupos económicos dentro de la población urbana en las ciudades, específicamente nos centraremos en el análisis de la población con bajos ingresos económicos. “El transporte público determina el acceso de

los individuos, especialmente de aquellos con niveles de ingreso bajos, a los diferentes espacios de la ciudad, estableciendo una relación directa entre transporte, equidad y desarrollo económico urbano (Boareto, 2003; Wood y Johnson, 1996).

La distribución de la población en la ciudad, “se produce de acuerdo a un mayor o menor ingreso económico, todos estos problemas vinculados a la necesidad de movilizarse” (Arenas, 2011:178). Las actividades económicas, educativas, recreativas que la población realiza en las ciudades, en la mayoría de los casos están ubicadas o localizadas en el área de alta densidad y consolidada de la ciudad, al contrario de las actividades de permanencia relacionadas con el hogar que están ubicadas en las áreas periféricas, caracterizadas como áreas o zonas residenciales.

La construcción diferencial en lo social y espacial muestra que son condiciones particulares de cada grupo o familia que se generan por el mayor o menor ingreso económico y por la distribución de los capitales (Gutiérrez, 2004), todo esto con una interrelación entre la movilidad territorial y la movilidad social, donde se admite que existe un rol significativo de la movilidad espacial en la producción y reproducción de las estructuras espaciales (Hernández, 2010).

“La noción de capital alude a los recursos e incluye no solo los recursos materiales (el capital económico) sino también otro tipo de recursos: culturales, sociales y simbólicos” (Gutiérrez, 2004:67) se traslada al plano espacial, de manera que la población con mayor ingreso económico y movilidad se localiza en el área urbana consolidada, donde se concentran los servicios con mejor accesibilidad y menor desplazamiento, al contrario de la población con menor ingreso económico y menor movilidad, la cual se localiza en las áreas periféricas en proceso de consolidación, donde tienen escaso acceso a servicios y necesitan movilizarse largas distancias para acceder a un bien y servicio, por lo tanto, la localización de la vivienda y la localización de las actividades desempeñan un rol importante en la calidad de vida de la población.

Al centrarnos en el grupo con menor accesibilidad a la movilidad, de acuerdo a Gutiérrez, se analiza el espacio de vida de familias pobres, por el carácter relacional del mismo en tanto que las estrategias de reproducción social se explican en un doble sentido: en

el contexto del sistema que constituyen (familia o grupos de familia pertenecientes a una clase) y en el marco más amplio del espacio social global, donde las practicas diferenciales estarían articulando modos de reproducción social diferenciales (Gutiérrez, 2004).

Si bien, existe la necesidad de desplazamiento, la actividad económica más importante en la estructura de una familia o grupos familiares es la actividad laboral, es uno de los activos económicos con que cuenta la familia dentro de su “estructura de oportunidades que se definen como probabilidades de acceso a bienes, a servicios o al desempeño de actividades que inciden sobre su bienestar” (Katzman, 1999:9). Además del “capital social, este alude a relaciones (“amigos”, “conocidos”, “parientes”, “políticos”, etc.) que una familia puede movilizar, en un momento dado y que le permite hacer valer los otros capitales que posee” (Gutiérrez, 2004:68).

Los integrantes de un grupo familiar, se desplazan en la ciudad en busca de una probabilidad de acceso a una estructura de oportunidades que se construyen de acuerdo a sus necesidades, estas oportunidades son las que determinan su calidad de vida.

La forma parcial con la que se evalúa la calidad de vida, generalmente centrada en aspectos de salud o de lugar de vivienda, dejando a un lado otros elementos importantes alimentación, horarios y lugares de comida, diversión y entretenimientos, entre otros igualmente indispensables para la reproducción social de la fuerza de trabajo (Ramírez, 2013:3).

La calidad de vida se articula a una suerte de encadenamiento jerárquico de estructuras de oportunidades (Hernández, 2010), la familia depende de una oportunidad o probabilidad de acceso a bienes y a servicios que no existen en el sector donde habita y que demanda diariamente, esta es la razón por la que inicia su desplazamiento, en este sentido, no importa cuán lejos esté localizado el lugar de trabajo desde su lugar de vivienda, no importa el tiempo de desplazamiento, la inseguridad y la falta de accesibilidad, todo es parte de un proceso de conformación de una cultura laboral que se construye de manera diferencial y que además depende de las condiciones particulares de cada grupo (Ramírez, 2013).

Los grupos de sectores urbanos con menor ingreso económico se ven desfavorecidos por la ausencia de medios de transporte que posibiliten la conectividad directa entre centro y periferia urbana considerando tiempo y distancia. Los largos trayectos de desplazamientos

para llegar al destino inician con caminata para tomar líneas de bus privado o público, ya que no existen más opciones para ellos, no es posible para la población de estos sectores tomar el transporte privado (taxi), porque es caro y los ingresos económicos no permiten este gasto.

Además, están desfavorecidos por la falta de infraestructura vial en el trazado urbano, condicionado a únicas vías de acceso a los centros desde la periferia, edificios de terminales de transporte sin conectividad, problemas en la capa asfáltica deteriorada que interrumpe y bloquea el flujo vehicular en las principales arterias de la ciudad, causando inseguridad y accidentes en los espacios donde resuelven su sobrevivencia diaria.

Y por otra parte, la población esta desfavorecida porque finalmente el transporte público no tiene como objetivo el desplazamiento de sí mismo como infraestructura, sino lograr que las personas puedan realizar actividades y sus satisfacer necesidades. Por lo que, la calidad de vida y accesibilidad es determinada por la capacidad para superar distancias geográficas y es de tanta importancia que no se puede dar por sentada en una sociedad.

Esta investigación centra esfuerzos en la articulación entre la accesibilidad y la calidad de vida o bienestar social de los ciudadanos y el rol del transporte urbano como modo de desplazamiento en la ciudad moderna. Justamente para evidenciar que desde la perspectiva de movilidad existe una distribución desigual dentro de los procesos de planificación y por lo tanto, en la estructura urbana determinada. Inspirados en el modelo de Hernández (2012) el cual propone el enfoque de activos y estructuras de oportunidades para el estudio de la accesibilidad al transporte, concebida como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad y los recursos y activos con que cuentan los hogares para aprovecharlas. (Hernández, 2012).

Pregunta de investigación

¿Cuáles son los factores que favorecen la accesibilidad al transporte urbano, tendientes a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos?

Hipótesis

La accesibilidad al transporte urbano y a otros bienes sociales que garantizan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos está relacionada con la cantidad de recursos (activos,

capitales) con que cuentan las familias y la estructura de oportunidades que logra movilizar a través de esos capitales a su favor.

Objetivo General

Explicar el rol del transporte urbano al permitir la accesibilidad de la población a una oportunidad laboral con el fin de mejorar su calidad de vida.

Objetivos Específicos

- Explicar la relación entre el concepto de accesibilidad y transporte urbano, la relación entre lo territorial o espacial y lo social.
- Explicar los factores que viabilizan la accesibilidad al transporte urbano en la movilidad urbana
- Explicar el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de la movilidad y la cantidad de recursos y activos con que cuentan los hogares para aprovecharlas.

Metodología

La aproximación del presente trabajo se enfoca en el estudio urbano sobre la accesibilidad al sistema de transporte urbano y a través de este, determinar la dimensión sobre calidad de vida orientado a la población o sectores de la ciudad de bajos ingresos económicos ubicada en las zonas periféricas. Dado que esta investigación tiene por objetivo comprender a profundidad la accesibilidad al transporte y a través de este el acceso a una oportunidad o probabilidad de formar parte de una estructura laboral, de manera que la población acceda a una herramienta económica para soportar su unidad familiar en un marco de equidad e igualdad. En este sentido, se aplicara una metodología de investigación de carácter cualitativo.

La elección de este método permitirá entender la relación entre la población usuaria del transporte urbano y la accesibilidad a una calidad de vida como dimensión de la movilidad en el marco de la política y economía. Esto ha significado la elaboración de un diseño de investigación de carácter flexible, multimodal mediante: a) la dinámica de la accesibilidad al transporte urbano en lo espacial y lo social, y b) la dimensión de los activos,

bienes y servicios con los que cuentan los hogares o familias de sectores con bajos ingresos económicos hacia tender una mayor o menor calidad de vida.

Las variables identificadas son:

1. Accesibilidad al transporte urbano, lo espacial: acceso a medios de transporte de acuerdo a condiciones de localización de vivienda – hogar y localización del lugar de trabajo, flujos, recorridos y conexiones.
2. Accesibilidad al transporte urbano, lo social: accesibilidad a la estructura de oportunidades, acceso a una oportunidad laboral, conflictos.
3. Calidad de vida: dimensión de activos - recursos, bienes y servicios con que cuentan las familias.

En este sentido,

Las unidades de análisis serán:

- Caso de estudio de un barrio o sector popular, en la periferia de la ciudad donde se asienten grupos sociales de bajos ingresos económicos
- Caso de estudio de por lo menos diez unidades familiares ampliadas.
- Caso de estudio de los modos y medios de transporte que utilizan las familias.

El marco temporal será: desde el año 2000 hasta el año 2015.

CAPÍTULO I DISCUSIÓN TEÓRICA

El capítulo en un primer momento hará un recorrido en el marco conceptual macro, la movilidad urbana articulada al transporte urbano como marco teórico macro para enlazar las variables accesibilidad y calidad de vida o bienestar social. Determinando como se viabiliza la accesibilidad al transporte de la población y que además es un activo con que cuentan los ciudadanos que permite ese acceso.

El recorrido en un segundo momento se centrará en las variables transporte urbano, lo espacial y lo social, inscribiendo en esta última su relación con la accesibilidad como dimensión de la calidad de vida.

Movilidad urbana y transporte, lo espacial y lo social.

La movilidad urbana es un concepto reciente a estudiar y plantear en las ciudades latinoamericanas, “en los trabajos sobre movilidad urbana aún es difícil identificar un marco explícito de definiciones. El uso del término movilidad es ambiguo, resultando confusa la reflexión y en alguna medida superficial” (Gutiérrez, 2009:247). Sin embargo, la discusión se centra en analizar la capacidad de las personas para superar distancias geográficas y visibilizar como esta capacidad de movilidad no puede darse por sentada en una sociedad.

La movilidad urbana y el transporte en la región se convierten en un desafío para las ciudades, se configuran en la estructura urbana, crecimiento demográfico y se articulan con componentes sociales, económicos, políticos e históricos. En la actualidad la movilidad urbana es un concepto multidimensional, es en un eje fundamental en las ciudades latinoamericanas.

En la mayoría de los casos, la movilidad urbana se trata de manera aislada y enfocada en estudios de transporte, “centrados en los lugares (orígenes y destinos) y utilizando la encuesta como herramienta para recoger información sobre los viajes realizados con los medios de transporte disponibles” (Gutiérrez, 2009:247). Ya que al momento, en relación al transporte en las ciudades las preguntas que hay que responder son tres: quién paga (cuánto y

cómo se financia), quien accede al bien y cuál es la calidad del mismo (Hernández, 2010:131).

Las aproximaciones teóricas a la movilidad urbana tienen entradas desde perspectivas; políticas, económicas, sociales, medioambientales, antropológicas, sociológicas, urbanas - arquitectónicas, entre otras. De acuerdo a Gutiérrez, “Asimismo, el marco teórico disponible en las ciencias sociales post 1968 requiere una actualización. Este vacío tanto teórico como empírico, se refleja en la capacidad para plantear preguntas y respuestas relativas a la movilidad de las ciudades de la globalización” (Gutiérrez, 2009:247). En este sentido, la perspectiva en la que nos centraremos es la que nos permita mostrar la distribución desigual de la movilidad en el marco de una estructura urbana determinada y en un proceso de planificación de transporte también determinado.

El recorrido para abordar las distintas perspectivas sobre la movilidad urbana inicia en un primer momento con la primera idea de desplazamiento o movimiento del habitante moderno y en un segundo momento, en la relación del transporte con los procesos urbanos iniciados en el siglo XIX, estos procesos son principalmente producidos por la migración campo-ciudad de la población con fines principalmente económicos, porque es en la ciudad donde se encuentran las primeras industrias con numerosas plazas laborales, por lo tanto, la primera posibilidad de encontrar trabajo para generar ingresos económicos para la familia.

La migración campo-ciudad de la población del siglo XIX en Europa, ha sido el desplazamiento humano más determinante de la época, en el sentido, de que la población se ve en la necesidad de desplazarse para realizar todo tipo de actividades ya sea individuales o en conjunto, grupo y asociación por un fin en común. El trabajo en el campo no permite un ingreso económico fijo, estable y no logra solventar accesibilidad para resolver necesidades básicas y por lo tanto, calidad de vida. Al localizarnos en nuestro contexto, en las ciudades latinoamericanas, también se produjo el proceso de migración campo-ciudad, y en la actualidad todavía se sigue generando en mayor o menor grado, producido por varios factores específicos a cada ciudad.

La caracterización de la movilidad está vinculada a los procesos urbanos iniciados principalmente a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en las ciudades de la región,

todo esto para explicar que los procesos de industrialización han producido grandes desplazamientos humanos, concentrando población en las ciudades y en largos periodos de tiempo consolidando la estructura y crecimiento urbano, Millares-Guasch determinan que “es así como la organización del espacio urbano moderno origina un nuevo elemento urbano: la movilidad de las personas para realizar actividades cotidianas o puntuales, que hace posible el acceso a los lugares donde estas se desarrollan”(Millares-Guasch, 2002:28).

El fenómeno de movilidad o desplazamiento se enmarca en procesos de globalización y en el contexto actual de las ciudades continúa el fenómeno de migración campo-ciudad que se puede describir como un proceso sin fin, donde la ciudad soporta y recibe una población móvil externa que se convierte en interna además de soportar la población móvil interna ya existente, “La suma de desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana¹, y debe ser considerada como el punto de partida de cualquier política urbana de transporte” (Millares-Guasch, 2002:27).

Así en la actualidad “La globalización explicaría los procesos socio-económicos y territoriales ocurridos desde mediados de los años 70s del siglo XX”. (Pradilla, 2008:11). Por esta razón, la necesidad de moverse se traslada rápidamente a la necesidad de intercambio económico, el desplazamiento o movimiento va más allá del interés por apreciar el entorno, apreciar los lugares en la ciudad, vincularse con la gente y establecer relaciones por el contrario se han creado rupturas sociales y espaciales.

El desplazamiento de la población se desarrolla en un espacio, lugar y tiempo determinado y al considerar que “los estudios urbanos han tendido a analizar los desplazamientos de los ciudadanos siempre desde la oferta del transporte” (Millares-Guasch, 2002:65). Se busca visibilizar la distribución desigual de la movilidad en “la ciudad, que es donde se hace imprescindible la interconexión entre los diferentes grupos sociales y los diferentes espacios y tiempos urbanos” (Millares-Guasch, 2002:27).

Al lado del hambre, el empleo, la vivienda y los servicios de salud y educación, que han recibido la atención de muchos investigadores y

¹ A lo largo del capítulo, cuando se hace referencia a la movilidad, el desplazamiento o incluso al movimiento, se identifican con el concepto genérico de movilidad cotidiana a fin de diferenciarla de la movilidad residencial o cambio de domicilio (Millares-Guasch, 2002:27).

formuladores de políticas públicas, la movilidad urbana y la oferta adecuada de los servicios de transporte colectivo raramente ha sido estudiados en sus relaciones con la pobreza. Y mientras tanto, el acceso a las oportunidades de empleo, a los lugares de residencia ya los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales dependen de las condiciones del transporte. En otras palabras, los problemas de movilidad pueden ser, con frecuencia, agravantes de la pobreza y, por ende, de la exclusión social (Avellaneda, 2008:10).

La ciudad concentra actividades y funciones económicas, sociales y políticas distribuidas en la estructura espacial urbana de manera irregular, dispersa y fragmentada “ es el resultado de un proceso histórico, no solo en el sentido hereditario y lineal, sino como un proceso interactivo entre las viejas condiciones y las nuevas, con ritmos desiguales y desfases temporales destacados” (Millares-Guasch, 2002:65).

La consolidación de las ciudades se produce debido al desplazamiento de la población desde el campo a la ciudad y desde otras ciudades del país y de la región causando también un crecimiento demográfico, todo esto generó incremento de patrones de crecimiento heterogéneo de la mancha o estructura urbana. El acelerado desarrollo urbano generado por la migración busca la posibilidad de resolver los conflictos de desplazamiento de los habitantes y en este sentido incorpora en la ciudad un sistema, un medio de transporte que no tiene como objetivo el desplazamiento en sí mismo, sino que la población pueda realizar actividades y satisfacer necesidades.

La movilidad urbana considera la localización o distribución de las actividades en la estructura espacial de la ciudad, no se puede descartar que durante el proceso histórico-temporal de las ciudades, estas atraviesan por cambios de uso y función, cambios de tamaño o escala, generando zonas consolidadas en el centro urbano y zonas dispersas en la periferia. Para Carrión:

El modelo de crecimiento difuso de la ciudad, es nocivo para ambos casos, pues en primer lugar genera cuantiosos gastos en infraestructura y sobre todo en provisión de servicios a largas distancias. Y por otro genera pérdidas económicas en relación a la gran cantidad de tiempo (dinero) que se invierte en el traslado y la contaminación ambiental que estos desplazamientos implican. Es así que este modelo es insostenible económica y ambientalmente” (En Gordon, 2001:12).

La movilidad urbana está articulada a la estructura espacial de la ciudad y por lo tanto, a una “reconfiguración espacial” (Mattos 2007:184), la ciudad sostiene innumerables fragmentos espaciales, zonas urbanizadas, sistemas y medios de transporte, áreas verdes, equipamientos y servicios, también soporta problemas sociales como violencia, inseguridad, exclusión, segregación y pobreza. “El propósito principal es analizar el impacto del sistema de transporte urbano de una ciudad en la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza que viven en ella” (Avellaneda, 2008:10).

La relación entre la movilidad urbana y la estructura espacial de la ciudad, en la mayoría de los casos se ha concentrado en la capacidad en resolver la trama o trazado urbano y los elementos de infraestructura vial, obras públicas, accesos viales principales y vías de alta circulación, siendo estos importantes elementos urbano-arquitectónicos que han contribuido a intensificar el uso de suelo, comercial, residencial, de recreación, entre otros.

Y es por esta misma razón que, en los estudios urbanos de movilidad han quedado de lado problemáticas sociales de la población y los vínculos que existen entre ellas. (Mattos, 2007:284). En otras palabras, lo que nos interesa estudiar, evidenciar y mostrar de la movilidad es la distribución desigual porque “los problemas de movilidad son, con frecuencia, agravantes de la pobreza y por ende, de la exclusión social” (Avellaneda: 2008:10).

El objetivo de la movilidad en el marco de una estructura urbana espacial determinada tiende a resolver los fenómenos mencionados anteriormente mediante la conectividad. La estructura espacial, toma a la ciudad como escenario, de manera que busca entender sus transformaciones y a la vez solucionar su morfología para crear una lectura integral. Sin embargo, más allá de buscar la conectividad de los elementos espaciales, busca que las personas ejerzan “el derecho a la vida en la movilidad urbana” (Montezuma 2009:293).

Para Mattos, la movilidad se construye en efectos de reestructuración productiva y profundiza en procesos de globalización, por lo que el “desarrollo urbano condicionado” (Mattos 2007:184) en la ciudad es un factor importante en la economía y está relacionado con niveles de ingreso económico de la población. Pero ha esto agregamos que “esta participación, que en definitiva es el derecho a la ciudadanía, solo es posible permitiendo y

garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad” (Miralles, 2002:12).

Al concentrarse el vínculo únicamente en elementos urbanos y de infraestructura, la movilidad sigue siendo un concepto parcial, “Cuando aparecieron las primeras líneas de ferrocarril, pocos observadores advirtieron que estas anunciaban una revolución del desplazamiento, de las ciudades y del conjunto de actividades económicas. Nos inclinamos a pensar que se trataba nada mas de un perfeccionamiento de los viejos modos de transporte” (Amar, 2011:9).

El aspecto espacial en la movilidad está determinado por la conformación de zonas consolidadas y dispersas, atravesadas por proyectos de infraestructura urbana que son utilizados para conducir o viabilizar el movimiento de población de manera sistemática y ordenada, “el tamaño de las ciudades ha dependido de los medios de transporte y de almacenamiento de las personas, especialmente de las técnicas de construcción en altura, de gestión urbana de flujos y de abastecimiento” (Asher, 2004:20).

En el término más amplio, nuestro interés es enfocarnos en las personas y sus actividades cotidianas, no en el transporte en si mismo, “la movilidad urbana abarca el desarrollo de las actividades cotidianas de los individuos, para el funcionamiento global de las sociedades contemporáneas” (Navas-Quintero, 2008:162). De estas actividades cotidianas se construye la lógica social de la movilidad y sus problemáticas con el fin de aportar al desarrollo urbano.

En el aspecto social, la movilidad está determinada por la posibilidad de generar seguridad, accesibilidad, equidad y resolver fenómenos sociales que se relacionan directamente con la población y que se debe tener en cuenta no solo en el transporte sino también en el desarrollo urbano de las ciudades porque “la forma de ocupación de las grandes áreas urbanas, asociada al proceso desigual de ubicación de empleos y servicios públicos, genera un patrón caótico de circulación de personas y mercancías” (CAF, 2011:15).

El desplazamiento de la población ha incrementado considerablemente en el último siglo debido a la búsqueda de una oportunidad al acceso a bienes y servicios y principalmente al acceso a una oportunidad laboral (Hernández, 2010). En la actualidad, la concentración de

la oferta laboral en las grandes ciudades ha creado un acelerado crecimiento y consolidación de las áreas urbanas “como consecuencia de un determinante proceso de globalización y de la implantación de un modelo neoliberal de mercado, que produjo (y produce) una fuerte reestructuración en la morfología de las urbes modernas” (Mattos, 2007: 113).

La estructura urbana de las ciudades han sufrido fuertes modificaciones debido a elementos laborales y económicos articulados a la movilidad y el transporte urbano que han facilitado cambios en la morfología urbana, obteniendo resultados parcialmente positivos. Como ejemplo, en el contexto de la ciudades, el uso del suelo urbano de acuerdo a la temporalidad de la ciudad, cambia rápidamente de zonas o sectores residenciales a comerciales, de financieras a zonas recreativas, produciendo variedad de comportamientos en las oportunidades laborales de la población moderna y por lo tanto importantes desplazamientos, “tradicionalmente se ha asumido que en una sociedad sedentaria, como la capitalista, la movilidad entre los trabajadores se hace al interior de las ciudades o metrópolis en donde laboran dada la cercanía que existe entre el lugar de trabajo y de su habitación” (Ramírez, 2013:5).

Pero no se da por sentado en la totalidad este comportamiento ya que existen también trabajadores que se desplazan desde el centro urbano hacia la periferia. La búsqueda por mejorar las condiciones de calidad de vida de las personas vinculado al acceso a una oportunidad laboral depende de la organización de los mercados laborales en la ciudad, estos pueden “presentar mejores condiciones para la obtención de un mejor salario digno y suficiente que permita, al menos, la reproducción de la fuerza de trabajo y la de su familia” (Ramírez, 2013:6).

Esta discusión, en el marco de la movilidad muestra que la lógica del acceso a oportunidades laborales lamentablemente no es equitativa en las ciudades, ya que descansa de acuerdo a Katzman en una estructura social determinada por “el nivel de las desigualdades de ingreso y riqueza y en el grado de aislamientos físico y social” (Katzman, 1999:180).

Considerando que uno de los activos económicos con que cuenta la familia dentro de su estructura social es el acceso a una “estructura de oportunidades que se definen como probabilidades de acceso a bienes, a servicios o al desempeño de actividades que inciden

sobre su bienestar” (Katzman, 1999:9). Además de “la noción de capital que alude a los recursos e incluye no solo los recursos materiales (el capital económico) sino también otro tipo de recursos: culturales, sociales y simbólicos” (Gutiérrez, 2004:67).

En este sentido Gutiérrez, toma como análisis el caso concreto de la pobreza con el fin de tomar en cuenta la cantidad de recursos con los que cuentan las familias que viven en esas condiciones, es esta forma se pueda evidenciar que es el grupo o sector que se encuentra en circunstancias de mayor desigualdad en la ciudad y en el marco de la movilidad en donde “supone sostener la tesis de que es necesario explicar y comprender las estrategias de los pobres a partir de lo que tienen y no tanto de los que les falta; de sus capitales, más bien que de sus necesidades básicas insatisfechas” (Gutiérrez, 2004:67).

Más aún si se considera que en la ciudad moderna las oportunidades laborales de las familias pobres, cuentan con un capital económico y capital cultural en distinto grado y de acuerdo a Gutiérrez es lo que se puede determinar como “capital social, este alude a relaciones (“amigos”, “conocidos”, “parientes”, “políticos”, etc.) que una familia puede movilizar, en un momento dado y que le permite hacer valer los otros capitales que posee” (Gutiérrez, 2004:68).

En el ámbito local, la relación entre movilidad y exclusión social, movilidad y pobreza, movilidad y desigualdad son problemáticas poco tratadas en los estudios urbanos, y nuestra investigación se inclina a mostrar en la lógica de la movilidad que, “los sectores de las ciudades más excluidos son los que presentan las peores condiciones de movilidad y consecuentemente las peores posibilidades de acceso a las oportunidades y los derechos propios de la vida en la ciudad” (Cebollada, 2006; Andrade de Oliveira e Ishida Tedesco, 2007; Lleras e Idrobo, 2007; Avellaneda y Lazo, 2011; Hernández, 2012, etc en Asencio, A, 2012:6)

Los enfoques de Hernández, Katzman y Gutiérrez muestran a profundidad la movilidad en los sectores populares en donde se muestra que no se trata de un desplazamiento sino de un bien, en este sentido, se menciona en primer lugar

“una línea que establece que la movilidad representa uno de los recursos esenciales con los que cuentan los sectores populares para hacer frente a

las situación de privación. Estos trabajos se caracterizan por entender la movilidad como un ‘activo’ o ‘capital’ fundamental que no se reduce al mero desplazamientos del grupos social, sino que bajo determinadas circunstancias puede concretamente ser puesto en valor e intercambiado por otros bienes materiales o simbólicos” (Asencio, A, 2012:6)

Lograr un equilibrio en la dinámica económica y laboral de la población en el marco de la movilidad urbana en la actualidad, requiere direccionar a través de estrategias de intervención tanto las demandas de la población como equidad, seguridad, calidad de vida, como de la accesibilidad a los medios de transporte.

No toda la población tiene acceso a un medio de transporte, y a su vez a la movilidad debido a varios factores como localización, costos de la unidad, políticas públicas no efectivas, por estar razones, la capacidad para superar distancias geográficas de la población no puede darse por sentada en una sociedad, ya que “la aproximación a la inclusión, la integración y la cohesión sociales se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar de la vida de la ciudad” (Avellaneda, 2008:16).

La participación de varios actores en la movilidad entre ellos el Estado, como ente de regulación y control y principalmente la población como usuaria de los servicios busca mejorar el equilibrio económico, sin embargo existe todavía una disyuntiva entre si realmente se está logrando llegar a este equilibrio. Ya que, “cuando los desplazamientos de las personas están directamente relacionados con la utilización de los diversos medios de transporte se introduce una nueva fuente de desigualdad en la ciudad” (Millares-Guasch, 2002:29).

Al mismo tiempo, la participación de actores en la movilidad urbana puede definir y categorizar grupos vulnerables o frágiles como son los discapacitados, peatones y ciclistas, grupos mayoritarios y establecer categorías y asociaciones. En este sentido, el concepto de

Movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categorías socio laborales) más amplio que el término transporte, el cual se limita a una relación de oferta y demanda, expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de estructuras y medios de transporte, y por el otro, el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario y tiempo (Montezuma, 2003:175).

Otro factor que influye en la actualidad en la movilidad urbana es la localización de actividades y la vinculación del habitante a avances tecnológicos globales. El habitante para realizar sus actividades, incluyendo las laborales ya no necesita desplazarse, puede trabajar, realizar pagos, comprar desde su vivienda, siempre y cuando tenga accesibilidad a internet, esto implicaría que ya no es necesario desplazarse como antes, los viajes y actividades se reducen.

“El desplazamiento diario hacia el trabajo, hacia actividades de comercio, estudio, turismo, recreación se encuentran bajo condiciones sociales, económicas y físicas -características del individuo y el espacio urbano- que determinan la existencia y las formas que asume dicho desplazamiento” (Boareto,2003; Peres, 2003; Vasconcellos, 2001).

Además, con la incorporación de sistemas de información a la red urbana, se puede tener mejor acceso a servicios y oportunidades laborales en cercanía a la vivienda y al trabajo,

“hoy la movilidad es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio, a la familia. El derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implica el derecho a la movilidad (...) en cierto sentido, este derecho a la movilidad es una precondition de otros derechos” (Ascher, 2005).

El concepto de movilidad urbana estudia y se vincula con varios elementos como el transporte público y privado, la política pública, el desarrollo urbano y social, la infraestructura, el medio ambiente, entre otros. Los componentes mencionados anteriormente son parte del concepto mas no el concepto en sí, transformar esta idea con la que se ha venido trabajando en las últimas décadas de visiones parciales, que finalmente terminaban en parciales soluciones a problemáticas, determina que la movilidad urbana es un concepto amplio.

Lo que fundamentalmente se trata de evidenciar en la movilidad es la distribución desigual, es “indagar en las relaciones que se establecen entre la pobreza y las pautas de movilidad de las personas que la sufren y de observar en qué medida la oferta de servicio de transporte colectivo influye en los procesos de exclusión social de dicha población” (Avellaneda, 2008:10).

Las líneas de investigación optan por distanciarse de la idea de viaje, desplazamiento, refundando las definiciones tradicionales de la movilidad “si hasta hace dos décadas

hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora, de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas” (Avellaneda, 2008:3). En este sentido, podemos determinar que se ha producido analíticamente “el nuevo paradigma, el de “la movilidad para todos y a cada uno su movilidad”, introduce al individuo, la ‘persona móvil’, multimodal y comunicante, cocreadora y coproductora de su propia movilidad”. (Amar, 2011:15).

En nuestro caso de estudio, nos centraremos en el debate de Hernández en donde la dimensión de movilidad urbana se centra en definir o determinar el concepto de movilidad urbana espacial y el concepto de la movilidad urbana social, para mostrar cómo se articulan e interrelacionan entre ellos.

De acuerdo a Hernández, el concepto de movilidad urbana comprende una interrelación entre la movilidad urbana territorial o espacial y la movilidad social, “es el debate teórico actual en las ciencias sociales, que muestra básicamente la vinculación entre el espacio físico y el espacio social” (Hernández, 2010:119), en este último, inscribimos y articulamos la accesibilidad y calidad de vida.

De este modo, los debates expuestos por Gutiérrez, Katzman, Hernández, Avellaneda, y Millares entre otros, son debates sobre movilidad urbana a partir de la observación de significativas transformaciones urbanas en la década de los años noventa, que comienzan a enriquecer el concepto y le aportan nuevas dimensiones, sin dejar de lado el transporte. “Cuando hablamos de movilidad es ineludible hablar sobre transporte, como lo hemos expuesto son dos términos que comparten una misma unidad metodológica de estudio: el viaje²” (Gutiérrez, 2009:7).

Los primeros trabajos que trataron sobre la temática de transporte analizaron el universo de viajes, “el transporte es el medio o vector de desplazamiento usado para realizar un viaje, es así que los estudios en transporte se enfocan convencionalmente en el viaje realizado” (Gutiérrez, 2009:10).

² Por viaje se entiende un cambio de lugar de las personas o bienes en el territorio, cambio que requiere superar una distancia material. Andrea Gutiérrez, 2009.

En los años setenta, los críticos de la ciudad argumentan que el transporte, su sistema en la ciudad requiere de condiciones generales para que se pueda explicar la relación entre desarrollo económico y espacio. “El transporte urbano no es solo un elemento técnico introducido, de forma más o menos coherente, en el espacio público de la ciudad, sino que se trata de una construcción social, en la medida que el incremento de la velocidad ha introducido nuevos conceptos de espacio y tiempo” (Millares-Guasch, 2002:11) y “su objetivo principal es vencer -como elemento de re-equilibrio- los efectos de disgregación espacial intrínseca en la evolución de la ciudad” (Millares-Guasch, 2002:12).

Ya que la cantidad de desplazamientos ocasionan fragmentación espacial, la infraestructura de transporte se incorpora en la ciudad como medio para acortar tiempos y resolver la conectividad entre los fragmentos espaciales en un marco de movilidad y económico, con el fin de lograr que las personas puedan realizar actividades y satisfacer necesidades. “Los transportes urbanos surgen paralelamente al inicio de la ciudad industrial, cuando se construye un territorio urbano adecuado a las propias y entonces inéditas, condiciones de producción y consumo” (Millares-Guasch, 2002:12).

En las décadas posteriores a los años setenta, se determinan nuevos aciertos en relación al transporte, si bien el transporte está vinculado directamente con la movilidad urbana, se cae en un nuevo error, el concepto de transporte no es equivalente al concepto de movilidad sino que forma parte de ella. De acuerdo a Amar:

El concepto mismo de “movilidad”, que se ha impuesto recientemente en sustitución de los términos de “transporte”, “desplazamiento”, “tráfico” o “circulación”, es un buen indicador de esta evolución. El concepto mismo señala notoriamente que, más allá de la utilidad de los distintos sistemas de transporte, la movilidad (de las personas pero no solo de ellas) determina el modo de vida y de funcionamiento dominante de nuestra sociedad (Amar, 2011:13).

Es posible que, en algunos casos el concepto de transporte se perciba en oposición con el concepto de movilidad, sin embargo “el transporte y la movilidad no expresan una oposición, sino un cambio de punto de vista: el transporte es un instrumento, un equipamiento; la movilidad es un atributo de las personas y de los objetos, pero es también, como lo veremos,

un atributo de las sociedades y también de los territorios” (Amar, 2011:34). El transporte no tiene como objetivo el desplazamiento en sí mismo sino viabilizar una distribución equitativa.

No se puede hablar de transporte sin hablar al mismo tiempo de la dinámica de las ciudades en la lógica de planificación, desarrollo y economía, ya que la población necesariamente se sirve de “los medios de transporte son una parte de la envoltura socioeconómica que los utiliza y los hace eficaces según propias necesidades y conflictos (Sawers, 1984 en Millares-Guasch, 2002:12)

El concepto de transporte y todas sus categorías se encuentran incluidos en el concepto de movilidad, esto ha permitido reforzar un concepto global, un concepto integral, incorporando a actores como es la población y las instituciones gubernamentales. Para que el transporte pueda ser entendido desde varias perspectivas y disciplinas, siempre se debe profundizar en que “las necesidades de desplazamiento no son únicas ni genéricas, al contrario, dependen de las características colectivas e individuales de los ciudadanos” (Millares-Guasch, Cebollada, 2003:5).

Por lo tanto, el transporte se centra en fortalecer los vínculos o articulaciones que la población requiere para resolver las variadas dinámicas principalmente las económicas, siendo lo laboral, la principal actividad económica que la población realiza en la ciudad con el fin de generar mayores ingresos y mantener o mejorar su calidad de vida. “Desde el punto de vista económico, el transporte es el fluido vital de las ciudades, en la mayoría de los países, inclusive en los países en vías de desarrollo, las ciudades son las principales fuentes de crecimiento económico nacional” (Banco Mundial, 2010:1).

La incorporación del sistema de transporte han influido directamente en la accesibilidad a lo laboral, el equilibrio económico en “las ciudades existe debido a economías de aglomeración asociadas con actividades industriales y de comercio. Los sectores de avanzada están localizados allí y la productividad del trabajo es generalmente mayor en las ciudades que en las áreas rurales” (Banco Mundial, 2010:6). Por lo que, el adecuado suministro de medios de transporte en las ciudades puede incrementar la accesibilidad al trabajo de los sectores urbanos pobres.

En esta perspectiva, la implicación para la ciudad y población de una dinámica económica en relación al desplazamiento y transporte recrea condiciones, ya que el gobierno tiende a concentrar esfuerzos únicamente en la forma en que se invierten los recursos económicos hacia el transporte público e infraestructura vial, en optimizar y minimizar costos de producción, mantenimiento e inversión, dejando de lado de nuevo a las problemáticas sociales. (Montezuma, 2003:174). En este caso, Montezuma sostiene que,

El concepto de movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categorías socio laborales) más amplio que el término transporte, el cual se limita a una relación de oferta y demanda, expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de estructuras y medios de transporte, y por el otro, el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario y tiempo (Montezuma, 2003:175).

Por lo mencionado anteriormente, “los sistemas de transporte público son uno de los elementos centrales que definen las dinámicas del desarrollo urbano, para bien o para mal. La movilidad urbana a su vez es determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básico de salud y educación” (Navas-Quintero,2008:165).

En este sentido, existe una doble condición del transporte en relación al desarrollo urbano en donde se explica que “la relación entre el transporte y estructura urbana que ha estado tradicionalmente basada en un paradigma de tipo causal, es decir, una predeterminación de un factor a partir de otro” (Troncoso-Duarte, 2010:7). Es posible que el acelerado crecimiento urbano produzca la necesidad de la incorporación de sistemas de transporte, es decir, la estructura urbana junto con el crecimiento urbano haya condicionado el diseño y desarrollo del transporte urbano.

La doble condición de transporte ha creado impactos tanto positivos como negativos en el desarrollo urbano de las ciudades. El transporte urbano viabiliza el desplazamiento del habitante en la ciudad y para realizar este desplazamiento se toma en cuenta la localización y destino de las actividades y de los lugares de mayor permanencia.

El desarrollo urbano y los sistemas de transporte han influido directamente en el crecimiento urbano, localización de actividades y consolidación de una estructura urbana

establecida como “diferentes elementos, formales y funcionales, entendidos sincrónicamente y considerados primordiales en la conformación de una ciudad y su inmediata periferia, partiendo del principio de que dichos componentes se encuentran interrelacionados y forman parte de un todo” (Zoido, 2013:165).

El lugar donde el habitante desarrolla actividades como trabajo, educación, comercio e intercambio y vivienda determinan los puntos de inicio y fin del desplazamiento y sus recorridos. La localización espacial de estas actividades es propia para cada persona, y al ubicarnos en las grandes ciudades, sus centros urbanos y periferia, ya no podemos hablar de un solo desplazamiento sino de múltiple de ellos. Estas prácticas de desplazamientos delimitan fronteras conceptuales de exclusión social en los sectores de la ciudad donde se encuentra la población de menores ingresos económicos.

Los conflictos de desigualdad y exclusión social en las ciudades, todas estas problemáticas que afectan a la población, determinan el desarrollo de estructuras sociales y sistemas de transporte urbano ya sea de manera organizada o en absoluto caos. “Una determinada organización de la movilidad, de los transporte y del espacio publico implica una opción política sobre la ciudad y sus ciudadanos” (Millares-Guasch, Cebollada, 2003:5).

Las condiciones de movilidad y transporte que se generan en la ciudad no siempre son equitativas y accesibles por lo tanto, esto evidencia que las acciones y decisiones políticas pueden o no lograr el objetivo para la población. “Las políticas gubernamentales cuando logran solucionar problemáticas de movilidad llegan a convertirse en modelos de planificación y gestión aplicables a nivel internacional, nacional y local, cuando no lo logran simplemente son ignoradas por la planificación”. (Navas-Quintero, 2008:161)

La relación entre la movilidad urbana, el transporte y la política pública urbana se deriva fundamentalmente en las ciudades latinoamericanas por la creciente necesidad de interconexión espacial producto de los procesos de globalización, modelo neoliberal, la expansión espacial de las ciudades y los procesos de “metropolización” que han alterado las condiciones de los desplazamientos en las áreas urbanas (Belda, 2003; Bianchi, 2003; Kain,1999; Pickrell,1999).

Considera además actores políticos, económicos y sociales a varias escalas, en general se percibe todavía un gran desequilibrio entre la política pública y la movilidad, debido a que la política sigue centrada en servir al transporte privado particular y no al transporte público masivo, descartando la demanda de la población, su entorno y sus relaciones. En este sentido, la participación del Estado a través de las políticas ya no pretende ser solo un regulador de actividades y servicios de la movilidad sino establecer una relación entre la política y los usos, los actores y los medios de la movilidad.

Las ciudades continúan siendo centros focales de problemáticas no resueltas. El gobierno, independientemente del rol en la aplicación de sus políticas de movilidad y transporte comienza a incorporar un proceso de comportamientos o acciones colectivas vinculadas con la sociedad que encierra valores e ideologías, con el fin de relacionarse con la planificación urbana para que a través de la administración local pueda ser la política efectiva. (Millares-Guasch, Cebollada, 2003).

La movilidad es objeto central de una política cuando se trata de políticas migratorias, desalojo y reubicación, transporte público; pero su manejo puede constituir también una estrategia para mejorar la calidad de vida, la productividad, las relaciones socio-espaciales entre individuos o comunidades, la repartición de los usos y funciones en la ciudad. Es decir que permea tanto directa como indirectamente muchos campos de la acción pública en materia de desarrollo urbano (Lulle, 2010:118).

Las políticas de movilidad se implementan como instrumento de transformación por este nuevo modo de gobernar. Articular las estrategias de gobierno y la política permite estudiar los problemas y soluciones específicos de un lugar y de personas.

De modo que hay que entender la política pública como un conjunto de elementos y procesos que, con el concurso activo o voluntariamente inactivo de alguna institución gubernamental o autoridad se articulan racionalmente entre sí en vista de lograr el mantenimiento o la modificación de algún aspecto de orden social (Roth, 2009:23).

El cambio de paradigma de movilidad, genera también un cambio de carácter Estatal, a nivel nacional, regional y local de las políticas. En este caso ya no se habla de políticas de transporte sino de políticas de movilidad y direccionadas a tratar temas sobre la planificación territorial y urbana. Se entiende además que la estructura de gobernanza es independiente

para cada gobierno de cada ciudad latinoamericana, vincula momentos históricos y políticos. Por esta razón, para Millares-Guasch y Cebollada:

Las políticas urbanas tienen que poder responder a las preguntas: ¿cómo llegan los ciudadanos a los distintos emplazamientos?, ¿pueden llegar todos?; porque la accesibilidad es un derecho individual que depende de las características personales de los ciudadanos, pero a la vez es una opción política para la ciudad en la medida que la cohesión social y territorial del espacio urbano depende, en gran parte, de ella (Millares-Guasch, Cebollada, 2003:2).

Debido a las innumerables demandas y necesidades de la población en relación al transporte, el gobierno se ve en el desafío de crear soluciones a través de la propuesta y ejecución de políticas públicas. “Siendo una política pública, una intervención gubernamental que establece regulaciones y reglas, planes de ordenamiento, ejecuta ordenanzas, normas y programas relevantes con el fin de mejorar la calidad de vida de una población”. (Navas-Quintero, 2008:163)

La preocupación del gobierno se fundamenta en si las políticas llegan o no a ser efectivas y/o eficientes y en relación a la movilidad urbana y los medios de transporte, si las políticas permiten accesibilidad equitativa al servicio de transporte y estas generen condiciones aptas para el desplazamiento de la población en las ciudades.

Normalmente las políticas tienden a direccionar la inversión económica en iniciar grandes proyectos urbanos sin prever la verdadera necesidad de la población. “Todas estas acciones y decisiones que emanan del sistema político se denominan políticas públicas, y pueden ser definidas como el conjunto de sucesivas respuestas del Estado frente a situaciones consideradas socialmente como problemáticas”. (Salazar, 1999:41)

La participación del gobierno, en primer lugar, tiende a desarrollar y ejecutar políticas para generar beneficios a la ciudadanía, de manera que se pueda optimizar costos en infraestructura de transporte y pueda invertir al mismo tiempo en programas sociales para mejorar relaciones con la población y lograr el mencionado equilibrio.

Al incorporar la política urbana como herramienta de participación del gobierno, de la municipalidad y demás dependencias locales, se busca mejorar la movilidad de las personas, el uso del transporte urbano y su calidad de vida optando por implementarlas de forma

eficiente y efectiva, en el sentido, de que garanticen, el control, planificación, regulación y fiscalización de los servicios públicos como es el transporte urbano. Estas políticas gubernamentales orientadas hacia lo social en el transporte han intentado con poco éxito mejorar la situación de la movilidad en la ciudad y han sido constantemente relegadas por los estudios urbanos aislando valioso conocimiento (Navas-Quintero, 2008).

El gobierno se convierte en ente regulador a través de impuestos de rodaje y políticas de circulación, de manera que se pueda llegar a un consenso mediante la participación de varios actores, además genera tipos de inversión desde el gobierno para trabajar en conjunto con empresas privadas, así resolver problemas críticos de movilidad y el transporte urbano en la ciudad mediante inversión y financiamiento.

Sin embargo, en la ciudad existen lecturas desde varias perspectivas desde los actores, la inseguridad, fracturas urbanas, segregación y exclusión son indicadores que muestran de manera más concreta la falta de eficiencia de las políticas públicas en el transporte y movilidad. A todo esto Vasconcellos sostiene que los mecanismos de gobernanza y gestión en movilidad buscan la conectividad de elementos económicos, sociales, culturales en el espacio pero la intervención del gobierno con la política pública no siempre muestra correspondencia con lo que sucede en la ciudad.

El transporte urbano va de la mano con el desarrollo urbano se relacionan a través de procesos y modelos económicos. El debate teórico actual establece un relanzamiento de la ciudad vinculado al sistema de transporte permitiendo una comprensión de las ciudades a escala global enmarcado dentro del modelo de competitividad comprendido desde la economía urbana ortodoxa (Camagni, 2005). Existe “una serie de complejidades asociadas a las externalidades del desarrollo urbano y el transporte, que se constituyen en los retos contemporáneos a superar para alcanzar una mejora en la competitividad de las ciudades” (CAF, 2011:312).

El modelo de gobernanza determina el tipo de sistema, orden o reglas que organiza las actividades de las urbes. Como establece Surel, “paralelamente, con los gobiernos de izquierda son las políticas sociales y educativas las que son objeto de un aumento del interés, mientras que la derecha en el poder tendría tendencia a desarrollar las políticas ligadas a la

seguridad o a la defensa” (Surel, 2006:60). En el caso del transporte y la movilidad, se puede determinar que se vinculan a políticas sociales debido a la lógica del concepto actual de movilidad, a las demandas de las últimas décadas y que forman parte de los procesos dinámicos de la población.

El gobierno, independientemente del rol de sus políticas en transporte y movilidad comienza a incorporar un proceso de comportamientos o acciones colectivas de la sociedad que encierra valores e ideologías con el fin de crear un conjunto de sucesivas respuestas hacia problemas que se visibilizan en la ciudad. “La efectividad de estos sistemas depende en buena medida de la capacidad de los agente público para crear políticas que respondan de forma efectiva a las necesidades y demandas de transporte en los grandes centros urbanos” (Navas-Quintero, 2008:162).

En este sentido, articular las estrategias de gobierno y la política permite estudiar los problemas y soluciones específicas al transporte. Como determina Roth,

Hay que entender la política pública como un conjunto de elementos y procesos que, con el concurso activo o voluntariamente inactivo de alguna institución gubernamental o autoridad se articulan racionalmente entre sí en vista de lograr el mantenimiento o la modificación de algún aspecto de orden social (Roth, 2009:23).

Desde el punto de vista del gobierno en los países de la región, “se aplicaron políticas más liberales que privatizaron y/o descentralizaron la operación o la propiedad de empresas públicas, que permitieron alzas tarifarias y al mismo tiempo se practicaron menos regulaciones” (Figueroa, 2010:379), por esta razón, el desarrollo urbano está vinculado tanto económica como socialmente a las políticas urbanas de movilidad y transporte, la efectividad de los sistemas de transporte depende en gran medida de la capacidad de los agentes públicos para crear políticas y a la inversión económica tanto de instituciones públicas como privadas, nacionales y extranjeras.

De acuerdo a Klein, “la premisa del esquema propuesto es que el desarrollo local no puede limitarse a los recursos locales. Al movilizar recursos privados y públicos, individuales y colectivos, la acción colectiva establece una relación ascendente entre lo local y lo global, entre lo social y lo económico”. (Klein, 2005:35).

En este sentido, el gobierno, la empresa privada y el resto de actores también cambian su rol, “ya no se ve al Estado como el único actor del desarrollo, sino como un socio (partner)” (Klein, 2005:30). Tanto los nuevos roles desde el Estado como desde los otros actores a escala local como global permiten que “el desarrollo local se plantee como el traspaso de responsabilidades sociales a actores de la sociedad civil tales como instituciones locales, organizaciones de beneficencia, grupos de presión, que pueden asumirlas de manera más eficiente, y sobre todo, con recursos inferiores”. (Amin, 2005 en Klein, 2005:30). En el sentido, de que la aplicación de políticas urbanas en el transporte acorte la distancia en la desigualdad entre los sectores urbanos en las ciudades.

La movilidad se inserta dentro de un modelo de gobernanza que permite comprender las ciudades, su orden, articulación y organización reflejada a través de herramientas de política urbana.

La implantación de esta política estuvo marcada por la necesaria transformación de las economías para hacer frente al nuevo modelo: ello implicó la puesta en marcha de procesos de transformación, tendientes a reajustar el empleo en el Estado, abolir las prácticas de subsidios a promover facilidades arancelarias como una modalidad de ajuste económico (Figuroa, 2008:377).

La transformación de economías logró que los proyectos de transporte urbano que se encuentran en marcha en las ciudades fortalezcan parcialmente el desarrollo urbano. A escala regional y local desde la visión del gobierno, las políticas de transporte mantienen la iniciativa de establecer un modelo de planificación de acceso al transporte, como derecho a la ciudad.

Esta situación se puede entender mejor al analizar la historia de las políticas de transporte de las áreas metropolitanas. En los capítulos de las ciudades se describe la constitución de los sistemas de transporte público, muchos de los cuales padecen de bajo nivel de reglamentación, debilidades organizacionales y carencias en el control del tránsito. Asimismo, los procesos económicos y sociales ocurridos en las ciudades explican gran parte de la mala distribución de la riqueza, de las diferencias de ingresos y niveles educativos entre los grupos sociales, y de las decisiones de inversión que han favorecido a los usuarios del automóvil (CAF, 2011:300).

El interés en general por mejorar la accesibilidad a una calidad de vida del ciudadano desde la política pública se inscribe en nuevos principios urbanos (Ascher, 2004) y en el derecho a la ciudad (Harvey et al.2009). Un derecho urbano, mediante la aplicación de políticas de movilidad y transporte para rescatar elementos sociales, económicos y urbanos que deriven en la igualdad y equidad.

Como un primer cambio, la construcción de una nueva ética urbana enfocada en principios y derechos de igualdad, justicia social, solidaridad produce un desarrollo urbano equilibrado, “el derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros cambiando la ciudad” (Harvey et al.2009)

La construcción de una ciudad con derechos implica que el concepto de transporte urbano abarque un sin número de factores, variables y condiciones, no se centre en el transporte, sino en la población, en su entorno y sus relaciones y que el transporte urbano pueda ser vistos como un bien accesible como derecho del habitante.

Se busca que el desarrollo de los medios de transporte vaya al ritmo de las necesidades de la población, ya que “la gran ciudad contemporánea produce formas y ritmos de movilidad distintos a los conocidos con anterioridad, permaneciendo un requerimiento de movilidad masiva (en cantidad), pero no estandarizada (en cualidad) ni generalizada (en accesibilidad)” (Gutiérrez, 2009:248).

Se inscribe la accesibilidad a la ciudad y al transporte urbano como derecho, sin embargo, la real relación entre el transporte urbano y la accesibilidad se sustenta directamente en la articulación con la estructura urbana de la ciudad. Las condiciones para esta articulación se consideran de acuerdo a Ainstein (2001) en tres dimensiones:

Económica –costos relativos de producción y mantenimiento de infraestructura, no exclusivamente de transporte (...), ambiental – externalidades generadas por modos alternativos de movilidad física y social –implicancias en cada sistema de movilidad masiva, ya sea de la propia factibilidad de los flujos de transporte a través de los cuales las demanda logran concretarse, como de la articulación efectiva de los diversos estratos de la comunidad (Ainstein, 2001:1).

Si existe configuraciones territoriales en la estructura urbana con impactos positivos en la ciudad entonces existirán buenos niveles de accesibilidad urbana y de transporte, ya que el resto de articulaciones sean económicas, políticas y funcionales también van a fluir positivamente y en armonía (Ainstein, 2001). Es decir el tipo de traza, trama y tejido urbano contribuyen para construir un contexto espacial en el transporte urbano viable o no viable para la población en la ciudad.

Las conexiones entre áreas de mayor o menor consolidación a través del transporte urbano determinaran un parámetro para medir la calidad de vida y a su vez sirven para conectar en el ámbito económico a los grupos de menor o mayor ingreso económico. Las condiciones de localización del hogar o la vivienda versus la localización del lugar de trabajo también determinaran la calidad de vida de la población.

Los efectos de esta revolución del transporte pueden ir, según Poduje, desde la valorización de la periferia, por reducción de los tiempos de traslado expresados en una disminución de la fricción espacial hasta el incremento del precio de los terrenos en la periferia por el aumento de la demanda por localizarse allí (Arenas, 2007:178).

Accesibilidad al transporte urbano y a la calidad de vida.

La propuesta actual en el transporte urbano en general es encontrar un enfoque multidimensional al concepto, que este no se centre únicamente en lo espacial, sino que considere todas las entradas y con mayor intensidad las sociales, además se articule con varias disciplinas y problemáticas urbanas. En este caso, el rol del transporte urbano en la accesibilidad o acceso de la población, es en realidad un bien que permite acumular otros, y en el esquema propuesto por Hernández, la accesibilidad se ubica como un eslabón en la cadena del bienestar social o calidad de vida.

Entendiendo bienestar como aquel conjunto de bienes básicos necesarios para el desarrollo de la persona y el acceso a canales de integración y movilidad social ascendente (en términos agregados, referiría al desarrollo social de una sociedad). Entre ellos se cuentan bienes vitales, tales como la alimentación, salud educación, vivienda, cuidados en escenarios de vulnerabilidad (niñez y vejez). También se podrían considerar bienes

“posmaterialistas”, tales como ocio y esparcimiento y el acceso a bienes culturales (Hernández, 2010:119).

La lógica entre la movilidad urbana, el transporte urbano y la accesibilidad que tomaremos a consideración en este estudio es “el paradigma de activos y estructura de oportunidades que permite generar un esquema analítico más parsimonioso y completo que reconozca factores con mayor o menor nivel de control por parte de los hogares” (Hernández, 2013:5). Agregando a este paradigma la relación con la estructura urbana y crecimiento urbano histórico específico para cada ciudad.

Las condiciones de la población para acceder al transporte y a través de este a una estructura de oportunidades, son trascendentes en la medida en que cada persona puede acceder o insertarse en una estructura social asociada a los desplazamientos urbanos de acuerdo a su ubicación o localización en la ciudad (Ainstein, 2001:11). El acceso a una estructura social determinada permite ver un mayor o menor nivel de desigualdad que de acuerdo a Katzman se sostiene en la calidad de las relaciones sociales entre las familias, grupos o

Si bien la universalización de los criterios de acceso a las fuentes de activos contribuye a reducir los efectos negativos de las desigualdades sobre la calidad de las relaciones sociales, hay al menos dos razones por las cuales no suele ser suficiente. La primera es la inercia de los patrones de dominación tradicional suele manifestarse en una distribución diferencial del capital social, y mediante el, en el control del acceso a los recursos de mayor calidad, de manera que status adquiridos del nivel teórico similar (un título profesional por ejemplo) [...] La segunda es que, aun cuando efectivamente se produce una real universalización de las condiciones de acceso a las fuentes de activos, si persisten altos niveles de desigualdad, los efectos sobre el tejido social seguirán siendo disruptivos, porque las desigualdades en sí mismas, independientemente de su origen y naturaleza, producen esos efectos (Katzman, 2007:188).

Se determina una estratificación social que señala las ventajas de los sectores sociales que se ubican en el centro urbano y sobretodo las desventajas de los sectores sociales que se ubican en la periferia urbana, en el sentido, de que las demandas para realizar la movilidad de la población que se ubica en la periferia tienen mayor dificultad debido a las grandes distancias creando cantidad de impactos que reciben en la misma economía de sus hogares. “La accesibilidad se puede definir como la capacidad de las personas para superar las distancias

geográficas entre un punto y otro de la ciudad y así poder participar de la vida en la ciudad” (Miralles-Guasch and Cebollada, 2003 en Hernández, 2013:4)

Las distancias geográficas recrean distancias sociales, la desigualdad se refuerza por la diferencia económica en la oferta de servicios y la distribución de los mismos en el territorio en el marco de la movilidad. “Estos intentos de distanciamiento social se ven reforzados por el hecho que en la actualidad, las desigualdades en la distribución del ingreso se acompañan más y más de una ampliación de la oferta de servicios privados así como de un aumento de los diferenciales de calidad entre estos y los públicos” (Katzman, 2007:196).

La accesibilidad a un sistema de transporte, en la periferia de la ciudad se determina por la distancia, distribución y conexión al centro urbano, en donde se ven envueltos elementos de la infraestructura vial y espacial incorporados por el gobierno. “Así, a lo que crecientemente asistimos es a un círculo vicioso en donde los sectores menos pudientes quedan entrampados en bienes públicos de decreciente calidad, al tiempo que surgen una multiplicidad de opciones estratificadas para los otros consumidores” (Guillermo O’Donnell 1999, en Katzman, 2007:196).

Mediante la accesibilidad a un sistema de transporte urbano se acceden a una estructura de oportunidades y a la vez se establecen calidad en las relaciones, De acuerdo a Gutiérrez, lo que llama capital social “alude a relaciones (“amigos”, “conocidos”, “parientes”, “políticos”, etc.) que una familia puede movilizar, en un momento dado, y que le permite hacer valer otros capitales que posee” (Gutiérrez 2004:68).

Las intervenciones urbanísticas producen estratificación social y al mismo tiempo accesibilidad diferenciada a los centros de oferta de empleo (Fuentes, 2008:2). La accesibilidad a una oferta de empleo depende directamente de la localización, la relación entre el centro y la periferia de la ciudad de acuerdo a mayor o menor consolidación de los usos de suelo en las ciudades. “La competencia entre los distintos usos de suelo se basa en un estricto principio económico: las actividades que requieren un localización central tiene que pagar rentas elevadas o si optan por asentarse en la periferia, pagaran un alto costo de transporte” (Fuentes, 2008:2).

La relación entre la calidad de vida y el transporte urbano en el sentido espacial en una ciudad se determina por “el estado del tránsito, así como el servicio y acceso a los diferentes modos de transporte son elementos que indican niveles de calidad de vida urbana” (Instituto de la Ciudad, 2009:113). No podemos descartar el acceso a otros servicios y bienes en la ciudad, sin embargo estos se abordaron como secundarios en el estudio.

La aproximación al concepto de accesibilidad espacial, se vincula directamente con “el tratamiento del uso de suelo se convierte en una herramienta para promover que las actividades de la ciudad estén balanceadamente distribuidas y diseñadas de acuerdo al concepto de movilidad mencionado” (Instituto de la ciudad, 2009:113).

La aproximación de la accesibilidad en lo social, se vincula a la dimensión del bienestar social o la calidad de vida. Sin embargo, en este caso de estudio nos centraremos en la calidad de vida como el acceso a una oportunidad laboral, ya que el principal motivo por el que la población se desplaza diariamente es acceder a su trabajo para tener ingresos económicos. “La calidad de vida en una ciudad es el resultado de los procesos económicos políticos y sociales que en ella ocurren; por ejemplo, una ciudad que crece económicamente y brinda mayores oportunidades de empleo y satisfacción de necesidades mejora la calidad de vida” (Instituto de la Ciudad, 2009:14).

El transporte urbano, en la actualidad está vinculado estrechamente a la actividad laboral, por lo tanto, al desarrollo económico y al bienestar, muestra que,

Los actores o agentes en la movilidad se explican y categorizan a través del desarrollo urbano, debe tender a controlar la dispersión urbana y el uso de energía, reducir la degradación ambiental, aumentar la accesibilidad para los grupos con escasos ingresos económicos y por último aumentar su eficiencia en la ciudad, “el espacio vial debe ser visto como espacio democrático y seguro (Vasconcellos, 2010:201).

El transporte en relación a la movilidad social, supera las distancias, es decir más allá del desplazamiento que el habitante debe realizar a diario, es importante la accesibilidad a la localización de la actividad y el medio de transporte urbano que utilice. El transporte urbano como objetivo busca entender qué es lo que le motiva al habitante para moverse.

Socialmente, el transporte es el medio de (y la falta de transporte es el impedimento para el) acceso a los empleos, la salud, la educación y los

servicios sociales esenciales para el bienestar de los pobres; la inaccesibilidad aparece como una causa mayor de la exclusión social en estudios acerca de la población pobre en áreas urbanas (Banco Mundial, 2010:1).

Independientemente de tiempos de viaje y distancias, en la actualidad, el habitante requiere resolver el acceso al transporte y a través de este, acceder a otros derechos, bienes y servicios. En el caso de que el habitante, como ocurre en los sectores populares, no tiene capacidad de pago en general (Hernández, 2013), por lo tanto, no puede pagar tarifas de transporte, no puede acceder a ninguna oportunidad laboral, de salud, educación, entre otras. “en cuanto a la definición económica de accesibilidad, es posible argumentar que si bien la mayoría de los autores concuerdan en que no existe medida universal para el análisis de la accesibilidad, esta es a menudo comprendida como conectividad, ya sea desde el lado de la oferta o de la demanda” (Miller, 1999 en Jirón y Mansilla, 2009:3)

Sin embargo, los conflictos de desplazamiento, la aleatoria y desigual localización de actividades concentradas en su mayoría en el centro o casco urbano, la incapacidad económica que tiene cada habitante para acceder a un medio de transporte sea público o privado sobre todo para la población de bajos ingresos económicos muestra una ruptura y al mismo tiempo se “admite un rol significativo de la movilidad territorial o espacial en la producción y reproducción de las estructuras sociales, en este caso en relación con el bienestar social” (Hernández, 2010:119).

El transporte urbano, tiene dos claros componentes: lo social y lo territorial o espacial, siendo el componente social el que permite alcanzar la accesibilidad como condición previa para llegar a una calidad de vida. La variable calidad de vida en la ecuación sustentada a través del concepto desarrollo urbano, visibiliza que el transporte urbano es el bien, derecho o condición que se requiere para acceder a otros bienes.

En este sentido, el transporte urbano se concibe como medio para alcanzar otros, la población está totalmente ligada a cualquier forma o tipo de desplazamiento, entendiendo a la movilidad urbana como: la población que camina, usa de sistemas de transporte público-privado, masivo-particular, alternativo, a la infraestructura vial que soporta dichos sistemas. En el sentido de que la movilidad es entendida también como un derecho, un bien, un servicio

considerados todos como activos, que el habitante usa para desplazarse en la ciudad libremente.

Cuando Hernández se refiere a los activos, y de cuya distribución depende de las oportunidades, quiere decir que, cada uno de los integrantes de los hogares, realiza actividades particulares, como laborales, de recreación, de ocio, entretenimiento y de educación, creando un sin fin de flujos y circuitos en la ciudad. Entendiendo que la localización de los hogares y la localización de los destinos a los cuales se desplazan son de suma importancia y particulares para cada habitante (Hernández, 2010).

La distribución de cada destino traza innumerables distancias y recorridos, siempre atado a la estructura urbana particular de cada ciudad, es decir que los flujos y circuitos se adaptaran a ciudades con formas lineales, circulares, difusas y centrales. Estos recorridos entre un destino a otro establecen numerosas distancias, por lo que a mayor desplazamiento, mayor tiempo para acceder a los bienes, servicios y realizar actividades económicas indispensables para la vida diaria. Al contrario, a menor distancia se encuentra la actividad, es mayor la accesibilidad y sus oportunidades.

Cada integrante de los hogares para realizar estas actividades genera gastos económicos, pago de pasajes y tarifas de transporte, pago de gasolina, gasto de recursos y gasto de tiempos de viajes una o varias veces al día dependiendo de las distancias y circuitos que deban realizar. Mientras mayor es el desplazamiento y tiempo que el habitante debe percibir, mayor es su fragilidad, en el sentido de inseguridad, violencia, caos y falta de acceso.

Pese a que la manera de analizar la accesibilidad en los enfoques físicos o económicos ha resultado ser de gran utilidad para reconocer las implicancias de la movilidad en la exclusión social, esta presenta problemas tales como un enfoque verticalista que no presta adecuada atención a las reales practicas individuales que se llevan a cabo diariamente o a la forma en que las personas hacen uso de la movilidad para propósitos ajenos al transporte. Asimismo, tal como lo sugiere Cass et al (2005), no existen muchas referencias a la manera en que las personas acceden a sus redes de relaciones (Jirón y Mansilla, 2009:4).

Estas condiciones de acceso a la distribución de bienes, servicios y estructura de oportunidades se generalizan para toda la población cuando no entra en juego el componente

económico y se diversifican las relaciones sociales entre ellos. Sin embargo, existe una estructura económica inherente en la sociedad, por esta razón, los hogares con altos y medios ingresos económicos, tienden normalmente a utilizar el transporte privado, vehículo particular, moto o bicicleta en mayor frecuencia que el uso de transporte público y masivo, al contrario de los hogares con bajos y muy bajos ingresos económicos, que recurren a dinámicas de relaciones sociales para poder desplazarse, estas relaciones cuentan como activos, recursos y capitales.

Al contrario de la población de hogares con bajos ingresos económicos, que en su mayoría utilizan el sistema de transporte público para desplazarse en áreas como el casco o centro urbano, donde el sistema se simplifica al encontrarse en una estructura urbana consolidada. Al ubicarse la población en la periferia de la ciudad, donde la estructura urbana no es clara y definida, primero deben caminar largos tramos para luego acceder a paradas de buses y servicios de conexión que luego les llevarán al uso del transporte masivo.

Para comprender la forma en que la movilidad influye en la exclusión social, (...) se propone analizar la accesibilidad como la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad (Jirón y Mansilla, 2009:5).

Como segunda condición, Hernández sostiene que la movilidad urbana y el transporte urbano “posibilita la inclusión, desde una perspectiva global, del transporte público en tanto política de la arena social cuyo desempeño impactará en el bienestar de las personas” (Hernández, 2010:118). Claramente el transporte es el componente de la movilidad que permite el acceso de la población a otros bienes y servicios.

El tema de los servicios es de vieja data en el desarrollo urbano, aunque en el contexto actual cobre un nuevo sentido puesto que la búsqueda de competitividad y posicionamiento de las ciudades en el mercado mundial estimulan el redireccionamiento de la función de los servicios, pasando del consumo de la población (calidad de vida) hacia la producción (productividad) y, es por esto que el cobro de las tasas de los servicios se ha convertido en una necesidad más importante en las políticas urbanas que la ampliación de las coberturas sociales (Carrión, 2010:37).

El transporte, es el elemento físico o espacial que directamente genera el bienestar o calidad de vida en la población, a través del transporte se puede acceder a la localización de

actividades desde su punto de origen y punto de destino, de manera que se pueda mediante el desplazamiento acceder a una oportunidad laboral. El transporte urbano es el medio que permite acceder a otros bienes. “En última instancia, lo que se destaca es la naturaleza pública de la movilidad y la accesibilidad, reconociéndose el hecho de que se trata de un bien que debería ser protegido por el conjunto de la sociedad” (Hernández, 2010:119). El diseño o modelo de análisis de Hernández,

Propone la adopción del enfoque de activos y estructuras de oportunidades para el estudio de la accesibilidad. Esta es concebida como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas (Hernández, 2010:118).

En la actualidad, a través del transporte urbano se puede dar cuenta el acceso a actividades como entretenimiento, al trabajo, a la educación, elementos que son parte del bienestar del individuo o habitante y por lo tanto, “da a entender la existencia de una relación prácticamente causal entre la movilidad y el acceso a otros bienes u oportunidades con impacto directo en la calidad de vida de las personas” (Hernández, 2010:119)

Al formar parte en concreto de la estructura urbana de la ciudad, y desplazarse a través de ella, se establece una relación directa entre el derecho al acceso de la calidad de vida y el transporte urbano, de cierta forma implica la posibilidad de:

Identificar tres categorías que definen la capacidad de los individuos para movilizarse: la accesibilidad³, que determina la disponibilidad de medios de transporte y comunicación, así como las condiciones en que estos pueden ser utilizados; las habilidades, que se refieren a las capacidades - físicas, mentales y cognitivas- de las personas, que hacen posible la movilidad; y la apropiación cognitiva, que determina las percepciones de los individuos sobre sus posibilidades de desplazamiento (Kaufmann, 2002; Widmer y Schneider, 2006-01).

El concepto de accesibilidad también hace referencia a la disminución o superación de distancias entre dos lugares, enfocado más hacia el derecho a la ciudad que como la distancia entre un punto y otro. En cierto sentido, no interesa si el habitante o ciudadano logra

³ El concepto de accesibilidad es definido y estudiado en profundidad por Boareto, 2003; Mendanha, Silca y Cinta, 2003; y Vasconcellos, 2001)

desplazarse de un lugar a otro para desarrollar una actividad, porque la simple connotación de que es un derecho, se vuelve un atributo más allá del desplazamiento mismo.

El habitante puede utilizar medios de transporte para desplazarse y realizar la actividad diaria, gastando tiempo y energía, o a su vez la actividad que tiene que realizar puede estar cerca, incluso con la ayuda de avances tecnológicos no necesita desplazarse y sin embargo, puede tener dificultad para acceder a ella, al servicio, al bienestar. “Por estos motivos, el primer paso para entender el concepto de calidad de vida es reconocer: 1) su carácter multidimensional; 2) que la calidad de vida influye y es influida por los individuos y las colectividades” (Instituto de la Ciudad, 2009:13).

Por lo tanto, existen otros factores con los que cuenta la accesibilidad aparte del bienestar como es lograr equidad, sobre todo en la población con bajos ingresos económicos. La desventaja o dificultad de este grupo en la ciudad da a entender que “la movilidad y accesibilidad constituyen un vector más de desigualdad existente en las ciudades de nuestro continente, tal como los procesos de segregación urbana o el acceso a la educación” (Hernández, 2010:119)

En este sentido, es clara la condición sobre las dificultades que los grupos con bajos ingresos económicos viven al tener la necesidad de acceder a la ciudad para lograr una oportunidad laboral, estudiar o simplemente recrearse de acuerdo a su localización. Además se percibe otra condición en que la movilidad y accesibilidad no es de libre elección para ningún grupo o estrato económico, estas dependen de la estructura ya establecida en cada ciudad, la población únicamente tiene que adaptarse a ella.

Tampoco se puede dar como establecido que “la movilidad llega a todos los estratos por igual” (Hernández, 2010:21). El estudio puede estar centrado hacia varios grupos de estudio no sólo hacia los de bajos ingresos económicos, puede analizar grupos minoritarios, excluidos, inmigrantes o poblaciones como las afrodescendiente, todo esto depende del enfoque que se requiera estudiar.

El modelo de estudio, de acuerdo a Hernández, se centra en la discusión entre la accesibilidad por el uso de transporte público, y se establecen cuatro dimensiones: de oferta en relación al bien que se provee de acuerdo al grupo de estudio, de institucionalidad en

relación a los planes del Estado para el manejo de tarifas y subsidios, de rasgos individuales en relación a los atributos de hogares y sus ingresos económicos y de forma urbana en relación a factores estructurales, espaciales y físicos del territorio como es la localización. (Hernández, 2010:21).

La preocupación en esta investigación es establecer la dimensión de la calidad de vida para una persona o colectivo en el contexto de la movilidad y acceso transporte público. A partir del marco teórico, se intenta recuperar el sentido de las prácticas en la movilidad y accesibilidad al transporte urbano, desde las dinámicas presentes en la calidad de vida, equidad e igualdad en la ciudad.

CAPÍTULO II METODOLOGÍA

El capítulo realiza un recorrido a través del argumento teórico conceptual desarrollado en el capítulo anterior, es decir, que se analice y racionalice los elementos de la discusión teórica de manera operativa alrededor de aspectos o herramientas metodológicas relacionadas con la selección de casos. En este sentido, analizar la accesibilidad al transporte y calidad de vida, la desagregación de sus variables y las técnicas de levantamiento de información.

Enfoque metodológico

La aproximación del presente trabajo se enfoca en el estudio urbano sobre la accesibilidad al sistema de transporte urbano y a través de este, determinar la dimensión sobre calidad de vida orientado a la población o sectores de la ciudad de bajos ingresos económicos ubicada en las zonas periféricas. Dado que esta investigación tiene por objetivo comprender a profundidad la accesibilidad al transporte y a través de este el acceso a una oportunidad o probabilidad de formar parte de una estructura laboral, de manera que la población acceda a una herramienta económica para soportar su unidad familiar en un marco de equidad e igualdad. En este sentido, se aplicara una metodología de investigación de carácter cualitativo.

La elección de este método permitirá entender la relación entre la población usuaria del transporte urbano y la accesibilidad a una calidad de vida como dimensión de la movilidad en el marco de la política y economía. Esto ha significado la elaboración de un diseño de investigación de carácter flexible, multimodal mediante: a) la dinámica de la accesibilidad al transporte urbano en lo espacial y lo social, y b) la dimensión de los activos, bienes y servicios con los que cuentan los hogares o familias de sectores con bajos ingresos económicos hacia tender una mayor o menor calidad de vida.

Las variables identificadas son:

4. Accesibilidad al transporte urbano, lo espacial: acceso a medios de transporte de acuerdo a condiciones de localización de vivienda – hogar y localización del lugar de trabajo, flujos, recorridos y conexiones.
5. Accesibilidad al transporte urbano, lo social: accesibilidad a la estructura de oportunidades, acceso a una oportunidad laboral, conflictos.

6. Calidad de vida: dimensión de activos - recursos, bienes y servicios con que cuentan las familias.

En este sentido,

Las unidades de análisis serán:

- Caso de estudio de un barrio o sector popular, en la periferia de la ciudad donde se asienten grupos sociales de bajos ingresos económicos
- Caso de estudio de por lo menos diez unidades familiares ampliadas.
- Caso de estudio de los modos y medios de transporte que utilizan las familias.

El marco temporal será: desde el año 2000 hasta el año 2016.

En primer lugar, la investigación que aquí se presenta se realiza en un barrio periférico del Distrito Metropolitano de Quito, denominado San José de Moran, que pertenece a la administración municipal La Delicia en el norte de la ciudad. La investigación se determina en dos tiempos: a) la elección de una zona macro de la ciudad, distrito, donde se localizan todas las dinámicas social y territoriales de la población que servirán para el estudio de investigación y b) una zona micro, de carácter residencial y que se ubique en la periferia . Se centra el estudio en un barrio de la periferia con el fin de incorporar la lectura de la ciudad, desde la visión de la población desde esta ubicación, ya que combina grupos excluidos, segregados, de distribución desigual y en espacios fragmentados.

Los elementos antes mencionados no son exclusivos de ninguna ciudad o región, es más se podría haber analizado cualquier otros espacio, sin embargo, este lugar se tomó en cuenta porque cumple con los criterios en relación a los objetivos de la investigación y la existencia de condiciones mínimas para enfrentar el estudio con el propósito de que durante el desarrollo del mismo y al cierre se consiguieran los objetivos propuestos y se respondiera la pregunta de investigación.

Para delimitar el espacio de estudio se consideró condiciones mínimas para enfrentar el proceso de investigación, es decir, que el espacio al momento carezca de servicios y que la población obligadamente tenga que desplazarse fuera del barrio para realizar sus actividades cotidianas, que el espacio cuente con una red mínima de infraestructura vial y de transporte

urbano, que sea un asentamiento donde la población muestre distribución desigual de ingresos económicos frente a otros sectores, que cuente con datos censales, demográficos, entre otros.

En segundo lugar, la variable accesibilidad al transporte urbano se analiza desde la perspectiva espacial y social. En el sentido, de que se pueda explicar cómo se desarrollan las relaciones de accesibilidad en la ciudad siempre vinculando el estudio con el marco teórico. Considerando al medio de transporte urbano como escenario, que permite a las personas tener acceso a bienes y servicios.

En tercer lugar, la variable calidad de vida se vincula a la accesibilidad en el elemento social, y se analiza a través de las actividades cotidianas, vínculos y conexiones entre las familias, de manera que se evidencie los factores que determinan su calidad de vida en la dimensión de accesibilidad al transporte y a una oportunidad laboral.

Tabla 1. Anexo Metodológico

DIMENSIÓN	VARIABLE	INDICADOR	TÉCNICA	FUENTE	INSTRUMENTO O RECOLECCIÓN	INSTRUMENTO ANÁLISIS
Accesibilidad al transporte Urbano	Accesibilidad Espacial	Acceso al transporte urbano de acuerdo a las condiciones de localización de la vivienda y el lugar de trabajo	Entrevistas y revisión de documentación	Documentos institucionales y artículos de prensa	Entrevistas estructuradas a funcionarios públicos municipales, estatales. Registro y procesamiento de datos.	Identificación de accesibilidad espacial al transporte, tipo de transporte, costos de viaje, tiempos de viaje, recorridos, flujos y conexiones.
	Accesibilidad Social	Acceso a la estructura de oportunidades	Entrevistas	Información primaria, fuente propia	Entrevistas estructuradas realizadas a la unidad de análisis: los integrantes de varias familias sectores en la periferia de la ciudad	Identificación de la accesibilidad a una oportunidad laboral
Calidad de vida o bienestar social	Social	Capital, activos, recursos, bienes y servicios	Entrevistas	Información primaria, fuente propia	Entrevistas estructuradas realizadas a la unidad de análisis: los integrantes de varias familias en la periferia de la ciudad	Identificación de los activos, bienes y servicios con que cuentan las familias

Fuente: elaboración propia.

Técnicas y Herramientas

La investigación, se utiliza la metodología de investigación cualitativa, multimodal, esta ha permitido comprender el escenario y las personas en su contexto social, cultural y territorial en el pasado y en el presente, de manera que los puntos de vista de las personas y familias de objeto de estudio sean valiosos. En este sentido, se realizara la observación de las actividades de las personas en su vida cotidiana y recopilación de datos tanto primarios como secundarios, utilizando técnicas de investigación sociales: la entrevista, la observación científica y la investigación documental.

En el caso de la entrevista, se busca la interacción con las familias del sector o barrio, a través de la formulación de preguntas específicas y relativas a la investigación para obtener

respuestas directas, en ese sentido, se abordara temas sobre sus actividades cotidianas, tiempos y costos de desplazamiento, tiempo en el que habita en el sector, relaciones laborales, relaciones sociales, motivaciones para usar los medios de transporte y desplazarse. Se realizaran entrevistas estructuradas a otros actores en la movilidad, como es el caso de funcionarios públicos, ciclistas, peatones para obtener una lectura sobre el modelo y políticas de accesibilidad al transporte, equidad, inclusión en la ciudad.

En el caso de la observación, se pretende observar atentamente los fenómenos de las dinámicas sociales cotidianas de las familias en el sector para lograr recopilar toda la información que se crea de importancia y relevancia del objeto de estudio, en este sentido, se busca establecer la vinculación del barrio con el resto de la ciudad en el marco de la movilidad y acceso al transporte, flujos, recorridos, centralidades, espacios de conexión, espacios de circulación y permanencia.

En el caso de la investigación documental, se pretende en revisar documentación procesada, recopilada por otros autores en relación al objeto de estudio; periódicos, informes, documentos oficiales realizados por la administración pública, datos estadísticos con el fin de que esta información sea incorporada a nuestra investigación. Mediante investigación documental se revisara y procesara datos para obtener una visión sobre la evolución histórica del barrio y su relación con la ciudad en el marco de la movilidad y accesibilidad al transporte urbano.

Esta información se refuerza con la obtención de datos estadísticos, censales y proyecciones, mapas y planos elaborados por instituciones gubernamentales que miden indicadores sociales junto con datos espaciales para obtener una lectura integral de la dimensión social y territorial de la población a estudiar. También se generara nuevos planos, mapas y datos que contribuyan al esclarecimiento de dinámicas de la población en relación a la accesibilidad al transporte.

La variable accesibilidad al transporte urbano, lo espacial: mediante entrevistas se identificarán las características de accesibilidad de la población a la localización de los puntos de origen y destino, entre su vivienda y su lugar de trabajo. Se identificará si realmente existe accesibilidad a los medios de desplazamiento, se considerara tipos de

transporte, tiempos, recorridos y conexiones, en este aspecto, se consideran todas las formas de desplazamiento para solventar el acceso.

La variable accesibilidad al transporte urbano, lo social: mediante entrevistas se identificarán las motivaciones de las familias para iniciar el primer desplazamiento y si existe acceso a lo laboral, y por medio de este cuales son los riesgos a los que se someten las personas al desplazarse en la ciudad con el objetivo de acceder a una oportunidad laboral.

En el sentido social, la dimensión de accesibilidad al transporte, es sin duda un componente importante y articulador para determinar el mayor o menor acceso a los servicios, beneficios o bienes, es decir a la estructura de oportunidades que determinarán la dimensión de la calidad de vida. El análisis con enfoque social se contrasta con el análisis morfológico, nos concentramos en la dimensión del usuario del sistema de transporte.

La variable calidad de vida: mediante entrevistas se identificarán los elementos, recursos, activos con que cuentan las familias del barrio a estudiar y que determina su calidad de vida, la cantidad de integrantes del hogar familiar, los vínculos sociales entre las familias, los costos que implica movilizarse, las relaciones sociales y dinámicas que construyen su estructura de activos, capitales con los que cuentan para habitar.

Estado de arte temático

Los estudios de caso presentados a continuación se tomaron en cuenta debido a que se busca mostrar las aproximaciones sobre el tema de accesibilidad al transporte urbano y calidad de vida en el ámbito regional, evidenciar el aporte de dicho estudio en tanto la literatura del tema de investigación.

En este sentido, se jerarquizan los conceptos y categorías, son ciudades que recogen características similares a nuestro caso de estudio, inscritas en áreas metropolitanas, con áreas consolidadas y dispersas, centralidades y periferia en donde se utilizan las variables de calidad de vida, acceso al transporte, movilidad, desigualdad, entre otros.

La mayoría de los casos de estudio en movilidad y transporte se centran en políticas públicas, sin embargo, esta investigación no abordara desde la perspectiva de la política

pública, sino la relación entre el transporte urbano y la accesibilidad a una estructura de oportunidades como dimensión de la calidad de vida.

De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona, (España). Jorge Cerda Troncoso y Carlos Marmolejo Duarte.

De acuerdo a la discusión de Troncoso y Marmolejo, el aporte del estudio es la accesibilidad y su relación con el territorio, se plantea un indicador (funcionalidad urbana) que está más apegado al enfoque social que al espacial, al igual que la relación que se busca en nuestro tema de investigación. En este sentido se plantea un modelo econométrico para explicar la distribución de la población en Santiago de Chile y Barcelona, España, que se moviliza principalmente por demandas comerciales que laborales, en donde también se inscribe una “desigualdad en el reparto de riqueza y bajo nivel de dotación infraestructural” (Troncoso-Marmolejo, 2010:6).

Tomando en cuenta que la accesibilidad en articulación con la estructura urbana, es un elemento que debería tender a disminuir las distancias entre un lugar a otro y generar al mismo tiempo beneficios para la población y “que sin duda es una de las precondiciones que un sitio debe tener para que se desarrolle urbanísticamente es la accesibilidad” (Troncoso-Marmolejo, 2010:6). Se entiende que funciona no sólo como un indicador físico sino como uno social, en el sentido de que pueda permitir ejercer un derecho del habitante en la ciudad para generar beneficios y al mismo tiempo permite acceder al espacio.

La relación de la accesibilidad con la distribución espacial de las actividades en el marco del transporte, es la relación que también establecemos en nuestra investigación, propone parte de un análisis entre la forma urbana de las ciudades pero en esto caso los autores lo realizan a profundidad, en este sentido, en nuestra investigación no profundizaremos en estos temas.

La distribución espacial, que está concebida como la producción de centros urbanos o centralidades entendidas como “dada su posición geométrica en el espacio geográfico, o su dotación de infraestructuras de comunicación, es capaz de minimizar el esfuerzo para llegar a

él desde el resto del territorio” (Troncoso-Marmolejo, 2010:8) y considera también la producción de nuevos centros en la periferia, siendo el uno causal del otro y viceversa. En este sentido, se plantea una nueva dimensión de accesibilidad, “denominada funcionalidad territorial, la cual incorpora el comportamiento real de la movilidad de la población, bajo el enfoque de cómo los habitantes utilizan la ciudad para satisfacer sus necesidades” (Troncoso-Marmolejo, 2010:6).

La nueva dimensión del estudio de Troncoso y Marmolejo es la funcionalidad “en términos simples, es la interacción que se genera entre las partes de la ciudad, para satisfacer las necesidades de los residentes y de las actividades localizadas” (Troncoso-Marmolejo, 2010:8), se sostiene en el concepto de actividad o función la define como “el conjunto de actividades que se influyen entre si regularmente por medio de relaciones que hacen posible que el sistema continúe operando” (Troncoso-Marmolejo, 2010:8).

Confirmando que existe un paradigma causal entre el transporte y la estructura urbana de la ciudad, este paradigma “lleva a lo que Miralles (2002) denomina la urbanística o la transportista; la primera se ocupa de estudiar cómo la estructura física de la ciudad produce la demanda de movilidad, y la segunda como la oferta de transporte induce la localización de actividades” (Troncoso-Marmolejo, 2010:7).

En relación a la discusión teórica, Troncoso y Marmolejo, sostienen que la accesibilidad es el elemento articulador entre la estructura urbana y el transporte, sin embargo hay varias formas de abordar la accesibilidad y al igual que la movilidad urbana de acuerdo a enfoques conceptuales y metodológicos. Como primera condición de la accesibilidad se establece una separación entre las actividades y los habitantes, y como segunda condición se establecen las oportunidades reales que tienen los habitantes para desarrollar esas actividades, ya sean laborales, de ocio y recreación.

La accesibilidad es un concepto condicionado tanto por elementos espaciales como por los sistemas de transporte y usos de suelo, además condicionado por elementos sociales como los de inclusión, equidad. En este sentido, se establecen tres visiones de la accesibilidad; la visión o concepción física, que se asocia a una situación netamente de localización espacial (Troncoso-Marmolejo, 2010:7). La visión social, se encuentra bajo el

concepto de motilidad, que se define como la capacidad de entidades de moverse en el espacio geográfico y en el espacio social (Troncoso-Marmolejo, 2010:7). Y finalmente, la visión económica, supone que:

Los individuos (agrupados en hogares) obtienen beneficios del ejercicio de variadas actividades, cuyo total intentan maximizar mediante un uso óptimo de sus recursos tiempo e ingreso (...). Por lo tanto, es la función de utilidad de hogares y la función de producción de las firmas la que establece el valor económico asociado al acceso a cada actividad urbana, y es en virtud de ese valor que se tomara decisiones de localización espacial. (...). Así, se entiende por accesibilidad a la utilidad o beneficio económico que reporta al hogar o firma el visitar actividades propias de su quehacer, y por atractividad, el beneficio económico que extrae el hogar o firma por las visitas que recibe en su entorno (Troncoso-Marmolejo, 2010:7).

En el caso de Santiago y Barcelona, el aporte del estudio en relación a la movilidad es que la actividad con mayor importancia para el desplazamiento es el comercio, mayor que los viajes por motivos laborales. Sin embargo, el enfoque sigue mostrando la importancia de desplazarse en la ciudad para satisfacer básicamente cualquier necesidad. Ya que para analizar a la estructura urbana como indicador, “se establece la estructura de actividades en el espacio, surgen tres conceptos que coexisten: centralidad, función y funcionalidad” (Troncoso-Marmolejo, 2010:8).

Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la ciudad de Buenos Aires. Andrea Gutiérrez.

De acuerdo a Gutiérrez, en el marco del transporte y movilidad lo que se pretende mostrar es una intervención del transporte público en procesos de segregación y fragmentación urbana, en este sentido, el enfoque muestra la ausencia de integración y articulación entre la política de transporte y las intervenciones urbanísticas que coadyuvan a potenciar los procesos de desigualdad.

“Los mismos que presentan características diferenciadas respecto al nivel de ingresos y densidad de la población. En el corredor norte predomina población de ingresos medios altos y altos, en el oeste de ingresos medios, y en el sur de ingresos medios bajos y bajos. En las áreas intersticiales coexiste población de ingresos diversos” (Gutiérrez, 2009:240).

La accesibilidad es tratada desde la perspectiva de la falta de acceso a la ciudad por bajas condiciones en la oferta de transporte público en relación a grupos minoritarios, no solo de bajos ingresos económicos y la actividad básica que estos deben realizar a diario ocasiona segregación social y fragmentación urbana. “Aun si las políticas de transporte urbano se enfocan en el transporte público y no en el particular, si lo hacen solo en el transporte masivo convencional, es probable que las necesidades de movilidad de las megalópolis se resuelvan parcialmente, y no la de aquellos más desfavorecidos” (Gutiérrez, 2009:262)

Partiendo de la premisa anterior, Gutiérrez establece interrogantes en relación al futuro del transporte público y privado en relación a la satisfacción de demandas y localización de actividades. Si hay ausencia de planificación por parte del Estado, en el camino a la implementación de planes y políticas de desarrollo del transporte confusas es posible que se potencie la segregación y fragmentación urbana en la ciudad, entendida como la “localización diferenciada de los lugares de residencia, trabajo y estudio, en términos generales” (Gutiérrez, 2006:3).

Con la caracterización urbana de la ciudad y la búsqueda por entender la ausencia de integración tanto social como espacial, comienza la intervención de la política pública del Estado en relación al transporte público. La política afecta los procesos de segregación y fragmentación urbana, en el sentido, de que si bien existe gestión pública y privada en la movilidad, el Estado es el principal responsable de generar políticas de transporte eficientes y efectivas.

En este sentido, el aporte del estudio de Gutiérrez en el marco del transporte público es la articulación de políticas públicas urbanísticas y de transporte a la estructura urbana del área metropolitana en el caso de la ciudad de Buenos Aires para entender la accesibilidad, relación que evidenciamos también en nuestro marco conceptual, sin embargo, en nuestra investigación no nos centraremos en el estudio de políticas públicas urbanas en transporte, nos interesa la relación en el marco conceptual y legal de la accesibilidad a los servicios, activos y recursos en el marco de la movilidad relacionados con “los derechos ciudadanos a pertenecer a la ciudad y a gozar de idénticas condiciones básicas” (Gutiérrez, 2006:3).

Hacia una re-conceptualización teórico –metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile. Paola Jirón y Pablo Mansilla.

De acuerdo a Jirón y Mansilla, el enfoque teórico busca maximizar la comprensión de la exclusión social desde la perspectiva de la movilidad cotidiana urbana por medio del estudio de la accesibilidad, en este sentido, se aproxima a nuestro trabajo de estudio al contrastar las conceptualizaciones de la accesibilidad con la movilidad cotidiana, pero pone mayor énfasis en analizar los viajes y trayectorias diarios de la población en dos casos específicos, una persona de ingresos medio bajos y otra persona de ingresos altos. En nuestra investigación también nos centraremos en estudiar grupos con niveles de ingresos económicos pero directamente nos enfocamos en la población de bajos ingresos económicos, siendo el grupo a estudiar una población mayor a dos personas al contrario de este estudio.

Al igual que la discusión de nuestro marco teórico, Jirón y Mansilla le interesa mostrar e identificar “las barreras de accesibilidad y como estas se conjugan para dar cuenta de la complejidad que las personas enfrentan para acceder a las oportunidades de la ciudad, las estrategias que emplean y las diversas formas de exclusión urbana que a partir de ellas se desprenden” (Jirón y Mansilla, 2009:1).

Reconocen que la accesibilidad está vinculada a aspectos socio económicos, culturales y a la infraestructura de disponibilidad de transporte público, sin embargo, aporta mayor investigación en el ámbito de la exclusión urbana, desde la perspectiva de las relaciones y vínculos de los habitantes urbanos, como estos viven y sus consecuencias de acuerdo a su estilo de vida y oportunidades.

En este enfoque conceptual se reconoce a la accesibilidad como el factor más importante de la exclusión social en la ciudad, sin embargo, se aclara que si bien el transporte se constituye en una barrera para la accesibilidad, existen otros tipos de barreras que la población enfrenta diariamente, comprendiendo rutinas y hábitos propios de la vida que se convierten en sus propias limitaciones. En este sentido, se plantea el “concepto de espesura, usado en este trabajo como una metáfora que permite dar cuenta de la densidad de las

barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana” (Jirón y Mansilla, 2009:1).

De igual manera, el enfoque de Jirón y Mansilla plantean comprender las capacidades de la población para acceder a bienes, servicios, relaciones, actividades y lugares apoyados en los aportes teóricos de Kauffman y Gutiérrez, sin embargo, la real propuesta en relación a la accesibilidad en el marco de la movilidad y transporte es “como la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (Jirón y Mansilla, 2009:5). Entendiendo que esta postura no abarca todas las dimensiones de la exclusión social pero si permite varias miradas en relación a la accesibilidad que se pueden ampliar en las ciencias sociales.

Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo. Diego Hernández

De acuerdo a Hernández, en el universo del estudio de las políticas urbanas, el acercamiento hacia el estudio de las políticas en transporte desde la perspectiva de la equidad incorpora una contribución en las ciencias sociales, de manera que se amplíe la discusión la calidad de vida o bienestar como son la vivienda, educación, salud.

El aporte del enfoque de Hernández hace una reflexión específica a “uno de los obstáculos básicos y transversales para el acceso al transporte y la accesibilidad en general: la capacidad de pago.” (Hernández, 2013:2). Al igual que Gutiérrez sostiene que para entender la movilidad es necesario establecer una discusión sobre el capital físico con que cuentan las familias, en este sentido, claramente establece que el dinero, elemento que activa la economía de los hogares permitirá acceder o no a una estructura de oportunidades en tanto exista en mayor o menor medida.

La capacidad de pago, es la variable que en este caso permite entender el acceso al transporte público por sobre la localización de la vivienda y localización del lugar donde realiza el resto de actividades. En este escenario, comienza la participación de las políticas en

transporte urbano, en el sentido de que puedan o mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos por sobre lo espacial, territorial y estructura urbana.

El aporte de dicho estudio en nuestro tema de investigación, es que determina dos dimensiones en la discusión de transporte; la capacidad de pago y los mecanismo de financiamiento de la operación del sistema, en el que se busca establecer determinados costos para que personas con diferentes ingresos económicos puedan acceder al servicio pagando el mismo valor en la tarifa con el fin de moverse (Hernández, 2013:2).

En este sentido, el transporte urbano como hemos entendido desde las líneas de estudio de Gutiérrez, Hernández, Jirón, Mansilla, Troncoso y Marmolejo puede ayudar o dificultar el acceso a las familias u hogares a los recursos, oportunidades que brindan las ciudades. Pudiendo ser entendido como un elemento urbano, en donde el factor económico es determinante, mas allá de lo espacial, territorial y la estructura urbana de las ciudades.

CAPÍTULO III CONTEXTO DE ANALISIS

La ciudad de Quito y el transporte urbano.

La ciudad de Quito ha experimentado una profunda transformación espacial y social en las últimas décadas, la ciudad ha crecido rápidamente debido principalmente a la migración de la población del campo hacia la ciudad. El acelerado crecimiento urbano y poblacional, determino modificaciones y transformaciones en la estructura urbana, de acuerdo al INEC, la población en los años cincuenta era de 209.664 habitantes y hasta el año 1988 incremento a 1'186.416 habitantes (Cuadro Nro.2) creando para la época una cantidad de conflictos en la distribución espacial de la ciudad.

Tabla 2. Población de Quito e Incrementos Censales

AÑOS	POBLACION	INCREMENTO CENSAL %
1950	209.664	76
1962	368.338	63
1974	599.828	53
1982	918.674	29
1988	1'186.416	

Fuente: INEC. Elaboración: Proyecto de investigación “El transporte Urbano en Quito”. Universidad Central

En la década de los sesenta, el proceso de urbanización se acelera debido al momento político y económico de la exportación petrolera, se incrementa la cantidad de exportación del crudo y se mejoran los precios en el mercado internacional. “La ciudad de Quito, a partir de 1960 experimenta un acelerado crecimiento físico y demográfico, el mismo que se incrementa en la década de los años 70 como consecuencia del boom petrolero” (Méndez, 1991:31).

El excedente petrolero se invierte en la industria de la construcción, en obras de infraestructura necesarias para viabilizar la expansión del sector al que el gobierno iba a privilegiar, y este era el industrial. Por lo tanto, la población que llega a la ciudad desde provincia se convierte en mano de obra para la construcción e industria de la época.

El proceso histórico territorial de Quito determina que la estructura urbana y crecimiento demográfico se realizó en sentido lineal adaptándose a la topografía del terreno, al mismo tiempo el sistema vial (Imagen Nro.1). El área urbana consolidada para la década de 1980 se extendía desde el barrio La Mariscal en el Norte hasta el barrio La Villaflora en el sur, el recorridos de buses y busetas de cooperativas de transporte fueron extendiendo sus

anillos de desplazamiento en el tejido vial de infraestructura de transporte, de esta manera fueron abasteciendo de acuerdo en la época las conexiones entre los nuevos asentamientos en la periferia y el centro urbano.

Los anillos industriales en el trazado urbano se ubicaban hacia la periferia de la zona consolidada creando vacíos urbanos y asentamientos dispersos en el extremo norte y sur de la ciudad. En este sentido, para la administración municipal de la época ya existían indicios de que la ciudad se debía manejar como unidad con distribución de servicios. “Propender la estructuración de un espacio unitario entre Quito y su microrregión, racionalizar el funcionamiento de la ciudad en sus diferentes actividades y su distribución espacial (...) y propender a la racional distribución de los servicios básico” (Plan Quito, 1980).

En este sentido, la evolución del transporte en la ciudad de Quito va de la mano de los procesos de crecimiento urbano y demográfico, de acuerdo a Méndez “la ciudad de Quito, como en las principales ciudades de América Latina conto con un sistema de transporte de tranvías eléctricos, el mismo que funcionó hasta el año 1946” (Méndez, 1991:17), sin embargo, este sistema de transporte no pudo desarrollarse debido al mal servicio que prestaba a la población, falta de políticas claras en el transporte dando apertura al incremento del vehículo privado.

De acuerdo a Chauvin, la historia del transporte urbano en la ciudad de Quito inicio a principios del siglo XX “la primera agencia de automóviles, La Veloz, inició sus operaciones en 1906; y antes habían existido solamente empresas de carruajes. En 1914 se instaló el servicio de Tranvías, desarrollado y operado por la empresa privada norteamericana Quito Trainway Company” (Chauvin, 2007:63). En el período del año 1914 hasta 1947 existieron varias iniciativas para concretar empresas y cooperativas de transporte (Cuadro Nro.3), sin embargo no dieron resultado.

El primer plan de ordenamiento diseñado por Odriozola considero únicamente un centro o central de transportes, existieron varias entradas para concebir el sistema de transporte en la planificación pero no concretaban generando el conflicto que se puede leer más tarde en la ciudad de Quito.

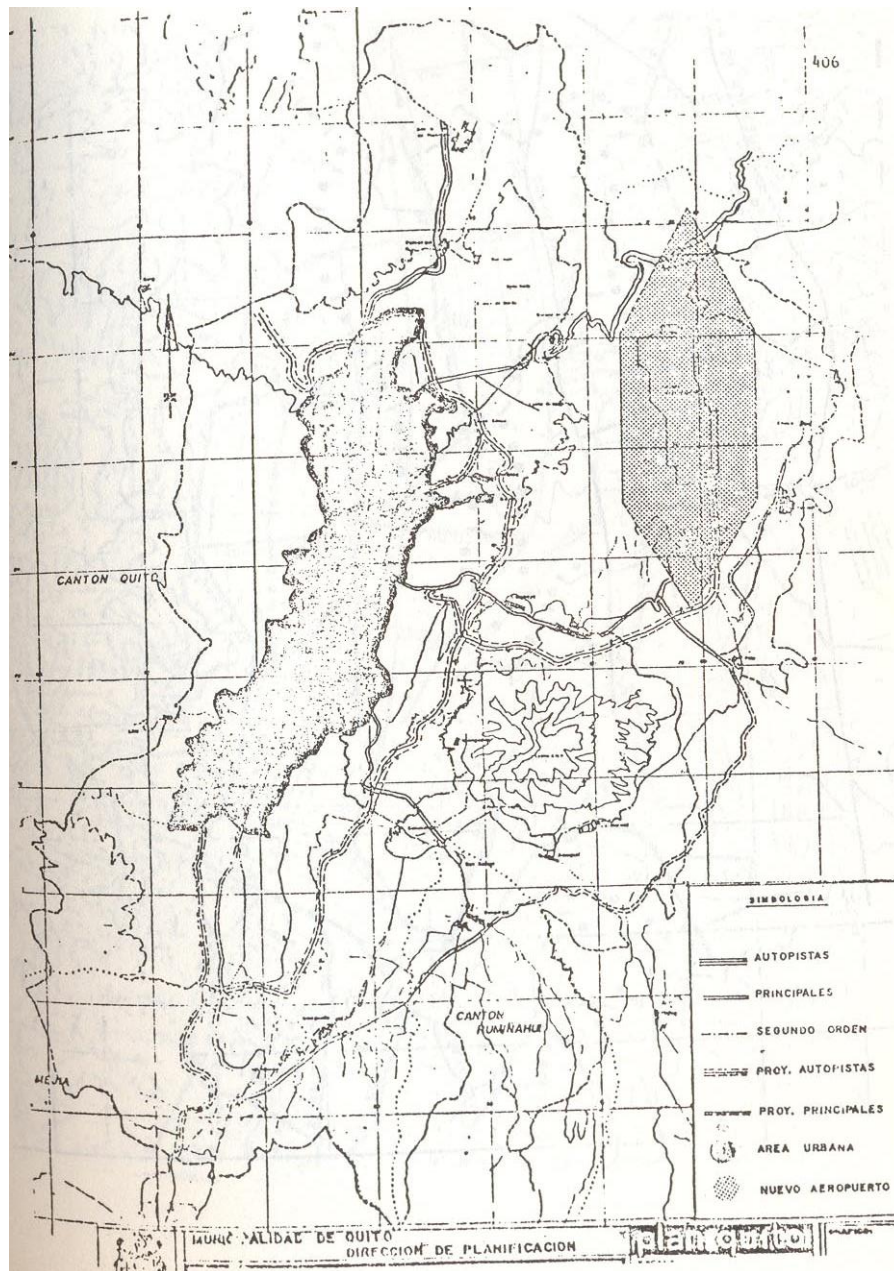
En 1963 fue promulgada la primera Ley de Tránsito Terrestre (Ibid.26). Esta Ley cambio drásticamente la organización del servicio de transporte público en la ciudad, puesto que el mismo dejó de estar en manos de la municipalidad y paso a ser responsabilidad de varias organizaciones (...) Se crearon entonces la Junta General de Tránsito y la Dirección General de Tránsito con el fin de regular y controlar el transporte (Chauvin, 2007:64).

Tabla 3. Cooperativas y Compañías del Transporte Urbano en la Ciudad de Quito (1940-1984)

NÚMERO	NOMBRE DE LA EMPRESA	FECHA DE FUNDACION	CUPOS
1	Cía Nacional de Transporte y Comercio C.A.	26 Octubre 1940	84
2	Coop. De buses La Libertad	20 marzo 1949	187
3	Coop. Buses San Francisco de Chillo Gallo	31 julio 1957	76
4	Coop. De Colectivos Río Amazonas	17 junio 1971	115
5	Coop. Buses Eugenio Espejo	17 enero 1966	73
6	Coop. Buses Benalcázar	16 enero 1968	37
7	Coop. Colectivos 10 de agosto	31 octubre 1969	92
8	Coop. Buses Monserrate	26 julio 1970	45
9	Compañía Transporte colectivos Atahualpa Cía., Ltda	18 julio 1972	35
10	Coop. 1 de Mayo	14 octubre 1973	50
11	Coop. Transportes de Buses a Turubamba	19 febrero 1974	24
12	Coop. Buses Bellavista	16 julio 1974	75
13	Empresa Transporte Colectivos 6 de diciembre Cía. Ltda	26 noviembre 1976	30
14	Compañía de colectivos San Cristóbal	30 noviembre 1976	80
15	Coop buses La Alborada	16 junio 1981	41
16	Coop. Buses Ecuatoriana Heroica	29 noviembre 1983	19
17	Coop. Buses El Inca		57
18	Coop. Buses Guamaní		45
19	Compañía de busetas Carcelén Tarquí	01 mayo 1984	61
20	Compañía Transportes Selectos Transporsel Cía, Ltda	60 julio 1984	24

Fuente: Censo de las empresas. Elaboración: Proyecto de investigación “El transporte Urbano en Quito”. Universidad Central.

Mapa 1. Mapa del sistema vial de Quito, “Plan Quito-1980”



Fuente: Archivo Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Elaboración: Dirección de Planificación. Municipio de Quito 1980.

En la década de 1990, continúa el proceso de crecimiento urbano en Quito, producido a distintas velocidades ocasionando transformaciones físicas en el territorio, es decir, una expansión de la mancha urbana horizontal hacia el extremo sur, norte y valles. La población

de Quito en el año 1990 era de 1 409 845 habitantes (PMOT, 2012:15). Los anillos viales, la infraestructura de transporte y la trama urbana no logran hasta el momento abastecer la demanda poblacional, situación que se repite en todos los momentos históricos.

La población asentada irregular e ilegalmente sobre el territorio creando espacios poco consolidados con baja densidad en la ciudad, por lo que,

Los patrones de crecimiento caóticos y el crecimiento de la mancha urbana generan problemas de desplazamiento para el ciudadano. Concentración de población en varias zonas de la ciudad, dispersión urbana de acuerdo a mayor o menor ingreso económico todos estos problemas vinculados a la necesidad de movilizarse (Arenas, 2011:178).

Las dificultades para desplazarse desde varios puntos de la ciudad vinculada primordialmente a la necesidad de acceder a servicios generaron un impacto importante en el sistema de transporte para la época.

La implementación del sistema trolebús en la década de 1990, inicia la transformación del sentido de las políticas en movilidad en la ciudad. Sin embargo, la implicación para la ciudad de una parcial aplicación de políticas de movilidad crea dificultades en los usos y ocupación del suelo, en el valor de la tierra y la dinámica económica, en procesos migratorios de población y finalmente en las actividades del Estado y la empresa privada, “los mencionados agentes y procesos interactúan de forma compleja, “produciendo” el espacio urbano en el que vivimos e influyendo en la forma como los sistemas de transporte y tránsito son ordenados y utilizados” (Vasconcellos, 2010:23).

Bajo esta perspectiva, la municipalidad de Quito, para el año 1990, inicia con el proyecto; Plan Maestro de Transporte, donde los problemas de contaminación ambiental, tiempos de viaje, falta de unidades de bus público y privado, entre otros, se racionalizaron en el primer sistema de transporte masivo rápido de la ciudad, el trolebús, “descartando así otros sistemas de transporte como el tren ligero, monorriel por sus características. El concepto del trolebús es enmarcado en la del metro liviano caracterizado por una ruta exclusiva, estaciones pre- pago y plataformas de ingreso a nivel del piso de los trolebuses.” (EPMMOP et al., 2012).

El proyecto trolebús generó nuevos programas administrativos en el distrito. La unidad de Planificación y Gestión de Transporte en 1992 se encargó de planificar el sistema de transporte de la ciudad.

En 1993 el Municipio de Quito obtuvo el régimen legal y administrativo de Distrito Metropolitano, a través del cual adquirió nuevas competencias relacionadas con la gestión del transporte y medio ambiente, empezando a diseñar una estructura desconcentrada, orientada a mejorar la prestación de servicios y a potenciar la participación ciudadana (Vallejo, 2009:9).

En el año 2007, Quito inicia un nuevo proceso de reestructuración del Estado en todas sus áreas a partir de la nueva constitución. Las estrategias municipales se vinculan a esta idea de modernización, existe una demanda por integrar economías, concentrar estructuras básicas urbanas, definir centralidades importantes donde la movilidad enfrenta nuevas implicaciones como inequidad, exclusión, falta de acceso, etc., todo vinculado a un nuevo uso de la ciudad.

En el año 2010, de acuerdo con el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes (SNI, censo INEC 2010), “la población urbana representa el 72% de la población del Distrito (1'619.146 habitantes), mientras que la población de las áreas rurales alcanza el 28% del total (650.045 habitantes)” (PMOT, 2012:10). El Estado junto con los organismos dirigidos a plantear nuevos proyectos y planificación en movilidad en la actualidad establecen que;

La propuesta en construcción busca corregir los vicios del modelo de crecimiento urbano expansivo y de baja densificación y revertir las tendencias en los modos de desplazamiento con una concepción integral del sistema, articulando los temas de vialidad, transporte, tránsito y seguridad vial, bajo un direccionamiento político que incluye como prioritario el fortalecimiento de la gestión pública municipal y la consolidación de su autoridad; la incorporación de las nuevas tecnologías de información y comunicación en la gestión y control, la modernización de los servicios públicos y privados; y la creación de una cultura ciudadana en movilidad. (Secretaría de Movilidad, et al., 2009).

Si bien las estrategias actuales de políticas municipales en Quito proponen una integralidad de la ciudad a través de una política fortalecida por gestión, gobernanza y control desde el Estado, la población usuaria de modos de transporte determina que existe una fragmentación espacial, desigualdad social y otros problemas en general señalan que la situación no ha

mejorado. “En términos generales, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces en los últimos 60 años” (PMOT, 2012:10).

Dentro de este período se distinguen diferentes dinámicas de crecimiento poblacional. Entre 1950 y 1982 predomina un rápido crecimiento demográfico vegetativo y migratorio con tasas superiores al 4%, a partir de 1982 se muestra una tendencia a la disminución del crecimiento poblacional que se reduce paulatinamente hasta alcanzar el 2.2% entre el 2001 y 2010” (PMOT, 2012:10).

La estructura espacial en el DMQ de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial considera como la ciudad consolidada a las parroquias entre San Isidro del Inca en el norte hasta las parroquias de La Ferroviaria y Chimbacalle en el sur, considera el área de la periferia urbana hacia el norte las parroquias de Carcelén y el Comité del Pueblo y hasta el sur las parroquias de Quitumbe y La Ecuatoriana, además una zona definida como disperso urbano.

Considera como área rural a las parroquias de Lloa, Nono, Calacalí, Tababela, Guangopolo, La Merced y Amaguaña. “En contraste, las parroquias urbanas y algunas parroquias periféricas a las urbanas tienen un menor porcentaje de familias pobres (bajo el 24%), lo cual afirma la inequidad entre las áreas urbanas y las áreas rurales especialmente las más distantes de la concentración urbana” (PMOT, 2012:12).

En el contexto anterior la movilidad y transporte urbano en la red distrital se compone del Sistema Integrado de Transporte Público, con perspectiva a enlazarla con el primer tramo del Metro de Quito, proyecto que pretende ser el eje principal del sistema de transporte urbano en el área urbana, se compone por el sistema vial principal a escala nacional, la panamericana norte E35, para conexiones a escala regional y distrital y finalmente está compuesto por la infraestructura de terminales terrestres y equipamiento de transporte (Imagen 2).

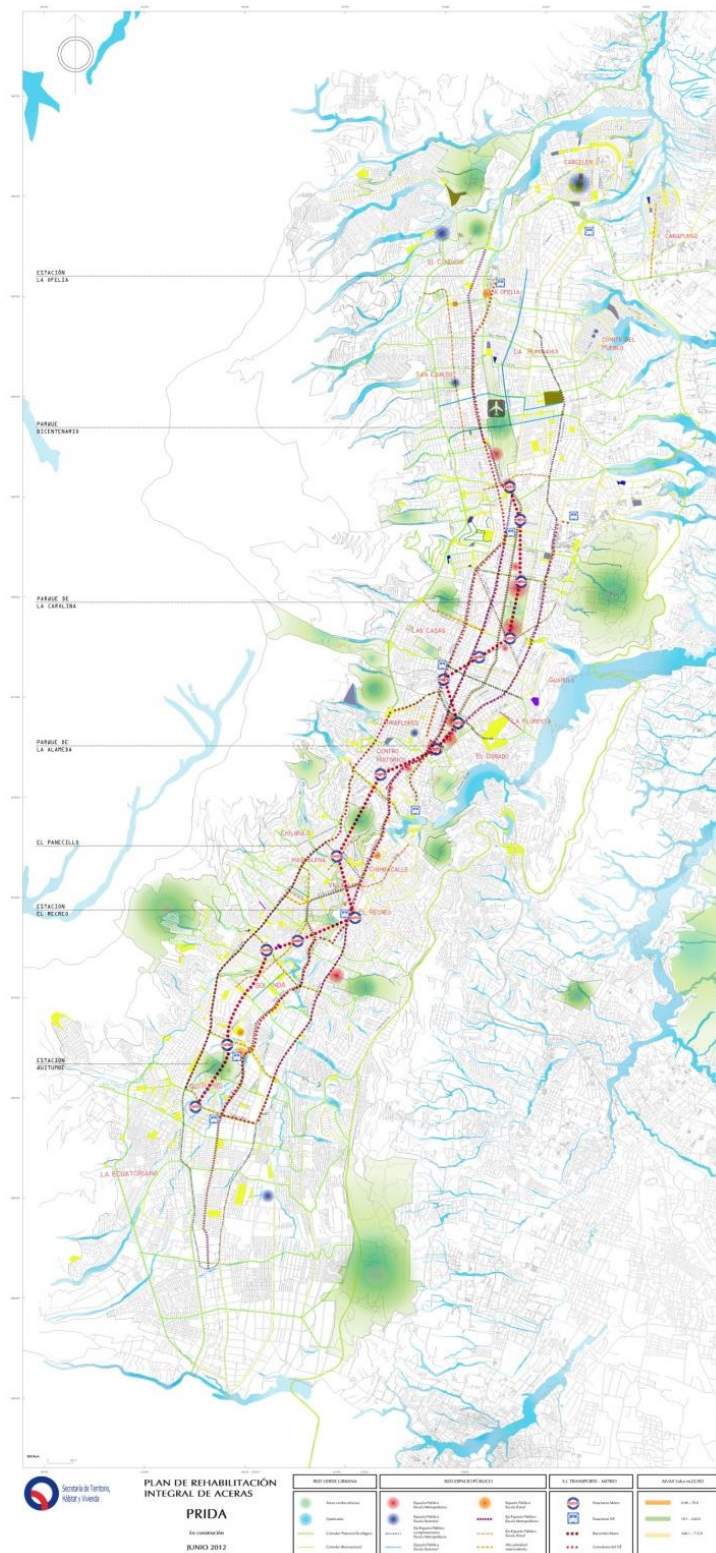
El modelo territorial desde la perspectiva institucional propone construir un nuevo modelo de movilidad sobre el ya existente, de manera que pueda corregir los conflictos anteriores con el empleo de alternativas en la accesibilidad, equitativas e incluyentes, propone

una participación participativa donde la seguridad vial y la calidad de vida sean factores importantes para tomar decisiones, en este sentido, el modelo territorial pretende:

La restricción del crecimiento urbano horizontal y disperso unido a la compactación y densificación selectiva del área urbana; y, el fortalecimiento del sistema policentrico que acerca los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y reduce el número y tiempo de desplazamientos. (...) La modernización del sistema de transporte público mediante el Metro de Quito y la reorganización de los sistemas BTR constituyen factores detonantes para diversas centralidades urbanas, al igual que las obras viales previstas para la ampliación de la red vial principal que articulan las centralidades en áreas de borde de la ciudad y rurales con la ciudad consolidada del valle alto (PMOT, 2012:45).

Si nos centramos en la temática de transporte urbano en Quito, las estrategias de intervención en la ciudad se inclinan a considerar únicamente a la movilidad como política de regulación y de control y no como un bien o servicios de los sectores populares que no tienen suficiente accesibilidad, por esta razón, el acceso al transporte público no puede darse por sentado. El rol del transporte público en los sectores populares no es superar las distancias entre un punto y otro de la ciudad, es por medio de este, acceder a otros servicios y oportunidades que la ciudad ofrece diariamente.

Mapa 2. Mapa Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad

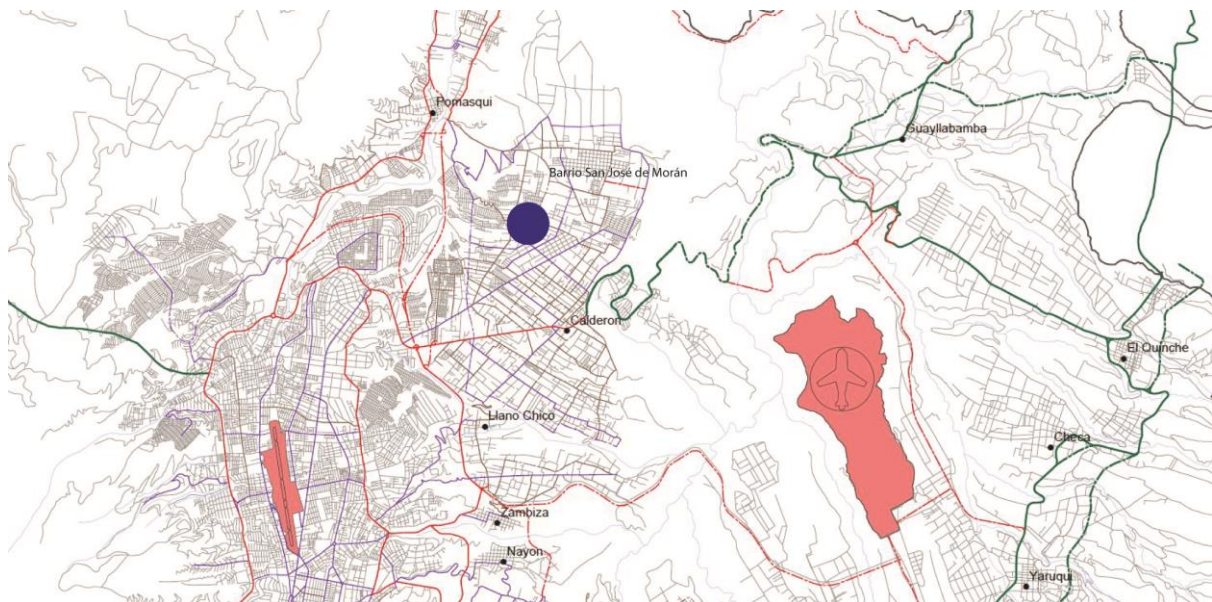


Fuente: Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2012.

La dinámica de accesibilidad al transporte urbano y las estrategias de los moradores de la periferia urbana en el Distrito Metropolitano de Quito.

La ciudad, Quito Distrito Metropolitano y el área concreta de estudio es San José de Moran ubicado en el norte de la ciudad se encuentra bajo la administración municipal norte Calderón, delimitado por los barrios Marianitas, Carapungo y Carcelén y geográficamente por quebradas profundas hacia el este y oeste que rompen relación territorial con Pomasqui. La relación entre San José de Moran con el resto de la ciudad de Quito es netamente residencial al momento de baja densidad.

Mapa 3. Mapa Administración zonal Calderón, ubicación sector San José de Morán



Fuente: Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda, PUOS 2012

El área de estudio está conformada por varios asentamientos que acuerdo a las encuestas realizadas a los moradores de San José de Morán y documentación municipal, en este contexto, el barrio inicio como asentamiento informal perteneciente a la parroquia rural de Calderón, mientras el asentamiento se construyó la plaza central y la Iglesia,

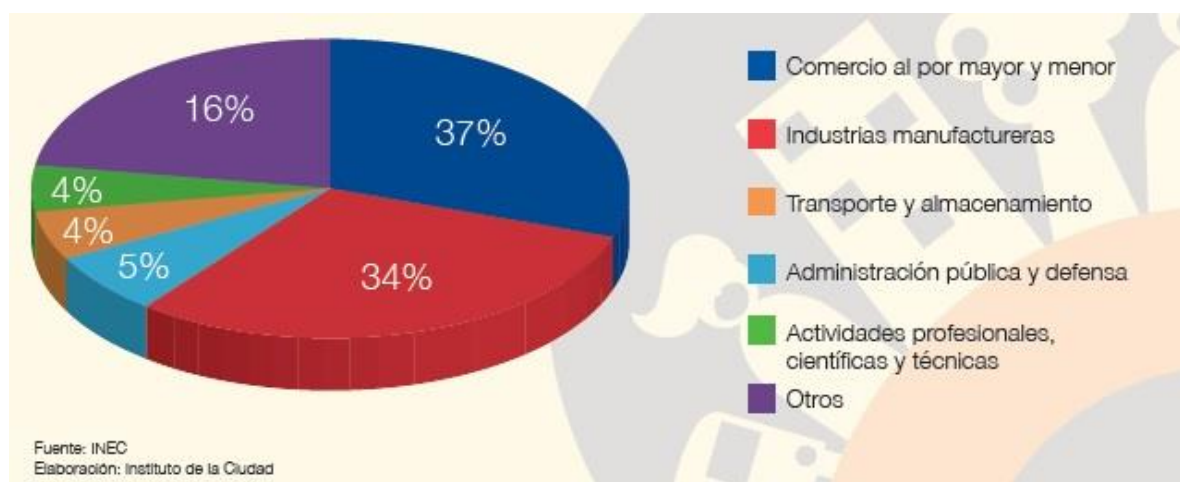
Ubicado en la Plaza Central, en la calle Carlos Mantilla. Fue inaugurada en Enero de 1954 y fue elaborada en piedra traídas desde Pomasqui en

mulas. Actualmente su fachada está recubierta de cemento y está un poco deteriorada; constituye una iglesia pequeña de un solo cuerpo y con una torre y su campanario. Adjunto a la capilla se cuenta con una sala de velación (Secretaría de Cultura, 2012:124).

El sector tiene una población aproximada de 15.000 habitantes la mayoría de los cuales se encuentran en una situación de bajos ingresos económicos. Debido a la falta de servicios comerciales, culturales, educativos, de oportunidades laborales y de toda infraestructura básica, los habitantes deben desplazarse diariamente a otros lugares y barrios de la ciudad para realizar sus actividades cotidianas. “Cuando tengo que pagar el agua y la luz tengo que ir hasta Cotocollao, a lado de lo que era el aeropuerto, y a principio de mes hay bastante gente, es para perder un día ahí” (MSJ - 02, 2015, entrevista).

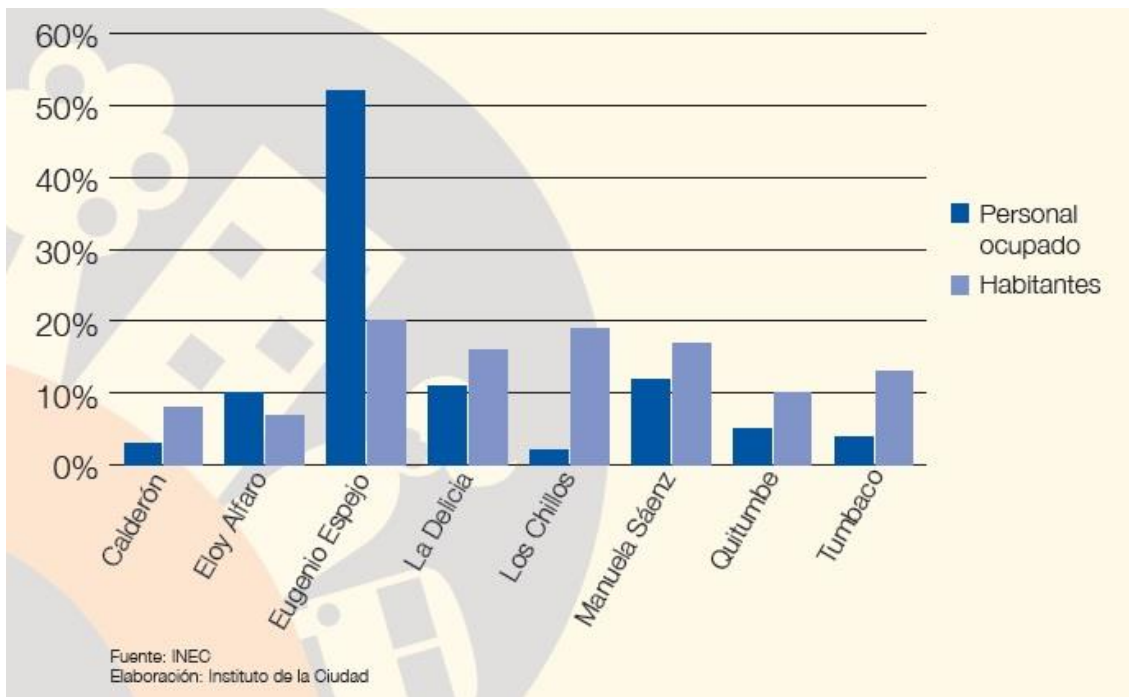
En este sentido, es necesario aclarar que el Distrito metropolitano de Quito concentra la mayoría de sus servicios y funciones urbanas en el distrito centro, centro norte y centro sur de la ciudad descritos de como centralidades político administrativo público, cultural, turístico, educativo urbano, centro recreativo, financiero privado, comercial y residencial de densidad intermedia al contrario de los distritos extremo norte y sur considerados como lugares de manufactura, comercio popular, recreación popular y residencial. (PGDT, 2000:2020). Y es por esta razón, que la población de la periferia tiene que desplazarse a los centros para desarrollar sus actividades cotidianas y acceder a un empleo.

Gráfico 1. Porcentaje de empleo por rama de actividad en el Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: INEC – Instituto de la Ciudad, 2010.

Gráfico 2. Relación entre número de habitantes y empleo por Administración Zonal en el Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: INEC – Instituto de la Ciudad, 2010.

El sector de estudio en el marco del transporte e infraestructura vial, tiene vías de segundo y tercer orden que se encuentran en algunos casos con capa asfáltica y aceras de hormigón y en otros casos directamente tierra en las vías y bordillos sin acera. La conexión con los barrios colindantes se da mediante la vía Capitán Giovanni Calles y esta a su vez conecta con la arteria principal Panamericana Norte.

La avenida Panamericana Norte, es uno de los ejes principales de la ciudad en el norte y permite flujo de movilidad en sentido este oeste conectando los servicios del distrito centro norte y las vías de salida de la ciudad hacia Guayllabamba, Tababela y otros. Esta avenida conecta con la avenida Simón Bolívar y la Ruta Collas que permiten rápidamente salir o ingresar a la ciudad.

En este sentido, la población de San José de Moran, se enfrentan a la accesibilidad al transporte urbano en el aspecto espacial mediante caminata entre 10 a 15 minutos aproximadamente desde un punto intermedio en distancia del sector hasta llegar a la parada de bus que se encuentra en el borde del parque central e iglesia, que sirve de igual manera

como estación de salida de buses privados, ya que en este sector no cuenta con líneas de buses públicos. “Y de 18 a 20 minutos desde el punto más lejano en distancia del sector hasta llegar a la misma parada de buses” (MSJ - 025, 2016, entrevista).

La línea de bus privado es única, la misma ha construido sus propios tiempos, tiempos que son inciertos durante el día y los días de la semana, es decir, no existen horarios definidos por esta razón, los moradores del sector tienen que permanecer atentos al paso del bus con largos tiempo de espera y capacidad del bus, en el caso de que la unidad llene su capacidad de usuarios, no hará más paradas, ni recogerá a más pasajeros hasta salir a la avenida principal.

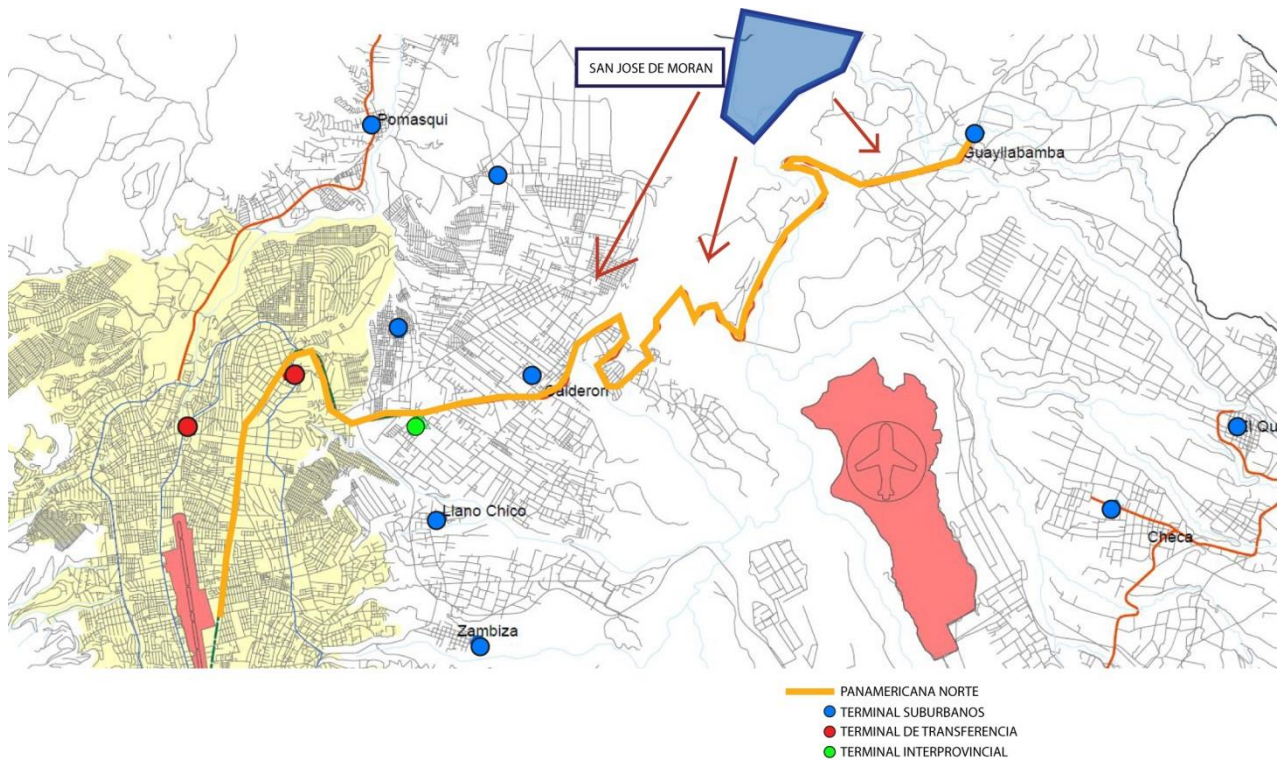
Salgo de la casa a las 5:30 de mañana para coger puesto en el bus, camino 10 minutos con mi esposa porque ambos dos salimos a trabajar a esa hora, llego a la parada, subo al bus y me siento (...) cuando no alcanzo al bus, toca caminar a otra calle donde están las busetas, cuestan un poco más pero me sacan hasta el Santa María (MSJ - 010, 2016, entrevista).

Existen varias dinámicas en el acceso al transporte en San José de Moran y estas se reproducen en otros asentamiento o sectores de la periferia. Otra dinámica en el acceso al transporte es tomar busetas que son medios de transporte privado organizados por gente de sectores de Calderón y Carapungo, que ven la falta de conexión de transporte, colocan su unidad cobrando un poco más que el bus y generando un ingreso más para su familia.

Otra dinámica del sector es tomar los pocos autos particulares que existen en el sector y compartir la unidad con otras personas para llega a la Panamericana Norte. Una vez en la arteria principal, Panamericana Norte, la población de estudio puede acceder a otras líneas de buses privadas y públicas que alimentan otros barrios y que le llevaran al centro urbano de Quito conectándose con estaciones de transporte urbano en el sector de la Ofelia.

Para la población de San José de Moran no existe la opción de tomar servicio de taxis ya que es un costo que no pueden pagar diariamente, por esta razón, tiene que atravesar por todas estas condiciones espaciales. Se reconoce a la accesibilidad como uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad, las intervenciones urbanas intentan aumenta la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema (Jirón y Mansilla, 2009).

Mapa 4. Accesibilidad espacial a San José de Moran desde Quito



Fuente: Elaboración propia

Se estudiaron las condiciones espaciales y sociales en la accesibilidad al transporte en diez grupos familiares, cada grupo tiene entre 5 y 6 integrantes que se dedican a realizar variadas actividades entre ellas amas de casa, artesanos, comerciantes, maestros en la construcción, jubilados y estudiantes. De acuerdo a las variables e indicadores de cada tema a estudiar se especificara una unidad familiar.

En este sentido, se establece que el 90% de la población entrevistada se ve obligada completamente a salir al centro urbano para realizar sus actividades cotidianas y acceder a servicios, el 10% de la población utiliza otros mecanismos para realizar el parcial de sus actividades en el sector, como por ejemplo: en el caso de la entrevistada perteneciente a la población jubilada de la tercera edad, busca ayuda en vecinos o familiares para cumplir con ciertas actividades cotidianas.

Señorita la verdad es que ya no puedo caminar mucho porque tuve un accidente y me caí de un bus hace unos años y de ese problema quede mal con la pierna, no puedo salir mucho tiempo ni caminar mucho tiempo, yo le digo a mi nieto, el mayor, que me haga el favor de ir a hacer las compras en el mercado y compre las pastillas también (MSJ -014, 2016, entrevista).

De acuerdo a las entrevistas se pudo establecer niveles estrato socioeconómico en los hogares de manera que en ingresos económicos altos, medio y medio bajos se obtuvo 0% y en niveles bajos el 42.33% y muy bajo el 57.67%, estableciendo al sector como una zona en donde existe desigualdad en la distribución económica y por lo tanto, es un sector donde existe desigualdad e inequidad y pobreza.

La aproximación a la inclusión, la integración y la cohesión sociales se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar de la vida en la ciudad (Miralles, 2002 en Avellaneda, 2003:16).

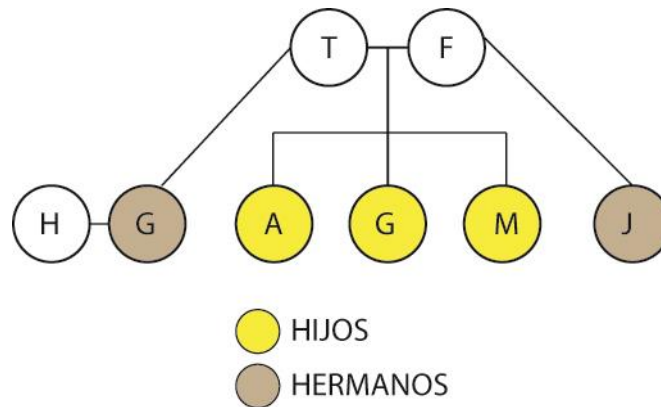
En este sentido, se aproximó el estudio a tres unidades familiares en el grupo de las 10 familias entrevistadas de los moradores de San José de Morán. Los entrevistados son personas que migraron del campo hacia la ciudad desde la provincia de Cotopaxi, específicamente de Zumbahua, por razones netamente laborales, ya que en el pueblo no tienen un ingreso económico fijo, importante e inmediato. El trabajo en la tierra se demora en generar ingresos económicos y no tienen formar de sostener a su familia

Yo llegue acá, a San José de Morán por una tía, ella me trajo hace 18 años y desde ahí me quede para trabajar en lo que sea. Encontré trabajo en la construcción por mi tío que también vino de Zumbahua y viví con ellos hasta que pude hacer plata, casarme y traer a mi esposa. De ahí poco a poco fui trayendo a mis hermanos y primos, mis papas vuelta se quedaron viviendo allá, yo les mando plata y mis hijos ya nacieron aquí, ellos son quiteños” (MSJ - 01, 2015, entrevista).

Esta familiar se dedica principalmente a la construcción y es de esta actividad cotidiana de donde generan sus ingresos. En la familia entrevistada, los integrantes papa, mama y sobrino de madre pertenece a la población de albañiles, peones, maestro mayor y oficiales dedicados a la construcción. En el caso de la unidad de análisis, la familia está conformada por seis integrantes, de los cuales tres son menores de edad los cuales se dedican a estudiar en escuela

y colegios del gobierno, los otros tres mayores de edad son maestro mayor y oficiales en obra.

Grafico 3. Unidad domestica de estudio, familia 1



Fuente: Elaboración propia

La actividad de la construcción recoge a cualquier grupo o población siempre que tenga el conocimiento constructivo que en esta época sigue teniendo un enfoque más artesanal, el conocimiento de procesos constructivos se transfiere de integrante a integrante de la familia, sin embargo las futuras generaciones ya instaladas en las áreas urbanas metropolitanas se incorporan inmediatamente al sistema educativo y otras facilidades que les permite la oportunidad de acceder a otros beneficios y no necesariamente seguir con la actividad de sus padres.

Después del primer desplazamiento de la población obrera campo-ciudad para localizarse en la ciudad consolidada, es determinante que se ubican en ciertas zonas de Quito de acuerdo a referencias familiares, es decir, un pariente que llegó anteriormente de provincia trae a más familiares para ayudarles en la migración, al mismo barrio.

El familiar que está recién llegado a la ciudad viven un tiempo en el hogar del familiar que le ayudo a migrar, es más, el familiar también se asegura de conseguirle trabajo para no tener una responsabilidad económica con el recién llegado. Normalmente le incorpora en el mismo trabajo como peón u oficial hasta que adquiriera experiencia y pueda generar mayor ingresos para independizarse. Normalmente, cuando una familia migra del campo a la ciudad, atrae nuevas familias de sus mismas áreas rurales para asentarse en las periferias de las

ciudades metropolitanas formando sectores en la ciudad que reproducen elementos sociales y urbanos del campo.

Los integrantes de la familia de obreros en la construcción, los primeros migrantes, se dedican a trabajar, en un primer momento no tienen acceso a educación, salud y otras variables que determinan la calidad de vida. Los hijos de las familias migrantes que nacieron en la capital dan un giro en este aspecto, van a escuelas y colegios municipales, estatales, realizan otras actividades como recreación o entretenimiento y acceden a servicios de tecnología como internet.

La actividad laboral en la construcción en la ciudad, en la actualidad atrae a un sin número de obreros que es una población flotante, de acuerdo al proyecto y ubicación de la obra van desplazándose dentro de varios puntos de la ciudad, normalmente a las centralidades urbanas donde se desarrollan mayores actividades económicas.

Tabla 4. Estructura Familiar 1, moradores de San José de Morán (Entrevistas 1, 2, 3 4 y 5)

INTEGRANTE	EDAD	OCUPACIÓN
Papá	35	Maestro mayor de obra
Mamá	30	Oficial de obra
Hijo Mayor	13	Estudiante
Hijo intermedio	10	Estudiante
Hijo último	5	Estudiante
Hermano de la mamá	17	Oficial de obra

Fuente: elaboración propia.

En el caso de dos moradores de San José de Morán entrevistados trabajan en el barrio Ñaquito, cumplen con 8 horas laborales de lunes a viernes entre 7:00 y 16:00, en el caso de los estudiantes, asisten a la escuela y colegio en Pomasquí, de lunes a viernes entre las 13:00 y 18:00 de la tarde. Los tiempos de desplazamiento afectan en su desempeño laboral ya que la carga horaria laboral ya no solo considera el tiempo que utiliza para trabajar sino también el tiempo en que se demora en llegar y salir de su trabajo y las problemáticas sociales que viven en su movilidad cotidiana

A mi guagua cuando le llevo a la obra para que me ayude y no dejarle botado en la casa, le subo al bus y cuando está muy lleno le hago que se agache para que no le aplaste, no puede respirar ahí, a veces le cargo pero no mucho tiempo porque es pesado (MSJ -02, 2015, entrevista).

Tabla 5. Movilidad y Transporte, estructura familiar 1

Integrante de familia	Modo de transporte	Tiempo de viaje en ida	Tiempo de vi regreso
Papá	Bus interparroquial, alimentador a central de transporte, trolebus	1 hora 15 min	2 horas
Mamá	Bus interparroquial, alimentador a central de transporte, trolebus	1 hora 15 min	2 horas
Hijo Mayor	Bus interparroquial Coop. Transporcel	15 min	20 min
Hijo intermedio	Bus interparroquial Coop. Transporcel	15 min	20 min
Hijo último	Bus interparroquial Coop. Transporcel	15 min	20 min
Hermano de la mamá	Bus interparroquial, alimentador a central de transporte, trolebus	1 hora 15 min	2 horas

Fuente: elaboración propia

De acuerdo a los costos que necesitan para el desplazamiento al utilizar entre dos unidades de transporte diariamente en el viaje de ida y el mismo valor en el viaje de regreso por persona gasta diariamente 1.00 dólar que corresponde a 20 dólares mensuales por persona, en el caso de los hijos estudiantes tanto el hijo mayor como el intermedio pagan la mitad del pasaje, gastando cada uno 0.25 ctvs. al día, correspondiendo a un gasto de 25 dólares por estudiante el último hijo no paga pasaje al ser menor de 6 años de acuerdo a la ley. Si sumamos el valor de los gastos por unidad familiar son 110 dólares mensuales esto corresponde al 10% del presupuesto mensual, considerando que los ingresos mensuales es el sueldo básico unificado correspondiente al 354 dólares de acuerdo a la ley.

En el caso de estudio de otra unidad familiar entrevistada en el mismo barrio, es una unidad familiar que se desplazó a San José de Moran desde el barrio aledaño Carapungo, siempre han vivido en la ciudad de Quito y en barrios periféricos, se desplazaron hace 10 años a vivir en San José de Moran por motivos económicos y de inseguridad. Esta familia tiene 4 integrantes; dos son menores de edad, padre y abuela.

Me pase porque allá donde vivía comenzaron a robar y a vender drogas, mi vecino le mataron en la puerta de la casa y por eso, mejor nos movimos. Como yo trabajo solo, mi esposa se fue a España y al principio nos mandaba plata, luego se olvidó, me quede con mi mama para que se encargue de criar a los guaguas mientras yo trabajo porque no les puedo ver todo el día, solo en las noches cuando llego trabajando (MSJ – 018, 2016, entrevista).

La familia se sustenta económicamente con el trabajo del padre, que se dedica a trabajos de soldadura en un taller en el barrio la Pulida al noroccidente de la ciudad. Diariamente se desplaza para laboral, comprar materiales para sus trabajos y atender a los clientes, es muy poco el tiempo durante la semana que puede compartir con su familia y es su preocupación de todos los días (MSJ - 018, 2016, entrevista).

Tabla 6. Estructura Familiar 2, moradores de San José de Moran (Entrevistas 15, 16, 17, 18)

INTEGRANTE	EDAD	OCUPACIÓN
Papá	48	Maestro soldador
Hijo Mayor	15	Ninguna
Hijo último	8	Estudiante
Abuela	62	jubilada

Fuente: elaboración propia

El desplazamiento del padre de familia inicia a las 6:30 de la mañana, que dependiendo de la disponibilidad de transporte urbano se demora en llegar a su trabajo una hora y treinta minutos, para este desplazamiento se ve en la necesidad de caminar 15 min hasta tomar la primera unidad de transporte privada que le lleva a la Panamericana Norte, en este lugar toma una nueva unidad, alimentador de bus corredor norte hasta la estación La Ofelia y de ahí toma un nuevo bus público que le lleva hasta la Occidental al ingreso del barrio la Pulida

donde tiene que caminar nuevamente 15 a 20 minutos en pendiente pronunciada hacia la ladera de la monta; a El Pichincha.

Conserva su taller en este barrio debido a que fue inicialmente el barrio donde habito con sus padres, el negocio lo heredo de su padre y por lo tanto, es una persona conocida, que ha establecido relaciones y vínculos con los moradores del barrio La Pulida. El terreno donde tiene el taller le pertenece a un familiar por lo que no paga arriendo, al contrario del lugar donde habita donde si paga arriendo, alrededor de 180 dólares mensuales por el cuarto (MSJ - 018, 2016, entrevista).

En el caso de esta unidad familiar, los dos menores de edad, el niño de 8 años estudia en la escuela por lo que también necesita dinero para desplazarse diariamente, el otro menor de 15 años abandono el colegio y al momento no realiza ninguna actividad laboral, escasamente se desplaza. En este sentido, el padre de familia gasta diariamente en pasajes de ida y regreso a la vivienda desde su lugar de trabajo 1.50 dólares a esto le sumamos lo que gasta su hijo para desplazarse a la escuela son 0.25 ctvs, lo que representaría un gasto mensual únicamente en transporte de 50 dólares mensuales, representando el 15% de sus ingresos mensuales.

En los dos estudios de caso de unidades familiares ampliadas se visibiliza la “capacidad de pago” discusión de Hernández. En donde, el acceso al transporte se condiciona principalmente por el dinero que se necesita para pagar la tarifa de transporte, y de esta forma acceder a oportunidades laborales y educativas. Este factor sobrepasa el aspecto espacial ya que no interesa el lugar de ubicación, sino existe la capacidad para pagar la tarifa de transporte no existe desplazamiento.

De acuerdo al estudio macro de las diez unidades familiares, entre uno y dos integrantes de las familias son los que generan los ingresos económicos. En estos casos, se ha analizado únicamente los puntos de desplazamiento de los habitantes de San José de Moran hacia sus actividades más relevantes pero existen otros desplazamientos por otros motivos, como son: desplazarse para pagar los servicios básicos, agua, luz, telefonía, realizar compras en el mercado de alimentos, visitas a familiares, visitas médicas entre otros. Por lo tanto, esto representa un incremento en gasto de transporte por unidad familiar.

Además las estrategias de sobrevivencia en la movilidad que la gente del sector realiza (MSJ -023, 2016, entrevista) para gastar menos dinero es caminar y tomar un solo bus de recorrido aunque se demore en el recorrido más de tres horas, pedir al compadre o vecino que lo saque del sector en vehículo particular, en el bus se someten a la inseguridad, robo a ser maltratado debido a que las unidades de transporte están llenas, a utilizar todos los mecanismo que ofrece el Estado como: subsidios, descuento en el pasaje, bus de trabajo, entre otros.

En esta dinámica se pudo identificar los aspectos sociales y espaciales que determinan la accesibilidad al transporte en unidades familiares, sin embargo, para dimensionar los factores que determinan la calidad de vida en la población de San José de Moran, mediante entrevistas a las mismas diez unidades familiares se pudo determinar que el impacto que resulta en la población al realizar el desplazamiento, en el caso laboral disminuye sus tiempos de eficiencia en el trabajo y aumenta sus gastos en transporte en relación a sus ingresos mensuales.

Cuando se pregunta por la causa que genera el desplazamiento tan largo, en lugar de buscar mayor cercanía a la vivienda y al lugar de trabajo, el 80% de la población entrevistada responde que no existen buenas ofertas de empleo en cercanía a su vivienda, su trabajo no es valorado y por lo tanto es muy mal pagado. El 20% de la población entrevistada se dedica a estudiar en escuelas y colegios estatales por lo que esa es su motivación para desplazarse, al momento no existen unidades educativas estatales en San José de Moran, por lo que, tienen que acudir a la más próxima que está localizada en Pomasqui.

Más allá del análisis de tiempos de viaje, costos, medios o modos de transporte en el aspecto social la dinámica de acceso al transporte se construye por relaciones sociales, la población necesita estas conexiones de interdependencia entre ellos para viabilizar el acceso al transporte y a otros servicios.

Mi comadre que vive a dos casas, me ayuda a llevar a mi hijos a la escuela, todas las mañanas voy hasta donde ella y les lleva porque le queda de paso para donde ella trabaja, en una fábrica por Pomasqui, en cambio, la vuelta de la escuela de mis hijos es en bus, de esos de color verde, vienen con otros que también estudian ahí en la nueva de escuela del gobierno, antes teníamos que ir al centro para poder estudiar, ahora

con esta nueva escuela está más cerca a la casa (MSJ - 022, 2016, entrevista).

Más allá del análisis de tiempos de viaje, costos, medios o modos de transporte en el aspecto social, la dinámica de acceso al transporte basado en las relaciones sociales brinda un enfoque ampliado para comprender que sin estas estrategias son más difíciles romper las barreras de desigual y exclusión en la ciudad. Las estrategias de los moradores de San José de Moran en la movilidad cotidiana despliegan una serie de instancias que permiten comprender la complejidad de habitabilidad en la ciudad de Quito.

En este sentido, la dimensión de calidad de vida en el marco de la movilidad en las familias a estudiar se construye a través de las necesidades que tienen, la dimensión de bienestar varia de una familia a otra de acuerdo a su realidad, es decir va directamente relacionado con las necesidades específicas de cada familia y su contexto. Para unas familias entrevistadas es tener una vivienda propia, para otros es tener un buen trabajo, para otros que los hijos se eduquen y se gradúen de los colegios, que tengan dinero para comer, pagar agua, luz, teléfono, el arriendo y transporte. La preocupación por solventar sus necesidades diarias es lo que más les interesa, se convierte en un deseo, pero si existe la posibilidad de acceder a esos bienes mucho mejor.

Lo que importa es que mis hijos estudien, yo no pude, mi esposa tampoco, quizás mis hijos terminen el colegio, porque para nosotros la vida ha sido dura (MSJ - 025, 2016, entrevista).

Si tengo para comer y dar a mi familia estoy tranquilo, ha habido veces que no he tenido, ha tocado fiar plata a la vecina, a la familia, vender en las calles, hacer cualquier cosa, ahora que tengo trabajito estoy tranquilo (MSJ - 023, 2016, entrevista).

Así en las tardes de los sábados voy con mi hijo a la cancha a jugar futbol, luego estoy con él en el parque y después regresamos a la casa (MSJ - 019, 2016, entrevista).

Dos veces al año voy a mi tierra cuando son las fiestas, llevo cosas y me quedo una semana, hay corridas de toros, comida y trago (MSJ - 01, 2015, entrevista).

El bienestar es un derecho en la ciudad, la accesibilidad al transporte viabiliza en cierta medida ese derecho, busca disminuir desigualdades, exclusión social y pobreza. Comprender

las estrategias de la población, dimensionar sus recursos y activos sobrepasan los temas de eficiencia en el transporte que han sido siempre estudiadas.

CONCLUSIONES

A manera de partida de este capítulo, se logró constatar que la accesibilidad al transporte urbano viabiliza la accesibilidad a una estructura de oportunidades, a un bien o servicio en la población con bajos ingresos económicos, y que para resolver sus necesidades cuentan con ciertos recursos sociales, con el fin de construir su calidad de vida, el interés de esta investigación, se centró en aprehender cuáles son los factores que favorecen la accesibilidad al transporte urbano, tendientes a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para el caso de la ciudad de Quito, donde el fenómeno de falta de accesibilidad se presenta claramente con mayor intensidad en los sectores periféricos que en los sectores del centro urbano de la ciudad, a través del estudio se pudo establecer, a) medir e identificar los factores que permiten la accesibilidad al transporte en el sentido espacial, b) identificar los factores sociales que permiten acceder en lo social a su estructura de oportunidades, bienes y servicios, y c) identificar los recursos, capitales y activos con los que cuentan en sus hogares.

La accesibilidad en el marco de la movilidad y el transporte tiene una contextualización mayormente económica, espacial y social, en el sentido, de que claramente la posibilidad para acceder al transporte depende de la capacidad de pago (Hernández, 2013) de la población, en donde sin duda está vinculado directamente a la localización y a la vez a las limitaciones que deben enfrentar las personas cotidianamente para participar de los servicios que demandan de la ciudad. La capacidad de pago, determina por sobre el espacio el acceso al transporte, es decir, que puedo estar ubicado en el centro o periferia de la ciudad, en este sentido, da lo mismo porque no se puede pagar para acceder al transporte.

En este aspecto, es posible entender a la accesibilidad como una medida económica y espacial en donde influyen las distancias y conectividad, en este sentido, es tratada como un concepto de proximidad en donde lo importante de la accesibilidad es recortar distancias y para esto es necesario incorporar y considerar factores como la definición en uso de suelo, estructura urbana, desarrollo de infraestructura vial, entre otros. Estos factores en la accesibilidad al transporte ya están bastante claros, ya que se evidencian en la mayoría de estudios e investigaciones a escala regional, ha dependido siempre de la capacidad del Estado por hacer efectivo o no estas estrategias a través de la política pública.

Por medio de este trabajo de investigación se ha evidenciado con mayor fuerza el aspecto social, que si bien está anclado a las condiciones físicas y espaciales mencionadas anteriormente, se incorporó la visión y las estrategias desde el habitante y la estructura de su hogar donde se evidencio los factores sociales que determinan su movilidad diaria. En este sentido, el desplazamiento inicia por una motivación, que de acuerdo a la población de bajos ingresos económicos estudiada, la motivación para iniciar el desplazamiento se construye en el acceso a la oportunidad a lo laboral, el acceso al trabajo por lo tanto a la posibilidad de obtener un ingreso económico y en segundo lugar no menos importante el acceso a la educación que tiene relación directa con sus hogares, sus hijos, después consideran el acceso al resto de servicios.

La construcción social de accesibilidad cotidiana al transporte urbano de la población está determinada por factores como contar con las redes de relaciones sociales en el lugar donde habitan, en este escenario; el compadre, el vecino, el amigo, el tío, primo establecen una movilidad de dependencia y que a la vez forma parte de su capital social, sus recursos, sus activos (Gutiérrez, 2009). Esta dinámica social es propia de la población y muestra como las personas construyen medios para disminuir desigualdades en la ciudad.

La desigualdad en la accesibilidad en el marco de la movilidad se convierte en un problema cuando la población carece de opciones para resolver sus necesidades y esto obliga a crear nuevas y únicas alternativas que normalmente se construyen en la ilegalidad. La distribución desigual en la movilidad incrementa diferencias sociales privando a la población de beneficios, de bienestar, de calidad de vida.

Finalmente, el ejercicio de investigación permite mostrar que la calidad de vida en la población en el marco de la accesibilidad al transporte dimensiona una lógica de bienestar, en el sentido, de que es un bien y derecho para acceder a otros, con el fin de participar de un conjunto de bienes básicos que contribuyan al desarrollo de la persona y su hogar, permitan a la vez que aumente su capacidad de integración, equidad y movilidad social en la sociedad y en las ciudades.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, Paul, Guillermo Bustos, Ana María Goetschel, Eduardo Kingman, Milton Luna, Pablo Ospina, Juan Fernando Pérez, Galo Ramón Valarezo, Guadalupe Soasti y Rosmarie Terán (1992). *Enfoques y estudios históricos: Quito a través de la historia*. Quito. TRAMA

Ainstein, Luis (2001). *Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires*. Buenos Aires. VI Congreso Internacional del CLAC reforma del Estado y de la Administración Pública.

Amar, Georges (2011). *Homobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires: Editorial La Crujía.

Apaolaza, Ricardo Acencio (2009). “Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino“. Avance de investigación en curso Beca Doctoral Buenos Aires. UBA

Arenas, Federico (2007). *Movilidad Espacial y reconfiguración Metropolitana*. Carlos de Mattos y Rodrigo Hidalgo (Comp.) Pg. 175-188. Santiago de Chile

Ascher, Francois. (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. Revista ARQ 13, pag 11-19.

Avellaneda, Paul G. (2008). *Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima*. Madrid, España.

Balbo, Marcello. Ricardo Jordan, y Daniela Simioni (2003). *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile.

Bayas, Pablo Andrés (2013). “Pie derecho varón: Metrovía y paradigmas de políticas en disputa”. Disertación de Maestría en Políticas Públicas. FLACSO. Quito.

Carrión, Fernando (2010). *Ciudad, memoria y proyecto*. Quito: OLACCHI.

Carrión, Fernando (1987). *La política urbana del Municipio de Quito. En El proceso urbano en el Ecuador*. Quito: ILDIS. págs. 81 – 121

Corporación Andina de Fomento (2010). “Observatorio de movilidad urbana para América Latina”. Bogotá: CAF.

Corporación Instituto de la Ciudad de Quito (2009). *Quito, un caleidoscopio de percepciones -midiendo la calidad de vida-*. Quito: Instituto de la ciudad.

Corporación Instituto de la Ciudad (2012). *Conociendo Quito, Estadísticas del Distrito Metropolitano*. Quito: Instituto de la ciudad.

CAF, Banco de desarrollo de América Latina (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. Bogotá: Editorial CAF. Pg. (1-313).

CAF, Banco de desarrollo de América Latina (2010). *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Editorial CAF. Pg. (1-202).

Chauvin, Juan Pablo (2007). “Conflictos y Gobierno local, el caso del transporte urbano en Quito”. Disertación en Maestría en Políticas Públicas con mención en Gestión de Desarrollo. FLACSO. Quito.

Demoraes, Florent (2005). *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dirección Metropolitana de Planificación Territorial; Instituto de Recherche pour le Developpement.

De Mattos, Carlos (2007). *Movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*. Instituto de Estudios urbanos y territoriales. Santiago de Chile: Pontificia universidad Católica de Chile.

Duhau, Emilio (2003). *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*. México D.F: Universidad Autónoma del Estado de México..

Figueroa, Oscar (2009). *Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano coherencia y contradicciones*. Santiago de Chile: CEPAL.

Franco, Rolando y Jorge Lánzaro (2006). *Política y Políticas Publicas: determinación y autonomía*. México D.F: CEPAL. Pag: 13-40.

Fuentes, César (2008). *La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua*. México: Colegio de la Frontera Norte.

Gordon, Sofia (2011). “La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables”. Disertación en Maestría gobierno de la ciudad con mención en centralidad urbana y áreas históricas. Quito: FLACSO.

Gutiérrez, Alicia (2004). *Pobre, como siempre... Estrategias de reproducción social en la pobreza*. Córdoba: Ferreyra Editor.

Gutiérrez, Andrea (2000). “La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires”. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales-EURE*. Santiago de Chile. pág. (109-136).

Gutiérrez, Andrea (2009). “De las redes de transporte al problema de la movilidad: limites físicos y analíticos de la expansión urbana en Buenos Aires“. (239 - 262)

Gutiérrez, Andrea (2009). “*Movilidad o inmovilidad: ¿Que es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*“. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: CEPAL

Gutiérrez, Andrea (2005b). “Movilidad urbana y transporte alternativo”. En Panorama Nacional de Pesquisa en Transportes 2005, A. Brasileiro; O. Lima Neto y M.L. Maia (Comp.): 56-67. Rio de Janeiro, Brasil:ANPET

Gutiérrez, Andrea y Julio Rearte (2006). *Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires Argentina: Inst. de Geografía.. Pg. (1-13)

Harvey David, “El derecho a la ciudad”, artículo digital en la revista El Carajillo de las Ciudades. Disponible en http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/1_art5.htm, visitado en 13 de marzo de 2015.

Hernández, Diego (2010). “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales-EURE* N.115. Montevideo Uruguay. pág. (109-136).

Hernández, Diego (2013). “Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo”. Ponencia presentada en CLACSO Asdi-2013. Montevideo, Uruguay.

Jirón, Paola y Mansilla Pablo (2008). “Hacia un re-conceptualización teórico – metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile”. Universidad de Chile. Chile.

Kaztman, Rubén (2007). *La calidad de las relaciones sociales en las grandes ciudades de América Latina: viejos y nuevos determinantes*. Montevideo, Uruguay: CEPAL.

Kaztman, Rubén (2007). *Marco conceptual sobre activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades*. Montevideo. Uruguay: CEPAL.

Lahera, Eugenio (2004). “Política y Políticas Publicas”. *Serie Políticas Sociales*, N 95. Santiago de Chile: CEPAL.

Lupano, Jorge y Ricardo Sánchez (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Buenos Aires Argentina: CEPAL, Unidad de Transporte.

Méndez de Herrera, Genoveva (1991). *Transporte urbano en Quito: análisis de la problemática y alternativas de mejoramiento*. Quito: Instituto de Investigaciones Económicas, CONUEP, Universidad Central.

Millares-Guasch, Carme (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

- Millares-Guasch, Carme y Cebollada i Frontera Ángel (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Barcelona. España
- Moller, Rolf (2006). *Transporte Urbano y desarrollo sostenible en América Latina: el ejemplo de Santiago de Cali*. Colombia. Cali: Universidad del Valle.
- Montezuma, Ricardo (2009). “El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina”. En *intersecciones urbanas: origen y contexto en América Latina*. Quito: Flacso.
- Montezuma, Ricardo, “Ciudad y transporte: la movilidad urbana”. En *Ciudad Inclusiva*. Balbo, Marcello. Ricardo Jordan, y Daniela Simioni (Comp.): Pg. (175-189). Santiago de Chile Chile: CEPAL.
- Montezuma, Ricardo (Ed.) (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital.
- Navas-Quintero, Andrés (2008). “Políticas de transporte público urbano: Lecciones desde la experiencia de transantiago”. *Disertación Maestría en Políticas Públicas*, Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, Colombia.
- Parsons, Wayne (2007). *Políticas públicas: una introducción a la teoría y a la práctica del análisis de políticas públicas*. México: FLACSO
- Quito para todos (2007). *Soluciones de transporte sustentable para Quito: modelo estratégico*. Quito: Colectivo Quito para todos.
- Ramírez, Blanca (2013). “Movilidad y calidad de vida en el neoliberalismo: una cultura de la movilidad enajada”. Ponencia presentada en Seminario Internacional La ciudad neoliberal en América Latina: desafíos teóricos y políticos. 06, 07 y 08 de noviembre de 2013 en Rio de Janeiro, Brasil.
- Sarasa, José Luis Andrés (1999). “Movilidad urbana en la ciudad del siglo XXI”. *Revista Papeles de Geografía* Nro. 29. págs. 15-34. Universidad de Murcia. España.
- Troncoso Cerda, Jorge y Duarte Marmolejo, Carlos (2010). “De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España)”. *Revista de Geografía Norte Grande* Nro18. Pg. 5-27
- Vasconcellos, Eduardo Alcántara (2010) “Análisis de la Movilidad Urbana: espacio, medio ambiente y equidad”. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- Vasconcellos, Eduardo Alcántara (1996). *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexoes e propostas*. Sao Paulo: Editoras Unidas.

Roth, Andre-Noel (2009). *Políticas públicas. Formulación, implementación y evaluación*. Bogotá: Ediciones Aurora. (Cap. I)

Zoido, Florencio. Sofía De la Vega, Angeles Pineiro, Guillermo Morales, Rafael Mas, Rubén C. Lois, y Jesús González (2013). *Diccionario de Urbanismo: Geografía urbana y Ordenación del territorio*. Madrid, España.

DOCUMENTOS

Andrade Marín, Luciano (1938). “La urbanización de Quito en cuatro siglos”. En Quito a través de los siglos, Eliecer Enríquez (Comp): 223-247. Quito: Imprenta Municipal

Banco Mundial (2010). “Ciudades en Movimiento: Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial”. Bogotá Colombia: Banco Mundial.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (COOTAD).

Empresa de pasajeros de Quito EPQ, Municipio de Quito (2012). Artículo digital disponible en: http://www.trolebus.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=206:mejora-n-los-tiempos-de-viaje-en-el-trolebus&catid=81&Itemid=482 visitado 28/09/2015.

Mockus, Antanas (1995), Plan de desarrollo distrital 1995-1997, “Formar ciudad”. Bogotá DC. Instituto Distrital de Cultura y Turismo.

Morrison, Allen (2006). “Los Tranvías de Quito Ecuador”. <http://www.tramz.com/ec/q/qs.html> visitado en 03/07/2015.

Ortiz Crespo, Alfonso. (2007). *Damero*. Quito: FONSAI.

Pacheco, Luis (2008). *Quito, los cincuenta*. Quito: Don Bosco

Vasconez, Mario (1990). “El transporte colectivo en Quito”. En Urbanización y Políticas en el Ecuador. Tomo 111. Vol. IV. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad

INSTITUCIONES

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda (2012). “*Plan de Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT): 2012-2022*”. Quito, Ecuador. Editorial Trama. Pág. (1-84).

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dirección Metropolitana de Planificación Territorial. Julio 2009. “*La planificación del desarrollo territorial en el Distrito Metropolitano de Quito*”. Quito, Ecuador. Editorial Trama. Pg. (7-104).

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda (2000). “Plan General de Desarrollo Territorial, Distrito Metropolitano de Quito”. Quito: Dirección de Habitat y Vivienda.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad. Paco Moncayo Alcalde. (2002). “Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano, Quito”. Quito: Dirección de Habitat y Vivienda.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Augusto Barrera Alcalde. “Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, versión resumida”. Quito: IMPQ

Secretaría de Movilidad, Municipio de Quito (2012). “Política”. Disponible en <http://www.quito.gob.ec/el-municipio/secretarias/secretaria-de-movilidad.html> visitado en 10/01/2015.

ENTREVISTAS

Código	Tipo de entrevistado/a	Fecha de realización de la entrevista
MSJ - 01	Residente en San José de Morán	6 de agosto de 2015
MSJ - 02	Residente en San José de Morán	7 de agosto de 2015
MSJ - 03	Residente en San José de Morán	8 de agosto de 2015
MSJ - 04	Residente en San José de Morán	8 de agosto de 2015
MSJ - 05	Residente en San José de Morán	8 de agosto de 2015
MSJ - 06	Funcionario, Secretaría de Movilidad, DMQ.	9 de septiembre 2015
MSJ - 07	Funcionario, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, DMQ	14 de septiembre de 2015
MSJ - 08	Funcionario, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito	24 de septiembre de 2015
MSJ - 09	Integrante de Fundación Acción Ecológica	16 de septiembre de 2015

MSJ – 010	Residente en San José de Morán	2 de mayo de 2016
MSJ – 011	Residente en San José de Morán	2 de mayo de 2016
MSJ – 012	Residente en San José de Morán	2 de mayo de 2016
MSJ – 013	Residente en San José de Morán	2 de mayo de 2016
MSJ – 014	Residente en San José de Morán	3 de mayo de 2016
MSJ – 015	Residente en San José de Morán	3 de mayo de 2016
MSJ – 016	Residente en San José de Morán	3 de mayo de 2016
MSJ – 017	Residente en San José de Morán	14 de mayo de 2016
MSJ – 018	Residente en San José de Morán	14 de mayo de 2016
MSJ – 019	Residente en San José de Morán	14 de mayo de 2016
MSJ – 020	Residente en San José de Morán	15 de mayo de 2016
MSJ – 021	Residente en San José de Morán	15 de mayo de 2016
MSJ – 022	Residente en San José de Morán	15 de mayo de 2016
MSJ – 023	Residente en San José de Morán	22 de mayo de 2016
MSJ – 024	Residente en San José de Morán	23 de mayo de 2016
MSJ – 025	Residente en San José de Morán	23 de mayo de 2016