

Mesa: Movilidad cotidiana, transporte y accesibilidad urbana

La movilidad y el transporte juegan un papel determinante en la conformación y desarrollo de la ciudad. Su diseño y planificación desempeñan un rol importante en la forma en que los individuos se desplazan dentro de un determinado espacio urbano. El transporte, en muchas ocasiones tiene limitaciones en su servicio, en la medida que algunos sectores de la sociedad tienen la posibilidad de libre elección de un medio de transporte, mientras que en otros sectores son cautivos a un modo de transporte. Cualquiera que sea la posición de cada individuo, los diferentes recorridos que se realizan a diario, llevan un sinnúmero de percepciones espacio-temporales que influyen frecuentemente en el tipo de transporte que debe ser empleado para dirigirse a un lugar específico.

En las últimas décadas, una de las problemáticas en Ecuador se basa en que los gobiernos han privilegiado la movilización motorizada (Alarcon , 2010), a través de la expansión viaria como solución a la congestión “lo que conduce al problema de demanda inducida” (Muñoz, 2017) y con ello un acelerado proceso de motorización privada, similar al que han experimentado numerosas ciudades latinoamericanas y que ha conducido a problemáticas como los altos índices de accidentalidad, el aumento de la contaminación ambiental, y la desigualdad en relación con la movilidad socio-espacial (CAF, 2011) (Figuerola 2005) (Eduardo Alcántara Vasconcellos 2010). Por ello muchos gobiernos locales han comenzado a redefinir las políticas públicas destinadas a potenciar el sistema de transporte público de tipo masivo y los medios de transporte no motorizados.

Esta mesa de trabajo busca discutir las principales problemáticas en las ciudades del Ecuador a través de las diferentes posiciones teóricas que analizan la relación entre la movilidad y el desarrollo urbano.

Se plantean dos preguntas para abrir los foros de discusión:

1. ¿Cuál debería ser el modelo de movilidad apropiado a largo plazo para las ciudades ecuatorianas?
2. ¿Cómo lograr que los programas sean sostenibles a largo plazo, sin depender de la constante inyección de fondos públicos que cada vez se muestran más escasos?

Bibliografía

- Alarcon , P. (2010). *Análisis de la implementación de la primera medida de restricción a la circulación vehicular de Quito*. Quito: Facultad Latinamericana de ciencias sociales-Ecuador.
- Banco Mundial . (2002). *Ciudades en movimiento: Revision de la estrategia de transporte urbano del banco mundial* . Guangzhou: Banco Mundial .
- Corporacion Andina de fomento. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en America Latina* . Panama: Corporacion Andina de Fomento.
- Figuerola, Oscar. 2005. "Transporte Urbano Y Globalización. Políticas Y Efectos En América Latina." *Eure* 31 (94): 41–53.
- Muñoz, M. (2017). *Assessing Transit Oriented Development (TOD) Potential in Latin American Cities*. Berlin: Technische Universität Berlin.
- Pardo, C. (2009). *Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de America Latina* . Santiago de Chile: Comision Economica para America Latina y el caribe .
- Vasconcellos Alcântara, Eduardo. 2010. *Análisis de La Movilidad Urbana Espacio, Medio Ambiente Y Equidad*. https://www.caf.com/media/3155/Análisis_movilidad_urbana.pdf.