

El Transporte del Distrito de Quito: Parroquias periféricas y sus tiempos de viaje.

**-Diego Fernando Mafla Sánchez-
-PhD. Ordenamiento Territorial y Riesgos-
-Master en Urbanismo y Transporte-
diegomafla.urb.arq@hotmail.com**

La movilidad en Quito y el sistema de transportes del Distrito (escala regional); ha venido asumir un elemento central, no solo de la mencionada movilidad, sino que, este depende también de un ordenamiento territorial multi-escalar de estudios.

Desde luego, los desplazamientos han sido un resultado de varias necesidades y estos se complican cuando existe una expansión urbana de gran porte en la metrópoli.

Metodología: Existe una vulnerabilidad en la calidad del sistema de movilidad por la extensión territorial, la pésima oferta de transporte se debe a incoherencias que tanto: el Ministerio de Transporte como la Secretaria de Territorio del Municipio en Quito aun no la pueden desenvolver, y continúan trabajando por separado (Mafla, 2016).

Paralelamente el Plan de Movilidad de Quito y usos de suelo en la ciudad no se conectan entre sí, se ve reflejado aquello en que los programas de vivienda sociales o de alto padrón se construyen sin ningún límite y fuera del centro de la ciudad; con esto, la oferta del transporte público no llega abastecer; y las personas se ven condicionadas a sus necesidades con viajes pendulares.

Esto empeora si el sistema de transporte público no tiene una seguridad a sus destinos, generando aumento de vehículos (Mafla, 2013). Según Banister (2011), se necesitan dos sistemas para que una movilidad tenga una sostenibilidad: 1) la tipología de usos de suelo sin zonificación única; 2) el sistema de transporte públicos tenga flotas de alta calidad, mejor confort que el automóvil particular.

Los conceptos de accesibilidad y de movilidad son fundamentales para entender el papel de los transportes en la diferenciación espacial y evolución de la organización de los territorios.

Según Nuno Marques Costa (2005) e Hanson (2004) la accesibilidad puede ser entendida según dos perspectivas: a) desde el punto de vista de la red, como un determinado lugar puede ser alcanzado; b) la facilidad para ser alcanzado un lugar, con su conjunto de alternativas de destinos y dinámicas territoriales de servicios.

Objetivos: Evaluar y entender el tejido de movilidad en un sector de Quito. Para esto, realizamos 290 encuestas en las parroquias periféricas (Calderón, Carapungo, Ponciano) así, obtenemos el número de viajes diarios y su tiempo, junto con índices de aceptabilidad de los usuarios hacia el transporte público. Elaborar mapas, revisiones bibliográficas, tablas de relación espacio tiempo.

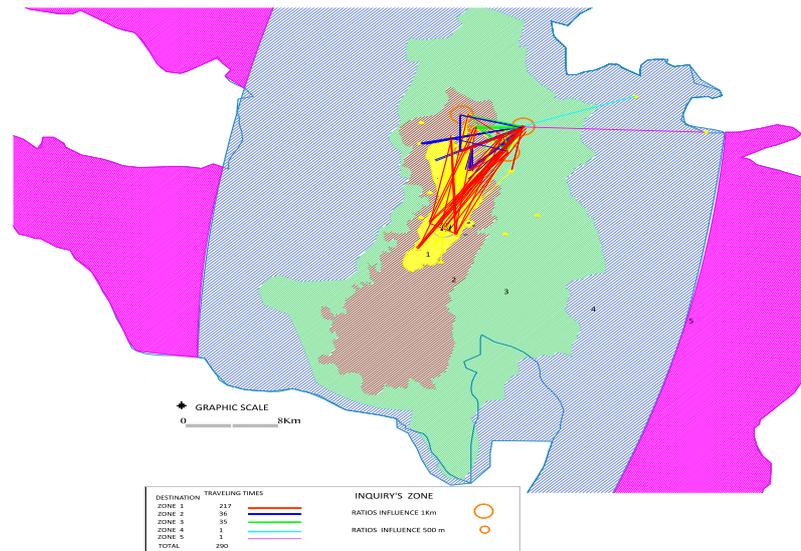


Figura. 1-. Mapa de Quito, Muestra los viajes pendulares desde las parroquias al centro ciudad-Quito. (290 encuestas)
Fuente: Autor (2017).

Resultados: Las personas tienen poca aceptación con los servicios precarios y aquello está reflejando en su calidad de vida. Desafortunadamente no hay mejoras en las redes de infraestructura de transportes en los barrios periféricos de Quito, siendo una injusticia social. Las personas de bajos recursos especialmente las más pobres viven menos años ya que demoran promedio 120 minutos de desplazamiento diarios, además están propensas a desastres como por ejemplo “el accidente del bus de la “cooperativa La Maná, que hubo la pérdida de vidas de 14 personas que usaban transporte público interurbano”.

REFERENCES:

1. Banister, D. (2011). - "Energy Use, Transport and Settlement Patterns" in Breheny, M. J. (Ed.) Sustainable Development and Urban Form. Lenders.

2. Chen C, Mokhtarian. (1999) A review and discussion of the literature on travel time and Money expenditures. Institute of Transportation Studies, David California.
3. Hook, W. (2013). Institutional and Regulatory Options for Bus Rapid Transit in Developing Countries: Lessons from International experience; article in transportation research record journal of the transportation research board.
4. House, E. (2004). Skill for sustainable communities, Office of the Deputy Prime Minister Eland House Bressenden Place London SW1E 5DU, www.odpm.gov.uk.
5. Hull, A. (2005). Integrated Transport Planning in the UK: From Concept to Reality, Journal of Transport Geography 13, 318-328. Institutions. Oxford.
6. Tood, L. (2011). Land Use Impacts on Transport-How Land Use Factors Affect Travel Behavior. Victory Transport Policy
7. Hanson (2004) The Context of urban travel concepts and recent trends. The geography of Urban Transportation. New York.
8. Mafla, D. (2013). Mobilidade e transporte na cidade de Quito. Editorial: Prourb- UFRJ.
9. Mafla, D (2016) Vivenda y transporte en la Metrópoli de Quito. IGOT-Lisboa-Portugal.
10. Marques da Costa, N (2005) Impacte da ponte Vasco da Gama.-CEG .Lisboa.
11. Zahavi, Y. (1982). Travel Transferability between four cities. Traffic Engineering and Control, 23 (4).