

Transporte informal y usos de suelo: movilidad desde las periferias

Julie Gamble

Elisa Puga

Grupo: Movilidad cotidiana, transporte y accesibilidad urbana

Como muchas ciudades latinoamericanas, Quito ha experimentado una rápida transformación urbana con impactos a nivel de las demandas de movilidad. En este contexto, se han realizado intervenciones relacionadas con el transporte y la vialidad para satisfacer las necesidades de desplazarse de la población. A pesar de ello, la demanda permanece latente, por lo que el transporte informal se ha posicionado en el escenario urbano, como una estrategia viable para que los residentes de bajos ingresos que viven en zonas periféricas se movilicen. Mientras las ciudades todavía se construyen a través de una relación entre sistemas formales e informales, donde las taxi rutas, taxis compartidos, furgonetas, buses blancos o microbuses, son un secreto a voces que recorren la ciudad.

Existe una larga y rica tradición sobre la urbanización periférica latinoamericana, que da cuenta de los procesos no regulados o ilegales vinculados a la autoconstrucción (Caldeira 2017). En tanto la demanda de vivienda no es satisfecha a través de los canales regulares, las periferias se convierten en los lugares escogidos por quienes no pueden acceder al mercado formal. Acelerando la construcción de inequidades urbanas entre quienes se ubican en zonas localizadas con acceso a transporte público, y quienes carecen de servicio o cuentan con servicio deficiente. En este contexto, esta investigación busca entender la relación entre el transporte informal y los usos del suelo en Quito, Ecuador. Definiendo dónde se ubica este tipo de transporte (como son los barrios, con qué servicios cuentan), bajo qué lógicas se organiza y presta el servicio, y a quiénes sirve. Considerando el acceso al transporte público como un derecho y mecanismo para acceder a la ciudad.

Los estudiosos del transporte argumentan cómo el transporte informal ocupa un lugar importante para el tránsito en las ciudades del sur global. Operan en las periferias, ofreciendo muchos beneficios que el transporte público formal no tiene. Por lo general, cubren áreas que carecen de autobuses regulares y ofrecen un servicio flexible y adaptable a las necesidades de los pasajeros, y también pueden ofrecer atención puerta a puerta o pueden desviarse de las rutas estándar. Es así que se busca conocer cómo los operadores toman las decisiones para decidir prestar este servicio, elegir la ruta, la frecuencia, los precios, entre otros. Además de conocer los impactos de la prestación del servicio en los individuos, entendiendo importancia de las redes sociales que se forman en los vecindarios y cómo funcionan las rutas informales de tránsito entre las conexiones urbano-urbanas y urbano-periurbanas.

La predicción y la comprensión del comportamiento de los viajes son una de las formas en que los estudios de tránsito pueden mejorar la accesibilidad general y planificar las rutas de transporte. Sin embargo, los métodos contemporáneos en la investigación sobre el transporte pueden no capturar la dinámica que hacen del transporte informal una experiencia viable y segura para el usuario. Para esta investigación se han empleado métodos mixtos incluyendo entrevistas, observaciones participantes, encuestas y tecnología GPS, aplicadas a los diferentes actores involucrados: operadores de transporte informal, usuarios y autoridades.

Bibliografía

Badger, E. (2014, February 3). This Is What Informal Transit Looks Like When You Actually Map It. Retrieved May 5, 2017, from <http://www.theatlanticcities.com/commute/2014/02/what-informal-transit-looks-when-you-actually-map-it/8283/>

Brand, P., & Dávila, J. D. (2011). Mobility innovation at the urban margins. *City*, 15(6), 647–661. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.609007>

Büscher, M., Urry, J., & Witchger, K. (Eds.). (2010). *Mobile Methods*. Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge.

Caldeira, T. P. (2017). Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 3–20. <https://doi.org/10.1177/0263775816658479>

Castells, M. (1984). *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements* (New edition edition). Berkeley: University of California Press.

Cervero, R. (2000). *Informal Transport in the Developing World*. UN-HABITAT.

Cervero, R. B. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport and Land Use*, 6(1), 7–24.

Christensen, P., Mikkelsen, M. R., Nielsen, T. A. S., & Harder, H. (2011). Children, Mobility, and Space: Using GPS and Mobile Phone Technologies in Ethnographic Research. *Journal of Mixed Methods Research*, 5(3), 227–246. <https://doi.org/10.1177/1558689811406121>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2014). *Diagnóstico de la Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial (PMOT)* (p. 24). Quito, Ecuador: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Retrieved from <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

Sengers, F., & Raven, R. (2014). Metering motorbike mobility: informal transport in transition? *Technology Analysis & Strategic Management*, 26(4), 453–468. <https://doi.org/10.1080/09537325.2013.870991>

Autoras:

Julie Gamble, Investigadora Post-Doctoral Universidad de Pennsylvania/ Profesora/Investigadora USFQ, jcgamble@gmail.com.

Elisa Puga Cevallos, Investigadora independiente, elisapugac@gmail.com.