

DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD Reflexiones sobre las últimas décadas¹.

Carla Hermida Palacios.

Resumen

En las últimas décadas hemos sido testigos de una evolución del concepto de transporte al de la movilidad, como parte de la transición hacia un paradigma de la sostenibilidad. Este fenómeno se ha hecho evidente en políticas, instrumentos y prácticas urbanas alrededor del mundo; no obstante, aún hay un largo camino por recorrer en cuanto a una real accesibilidad universal. Este ensayo busca reflexionar sobre cuatro temas: la diferencia entre transporte y movilidad, el contexto en el cual tiene lugar este cambio, el reto que implica pasar de una planificación del transporte a una planificación de la movilidad, y finalmente se ejemplifica esta transición en dos ciudades del Ecuador, Quito y Cuenca.

Palabras clave: Transporte, movilidad, planificación del transporte, planificación de la movilidad.

Keywords: Transportation, mobility, transportation planning, mobility planning.

Hoy por hoy, la palabra movilidad² se usa con gran frecuencia en el discurso político, técnico y ciudadano. Los documentos y denominaciones de departamentos municipales y estatales han reemplazado la palabra transporte con la palabra movilidad. Esto responde al período de renovación teórica en el que nos encontramos en lo que respecta a los temas urbanos, período en el cual se percibe la transición hacia un paradigma de la sostenibilidad. Este avance implica por un lado la incorporación de variables contemporáneas a la planificación urbana tales como la participación ciudadana y la sostenibilidad ambiental y social; y por otro, la recuperación del espacio público como lugar de encuentro, que se había perdido en el siglo anterior.

En este artículo se pretende reflexionar sobre cuatro aspectos relacionados con esta evolución del transporte a la movilidad en las últimas décadas. En primer lugar se diferenciará conceptualmente entre transporte y movilidad. Posteriormente se expondrá el contexto en el que tiene lugar este cambio de visión. Como tercer tema se reflexionará sobre el reto que implica pasar de una planificación del transporte a una planificación de la movilidad. Finalmente, y en función de lo anterior, se ejemplificarán estas transformaciones en los casos de Quito y de Cuenca.

Transporte versus movilidad

La definición de transporte es de fácil comprensión. Etimológicamente la palabra transporte “proviene de la raíz latina trans- ‘de un lado a otro’ y del sufijo -portare ‘llevar’” (Valdez, s.f). Implica el “sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro” (Real Academia Española, s.f). En otras palabras, cuando se habla de transporte se refiere únicamente al principal modo utilizado para un traslado: vehículo, autobús, tranvía, metro, etc., y su respectiva infraestructura y gestión, más no incluye la experiencia de moverse ni los desplazamientos complementarios.

Definir la movilidad es una tarea más compleja. Para efectos de esta reflexión se entiende por movilidad “la suma de los desplazamientos individuales” (Miralles-Guasch, 2002, p. 27); por ende, se refiere a todas las formas de desplazamiento, no sólo las que implican el dispendio de energía (Herce, 2009). Para diferenciarlo del transporte se puede citar a Andrea Gutiérrez quien expresa: “En general, el transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamientos. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte” (2010). De igual forma el Plan Nacional del Buen Vivir del Ecuador plantea una diferenciación interesante: “Movilidad se refiere a todo el colectivo de personas y objetos móviles, mientras que el «transporte» sólo considera traslados de tipo mecánico, olvidando el componente social y volitivo, que es el deseo y la voluntad de trasladarse en óptimas condiciones” (República del Ecuador, 2009).

Por lo antes expuesto, se puede decir que la movilidad de una ciudad no depende tan solo de los sistemas de transporte, sino también y sobre todo de la organización espacial de los asentamientos humanos y de las características particulares del

individuo móvil: motivos, edad, ingresos, género, entre otras (Miralles-Guasch, 2002). Por ende la movilidad sustentable está íntimamente ligada a la accesibilidad universal.

Para una mejor comprensión se expone un ejemplo: Desde una visión del transporte, si un individuo utiliza el autobús para trasladarse de su casa al trabajo, ese será el dato que se evidencia en una encuesta de origen/destino. Bajo el concepto de movilidad es necesario incorporar datos sobre el trayecto a pie que el individuo realiza de su casa al paradero, y en el otro extremo del viaje, del paradero a su trabajo. Además será necesario conocer la experiencia del desplazamiento tanto a pie como en el autobús: ¿Se sintió seguro? ¿Tiene las condiciones físicas para realizar dichos viajes? ¿Viajó en buenas condiciones? ¿Por qué escogió esa ruta y ese horario? ¿Los tiempos y frecuencias le sirven adecuadamente? ¿Pudo pagar la tarifa? Como se puede observar, el concepto de movilidad implica una gran cantidad de variables y es por ello que resulta, hasta hoy, un reto para los planificadores el incorporarlas.



Figura 1. La movilidad implica incorporar la experiencia del viaje. (Fundación de Educación y Cultura Metropolitana, s.f).

El contexto de este cambio

A pesar de que en los años sesenta ya se vaticinaban las consecuencias negativas de las actividades humanas sobre el ambiente, no es sino hasta finales del siglo anterior que se consolida la idea de un cambio de paradigma hacia una ciudad más sustentable desde el punto de vista económico, ambiental y social. Actualmente se conoce además el rol protagónico que los desplazamientos de los ciudadanos tienen en la sostenibilidad de sus hábitat.

Se debe recordar que a partir de la incorporación del vehículo privado a la movilidad cotidiana³, las ciudades se estructuraron en función del transporte motorizado. La dependencia del automóvil privado condujo a la planificación y formación de ciudades poco amigables con el ser humano, congestionadas, contaminadas, accidentadas. Situación que se agravó a partir de los años 70 por varias razones, entre las principales:

el cambio entre una economía basada en los bienes a una economía fundamentada en los servicios, la globalización, el dismantelamiento del estado de bienestar y el surgimiento de un nuevo modelo económico basado en el libre mercado y en la reducción del rol del Estado (De Mattos, 2010). Todos estos procesos llevaron a un cambio en la morfología de las ciudades, apoyado por las fuertes inversiones de los Estados y municipios en infraestructura vial.



Figura 2. Houston, una ciudad para el automóvil (Google Earth, s.f).

No obstante, en los últimos años algunos fenómenos como el protagonismo adquirido por las ciudades frente a los países, la incorporación de variables contemporáneas como la participación ciudadana a la planificación, y la re-valorización del espacio público, entre muchos otros, han producido resultados más sustentables. Los cuales, en el ámbito de los desplazamientos, llevaron a pensar en la movilidad en vez del transporte.

El protagonismo que adquirieron las ciudades por sobre los países, desde finales del siglo anterior, ha implicado que los municipios tomen las riendas en temas trascendentales como la movilidad. Esto ha estado asociado a su vez con los procesos de participación ciudadana que han permitido

la visibilización de las necesidades de movilidad de personas con capacidades diferentes, de los adultos mayores, de los niños, de los pobres. A ello se han agregado las voces de los colectivos de ecologistas, de ciclistas, de mujeres, de los vecinos y de estudiantes, entre otros, que adquieren cada vez mayor volumen (Figueroa & Hermida, 2014).

Ha sido la participación ciudadana la que ha exigido la movilidad como un derecho (Borja, 2013 & Herce, 2009), un derecho que permite acceder a la educación, al trabajo, al consumo, la cultura, el esparcimiento y los contactos sociales. El ciudadano empoderado ahora ya no solicita únicamente contar con servicio de transporte sino que demanda su derecho a la movilidad de calidad, ya sea ésta motorizada o no.



Figura 3. Protesta de ciclistas frente a Asamblea Legislativa en Costa Rica (Repretel, 2015).

Otra variable que en las últimas décadas retoma su importancia perdida durante los años de neoliberalismo, es el espacio público. Situación que está íntimamente ligada con la movilidad y la accesibilidad de una ciudad. Está comprobado que para construir ciudades más equitativas e inclusivas hay que aplicar principios de accesibilidad universal, y que en última instancia el disfrute de los espacios públicos determina la calidad de las relaciones sociales (Habitat III, 2015). En este sentido, la intervención en el espacio público es una herramienta fundamental para alcanzar la equidad y la sostenibilidad social; tal como expresa Borja, “el lujo del espacio público no es lujo, es inversión económica y es justicia social” (2001, p. 395).

El modelo de ciudad orientado hacia el automóvil ha tenido una repercusión negativa en cuanto a espacio público, destinando grandes extensiones para los vehículos motorizados, tanto en vías como en estacionamientos. Gehl (2010) sostiene que la visión modernista de ver a la ciudad como una máquina llevó a que se aseguren las mejores condiciones viales para el tránsito de automóviles, y por ende no se puso atención a cómo las estructuras físicas influyen el comportamiento humano. El autor demuestra las consecuencias negativas de este tipo de planificación para el uso y disfrute de la ciudad por parte de las personas.

En este contexto, el reto actual es recuperar la calle como lugar de encuentro. Es por ello que en las últimas décadas se empieza a hablar con fuerza de la bicicleta y la caminata como formas de desplazamiento cotidiano, y surgen numerosos proyectos de ciclo-vías, bicicleta pública, peatonización de sectores, entre otros. Hoy por hoy es casi inconcebible un plan de trabajo de un candidato a autoridad local, que no incluya políticas y proyectos sobre la movilidad no motorizada. En algunos lugares los cambios han sido radicales, tal es el caso de la peatonización de Times Square en Nueva York, o ejemplos en los cuales se han eliminado grandes autopistas para transformarlas en espacios públicos y/o verdes, demostrando así la prioridad actual para el peatón; tal es el caso del Embarcadero Freeway en San Francisco convertido en plaza en 1991, o la autopista Cheonggyecheon en Seúl convertida en un parque de 400 hectáreas (Martínez, 2014).

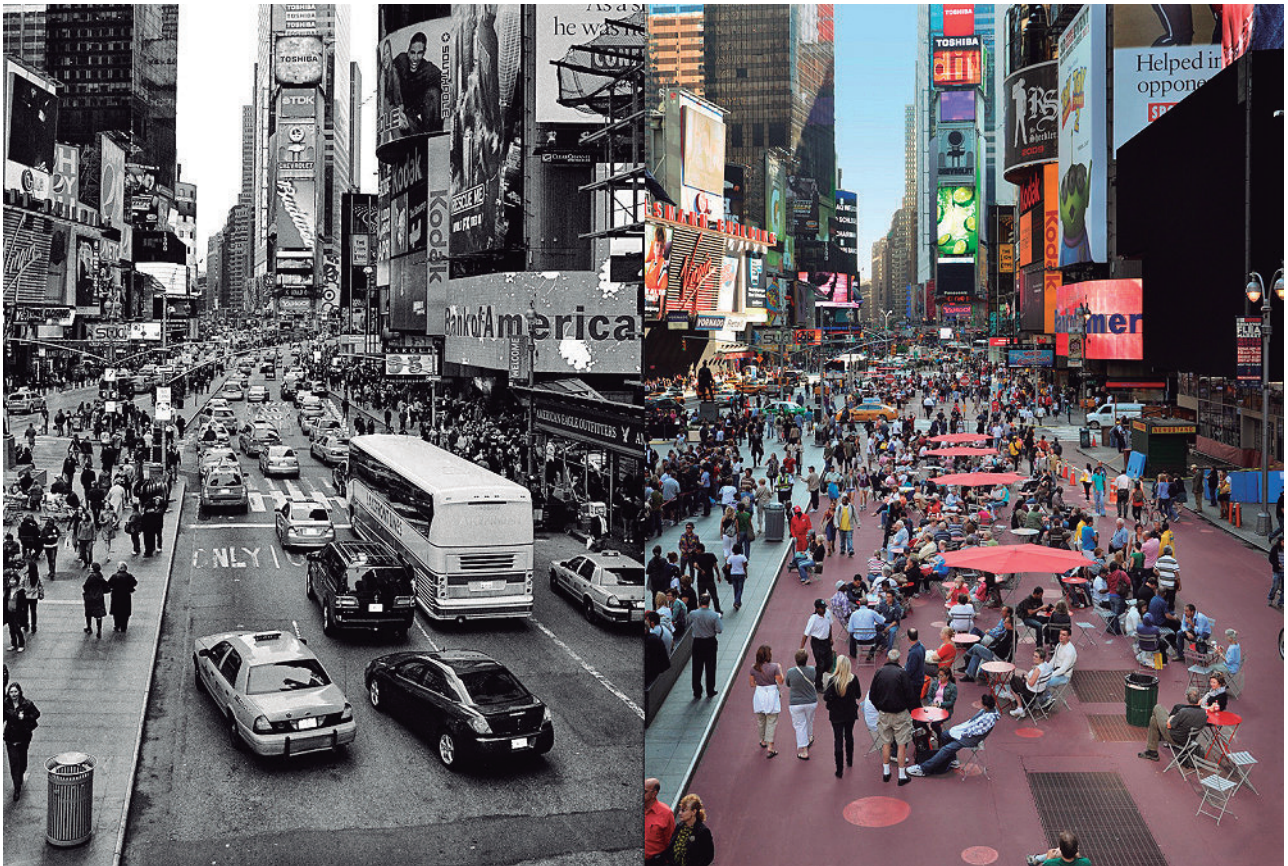


Figura 4. Peatonización de Times Square en Nueva York (Miblogota, 2014).



Figura 5. Autopista Cheonggyecheon en Seúl antes de la intervención (2014).



Figura 6. Autopista Cheonggyecheon en Seúl después de la intervención (s.f).

De la planificación del transporte a la planificación de la movilidad

A partir de la Segunda Guerra Mundial la ingeniería de tránsito ha utilizado para la planificación del transporte el modelo UTP (Urban Transport Planning). El cual en su formato clásico se basa en las siguientes etapas: 1) preparación de inventarios de datos sobre el uso de suelo, transporte y viajes, 2) análisis de las características vigentes de uso de suelo y de viajes, 3) predicción de usos de suelo y características de viaje, 4) establecimiento de metas y formulación de alternativas y, 5) puesta a prueba y evaluación de éstas.

Las cuatro primeras etapas dependen a su vez de sub-modelos a los cuales se les ha llamado el proceso de los cuatro pasos, en los cuales se evalúa y se actúa sobre: la generación del viaje, la distribución, la división modal y la asignación de tráfico. Refiriéndose respectivamente a la decisión de hacer o no un viaje, a dónde ir, qué modo de transporte usar y finalmente la selección de la ruta (Dimitriou, 2012).

Para este método se utilizan las encuestas de hogares y las de origen/destino. El UTP continúa siendo el método más utilizado para la planificación del transporte. Ha tenido éxito debido a su base de comprobación empírica, y si bien se ha ido sofisticando por la facilidad de los cálculos, se basa en la movilidad obligada ya que únicamente se registran los desplazamientos que se llevan a cabo y no aquellos viajes potenciales. Los viajes potenciales son aquellos desplazamientos que por alguna razón se desean realizar; pero no se concretan, ya sea por una discapacidad, por edad o por falta de recursos económicos. Tanto Herce (2009), como Gakenheimer (1974) concluyen que al no contarse con información sobre los viajes no realizados, inevitablemente se tiende a la exclusión social.

Debido al proceso de renovación teórica al que se ha hecho referencia en este texto, la planificación del transporte ha tenido que repensarse, ya que el UTP utiliza métodos cuantitativos y sistemas muy racionales de demanda para movimientos disciplinados, como si, señala Jirón (2008), la racionalidad de los humanos implicara

decisiones racionales de transporte. Buchanan (1973) hace más de 40 años alertaba sobre esto y consideraba que en la planificación del transporte se habían atendido a los aspectos ingenieriles como el volumen y el trazado, pero poca atención se había dado al por qué se mueven las personas y a los impactos que tienen que ver no sólo con el tráfico generado sino con los accidentes, la ansiedad y el temor a los vehículos motorizados. Hoel (1979) expresaba que una de las principales barreras que tiene el sistema UTP, es que no todos los factores sociales, económicos, ambientales y energéticos pueden ser ingresados en los sistemas computacionales. Recordemos que tal como señala Figueroa,

el transporte constituye una actividad que juega con variables eminentemente sociales, que afectan a la distribución del ingreso y la equidad social, y debe tratar con externalidades que afectan a toda la población y que son normalmente difíciles de valorizar, tales como el tiempo, la comodidad y las vidas humanas (2008).

Es por ello que estamos en una época de cuestionamiento al UTP y de búsqueda de soluciones para alcanzar una mayor equidad. No obstante, no es fácil encontrar una metodología para incluir las variables cualitativas. Hernández y Witter (2011) consideran que para planificar el transporte público, las encuestas origen/destino son útiles pero no son suficientes. Estos autores plantean la necesidad de incorporar en la metodología encuestas de motilidad y análisis detallados de los comportamientos espaciales a través de sistemas de información geográfica. Según Kauffman, la motilidad se entiende como “la potencialidad de ser móvil con independencia de si un desplazamiento físico es llevado a cabo o no. Esta potencialidad requiere de tres atributos: el acceso físico al transporte, las competencias individuales y las capacidades de apropiación y voluntad” (citado en Hernández & Witter, 2011, p. 33). En concordancia con estos autores, Jirón (2008) demuestra que es necesario incorporar componentes de la vida urbana en cuanto a experiencias de los ciudadanos. Recomienda la inclusión de otro tipo de decisiones que no son necesariamente racionales, a través del análisis del origen de las prácticas y el significado de las relaciones sociales.

El caso de Quito y Cuenca

En el caso ecuatoriano resulta interesante analizar este proceso de transición del transporte a la movilidad a través de la revisión de las Leyes de Tránsito. Por ejemplo, las Leyes de Tránsito y Transporte Terrestre expedidas en 1963 y 1981 básicamente establecían los principios para tres funciones: la organización y control del tránsito, la prevención de accidentes de vehículos motorizados y el juzgamiento de las infracciones (República del Ecuador, 1963/1981). Es decir, aún estaba muy lejos la incorporación de las preocupaciones ambientales o de la movilidad no motorizada.

A partir de los noventa, específicamente en la Cumbre de Río de 1992, el transporte pasó a ser considerado a nivel mundial como un componente trascendental del desarrollo sustentable desde el punto de vista económico, social y ambiental (Zegras, 2011). Es así que en el Ecuador, en 1996 se emitió una nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en la cual, como primer precepto fundamental, dictaba:

La presente Ley tiene por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor⁴ (República del Ecuador, 1996).

Es destacable el hecho de que se incorpora en el texto la circulación peatonal y la contaminación.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expedida en julio de 2008, se agregan temas relacionados con los modos no motorizados, y se refuerzan aspectos de la sostenibilidad social y ambiental. Su artículo N°. 2 decreta:

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables⁵ (República del Ecuador, 2008).

En las leyes nacionales mencionadas sus títulos no contienen la palabra movilidad de forma explícita, pero se evidencia la presencia de nuevas preocupaciones en sus contenidos. En el caso de algunos municipios, en los últimos seis o siete años la palabra movilidad pasa a formar parte de los títulos de planes y de los nombres de dependencias anteriormente responsables del transporte. Por ejemplo, en el caso de Quito en 1991 y en el 2002 se elaboró el Plan Maestro de Transporte, pero en el año 2009 se preparó el Plan Maestro de Movilidad Sustentable 2009-2025. Las innovaciones más fuertes de este último con respecto al Plan del 2002 radican en la inclusión de actores como los usuarios de modos no motorizados y la gestión a partir de la participación ciudadana. En Quito han sido determinantes las voces de los colectivos, los cuales han incidido de manera directa en el planteamiento de políticas públicas con respecto a la movilidad. Las líneas estratégicas para el Plan Maestro de Movilidad Sustentable del 2009 consisten en recuperar la preferencia por la transportación colectiva, crear y consolidar condiciones favorables para peatones y ciclistas, desestimular el uso

del vehículo privado, y considerar a la seguridad vial como un eje transversal (Gordón, 2012).



Figura 7. Red de ciclo-vías en Quito (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2012).

De igual forma en lo que respecta a los departamentos municipales responsables del tema del transporte/movilidad, estos han sufrido un cambio en su denominación, lo cual confirma esta reflexión sobre un cambio de visión. A manera de ejemplo, en el Municipio de Quito anteriormente, para abordar estos temas existían por un lado la Empresa Municipal de Obras Públicas y por otro la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte; actualmente la entidad responsable es la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, s.f). Asimismo, en el año 2009 se creó la Secretaría de Movilidad como una de las 9 secretarías en el Municipio de Quito.

En el caso de Cuenca ocurre algo similar. Si revisamos los principales estudios de transporte/movilidad realizados a partir de que el Municipio asumiera las competencias de tránsito y transporte en el año 1999, se observa una clara intención de promover la movilidad alternativa. Entendiéndose por movilidad alternativa la utilización de modos diferentes al automóvil privado. El Plan de Tráfico Sustentable de 1999, proponía una red integrada de transporte público con autobuses; los Estudios

de Ingeniería Básica del Tranvía del 2012 plantean un sistema eléctrico como columna vertebral de esta red; el Estudio para el Plan de Ciclovías Urbanas y Bicicleta Pública del 2012 apunta a mejorar las condiciones para la movilidad no motorizada a través de ciclo-vías y la bicicleta pública; en diciembre de 2015 el Municipio de Cuenca presenta a la Agencia Nacional de Tránsito el Plan de Movilidad y Espacios Públicos en el cual se invierte la pirámide de la movilidad, que prioriza al peatón y coloca al automóvil como el modo de menor jerarquía.



Figura 8. Ciclo-vía de la Avenida Solano en Cuenca (s.f).

Desde el punto de vista institucional/administrativo se comprueba que en Cuenca en el año 2010 se crean dos dependencias municipales que en su denominación incorporan la palabra movilidad: la Secretaría de Movilidad y la Empresa Municipal de Movilidad. De igual manera, dentro del Concejo Cantonal, lo que anteriormente se denominaba la Comisión de Tránsito y Transporte Terrestre en el año 2009 se transforma en la Comisión de Movilidad.

A pesar de lo anterior, lo difícil constituye pasar de los documentos y denominaciones a la práctica. Si bien la palabra movilidad entra en el discurso tanto de autoridades, como de técnicos y ciudadanía, y se han logrado avances importantes en lo que respecta a transporte público y movilidad no motorizada tanto en Quito como en Cuenca, aún hay situaciones problemáticas con respecto a la accesibilidad de la población más vulnerable. Por ejemplo, los habitantes periurbanos de menores ingresos, o aquellos que por discapacidad o por edad no pueden conducir un vehículo privado, aún se encuentran en desigualdad de condiciones en lo que respecta al acceso a las ofertas laborales, equipamientos y servicios. Esto conduce en algunos casos a la utilización del transporte informal, con lo que se incrementa de esta manera, los valores familiares destinados para la movilización, y se reduce la demanda del transporte público formal.



Figura 9. Zonas peri urbanas de Cuenca que aún no cuentan con aceras (s.f).

En el caso de Cuenca, las nuevas inversiones que se hacen en movilidad alternativa no atienden necesariamente a los ciudadanos con menores recursos. Se comprueba que del 100% de la población que contará en el futuro con una parada de tranvía a menos de 400m de su residencia, tan solo un 24.51% pertenece a los quintiles 1 y 2 de la población (quintiles con niveles bajos en cuanto a condiciones de vida). Lo mismo sucede con las ciclo-vías construidas hasta la presente fecha, del 100% de población con una ciclo-vía a menos de 400m de su residencia, tan solo un 16.28% pertenece a los quintiles 1 y 2 (Hermida, 2015).

Conclusiones

A lo largo de este texto se ha reflexionado sobre la transición de políticas urbanas basadas en el transporte hacia unas basadas en la movilidad, en las cuales se considera no solo el modo de transportarse sino la experiencia en sí misma; y en las que no importan solo los viajes por trabajo y estudio sino todos los desplazamientos, incluidos aquellos complementarios al transporte público.

Nos encontramos en un período de transición hacia un paradigma de la sostenibilidad y esto dificulta la planificación urbana y por ende la de la movilidad, ya que está clara la visión pero las pautas de análisis y los caminos a seguir son aún inciertos. Las actuales preocupaciones ambientales y sociales obligan a transformaciones de los instrumentos tradicionales de planificación eminentemente tecnocráticos, pero es un campo aún en exploración. En lo que respecta a la movilidad, esta dificultad radica principalmente en la complicación que representa la incorporación de variables cualitativas sobre el ser humano a los estudios que anteriormente se basaban en cálculos numéricos.

Actualmente para los gobiernos locales la decisión de hacer o no un proyecto implica mediar entre pares opuestos: accesibilidad/conectividad versus conservación del ambiente, mercado versus calidad de vida, movilidad no motorizada versus motorizada, entre otras. Estas dualidades representan un problema para los tomadores de decisiones justamente porque nos encontramos en la bisagra del cambio de paradigma al que se hizo referencia. Por ejemplo, si en los años 70 se quería convertir la margen de un río en estacionamiento vehicular simplemente se lo hacía y no existían cuestionamientos; en cambio en los actuales momentos se debate si deberá ser una ciclo-vía, o un corredor peatonal, o un área verde; se escuchan las voces de colectivos, de vecinos, de gremios, de la academia. Pero entonces ¿dónde se hacen los estacionamientos? o simplemente ¿ya no se hacen?

Se ha discutido en este texto que en ciudades como Quito y Cuenca, si bien se están dando los primeros pasos hacia planificaciones y proyectos más humanos, en los cuales el automóvil tiene una menor jerarquía, aún queda mucho por hacer para garantizar una verdadera accesibilidad universal. Para alcanzar sostenibilidad social, como indica Gehl (2010), es fundamental que los diferentes grupos de una sociedad tengan iguales oportunidades de acceso a las facilidades de la ciudad, y además es imprescindible que esta igualdad esté provocada por la intermodalidad entre caminar, cicular y el uso del transporte público. Los presupuestos municipales de las ciudades ejemplificadas aún destinan grandes montos para infraestructura vehicular comparados con aquellos para movilidad no motorizada y transporte público⁶.

Se puede concluir que el cambio de la visión del transporte hacia la visión de la movilidad ha empezado, tanto para el establecimiento y aplicación de políticas públicas, como en los proyectos urbanos puntuales. No obstante, aún hay un largo camino por recorrer tanto en lo que respecta a métodos de planificación de la movilidad, como en la creación de conciencia ciudadana para modificar las prácticas cotidianas. Esto último implicará un esfuerzo no solo de autoridades y técnicos, sino sobre todo de los ciudadanos, quienes deberemos empezar a velar por el bien común por sobre el individual.

Notas

1. El presente artículo es parte de la tesis doctoral en curso: Movilidad y planeamiento urbano, diálogos y monólogos. El caso de Cuenca-Ecuador, del Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos la Universidad Católica de Chile.
2. En el presente texto la palabra movilidad hará referencia a la movilidad urbana cotidiana. No se abordarán temas vinculados a la movilidad social o cultural.
3. La incorporación del automóvil privado a la movilidad cotidiana de acuerdo a Hall (1996) se dio en los años veinte en Estados Unidos y en los sesenta en Europa, no obstante, su dependencia, tanto en Europa como en Estados Unidos, empezó luego de la Segunda Guerra Mundial, difiriendo entre país y país por pocos años.
4. La letra cursiva presente en la cita es utilizada por la autora, con el fin de dar énfasis en ciertas palabras.
5. La letra cursiva presente en la cita es utilizada por la autora, con el fin de dar énfasis en ciertas palabras.
6. El caso del tranvía resulta una excepción, ya que en los últimos años se han destinado valores importantes en el presupuesto municipal para su implementación.

Referencias bibliográficas

- Borja, J. (2001). La ciudad del deseo. En Carrión, F. (Ed.), La ciudad construida. Urbanismo en América Latina. Quito: FLACSO.
- Borja, J. (2013). Revolución urbana y derechos ciudadanos. Madrid: Alianza Editorial.
- Buchanan, C. (1973). El tráfico en las ciudades. Madrid: Tecnos.
- De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. Quito: OLACCHI/Municipio Metropolitano de Quito.
- Dimitriou, H. (2012). Urban transport planning: a developmental approach. Londres: Routledge.
- Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. (s.f.). Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. Recuperado de <http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/la-empresa/institucion>
- Figueroa, O. (2008). El transporte y el desarrollo urbano. Complementos y fracturas. En López, L. Presente y futuro de la movilidad urbana: ¿Cómo moverse mejor en las ciudades latinoamericanas?. Caracas: Fundación Ciudad Humana.
- Figueroa, O., & Hermida, C. (2014). Incorporando variables contemporáneas a la movilidad urbana: empoderamiento, participación ciudadana, medio ambiente y espacio público. Ponencia en XVIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, no publicado, Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos, Rosario.
- Gakenheimer, R. (1974). Prioridades en investigación básica para la planificación del transporte urbano. Santiago: CIDU.
- Gehl, J. (2010). Cities for people. Washington DC: Island Press.
- Gordón, S. (2012). La movilidad sustentable en Quito: una visión de los más vulnerables. Quito: Ab-ya-Yala.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial.

- (U. d. Barcelona, Ed.) Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, XIV (331).
- Habitat III. (2015). Habitat III. Recuperado de <https://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda/Cuenca>
- Hall, P. (2002). *Cities of Tomorrow*. Malden: Blackwell.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Editorial Reverté S.A.
- Hermida, C. (2015). *Movilidad y planeamiento urbano, diálogos y monólogos. El caso de Cuenca-Ecuador*. Borrador final de la tesis de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile, Cuenca.
- Hernández, D., & Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* (4).
- Hoel, L. (1979). En Gray, G. *Public Transportation: Planning, operations and management*. New Jersey: Prentice Hall.
- Jirón, P. (2008). *Mobility on the move. Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. Tesis doctoral de la Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres, Londres.
- Martínez, C. (2014). 6 ciudades que cambiaron sus autopistas por parques urbanos. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/08/6-ciudades-que-cambiaron-sus-autopistas-por-parques-urbanos/>
- Miblogota. (2014). Peatonización de Times Square en Nueva York. Recuperado de <http://miblogota.com/tag/times-square/>
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Real Academia Española. (s.f.). Recuperado de <http://www.rae.es/>
- RepreTel (2015). Protesta de ciclistas frente a Asamblea Legislativa en Costa Rica. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=YUkTdis9PCw>.
- República del Ecuador. (1963). *Ley de Tránsito y Transporte Terrestre*. Quito.
- República del Ecuador. (1981). *Ley de Tránsito y Transporte Terrestre*. Quito.
- República del Ecuador. (1996). *Ley de Tránsito y Transporte Terrestre*. Quito.
- República del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito.
- República del Ecuador. (2009). *Plan Nacional del Buen Vivir*.
- Valdez, S. (s.f.). Etimología del transporte. *Transporte Hoy*. Recuperado de <http://www.transportehoy.com/abc-del-transporte.html>
- Zegras, C. (2011). *Mainstreaming sustainable urban transport: putting the pieces together*. En Dimitriou, H. & Gakenheimer, R. *Urban transport in the developing world. A handbook of policy and practice*. Cheltenham: Edward Elgar.

Figuras

Figura 1. Houston, una ciudad para el automóvil. Recuperado de <http://www.metro.org.br/es/sania/dentro-de-cada-um-de-nos>

Figura 2. Houston, una ciudad para el automóvil. Recuperado de Google Earth, Image Landsat.

Figura 3. Protesta de ciclistas frente a Asamblea Legislativa en Costa Rica. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=YUkTdis9PCw>

Figura 4. Peatonización de Times Square en Nueva York. Recuperado de <http://miblogota.com/tag/ti>

mes-square/

Figura 5. Autopista Cheonggyecheon en Seúl antes de la intervención. Recuperado de <http://aguilero.com/la-demolicion-de-autopistas-para-recuperar-espacios-verdes-es-tendencia/>

Figura 6. Autopista Cheonggyecheon en Seúl después de la intervención. Recuperado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

Figura 7. Red de ciclo vías en Quito (s.f). Recuperado de <http://www.epmmop.gob.ec>

Figura 8. Ciclo-vía de la Avenida Solano en Cuenca (s.f). Archivo propio.

Figura 9. Zonas peri urbanas de Cuenca que aún no cuentan con aceras (s.f). Archivo propio.