El diseño de políticas de desarrollo urbano orientado a los sistemas metropolitanos de transporte masivo: Una comparación analítica entre Quito y Santiago 1995-2020

Diana Paz Gómez

Doctorado en Políticas Públicas
FLACSO Ecuador, *Ecuador*

dmpazfl@flacso.edu.ec

El desarrollo orientado al transporte (DOT) surge como respuesta al crecimiento de las ciudades y la movilidad dentro de un paradigma de sostenibilidad. Este enfoque prioriza la formulación de objetivos de ciudades compactas, policéntricas y accesibles, lo que implica el posicionamiento del transporte público como el eje central de la movilidad. No obstante, las formas en las que se aplica el DOT varían de acuerdo con el contexto, las capacidades de los gobiernos y los instrumentos utilizados por las políticas públicas. En general, las investigaciones se orientan a responder (desde factores técnicos) las diferencias en la aplicación de este modelo en las ciudades. Esta investigación propone asociar el diseño urbano y los sistemas de transporte urbano, a los factores políticos que inciden en el DOT (Rodriguez and Vergel-Tovar 2018; Suzuki, Cervero, and Luchi 2014).

Mediante un análisis comparado, la tesis doctoral analiza la incidencia de la gobernanza sobre el diseño de los sistemas de transporte público y el uso y valor del suelo. Mediante la aplicación de un mecanismo causal, se propone identificar el rol de los actores de financiamiento, los estilos de planificación y las capacidades de gobierno en la selección de los instrumentos aplicados en el DOT de Quito y Santiago, respondiendo a ¿Qué factores inciden en la implementación de diferentes tipos de instrumentos en las políticas de desarrollo orientado al transporte masivo metropolitano (BRT y férreo) en Quito y Santiago?

Aproximación teórica

La movilidad urbana sostenible se ha convertido en un pilar fundamental en el desarrollo de las ciudades. Las políticas públicas urbanas en tanto han respondido a la necesidad de cobertura, accesibilidad, confort y desarrollo. En principio, el enfoque ingenieril de la movilidad, priorizó el desarrollo de vías y por tanto, motivó un aumento del parque automotor y con ello, el uso excesivo del automóvil en las ciudades, su expansión y cambios en los usos del suelo (Cosacov and Di Virgilio 2018; Miralles-Guasch and Cebollada 2009). Con el giro antropocéntrico en las políticas públicas, la movilidad

centró su atención tanto al individuo como a la planificación de las ciudades, constituido en el paradigma de la sostenibilidad.

En este sentido, Calthorpe propuso el desarrollo urbano a partir de la mezcla de usos alrededor de los sistemas de transporte urbano, lo que significa densificar ciudades, disminuir viajes motorizados, incentivar la caminata y el uso de la bicicleta y compactar la ciudad (Vasconcellos 2019; Rodriguez and Vergel-Tovar 2018). Este es el caso de ciudades como Curitiba, cuyo desarrollo urbano giró alrededor de su sistema BRT, combinando en un radio de 600 metros, usos de suelo comercial, residencial y de oficina (Lindau, Hidalgo, and Facchini 2010; Thomas and Bertolini 2017).

El financiamiento de los sistemas de transporte, también inciden en la falla o el éxito de los DOT, puesto que esto se asocia a las capacidades institucionales con las que cuente el gobierno y la capacidad de acuerdos con otros actores (generalmente privados) (Suzuki, Cervero, and Luchi 2014; Rodriguez and Vergel-Tovar 2018). A partir de un marco analítico de políticas públicas, propuesto por (Capano and Howlett 2019) en el que se combinan los estilos de gobernanza predominantes en una política pública, junto con el diseño o selección de instrumentos de política y las capacidades de gobierno, se busca definir la relación causal entre un modo de gobernanza de mercado y el resultado de la política pública de DOT.

Metodología:

Se propone la aplicación de un mecanismo causal que vincule: actores de financiamiento, estilos de planificación y las capacidades de gobierno con la selección de instrumentos de DOT. Para responder a la pregunta de investigación, se define una red de actores y capacidades (cualitativo) y se caracteriza el DOT a partir de una dimensión técnica (cuantitativo-espacial). Se propone comparar Quito y Santiago de acuerdo con las condiciones particulares de cada ciudad (estilos de planificación, niveles de descentralización, capacidades de gobierno, actores y modos de financiamiento).

Bibliografía

Capano, Giliberto, and Michael Howlett. 2019. “Causal Logics and Mechanisms in Policy Design: How and Why Adopting a Mechanistic Perspective Can Improve Policy Design.” *Public Policy and Administration*. https://doi.org/10.1177/0952076719827068.

Cosacov, Natalia, and María Mercedes Di Virgilio. 2018. “Presentación Del Dossier #10: Movilidades Espaciales de La Población y Dinámicas Metropolitanas En Ciudades Latinoamericanas.” *Quid 16*, no. 10: 1–16.

Lindau, Luis Antonio, Dario Hidalgo, and Daniela Facchini. 2010. “Bus Rapid Transit in Curitiba, Brazil: A Look at the Outcome after 35 Years of Bus-Oriented Development.” *Transportation Research Record*, no. 2193: 17–27. https://doi.org/10.3141/2193-03.

Miralles-Guasch, Carme, and Ángel Cebollada. 2009. “Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, Una Interpretación Desde La Geografía Humana.” *Boletin de La Asociacion de Geografos Espanoles* 1 (50): 193–216.

Rodriguez, Daniel, and C. Erik Vergel-Tovar. 2018. “Urban Development around Bus Rapid Transit Stops in Seven Cities in Latin-America.” *Journal of Urbanism* 11 (2): 175–201. https://doi.org/10.1080/17549175.2017.1372507.

Suzuki, Hiroaki, Robert Cervero, and Kanabo Luchi. 2014. *Transformando Las Ciudades Con Transporte Público*. Bogotá D.C.: Banco Mundial.

Thomas, Ren, and Luca Bertolini. 2017. “Defining Critical Success Factors in TOD Implementation Using Rough Set Analysis.” *Journal of Transport and Land Use* 10 (1): 139–54. https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.513.

Vasconcellos, Eduardo A. 2019. *Transporte Urbano y Movilidad*. Buenos Aires: Universidad de San martín.