

TENDENCIAS RECIENTES DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD EN HISPANOAMÉRICA: EL CASO DE LOS TFM DE UNIBA

RECENT TRENDS IN TRANSPORT AND MOBILITY PLANNING IN SPANISH AMERICA: THE CASE OF UNIBA'S TFM

Verónica Quiroz López¹
Universidad de Barcelona

Resumen

El constante incremento de la movilidad cotidiana en Hispanoamérica —acompañado del acelerado crecimiento poblacional y territorial de sus ciudades, así como de sus cambios morfológicos y funcionales— está dirigiendo su planificación hacia la reconfiguración de sistemas de transporte y movilidad más eficientes y sostenibles. Esta comunicación presenta las tendencias de las investigaciones recientes que han realizado los estudiantes del programa de Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental (MPGA) en su versión online, a través del Centro Universitario Internacional de Barcelona (UNIBA), adscrito a la Universidad de Barcelona (UB). Este trabajo compara la intensidad de su abordaje desde tres ámbitos distintos, definidos por su escala de gestión, sus ámbitos de actuación y sus particularidades. Desde políticas locales sobre el fomento al transporte colectivo o el Desarrollo Orientado al Transporte, hasta su inclusión en la planificación nacional del desarrollo económico, pasando por políticas de Ordenación Territorial regional en entornos periurbanos y metropolitanos. Ofreciendo una imagen actual de los estudios e instrumentos de planificación propuestos para la región desde nuestra institución y bajo el marco del paradigma actual de una movilidad más sostenible.

Palabras clave: transporte, movilidad, planificación urbana, ordenación territorial.

Abstract

The constant increase of daily mobility in Spanish America —accompanied by the accelerated population and territorial growth of its cities, as well as its morphological and functional changes— is directing the urban planning and management towards to reconfiguration of more efficient and sustainable transport and mobility systems. This paper presents the recent trends on this subject research that has been making as part of the Master's Degree in Territorial Planning and Environmental Management (MPGA) at the Interna-

¹ Profesora/Tutora del MPGA, UNIBA-UB.

tional University Center of Barcelona (UNIBA), a center attached to the Barcelona University (UB). The study compares the intensity of their approach from three different areas defined by their management scale and their fields of action. From local policies for promotion a collective transport to its inclusion in the national economic planning development, by way of regional land use policies in periurban and metropolitan environments. Offer an image of the planning instruments and policies that are being generated in this region under the paradigm of sustainable mobility.

Keywords: transport, mobility, urban and territorial planning, sustainability.

1. INTRODUCCIÓN

Uno de los fenómenos que más ha impactado nuestras ciudades desde la consolidación del llamado sistema capitalista es el constante aumento de la movilidad y por tanto de las formas de transporte que empleamos. Sin embargo, es hasta hace muy poco, las últimas décadas del s. XX, que se extiende una creciente conciencia global sobre los problemas ambientales derivados de los abusos de este modo de producción, lo cual está cambiando —o por lo menos cuestionando— el modelo de movilidad contemporáneo.

En particular para Hispanoamérica, esta alta demanda de transporte se fundamenta en el acelerado crecimiento poblacional y territorial de sus ciudades, derivado de procesos de modernización y de cambios morfológicos y funcionales de sus estructuras urbanas, que se muestran cada vez más obsoletas frente los nuevos usos del espacio y los patrones de movilidad de la sociedad actual. Esta situación, que en muchas urbes de la región llega a mostrarse como caos en la movilidad urbana, está reorientando los estudios y la práctica de la planificación, al incorporar la aspiración de un nuevo modelo de movilidad a través de la reconfiguración de sistemas de transporte más eficientes y sostenibles.

Y es que, aunque esta problemática emergente presenta grandes retos para el desarrollo sostenible de nuestros entornos en todas las escalas, es en la planificación del transporte urbano, de la movilidad y de sus infraestructuras en las que recae el mayor peso. En este contexto, la comunicación tiene el objetivo de mostrar las tendencias recientes de los trabajos de final de máster (TFM) que se están llevando a cabo en el marco del Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental (MPGA) del Centro Universitario Internacional de Barcelona (UNIBA) adscrito a la Universidad de Barcelona (UB).

1.1. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

El estudio compara la intensidad del abordaje de las investigaciones desde tres ámbitos diferenciados por su escala de acción y sus ámbitos de actua-

ción². El primero de escala local, que engloba las políticas urbanas vinculadas a la gestión del transporte público o privado, su seguridad vial y pública, el diseño y la reordenación de sistemas integrales o su Orientación al Desarrollo del Transporte. El segundo, regional, refleja la importancia del transporte en la Ordenación del Territorio en entornos periurbanos y metropolitanos. Y finalmente uno de escala nacional, que explora la incorporación de la movilidad y el transporte en la planificación económica del desarrollo nacional y regional (Figura 1).

Figura 1. Diagrama conceptual



Fuente: Elaboración propia, 2020

La muestra de este estudio estuvo determinada por el acceso a los TFM para su revisión. Así, se analizaron cuarenta TFM adscritos a los bloques de investigación: Movilidad y planificación de infraestructuras, Planificación territorial y Planificación urbana: estudio de casos, los trabajos fueron realizados en las

2. Somos conscientes de las limitantes que tiene la distinción conceptual utilizada en esta comunicación entre urbanismo (local), ordenación del territorio (regional) y planificación territorial del desarrollo (nacional/supranacional) para marcar la diferencia de escalas, lo que ha suscitado un gran debate académico que desde luego supera el alcance de este trabajo para resolverlo, pero que pretende contribuir al mismo (Gómez Orea, 2007; Hildenbrand, 2007; Zoido, 2001, etc.).

últimas ocho ediciones del programa, entre 2016 y 2020. El perfil internacional del programa determinó los países estudiados, con una mayoría de estudios sobre Colombia y Ecuador, pero con presencia de 6 países más y un total de 27 áreas de estudio distintas, entre ciudades, áreas metropolitanas, corredores de movilidad y un par de investigaciones de nivel nacional (Tabla 1).

Tabla 1. Distribución de los TFM de MPGA por país y escala

País/Escala	Local	Regional	Nacional	Trabajos de Final de Máster por país
Colombia	7	6	2	15
Ecuador	8	7	-	15
Chile	1	2	-	3
Perú	2	-	-	2
España	2	-	-	2
Panamá	1	-	-	1
Costa Rica	1	-	-	1
México	1	-	-	1
TFM por escala	23	15	2	40

Fuente: Elaboración propia

El análisis correlacionó estas escalas con una gama de propuestas sobre planificación y ordenación del territorio, lo que nos ofrece una imagen actual de los aportes de las investigaciones desarrolladas para obtener el grado y del diseño de los instrumentos favorecidos en la región, destacando los más socorridos y desarrollados, así como identificando las áreas menos favorecidas o no abordadas pese a su importancia.

2. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE

Desde sus inicios el estudio del transporte ha ocupado un lugar importante en las distintas disciplinas científicas, entre las que destaca la Geografía del Transporte. Y es que la perspectiva geográfica del territorio ha posibilitado acercamientos teóricos y analíticos al fenómeno en todas sus escalas, desde lo local hasta lo global. El territorio, entendido como una construcción socioecológica dónde los individuos modifican la naturaleza conforme a una visión sociocultural determinada de su entorno, permite una gran variedad de miradas e interpretaciones al respecto (Folch, 2003).

Así, la percepción de un hecho territorial como lo es el transporte ha transitado por distintas interpretaciones: productivistas, utilitaristas, funcionalistas, etc. Partiendo de una visión sistémica del territorio, muchas intervenciones territoriales actuales están ligadas de alguna manera a una práctica profe-

sional que engloba aspectos como la gestión, la planificación y la ordenación del territorio (Subirats, 2002). El territorio es abordado como un sistema cuyos componentes y procesos hay que analizar, diagnosticar, gestionar y evaluar con base en un modelo territorial y que tiene como uno de sus elementos fundamentales los sistemas de transporte (Gómez Orea y Gómez Villarino, 2014).

Además, en el último medio siglo, estas políticas territoriales están buscando conjugar la eficacia económica con la pretendida sostenibilidad ambiental en todas las escalas de intervención³. Objetivo particularmente complejo cuando se trata de movilidad o de las infraestructuras para su transporte, ya que estos rubros representan por sí mismos una transformación física del territorio, además de contener una clara dimensión social, al ser el sujeto el que se mueve, lo cual está siendo abordado desde diversos enfoques de la planificación, como el urbanismo en la escala local o la planificación estratégica más económica y nacional o el enfoque regional de la Ordenación del Territorio (OT).

2.1. LAS ESCALAS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y EL TRANSPORTE

Planificar un territorio en cualquiera de sus escalas significa la elaboración de procesos de intervención organizados bajo objetivos y acciones específicas que, ciertamente desestiman su desarrollo espontáneo es la racionalización del espacio a través de una mejor distribución de sus elementos naturales y artificiales, y de las actividades socio económicas de su población (Murcia, 1978). Más esta intervención tiene entre otros condicionantes: su escala geográfica, su carácter vinculante o indicativo, su orientación física o económica, su enfoque sectorial, estratégico o integral y sus distintos plazos. En este sentido, *el planeamiento urbano o urbanismo* es el enfoque más restringido de la planificación en el espacio, las ciudades son el terreno de las relaciones colectivas entre individuos con intereses y culturas diversas que sólo se pueden aglutinar a partir de la construcción y de la planificación de las perspectivas generales (Indovina, 2004). Esta planificación más física, además de normar los usos del suelo también responde a las políticas públicas del transporte y la movilidad urbana, así como de la planificación de infraestructuras viales y sistemas de transporte colectivo. Aunque en un sentido tra-

3 La preocupación internacional por la conservación del medio ambiente ha permeado los estudios de transporte en todas sus escalas de intervención, aunque con desigual magnitud. Las políticas territoriales sobre el transporte y la movilidad se despliegan de formas diversas, pero no siempre de forma coherente, generando tensiones o descoordinación entre sus distintos niveles de gobierno, con otras políticas sociales o económicas, mostrando fragmentación entre distintas políticas sectoriales.

dicional este encuadre del transporte se debería corresponder a un enfoque más sectorial, puede formar parte de una propuesta integral⁴.

Mientras que, por *ordenar un territorio* entendemos «la voluntad y acción pública para mejorar la localización y disposición de los hechos en el espacio geográfico propio» (Zoido, 1998, 21). Una visión más regional y europea de la OT como la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de una sociedad (CEOT, 1984). De tal forma que además de considerarse una disciplina científica, se presenta como política y técnica administrativa, el marco conceptual, operativo y administrativo de la planificación (Pujadas y Font, 1998). En referencia a nuestro ejercicio, estas políticas pasan por la planificación de las infraestructuras terrestres, aéreas o marítimas del transporte con un impacto más periurbano, metropolitano o incluso regional, lo que determina la necesaria coordinación entre municipios, cantones o provincias. Finalmente, en una escala mayor, nos encontramos con experiencias de planificación de más amplio espectro, enfocadas tanto al desarrollo económico como al físico, de nivel nacional o incluso supranacional. Una planificación que combina la práctica tradicional normativa con otra más flexible de carácter prospectivo, indicativo y estratégico, que se adapta mejor a contextos específicos y dónde el discurso de la sostenibilidad se enlaza con el de la cohesión territorial a través del papel que juegan los sistemas de transporte en su desarrollo (Farinós, 2014). En el entorno hispanoamericano se está intentando implementar, aunque de forma incipiente —en Ecuador, Costa Rica y Colombia— la también llamada Planificación del Desarrollo Territorial Sostenible (PDTS).

Aunque la gestión y planificación del transporte tiene su mayor nicho de intervención en las ciudades, dado que es en ellas dónde se intensifica la movilidad, el actual desarrollo de espacio urbanos más amplios, metropolitanos o periurbanos, así como su mejor accesibilidad y conexión con otras regiones, obliga al planificador a desarrollar experiencias de cooperación entre los distintos niveles de la gestión pública, incluso entre regiones o países con un enfoque más global. Prácticas actuales que tienden a una visión de la planificación integral y multinivel, concurrente en lo sectorial, flexible en su actuación y muchas veces orientada a determinados ejes estratégicos de las políticas de transporte y medio ambiente, con una perspectiva más transversal de la ordenación y gestión del territorio, en la que prevalezca un modelo de territorial basado en sistemas de transporte y de movilidad más sostenibles (ILPES, 2007).

4 En el sentido de una planificación territorial de tipo *comprehensive* cuya política pública urbana de espectro amplio, englobe desde los usos del suelo, hasta el espacio público, la vivienda o el transporte, con instrumentos de planificación diversos, de largo alcance temporal y espectro geográfico amplio.

2.2. LA IRRUPCIÓN MUNDIAL DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL DESARROLLO DEL TERRITORIO

Sin duda, la aplicación de los principios de la sostenibilidad a nivel internacional toma mayor fuerza con los compromisos de la *Agenda 21* establecidos en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente de Río de Janeiro, 1992⁵. Bajo este nuevo parteaguas, la planificación y la ordenación del territorio comienzan una renovación de estrategias y métodos que incorporan la visión de un desarrollo sostenible en la gestión del territorio tanto en Europa como en América Latina (Manero, 2014).

En 1999 la Unión Europea (UE) consolidaba la Estrategia Territorial Europea (ETE). Algunos de sus principales objetivos eran la gestión sostenible de los recursos naturales, un sistema urbano más equilibrado y una política de transportes adecuada a las nuevas exigencias ambientales que integrara y cohesionara el territorio (CE, 1999). Por su parte, en América Latina también se desarrolló cierta institucionalización de la gestión del territorio con el cuidado del medio ambiente⁶. Ante la compleja y problemática realidad del continente, esta voluntad política fue apoyada por instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y los programas de cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Estados Americanos (OEA) (Massiris, 2008).

Más es hasta principios del s. XXI, que los países americanos adoptan una planificación y ordenación territorial más sostenible, cuando la Comisión Económica para América latina y el Caribe (CEPAL) establece relaciones de cooperación estratégica⁷. Aunque se otorga el protagonismo a los gobiernos locales, la ordenación sostenible del territorio en el continente suele concentrar las decisiones en la escala nacional. Pero en la dinámica territorial se busca un abordaje de perspectiva sistémica y estratégica, por lo menos en la

5 Aunque encontramos su origen en los años cincuenta con el Informe de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, en los setentas toma impulso con el Club de Roma y la conferencia de Estocolmo, para consolidarse a finales de los ochenta con el famoso Informe Brundtland (1987).

6 En Venezuela con la Ley Orgánica del Medio Ambiente (M.A.), 1976; la Ley de Protección del M.A. y del uso racional de los Recursos Naturales, 1981 de Cuba; la Ley de Protección y Mejoramiento del M.A. en Guatemala; la Ley General de Equilibrio Ecológico y protección al M.A., 1988 de México; la creación de la CONAMA en Chile, y otras instituciones similares en Costa Rica (SIDES), Honduras (SECPLAN), Argentina (COFEPLAN) o México (SEMARNAP). Y tras la Cumbre de Río, se diseñan más leyes en Nicaragua (1992); Honduras (1993); Panamá (1998); El Salvador (1998) o Ecuador (1999).

7 La Alianza para el Desarrollo Sostenible de América Central (1994), la Comisión Centroamericana de Medio Ambiente y Desarrollo (2005) o la Conferencia Centroamericana para la Descentralización del Estado y el Desarrollo Local auspiciada por la Diputación de Barcelona son algunos de los ejemplos.

norma, dónde la cooperación multinivel, la gobernanza territorial, la educación ambiental y la participación ciudadana se combinen con las innovaciones tecnológicas de los Sistemas de Información Geo-referenciados (SIG), la construcción de indicadores territoriales multiescalares y el rescate de buenas prácticas replicables.

2.3. APUNTE SOBRE EL CAMBIO DE PARADIGMA DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD

Hace un par de décadas, en la literatura geográfica todavía era frecuente encontrar la utilización indistinta de los conceptos *transporte* y *movilidad* para referirse al fenómeno del desplazamiento de personas u objetos en general. Aunque ambos pueden llegar a ser parte de un mismo proceso, sobre todo en entornos urbanos, no son lo mismo. Mientras que el término *transporte* nos refiere más a los vehículos e infraestructuras por medio de los cuales se realiza el viaje, el concepto de *movilidad* alude a la acción misma y las condiciones del desplazamiento del individuo u objeto en movimiento.

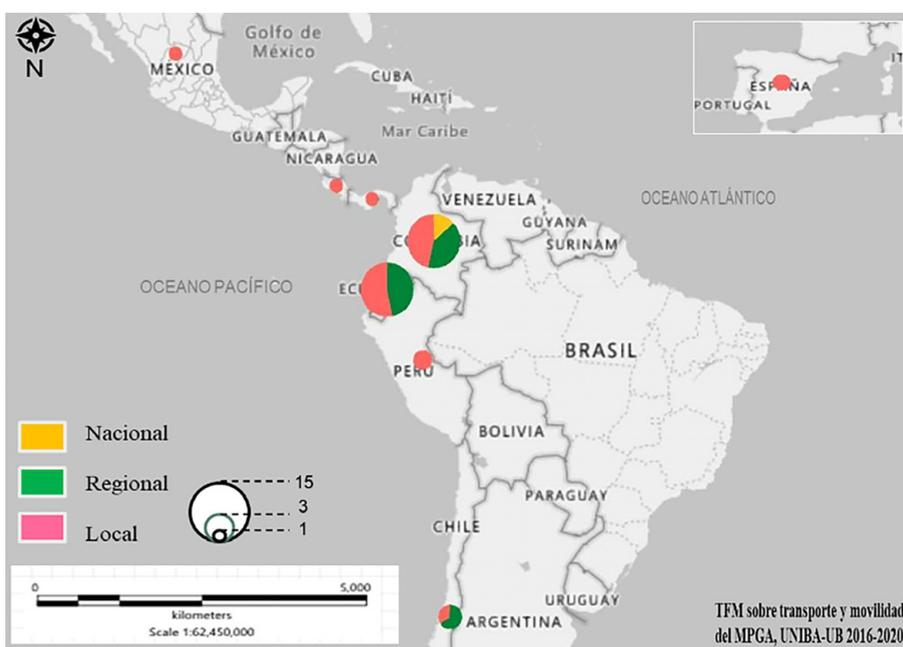
En esta dirección, los debates académicos generados en el seno de la Geografía del Transporte de los últimos dos siglos⁸, las reivindicaciones sociales y las políticas a nivel mundial han derivado hacia nuevas formas de entender esta movilidad desde una perspectiva de sostenibilidad ambiental, conllevando una evolución más epistemológica —aunque menos metodológica— sobre los estudios del transporte y la movilidad, lo cual finalmente están incidiendo en una comprensión integral del problema y desplazando su enfoque de estudio hacia el *sujeto* que se mueve más allá del *objeto* que lo mueve. Este cambio de paradigma, que desplaza su objeto de estudio del transporte al de la movilidad sostenible, no siempre es asumido. Por ello, en este trabajo abordamos tanto la planeación y políticas del transporte —sus infraestructuras y sus vehículos—, como la gestión de la movilidad —de personas o de mercancías— sobre todo la de carácter urbano o regional, todo y que en muchos de los trabajos analizados, se utilizan indistintamente ambos conceptos, creando confusión sobre el sujeto/objeto de estudio. Un problema conceptual y metodológico que tiene un debate pendiente en las disciplinas geográficas.

8 Desde la toma de conciencia del medio geográfico del determinismo histórico del s. XIX (K. Ritter, y F. Ratzel), la interpretación positivista y determinista del regionalismo francés (E. Reclus y Paul Vidal de la Blanche); hasta la revolución cuantitativa de los estudios de transporte de mediados del s. XX de la geografía americana (E. Ullman, J. Taaffe, y W. Garrison) o la perspectiva socioeconómica (Alan M. Hay, Eliot Hurst, y Hägerstrand) o enfoques psicosociales más recientes (R. Kitamura, y J. Ritsma van Eck) que trazan una evolución epistemológica hacia una geografía de la movilidad (Quiroz, 2015).

3. ANÁLISIS Y PARTICULARIDADES DE LOS TFM DE UNIBA

Bajo estas premisas teóricas, conceptuales y metodológicas de la planificación y el desarrollo territorial, a continuación, se presentarán los resultados del análisis de los TFM del MPGA desde la propia experiencia docente, rescatando las problemáticas del transporte y la movilidad abordadas en las áreas de estudio de América Latina y España por escalas, para concluir con una reflexión sobre sus desafíos futuros. (Figura 2).

Figura 2. Distribución de los TFM por país y escala de análisis



Fuente: Juan Carlos Hernández y Verónica Quiroz, 2020

3.1. CIUDAD Y URBANISMO: MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN LOCAL

En este grupo se encuentran más de la mitad de los trabajos de investigación realizados durante las últimas ocho ediciones del máster. Son estudios de ámbito urbano y local, como la introducción de sistemas masivos, la reordenación del transporte público o el desarrollo urbano orientado al transporte, las políticas de gestión de sus distintas formas (coche, bicicleta, tranvía, avión, cruceros) y la preocupación por la seguridad pública en el uso del transporte público y vial en el caso de peatones o ciclistas.

Destacan los realizados sobre la introducción de Sistemas de Transporte Masivo Metro en ciudades capitales como Quito, Bogotá y Santiago de Chile. En ellos se aborda por un lado, la mejora de la movilidad cotidiana colectiva; y por otro, su impacto urbano en el territorio, ya sea porque la infraestructura proyectada es elevada, como en el caso de Bogotá, porque atraviesa el centro histórico de la capital ecuatoriana o porque su trazado favorece áreas de la ciudad de alto nivel adquisitivo y baja densidad, causando un efecto perverso sobre la especulación inmobiliaria del Gran Santiago en Chile⁹.

Respecto a la implantación de sistemas de Buses de Tránsito Rápido (BRT), tenemos algún trabajo sobre la participación ciudadana y la ampliación de una línea en el caso de la Ciudad de México y la evaluación de su implementación en Bogotá, buscando lecciones desde una óptica del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) (Cavadía, 2019)¹⁰. Más la tónica usual de las investigaciones locales es la reordenación de los sistemas masivos actuales, su informalidad, la inseguridad pública y peatonal, la baja calidad y eficiencia del servicio o la efectividad de programas de restricción vehicular sobre la calidad ambiental y el tránsito. Por tipos de transporte sobresale el interés por el uso de la bicicleta en Cuenca, Ecuador; y las potencialidades del *bicitaxismo* bogotano, para formar parte del Sistema de Transporte Colectivo. En contraposición, encontramos una propuesta madrileña que plantea el uso del vehículo eléctrico compartido como alternativa pública para atender la movilidad interurbana de la capital española¹¹.

También sigue teniendo buena presencia la línea más tradicional de la planificación de las infraestructuras y vías a escala local. Encontrando trabajos sobre la incidencia de las redes viales o la existencia de antiguos tranvías en la morfología urbana de ciudades medias como Manta o Cuenca en Ecuador; o el aumento de las actividades turísticas portuarias en el trazado vial para el caso de Puntarenas, Costa Rica¹². No obstante, la diversidad de problemáticas abordadas en esta escala, aún se echan a faltar propuestas con una visión más integral del sistema de transporte y la movilidad urbana, salvo alguna aproximación general como en Miraflores de Lima, Perú (Wells, 2016).

9 Cardona, 2020 en Colombia y Novoa, 2017 para Chile.

10 Para Ciudad de México, Calva, 2020; y para Bogotá, Jiménez, 2016.

11 Seguridad pública en Bogotá (Beltrán, 2018); seguridad peatonal en Panamá (Matos, 2018) y Babahoyo, Ecuador (Yáñez, 2020); Restricción vehicular en Quito, (Reyes, 2020); Uso bicicleta (Larriva, M. 2016); bicitaxismo (Neira, 2019) y el coche eléctrico compartido (Quintanilla, 2019).

12 Vialidades y morfología urbana (Miranda, 2018); Corredores urbanos y tranvías (Mancheno, 2017); Ordenamiento vial y planeación de una ciudad portuaria en Costa Rica (Brenes, 2017).

3.2. PLANIFICACIÓN Y REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE A NIVEL METROPOLITANO

De escala regional, englobamos tres subconjuntos de investigaciones relacionadas con: 1) la reorganización de las infraestructuras viales y la movilidad a nivel metropolitano, provincial o cantonal; 2) nuevas propuestas transporte férreo o marítimo de escala regional y, 3) la financiación público-privada y la construcción de bases de información catastral como herramientas de gestión y planificación territorial en la materia.

Sin duda, el tema predominante de la ordenación territorial en esta escala para el transporte sigue siendo el papel del sistema vial y la construcción de nuevas vialidades, tan socorrida en ciudades medias del Ecuador y más a nivel regional en Colombia tras el impulso gubernamental a la creación de vialidades de 4ª generación (4G)¹³. Destaca un estudio para mejorar la conectividad vial rural tras el conflicto colombiano, que presenta una metodología novedosa para levantar información de campo con la ayuda de SIG y que puede ser fácilmente replicable a otras zonas del país (Lache, 2018). También encontramos interesante el estudio sobre la jerarquización de la inversión vial provincial para incentivar el desarrollo económico y productivo del Ecuador (Ramos, 2019).

En el segundo subgrupo encontramos una propuesta chilena de un tren de alta velocidad como solución a la necesidad de conexión del Puerto Montt con la capital; así como la de un tren de cercanías para el área metropolitana de Cali. Particularmente interesante es la revisión crítica de la planificación territorial en la Ciudad-Puerto de San Antonio, que demuestra la obsolescencia de los instrumentos actuales para abordar la vertiginosa transformación de la ciudad como Puerto de Gran Escala (Fernández, 2020).

Finalmente, algunos trabajos exploran nuevas formas de financiación a la planificación territorial en general, y en particular para la creación de infraestructuras de movilidad, ya sea a través de la gestión catastral en Colombia o Perú, como de la propuesta de nuevas formas de asociación de municipios en casos metropolitanos para suplir los vacíos normativos y de coordinación entre distintos niveles de la gestión urbana¹⁴. Sin embargo, aunque algunas las investigaciones en este nivel incorporan en su discurso la sostenibilidad, salvo alguna excepción, los trabajos carecen de una intencionalidad real de abordar en sus propuestas el cuidado del medio ambiente. Ello es compren-

¹³ Clasificación y regulación de la red vial en Rumiñahui, Pichancha, Ecuador, (Elejalde, 2017); Conectividad vial en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador (Cáceres, 2017); Análisis de conectividad vial, aeropuerto Daular-Chongon, Guayaquil- Ecuador (Andrade, 2017).

¹⁴ Análisis del catastro multipropósito como herramienta de planificación territorial (Suárez, 2020).

sible dadas las prioridades de los territorios que se están reconstruyendo tras años de atraso o de conflicto armado, entablando una lucha contra la especulación inmobiliaria en la necesaria creación de infraestructura vial básica que conecte las regiones.

3.3. EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DENTRO DE LA PLANEACIÓN ECONÓMICA NACIONAL

De las escalas analizadas, es la nacional o supranacional la que cuenta con menos TFM. Encontramos solo un par de estudios críticos sobre la falta de una política nacional y de instrumentos de planificación respecto a la modernización de la red vial estatal, la incidencia de la construcción de infraestructuras viales en el desarrollo sostenible y la ordenación del territorio o la estructuración de asociaciones públicas y privadas en proyectos de infraestructura vial¹⁵. Esta ausencia se muestra significativa en el sentido que, como hemos visto, han sido las propias naciones latinoamericanas las que se han adherido a acuerdos internacionales hacia un desarrollo territorial sostenible. En el panorama latinoamericano de la planeación a nivel nacional parece ser que existe un desfase entre la creación de instituciones o normas y la efectiva implementación de los instrumentos de planificación en el transporte, su gestión y la ordenación sostenible de sus territorios. En muchos casos, aún están por construir los mecanismos que lleven las directrices políticas nacionales a su aplicación al ámbito regional o local de forma coordinada. Políticas que aún están condicionadas por realidades de desigualdad territorial, la laxitud en la práctica de la planificación y la falta de debate público y participación ciudadana, con una insuficiencia presupuestal y cortoplacista, pero, sobre todo, por la ausencia de una política integral en materia de transporte y movilidad.

3.4. EL DESAFÍO PENDIENTE DE LA PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL SOSTENIBLE

Como lo hemos podido comprobar, a pesar de la creciente presencia del transporte y la movilidad entre los intereses de los estudiantes/profesionales de la región, de incluir una proyección metropolitana o la conciencia de su importancia en el desarrollo económico de las naciones iberoamericanas, los derroteros de la investigación realizada en el marco del MPG A aún no consolida la visión integral y multinivel de la práctica, su carácter sectorial le impide aún lograr la concurrencia con otras áreas, como la ambiental. Los marcos institucionales y normativos de los países aún en construcción no permiten una planificación en cascada definida y pautada, tampoco favorecen

15 Política Nacional (Lora, 2018).

la flexibilidad en su actuación o una perspectiva más transversal de la ordenación y gestión de los territorios, en la que prevalezca un modelo territorial que se descansa en una planificación integral no solo de los sistemas de transporte y de movilidad, sino del desarrollo territorial en su conjunto, bajo la premisa de la sostenibilidad.

4. CONCLUSIONES

Desde un punto de vista geográfico y a través de una propuesta teórico-analítica propia, aunque limitada, pero diseñada exprofeso para este análisis y basada en la práctica contemporánea de la planificación y ordenación del territorio, hemos podido abordar las recientes investigaciones realizadas en el ámbito de nuestra práctica docente, que en el marco del Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental UNIBA/UB se realizan sobre el transporte y la movilidad con una exigencia hacia la sostenibilidad. Encontrando una intensidad de abordaje en el nivel local y regional, así como su clara ausencia en términos de conformación de una política nacional en América Latina. Ello puede resultar un tanto paradójico en tanto que esta región de América ha sido partícipe del debate internacional que en materia de desarrollo sostenible ha tenido lugar en los últimos 50 años, y porque además sus gobiernos nacionales han mostrado su interés por desarrollar instituciones y normatividades que le den sustento al cuidado del medio ambiente. No obstante, en contraposición se encuentran una alto de rezago en materia de planeación de sus territorios, una diversidad y complejidad territorial de sus distintas realidades y la ausencia de condiciones suficientes para que se lleve a cabo, con lo cual ha quedado en el discurso político su implementación.

En particular, para la problemática emergente de la movilidad y el transporte, la práctica de la planeación y ordenación del territorio tiene grandes retos no solo desde la óptica de la sostenibilidad, sino de diseño e implementación sobre todo en sus escalas regional y nacional, aún se arrastra una planificación más sectorial y menos integral del rubro. Falta una visión integral y multinivel, concurrente con otros sectores, pero flexible, estratégica y dinámica en su actuación, basada en una perspectiva sistémica más transversal del territorio, que incorpore nuevas innovaciones metodológicas y tecnológicas para el análisis de los territorios, que apoyados en SIG construya bases de datos con indicadores territoriales multiescalares y acopie las lecciones de aquellas prácticas que puedan ser replicables.

BIBLIOGRAFÍA

Andrade, H. (2017). *Análisis de conectividad vial entre el nuevo aeropuerto intercontinental Daular-Chongon con la ciudad de Guayaquil-Ecuador, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.

- Beltrán, D. (2018). *Evaluación y propuestas en relación con la seguridad pública de los usuarios del sistema integrado de transporte público en Bogotá, Colombia*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Brenes, D. (2017). *Ordenamiento Vial en la Planeación de la Ciudad de Puntarenas, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Costa Rica.
- Brundtland, G. H. (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press.
- Cáceres, A. (2017). *Análisis de la conectividad vial y de los diferentes tipos de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Calva, G. (2020). *La participación ciudadana en la ejecución de las obras de infraestructura de transporte, el caso de ampliación de la ruta 5 del Metrobús en la ciudad de México, 2020*. Trabajo final de máster en curso al cierre de esta publicación, MPGA, UNIBA, México.
- Cardona, J. (2020). *El espacio público y la implantación de un nuevo Sistema de Transporte: El caso del Metro de Bogotá, Colombia*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Cavadía, P. (2019). *Potencial del Desarrollo Orientado al Transporte DOT como transformador urbano, el caso del Transmilenio*. Trabajo final de Máster MPGA, UNIBA, Bogotá, Colombia, publicado en el repositorio digital de la UB.
- CEOT (*Carta Europea de Ordenación del Territorio*), Comité de Ministros a los Estados miembros del Consejo de Europa (1984). Recomendación n. R (84) 2, 26/1/1984.
- Comisión Europea (1999). *Estrategia Territorial Europea, hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Postdam: Comité de Desarrollo Territorial.
- Elejalde, H. (2017). *Clasificación y regulación de la red vial del cantón Rumiñahui, provincia de Pichancha, República del Ecuador, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Farinós, J. (2014). Ordenación del territorio desde la geografía. De renovaciones conceptuales, retos, amenazas y espacios de oportunidad. *Polígonos*, Revista de Geografía, no. 26, 17-58.
- Fernández, J. (2020). *La planificación territorial y el desarrollo sostenible en la Ciudad-Puerto de San Antonio, 2019: ¿Instrumentos estáticos para resolver problemas dinámicos?* Trabajo final de Máster MPGA, UNIBA, Viña del Mar, Chile.
- Folch, R., Coord. (2003). *El territorio como un sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Barcelona: Diputación de Barcelona, Red de Municipios.
- Gómez Orea, D. (2007). *Ordenación Territorial*. Madrid: Ed. Mundi-Prensa/ Agrícola Española.
- Gómez Orea, D. y Gómez Villarino, M. (2014). Marco conceptual para la ordenación territorial y reflexiones sobre el proceso ecuatoriano en la materia.

- IX Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial*. Cuenca.
- Hildenbrand, A. (2007). Tres propuestas para una relación efectiva entre las escalas regional y local en materia de ordenación del territorio. En J. Farinós y J. Romero (Eds.), *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible. Nuevos principios y nuevas políticas en el espacio europeo*, no. 2, pp. 147-191. Valencia: IIDL/PUV, Colección Desarrollo Territorial.
- Indovina, F. (2004). ¿Por qué la planificación hoy? En *Territorio y Ciudad*, pp. 1-7. Barcelona: Diputación de Barcelona, Boletín Digital de la oficina técnica de Cooperación.
- ILPES (Instituto Latinoamericano de Política Económica y Social) (2007). Economía y territorio en América Latina y el Caribe. *XII Conferencia de Ministros y jefes de Planificación de América Latina y el Caribe*, Brasilia.
- Jiménez, S. (2016). *Lineamientos de desarrollo urbanos orientados a la introducción de sistemas de transporte BTR en la ciudad de Bogotá DC, Colombia*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Lache, J. (2018). *La conectividad vial en los Montes de María en el postconflicto, 2018. Estudio de caso: El Carmen de Bolívar y Ovejas*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Larriva, M. (2017). *La integración de la bicicleta al Sistema Integrado de Movilidad de la ciudad de Cuenca, Ecuador, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Lora, A. (2018). *La falta de inclusión en la modernización de la red vial como política nacional en los planes de Ordenamiento Territorial en Colombia, Estudio de caso: Corredor vial Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, 2018*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Mancheno, P. (2017). *Corredores de transporte como elementos transformadores del uso del suelo urbano. Caso: El Tranvía de Cuenca en Ecuador, 2017*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Manero, F. (2014). Desafíos e incertidumbres en torno a la Ordenación Sostenible del Territorio: Una perspectiva euro-latinoamericana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 65, 343-365.
- Matos, A. (2018). *Análisis y propuestas de mejora para la movilidad peatonal en el Casco Antiguo, corregimiento de San Felipe, ciudad de Panamá, 2018*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Panamá.
- Massiris, A. (2008). Políticas latinoamericanas de ordenamiento territorial y sus perspectivas en un mundo globalizado. En M. Salinas (Coord.), *El Ordenamiento Territorial. Experiencias internacionales*, Guadalajara, México.
- Miranda, L. (2018). *Incidencia del sistema vial en la transformación morfológica de la ciudad de Manta, Ecuador desde 1950 y su perspectiva futura*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.

- Murcia, E. (1978). El paradigma sistémico en Geografía y Ordenación del Territorio. *Ciudad y Territorio*, 4, 35-50.
- Neira, D. (2019). *Potencialidades del bicitaxismo bogotano como modo alimentador del Sistema Integrado de Transporte Urbano. Estudio de caso en el portal Transmilenio Las Américas, 2019*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Novoa, S. (2017). *Impacto de la futura Línea 7 de Metro en la comuna de Vitacura, Santiago de Chile*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Chile.
- Pujadas, R. y Font, J. (1998). *Ordenación y planificación territorial*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Quintanilla, M. (2019). *El vehículo eléctrico compartido como una de las alternativas a la movilidad interurbana en Madrid, 2018-2019*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, España.
- Quiroz López, V. (2015). *Movilidad y Transporte: Una mirada cualitativa a la problemática de los viajeros metropolitanos en la Ciudad de México*. Tesis Doctoral, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Barcelona, 440 pp, en el repositorio digital de la UB.
- Ramos, L. (2019). *Valoración de la inversión vial provincial rural y su impacto en el ámbito económico-productivo de la provincia de Tungurahua, Ecuador, 2018-2019*. Trabajo final de Máster MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Reyes, V. (2020). *Cambios en la movilidad habitual por transporte público bajo la implementación de medidas de restricción vehicular. Un análisis de isócronas para el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador, 2020*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Ecuador.
- Suárez, F. (2020). *El catastro multipropósito como herramienta de planificación territorial en Colombia, Año 2020*. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Colombia.
- Subirats, J. (Coord.) (2002). *Nuevas respuestas a los retos de la globalización. Redes, territorios y gobierno*. Barcelona: Diputación de Barcelona, Red de municipios.
- Wells, J. (2016). *Mejorando la movilidad desde el Distrito de Miraflores*. Lima. Trabajo final de Máster inédito, MPGA, UNIBA, Perú.
- Yáñez, C. (2020). *Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador, 2019-2020*. Trabajo final de máster en curso al cierre de esta publicación, MPGA, UNIBA, México.
- Zoido, F. (1998). Geografía y ordenación del territorio. En *Íber, Didáctica de las ciencias sociales. Geografía e Historia*, Barcelona, no. 16, *Nuevas fronteras de los contenidos geográficos*, 19-31.
- Zoido, F. (2001). La ordenación del territorio a distintas escalas. En A. Gil Olcina et al. (Coords.), *Geografía de España*, pp. 595-618. Barcelona: Editorial Ariel.