

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes

Trabajo de Titulación previo la obtención del Título de:

**Magíster en Urbanismo Mención
Planificación Urbana con Enfoque
al Cambio Climático**

TÍTULO

Experiencias en la Movilidad Intercantonal en Transporte Público en el
Guayaquil Metropolitano

Presentado por:

Fabián Wilfrido Pita Franco

Directora: Dra. Carla Hermida

GUAYAQUIL - ECUADOR

Año: 2022

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi familia, no necesariamente la que dice la sangre, sino aquellas personas que lo llegaron a ser.

Agradecimientos

Agradezco a Olga Cumandá Pita, porque sin ella nada de esto fuera posible.
A Liria Pita (porque ese es para mí su apellido) y a mis amigos que me ayudaron siempre.
A mi tutora Carla Hermida, que muy respetuosamente me ayudó a mejorar este trabajo.
Y por último a todos los que estuvieron y se quedaron.

RESUMEN

Las experiencias en el transporte público de varias personas que realizan recorridos habituales a nivel distrital en las ciudades de Guayaquil, Daule, Durán y Samborondón, las cuales se encuentran conurbadas, se pueden volver desagradables por el tiempo de recorrido y el incremento de gastos al tener que tomar varios transportes sucesivos. Se buscó analizar si esto puede ser mejorado a través de una administración a nivel distrital e intermodal a través de una metodología cualitativa de acompañamiento en los recorridos con entrevistas semiestructuradas, además de conocer las opiniones de administradores de transporte público. Se plantea al revisar los resultados, la necesidad de que el transporte público entre estos cantones sea administrado a nivel distrital, haciendo uso de los modos disponibles a través de la multimodalidad, utilizando el concepto de movilidad-como-servicio.

Palabras clave: Movilidad distrital, conurbación, intercantonal, movilidad como servicio, multimodal, transporte público.

ÍNDICE

RESUMEN	I
ÍNDICE	II
ÍNDICE DE FIGURAS	IV
INTRODUCCIÓN	1
Pregunta de Investigación.....	1
Hipótesis	1
Objetivo General	2
ANTECEDENTES	2
JUSTIFICACIÓN	5
PROTOCOLO METODOLÓGICO.....	6
CAPÍTULO 1: REVISIÓN DE LITERATURA.....	9
1.1 Marco Teórico	9
1.1.1 Movilidad Regional	9
1.1.2 Multimodalidad de Transporte	10
1.1.3 Movilidad como Servicio.....	11
CAPÍTULO 2: RESULTADOS	12
2.1 Entrevistas a Autoridades de Movilidad Cantonal.....	12
2.2 Recorridos y entrevistas.....	14
2.2.1 Guayaquil – Daule (La Aurora).....	15
2.2.2 Guayaquil – Samborondón (La Puntilla).....	16
2.2.3 Guayaquil – Durán.....	17
2.2.4 Vía a la Costa	19
2.2.5 Vía a Daule.....	20
2.3 Variables Analizadas.....	21
CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	24

3.1	Discusión	24
3.2	Conclusión	27
	BIBLIOGRAFÍA	29
	ANEXOS	31

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Conurbación de Guayaquil. Fuente: Autor.....	2
Figura 2 - Aerovía. Fuente: El Universo, 2020.	3
Figura 3 - Transporte Fluvial Durán. Fuente: El Comercio, 2016.	3
Figura 4 - Parada de Bus Durán Guayaquil. Fuente: El Universo, 2016.	4
Figura 5 - Parada de Bus Durán Guayaquil. Fuente: El Universo, 2016.	4
Figura 6 - Recorrido Guayaquil – Daule (La Aurora). Fuente: Autor.	15
Figura 7 - Recorrido Guayaquil – Samborondón (La Puntilla). Fuente: Autor.	16
Figura 8 - Recorrido Guayaquil – Durán. Fuente: Autor.....	17
Figura 9 - Recorrido Vía a la Costa. Fuente: Autor.	19
Figura 10 - Recorrido Vía a Daule. Fuente: Autor.	20

INTRODUCCIÓN

La Durán, Daule y Samborondón por proximidad geográfica se han convertido en ciudades dormitorio, con una enorme población flotante con flujos definidos al empezar y terminar la jornada diaria. Esta dinámica intercantonal y la falta de gestión a nivel distrital genera conflictos de movilidad a la población que se ve forzada a realizar estos movimientos, afectando principalmente a los usuarios del transporte público, con recorridos que sobrepasan la hora y media, elevando el gasto diario destinado al transporte, y ocasionando un problema de calidad de vida contrario al concepto de Movilidad Sostenible como se conoce en el ODS 11.

En varios países (muchos de la región latinoamericana), existen procesos de transporte público que aglutinan no 4 cantones, como el caso presentado, sino 10 o más incluso, compartiendo así sistemas de pagos, supervisión y manejo a nivel metropolitano. En todos estos casos, ha sido necesario involucrar las diversas modalidades de transporte disponibles, con el afán de que el usuario tenga a su disposición varias maneras de moverse.

Pregunta de Investigación

A pesar de que Guayaquil se ha conurbado en los últimos años con Durán, Daule y Samborondón, no se ha constituido una región metropolitana, por ende, no existe una gestión del transporte público a nivel distrital. En este sentido surge la pregunta: ¿Cómo es la experiencia de movilidad del usuario en las zonas conurbadas de Guayaquil en relación con la gestión del transporte público?

Hipótesis

La falta de una planificación distrital y multimodal afecta a los usuarios de transporte público por el incremento del viaje y la calidad de este, llevando a un deterioro a la calidad de vida.

Objetivo General

Analizar cómo afecta a la movilidad de las zonas conurbadas de Guayaquil una falta de gestión del transporte público a nivel distrital y multimodal.

ANTECEDENTES

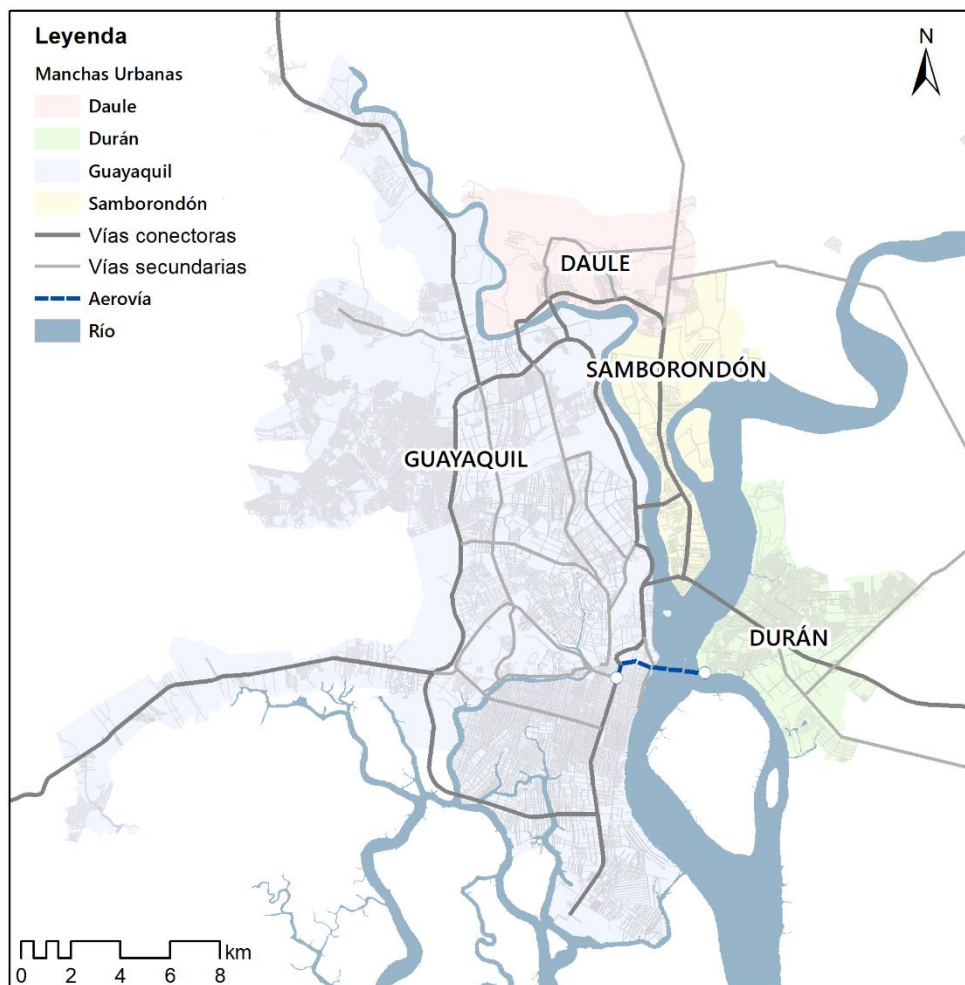


Figura 1 - Conurbación de Guayaquil. Fuente: Autor.

El cantón Guayaquil, en su área metropolitana (Figura 1), es un sector que genera trabajo y atrae inversión a través del comercio (Ministerio de Economía y Finanzas, 2018), por lo que su expansión ha hecho que, intracantonalmente, existan problemas por recorridos largos y sin conexión entre las dos modalidades de

servicio predominante, buses urbanos y Metrovía (El Universo, 2016); sumando a esto la población que realiza sus circuitos diarios de traslado desde y hacia los otros cantones conurbados.

La conexión entre Durán y Guayaquil ha sido siempre problemática, incluso ahora con la implementación de un sistema de Aerovía, que las personas no usan debido a su costo y una deficiente conexión a los demás sistemas de transporte (Carrasco, 2021), por lo que se continúan utilizando los buses intercantonales y los taxi-ruta, aún a pesar de haberse subido las tarifas de estos (La Hora, 2021).



Figura 2 - Aerovía. Fuente: El Universo, 2020.



Figura 3 - Transporte Fluvial Durán. Fuente: El Comercio, 2016.

Adicionalmente, Durán y parte de Daule habían tenido tradicionalmente el uso de Transporte Fluvial, el cual con el pasar de los años fue disminuyendo debido a la preponderancia del automóvil, la construcción de puentes, y a la falta de apoyo en políticas públicas que fomenten su uso, relegando este sistema a paseos turísticos y usos en pesca artesanal, cuando ya existen varios muelles que se encuentran mayormente en desuso en cuanto al transporte público se refiere.

En el caso de los cantones Samborondón y Daule, representadas por sus parroquias La Puntilla y La Aurora, nos encontramos frente a procesos urbanizadores tipo “*gated community*”, es decir ciudadelas cerradas en el que predomina ampliamente el uso del automóvil, no hay desarrollo de vías transversales, ni mayor planificación para el peatón o el transporte público, siendo las mayores perjudicadas las personas de clase trabajadora que realizan labor de

servicio doméstico, de la construcción y en atención al público en plazas comerciales.



**Figura 4 - Parada de Bus Durán
Guayaquil. Fuente: El Universo, 2016.**



**Figura 5 - Parada de Bus Durán
Guayaquil. Fuente: El Universo, 2016.**

En todos los casos mencionados, tanto Durán como las ciudadelas cerradas, se realizan entre 2 a 4 trasbordos, hay largos tiempos de espera entre unidades, los precios son más altos porque este flujo se considera intercantonal y rigen las tarifas que la ley habilita para tales movimientos, además de la falta de seguridad que existe en las paradas y unidades de transporte misma (Chauvin, 2007), lo que lleva a un desmedro de la calidad de vida de las personas.

Adicionalmente, a pesar de que los 4 cantones involucrados actualmente mantienen una misma línea política, no se han realizado intentos de cooperación en temas de transporte. Vale recalcar que un manejo metropolitano no es algo que se haya visto en el país, ya que a pesar de que la ciudad capital está conformada como Distrito Metropolitano de Quito; las modalidades de transporte y las conexiones con sus valles no presentan un sistema unificado de gestión a nivel de servicio.

JUSTIFICACIÓN

Los ciudadanos de ingresos bajos y medios de las ciudades mencionadas pasan por la necesidad de trabajo, y al mismo tiempo de vivienda accesible, lo que es un problema en Guayaquil por la falta de terrenos y sus precios altos. Esta distancia que se genera al buscar vivienda en Daule, Durán y Samborondón, sumada a la poca eficiencia en el transporte público hace que los recorridos intercantonales en la conurbación sean de más de 1 hora, sobrepasando a menudo los 90 minutos.

Como ejemplo se da la relación Guayaquil-Durán, en la que, pese a la disponibilidad de un sistema Aero suspendido (Aerovía), se prefiere usar el sistema de Taxi-Ruta. En la Ruta Samborondón-Guayaquil predomina el transporte privado, pero hay una población grande de servicios de mantenimiento y limpieza que se ven perjudicados al darse preponderancia a los autos, por lo que sus tiempos de desplazamiento se alargan. En el circuito Guayaquil-Daule es inexistente la articulación del transporte público al interior de las grandes urbanizaciones, por lo que es usual que realicen 2 a 3 trasbordos diarios.

No hay que dejar de tomar en cuenta lo previsto en Política Nacional De Movilidad Urbana Sostenible (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021) que dice que se debe fomentar siempre el uso y la optimización del transporte público, sumado a que las poblaciones trabajadoras más vulnerables no tienen acceso a la adquisición de un vehículo, ya que los autos en nuestro país son de los más caros en la región suramericana (Romero, 2020).

En el Derecho a la Ciudad se encuentra contemplado el transporte público (Fornés et al, 2018), por lo que se considera que un análisis profundo al tema intercantonal puede llegar a dar insumos necesarios para elaborar propuestas de movilidad a nivel no sólo urbano, sino distrital, y que estas sean coherentes con los objetivos de desarrollo sostenible, a los cuales el Ecuador está adscrito (Naciones Unidas, 2018).

Adicional al tema de manejo distrital, es de notar que la multimodalidad es un concepto que puede y debe aplicarse a este contexto, puesto que la zona analizada presenta transporte con buses urbanos, presentes en los 4 cantones; métodos de transporte BRT y Aero suspendido, manejados en la ciudad de Guayaquil; transporte fluvial escaso usado mayormente de manera artesanal; y un buen número de estaciones, terminales y puertos administrados siempre por los GADs, dedicados a recibir y direccionar a las personas en su modo de transporte en específico. Continuar con diferentes administraciones en cada modo, multiplica los pasos necesarios para una movilidad fluida, perjudicando la ya complicada relación que tiene el usuario que realiza viajes continuos entre cantones.

PROTOCOLO METODOLÓGICO

Para conocer las experiencias, problemas generados y posturas ante esta movilidad, se hizo uso de métodos con un enfoque mayormente cualitativo, utilizando una “etnografía de la movilidad”, con herramientas de recolección de datos similares a las propuestas por Julie Gamble (2017) para conocer y diagnosticar la problemática; y con estos datos plantear modelos de cooperación a nivel de políticas públicas entre las ciudades, aprovechando además los diversos métodos de transporte público con los que se cuenta, llegando por lo tanto a considerar el planteamiento de no sólo un transporte intercantonal sino también multimodal (Kramarz, 2021).

La metodología se escogió buscando conocer los motivos específicos de cada actor, esto a través de métodos cualitativos. Para este fin, se realizaron recorridos en los servicios de transporte público, y se aplicaron entrevistas.

Se realizó una prueba en un recorrido largo, y fue latente que no es conveniente realizar entrevistas grabadas durante el recorrido, debido al nivel de inseguridad que se vive en los lugares de estudio, por lo que se tomaron notas en el trayecto, tanto de las opiniones de la persona que realiza ese viaje de manera rutinaria, así como reflejando las experiencias propias. Se contó con la ayuda de sistemas GIS,

para ir mapeando las zonas y poder emparejarlas con las anotaciones (Evans, 2011), y así encontrar las motivaciones y problemas que las personas presentaron al recorrer las distancias que separan los cantones en sus rutas diarias.

Se establecieron 5 recorridos típicos, de ida y vuelta:

- Guayaquil – Durán
- Guayaquil – Daule
- Guayaquil – Samborondón
- 2 recorridos largos dentro de Guayaquil que impliquen cambio de modo de transporte (vía a Daule y vía a la costa).

En estos recorridos se buscaron preferentemente personas que laboran o hacen viajes periódicos, sean estos en horarios de ingreso y salida laboral o no, hacia y desde el centro o norte de Guayaquil, mayormente en los centros poblados, por considerar que ahí se encuentra la mayor concentración de servicios y paradas de transporte público hacia los demás cantones.

En la recolección de estos datos cualitativos se buscó enfocar las vivencias de los entrevistados en las siguientes categorías auto percibidas:

- Tiempo de viaje.
- Seguridad en las etapas del viaje, es decir, en las paradas, al hacer trasbordo y dentro de las unidades.
- Precio pagado.
- Preferencia de rutas y sus motivos (experiencia del usuario y calidad del servicio).
- Horas máximas y mínimas de uso del transporte, y su impacto en la confianza del servicio.
- Percepción de Seguridad.

Finalizado el recorrido, adicional a las notas que se tomaron, se realizaron las mencionadas entrevistas semiestructuradas, las cuales sí pudieron ser

cuidadosamente registradas, para su posterior análisis y poder incorporar las respuestas a cada una de estas categorías, permitiendo al sujeto de estudio que exprese sus dudas y motivaciones después de haberse dado el recorrido (Canales, 2006). Se menciona además que para cada uno de los casos se hizo conocer a los sujetos un documento de Consentimiento Informado, que fue debidamente firmado antes de poder procesar la información.

Se realizaron además entrevistas a Administradores de Transporte Público en los GADs involucrados, para poder interpretar sus limitaciones en cuanto al manejo de las categorías mencionadas anteriormente. Esto ayuda a entender el uso de los diversos sistemas de transporte, para contrastarlo con lo recogido en las experiencias de las personas entrevistadas. Como revisión documental se utilizaron los índices de movilidad proporcionados por dichas autoridades de tránsito. Esta parte de la metodología se usó para contrastar las expectativas y conocimientos de las personas en la administración pública con las experiencias recogidas en el estudio.

Por lo expuesto, el diseño de la investigación escogido es cualitativo, no experimental, transversal y descriptivo explicativo (Hernández et al, 2017), dado que se basa en las experiencias de los sujetos de estudio, sufriendo estos con datos suministrados y accesibles.

CAPÍTULO 1: REVISIÓN DE LITERATURA

1.1 Marco Teórico

1.1.1 Movilidad Regional

Para analizar los desafíos que enfrentan los usuarios al trasladarse entre cantones y tratar de encontrar ventajas al uso de una Movilidad Regional se revisaron regiones referentes en transporte entre varias ciudades conurbadas, como Bogotá y Curitiba, y los diálogos de cooperación entre las mismas para llegar a un servicio unificado. Zamora (2013) buscó semejanzas entre los resultados ofrecidos en estos casos de estudio y las experiencias esperadas por los sujetos, expresadas a través de sus vivencias en el uso del transporte público. En el documento se revisan los modos estándar de transporte, como son las líneas directas de buses, líneas expreso, alimentadores y más que nada su relación con el sistema BRT (Bus Rapid Transit). Contrastado con esto, se ven diversas estrategias para conectar y enlazar los sistemas existentes usando como ejemplo lo analizado en la ciudad de Coquimbo en el trabajo de investigación de Hidalgo (2020), enfocándose siempre en la comunicación de sistemas afines entre sí, que a menudo comparten paradas, rutas, modos de pago de pasaje y con administraciones usualmente conjuntas. Los conceptos más relevantes en estos documentos son el uso del transporte público como medio preferido, por sobre el automóvil, la migración pendular diaria, las grandes distancias que conlleva trabajar en ciudades dormitorio, la disminución de la calidad de vida, y la falta de administración a nivel macro en todos esos casos. En las fuentes seleccionadas se ha dado prioridad al transporte público en parte debido a que la gran masa de migración pendular es de clase obrera sin acceso a un vehículo propio, y por otro lado debido a que el uso adecuado del transporte es recomendado por temas de planificación, tiempo e impacto al medio ambiente.

Se analizan herramientas similares a los realizados en la ciudad de Quito por Julie Gamble (Gamble, 2017; Gamble et al., 2017), que en sus artículos científicos en su parte de recolección de datos realiza las rutas de los sujetos de estudio, mapeando los recorridos mediante geolocalización y grabando las conversaciones obtenidas para conocer y diagnosticar la problemática a medida que se iba dando en los sitios

visitados. Obteniendo estos datos en la presente propuesta de trabajo permite plantear modelos que permitan entender cómo afecta a la movilidad de las zonas conurbadas de Guayaquil una falta de gestión del transporte público a nivel distrital, y sus impactos a los usuarios de este, muy a menudo con recorridos muy largos, ocasionando un problema de calidad de vida contrario al concepto de Movilidad Sostenible. Este tiempo excesivo de recorridos diarios se repite en los demás cantones de la conurbación, quitando gran parte del día a las personas sólo para ir y regresar de su lugar de trabajo. Se ha destacado la parte cualitativa al entender que los esfuerzos de las administraciones actuales y pasadas se han enfocado en los problemas de índole numérica, sin entender ni investigar el impacto a las personas y sus familias más allá de la parte económica.

1.1.2 Multimodalidad de Transporte

Analizando las experiencias previas de diferentes modos de transporte en la región, como fluvial o aéreo, se plantea si la creación de espacios de cambio de sistemas beneficiaría a la fluidez en los traslados, llevando la movilidad a una multimodalidad regional. En las ciudades de Guayaquil, Daule, Durán y Samborondón (que conforman la conurbación) existen ya diversas modalidades. Para dicho análisis se utilizaron referentes de ciudades que tienen en su transporte diversos modos simultáneos. En esta línea Stojanovski (2018), plantea que el transporte al involucrar diversos modos de transporte conectados de manera fluida contribuye a reducir la huella de carbono, mejorar la administración económica y el bienestar de las personas utilizando este tipo de servicios. Regresando a la parte cualitativa, se busca entender a través de las expectativas de los usuarios si estuviesen dispuestos a usar varios tipos de modos en su día a día y no sólo como una novedad puntual o de carácter turístico, y si esto además influyera en sus costumbres de viaje. Se revisaron criterios de intervención y aplicación además de la multimodalidad en el Manual del Planificador (Hanseatic Union of Baltic Cities & University City of Rostock, 2020), cuidando que lo revisado sea aplicable a un contexto latinoamericano.

1.1.3 Movilidad como Servicio

Se realiza la revisión del nuevo concepto de la movilidad-como-servicio (*mobility-as-a-service*), analizando brevemente esta postura como modelo económico que beneficia al usuario, usando como referencia ciudades en que el impacto fue positivo en términos de ahorro para el ciudadano y en recaudación para la ciudad, como la ciudad de Helsinki (Audouin & Finger, 2018). Bajo esta modalidad, el usuario pasa a ser visto además como un “cliente”, recibiendo además el trato requerido a cualquier transacción comercial, y puede además pagar su movilidad de múltiples maneras unificadas, entre las que se cuentan el uso del crédito, pagos por adelantado, recargas a tarjetas especializadas, disminuyendo el tiempo necesario para el cobro de dichos movimientos. Para las personas que deciden pagar los movimientos de manera puntual, lo pueden seguir realizando, y en los casos analizados (Entendiendo que son contextos europeos) se vio una mejoría de la actitud ante el servicio tanto en su aspecto cuantitativo como cualitativo. Se analiza en la etapa de recolección de datos si esta modalidad de pago por tiempo (como servicio) y no necesariamente por viajes resulta adecuada, o si quizás es un concepto muy alejado de la realidad que se vive en esta zona del país. Para eso es muy necesario consultar a personas que realmente utilizan el transporte público en su diario vivir, y no quienes lo hacen esporádicamente, realizando sus traslados mayormente en automóvil. Adicionalmente, existe la integración digital en cuanto a consulta de rutas, pagos y conexiones de modos a través de aplicaciones manejadas y retroalimentadas por los administradores del transporte público.

CAPÍTULO 2: RESULTADOS

2.1 Entrevistas a Autoridades de Movilidad Cantonal

Se realizaron entrevistas a autoridades encargadas del transporte público de los respectivos cantones en estudio, llevando categorías muy específicas (conectividad intercantonal, datos estadísticos y experiencia de servicio) además de una pregunta abierta de sugerencias personales al sistema.

Se procuró haber realizado con anticipación los recorridos con usuarios del transporte, para contar con las experiencias obtenidas, además de la presentación de ciertos datos preliminares de los mismos. En cada entrevista se hizo la presentación de un consentimiento (Anexos, Imagen 1), en la que algunos prefirieron manifestar que firmarán después de que se les presente un borrador de este trabajo, por ser funcionarios públicos y posibles voceros de problemas a resolver.

Debido a que las respuestas que dieron son muy similares, se hará una descripción de las categorías, con mayor detalle, en los anexos (Tabla 1).

Conectividad. - La postura oficial y normada en todos los casos es la imposibilidad de lograr una conexión directa de servicio de transporte público como existe en muchas ciudades del mundo, debido a que la ley y la política pública no los faculta a hacerlo de otra manera. Es importante mencionar que las líneas que sí transitan entre cantones son consideradas un “accidente” debido a que las solicitudes de funcionamiento de estas fueron realizadas en el año 2014, anterior a la normativa vigente. Esto las faculta a seguir en funcionamiento a través de renovaciones de permisos, pero reconociendo que este modelo ya no es replicable sin cambios en las leyes, a través de convenios interinstitucionales o disolviendo las respectivas empresas públicas y creando una mancomunidad de transporte. La multimodalidad como tal entre servicios (Aerovía, Metrovía, líneas de buses y mototaxis) no es algo que se esté buscando en el futuro cercano debido a que cada

uno de estos medios tiene su propia administración, fondos y medios de recaudación.

Datos Estadísticos y Experiencia de Servicio. – Los funcionarios entrevistados reconocieron que no se realizan rutinariamente análisis estadísticos acerca del uso de los respectivos sistemas, mucho menos la percepción de la experiencia o calidad del servicio. En Samborondón se está actualmente realizando un estudio que no puede ser difundido debido a que no está finalizado.

Sugerencias de Transporte. – A modo de ejercicio se le dijo a cada entrevistado que imaginen tener una “varita mágica” que los capacita de recursos y normativas que les permitan cubrir cualquier necesidad con respecto a los temas tratados. Con esto en mente conversaron acerca de sistemas que en el país o la región no están implantados o potenciados, como un monorriel, transporte fluvial de pasajeros, anillos viales intercantonales, unidades eléctricas o mayor cantidad de unidades de transporte. 2 de ellos mencionaron la integración del transporte público a nivel distrital o la multimodalidad como algo posible, pero reconociendo las complicaciones sin voluntad política, aún dentro de los confines de este ejercicio imaginario.

Se puede inferir de estas conversaciones, que si bien existe en algunos casos el conocimiento de las problemáticas particulares a las que se enfrenta una conurbación (en este caso de 4 cantones), no se presentan acercamientos de nivel técnico para buscar alternativas. Cada uno de los funcionarios manifestó que en su trabajo no hay mayor interacción con los encargados de los cantones contiguos en su labor, lo que indica que no se ve un panorama amplio en el manejo del transporte público. En el caso específico de Guayaquil, la ciudad que tiene mayor población, presenta ya una aplicación destinada al transporte público (MOOVIT), siendo considerada parte del concepto movilidad-como-servicio, pero se reconoció que esta no instruye al usuario las maneras de moverse entre los cantones. Moovit es manejada y alimentada directamente por la Empresa Pública de Transporte de Guayaquil, y al no existir ese ingreso de datos de los demás cantones, simplemente

no aparece. La aplicación Google Maps tampoco logra resolver estos desplazamientos, y las personas deben consultar al conocimiento popular porque no hay en ninguno de los cantones una guía.

En las parroquias de los cantones más urbanizados, siendo estos La Aurora de Daule y La Puntilla de Samborondón, se asume automáticamente que los usuarios tienen vehículo privado, de manera que todo transporte público existente es usado por trabajadores. No hay manera de que personas del núcleo familiar salgan de sus casas sino sólo caminando o en auto hasta llegar a las respectivas avenidas principales, donde pasan los buses.

Durán, al ser el cantón con mayor población que usa transporte público, presenta cada vez mayores inconvenientes a que los buses ingresen a las zonas más pobladas de Guayaquil, haciendo cada vez más complicada la movilidad diaria de dicha población.

2.2 Recorridos y entrevistas

Se realizaron 5 rutas, 3 entre Guayaquil y los cantones conurbados, y 2 rutas internas que involucraban 2 o más cambios de modo, de los cuales se presentan las experiencias más destacadas, para después analizar los patrones comunes:

2.2.1 Guayaquil – Daule (La Aurora)

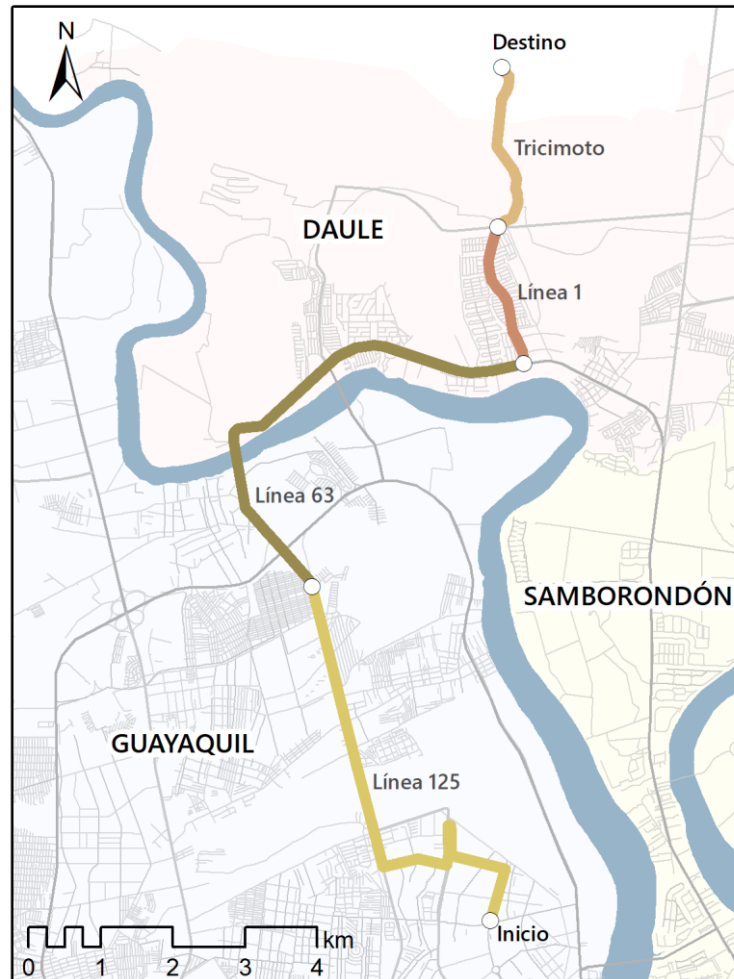


Figura 6 - Recorrido Guayaquil – Daule (La Aurora). Fuente: Autor.

Trabajador, vive en Guayaquil y trabaja en el área administrativa de una cantera aledaña a una de las Urbanizaciones en La Aurora.

El tiempo de recorrido fue de 1 hora con 45 minutos. Se realizaron 3 cambios de bus, debido a que a esa hora la persona acompañada consideró que era lo más adecuado para llegar rápido (Figura 6). La espera entre cada bus fue entre 5 y 15 minutos.

Adicionalmente al llegar al último punto del bus, la persona subió a una tricimoto contratada por compañeros de trabajo, pues “Si no llego a tiempo me toca coger un

taxi, pagando 5 dólares” debido a que los buses urbanos en La Aurora no ingresan a las urbanizaciones y su trabajo es en las oficinas de una cantera.

2.2.2 Guayaquil – Samborondón (La Puntilla)

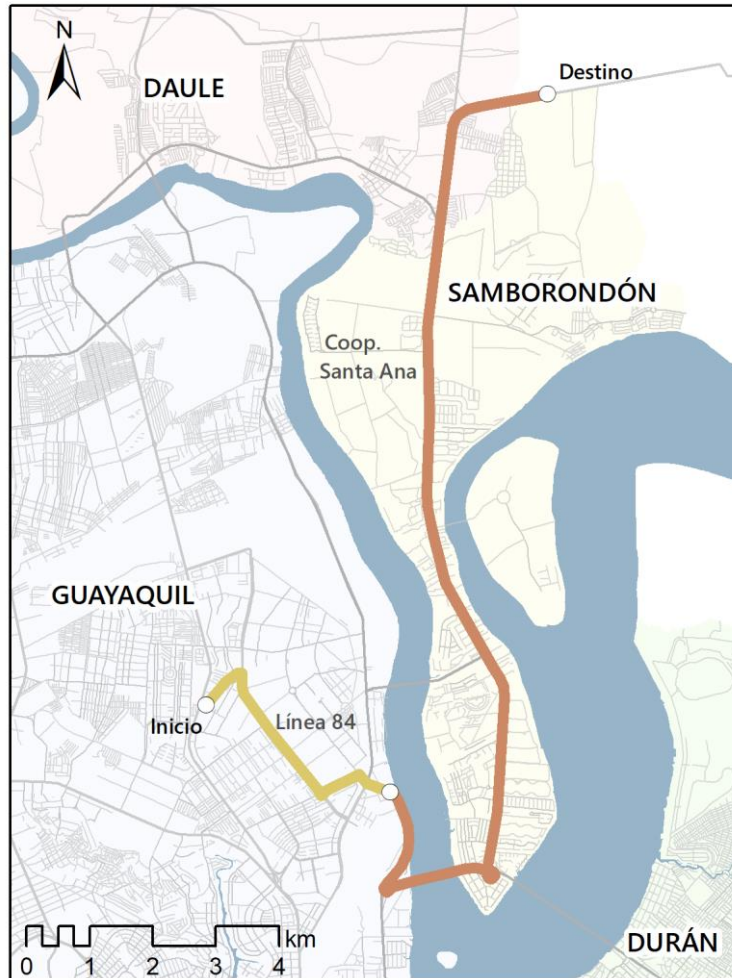


Figura 7 - Recorrido Guayaquil – Samborondón (La Puntilla). Fuente: Autor.

Mujer profesional, realizando estudios de posgrado. Teniendo la opción de hacerlo de manera presencial, prefirió hacerlo virtual debido a la distancia, y las visitas al sitio las realiza por temas administrativos y de pagos.

El tiempo de recorrido fue de 1 hora con 35 minutos. Se tomaron 2 buses, uno desde el lugar de salida al Terminal Terrestre de Guayaquil, y dentro del terminal se debe comprar en boletería un pasaje de bus inter cantonal, indicando a qué

punto uno se dirige, para no pagar el pasaje completo. En este ingreso y compra se esperó 18 minutos (Figura 7).

La persona acompañada considera este recorrido relativamente cómodo pues los buses inter cantonales tienen asientos diferentes a los de los buses intraurbanos, y suelen tener además aire acondicionado, pero anotó que eso no garantiza que no suban personas de aspecto sospechoso.

2.2.3 Guayaquil – Durán

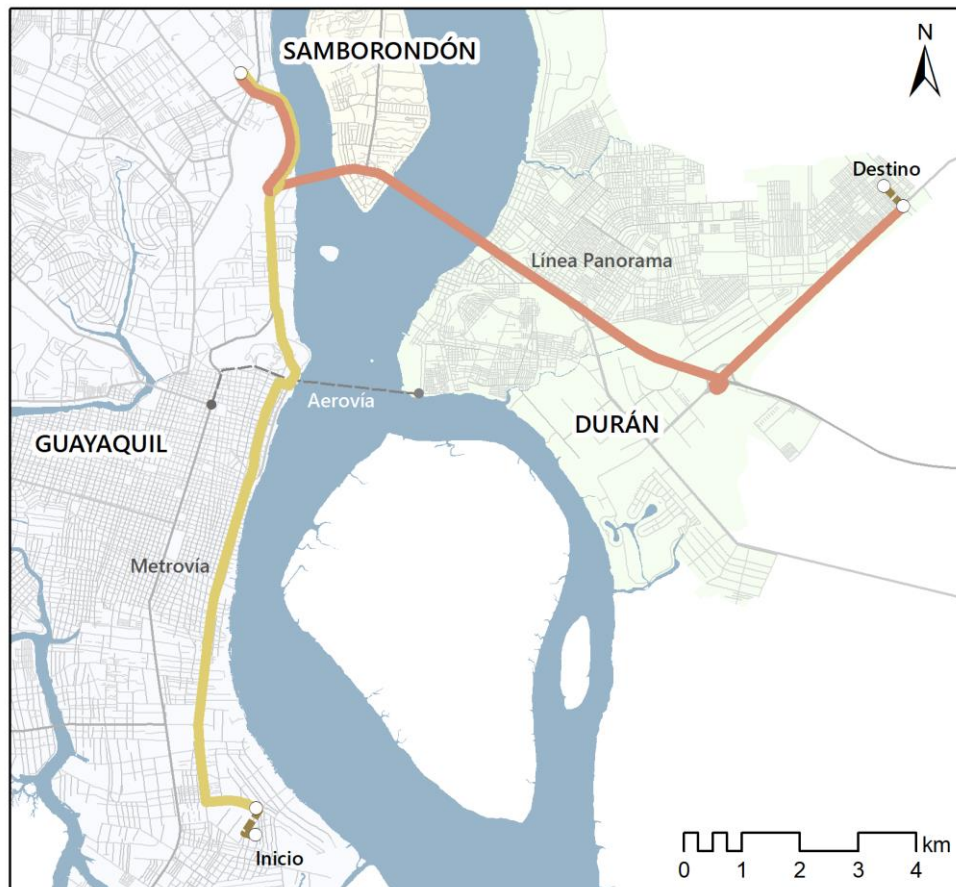


Figura 8 - Recorrido Guayaquil – Durán. Fuente: Autor.

Padre de familia que vive en Durán, y trabaja en una oficina donde realiza trabajos de nivel técnico (Figura 8).

El tiempo de recorrido fue de 1 hora con 33 minutos. Se tomaron 2 buses, con un tiempo de espera de 10 minutos haciendo fila en la calle. El acompañado dijo sentirse inseguro en dichas paradas, y que ya ha sido antes víctima de robos. La Aerovía como sistema no lo utiliza: “no me funciona, ni le encuentro beneficio más por la parte económica, y creo que el tiempo tampoco, porque tengo que coger un bus de mi casa a la aerovía, llegar a Guayaquil, y de nuevo volver a coger otro transporte para mi destino, 3 buses”.

El entrevistado siente que aumenta considerablemente el pago de buses, y tiene que hacer trasbordos adicionales porque no lo deja cerca de su destino o llegada. La oferta de la gratuidad del bus en Durán al usar la Aerovía no lo convence, y en caso de estar con demora prefiere pagar un taxi ruta que sí lo deja cerca de su domicilio.

2.2.4 Vía a la Costa



Figura 9 - Recorrido Vía a la Costa. Fuente: Autor.

Profesional de Guayaquil que habitualmente da clases presenciales de apoyo a estudiantes en Vía a la Costa.

El tiempo de recorrido fue de 1 hora con 55 minutos. Es de notar que, si bien este recorrido es dentro de la ciudad, fue necesario tomar una tricimoto para llegar a la primera parada de bus, debido a que la zona presenta peligrosidad y la distancia a pie es relativamente larga.

Después de eso fue necesario tomar 2 buses más. Los tiempos de espera estuvieron entre los 10 a 15 minutos, y es importante mencionar que en la parada de la Base San Eduardo (marcada en la Figura 9), fuimos víctimas de una tentativa

de asalto con arma blanca, que fue impedida por algunas personas presentes. Esta parada es oficial y marcada por la ATM, en la que siempre se dan este tipo de actos, y que es el punto necesario para acceder a las rutas que van Vía a la Costa.

2.2.5 Vía a Daule

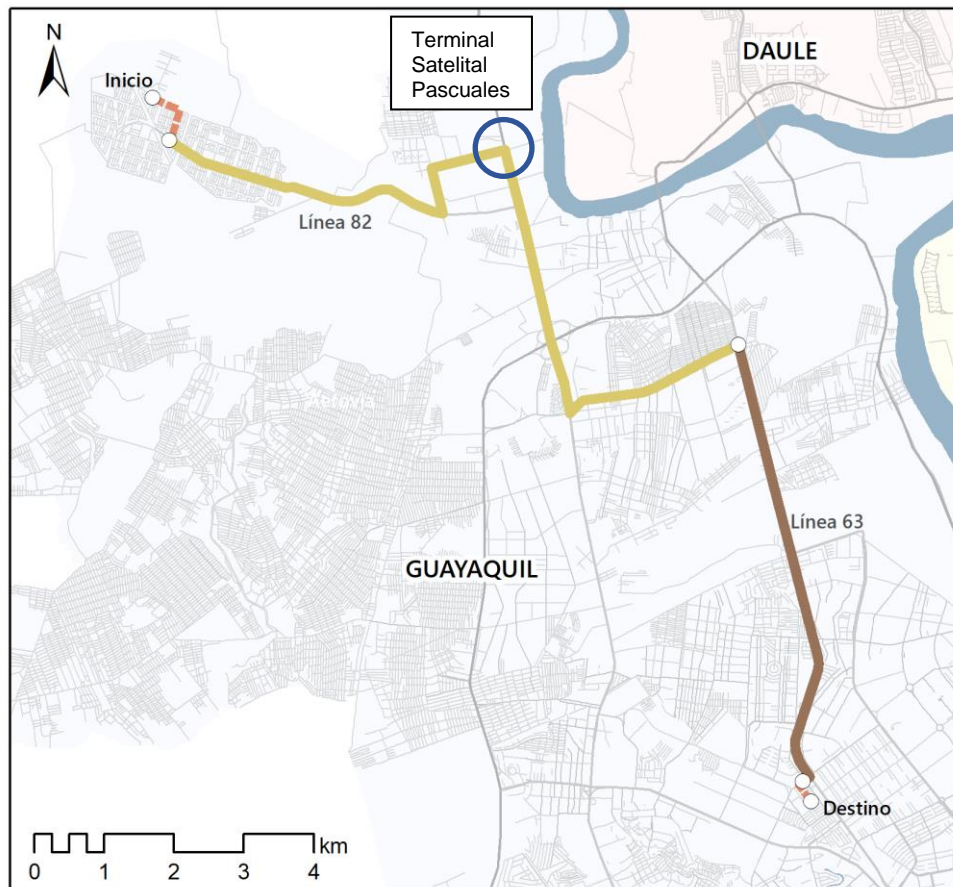


Figura 10 - Recorrido Vía a Daule. Fuente: Autor.

Mujer profesional, vive en Mi Lote, vía a Daule, y periódicamente debe entregar avances físicos de trabajo que realiza en su domicilio.

Este recorrido tomó 1 hora con 32 minutos, y fueron necesarios 2 buses para llegar al último punto desde donde se camina, ya que dentro de la urbanización municipal el transporte sólo llega a la avenida principal. En este caso en particular la acompañada manifestó sentirse extremadamente insegura y ansiosa por su hora

de regreso, ya que debe pasar por el sector de la Entrada de la 8, famoso por su nivel de delincuencia, y porque el último punto de bus que hay antes de entrar es la Terminal Terrestre Satélite Pascuales, que está muy alejada de su destino (Figura 10).

2.3 Variables Analizadas

A pesar de que los recorridos presentados difieren enormemente en dirección, horarios y motivos, se pueden encontrar varios patrones en común, siendo:

Tiempos de Viaje. – Se determina un tiempo de viaje extremo entre territorios distritales (*Extreme Commuting*) a un tiempo mayor a 90 minutos en una ruta determinada de transporte (Bai et al., 2020). En todos los casos analizados se presentó e incluso superó este rango, siendo este punto bastante notorio pues las distancias utilizadas en este estudio no superan en ningún caso los 20 km, estando la mayoría entre 10 y 15 km. De utilizarse un vehículo privado estas distancias de pueden cubrir entre 30 a 40 minutos, lo que significa que el transporte público se presenta de una manera muy desfavorable en estas condiciones.

Tiempos de Espera en Paradas. – En todos los casos las paradas de transporte fueron momentos de tensión, por la espera larga, colas improvisadas en las aceras o el amontonamiento que se genera al subir o bajar de las unidades. Si bien alguien podría decir que este es el estado “usual” (no normal) del transporte de la costa del Ecuador, es evidente así mismo que las personas que realizan estos recorridos intercantonales o largos los experimentan varias veces en el mismo día. Dos de las personas del estudio mencionaron querer cambiar de trabajo o lugar de residencia únicamente debido a estas experiencias desagradables para ellos.

Pagos. – En este estudio se realizaron acompañamientos con personas de diferentes estratos económicos, algunos profesionales, otros en trabajos de nivel obrero, pero al no tener vehículo todos experimentaron la misma barrera al tener que destinar varios pagos sucesivos de transporte en la ida y regreso a sus labores

o actividades. La posibilidad de pagar un taxi (sea este formal, informal o de alguna aplicación) no es factible para ellos, porque independientemente de sus capacidades, están en la media de 5 a 15 dólares por las distancias consideradas, y en un movimiento habitual no pueden considerar este uso.

Preferencias de Ruta. – Es interesante y quizás contradictorio que algunos recorridos eran ligeramente más largos que los que se podría suponer, pero en estos casos primaba por sobre el tiempo algunos factores, como son la comodidad (no tener que bajar y subir de varios buses), seguridad (la espera en lugares inseguros) o el confort (en los casos de unidades que presentan aire acondicionado). Siendo así se evidencia que estuvieron dispuestos a sacrificar el tiempo, en virtud de estos factores mencionados, debido a que son movimientos que realizan en la mayoría de los casos 2 veces al día, así que terminaron amoldando sus horarios.

Percepción de Seguridad. – El común en todas las experiencias de recorrido y las entrevistas posteriores fue la sensación perenne de inseguridad. En un recorrido, como ya fue mencionado fuimos víctimas de un intento de robo, lo que es sólo una muestra de la realidad que sufren las personas que tienen que desplazarse diariamente, y más aún cuando estos tiempos de recorrido son así de largos.

Las esperas, el estar parado o sentado en el transporte, estar pendiente de ver quienes suben al transporte, sacar el dinero para el pago, intentar revisar un teléfono celular para ver la hora: Todos estos movimientos estuvieron siempre acompañados de la sensación de que algo malo podría pasar y aumentan la mala experiencia y la percepción que se tiene del uso del transporte público.

Horas de Uso. – Un punto muy importante que considerar y que se repitió en todas las experiencias y conversaciones es el del tiempo de uso. Saber desde qué hora se puede salir de casa y hasta qué hora se puede regresar con seguridad. Todos ya aprendieron a moldear sus actividades, sus tiempos de salida y sus

costumbres a la noción de que a determinada hora ya no pueden regresar a sus casas. 2 personas en particular manifestaron que sus hábitos de trabajo (horas extras) y de estudio (a distancia) fueron determinados por la distancia de sus viviendas y la imposibilidad de poderse desplazar con libertad. Lo que llama la atención es que siendo El Gran Guayaquil una zona que tiene actividades de comercio y ocio hasta altas horas de la noche, en cuestión de transporte público es recomendable “estar en la calle” hasta las 7 u 8 de la noche, porque después de eso se arriesga uno a tener que acceder a un taxi, y usar uno no es una opción habitual para personas que viven a las distancias analizadas en este estudio.

CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

3.1 Discusión

Al plantearse este trabajo, se estableció como objetivo interpretar cómo afecta a la movilidad de las zonas conurbadas de Guayaquil una falta de gestión del transporte público a nivel distrital. Al revisar esto, haciendo uso de las experiencias de los usuarios y de los administradores de las entidades públicas, se pudo notar una interesante dicotomía entre las aspiraciones y motivos de ambos, de entre las que se destaca lo siguiente:

Tiempo y calidad de servicio: El alcance de este trabajo permitió estudiar el fenómeno de la movilidad en transporte público a través de experiencias de primera mano, con el doble filtro de lo experimentado por el acompañante, y lo expuesto por el entrevistado; tal como ha hecho Gamble (2017) en sus trabajos. Mapear las rutas y poderlas equiparar con percepciones abre un abanico de posibilidades y así mismo permite verbalizar y materializar quejas y problemas experimentados por los usuarios del transporte público, quizás conocidas por todos, más aún cuando no se cumplen las necesidades específicas de la movilidad distrital.

Lo más notable es el tiempo empleado para los desplazamientos y la percepción de este. De un horario laboral o de ocupaciones rutinarias fuera del hogar de 8 horas, se deben sumar entre 3 a 4 horas diarias para desplazamientos, es decir que queda una ínfima cantidad de tiempo para amenidades, descanso, relaciones familiares o proyectos personales.

Los administradores del servicio de transporte público mayormente consideraron estos resultados como naturales, parte de la vida en la zona, y se esmeran en regular lo que su injerencia les permite, sin tener que reflexionar mayormente en mejorar la interconectividad, debido a los cortos periodos administrativos (falta de gestión a largo plazo) y las limitaciones impuestas por la ley. Esto no contrasta con lo manifestado por Hermida (2018) acerca de que debe existir una planificación a

nivel intermedio, que sí es posible en los tiempos descritos. Algunos mencionaron que hacía falta “Voluntad Política”, lo que nos lleva a la pregunta de quién sería el encargado de generar estos cambios, y cómo se daría el primer paso hacia poder llegar a un trabajo compartido, haciendo uso de las leyes actuales.

Guayaquil como principal servido: En todas las entrevistas a las autoridades se reflejaron cifras claras que ponen a Guayaquil como el cantón que “necesita” y genera estos grandes recorridos. Sea como generador de empleo para Daule, Durán y Samborondón o como exportador de personas en búsqueda de lugares para vivir, siempre se encuentra una fuerte conexión y direccionamiento de los servicios de transporte público intercantonal hacia la ciudad de Guayaquil. Esto fue replicado, así mismo, a través de las experiencias con los entrevistados que, en varios casos, lamentaron tener que verse forzados a experimentar las situaciones de movilidad aquí expuestas, al no tener mayores oportunidades tanto en lo que respecta al trabajo y a la vivienda.

Como planteó Stojanovski (2018), la administración del servicio puede y debe involucrar un manejo a nivel macro, interviniendo en esto no sólo ciudades, sino los modos disponibles. Se difiere en cuanto a esta fuente la aplicación de la multimodalidad ahí esquematizada, puesto que los ejemplos de ciudades presentados ya tienen un fuerte componente de interconectividad distrital, faltando solamente la conectividad entre modos. En el caso estudiado de Guayaquil, Daule, Durán y Samborondón se debe trabajar en ambas aristas. A juicio del que redacta este trabajo, el manejo distrital del transporte público debe ir de la mano con la Multimodalidad para poder presentar soluciones palpables en las experiencias de los usuarios que necesitan una movilidad intercantonal.

Problemas al pagar e información de rutas: Adicional al problema económico en sí, que coloca en clara desventaja a las personas que se movilizan entre cantones debido al número de cambios de unidades y de modo, se encontró que no hay maneras más seguras de administrar el pago por el servicio. En la ciudad de Guayaquil, uno de los sistemas existente, el BRT (Metrovía), permite al

usuario tener una tarjeta de pagos que lo habilita a cargar dinero, y de esa manera no tener que llevar efectivo en sus recorridos. Esta utilidad se difumina apenas la persona cambia de modo, por ejemplo, al subir a un bus de transporte convencional, o al ingresar al Terminal Terrestre de Guayaquil para hacer uso del transporte intercantonal, ya que no cuentan con las mismas facilidades.

Algo de lo que estuvieron de acuerdo los usuarios y las autoridades de transporte fue la falta de claridad acerca de las rutas necesarias para la movilidad intercantonal. Las aplicaciones existentes, siendo estas Google Maps y Moovit, son alimentadas mediante información proporcionada por las entidades de transporte., y al realizar la consulta de movilidad a los cantones aledaños aparece la leyenda: “resultados fuera de la ciudad”. En el caso específico de Moovit se reflejan ciertas líneas desde y hacia Durán, en afán de cooperación del proyecto Aerovía entre ambos municipios, pero no hay una cobertura total. Sobre Daule y Samborondón no existe información alguna, y las personas deben recurrir a las consultas personales y experiencias de terceros para poder llegar a conocer cómo llegar a sus destinos en los cantones contiguos.

En Latinoamérica existe la creciente tendencia a la tecnificación de los servicios, de poder manejar la información y el comercio a través de aplicaciones, mayormente móviles, y de poder administrar casi todas las facetas de la vida a través de estas, incluyendo la movilidad. Se cree que una de las maneras más factibles de lograr este cometido es a través del ya mencionado concepto de la movilidad-como-servicio (Mobility-as-a-service), descrito en un estudio de aplicación en Helsinki (Audouin & Finger, 2018), a través de las alianzas público-privadas, y del uso de herramientas disponibles actualmente, citando como ejemplo la aplicación Moovit, que recibe sus datos locales de funcionarios de la ciudad de Guayaquil. Dicha aplicación en varias ciudades del mundo es considerada parte fundamental de la movilidad-como-servicio, permitiendo que las rutas de todas las áreas administrativas y modos de transporte aparezcan interconectadas, mejorando el tema de la información. Esta misma aplicación o similares ofrecen también integración en el tema de los pagos, permitiendo resolver el tema de la

seguridad al transitar en los servicios, además de permitir planificar de mejor manera el presupuesto.

3.2 Conclusión

Como objetivo general este trabajo se planteó descubrir a través de métodos cualitativos si la movilidad en transporte público del Gran Guayaquil ha sido afectada por una falta de gestión a nivel distrital, y se trabajó con la hipótesis de que esta condición desfavorable lleva a un problema de calidad de vida. A través del análisis de las experiencias aquí descritas, y al compararlo con situaciones similares en otras ciudades, se puede formular que si bien un manejo distrital y multimodal no necesariamente va a resolver muchos de los problemas encontrados aquí (delincuencia, flujos pendulares asimétricos, falta de vivienda y trabajo en los cantones satelitales) sí va a permitir que exista un mayor bienestar al mejorar los problemas del tiempo, forma de pagar y los recorridos adicionales al no haber integración de servicios.

Entonces, se evidencia la suprema necesidad de que los sistemas de transporte se manejen de manera distrital, pero esto no sería suficiente para mejorar la situación descrita. Se hace necesario que la gestión se vincule con la planificación territorial, a través de las herramientas que los gobiernos autónomos disponen, para delinear pautas que permitan mayor variedad de servicios y de vivienda, y así evitar que toda actividad esté centralizada a la ciudad de Guayaquil. Hospitales, universidades, centros de administración pública, amenidades, oficinas y servicios de atención deben tener su representación en cada uno de los cantones, para así poco a poco ir descongestionando las conexiones y desafiar esta noción local de que todo es desde y para Guayaquil.

Como se decidió enfocar la metodología a una manera cualitativa, tratando de encontrar en las experiencias de la gente los problemas a resolver y sus posibles soluciones, este tipo de trabajos debe complementarse a futuro con la parte estadística cuantitativa, a través de encuestas, usando además los resultados que

algunos administradores públicos manifestaron estar realizando en sus respectivos cantones. Se debe cuidar de apuntar a que no sólo que el servicio “cumpla”, sino que el usuario no sienta comprometido su bienestar al usarlo. En esta misma línea se recomienda así mismo se realicen estudios cualitativos, pero dirigidos a los usuarios de vehículos en sus traslados conurbados, particularmente a la clase trabajadora.

Las políticas públicas existentes pueden brindar maneras posibles para lograr la cooperación distrital, con sistemas como la creación de un Distrito Metropolitano. También se plantean otras alternativas como lo es la formación de una mancomunidad, como se cita en el Manual de Conformación de estas (2018), teniendo por supuesto su porcentaje de retos y ventajas. También es posible que la conformación sea injerencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o alianzas con la Prefectura como organismo rector (hasta donde permita la ley), entre otras.

De todo lo expuesto, se considera que la voluntad política ya mencionada algunas veces en este documento debe nacer y enfocarse desde la ciudad de Guayaquil, por su nivel de gestión, porque la mayoría de las necesidades son generadas en esta ciudad, por la capacidad tecnológica y porque en la administración pública ya se cuenta con un trabajo empezado al replicar las rutas de transporte usando aplicaciones informáticas, que se deberían hacer extensivas a los demás cantones de la conurbación. Debe surgir un diálogo nacido de las necesidades de las poblaciones mencionadas, y buscar alternativas legales que permitan la cooperación administrativa, para que mejore la sensación de bienestar de la amplia población flotante del sector. No es un trabajo nuevo ni algo que no se haya realizado antes en países de nuestra misma Latinoamérica, pero en el Ecuador sí podría convertirse en un referente para las demás poblaciones nacionales que se van aglomerando, y permitir que se creen patrones legales, administrativos y técnicos que den ejemplo de una manera local.

BIBLIOGRAFÍA

- Audouin, M., & Finger, M. (2018). The development of Mobility-as-a-Service in the Helsinki metropolitan area: A multi-level governance analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 27, 24–35. <https://doi.org/10.1016/J.RTBM.2018.09.001>
- Bai, X., Zhai, W., Steiner, R. L., & He, Z. (2020). Exploring extreme commuting and its relationship to land use and socioeconomics in the central Puget Sound. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 88, 102574. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102574>
- Canales Manuel. (2006). *Metodologías de investigación social*. www.lom.cl
- Carrasco, M. (2021). *Las razones por las que la Aerovía no despunta como medio de transporte masivo: largos recorridos de alimentadores en Durán y falta de conexión con la Metrovía en Guayaquil | Comunidad | Guayaquil | El Universo*. <https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/las-razones-por-las-que-la-aerovia-no-despunta-como-medio-de-transporte-masivo-largos-recorridos-de-alimentadores-en-duran-y-falta-de-conexion-con-la-metrovia-en-guayaquil-nota/>
- Chauvin, J. P. (2008). Un divorcio inconveniente: seguridad ciudadana y transporte urbano. *Ciudad Segura*, 23, 4–9.
- Consejo Nacional de Competencias. (2018). *Consejo Nacional de Competencias - Manual conformación de mancomunidades para la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial*. <http://www2.competencias.gob.ec/biblioteca/manual-conformacion-de-mancomunidades-para-la-competencia-de-transito-transporte-terrestre-y-seguridad-vial/>
- El Universo. (2016). *Los buses de las rutas más largas recorren hasta 94 km por vuelta en Guayaquil | Comunidad | Guayaquil | El Universo*. <https://www.eluniverso.com/noticias/2016/07/04/nota/5672574/buses-rutas-mas-largas-recorren-hasta-94-km-vuelta/>
- El Universo. (2021). *Ya se cobran nuevos precios en pasajes de buses intercantonales e interprovinciales | Ecuador | Noticias | El Universo*. <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/ya-se-cobran-nuevos-precios-en-pasajes-de-buses-intercantonales-e-interprovinciales-nota/>
- Evans, J., & Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 31(2), 849–858. <https://doi.org/10.1016/J.APGEOG.2010.09.005>
- Fornés, M. T. (2019). Towards a right to the metropolitan city: An institutional analysis. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 123, 69–91. <https://doi.org/10.24241/RCAI.2019.123.3.69>

Gamble, J. (2017). Experimental Infrastructure: Experiences in Bicycling in Quito, Ecuador. *International Journal of Urban and Regional Research*, 41(1), 162–180. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12449>

Hermida, C. (2018). LA CIUDAD NO SE MUEVE SOLA (1st ed.). Universidad del Azuay. https://www.researchgate.net/publication/327941243_LA_CIUADAD_NO_SE_MUEVE_SOLA

Hernández, R. (2017). *Metodología de la investigación*.

Hidalgo, R. (2020). Public Transport as a Public Place: Urban Insertion Strategies of the Coquimbo – La Serena Light Rail Project. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 503(1), 012090. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/503/1/012090>

Kramarz, M., & Przybylska, E. (2021). Multimodal transport in the context of sustainable development of a city. *Sustainability (Switzerland)*, 13(4), 1–29. <https://doi.org/10.3390/su13042239>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2018). *Guayaquil, gran impulsor del desarrollo económico del Ecuador – Ministerio de Economía y Finanzas*. <https://www.finanzas.gob.ec/guayaquil-gran-impulsor-del-desarrollo-economico-del-ecuador/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2021). *POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. <https://www.obraspublicas.gob.ec/politica-nacional-de-movilidad-urbana-sostenible-2/>

Naciones Unidas. (2018). *Objetivos de Desarrollo Sostenible | Naciones Unidas en Ecuador*. <https://ecuador.un.org/es/sdgs>

Romero, A. (2020). *Precios de autos en Ecuador, son de los más altos en la región*. <https://www.segurosucere.fin.ec/2020/07/01/precios-de-autos-en-ecuador-son-de-los-mas-altos-en-la-region/>

Stojanovski, T. (2018). Urban Design and Multimodal Transportation. *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*, 25(1). <https://doi.org/10.5278/OJS.TD.V111.6057>

Union of Baltic Cities, Hanseatic, & University City of Rostock. (2020). *Planner's Guide to Sustainable Urban Mobility Planning*. https://www.cities-multimodal.eu/sites/cmm/files/materials/files/planners_handbook_2020_highres.pdf

Zamora-Colín, U., Campos-Alanís, H., & Calderón-Maya, J. R. (2013). Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 15(1), 101–118. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40128395007>

ANEXOS

Tabla 1: Matriz de Entrevistas a Autoridades

AUTORIDADES	GUAYAQUIL	DAULE	SAMBORONDÓN	DURÁN
CONECTIVIDAD	<p>La postura oficial es la imposibilidad El único bus intercantonal es del 2014 y es una salvedad que se dio antes de las regulaciones que se dieron en el 2015 La multimodalidad no es considerada como una alternativa hasta que existan las políticas públicas La Herramienta "Moovit" debe suplir indicaciones para cambio de modos, y no presenta formas de hacer trasbordos intercantonales, salvo ciertas líneas de Durán Los buses y furgonetas tipo expreso prestan servicio intercantonal, y aunque se reconoce que no tienen regulación, dan resultados Vía a la Costa y Vía a Daule son casos específicos donde hay cierta carencia, en el caso de la costa se asume el uso de transporte privado</p>	<p>La postura oficial es que las personas deben llegar al terminal terrestre de Guayaquil y ahí realizar el cambio de bus hacia la ciudad de Daule. En el caso de la Aurora, que es la parroquia conurbada a Guayaquil no debería ser diferente. Existe la línea que cruza los cantones desde el 2014, cubre una necesidad, pero es no corresponde a regulación actual. Los taxis inscritos en Daule prefieren dar su servicio en La Aurora y no a la cabecera, lo que le ocasiona la proliferación de mototaxis difíciles de regular</p>	<p>Existen sólo 2 líneas que van directo de Guayaquil Las personas realizan su traslado a veces por el lado de la Aurora o por el lado de la Puntilla Internamente en Samborondón el transporte es gratuito, pero se lo usa de urbanización a urbanización Los residentes tienen auto privado Los que lo ocupan transporte interno para movimientos puntuales son en un 90% trabajadores no residentes de Samborondón</p>	<p>Se considera que el transporte público como está abastece la demanda. Se nota la creciente animosidad que existe al ingreso de los Buses de Durán a Guayaquil, por lo que las rutas poco a poco se han ido alejando de los hiper centros.</p>
DATOS ESTADÍSTICOS	<p>Existen 104 líneas de buses urbanos</p>	<p>Hay 2 cooperativas de transporte internas en la Aurora, que recorren sin ingresar a las urbanizaciones. No hay mayor recaudación en cuanto a rubro de Transporte Público se refiere, y los habitantes de Daule no solicitan mejoras</p>	<p>- 69% de la movilidad total es de paso entre cantones vecinos (Guayaquil, Daule y Durán) - 22% son personas del cantón - El 9% que ingresan trabajadores</p>	<p>Existen 258 unidades El 37% de los buses salen del cantón, y de estos: - 70 a 75% de los buses van a Guayaquil - 15% van a Samborondón - 10% a Daule Sólo el 18% de los buses se usan de manera intracantonal</p>
EXPERIENCIA DE SERVICIO	<p>No se han realizado datos estadísticos de experiencia de servicio, multimodalidad o necesidades de movilidad intercantonal</p>	<p>No hay estudios estadísticos de satisfacción al usuario, pero en general siente que no hay problema porque el visitante de la Aurora no paga predio, por ende, es mayor la responsabilidad de Guayaquil</p>	<p>Se está realizando un estudio que al momento de la entrevista no pudo ser socializado porque no se ha presentado oficialmente No se considera que la movilidad inter cantonal no sea tema de discusión, porque en Samborondón los análisis demuestran que la mayoría de los movimientos en transporte son externos</p>	<p>No se han realizado estudios de experiencia del servicio. Se manifiesta claramente que la autoridad no está interesada en este punto sino en suplir la demanda.</p>
SUGERENCIAS DE TRANSPORTE	<p>Cree que se debería destinar más recursos a sistemas tipo monorriel y el transporte fluvial</p>	<p>Daule está saliendo de una mancomunidad de transporte en el centro de Guayas, por ende, espera que la administración que continúe logre concretar una mejor conexión Mayor cantidad de taxis en la cabecera de Daule para que no tengan moto taxis, pues le son difíciles de regular</p>	<p>La creación de un anillo vial, convenios de transporte o a futuro una mancomunidad</p>	<p>Recursos para mejores diagnósticos Voluntad política para una mejor integración de los cantones, y quizás un manejo a nivel distrital Buses climatizados</p>

Imagen 1: Patrón de Consentimiento Informado

Consentimiento libre, previo e informado de los participantes en la investigación

La siguiente información tiene como fin proveer a los participantes en esta investigación una explicación de la naturaleza de esta.

El proyecto “Transporte Intermodal e Intercantonal en el Guayaquil Metropolitano”, es un proyecto de investigación de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, dirigido por la Doctora Carla Hermida. La meta de este estudio es analizar los patrones de movilidad Intercantonal e Intermodal de las personas que utilizan el Transporte Público entre los Cantones Guayaquil, Daule, Durán y Samborondón, particularmente en las zonas conurbadas, además de los factores objetivos y subjetivos que inciden en las mismas.

Quien aprueba participar como informante en este estudio, afirma con su aceptación del presente documento que:

- Conoce que los datos obtenidos en la investigación serán usados estrictamente con fines académicos.
- Ha aceptado participar de una entrevista personal.
- Ha sido informado sobre la naturaleza de la investigación.
- Su participación es libre y voluntaria.
- Conoce que durante este proceso no será intencionalmente sometido a situaciones que atenten contra su seguridad e integridad física.
- Entiende que puede interrumpir o retirarse de la entrevista en cualquier momento.
- Se le ha proporcionado la oportunidad de hacer preguntas respecto al proyecto.
- Conoce que sus respuestas pueden ser citadas en documentos de carácter académico.
- Conoce que su voluntad de que su nombre sea citado, o anonimizado, será respetada en función de lo que indique en este documento.
- En caso de no objetar ser tratado como fuente identificable, su nombre puede ser citado como fuente dentro de la investigación, siempre sobre la base de la información registrada en la grabación, como prueba única de la información facilitada.
- Conoce que las respuestas a la entrevista serán utilizadas bajo el criterio científico del investigador.

Quien abajo firma o expresa verbalmente su aprobación, acepta participar voluntariamente en esta investigación y reconoce que ha sido informado sobre el proceso y las opciones que tiene durante la entrevista. Entiende, asimismo, que puede solicitar información sobre los resultados de este estudio, cuando este haya concluido.

Indique su preferencia sobre el manejo de la información ofrecida por su persona.

_____ Anónimo

_____ Identificable

Nombre del Participante Firma del Participante Fecha (en letras de imprenta)

Tabla 2: Matriz de Experiencias de Transporte Público

Estos datos fueron recogidos de entrevistas semi estructuradas.

RECORRIDOS	GYE-DAULE	GYE-SAMBORONDON	GYE-DURAN	VIA A LA COSTA	VIA A DAULE
Tiempo de viaje	<i>Casi 2 horas normalmente, pero a veces va llenísimo y es un desastre que se pase un bus Al regreso me toca a veces pedir a alguien que me saque de la Aurora porque un taxi es demasiado</i>	<i>2 horas de viaje, por eso prefiero las clases en línea</i>	<i>Me toma de 1 hora y cuarto ir, de regreso puede ser hora y media, con demasiado tráfico me ha tocado 2 horas Y eso que mi trabajo es en el norte de la ciudad, cuando voy a ver familiares al sur me toma 2 horas Cuando se ha cerrado el puente me toca caminar</i>	<i>1 hora con 55, pero entre semana se hace más de 2 horas Es más complicado porque tienes que caminar a la autopista, no hay movilización dentro de las urbanizaciones Esto está pensado para la gente con carro</i>	<i>1 hora y media de ida, de regreso hasta 1 hora y 45 0 2 horas Hasta las 6 o 7 máximo, sino me toca coger taxi Terminal Terrestre, y taxi, porque a la Terminal Pascuales sólo hasta las 8</i>
Paradas	<i>Normalmente a la cantera son 2 buses y ahí espero a una furgoneta que me hace el favor de llevarnos al lugar de trabajo Si no llega a tiempo me toca coger un taxi, pagando 5 dólares</i>	<i>Cojo 2 buses, el que me lleva al terminal y el que me lleva allá Si me gustan los buses más cómodos intercantonales</i>	<i>Saliendo de mi casa tengo que coger una parada, espero 5 a 10 minutos Me bajo en el centro o por el Sauces a coger otro bus</i>	<i>Hay que hacer 3 cambios de unidad Como vivo lejos de la parada en Paquisha, sector Guamote, tengo que coger un mototaxi, porque está lejos y es peligroso ir caminando En San Eduardo a pesar de haber paradas techadas y mucha gente, siempre roban</i>	<i>Cuando es al trabajo 2 buses A veces 3 buses si voy al centro para llegar más rápido o para evitar recorridos peligrosos (al sur)</i>
Cambio de unidades	<i>Suelo coger de 2 a 3 buses Me decido dependiendo si tengo tiempo para cambiarme varias veces de bus o prefiero ir en menos, aunque el recorrido sea más largo</i>	<i>Me molesta tener que ir a comprar el pasaje dentro del terminal porque pierdo tiempo al entrar y volver a salir</i>	<i>Más me vengo por el terminal porque es más rápido y menos tráfico Para el centro tengo más tráfico en la base naval y la parada de la atarazana A veces cojo Metrovía, que es más seguro, pero no me lleva, sólo cuando voy al sur Es cansado llegar al terminal terrestre y cruzar al terminal de la Metrovía porque no están conectados</i>	<i>Me parece desgastante económica y anímicamente viajar tanto en esas condiciones Entre semana los buses van llenos y hay más riesgo de robo Tengo a veces que hacer trasbordos adicionales, de hecho, me he bajado de algunos buses al detectar que se sube gente de aspecto sospechoso</i>	<i>Si me dejan cerca los buses, pero me da inseguridad el lugar de la parada No me dejan bajar porque van llenos Con el 50% de buses me demoro más y me perjudica</i>

RECORRIDOS	GYE-DAULE	GYE-SAMBORONDON	GYE-DURAN	VIA A LA COSTA	VIA A DAULE
Precio pagado	<i>El bus de Gye a la Aurora cuesta más En total pago más de 1 dólar El tricimoto a la cantera no me cuesta porque es de favor, no es expreso</i>	<i>El bus para allá sí se me hace más caro por tener que pagar intercantonal Sé que existen buses gratuitos dentro de Samborondón, pero como vengo de Guayaquil no me funciona</i>	<i>80 centavos en todo el recorrido Taxi ruta 1,25 más el pasaje 2 dólares (con apuro) Taxi 7 a 10 dólares</i>	<i>En total pago 90 centavos, casi un dólar pagado porque son varios cambios de unidad</i>	<i>El precio me parece injusto porque es entre varios buses Transporte no es seguro, mal servicio</i>
Preferencia de rutas y sus motivos	<i>Prefiero a veces coger el bus que va a Durán, aunque dé más vueltas, pero por Vergeles pago más</i>	<i>Sí me siento algo más cómoda yendo en el intercantonal Quisiera que hubiera un bus que salga de Guayaquil directamente a Samborondón</i>	<i>Si es un trámite al centro prefiero que alguien me lleve Fuera de eso me toca por fuerza la misma ruta porque no tengo más alternativas</i>	<i>Prefiero hacer la parada en San Eduardo porque a pesar de todo hay más gente De regreso es peor para mí porque en la noche tengo que caminar y esperar bus en la autopista a la intemperie porque en Valle Alto no hay paradas adecuadas que me expone más No tengo otra manera de llegar allá</i>	<i>Por peligrosidad sólo me toca esperar que no me roben, porque por tiempo paso más peligro esperando al bajar de ruta</i>
Horas de uso del transporte	<i>No tengo problemas con la hora porque siempre salgo temprano No puedo hacer horas extras porque no estoy seguro de que vaya a encontrar transporte a la salida</i>	<i>Máximo hasta las 3 de la tarde porque me sentía insegura regresarme de noche Si me toca ir en la noche prefiero alquilar un carro o coger un taxi que me cuesta 10 dólares</i>	<i>A las 5 y media sale el primer bus Al regreso sí son más de las 8 prefiero ir en taxi ruta, que a esa hora valen 1,50 Si voy con lo justo voy preocupado por la delincuencia</i>	<i>Si no salgo de mis clases a las 8 de la noche, es muy complicado y me toca pagar un taxi 7 dólares mínimo a mi domicilio En la vía a la costa me toca tomar taxis informales o piratas porque ciertas aplicaciones me hacen esperar mucho tiempo y me arriesgo a llegar más tarde</i>	<i>Lo más temprano es a las 5:45, pero la 132 no me sirve porque sólo me lleva a Mall del Fortín, en realidad la que me sirve es la 82 porque va hasta el Mall del Sol. Al regreso máximo a las 6 o 7 y media, que me siento tranquila Más tarde se pone más lleno</i>
Percepción de Seguridad	<i>Se suben personas feas, y se amontonan. Aunque no es Metrovía se llena igual o más, y temo el bolsiqueo, con el adicional que también pueden asaltar, cosa que en la Metrovía no suele pasar</i>	<i>Siempre se suben vendedores, y me da miedo y pena En mi caso les terminé comprando algo en parte para que no me roben y en parte porque creo que algunos en realidad necesitan Por eso a veces considero ir en taxi, aun sabiendo que es demasiado caro</i>	<i>Hace 2 semanas me robaron el celular bajando de la buseta panorama, en Guayaquil La gente vio y no se pudo hacer nada Siento que los policías no hacen mayor cosa No sé si cuidan del lado de Guayaquil o del lado de Durán</i>	<i>En estos últimos meses he sido víctima de la delincuencia, un hurto y un asalto En el asalto me resistí y afortunadamente estoy para contarlo En el recorrido que hicimos nos quisieron asaltar En los traslados si el carro para en ciertos lugares, me arriesgo a que me roben</i>	<i>No me parece seguro, al ingresar a la vía a Daule siento zozobra porque no hay vigilancia o seguridad Han robado varias veces en el bus que vengo, en el tramo que ingresa En la vía se sube todo tipo de personas y permiten que suban grupos de 4 vendedores simultáneamente</i>

RECORRIDOS	GYE-DAULE	GYE-SAMBORONDON	GYE-DURAN	VIA A LA COSTA	VIA A DAULE
Comentarios Adicionales	<i>Es tedioso, llego cansado y he pensado en cambiar de trabajo sólo por el tema de transporte, pero la situación económica no da Quisiera que la empresa ponga un expreso, pero no es su prioridad Yo trabajo en área administrativa, con los obreros es peor</i>	<i>Comprar un pasaje en el terminal para ir sentada, y que me toque ir parada porque los que van en la vía ocupan los asientos rápidamente</i>	<i>La Aerovía no me funciona, ni le encuentro beneficio más por la parte económica, y creo que el tiempo tampoco, porque tengo que coger un bus de mi casa a la aerovía, llegar a Guayaquil, y de nuevo volver a coger otro transporte para mi destino, 3 buses. No siento la Aerovía como transporte público sino como algo de paseo. Espero siempre tener la opción de escoger ir a Saucos o al centro</i>	<i>No hay paradas en ningún lugar del recorrido, sólo personas que se forman en puntos calientes, de gran afluencia, que incluso atraen a la delincuencia Las únicas paradas que recuerdo son en Mall el Fortín y en el Hospital, y ahí incluso hay riesgo de robo</i>	<i>No paran bien, compiten, son groseros Creo que no les interesa la gente sino cobrar más pasajes</i>