

no/a.

AUTOR

AÑO



FACULTAD DE COMUNICACIÓN Y ARTES AUDIOVISUALES

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE URBANO EN QUITO

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos establecidos
para optar el título de Licenciado en Periodismo

Profesor Guía

Eduardo Javier Varas Carvajal

Autor

Cristian Santiago Chicaiza Valverde

Año

2018

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido el trabajo, Situación actual del transporte urbano en Quito del estudiante Cristian Santiago Chicaiza Valverde, en el período 2018 - 2, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

Eduardo Javier Varas Carvajal

Magíster en Periodismo

C.I.: 0910680198

DECLARACIÓN DEL PROFESOR CORRECTOR

“Declaro haber revisado el trabajo, Situación actual de transporte urbano en Quito, del estudiante Cristian Santiago Chicaiza Valverde, en el período 2018 - 2, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

Andrea Paola Miño Viteri

Magíster en Antropología Visual y Documental Etnográfico

C.I.: 1712994183

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

Cristian Santiago Chicaiza Valverde

C.I.: 0502926504

AGRADECIMIENTO

A mi madre por su apoyo, esfuerzo, paciencia y cariño, gracias por ser mi motivación.

A todas las personas que han ayudado en la realización de este proyecto gracias infinitas.

DEDICATORIA

Para mi madre y mi hermano, juntos
hemos superado cualquier obstáculo,
este logro es por y para ustedes.

RESUMEN

Un transporte público bien estructurado es un elemento fundamental para el funcionamiento de las ciudades, en Quito este objetivo no se ha alcanzado hasta la fecha. Según el Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025 (PMM), el uso de transporte público disminuye en un 1.44% al año en favor del transporte privado que aumenta en la misma proporción. Cuenta con una de las tarifas más bajas del país y de la región, 0.25\$, lo que ha llevado al sacrificio de elementos en la calidad del servicio; por ello, los ciudadanos prefieren buscar alternativas como el transporte privado. Hoy en día, en Quito hay aproximadamente 500.000 automóviles, lo que hace que el transporte urbano colapse en horas pico debido al aumento del parque automotor que sigue creciendo. Una de las alternativas para dar solución a la situación actual es la construcción del Metro de Quito, al momento construido en un 41%. Un proyecto, conformado por 15 paradas que van desde El Labrador hasta Quitumbe, que se plantea como una forma de densificación poblacional en sus alrededores.

Esta investigación busca dar a conocer los cambios administrativos que el sistema de transporte público de Quito ha tenido a lo largo del tiempo, los problemas que le afectan actualmente y las medidas que se están tomando para darles solución.

Dentro del marco conceptual se presenta el estado del arte donde se han tenido en cuenta diferentes tipos de investigaciones relacionadas al tema: académicas, periodísticas, estudios e informes realizados por entidades públicas. Por otra parte, también se tratarán conceptos como movilidad, transporte público, transporte privado, transporte terrestre entre otros.

Finalmente, la investigación contempla una metodología cualitativa basada en la entrevista como técnica principal para la obtención de información. Se considerarán fuentes como funcionarios públicos de la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas, representantes de las cooperativas encargadas de brindar el servicio de buses, entre otros.

ABSTRACT

Well-structured public transport is a fundamental element for the functioning of cities, in Quito this goal has not been achieved to date. According to the Mobility Master Plan 2009 - 2025 (PMM), the use of public transport decreases by 1.44% per year in favor of private transportation that increases in the same proportion. It has one of the lowest rates in the country and the region, 0.25 \$, which has led to the sacrifice of elements in the quality of service; For this reason, citizens prefer to look for alternatives such as private transport. Today, in Quito there are approximately 500,000 cars, which makes urban transport collapse during peak hours due to the increase in the number of vehicles that continue to grow. One of the alternatives to solve the current situation is the construction of the Quito Metro, currently built at 41%. A project, consisting of 15 stops that go from El Labrador to Quitumbe, which is considered as a form of population densification in its surroundings.

This research seeks to publicize the administrative changes that the public transport system of Quito has had over time, the problems that currently affect it and the measures that are being taken to solve them.

Within the conceptual framework the state of the art is presented where different types of research related to the subject have been taken into account: academic, journalistic, studies and reports made by public entities. On the other hand, concepts such as mobility, public transport, private transport, land transport among others will also be discussed.

Finally, the research includes a qualitative methodology based on the interview as the main technique for obtaining information. Sources will be considered as public officials of the Mobility Secretariat, Metropolitan Public Transport Company of People, representatives of the cooperatives in charge of providing the bus service, among others.

ÍNDICE

1 Tema del reportaje	1
2 Objetivo	1
3 Justificación de selección del tema	1
4 Antecedentes y contextualización del tema.....	2
5 Marco Teórico	5
5.1 Transporte urbano de Quito	5
5.2 Problemáticas del transporte urbano en Quito	6
6 Metodología.....	10
7 Fuentes utilizadas	11
7.1 Fuentes documentales	11
7.2 Fuentes Personales	13
8 Principales hallazgos de la investigación	14
9 Conclusiones.....	20
10 Estructura del reportaje multimedia y sus elementos	21
Tema:.....	21
Situación actual del transporte urbano en Quito.	21
Sección 1: Inicio	21
Sección 2: La historia.....	21
Sección 3: Situación actual	22
Sección 4: ¿Qué esperar?	23
Sección 5: El día a día	23
11 Link del reportaje.....	37
REFERENCIAS.....	38
ANEXOS	42

1. Tema del reportaje

Situación actual del transporte urbano en Quito

2. Objetivo

Mediante esta investigación periodística se pretende dar a conocer –en base a estudios realizados, documentos oficiales, análisis de expertos y testimonios- las problemáticas que enfrenta la planificación, regulación y manejo del transporte urbano en Quito, enfocando el trabajo en la historia del transporte público, la situación actual y su proyección.

3. Justificación de selección del tema

Según el art. 2 numeral 2 de la Ley Orgánica del Régimen para el distrito Metropolitano de Quito “se establece como competencia exclusiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, expedir las normas que se consideren necesarias para la planificación, regulación y coordinación de todo lo correspondiente al transporte público y privado dentro de su jurisdicción.” (Ley Orgánica del Régimen para el distrito Metropolitano de Quito, 1998, p. 1). Por ese motivo, es importante analizar cuáles son las medidas que las autoridades están tomando o piensan tomar para el correcto funcionamiento del transporte público.

Sin embargo, la situación actual es cuestionada, debido a que, la mala administración ha generado el surgimiento de varias problemáticas en este sistema como la pérdida de calidad en el servicio, la dificultad para operar en la ciudad, medidas que causan más problemas, etc.

Es necesario realizar una investigación periodística sobre la situación antes mencionada que permita visibilizar por qué surgen tantas problemáticas.

4. Antecedentes y contextualización del tema

Según el INEC, en su informe “El transporte terrestre de pasajeros en Ecuador y Quito: perspectiva histórica y situación actual” realizado en el año 2010, “la gestión pública del transporte colectivo en el Ecuador ha evolucionado a lo largo del tiempo” (INEC, 2010, p. 8). Teniendo como primer evento la creación de la Empresa Municipal de Transporte en 1983. Dos años más tarde el gobierno creó la Unidad Ejecutora del Transporte y planteó el Plan de Transporte de Quito. A principios de los 90, “el Gobierno Nacional compra locomotoras en un intento por recuperar el ferrocarril” (INEC, 2010, p. 8). De acuerdo al mismo documento del INEC, “En 1993 el Municipio de Quito demandó del estado la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos, el transporte.” (INEC, 2010, p. 8). Después de eso, el Municipio de Quito creó la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte en 1995. Con el paso de los años, “mediante una reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre en 1999” (INEC, 2010, p. 8). Esta es la cronología de la institución hasta finales del siglo XX.

Florent Demoraes explica, en “Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de quito”, que la administración del sistema de transporte en Quito ha ido teniendo cambios. Esta evolución ha dejado actualmente a 3 instituciones públicas encargadas de regular la actividad de las cooperativas son:

El Municipio de Quito con un papel clave en el Distrito Metropolitano desde la expedición de Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, el Consejo Nacional de Tránsito que responsable del transporte colectivo

interprovincial que depende del Ministerio de Gobierno y el Consejo Provincial de Tránsito de Pichincha responsable del transporte colectivo intercantonal (Demoraes, 2006, pp. 57-88).

El transporte urbano en Quito es manejado por entidades privadas como cooperativas de buses o de taxis. Esto quiere decir que las entidades públicas encargadas de la regulación de este servicio, ven limitado su poder ya que no pueden hacer nada más que regular los precios de los servicios.

Esta situación hace que la calidad del servicio no sea la adecuada para Quito. Por este motivo, el transporte público de la ciudad se ve afectado por varias problemáticas que surgen del mal trabajo de las entidades responsables de la planificación y regulación del transporte urbano.

Uno de los eventos más actuales tuvo como protagonista al sistema de buses urbanos. Para contextualizar, los trabajadores del sector pedían un alza en el costo de los pasajes, el aumento habría sido de 0.25\$ a 0.30\$, así lo publicaba El Telégrafo, el pasado 24 de agosto.

Ante esta petición el Municipio del Distrito Metropolitano tomó la decisión de declinar la misma, razón por la que, el gremio de transportistas, anunció un paro total del servicio en agosto del presente año.

El Telégrafo también publicaba el 24 de agosto de 2017 que Jorge Yáñez, dirigente de los transportistas en Quito, anunciaba que 2.480 buses no saldrían a circular como parte de la medida de hecho y aseguró que la paralización se mantendrá hasta que el Concejo Metropolitano apruebe el alza de los pasajes. Por otra parte, Yáñez llamaba a los usuarios a entender que no pueden mantener sus unidades si se siguen cobrando \$ 0,25.

Este paro derivó en varios eventos de violencia dentro de la ciudad. Ante esta situación, Mauricio Rodas amenazó con la suspensión de permisos y, tras 24h de

paro, la asamblea general de presidentes y gerentes de cooperativas y compañías de transporte decretó que se levante la paralización del servicio, así lo anunciaba el 25 de agosto de 2017 El Universo.

Este tipo de eventos son los más actuales en el sector del transporte en Quito. Sin embargo, el gremio de transportistas parece no ser consciente de que la calidad de su servicio está estancada desde hace mucho tiempo. Generando las problemáticas que vive el usuario día a día.

Por otra parte, al tener un sistema de transporte público de Quito con una planificación irregular, se crean los espacios en los cuales surgen otros tipos de problemas como la corrupción. El último caso, que se está investigando actualmente por parte de la Fiscalía provincial de Pichincha, surge de la presencia de una presunta red de corrupción que afectaría a los procesos de fiscalización y concesión de permisos para operar dentro del transporte público. Investigación que relacionaría a los más altos mandos de la administración del alcalde Mauricio Rodas. Según publicaba El Telégrafo el 3 de mayo de 2018, en estos delitos se encuentran involucrados concejales y hasta 6 funcionarios y exfuncionarios de la Comisión de Movilidad de Cabildo hasta ese momento. El caso se destapó en base a las denuncias recibidas por los afectados que en total suman más del centenar.

Según el “Diagnóstico de Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo territorial” realizado por el Municipio de Quito en 2014:

La planificación y gestión no han ido de la mano para atender de manera oportuna las nuevas demandas de transportación pública [...] así como tampoco ha sido lo suficientemente propositiva para impulsar la modificatoria de los cuerpos normativos en su debido momento para poder atender esos requerimientos. (DMQ, 2014, p13).

La medida más importante que se ha tomado para poner fin al caos de la movilidad en la ciudad se ha creado el proyecto del Metro de Quito. Está previsto que entre

en funcionamiento en el 2019 y según el estudio realizado por el Metro de Madrid para la planificación del proyecto, es necesaria una reestructuración del sistema de transporte convencional con el fin de alimentar a la Línea 1 del Metro de Quito, actualmente construido en un 46%. Desde la municipalidad se tiene muy en cuenta esta medida con el fin de evitar que el proyecto resulte obsoleto.

5. Marco Teórico

5.1 Transporte urbano de Quito

Transporte

Según el “Plan Maestro De Movilidad 2009 – 2025” realizado por el Municipio de Quito junto a la empresa de Movilidad y Obras Públicas y la gerencia de planificación de la movilidad en 2009, se considera transporte como el principal componente de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito. “Este comprende los medios que se utilizan para el desplazamiento de personas y mercancías en modos motorizados y no motorizados.” (DMQ, 2009, p. 21) El mismo documento divide el transporte en motorizado y no motorizado. Dentro de esta división debemos centrarnos en el motorizado, ya que es el objeto de esta investigación, que a su vez se subdivide en “público, comercial y privado. En el público encontramos los buses, en el comercial están los taxis y en el privado los automóviles y motos.” (DMQ, 2009, p. 21)

Transporte público

De acuerdo al “Plan Maestro de Movilidad 2009-2025”, el transporte público puede definirse como un sistema que forma parte de la estructura del transporte. Este, conforma el transporte motorizado de personas y puede ser el transporte público convencional o el integrado (PMM 2009-2025, 2009, p. 22).

En este, se explica que “el número de viajes en transporte público per cápita en el Distrito Metropolitano de Quito registra una tendencia de crecimiento sostenido, esta

situación se vincula a los cambios de estilo de vida de una sociedad cada vez más globalizada y por tanto más competitiva. Esta situación se ve claramente en la multiplicación de las actividades relacionadas a la productividad, educación etc.” (PMM 2009-2025, 2009, p. 22)

Además, las entidades que elaboraron el documento, explican que “los viajes se concentran mayoritariamente en el hipercentro de Quito, que incluye el Centro Histórico, del cual parten cerca del 50% de los viajes que se realizan.” (PMM 2009-2025, 2009, p. 22)

5.2 Problemáticas del transporte urbano en Quito

Problemáticas administrativas

Según Chauvin, el problema administrativo del transporte en el Distrito Metropolitano de Quito es fruto de una serie de cambios en varios periodos. En estos, “ciertos actores pierden importancia y poder, mientras otros emergen con fuerza y pasan a dominar el espacio público.” (Chauvin, 2007, p. 108)

Hay que mencionar que el problema más importante es la privatización de cooperativas encargadas de prestar el servicio de transporte público a la población. Es decir, las entidades públicas no tienen el control total de este sistema.

Calidad de servicio

Daniel Tigani, en su libro “excelencia del servicio” explica la necesidad de ofrecer servicios de calidad a las personas. Dicho esto, el autor considera clave llegar a la excelencia para satisfacer las necesidades del consumidor, ya sea de un producto o un servicio. “El camino hacia la excelencia sólo es posible cuando las empresas logran interpretar cabalmente sus posibilidades reales de crear valor” (Tigandi, 2006, p. 9).

Por otra parte, explica la importancia de ofrecer un servicio que satisfaga a las personas ya que “Los clientes muy satisfechos, transmiten su satisfacción a 3 o menos personas. Los clientes insatisfechos, transmiten su insatisfacción a 9 o más

personas, porque siempre una mala experiencia será un buen motivo de conversación.” (Tigandi, 2006, p. 10)

En el caso del transporte de Quito, esta afirmación del autor se confirma. La población descontenta con el servicio, que el sistema de transporte público les ofrece, expande su disconformidad, creando la imagen negativa de la que hablaba Chauvin anteriormente.

Según el Diagnóstico De La Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano De Desarrollo Territorial realizado en el 2009, se ha identificado que:

“El 50% de las rutas de los servicios convencionales no cumplen con los horarios ni las frecuencias establecida en los títulos habilitantes. Además, en lo relacionado al confort, el 80% de la oferta de transporte público tiene un índice de ocupación que oscila entre promedio del 8% en las horas pico, sobrepasando el límite máximo admisible de personas por metro cuadrado.” (DMDMQ, 2009, p. 12).

Esta situación crea un ambiente de inconformidad a los usuarios que cada vez sienten más rechazo hacia el transporte público haciendo que cada vez prefieran más usar el transporte privado.

Inseguridad

En la publicación número 10 de la Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo, Germán Álvarez Díaz de León escribió “Factores psicológicos de la percepción de inseguridad”, el autor explicaba el concepto de inseguridad de la siguiente manera:

“El término inseguridad puede referirse a un orden público, a un estado de violencia social o, incluso, de delincuencia, a los derechos de los ciudadanos, o al miedo en las personas sobre la probabilidad de ser objetos de un delito.” (Álvarez, 2013, p. 5)

Según el autor, esta también puede conceptuarse como ausencia de seguridad.

Chauvin en su ensayo “Un divorcio inconveniente. Seguridad ciudadana y transporte urbano” realizado en el 2007, explica que existe una relación estrecha entre el transporte público y la inseguridad. Es decir, “por un lado, los déficits en el servicio de transporte en muchas ocasiones derivan en problemas de inseguridad, y por otro, la percepción de inseguridad afecta las posibilidades de desarrollo del transporte urbano,” (Chauvin, 2007, p. 4)

Hay varios tipos de inseguridad que afectan al transporte urbano. Como el autor explica “la más evidente es la accidentalidad. En los últimos años los accidentes de tránsito han sido la principal causa de muertes por causas externas en Quito [...] En gran parte de estos fallecimientos están involucrados vehículos de transporte público” (Chauvin, 2007, p. 5).

Tarifas abusivas

En el caso de la presente investigación, una tarifa abusiva se puede interpretar como el cobro excesivo por un servicio de transporte, ya sea público o comercial. Sin embargo, esta práctica es más común en el sector comercial, es decir en los taxis.

La ordenanza metropolitana 47, contempla en su sección 3 art. 8 todas las obligaciones que los taxistas tienen para con sus clientes. Destacando la número 7 que obliga a estos a respetar los derechos de los usuarios. Mismos que están contemplados en el art. 9 de los cuales destaca el uso del taxímetro para tarifar el servicio.

Sin embargo, muchos de los taxistas omiten esta parte principalmente en las noches, en donde no usan taxímetro y además sus tarifas suben.

Acoso sexual

En esta investigación, cuando hablamos de acoso en el sistema de transporte público de Quito, nos referimos al acoso sexual en espacios públicos que sufren las mujeres en la capital ecuatoriana a diario.

Gladys Garcés Macías explica en su “Análisis comunicacional de los impactos de la campaña Quiero andar tranquila, calles sin acoso en el trolebús periodo Octubre-Diciembre 2011” que el acoso sexual “se manifiesta con conductas compulsivas sexuales con distintas formas de manifestación dirigidas a un receptor o receptora sin su consentimiento.” (Garcés, 2015, p. 6). Por otra parte, la autora aclara que tanto hombres como mujeres pueden ser víctimas de este tipo de actos, pero “es género femenino quien está más expuesto a sufrir acoso sexual precisamente porque carece de poder” (Garcés, 2015, p. 6)

Según la ordenanza metropolitana N° 0235 del 29 de marzo del 2012, se entiende acoso sexual en espacios públicos como “El comportamiento sexual, verbal, físico no deseado, llevado a cabo en distintos espacios de la vida cotidiana tanto privados como Públicos. Se refiere al avance sexual no bienvenido, repetidos y no recíproco, así como la atención sexual no solicitada.” (OMQ N°0235, 2012)

En su mayoría, las víctimas suelen ser mujeres, y se han llevado a cabo algunas medidas y campañas en contra de este fenómeno.

Robos

De acuerdo a la investigación, “Factores que generan inseguridad en medios de transporte urbano (buses), en el distrito metropolitano de Quito en el año 2014” realizada por José Hugo Grande Ramos en 2014, se concibe robo como al “Delito contra el patrimonio, consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, con la intención de lucrarse, empleando para ello fuerza en las cosas o bien violencia o intimidación en las personas.” (Grande, 2014, pg. 17)

Esta problemática amenaza día tras día a los usuarios del transporte público. Dentro de este concepto podemos distinguir varios tipos o modalidades. El asalto, es uno de los más comunes, seguido del bolsilleo.

6. Metodología

Esta investigación contempló una metodología cualitativa basada en la entrevista como técnica principal para la obtención de información. Se consideraron fuentes como funcionarios públicos de las entidades encargadas de la regulación de este sistema, representantes de las cooperativas encargadas de brindar el servicio de buses. Los objetivos planteados para la presente investigación se irán cumpliendo de la siguiente forma.

Para el primer objetivo, se identificaron los cambios que ha tenido la regulación y planificación del transporte urbano en Quito a lo largo del tiempo. Para ello se analizaron documentos oficiales que ayudaron a tener claros los cambios que ha habido y por qué la situación actual es un problema. El documento fundamental fue el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025.

Se realizaron las entrevistas necesarias a funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas con la finalidad de tener voces que confirmen o debatan los documentos oficiales analizados.

En cuanto al segundo objetivo, el propósito es identificar y caracterizar a las problemáticas que surgen dentro del sistema de transporte de Quito. Se contó con el testimonio de un transportista de la compañía SETRAMAS y un chofer de la misma.

Finalmente, para el tercer objetivo se entrevistó a dos concejales y un experto en movilidad que ayudaron a comprender cuales son las propuestas existentes y las necesarias para mejorar el sistema de transporte público de la ciudad. Además, de

exponer que se debe hacer para que estas soluciones como el Metro de Quito tengan un impacto positivo duradero.

7. Fuentes utilizadas

7.1 Fuentes documentales

-Chauvin J. (2007). Conflicto y Gobierno Local “El caso del transporte urbano en Quito”. Quito. Ediciones Abya-Yala. Recuperado el 12 de diciembre del 2017 de: http://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1047&context=abya_yala

Sirvió de apoyo para la obtención de datos importantes en la elaboración de la cronología evolutiva del transporte público.

-Garcés G. (2015). Análisis comunicacional de los impactos de la campaña “Quiero andar tranquila, calles sin acoso” en el trolebús periodo Octubre-Diciembre 2011. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/10301/1/UPS-QT08158.pdf>

Sirvió de ayuda para hablar de la problemática del acoso sexual a las mujeres en el transporte público.

-Gkillcity (25 de agosto de 2014). Seis propuestas para resolver el transporte de Quito. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de: <https://gk.city/2014/08/25/seis-propuestas-resolver-el-transporte-quito/>

Esta publicación sirvió para hacer un primer sondeo de lo que serían las propuestas existentes en la mejora del transporte público.

-Grande J. (2014). Factores que generan inseguridad en medios de transporte urbano (buses), en el distrito metropolitano de quito en el año 2014. Recuperado el

20 de diciembre de 2017 de:
<http://repositorio.itspn.edu.ec/bitstream/123456789/191/1/T-S-2016-03-23-07.pdf>

Esta investigación sirvió de soporte para tener claros los conceptos de inseguridad dentro de los medios de transporte.

-INEC. El transporte terrestre de pasajeros en Ecuador y Quito: perspectiva histórica y situación actual. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de:
http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Estudios/Estudios_Economicos/Transporte_Quito.pdf

Documento realizado por el INEC que sirvió de apoyo en la línea de tiempo del transporte público y definición de algún concepto del marco teórico.

-Municipio Del Distrito Metropolitano De Quito, Empresa Municipal De Movilidad Y Obras Públicas, Gerencia De Planificación De Movilidad (2009). PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD 2009 – 2025. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 2017 de:
<http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39701.pdf>

Documento fundamental en la obtención de cifras y proyecciones para la realización de gráficos para la plataforma del proyecto.

-Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2014). Diagnóstico de Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo territorial. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 2017 de:
<http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

Documento utilizado para obtener cifras utilizadas dentro de la plataforma en la redacción de la línea de tiempo y situación actual.

-Demoraes, F. (2006). “Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito” nueva edición en línea. Quito: Institut français d'études andines, 2006. Recuperado el 5 de diciembre de 2017 de:
<http://books.openedition.org/ifea/5116?lang=es#text>

Libro utilizado para la comprensión de la movilidad, los elementos esenciales para esta y los riesgos que existen en este sentido dentro de Quito.

7.2 Fuentes Personales

-Rivadeneira R. (2018). Ingeniero Técnico N° 11 de la Secretaría de movilidad de Quito. (C. Chicaiza entrevistador).

Su testimonio ayudó a comprender cuales son los estudios existentes para el proyecto del Metro de Quito. Además, su aporte da fuerza al tema de la calidad del servicio.

-Morales E. (2018). Gerente de operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas (EPMTP). (C. Chicaiza entrevistador).

Sus declaraciones explican el antes y el después de la llegada del trole a Quito. Además, explicó la dificultad que hay en la operación diaria dentro del sistema de transporte público.

-Del Pozo E. (2018). Primer vicealcalde de Quito y vicepresidente del Consejo Metropolitano. (C. Chicaiza entrevistador).

Entrevista enfocada en la corrupción existente dentro del Municipio, concretamente el escandalo existente dentro del transporte público. Por otra parte, aporta en el tema de la revisión de las tarifas del servicio.

-Chacón D. (2018). Concejal de Quito. (C. Chicaiza entrevistador).

Sus declaraciones exponen las medidas tomadas por el consejo en cuanto a las investigaciones realizadas por la fiscalía dentro de la asignación de puestos para operar en el transporte público y la asignación de compensaciones a transportistas. Además, trató el tema de la reestructuración del sistema de transporte público para alimentar al Metro de Quito.

-Vasconez J. (2018). Experto en planificación urbana y consultor de la Universidad de Nueva York. (C. Chicaiza entrevistador).

Ayudó a comprender por qué el transporte público de la ciudad es deficiente para la demanda de Quito y alertó sobre la posibilidad de que el Metro de Quito no resulte ser una solución duradera.

-Anangonó H. (2018). Accionista compañía SETRAMAS. (C. Chicaiza entrevistador).

En su entrevista se pudo visibilizar la situación de los transportistas, la necesidad de una mejora de calidad, entre otros aspectos.

-Ortega E. (2018). Chofer de unidad en compañía SETRAMAS. (C. Chicaiza entrevistador).

Su testimonio ayuda a visualizar la vivencia de los choferes y pasajeros.

8. Principales hallazgos de la investigación

El proyecto inició con la realización del anteproyecto, en este se expone la cronología de las distintas administraciones que han pasado por el Municipio de Quito hasta llegar a la estructura actual del transporte público de la ciudad. Además, se presenta la situación actual de este sistema, los problemas que le afectan y las soluciones que se proponen desde las distintas entidades encargadas de la planificación y regulación del transporte en la ciudad.

El primer hallazgo derivó de la cronología realizada desde 1914 con la llegada del tranvía a la ciudad hasta el 2009, año en que el transporte urbano terminaría de estructurarse con los 3 ramales del sistema integrado. Con el desarrollo de esta línea de tiempo se descubrió que no hubo nunca un proyecto de ciudad a largo plazo. Por esta razón, el transporte público de Quito no tiene una estructura preestablecida y es el resultado de medidas tomadas con el fin de dar soluciones a corto plazo.

Para Jaime Vásconez, experto en planificación urbana y consultor de la Universidad de Nueva York, un transporte público bien estructurado es un elemento fundamental para el funcionamiento de las ciudades, desafortunadamente el punto de partida de Quito es un sistema de transporte deficiente que consta de dos sistemas estructurados que no brindan un servicio bueno y tampoco son tan públicos al estar controlados por un oligopolio de un grupo específico de personas.

Por su parte Daniela Chacón, concejal del Distrito Metropolitano de Quito, expone que el principal problema del transporte público de la ciudad es que las autoridades que tienen la potestad de decidir cómo funciona no saben lo que viven los ciudadanos día tras día al hacer uso de los buses o medios de transporte públicos. Además, se abordó el tema del crecimiento de la ciudad, que ha generado más problemas en materia de movilidad ya que en sistema de transporte no ha crecido a la par.

Dentro de las medidas que las autoridades han tomado a lo largo del tiempo para mejorar el funcionamiento del transporte público está el trole. Un medio de transporte que marcó un antes y un después en materia de movilidad para Quito. Este sistema consta actualmente de tres ejes que recorren Quito de norte a sur y viceversa con carriles exclusivos para uso único, el Corredor Central, Corredor Central Norte y la Ecovía.

Para Enrique Morales, gerente de operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas, este sistema fue un punto de partida hacia el cambio del transporte público de la ciudad; sin embargo, a pesar de tener actualmente más flota y más rutas, también existen más problemas. En contraste a esto, Rafael Rivadeneira, ingeniero técnico nº 11 de la Secretaria de Movilidad, para Quito este sistema integrado le ha ayudado a evitar situaciones como las existentes en ciudades como la Paz, que tiene un sistema muy desorganizado que es difícil corregir.

Según datos proporcionados por la Secretaría de Movilidad, todo el sistema de transporte de Quito, es decir el convencional y el integrado Metrobus-Q, transportan diariamente a 3.260.000 pasajeros al día. Para ello, el primero cuenta con 2.140 unidades y el segundo con 1.193. De esta manera la demanda es cubierta en unidades como minibuses (de 35 a 50 pasajeros), buses tipo (de 80 a 90 pasajeros), buses articulados (de 160 a 180 pasajeros) y buses biarticulados (220 pasajeros).

El transporte en Quito es barato, cuenta con una de las tarifas más bajas del país y de la región, 0.25\$ establecida hace 15 años, lo que ha llevado al sacrificio de elementos en la calidad del servicio; por ello, desde la Municipalidad se tomó la decisión de crear una compensación para los transportistas que reemplace un posible aumento en los costos para el usuario, como ya sucediera en 1991 con el subsidio creado a partir del alza en los precios del combustible los ciudadanos prefieren buscar alternativas como el transporte privado.

Desde el 2003 a la actualidad, los precios de los insumos necesarios para brindar el servicio de transporte público se han incrementado. Hace 15 años adquirir una unidad apta para la prestación del servicio costaba aproximadamente 70.000\$ y hoy en día ese valor está entre los 135.000\$ y los 160.000\$. Es decir, la inversión necesaria solo en la unidad de trabajo se ha duplicado o llega a ser más del doble. Además, los procesos de fiscalización no son considerados justos o adecuados dentro del gremio de transportistas debido a las trabas que encuentran a la hora de acceder al monto destinado para la misma.

Según Eduardo Del Pozo, vicealcalde de Quito, la secretaria de movilidad está en la obligación de presentar una propuesta que está tardando en llegar más de lo necesario. En el Concejo Metropolitano de Quito existe cierta preocupación por los efectos negativos que pueden darse si no se encuentra una solución antes del funcionamiento del Metro de Quito.

En cuanto a la calidad del servicio, la tarifa es solo uno de los factores que influyen. Es decir, existen otros que tienen el mismo efecto como el estado de las unidades

que brindan el servicio a la población de la ciudad. Actualmente, la normativa contempla que una unidad de transporte debe ser reemplazada por una nueva tras 15 años para mantener intactos factores como la seguridad vial. Sin embargo, los transportistas consideran que las unidades deberían tener al menos 20 años de utilidad, así lo explicó Rafael Rivadeneira.

Por otra parte, la estructuración de las rutas para el transporte público juega un papel importante en cuanto a la movilidad dentro del casco urbano. El sistema integrado de transporte cuenta con vías exclusivas para su operación; sin embargo, los buses convencionales hacen recorridos por carriles paralelos. Esto hace que exista una congestión vehicular que a su vez no permite tener un horario establecido para las distintas líneas de transporte.

Como consecuencia, la preferencia entre el transporte público y el privado ha ido evolucionando y, de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad 2009 - 2025, el uso del transporte público disminuye un 1,44% al año. Actualmente, los porcentajes de preferencia entre transporte público y privado se dividen en un 51% para el primero y un 49% para el segundo.

Por otra parte, uno de los hallazgos más importante es la percepción que los usuarios tienen con respecto al transporte público en general. Se han obtenido varios comentarios de ciudadanos que expresan la necesidad de aumentar el número de unidades en ciertas rutas en las que no se cubre la demanda existente. Además, la inseguridad es constante en un espacio donde los quiteños se ven expuestos a robos, acoso sexual; incluso, al trato agresivo y grosero de los transportistas.

Sin embargo, para Edwin Ortega; chofer de bus en la compañía SETRAMAS, los usuarios del transporte público no tienen presente que existen normas de funcionamiento que los operadores deben respetar. Por tal motivo, día a día se viven eventos incómodos dentro de las unidades. La Municipalidad ha tomado la decisión de impartir talleres a los transportistas con la finalidad de mejorar la calidad del

servicio. En estos se tocan temas como el trato al usuario, normas operacionales; incluso, se les da a conocer las sanciones que podrían tener al incumplirlas.

Ortega también comenta que para convivir con los usuarios es importante mantener temple y no dar pie a las discusiones que día tras día se pueden generar dentro de las unidades. Por ello, para mejorar todo el sistema debe existir una cooperación de ambas partes involucradas en donde el respeto debe ser fundamental.

Además, al tener una planificación irregular, en el sistema de transporte público de Quito se crean los espacios en los cuales surgen problemas como la corrupción. El último caso, que se está investigando actualmente por parte de la Fiscalía provincial de Pichincha, surge de la presencia de una presunta red de corrupción que afectaría a los procesos de fiscalización y concesión de permisos para operar dentro del transporte público. Investigación que relacionaría a los más altos mandos de la administración del alcalde Mauricio Rodas. Según publicaba El Telégrafo el 3 de mayo de 2018, en estos delitos se encuentran involucrados concejales y hasta 6 funcionarios y exfuncionarios de la Comisión de Movilidad de Cabildo hasta ese momento. El caso se destapó en base a las denuncias recibidas por los afectados que en total suman más de un centenar.

Ante esta situación, el Concejo ha tomado dos medidas importantes en cuanto a la regularización de unidades de transporte y la fiscalización de la compensación a los transportistas hasta que las investigaciones den un resultado con la finalidad de mantener la transparencia en dichos procesos. Los escándalos de corrupción que rodean a la Municipalidad de Quito han sido varios a lo largo de la administración de Mauricio Rodas. Por este motivo, Eduardo Del Pozo (primer vicealcalde de la ciudad) junto a 11 concejales pidieron a mediados de mayo de 2018 en rueda de prensa al alcalde que dé un paso a un lado ante lo que consideran un problema del que no puede hacerse cargo.

Es importante tener en cuenta las soluciones planteadas por las distintas autoridades para mejorar el transporte público y la movilidad de la ciudad. Una de

las más interesantes la realizó Daniela Chacón, concejal de Quito, en su propuesta sobre transporte público confiable, seguro y de calidad que fue acogida dentro de la ordenanza 201 en el 2018. En ella se expone la importancia de brindar un buen servicio al ciudadano para evitar que los quiteños sigan prefiriendo el transporte privado antes que el público en favor de la movilidad de la en el casco urbano de Quito.

Para Jaime Vásconez, se debe cambiar de un modelo de negocio a un modelo con el objetivo de brindar un servicio a la ciudad ya que Quito cuenta con un transporte público que no es uniforme. Es decir, existen varios organismos privados que dan el servicio y ven por sus intereses económicos antes que por el buen funcionamiento del sistema. Para ello, una de las soluciones más sonadas es la que propone que el Municipio asuma la responsabilidad al 100% del transporte público de la ciudad. De esta forma, se podría estructurar todo el transporte público bajo los mismos parámetros, este pasaría a ser un servicio para los ciudadanos y no un negocio de las empresas privadas que, al momento, lo tienen monopolizado.

Otra de las alternativas para solucionar este panorama es la construcción del Metro de Quito, actualmente construido en un 41%. Un proyecto, conformado por 15 paradas que van desde El Labrador hasta Quitumbe, que se plantea como una forma de densificación poblacional en sus alrededores. De acuerdo al Diagnóstico de Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo 2014 la demanda de transporte público de Quito llega a los 28000 pasajeros por hora, cifra que se incrementaría hasta los 48000 en el año 2030. Sin embargo, el metro representa una gran alternativa ya que abarcaría una capacidad de 80000 pasajeros por hora.

Según el estudio realizado por el Metro de Madrid, para la planificación del proyecto Metro de Quito, es necesaria una reestructuración del sistema de transporte convencional con el fin de alimentar a la Línea 1 del Metro de Quito, actualmente construido en un 46%. Desde la Municipalidad se tiene muy en cuenta esta medida con el fin de evitar que el proyecto resulte obsoleto. Desde la Secretaría de

Movilidad se explica que para lograr ese objetivo se están tomando los aspectos positivos de los dos estudios realizados para el proyecto (el del Metro de Madrid y el de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona) para la elaboración de un propio estudio que permita el funcionamiento adecuado de este nuevo medio de transporte.

9. Conclusiones

- En base a la cronología realizada e investigada en la historia del transporte público de Quito se concluye que no ha existido una planificación de movilidad a largo plazo por parte de las distintas administraciones que han pasado por el Municipio de la ciudad. Es decir, cada alcalde ha tenido su propio plan administrativo y; en ocasiones, solo se ha dado continuidad a proyectos a corto o medio plazo.
- Los problemas de movilidad se han dado principalmente por el crecimiento desmesurado de la ciudad. Por este motivo, las autoridades se han visto obligadas a tomar medidas inmediatas cada vez que el sistema de transporte público se consideraba insuficiente: en primer lugar, aumentando las rutas del servicio convencional, más tarde con la implementación del Trole; que después aumentaría sus ejes principales para quedar constituido por el Trolebús, Ecovía y Corredor Central Norte y, finalmente, la construcción del Metro de Quito.
- Las tarifas han sido un problema permanente a lo largo del tiempo debido al aumento en los costos de operación, lo que ha generado varios enfrentamientos entre transportistas y autoridades. Por este motivo, es necesario crear una nueva política de recaudación, algo que no se hace desde hace 15 años cuando se estableció la tarifa actual de 0.25\$.
- El bajo costo de las tarifas ha afectado a la calidad del servicio. Esto se debe a que los pasajes no cubren los costos de operación. Además, la mala planificación de las rutas hace que estas se saturen al tener varias unidades dirigiéndose al mismo punto.

- Los ciudadanos usan cada vez menos el transporte público y buscan alternativas como el transporte privado. Esto hace que el parque automotor de Quito haya aumentado haciendo que en las horas pico la ciudad colapse.
- Desde las instituciones pertinentes se están estudiando varias medidas para posibilitar una ciudad con movilidad adecuada. La más importante es el Metro de Quito, un proyecto que propone densificar la población en sus alrededores. Sin embargo, si no se reestructura adecuadamente todo el sistema de transporte público para trabajar en conjunto con este nuevo medio de transporte es probable que no tenga el impacto previsto.
- Finalmente, al no tener una administración bien estructurada y ejecutada se crean espacios en los que surgen problemáticas como la corrupción, lo que ha dado lugar a enfrentamientos entre las propias autoridades del Municipio.

10. Estructura del reportaje multimedia y sus elementos

Tema:

Situación actual del transporte urbano en Quito.

Sección 1: Inicio

- Elemento 1: Introducción y contexto (Mediante declaraciones en video de Daniela Chacón, concejal de Quito, y Jaime Vásquez, experto en planificación urbana)

Sección 2: La historia

- Elemento 1: Del tranvía a la Guerra de los 4 reales (mediante una línea de tiempo).
- Elemento 2: Administración de Rodrigo Paz 1988 – 2002 (mediante una línea de tiempo).
- Elemento 3: Administraciones de Jamil Mahuad 1992 - 1996, 1996 - 1998 (mediante una línea de tiempo).

- Elemento 4: Administración de Roque Sevilla 1998 - 2000 (mediante una línea de tiempo).
- Elemento 5: Administraciones de Paco Moncayo 2000 - 2004, 2004 - 2009 (mediante una línea de tiempo).
- Elemento 6: Administraciones de Barrera y Rodas (mediante una línea de tiempo).
- Elemento 7: El sector con más demanda (mediante texto y cifras)
- Elemento 8: Número de viajes diarios al hipercentro de Quito (mediante mapa).
- Elemento 9: La consolidación del sistema integrado Metrobús-Q (mediante texto y cifras).
- Elemento 10: Antes y después del Trole (mediante declaración en video de Enrique Morales gerente de operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas).
- Elemento 11: Mapa de estaciones del Trole de Quito (mediante mapa interactivo).
- Elemento 12: Ecovía (mediante mapa interactivo).
- Elemento 13: Corredor Central Norte (mediante mapa interactivo).
- Elemento 14: Estructura del transporte público (mediante infografía y declaración en video de Rafael Rivadeneira ingeniero Técnico N° 11 de la Secretaría de Movilidad de Quito).

Sección 3: Situación actual

- Elemento 1: ¿Cuál es la oferta y la demanda de transporte público de Quito? (mediante infografía).
- Elemento 2: ¿Qué factores influyen en la calidad del transporte público de Quito? (mediante declaraciones en video de Rafael Rivadeneira, ingeniero Técnico N° 11 de la Secretaría de Movilidad de Quito, Hernán Anangón, accionista de la compañía SETRAMAS, y Enrique Morales, gerente de

operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas).

- Elemento 3: ¿Es necesario establecer una nueva tarifa? (mediante declaraciones en video de Hernán Anangón, accionista de la compañía SETRAMAS, Enrique Morales, gerente de operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Personas y Eduardo Del Pozo, Primer Vicealcalde de Quito y Vicepresidente del Concejo Metropolitano de Quito).
- Elemento 4: ¿Cuál es la preferencia, entre transporte público o transporte privado, por parte de los usuarios? (mediante infografía).
- Elemento 5: ¿Está presente la corrupción en el sistema de transporte público? (mediante declaraciones de Daniela Chacón, concejal de Quito, y Eduardo Del Pozo, Primer Vicealcalde de Quito y Vicepresidente del Concejo Metropolitano de Quito).

Sección 4: ¿Qué esperar?

- Elemento 1: ¿Cuáles son las propuestas planteadas para mejorar? (mediante declaraciones en video de Daniela Chacón, concejal de Quito, y Jaime Vásquez, experto en planificación urbana).
- Elemento 2: ¿Qué papel jugará el Metro de Quito? (mediante declaraciones en video de Daniela Chacón, concejal de Quito, Rafael Rivadeneira, ingeniero Técnico N° 11 de la Secretaría de Movilidad de Quito, y Jaime Vásquez, experto en planificación urbana).

Sección 5: El día a día

- Elemento 1: De Quitumbe a la Ríó Coca con 25 centavos (mediante una crónica en primera persona acompañada de audios con opiniones de los usuarios).
- Elemento 2: ¿Cómo es prestar el servicio día a día? (mediante testimonio en video de Edwin Ortega, chofer de la compañía SETRAMAS).

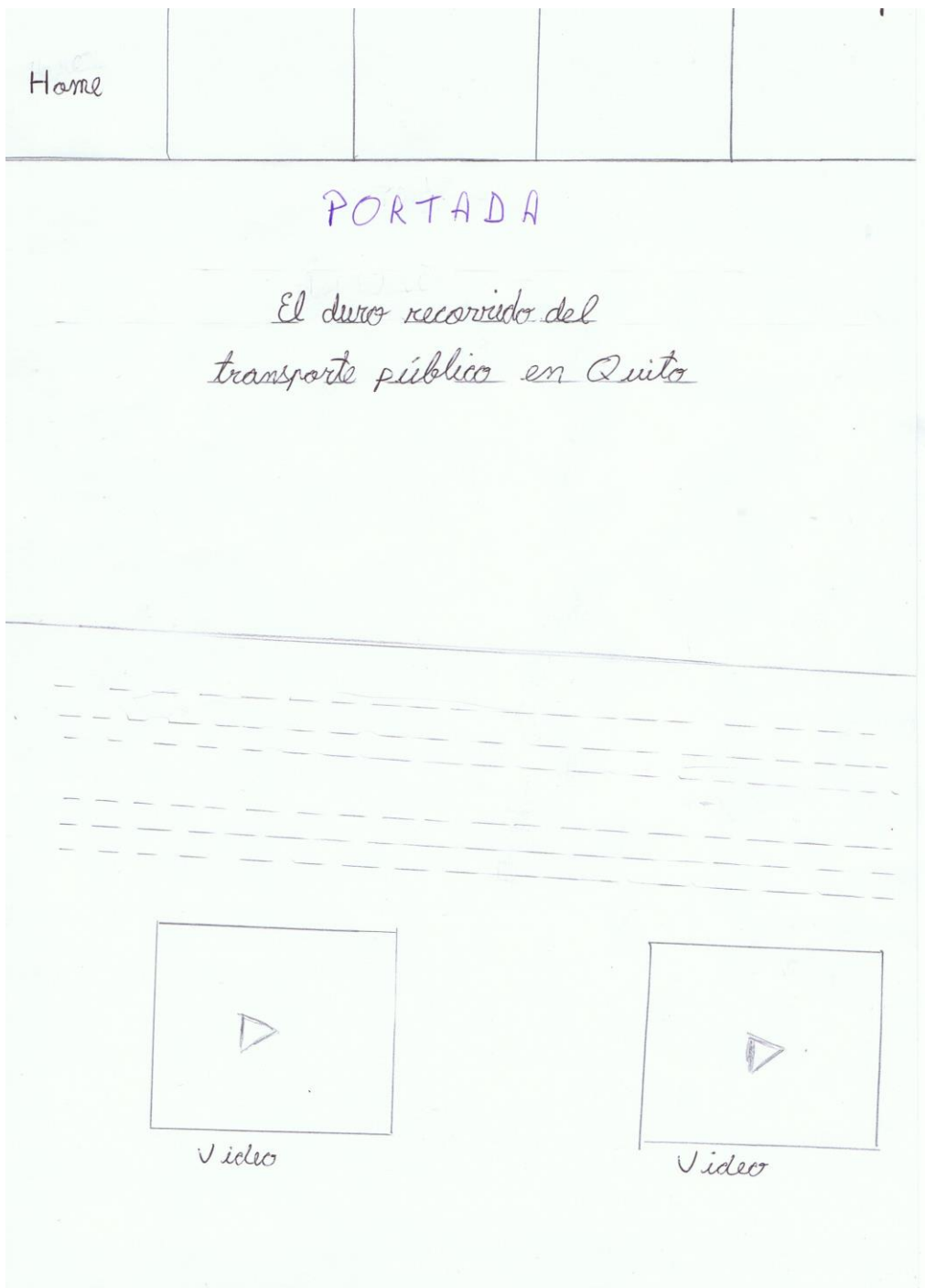


Figura 1. Página de Inicio del reportaje multimedia.



Figura 2. La evolución del transporte público de Quito.

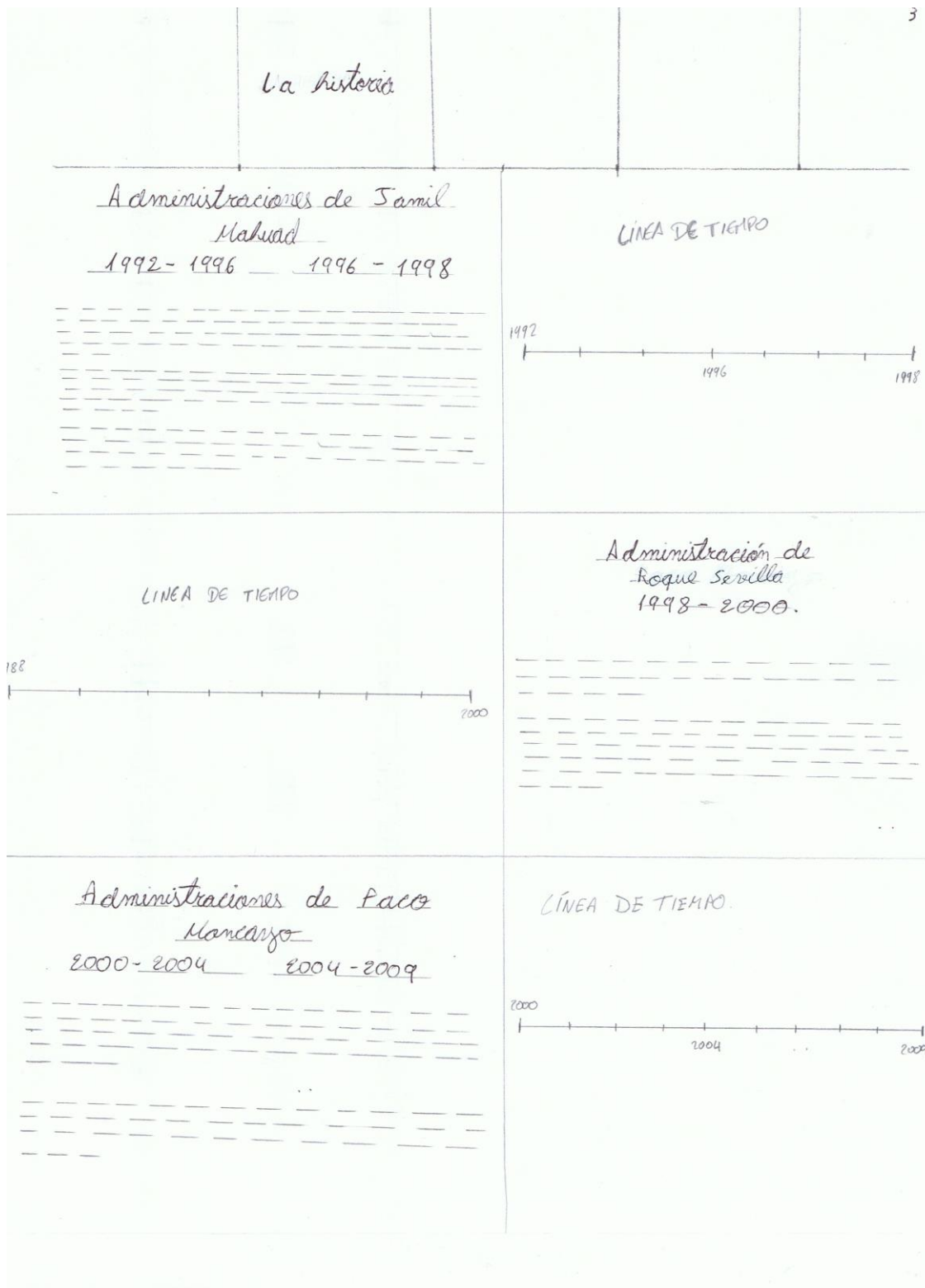


Figura 3. La evolución del transporte público de Quito.

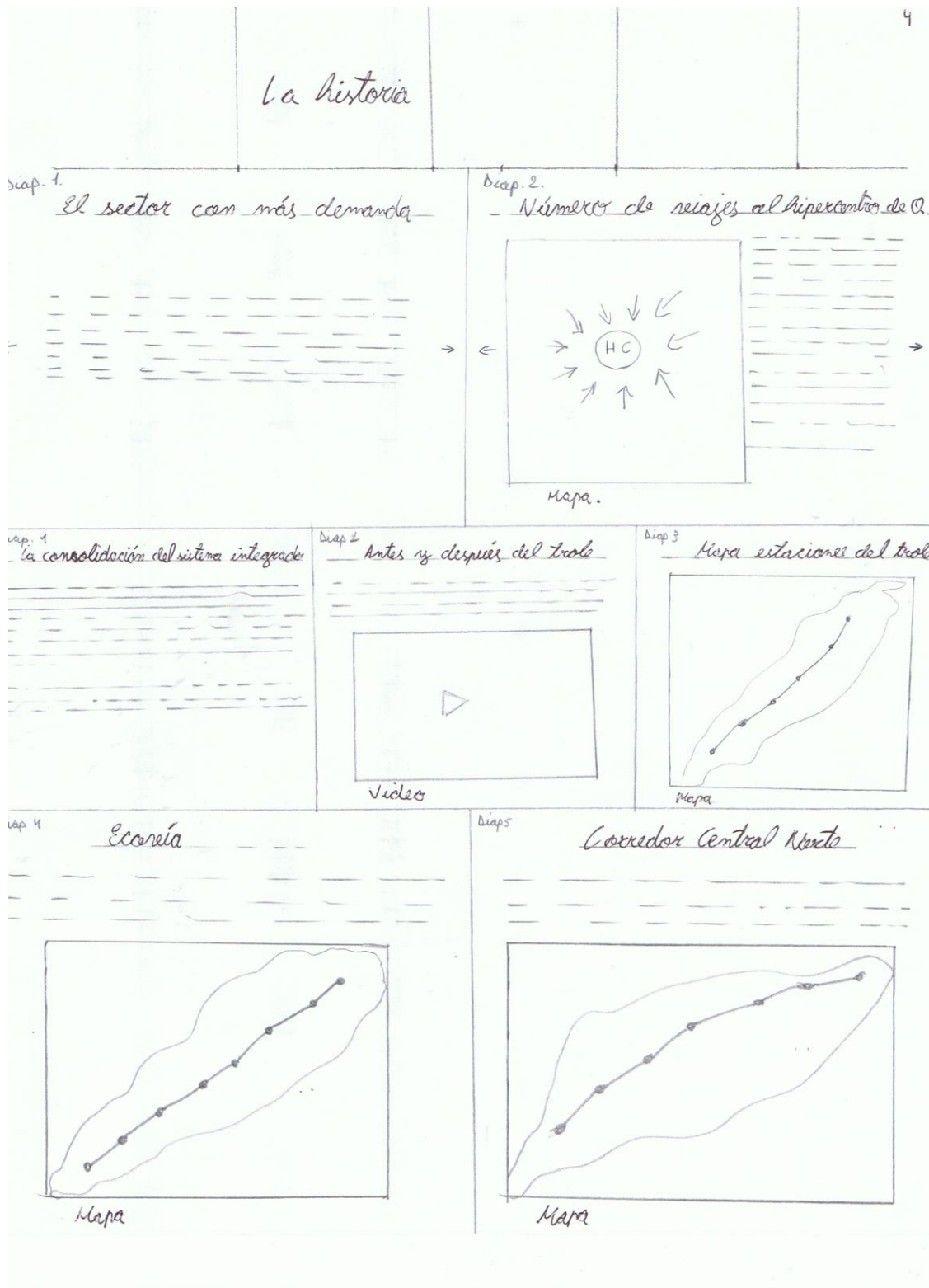


Figura 4. La evolución del transporte público de Quito.

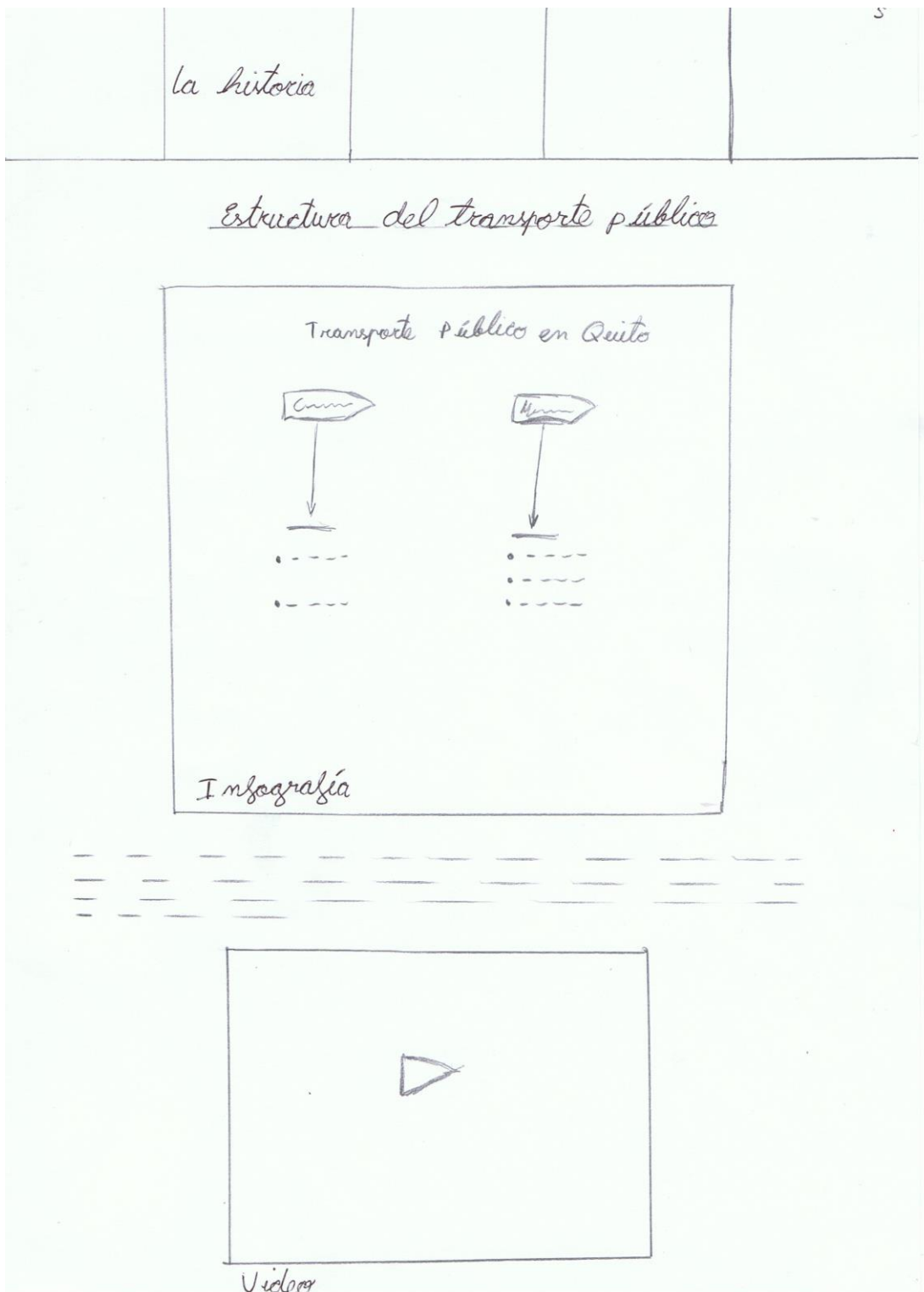


Figura 5. La evolución del transporte público de Quito.

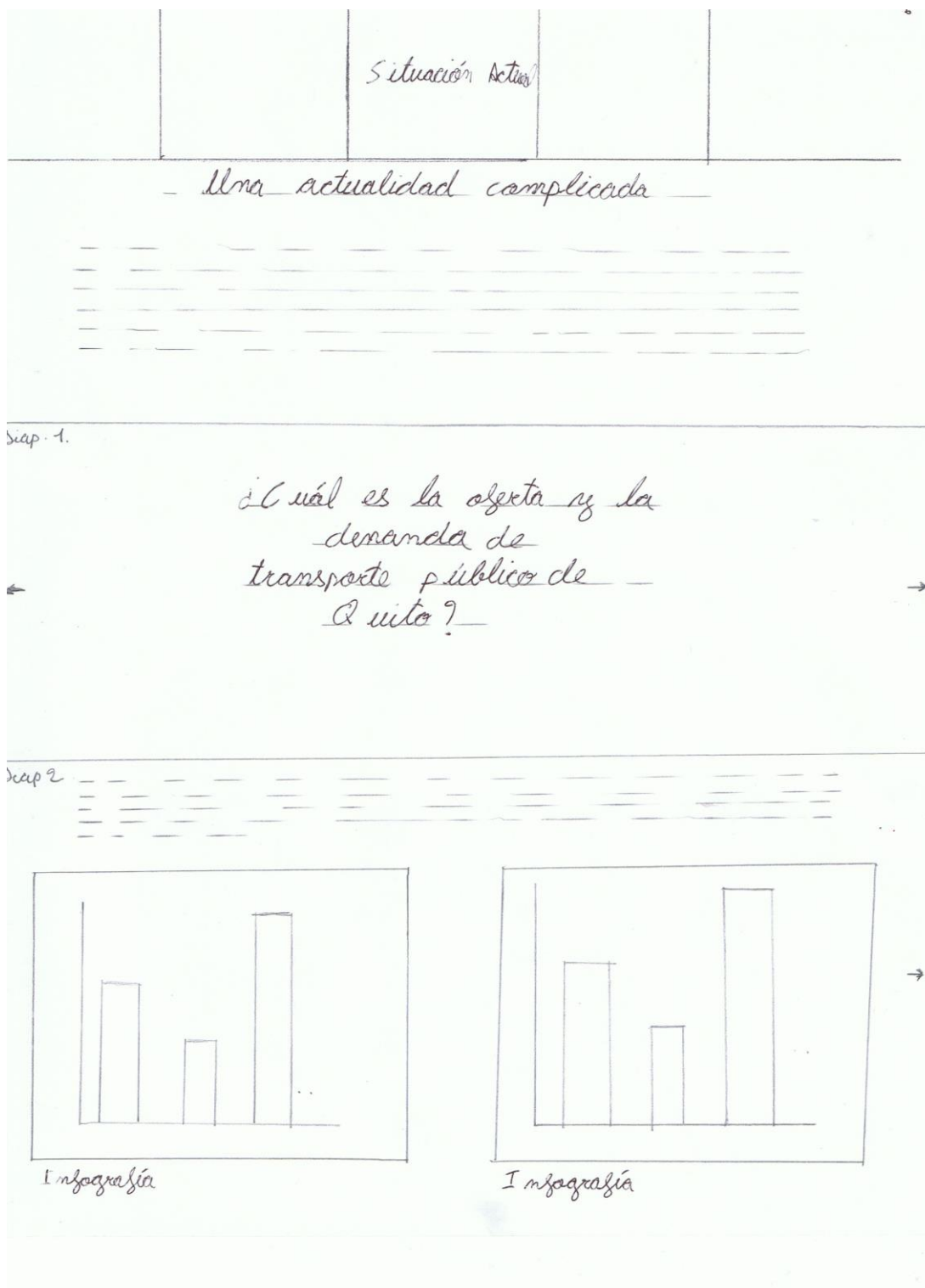


Figura 6. Situación actual del transporte público de Quito.

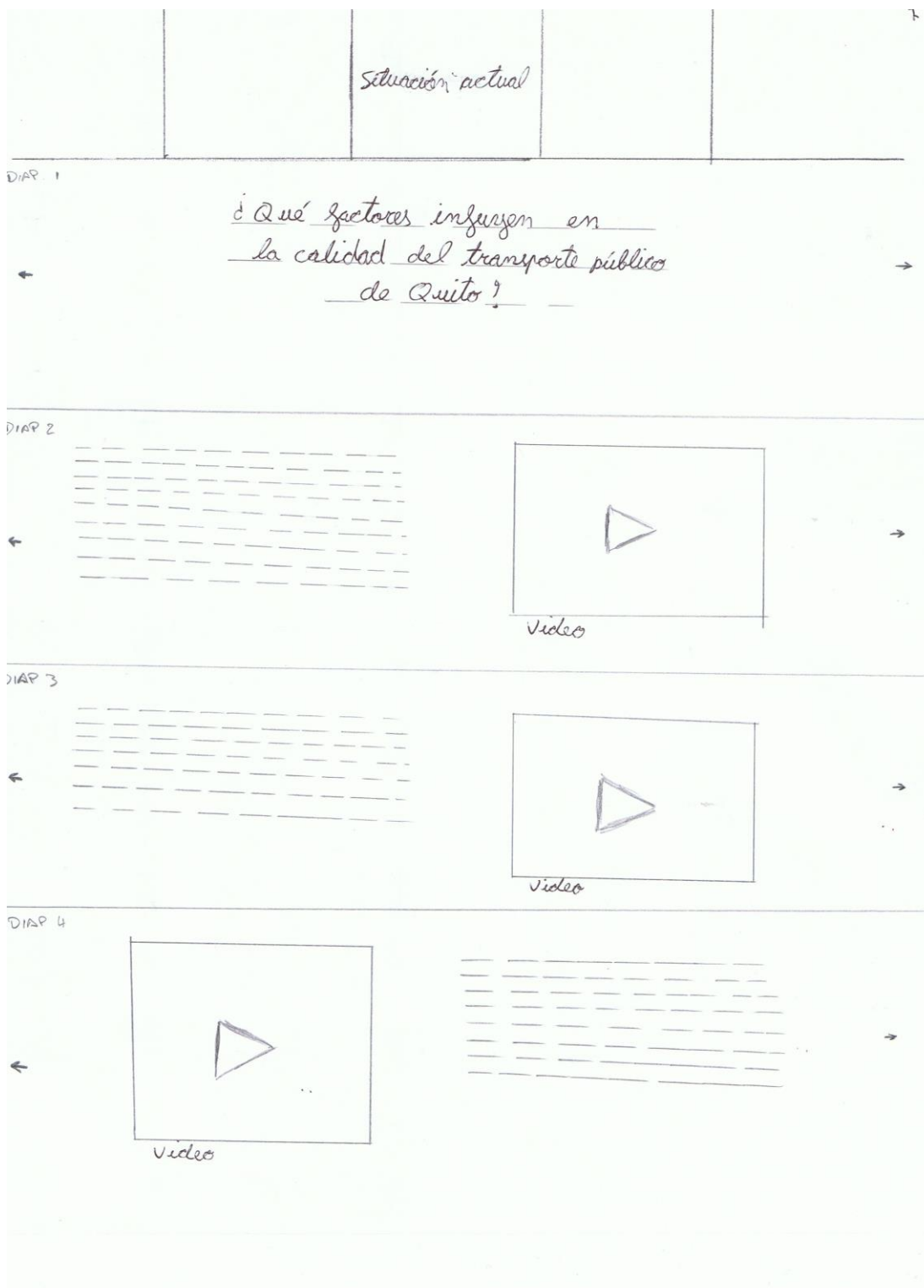


Figura 7. Situación actual del transporte público de Quito.

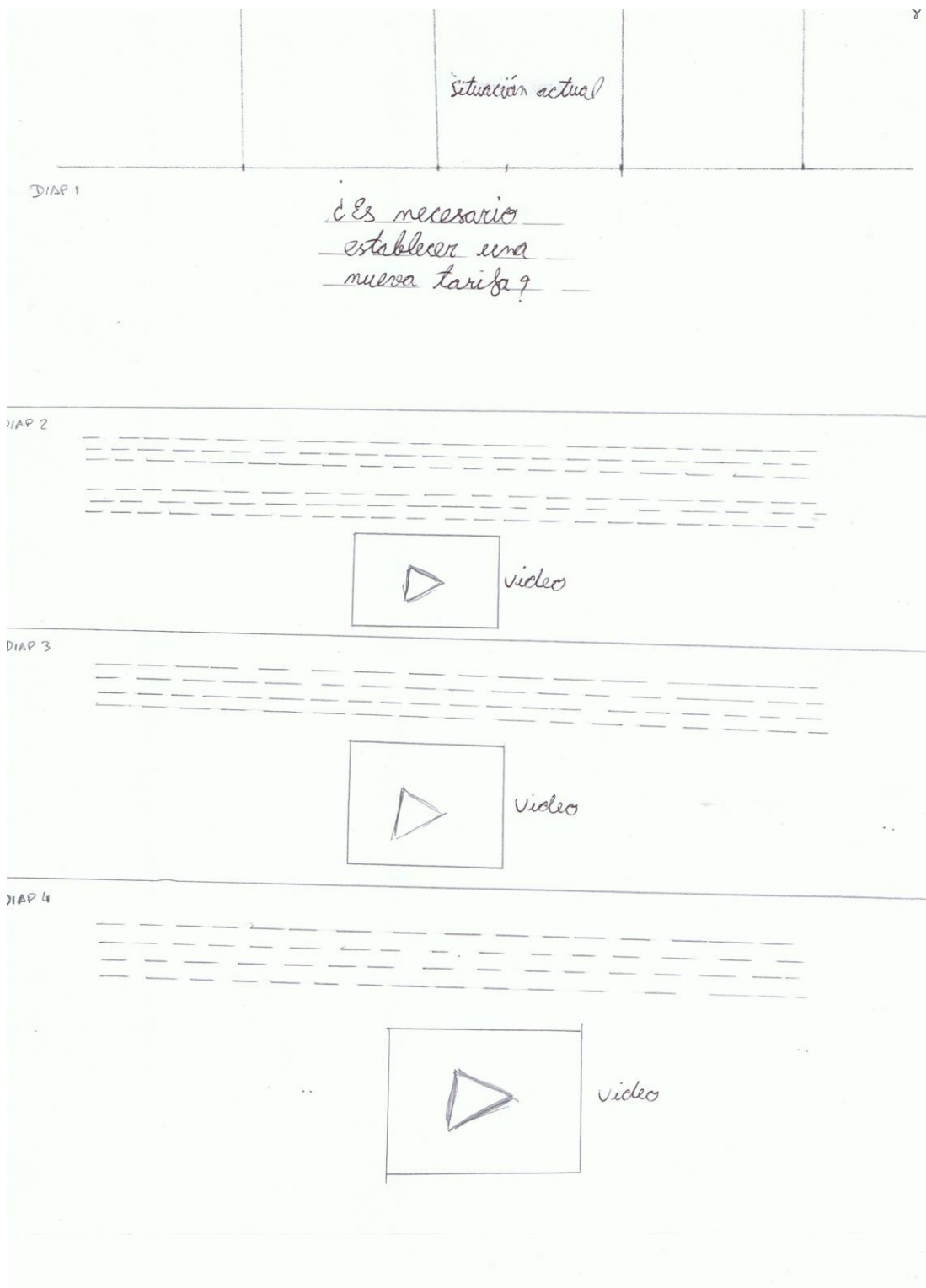


Figura 8. Situación actual del transporte público de Quito.

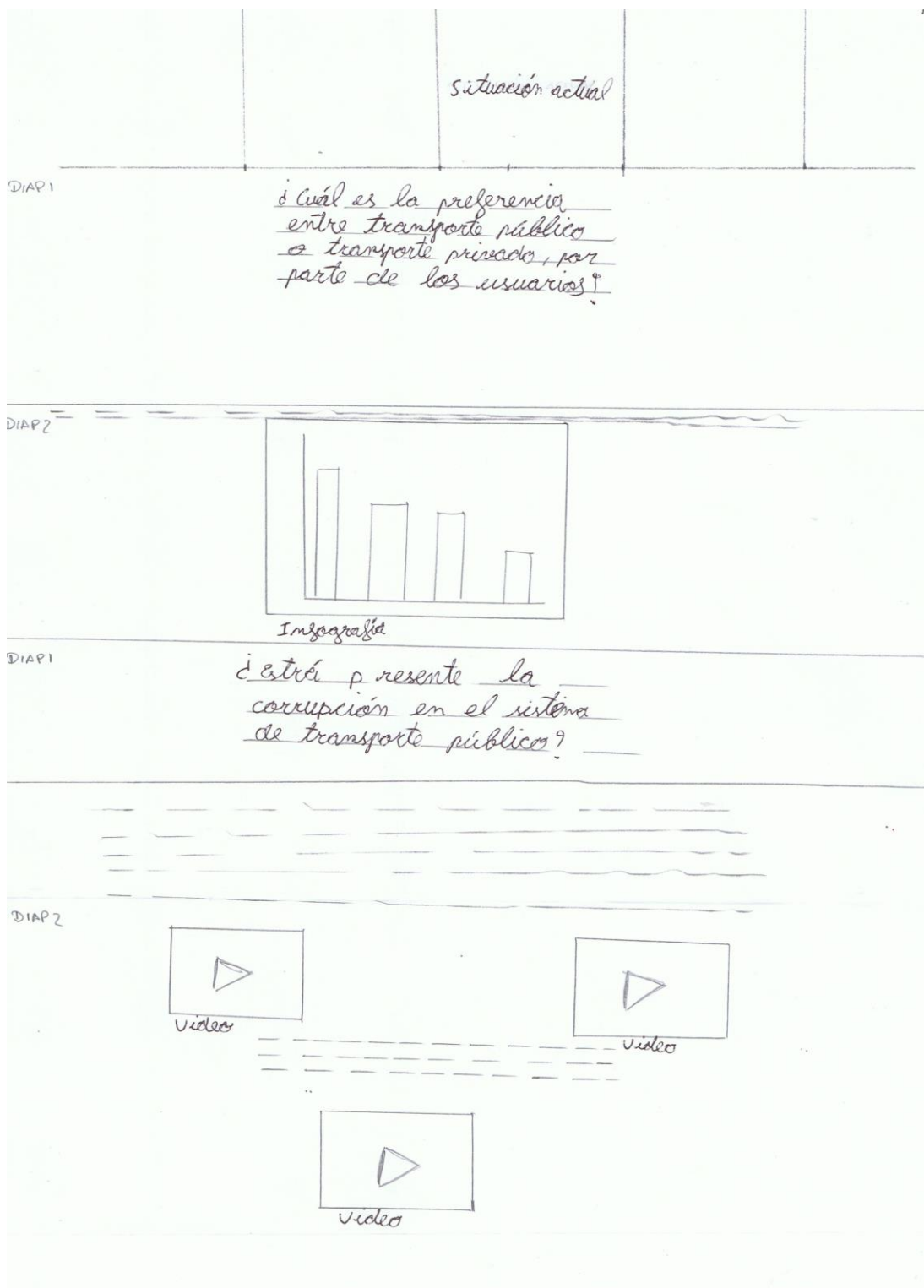


Figura 9. Situación actual del transporte público de Quito.

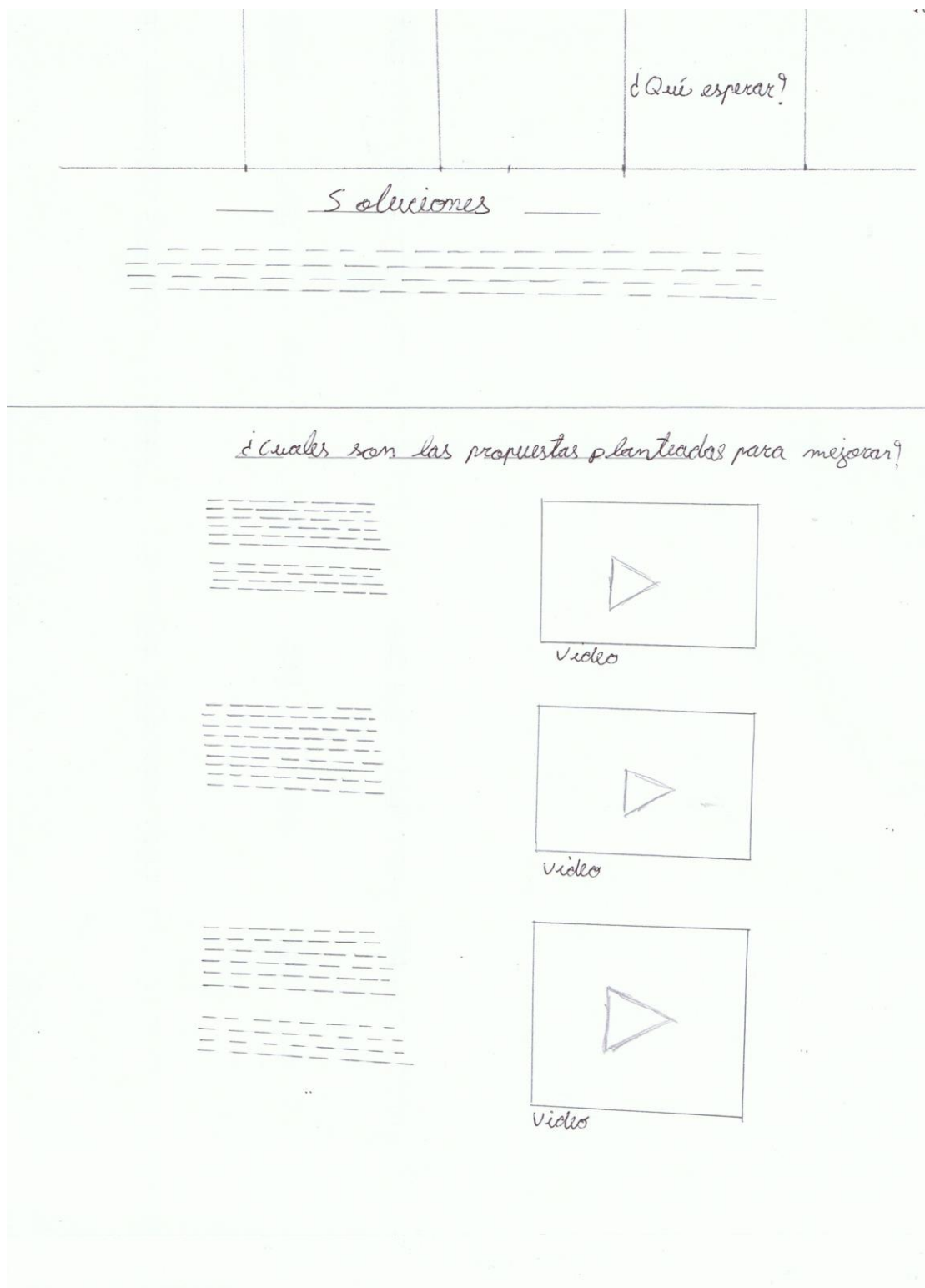


Figura 10. Soluciones propuestas y proyecciones.

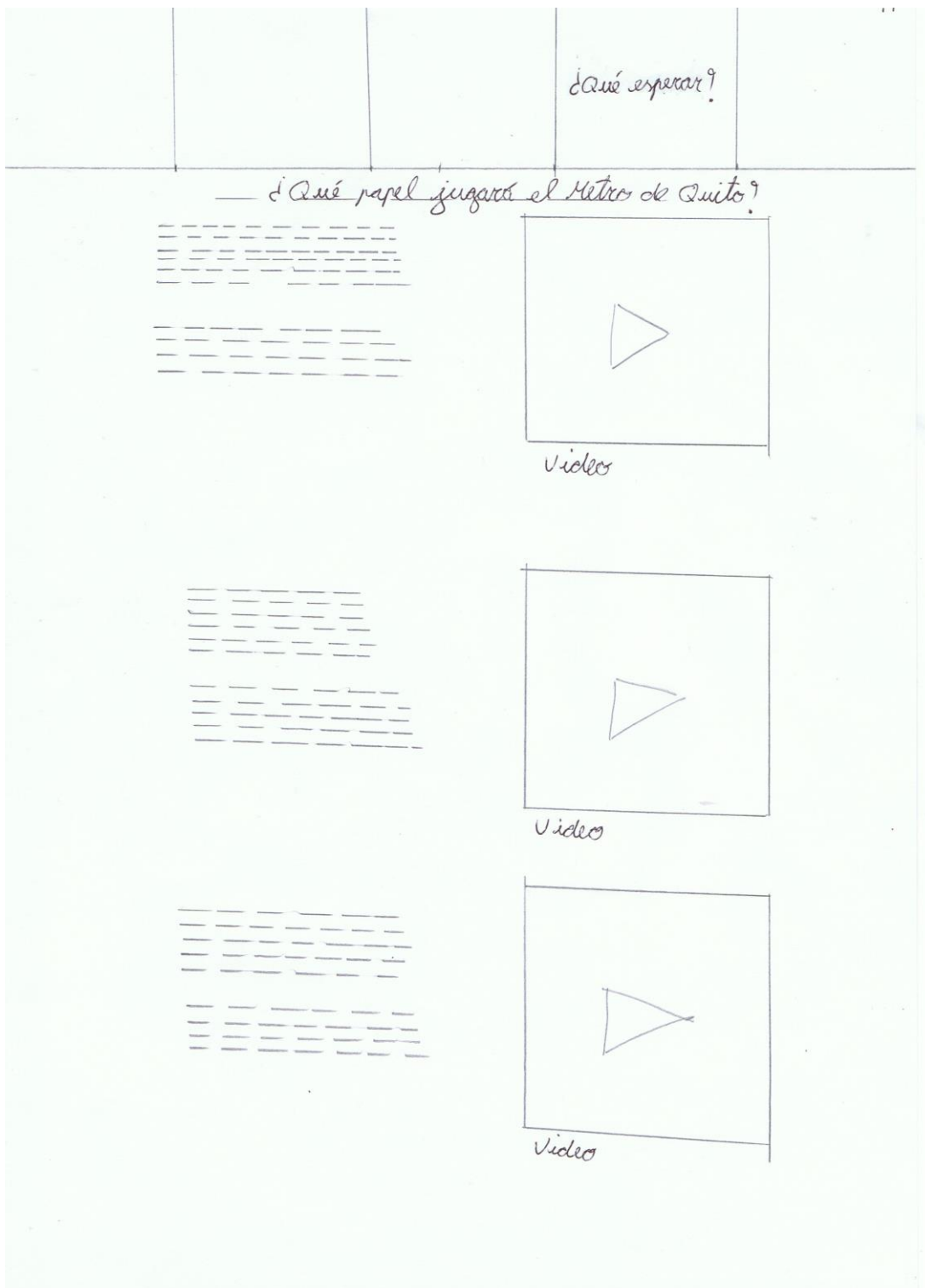


Figura 11. Soluciones propuestas y proyecciones.

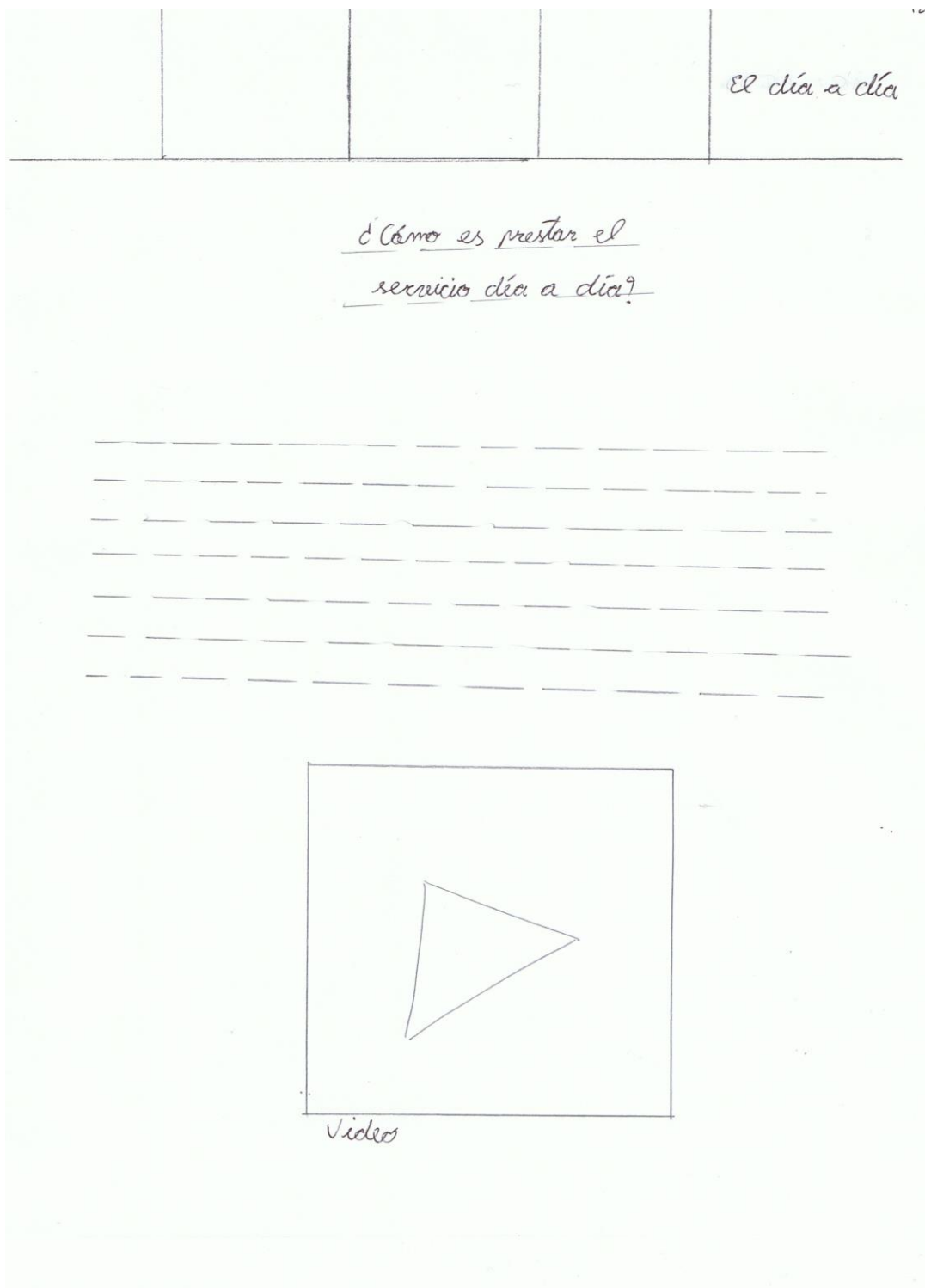


Figura 12. El día a día.

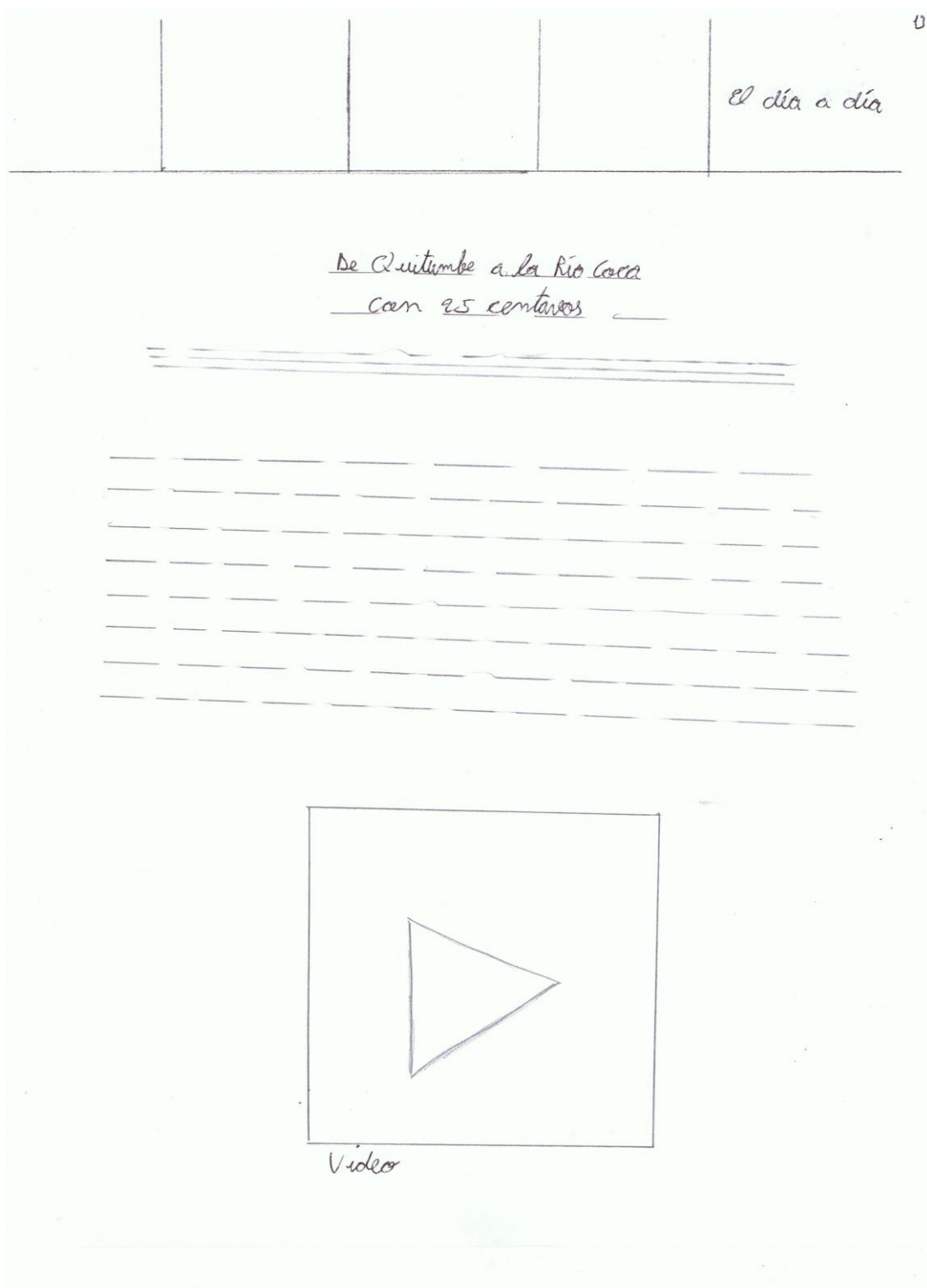


Figura 13. El día a día.

11. Link del reportaje

<https://cristiancv91.wixsite.com/transportepublicouio>

REFERENCIAS

Aldana A. (2016). "Denuncia YA". Quito.

Álvarez G. (2013). "Factores psicológicos de la percepción de inseguridad".

Publicación número 10 de la Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo. Recuperado el 23 de Enero de 2018 de: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/330-1295-1-PB.pdf>

Chauvin J. (2007). Conflicto y Gobierno Local "El caso del transporte urbano en Quito". Quito. Ediciones Abya-Yala. Recuperado el 12 de diciembre del 2017 de:

http://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1047&context=abya_yala

Chauvin J. (2007). Ensayo "Un divorcio inconveniente. Seguridad ciudadana y transporte urbano". Boletín Ciudad Segura N°23 de la FLACSO. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 21017 de: <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/2956/1/BFLACSO-CS23-04-Chauvin.pdf>

El Comercio (12 de junio de 2017). Según estudio, 8 693 taxis podrían regularizarse en Quito. Recuperado el 10 de noviembre de 2017 de: <http://www.elcomercio.com/actualidad/estudio-quito-servicio-taxis-regularizacion.html>

El Telégrafo (24 de agosto de 2017). Transportistas anuncian suspensión de actividades en Quito. Recuperado el 10 de noviembre de 2017 de: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/choferes-llegaron-al-municipio-para-exigir-alza-de-pasajes>

El Telégrafo (24 de agosto de 2017). 2.480 buses no saldrán a circular este viernes en Quito, advierte dirigente. Recuperado el 10 de noviembre de 2017 de: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/2-480-buses-no-saldran-a-circular-manana-en-quito-advierte-dirigente>

El Universo (25 de agosto de 2017). Se suspende temporalmente paro de transportistas en Quito. Recuperado el 10 de noviembre de 2017 de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/08/25/nota/6348340/se-suspende-temporalmente-paro-transportistas-quito>

Garcés G. (2015). Análisis comunicacional de los impactos de la campaña “Quiero andar tranquila, calles sin acoso” en el trolebús periodo Octubre-Diciembre 2011. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/10301/1/UPS-QT08158.pdf>

Gkillcity (25 de agosto de 2014). Seis propuestas para resolver el transporte de Quito. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de: <https://gk.city/2014/08/25/seis-propuestas-resolver-el-transporte-quito/>

Grande J. (2014). Factores que generan inseguridad en medios de transporte urbano (buses), en el distrito metropolitano de quito en el año 2014. Recuperado el 20 de diciembre de 2017 de: <http://repositorio.itspn.edu.ec/bitstream/123456789/191/1/T-S-2016-03-23-07.pdf>

INEC. El transporte terrestre de pasajeros en Ecuador y Quito: perspectiva histórica y situación actual. Recuperado el 20 de diciembre del 2017 de: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Estudios/Estudios_Economicos/Transporte_Quito.pdf

León D. (2012). "El Bus de la Miradas Intercambio Virtual del Rol de Género". Quito.

Metro Ecuador (19 de julio de 2017). Taxista irían a las calles por Uber y Cabify. Recuperado el 10 de diciembre de 2017 de: <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2017/07/19/taxista-irian-las-calles-uber-cabify.html>

Municipio Del Distrito Metropolitano De Quito, Empresa Municipal De Movilidad Y

Obras Públicas, Gerencia De Planificación De Movilidad (2009). PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD 2009 – 2025. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 2017 de: <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39701.pdf>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2014). Diagnóstico de Movilidad en el

Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo territorial. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 2017 de: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

Nieto J. (2016). Un nuevo sistema de transporte nace en Bogotá y otras ciudades

del mundo. Bogotá. Recuperado el 2 de Enero de 2018 de: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/15564/3/NietoBordaJuanCarlos2016.pdf>

Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2011). Encuesta de

Victimización y Percepción de Inseguridad. Quito. Recuperado el 10 de diciembre del 2017 de: <http://omsc.quito.gob.ec/phocadownload/OMSC/EncuestaVictimizacion/EncuestaVictmizacion.pdf>

Ordenanza Metropolitana 47. Recuperado el 23 de noviembre de 2017 de:

http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202011/ORDM-0047%20%20%20%20%20REGIMEN%20ADMINISTRATIVO%20PRESTACI%C3%93N%20DEL%20SERVICIO%20DE%20TAXI.pdf

Ordenanza Metropolitana 177. Recuperado el 23 de noviembre de 2017 de:

http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Proyectos%20Ordenanzas/338/Ordenanza%20Metropolitana%20No.%20177.pdf

Tigani D. (2006). "Excelencia en servicio" 1º edición. Recuperado el 24 de enero de

2018 de: http://www.laqi.org/pdf/libros_coaching/Excelencia+en+Servicio.pdf

Uber. Historia de Uber. Recuperado el 24 de noviembre de 2017 de:

<https://www.uber.com/es-EC/our-story/>

Demoraes, F. (2006). "Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito

metropolitano de quito" nueva edición en línea. Quito: Institut français d'études andines, 2006. Recuperado el 5 de diciembre de 2017 de: <http://books.openedition.org/ifea/5116?lang=es#text>

ANEXOS

Quito, 15/03 2018

Por medio de la presente:

Yo, Hernán Anangón Villalva CI. 1001230547 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
entrevista a la/el señorita/señor
Cristian S. Chicaiza V. con número de matrícula,
712028 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian S. Chicaiza V. utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público de Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
Titulación

Atentamente,

HERNÁN

Nombre y apellido: Hernán Anangón
Cargo: Accionista
Empresa: Cia. Setemas
Número de cédula: 100123054-7
Teléfono celular: 0987312005
Correo electrónico:

Quito, 19/03/2018

Por medio de la presente:

Yo, Edwin Ortega, CI. 0400695540 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
entrevista a la/el señorita/señor
Cristian S. Chicaiza V. con número de matrícula,
712028 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian S. Chicaiza V. utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público de Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
Titulación

Atentamente,

Nombre y apellido: Edwin Ortega

Cargo: CHOFER

Empresa: SOTRAMUS

Número de cédula: 040069554-0

Teléfono celular: 0998545811

Correo electrónico: e.edwin_ortega-2018@HOTRAMUS.COM

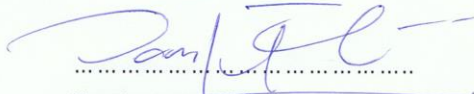
Quito, 16 mayo 2018

Por medio de la presente:

Yo, DANIELA CHACÓN ARIAS....., CI. 1714864798 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
ENTREVISTA EN VIDEO..... a la/el señorita/señor
CRISTIAN CHICAIZA..... con número de matrícula,
712028..... estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante CRISTIAN CHICAIZA..... utilizará este material en el
contexto del reportaje SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE QUITO
como parte de su trabajo de la asignatura de
TITULACIÓN.....

Atentamente,



Nombre y apellido: DANIELA CHACÓN ARIAS
Cargo: CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Empresa: MUNICIPIO DE QUITO
Número de cédula: 1714864798
Teléfono celular: 0978645706
Correo electrónico: dani.chacón.arias81@gmail.com

Quito, 13/05 2018 - 05-15

Por medio de la presente:

Yo, Enrique Morales, CI. 1710730597 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
La Entrevista realizada hoy a la/el señorita/señor
Cristian Chicaiza con número de matrícula,
712028 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian Chicaiza utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público en Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
T. Titulación

Atentamente,

Nombre y apellido: Enrique Morales Manríquez
Cargo: GERENTE DE OPERACIONES
Empresa: EPMTPO
Número de cédula: 1710730597
Teléfono celular: 0990853351
Correo electrónico: emoralasm@trolebus.gob.ec

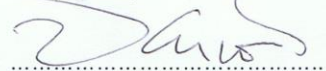
Quito, 15-05-2018

Por medio de la presente:

Yo, JAI ME VASCO NEZ, CI. 1702744671 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
entrevista de video a la/el señorita/señor
Cristian S. Caicedo V. con número de matrícula,
712028 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian Caicedo utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público en Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
Titulación

Atentamente,



Nombre y apellido: JAI ME VASCO NEZ
Cargo: Consultor
Empresa: MU
Número de cédula: 1702744671
Teléfono celular: 0984250850
Correo electrónico: Jvasconez1@yahoo.com

Quito, 28/05/2018

Por medio de la presente:

Yo, Abg. Eduardo del Pozo Fierro, CI. 1715061345.... autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
entrevista..... a la/el señorita/señor
Cristian S. Chicaiza V...... con número de matrícula,
712028..... estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian S. Chicaiza V. utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público de Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
Titulación.....

Atentamente,



Nombre y apellido: Eduardo del Pozo Fierro
Cargo: Vicealcalde Distrito Metropolitano de Quito
Empresa: MDM8
Número de cédula: 1715061345
Teléfono celular: —
Correo electrónico: —

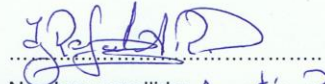
Quito, 13/05 2018

Por medio de la presente:

Yo, Ing. Rafael Agustín Rivadeneira C.I. 1707002240 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
entrevista en video a la/el señorita/señor
Cristian S. Chicaiza U. con número de matrícula,
7.120.2.8 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian Chicaiza utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación Actual del transporte público en Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
T. titulación

Atentamente,



Nombre y apellido: Agustín Rivadeneira
Cargo: Ingeniero técnico 11
Empresa: Secretaría de Movilidad
Número de cédula: 1707002240
Teléfono celular: 0958551322
Correo electrónico: rafael.rivadeneira@quito.gob.ec

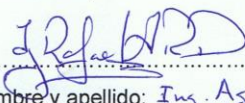
Quito, 01/04 2018

Por medio de la presente:

Yo, Ing. Agustín Rivadeneira, Cl. 170700224-0 autorizo el uso de
(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)
datos archivos excel a la/el señorita/señor
Cristian S. Chicaiza Veloz con número de matrícula,
712028 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las
Américas.

El/ La estudiante Cristian S. Chicaiza V. utilizará este material en el
contexto del reportaje Situación actual del transporte público de Quito
como parte de su trabajo de la asignatura de
Titulación

Atentamente,


Nombre y apellido: Ing. Agustín Rivadeneira
Cargo: SM 11
Empresa: Secretaría de Movilidad
Número de cédula: 170700224-0
Teléfono celular: 0958851322
Correo electrónico: rafael.rivadeneira@quito.gob.ec



ACTA	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO REUNIÓN / LEVANTAMIENTO / DIFUSIÓN	 EPO <small>Empresa de Pasajeros de Quito</small>
Trole <input type="checkbox"/> Sur Oriental <input type="checkbox"/> Central Norte <input type="checkbox"/> Sur Occidental <input type="checkbox"/> Ecovía <input type="checkbox"/> EPO <input checked="" type="checkbox"/>		

Fecha: martes 15 de mayo de 2018

Hora: 12:00

Convocado por: Gerente de Operaciones

Asunto: ENTREVISTA RELACIONADA CON INFORMACIÓN PÚBLICA

NOMBRE	ÁREA	CARGO	FIRMA
Ing. Enrique Morales	Gerencia de Operaciones	Gerente	
Sr. Cristian Chicaiza	UDLA	estudiante	

DESCRIPCIÓN DEL TEMA

De acuerdo al pedido realizado por el señor Cristian Chicaiza, estudiante de la UDLA, y en cumplimiento al Acceso a la Información Pública, se concede la entrevista relacionada a temas de Movilidad y Transporte en la ciudad de Quito y la operación de los Corredores: Central Trolebús, Eje Oriental y Sur Occidental.

Se entregó también presentación en Power Point sobre el resumen de la operación de cada corredor, en términos de flota, circuitos, kilómetros recorridos y pasajeros transportados.

