

Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina



Madisson Yojan Carmona Rojas

Doctorado en Geografía, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

<https://orcid.org/0000-0002-2942-4689>

Recibido: 26 de septiembre de 2019. Aceptado: 9 de junio de 2020.

Resumen

El objetivo del artículo es analizar los enfoques y perspectivas de la investigación sobre el problema del transporte informal en América Latina. Con base en la revisión de documentos académicos e institucionales, el texto da cuenta de la transformación en el abordaje del transporte informal en las últimas décadas. En la misma medida, sugiere que la falta de estudios de síntesis sobre el tema, es un claro indicador de la posición subordinada que este ha tenido con respecto a asuntos urbanos como la vivienda o el empleo. Con un énfasis en una mirada técnica y desarrollista, los estudios sobre el vínculo entre informalidad y transporte público no han logrado observar la manera en la cual el transporte informal se inserta en las estructuras espaciales desiguales de las metrópolis del continente. Junto con estas perspectivas, es de notar la emergencia de miradas críticas sobre el transporte informal que ponen su acento en el lugar que este ocupa en la configuración de estructuras urbanas desiguales. Finalmente, se concluye que el estudio del transporte informal más allá del discurso de la movilidad urbana sostenible, permitirá avanzar en la comprensión de nuevas dimensiones conflictivas de las ciudades latinoamericanas.

Palabras clave: Transporte informal. Informalidad urbana. América Latina. Estudios urbanos. Urbanización periférica.

Perspectives of the study of informal transport in Latin America

Abstract

The objective of the article is to analyze the approaches and perspectives of research on the problem of informal transport in Latin America. Based on a review of academic and institutional documents, the text reports on the transformation in the approach to informal transport in recent decades. To the same extent, it suggests that the lack of synthesis studies on the subject is a clear indicator of the subordinate position it has

taken with respect to urban issues such as housing or employment. With an emphasis on a technical and developmentalist view, studies on the link between informality and public transport have failed to observe the way in which informal transport is inserted into the unequal spatial structures of the continent's metropolises. Along with these perspectives, it is worth noting the emergence of critical views on informal transport that emphasize its place in the configuration of unequal urban structures. Finally, it is concluded that the study of informal transport beyond the discourse of sustainable urban mobility, will allow progress in the understanding of new conflictive dimensions of Latin American cities.

Key Words: Informal transport. Urban informality. Latin America. Urban studies. Peripheral urbanization. Palavras-chave: Transporte informal. Informalidade urbana. América Latina. Estudos urbanos. Urbanização periférica.

Introducción

En los estudios urbanos es clara la existencia de un vínculo entre transporte público y procesos de expansión de las principales ciudades de América Latina. Sin embargo, en los análisis aparecen con mayor relevancia los modos de transporte formales como el tranvía, los autobuses concesionados o los sistemas de metro y, por tanto, los recursos del transporte informal a los que acude gran parte de la población de las periferias aparecen referidos solo de forma tangencial. Lo anterior no indica que el transporte informal haya permanecido como un campo inexplorado en las ciencias sociales, sino que en el campo de la investigación urbana el tema –aun con su considerable magnitud– solo ha captado la atención en décadas recientes.

Desde la década de 1970, cuando investigadores vinculados con instituciones multilaterales, agencias de cooperación de las potencias del norte y universidades de diversas latitudes llamaban la atención sobre la necesidad de comprender el transporte informal en tanto generador de empleo, los trabajos sobre este complejo problema urbano han ido en aumento (Rimmer y Dick, 1980; Fouracre, 1977; Cervero, 2007a, 2007b, 2000, 1992; Gannon, 1997; Higgins, 1976; Golub, 2003; Silcock, 1986, 1981). En la misma medida, ante la disyuntiva de regularizar, aceptar o prohibir la creciente oferta de estos modos de transporte, los gobiernos locales han contratado numerosos estudios diagnósticos para que den cuenta de los mecanismos de acción y reproducción de la informalidad en el transporte.

No obstante, como se verá, el grueso de estos trabajos no está orientado a entender las implicaciones de la estructura del transporte informal en los procesos de expansión urbana hacia las zonas periféricas en las ciudades de los llamados países subdesarrollados. Por el contrario, lo que buscan es caracterizar, en tanto generadores de empleo urbano, los diversos modos de transporte informal existentes. En tal medida, el artículo sostiene que los estudios sobre transporte público informal guardan, por lo menos hasta el tránsito de la década de 1980-1990, una considerable distancia respecto de lo que Carrión (1990) o Schteingart (2000) refieren como el campo de la “investigación urbana en América Latina”.

Por otra parte, desde la década 1990 hasta el presente, el panorama de estudios sobre transporte informal en América Latina experimenta cambios importantes enmarcados por una transformación en el panorama institucional, no solo de la academia sino también de las instituciones multilaterales y organizaciones dedicadas a promover los estudios sobre los problemas urbanos y particularmente el transporte público. Este cambio en el entorno institucional representa la instalación en el panorama urbano de nuevas agendas de gobernanza que se conectan con intereses hegemónicos de alcance mundial que definen, en gran medida, las sendas y las perspectivas del estudio del transporte informal.

La exploración propuesta se sustenta en la revisión de reportes y diagnósticos sobre transporte informal en América Latina, cuyo rastreo corre a la par con la lectura crítica de las transformaciones en el estudio de la informalidad. A partir de ello se establecen los criterios que delimitan los momentos de ruptura o tensión entre las perspectivas ancladas en los postulados del Sector Informal Urbano -propio de una comprensión funcionalista de la informalidad- y aquellas que, emergidas en el panorama de expansión del discurso de la movilidad urbana sostenible, continúan insistiendo en respuestas de carácter técnico a esta problemática. Por otra parte, es preciso acotar que esta revisión no está orientada a comparar trayectorias urbanas en el continente sino a establecer las líneas gruesas -transversales- del discurso sobre el transporte informal en América Latina, para así mostrar cómo este se ha estructurado a partir de la reconfiguración política de los agentes promotores de los estudios.

Así, para dar cuenta de las transformaciones en los abordajes del transporte informal, se desarrolla una breve síntesis de los estudios sobre informalidad urbana en América Latina (provenientes en gran medida de la perspectiva del Sector Informal Urbano) y luego se establece un puente entre las características analíticas de este y la estructura de los análisis sobre transporte informal. Se sostiene que los estudios se distinguen por su carácter primordialmente descriptivo con respuestas, en términos de política pública, marcadas por un enfoque técnico. Posteriormente, en el marco del cambio en los planteamientos analíticos del enfoque Sector Informal Urbano (SIU) luego de la década de 1990, se identifican dos trayectorias o posturas que, si bien coinciden en señalar el lugar preponderante del transporte informal en los patrones de movilidad cotidiana en las grandes ciudades, se distancian a la hora de plantear los diagnósticos y los conflictos propios de este: *a.* aquella que se inscribe en el discurso de la movilidad urbana sostenible, el cual es promovido desde instituciones comprometidas con generar nuevos esquemas de gobernanza urbana, y *b.* aquella caracterizada por un carácter crítico que toma distancia de las miradas institucionales, para orientar su atención a la producción desigual del espacio urbano.

Aproximaciones al estudio de la informalidad urbana y transporte urbano informal

El libro *Informal transport in the development World* escrito por Robert Cervero (2000), ofrece una síntesis sobre el estado del transporte informal en el mundo en desarrollo. El texto de Cervero realiza una conceptualización del transporte informal sobre la base del vínculo de éste con las dinámicas del llamado sector informal (Fouracre, 1977; Higgins, 1976; Silcock, 1986, 1981, Rimmer, 1984). Así, partiendo de una clara lógica dualista (formal-informal), el autor asume el sector informal como aquel que llena un “vacío” en el que actividades y servicios urbanos vitales, en ausencia del Estado y la iniciativa privada formal, son asumidos por las “poblaciones pobres y marginadas” (Cervero, 2000:9).

Esta visión del sector informal se ancla en los estudios de Keith Hart en Ghana (Hart, 1971; 1973), que sirvieron, a su vez, como sustento del diagnóstico de la Organización Internacional del Trabajo sobre el empleo en Kenia (ILO, 1972). Noiseux (2000), Bangasser (2000) y Cortés (1988), entre otros, señalan que para Hart (1973) el sector informal emerge como escenario de oportunidad de ingresos económicos para las masas de migrantes campesinos que a su arribo a las ciudades no encuentran ofertas de empleo estables en el sector formal. Así, en la amplia gama de productos y servicios que se ofrecen en el sector informal (Hart, 1973:69-73), el transporte informal aparece, junto a otros servicios no especializados (reparación de calzado, sastrería, cuidado doméstico), como factores esenciales del alto dinamismo económico del sector, en los

cuales la baja inversión de capital, las altas rentabilidades y los reducidos niveles de instrucción o formación requeridos, facilitan la vinculación y, en síntesis, la obtención de ingresos que garantizan la subsistencia en las urbes en expansión.

Según Lautier (2003, 2004), Charmes (1992, 1987) y Sethuraman (1981), la existencia del sector informal, en el cual se ubica al transporte informal, se propone desde una perspectiva analítica emergida de la teoría del desarrollo económico de Lewis (1955; 1954). Allí, el principal problema de las economías de los países subdesarrollados radica en la disponibilidad de grandes contingentes de mano de obra desocupada que no logra su inserción en la naciente industria.

Sin lugar a dudas, la perspectiva desarrollista propuesta por Lewis (1955, 1954) representó un recurso teórico privilegiado para explicar las condiciones del subdesarrollo en el tercer mundo. De allí que se hiciera énfasis en las potencialidades del sector informal en cuanto factor de generación de empleo en los espacios urbanos. Por ello, las diversas actividades –como el transporte informal– desempeñadas por la “mano de obra sobrante” de Lewis, son entendidas como unidades productivas que encuentran en el espacio urbano de los países del tercer mundo el “vacío” que están llamadas a ocupar.

Lo anterior explica el hecho de que, dadas las aproximaciones al estudio del transporte informal desde el desarrollismo económico, en las décadas de 1970 y 1980 persistiera una fuerte desconexión entre la problemática de la prestación de este servicio urbano y los procesos configuración desigual del espacio urbana. Ahora bien, si se amplía la mirada a los estudios urbanos que se producen desde América Latina en estas en estas mismas décadas (Pradilla, 1979, 1974; Quijano, 1973; Castells, 1973, Lomnitz, 1975; Hardoy y Moreno, 1972; Hardoy, 1977; Singer, 1975; Kowarick, 1979), en su mayoría desarrollados bajo las perspectivas analíticas de la sociología marxista francesa, se advierte el transporte público queda subsumido en lo que algunos representantes de esta escuela denominan medios de consumo colectivo (Castells, 1974; Lojkin, 1979; Topalov, 1979).

En este panorama, el libro *A Expolição urbana* (1979) de Lucio Kowarick reviste especial importancia por cuanto allí el transporte público aparece vinculado con las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, y no solamente como un medio de enlace entre los lugares de habitación en las periferias y las zonas de actividad habitual de los pobladores de menores ingresos. Así, salvo el estudio de Kowarick, el grueso de trabajos de este periodo pasa por alto el lugar que tiene el transporte en la configuración urbana de las metrópolis latinoamericanas.

Aunado a los claros rasgos desarrollistas de los estudios del transporte informal elaborados desde la década de 1970, es posible encontrar vasos comunicantes con algunos de los postulados del sector informal urbano del Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe –PREALC– de la OIT, las políticas del Banco Mundial sobre el desarrollo urbano y la informalidad en los países del tercer mundo, y los análisis de la ONU acerca de la forma de lograr avances significativos en temas vinculados con la pobreza urbana. Otro elemento indicativo del horizonte analítico de los estudios sobre transporte informal desarrollados desde estas perspectivas, es la manera en la preconizan, en ausencia de una reflexión teórica sólida, las bondades de éste y para ello acuden a visiones de la informalidad como la de Hernando de Soto (1987), para quien se deben aprovechar las potencialidades de la informalidad para crear una “una base empresarial amplia” que sustente la configuración de una “economía auténticamente democrática; es decir, una economía de mercado” (Hernando de Soto, 1987:296).

Por otra parte, es preciso mencionar que la profusión de diagnósticos sobre transporte informal en los llamados países del tercer mundo (Fouracre, 1977; Jacobs, Maunder

y Fouracre, 1986; Higgins, 1976; Silcock, 1986, 1981; Rimmer, 1984), son financiados en gran medida por agencias de cooperación de los países del occidente europeo y Estados Unidos, interesadas en el comportamiento de este servicio en tanto generador de empleo, mas no como factor de la configuración de espacios urbanos segregados en los países dependientes. En estos trabajos es posible hallar un procedimiento o formato de caracterización invariable –que se inserta en la lógica de los estudios del sector informal urbano– y que aun en la actualidad mantiene su vigencia.

Esta revisión sobre el sentido que asume el estudio de “fenómeno” de la informalidad urbana en los llamados, hasta la década de 1980, países subdesarrollados permite observar que existe un interés manifiesto por describir más que comprender la configuración de actividades económicas que, desde la mirada de la OIT y el PREALC, son consideradas como informales. En tal medida, como se verá con detalle en el siguiente apartado, el estudio del transporte informal, al asumir como referente dicho horizonte de análisis, hallará en este una fuente de empleo y, por lo tanto, su carácter urbano estará dado más por su localización absoluta que por su papel en la configuración de los procesos de producción desigual del espacio en las metrópolis latinoamericanas.

El transporte informal desde la lógica desarrollista del sector informal urbano - siu

De acuerdo con Cervero (2000), el transporte informal, también denominado paratransit (Silcock, 1986; Rimmer, 1984; Rimmer y Dick, 1980; Cervero, 1991) o transporte alternativo (Mamani, 2004; Jennings y Behrens, 2017), se caracteriza por los siguientes atributos: espíritu de emprendimiento empresarial, vehículos envejecidos de baja capacidad, limitada calidad del servicio y competitividad por nichos de mercado (Cervero, 2000: 4). Estos atributos, delineados a partir de los postulados de Hart (1971; 1973) y la OIT (1972), se hacen presentes en diagnósticos sobre transporte informal en América Latina elaborados hasta la década de 1980 (Takyi, 1990; Hibbs, 1983; Andrlé, 1977; CEPAL, 1985; World Bank, 1986).

Con fundamento en los principales elementos analíticos del sector informal, y sustentado en estudios de caso adelantados en las principales metrópolis de África subsahariana (Nairobi, Kinshasa, Accra, Ciudad del Cabo) y el sudeste de Asia (Manila, Yakarta, Bangkok), Fouracre (1977) y Silcock (1986, 1981) estructuran un esquema descriptivo para el transporte informal que en lo sucesivo servirá de fuente para explicar su funcionamiento en los llamados en las décadas de 1970 y 1980 países subdesarrollados. A continuación, se enuncian los puntos centrales de este esquema:

- » Aparece, como telón de fondo, el panorama urbano de los casos de estudio, y a partir de datos estadísticos se establece el marco socio-económico en el cual emerge y se configura el transporte informal en tanto alternativa de empleo. Junto con ello, se hacen referencias a los arreglos políticos locales y cómo estos favorecen la aparición de alternativas de transporte que atienden la demanda de las poblaciones de menores ingresos.
- » Luego de esta caracterización se identifican los diversos tipos de vehículos empleados en el transporte informal: minibuses, jeepneys (jitneys), camionetas de doble tracción, taxis y moticicletas, vehículos impulsados por la fuerza de sus operarios como los bicitaxis en sus distintas variantes, y vehículos de tracción animal, que para el caso de América Latina no son muy comunes. En este punto se discuten, además, las características técnicas de los vehículos, así como el tiempo de uso, la seguridad y la comodidad de estos.

- » A partir de la descripción de los vehículos, se registran las diversas modalidades de propiedad y operación de los vehículos: el operario que a su vez es propietario, el operario que es arrendador de la unidad, y el operario, no propietario, que es subcontratado para la conducción por propietarios o arrendadores. De este ámbito en particular, se desprenden los análisis sobre el empleo en el sector del transporte informal, para lo cual las variables estadísticas del primer ámbito son un elemento fundamental.
- » Una vez establecidas las condiciones materiales de la prestación del servicio (vehículos y conductores), se especifican los asuntos relativos a la operación del servicio: tipos de rutas, tarifas y tiempos de recorrido. En este apartado se identifican tres tipos fundamentales de rutas, clasificadas por su alcance espacial: aquellas que operan directamente entre los sectores periféricos y las zonas centrales de las ciudades –largo alcance–, las que operan como mecanismo en enlace entre los sectores periféricos y las terminales del transporte formal localizadas en los márgenes de las ciudades –alcance medio–, y finalmente las que operan en tramos cortos, bien sea en las zonas centrales o periféricas –corto alcance–. Además, se señalan, de acuerdo con el tipo de ruta, cuáles son los rangos de tarifas del servicio.
- » Finalmente, se discute el desarrollo de políticas públicas frente al problema del transporte informal, y allí la participación de organismos multilaterales en asocio con los gobiernos locales y nacionales cumple un papel fundamental, toda vez que es desde acción de este conjunto de agentes que se delinea el contenido de las iniciativas de intervención y planificación orientadas a regular los servicios urbanos.

Como se observa, los cinco elementos descritos dan cuenta del enfoque SIU con el cual se trató el tema del transporte informal hasta la década de 1980, y además permiten inferir que los esfuerzos por entender esta problemática urbana, si bien sirvieron como insumos para el desarrollo de políticas de regulación de las condiciones del servicio, no lograron extender su alcance a la comprensión de las dinámicas de segregación urbana de las cuales emergen estas alternativas de transporte. En síntesis, es posible decir que la perspectiva dualista en la cual se sustentan los estudios englobados en el rótulo del SIU, limitó el alcance de sus posibilidades analíticas y, en última instancia, subordinó el problema del transporte urbano a la generación de empleo.

Tal es el caso del estudio de los “Colectivos” en Buenos Aires, catalogados por Hibbs (1983:913) como un “paratransit service”. En este trabajo el autor orienta su análisis a la comprensión de este servicio desde la óptica de la generación de empleo en la operación cotidiana de las unidades de transporte. Así, tomando como caso de estudio la empresa Nuevos Rumbos, se indica que cada unidad de transporte emplea en promedio a “2.5 conductores por vehículo” (Hibbs, 1983:913), seguido caracteriza variables como los horarios de trabajo, las distancias recorridas por cada unidad al día y el costo del boleto. Sin embargo, el trabajo, fiel a la tradición de estudios sobre transporte informal desde la óptica del SIU, no proporciona información sobre el lugar de esta alternativa de transporte en la oferta global de la ciudad.

En similares términos a los de Hibbs (1983), los trabajos sobre los “Públicos” en Puerto Rico (Takyi, 1990) y los “Carros por puestos” en Caracas (Takyi, 1990 y CEPAL, 1985), referidos como “jitneys systems,” caracterizan la presencia de este servicio público en las dos ciudades. Para el caso de Puerto Rico, Takyi (1990:168-169), con base en cifras de Andrieu y Rodríguez (1977), proporciona información sobre el total de vehículos de este tipo que circulan por la Isla: 10.000, de los cuales el 20% (20.000) lo hacen por la capital, San Juan, atendiendo a 150.000 pasajeros por día; enseguida, el trabajo aborda las características operacionales de los “Públicos”: tipo de vehículos, número de conductores empleados en estos y costos del pasaje. Por su parte, en el caso de los “Carros por puestos”, Takyi (1990:169), con apoyo en investigaciones de Cajiao (1979a y 1979b), refiere la existencia de 6.000 vehículos tipo jeep, de los cuales aproximadamente la mitad

circulan de forma “pirata” debido a los bajos controles legales y la alta demanda que no es cubierta por servicios regulados; luego de esta síntesis, Takyi (1990) describe, en un esquema similar al de Puerto Rico, las características más sobresalientes de la operación de este servicio, sin ahondar, como en el caso anterior, en la inserción de estos esquemas de “paratransit” en la estructura de la movilidad cotidiana de las dos ciudades y sin mencionar qué papel juegan en los procesos de organización urbana de ellas.

Por otra parte, en un estudio previo al de Takyi (1990), la CEPAL (1985:45) se ocupó del caso de los “Carros por puestos” de Caracas, aunque en este caso su enfoque, si bien mantiene variables analíticas vinculadas con el empleo en este servicio de transporte, amplía la mirada para incorporar una “evaluación crítica sistema de vehículos por puesto” en la cual proporciona elementos para comprender cómo las débiles condiciones de regulación del sector del transporte público urbano, aunadas a la posibilidad de compra de estos vehículos a bajo costo, han llevado a la proliferación de este servicio. Al término de este estudio, se incluye una reflexión que se encuentra enmarcada en la lógica analítica del SIU promovida en América Latina por el PREALC: “La decisión de si se debe o no regular el subsector normalmente termina en la adopción de algún tipo de regulación, pero cabe prestar atención a la posibilidad de no imponer reglamentos económicos” (CEPAL, 1985:53).

En los estudios aludidos la discusión está referida particularmente al transporte informal bajo las diversas acepciones que este ha tomado (paratransit o jitneys), y aunque para América Latina, como se puede observar, no son numerosos, pues el centro de atención ha estado puesto en otros continentes (África y Asia, principalmente), sí es posible rastrear en ellos la presencia de un claro enfoque desarrollista heredado de la perspectiva del SIU. Por otra parte, es necesario mencionar la existencia de reflexiones sobre el transporte público con algunas acotaciones a los modos informales en trabajos que se ocupan de discutir el desarrollo urbano en América Latina. Así, por ejemplo, los trabajos de Bernardo Navarro (1988) y Bernardo Navarro y Ovidio González (1989) sobre el transporte urbano en la ciudad de México incluyen algunas líneas sobre la existencia de alternativas informales de transporte en esta Zona Metropolitana. A estos trabajos se suma el estudio de Diane E. Davis (1999:33), estructurado desde la perspectiva de la sociología política, sobre “la dinámica de la administración y el desarrollo de la ciudad de México” en tanto ejes de las transformaciones en la gestión del transporte público y los conflictos derivados de esta, y cómo es posible, en este marco, analizar la configuración de prácticas de informalidad en la operación del transporte público.

Otros trabajos realizados en este periodo sobre la problemática del transporte público en las principales ciudades de América Latina, como los de Vargas (1985), Pacheco (1985) y Assmann (1978) también contienen algunas menciones al transporte informal, aunque estas no se integren al cuerpo analítico de los problemas tratados en estas investigaciones. Por otra parte, también existen comentarios generales en reportes de la World Bank (1975 y 1986) al transporte informal, en los cuales se insiste en la dificultad metodológica para medir el impacto de estos en la oferta global del transporte público, razón por la cual las cifras correspondientes aparecen categorizadas como “otros modos de transporte” sin que exista una incorporación efectiva de estos datos estadísticos a la comprensión de la estructura del transporte público urbano en el continente.

Se ha insistido hasta aquí que los estudios sobre las características y alcances del transporte informal se ubican en la órbita del SIU, sin embargo, no se puede perder de vista que en la amplia literatura se advierten, en la segunda mitad de la década de 1980, rupturas con los presupuestos analíticos establecidos y aceptados hasta el momento. Como se verá, dicho recorte temporal está enmarcado en transformaciones económicas y políticas de orden mundial que encuentran que la tradición del SIU no logra explicar

las profundas alteraciones en la división internacional del trabajo y, por tanto, en el comportamiento de la informalidad en los espacios urbanos del denominado, hasta ese entonces, tercer mundo.

Así, hasta la década de 1980, sobresalen cuatro asuntos que estructuran la mirada desarrollista del SIU sobre el problema del transporte informal en los países dependientes:

- » Al observar la estructura descriptiva ya enunciada, se hace evidente una marcada tendencia a entender el funcionamiento del transporte informal desde criterios eminentemente economicistas en los cuales, si bien se involucran algunas variables “sociales” o “políticas”, se privilegia una mirada de carácter técnico propia de las teorías de la modernización. En América Latina el PREALC, en cabeza de Víctor Tokman y la CEPAL cumplen un destacado papel en la promoción no solo financiera sino ideológica de estas posturas analíticas.
- » Para llevar a cabo las tareas de investigación vinculadas con el comportamiento del empleo en el transporte informal, las instituciones promotoras de estos estudios contaban con un conjunto de especialistas provenientes principalmente de universidades y centros de investigación del occidente europeo y Estados Unidos, cuya formación estaba centrada en la economía neoclásica y la sociología experimental. También es importante apuntar que para el desarrollo de estas misiones de trabajo, la contribución en campo de especialistas y cuadros técnicos de los organismos de gobierno y la academia de los países dependientes era fundamental.
- » En la acción de organismos internacionales vinculados con el estudio del transporte informal, un elemento cardinal es la fuente de los recursos económicos que auspiciaban las misiones técnicas encargadas de estudiar este fenómeno. Al término de la Segunda Guerra Mundial las potencias industrializadas del norte conforman agencias de cooperación entre cuyas funciones se encontraba la promoción y financiación de estudios sobre las condiciones económicas y sociales de los países subdesarrollados. Empero, no es sino hasta las décadas de 1960 y 1970, cuando las acciones de estos organismos, en asocio con instituciones como el Banco Mundial, la ONU o la OIT, cobran mayor relevancia.
- » Propio de las miradas funcionalistas en boga en las décadas del 1970 y 1980, los enfoques del transporte informal insistían en entender lo urbano como un contenedor de actividades económicas y sociales. De allí que se no encuentre una perspectiva analítica relacional, en la cual el espacio urbano, en tanto producto de las dinámicas de acumulación y reproducción del capital, contribuyera a comprender el lugar del transporte informal en la configuración de los procesos de expansión de las metrópolis de los países dependientes. Por su parte, los estudios urbanos de carácter crítico se mantuvieron al margen de la discusión por el transporte, dado que su atención se centraba, principalmente, en los mecanismos de acceso al suelo urbano y a la vivienda.

En tal medida, al analizar el transporte informal desde los postulados del SIU, se observa cómo se erigió un aparato argumentativo dualista que trató de extender los alcances del estudio de los mercados de trabajo a la estructuración del espacio urbano. En consecuencia, bajo los presupuestos de lo formal versus lo informal, se perdieron de vista las articulaciones entre, por un lado, los procesos de periurbanización y las dinámicas de reproducción de la fuerza de trabajo y, por otro, la configuración del transporte informal, en tanto productor y producto que participa del desarrollo desigual del espacio urbano (Smith, 2008) en los países del capitalismo dependiente.

Luego de revisar los elementos estructurantes tanto el aparato expositivo como la perspectiva de análisis del transporte informal, las críticas que autores como Lautier (1989), Cartaya (1987), Portes y Benton (1987) o Davis (2014) dirigen a los planteamientos del sector informal cobran total relevancia, y en la misma medida se pueden extender

el caso que nos ocupa. Así, Davis (2014:228) revela que contrario a los postulados del dogma de la “movilidad ascendente” en el cual “el sector informal es simplemente una escuela de oficios urbanos [el transporte informal está incluido aquí] de la que la mayor parte de los emigrantes rurales saldrán graduados” (Davis, 2014:228), lo que ocurre en las décadas del ajuste estructural, es un proceso en el cual “los trabajadores excedentes del mercado formal y los que pierden sus empleos en el sector público, descienden hacia el mundo de la economía sumergida” (Davis, 2014:229). Por otra parte, Portes y Benton (1987:134) sugieren que las “caracterizaciones iniciales del sector informal como marginal y excluido” desconocen las articulaciones funcionales que existen entre los mecanismos formal e informal de vinculación de la fuerza de trabajo en América Latina.

Lo anterior no implica que luego de la década de 1980 los rasgos descriptivos -inscritos en la lógica analítica desarrollista- a partir de los cuales se produjo el grueso de la literatura sobre el transporte informal desaparecieran. Como se verá en el siguiente apartado, lo que se revela en la amplia producción de la década de 1990 y el siglo XXI sobre el tema, es más bien un reacomodo en el entorno institucional de las organizaciones promotoras de los estudios, en el cual se manifiestan transformaciones en el campo de la gobernanza urbana que reflejan nuevos discursos, en gran medida marcados por la implementación de políticas neoliberales en el entorno urbano.

Transformaciones en el entorno institucional

Se enmarcan en las transformaciones en el entorno institucional aquellos cambios tanto en el enfoque de los estudios como en los actores interesados en la elaboración y difusión de éstos. En el panorama de transformaciones en la forma de entender el transporte informal, sobresalen tres asuntos contextuales: en primera instancia, se encuentran las discusiones sobre la sostenibilidad, promovidas por el Banco Mundial, las diversas agencias de la ONU y una multiplicidad de ONG, que encuentran eco en las decisiones de los gobiernos nacionales y locales. En segunda instancia, se aprecia la emergencia del paradigma de la movilidad urbana sostenible, en el cual el transporte como eje explicativo pierde terreno, y en su lugar aparecen nuevas estructuras analíticas vinculadas con el llamado “paradigma de la movilidad” (Shiller y Urry, 2005). En tercera instancia, se observa la creación en los países dependientes de importantes centros de investigación, gestionados con recursos de agencias de cooperación de las potencias económicas y gobiernos locales, especializados en temas derivados del discurso de la movilidad urbana sostenible como: las nuevas tecnologías, los flujos y redes de información, la conectividad, entre otros.

En estos desplazamientos tanto políticos como espaciales, se van a revelar nuevas agendas de investigación y trabajo sobre el transporte informal, en las cuales el tema del empleo en el sector informal si bien permanece, ya no ocupará el mismo rango de importancia. En su lugar, los estudios desarrollados desde los nuevos centros de investigación –financiados por corporaciones multinacionales del sector del transporte, gobiernos de los países del norte y organismos multilaterales– (Behrens et al., 2017; Behrens et al. 2016; Schalekamp y Behrens, 2009; Schalekamp et al. 2015; Salazar, Behrens y Wilkinson, 2013; Salazar y Behrens, 2013; Wilkinson, 2008a, 2008b; Bocarejo et al., 2014; Bocarejo y Oviedo, 2010; Bocarejo, 2008; Susuki, Cervero y Iuchi, 2013) centrarán su atención, por un lado, en el impacto que tienen los recortes en los presupuestos estatales destinados a la provisión de servicios urbanos en la configuración de nuevos patrones de movilidad urbana; y por otro, en la manera en la que nuevos esquemas de negocio y operación del transporte, como las alianzas público-privadas, contribuyen a resolver los problemas socio-espaciales derivados de la expansión urbana.

El transporte informal conserva un lugar importante en estos estudios, pues se reconoce –siendo este un claro rasgo de continuidad– que ante las restricciones presupuestales y también por las limitaciones o rigidez de los esquemas de operación de los sistemas formales, éste continúa siendo una respuesta efectiva que no requiere de inversión de fondos públicos, y a la vez que promueve el espíritu de emprendimiento en los prestadores del servicio (De Soto, 1987 y 2000). Además, estos estudios refieren, como un deber ser, el papel fundamental que cumple el mercado en la autorregulación de los servicios urbanos, aunque reclaman, por otra parte, que los gobiernos nacionales y locales dispongan de instrumentos que lo permitan. Empero, como se mencionó, hay un viraje en los énfasis, que hará que el transporte informal sea, de manera progresiva, subsumido por las dinámicas propias de los discursos de la movilidad urbana sostenible.

A los anteriores propósitos contribuyen de forma decidida organismos multilaterales como el Banco Mundial (World Bank) y la ONU para el ámbito mundial, o el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Corporación Adina de Fomento - Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Africano de Desarrollo (AFDB) y el Banco Asiático de Desarrollo (ADB), quienes en sus publicaciones (Scholl et al., 2016; Corporación Andina de Fomento, 2011; Susuki, Cervero y Iuchi, 2013; African Development Bank, 2010; World Bank, 2002; Asian Development Bank, 2012) hacen acopio –algunas de manera claramente apologética– de los temas ya descritos, no sin antes dotarlos de un marcado sentido normativo, que se habrá de reflejar en la forma en la que se construyen las políticas públicas sobre el transporte público.

También se suman instituciones como el World Research Institute (WRI), el Institute for Transportation and Development Policy (ITPD) y sus respectivas delegaciones regionales¹ que convertidas en reconocidos *think tanks*, promueven ideas sobre nuevos sistemas de movilidad sostenible en los que, por ejemplo, el BRT –Bus Rapid Transit o Autobuses de Tránsito Rápido, por su traducción al español–, ocupa un lugar privilegiado (Centro de Transporte Sustentable, 2009; Institute for Transportation and Development Policy, 2012; Montezuma, 2010; Passalacqua, 2003; Rogat (Ed.) (2009). Esto no implica que se haya dejado totalmente de lado la perspectiva dualista propia del enfoque desarrollista, pues se mantiene la retórica del desarrollo, pero ahora revestida de nuevos discursos que propugnan que el transporte y la movilidad sustentables deben ser la columna vertebral del desarrollo urbano (ITPD, 2013).

Al respecto de lo anterior, es indicativo el estudio *Desarrollo Orientado al Transporte* - (2013), publicado por el ITPD y financiado por el Gobierno Británico, en el cual se trazan las líneas generales del sentido que debe asumir el desarrollo urbano contemporáneo: “se debe transitar hacia modelos y estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte público sean los elementos alrededor de los cuales se genera el desarrollo de las ciudades” (ITDP, 2013:10). En esta propuesta, las modalidades de transporte informal como los bicitaxis, taxis colectivos o minibuses, deben ser modernizadas e integradas a las estructuras de operación unificadas propias de los nuevos arreglos de gestión urbana promovidos por el Banco Mundial o la ONU.

En la misma línea de lo expuesto, se ubican los estudios desarrollados en el Centre for Transport Studies de la Universidad de Ciudad del Cabo en Sudáfrica, vinculado con el African Centre of Excellence for Studies in Public and Non-motorised Transport –ACET–, y desde el cual se adelantan investigaciones no solo para África sino para

1 Para América Latina el Centre of Excellence for Bus Rapid Transit –BRT CoE– con sede en Santiago de Chile y el Centro de Transporte Sustentable –CTS– con sede en la Ciudad de México; para África el African Centre of Excellence for Studies in Public and Non-motorised Transport –ACET– con sede en la Ciudad del Cabo; para Asia el Transport Research & Injury Prevention Programme –TRIPP– con sede en Nueva Delhi y el China Urban Sustainable Transport Research Center –CUSTREC– con sede en Pekín.

otros continentes, entre los cuales América Latina tiene especial atención. Allí, investigadores como Roger Behrens, Peter Wilkinson, Herrie Schalekamp y Pablo Salazar -este último también participa activamente del análisis de las dinámicas del transporte urbano en América Latina, particularmente en Colombia, su país de origen-, han desarrollado una amplia producción en la que postulan que el desarrollo urbano y la movilidad sostenible deben estructurarse sobre modalidades de transporte híbridas (Salazar, Behrens y Wilkinson, 2013), en las que converjan tanto los servicios formales como los informales, catalogados por ellos como paratransit.

Si bien hasta ahora se ha puesto énfasis en las iniciativas de investigación del transporte informal ancladas en los parámetros técnicos y políticos de las instituciones internacionales y centros de pensamiento promotores de los nuevos discursos de movilidad urbana sostenible, este no es el único espectro que ocupan las transformaciones en el campo de lo institucional. Por ello, es preciso señalar que junto a las perspectivas de las instituciones multilaterales y corporaciones ya referidas, y como se verá en el siguiente apartado, desde institutos de investigación y universidades de diversos países de América Latina, las preocupaciones por entender de manera más amplia las dinámicas del transporte informal también han logrado mayor notoriedad, y de ello da cuenta la creación de líneas investigación que han apostado por ofrecer miradas críticas sobre el tema.

Orientaciones contemporáneas en los estudios sobre transporte informal en América Latina

En el panorama de los estudios referidos al funcionamiento del transporte en América Latina durante las últimas tres décadas, es preciso señalar que aquellas investigaciones que toman el caso de Bogotá como ejemplo paradigmático de efectividad en la gestión de movilidad urbana sostenible han logrado un importante grado de notoriedad. De tal manera, bajo el los BRT como la “fórmula ganadora” (Vesga, 2009), autores como Montezuma (2010), Bocarejo (2013), Dávila (2013) o Hidalgo (2010) e instituciones como ITDP o CTS, han buscado posicionar en el concierto latinoamericano un discurso en el cual se sostiene que con la implementación de sistemas de transporte masivo BRT, y dadas sus características funcionales e institucionales (Carmona, 2017a, 2017b y 2016), es posible consolidar procesos de regularización del transporte informal en las grandes metrópolis de la región.

En este proceso, la participación de investigadores como Salazar, Behrens y Wilkinson, (2013), Salazar y Behrens (2013), Behrens et al. (2017), Wilkinson (2006, 2008 y 2010) o Ardila y Menckhoff (2002) es definitiva, pues, como resultado de sus propuestas de sistemas de transporte híbridos, en los cuales participan modos informales integrados a esquemas de negocio y operación formales, un número significativo de gobiernos urbanos de América Latina ha buscado transformar sus estructuras de transporte para ajustarlas a las premisas políticas de la movilidad urbana sostenible o del desarrollo orientado al transporte (DUS).

Ahora bien, frente a estas políticas de formalización o regularización progresiva del transporte informal, persisten interrogantes sobre la informalidad urbana en América Latina, que se creían resueltos como resultado de los intensos debates de las décadas de 1970 a 1990. En particular, autores como Mamani (2004a y 2004b), Jirón e Imilán (2019), Blanco, Bosoer y Apaloza (2014) o Gutiérrez (2010) aluden la ausencia de reflexiones consistentes acerca de los engranajes entre la promoción de políticas neoliberales y la reconfiguración de las actividades informales en el panorama de las transformaciones contemporáneas en la división internacional del trabajo. En la misma

medida, señalan que las perspectivas de movilidad urbana sostenible y el desarrollo orientado al transporte, al centrar su atención en los arreglos institucionales y la eficacia de las estrategias de gobernanza urbana, revalidan el papel de lo técnico y, por esa vía, se sustraen de una visión más amplia del problema de la producción desigual del espacio urbano.

En este marco, el informe *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina* (2017), editado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) permite ilustrar con precisión los anteriores comentarios sobre el discurso institucional de la movilidad urbana sostenible. Así, a la hora de caracterizar los problemas de movilidad y accesibilidad urbana en América Latina, el texto parte de un análisis meramente formal –ausente de consideraciones políticas o relacionales–, en el cual se señala que la discusión sobre el desarrollo urbano no debería centrarse en la dicotomía densificación – expansión, sino en la generación de instrumentos de gobernanza que permitan administrar de manera eficiente los recursos. Por ello, el transporte público en la visión de la CAF no toma como eje problémico la existencia de claras desigualdades socioespaciales, de las cuales los patrones de movilidad cotidiana son una muestra, y por ello continúa asentando la idea de que las salidas a los problemas de movilidad pueden ser estructuradas bajo criterios eminentemente técnicos.

Con fundamento en esta premisa, el informe asume el transporte informal al amparo de las visiones de Hernando de Soto (1987) sobre informalidad ya expuestas en el primer apartado. De allí que se haga un llamado a reconocer las potencialidades de este pues: “i) representa una fuente de empleo para familias vulnerables, ii) muchas veces el servicio está más alineado con las necesidades del usuario (...) y iii) su cobertura espacial complementa la oferta formal” (Corporación Andina de Fomento, 2017:165) y, en adición, “complementa el transporte formal, en especial en algunas ciudades y para familias que habitan barrios desfavorecidos” (Corporación Andina de Fomento, 2017, pág. 166). Por otra parte, a la hora de sugerir orientaciones de política pública para *enfrentar* la informalidad en el transporte, el informe retoma, en términos amplios, las indicaciones desarrolladas desde la década de 1980 por organismos como el PREALC o la CEPAL. Con esto queda demostrado, como se ha insistido, que hay rasgos del enfoque desarrollista del SIU que sobreviven a las transformaciones institucionales ya descritas, y se instalan, con algunos cambios de nomenclatura, en el horizonte de gestión urbana contemporánea.

Así, de las perspectivas de la movilidad sostenible y los sistemas de transporte híbridos, se desprenden los trabajos de Golub (2003), Oviedo y Dávila (2016), Oviedo y Titheridge (2016), Brand y Dávila (2011), Dávila (2011), Bocarejo y Oviedo, 2012 y Bocarejo et al. (2016). Según estos autores, los dos asuntos expuestos convergen en la necesidad de ampliar la cobertura de sistemas de transporte masivo como Transmilenio –sistema BRT implementado en Bogotá en el año 2000–, en el entendido de que dada su estructura física –fundamentada en los carriles confinados– y su esquema de negocio, estos permiten lograr el equilibrio al que se hizo alusión. Además, el esquema de rutas alimentadoras que operan desde los barrios periféricos hacia las estaciones principales, se convierte en la estrategia fundamental de la necesaria tarea de modernización del transporte informal. De esta forma, se hace evidente cómo un sistema flexible y eficiente como el BRT, se convierte en el instrumento técnico privilegiado para hacer frente a los problemas de la fragmentación urbana.

Lo anterior da cuenta de cómo, desde las perspectivas oficiales, se considera que la informalidad en el transporte es un problema de accesibilidad y de oportunidades individuales de quienes habitan las ciudades, y no el resultado de una estructura socioespacial desigual, articulada claramente, por un lado, a los intereses de valorización del capital en el espacio urbano y, por otro, a las condiciones de reproducción social al interior del capitalismo dependiente latinoamericano.

En contrapunto con la expansión de discursos centrados en asuntos de carácter formal y técnico, se ubican discusiones que desde diversos países de América Latina han contribuido a dotar de un sentido crítico a la expansión de las alternativas de transporte informal en las principales metrópolis de la región. En este panorama se ubican los desarrollos analíticos de autores como Hernán Mamani (2004a, 2004b, 2013, 2016a y 2016b), Diana Valdes (2014) y Óscar Figueroa (2001 y 2005), para quienes la problemática del transporte informal, a diferencia de las perspectivas centradas en la lógica desarrollista, está cimentada sobre una estructura espacial desigual, en la cual las dinámicas del mercado del suelo urbano impide que los pobladores de ingresos más limitados accedan a vivienda de calidad en sectores centrales y bien conectados con los centros de trabajo y actividad cotidiana.

En tal medida, a la hora de analizar el caso del transporte informal en la ciudad de Río de Janeiro, Mamani (2004a y 2004b) sostiene que, en el marco de la expansión de políticas neoliberales por el país y ante la clara retirada del Estado de la provisión de este servicio de transporte público, se da un inusitado aumento en la oferta de transportes “alternativos”, que van a encontrar en los monopolios de las grandes empresas de transporte un terreno fértil para su actividad. Según el autor, en Río de Janeiro y su zona metropolitana existían en el periodo 1996-2002 85 rutas de transporte informal, de las cuales se desprende un número significativo de ramales (Mamani, 2004a:336). Si bien no proporciona datos desagregados sobre el número total de pasajeros transportados en estos medios, es preciso referir que el transporte alternativo, generalmente cobijado por la categoría de Ônibus (aquellos que son formales están controlados por la ANTP), contribuye a que este se posiciona, con un porcentaje cercano al 90% (Mamani, 2004a:323), como el que atienden el mayor número de viajes de Río y la zona metropolitana. Así, de acuerdo con el autor, junto con la neoliberalización de los servicios urbanos, las compañías formales, agremiadas en la ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)², logran una posición dominante en el mercado que les permite un nivel de control casi absoluto sobre las rutas y las tarifas.

Según Mamani (2004a:328), dicho “control será posible por la confirmación de un cartel que, mediante presiones y prácticas de corrupción”, se encargará de cooptar las decisiones gubernamentales, en un panorama político y de gestión proclive a la libre competencia y la acción absoluta del mercado por sobre las regulaciones estatales. Si bien este panorama, como el mismo autor sostiene, no es nuevo en ciudades como Río de Janeiro o Sao Paulo, sí experimenta transformaciones profundas, toda vez que con la configuración de nuevas centralidades urbanas, ancladas en alteraciones en los mercados de trabajo, los esquemas tradicionales de funcionamiento del transporte público se tropiezan serias limitaciones a la hora de responder a las nuevas demandas de los usuarios.

Por otra parte, Mamani (2004a:330) es enfático en la necesidad de comprender el transporte informal más allá de los límites analíticos impuestos por las visiones institucionalizadas por organismos como la OIT, de allí que sugiera que lo “informal (...) no puede ser estudiado como un sector, y sí como diferentes instancias heterogéneas de relaciones sociales y económicas”. De esta forma, la propuesta del autor se postula como opuesta a los desarrollos de Hernando De Soto, por cuanto estos desconocen la existencia de “formas dominantes o hegemónicas de organización de las actividades

² Esta organización agremia a los empresarios del transporte público en el Brasil, y desde su fundación en 1977 ha sido un importante propulsor en su país de los lineamientos de política pública emanados por organismos internacionales. Por una posición monopólica en el sector, han tenido un amplio margen de maniobra en negociaciones con el estado federal y los gobiernos locales. Desde 1978 publica la *Revista dos Transportes Públicos*.

económicas” (Mamani, 2004a:330) en los países latinoamericanos, y en tal medida, impiden entender las estructuras de actuación o el campo sociológico del cual emergen las alternativas de transporte informal en las metrópolis brasileñas.

Por su parte, Valdes (2014:27) observa que la expansión en la oferta de transporte informal en la ciudad de Cali, debe encuadrarse en un panorama configurado en la década de 1990, en el cual “el reajuste de la estructura económica tuvo su expresión inicial en el transporte público por medio de políticas de reducción de las regulaciones del sector. Es decir, se establecieron flexibles exigencias” para la prestación del servicio, que aunadas al crecimiento urbano experimentado, dieron como resultado la proliferación de “piratas de asfalto”, como denomina la autora a quienes prestan servicios informales.

Dichos “piratas de asfalto” son vistos por Valdes (2014:63) como agentes urbanos que se integran en el complejo entramado de la movilidad cotidiana caleña, y al hacerlo estructuran “formas de organización colectiva” que, si bien son rechazadas o vistas con recelo por las autoridades locales, son reconocidas ampliamente tanto por usuarios como por prestadores formales del servicio de transporte. El resultado de ello es, según la autora, un campo de tensiones en el cual, por ejemplo, los agentes de tránsito, quienes representan la legalidad, se insertan en las redes informales de negociación cotidiana que se diseñan para hacer que las reglamentaciones se apliquen de formas diferenciales y contextualizadas según el comportamiento de la demanda.

Lo anterior se ubica en la línea de lo expuesto por Davis (2012:21), cuando afirma que “los actores formales e informales se apoyan los unos a los otros para conseguir sus metas tejiendo estratégicamente redes”. De esta forma, el análisis de Valdes (2014) sobre Cali se inserta en una corriente de análisis de la informalidad que, al superar las lecturas dualistas sobre el transporte público, permite comprender tanto las dinámicas propias de los “piratas de asfalto” como los arreglos conflictuales que definen la prestación del servicio en esta ciudad.

En este marco de lecturas sobre el transporte informal en América Latina, las investigaciones de Óscar Figueroa (2001, 2005) constituyen un aporte significativo, toda vez que, haciendo acopio de una fecunda tradición de crítica a las perspectivas tradicionales de miradas sobre el fenómeno, abre una senda de trabajo en la cual la mirada no se centra en una perspectiva tecnicista, sino que se orienta a comprender cómo los arreglos institucionales y económicos contemporáneos afectan de forma diferencial la movilidad cotidiana de diversos sectores de la población urbana latinoamericana.

Así, Figueroa (2005:48) encuentra que “la población de menores ingresos no viaja necesariamente en modos más baratos; por el contrario, en muchos casos los mayores costos redundan de tal manera en el presupuesto, (...) que el servicio se convierte en un factor reforzador de la diferenciación social”. Esto se explica, según el autor, por la forma en la que se han configurado los procesos de periurbanización en el continente, ha llevado a los habitantes de las zonas periféricas a realizar, como sucede habitualmente en las zonas metropolitanas de la Ciudad de México, Buenos Aires, Sao Paulo o Río de Janeiro, hasta cuatro trasbordos para acceder a los lugares de actividad cotidiana (Figueroa, 2005:48).

En este orden de ideas, la mirada de Figueroa (2001:379) busca cerrar la brecha analítica existente entre “políticas urbanas y diferenciación social”, para, a partir de ello, sugerir que no es posible comprender el comportamiento de la oferta y la demanda de transporte informal sin tomar en consideración los “procesos económicos y políticos que impactaron en el transporte” desde el momento de aplicación de políticas de ajuste estructural de las décadas del 80 y 90 del siglo pasado. Por ello, el autor toma distancia

tanto de las ideas de la gobernanza urbana, muy en boga en este periodo, como de los postulados que ven en la informalidad una oportunidad de “negocio” para los sectores de menores ingresos.

De esta forma, se observa cómo los planteamientos de Mamani (2004a, 2004b, 2016a y 2016b), Valdes (2014), Figueroa (2001 y 2005), Apaolaza, Blanco, Lerena, López-Morales, Lukas y Rivera (2016) y Hernández (2012) coinciden en proponer un enfoque que, al ir más allá de las posturas neo-institucionales y tecnicistas propias de las agendas neoliberales, sugiere que el transporte informal produce y reproduce las condiciones de movilidad desigual de amplios sectores de la sociedad, al tiempo que se convierte en una alternativa para hacer frente a la dispersión urbana de América Latina (Figueroa, 2005:48). En síntesis, los autores llaman la atención sobre la necesidad de leer estas realidades en términos de la dialéctica propia del desarrollo geográfico desigual sobre el que se ha estructurado la vida urbana en el continente, para, asimismo, pensar en alternativas tanto de política pública como de acción colectiva que reviertan los efectos de un modelo urbano excluyente que se reproduce en la negación del derecho a la movilidad.

Conclusiones

El transporte informal en América Latina ha experimentado una fuerte expansión en las últimas décadas como consecuencia de las políticas de privatización de los servicios de transporte, la flexibilización de las normas y la periurbanización. Sin embargo, llama la atención que aún con ello, la investigación sobre el tema se ha mantenido, tanto cualitativa como cuantitativamente, en niveles bajos. Este rezago está marcado en gran medida por el fuerte énfasis en aspectos eminentemente técnicos del transporte público de un número representativo de estudios y por la desatención a miradas que, más allá de los estudios de caso, propendan lecturas más globales de las problemáticas urbanas. Así, sin descuidar estos aspectos, la investigación sobre el transporte informal debe orientar sus esfuerzos a comprender cómo este se inserta y participa de las lógicas hegemónicas de producción y reproducción del espacio urbano en los países dependientes.

Ahora bien, esto no quiere decir que en las últimas décadas no se hayan dado importantes avances en la comprensión del problema del transporte público desde perspectivas críticas, que involucran en sus análisis no solo los aspectos operativos del transporte sino también aquellos elementos que se relacionan con la estructura socio-espacial altamente desigual de las ciudades latinoamericanas. Es por ello que esta revisión de las perspectivas de estudio sobre el transporte informal representa un aporte a la comprensión de los horizontes de estudio de dinámicas urbanas, toda vez que, aun cuando existe profusión revisiones sobre vivienda, servicios públicos domiciliarios, dinámicas de expansión y una amplia gama de temas, los vínculos entre informalidad y transporte han sido mantenidos cuando menos en la sombra.

Por lo anterior, una mirada sobre el transporte público que tome distancia de los discursos puestos de moda por organizaciones financieras y entidades dedicadas a promover la “movilidad urbana sostenible”, necesariamente debería estar inscrita en el horizonte de la teoría urbana crítica latinoamericana que desde décadas atrás se ha dedicado a transformar las estructuras analíticas de los problemas urbanos. En tal sentido, es importante referir que estas perspectivas críticas han procurado avanzar en la estructuración de respuestas a la profunda crisis de movilidad cotidiana que padecen los habitantes de los sectores de menores ingresos.

Estas respuestas buscan que las comunidades afectadas por la crisis del transporte público manifiesten sus preocupaciones y expectativas, y para ello la perspectiva de

entrada es el diálogo directo en el nivel barrial y local, en contraposición a lecturas que, centradas en los mecanismos de participación formal no efectiva y con preeminencia de metodologías de procesamiento de series amplias de datos cuantitativos, se abstraen de las necesidades más sentidas de la población, en el entendido de que el contacto con las realidades urbanas es más fiable en cuanto más datos estén disponibles. De tal suerte, recuperar las orientaciones del “comprender” de Bourdieu (1999:527-543) lleva a las comunidades a un proceso de apropiación de las problemáticas urbanas, y las hace partícipes de horizonte de oportunidades más amplio que no se restringe a las relaciones verticales propias de los ejercicios de planeación participativa implementados por los gobiernos locales.

Por otra parte, la investigación sobre transporte informal, en la medida en la que surja de una lectura de la totalidad urbana propia de la teoría urbana crítica, podrá ampliar sus agendas de trabajo para así explorar las relaciones socio-espaciales conflictivas descritas por la presencia de múltiples agentes urbanos interesados en el control de los diferentes espacios urbanos en los que hace presencia del transporte informal. De esta manera será posible arrojar luces, por ejemplo, sobre la forma en la que frente a la ausencia de transporte público formal, en las nuevas periferias financiarizadas se producen arreglos informales de transporte marcados por complejas redes de intermediarios que tienen por función servir de puente con las autoridades locales para lograr que sus rutas y servicios sean tolerados. A su vez, la investigación sobre transporte informal asentada sobre los presupuestos ya referidos, también podría coadyuvar en la comprensión de las intensas luchas por el control por el espacio en las cuales los empresarios de las rutas concesionadas o formales también llevan sus intereses al transporte informal con el objeto de ampliar su papel monopólico.

En este orden de ideas, es preciso nutrir la investigación sobre transporte público informal con perspectivas que permitan leer de forma integrada los efectos de los procesos de reestructuración económica, política y espacial sobre las prácticas cotidianas de los pobladores de las metrópolis del continente. Es precisamente desde ese ángulo a partir del cual será posible construir agendas investigativas más robustas e independientes, que redunden en beneficio de los habitantes de los sectores más afectados por las tendencias contemporáneas de financiarización de la vida urbana, de las cuales el transporte, como se vio, representa un ámbito de primordial interés por parte del capital.

Bibliografía

- » African Development Bank (2010). *The Bank Group's Urban Development Strategy: Transforming Africa's Cities and Towns into Engines of Economic Growth and Social Development*. Tunis: African Development Bank.
- » Andrieu, S. J. (1977). The organization and economics of jitney operations in San Juan, Puerto Rico, *Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C.*
- » Apaolaza, Ricardo et al. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Iconos*, 56, 19-41.
- » Ardila, A. y Menckhoff, G. (2002). Transportation Policies in Bogota, Colombia: Building a Transportation System for the People. *Transportation Research Record*, 1817(1), 130-136.
- » Asian Development Bank (2012). *Urban Transport Strategy to Combat Climate Change in the People's Republic of China*. Manila: Asian Development Bank.
- » Assmann, P. (1978). O lugar dos diferentes modos de transporte colectivo. En: *Revista dos Transportes. ANTP*, 1(1), 49-69
- » Bangasser, P. (2000). *The ILO and the Informal Sector: an Institutional History. Employment Paper*, Geneva: International Labour Organization (ILO).
- » Behrens, R. et al. (2017). Improving paratransit service: Lessons from inter-city matatu cooperatives in Kenya. *Transport Policy*, 53, 79-88.
- » Behrens, R., McCormick, D. y Mfinanga, D. (Eds.) (2016). *Paratransit in African cities: operations, regulation and reform*. London, New York: Routledge, Taylor & Francis.
- » Blanco, J. Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova*, 18(493), 1-17.
- » Bocarejo, J. P. (2008). *Evaluation économique de l'impact des politiques de transport, les cas de Londres, Paris, Bogotá et Santiago* (Disertación doctoral no publicada). Université Paris Est, París.
- » Bocarejo, J.P. et al. (2014). An innovative transit system and its impact on low income users: the case of the Metrocable in Medellín. *Journal of Transport Geography*, 39, 49-61.
- » Bocarejo, J. et al. (2016) Accessibility Analysis of the Integrated Transit System of Bogota. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(4), 308-320.
- » Bocarejo, J. P. y Oviedo, D. (2010). Transport accessibility and social exclusion: a better way to evaluate transport investment? *12th World Congress Transport Research*, July 11-15, Lisbon, Portugal, 1-25.
- » Bocarejo, J. y Oviedo, D. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, 142-154.
- » Bourdieu, P. (Ed.) (1999). *La miseria del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- » Brand, P. y Dávila, J. (2011). Mobility innovation at the urban margins: Medellín's

Metrocables. *City*, 15(6), 647-661.

- » Carmona, M. (2016). Una lectura del transporte público concesionado en la Ciudad de México desde la visión del orden urbano. *Revista Sociedad y Economía*, 31, 71-94.
- » Carmona, M. (2017a). Prácticas espaciales en el transporte público de la Avenida Insurgentes de la Ciudad de México. *Revista Caderno de Geografia*, 27(52), 656-681.
- » Carmona, M. (2017b). Marco analítico del sistema BRT en América Latina. *Revista Direito da Cidade*, 9(1), 136-162.
- » Cartaya, V. (1987). El confuso mundo del sector informal. *Nueva Sociedad*, 90, 76-88.
- » Carrión, F. (1990). *La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y por recorrer. Una aproximación desde los países*. Quito: Ciudad.
- » Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. En: Castells, M. (Ed.). *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 7-26). Barcelona: Gustavo Gili.
- » Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI.
- » Centro de Transporte Sustentable (2009). *Metrobús: una fórmula ganadora*. México: Centro de Transporte Sustentable.
- » CEPAL (1985). *Los vehículos por puesto en el transporte urbano de Caracas*. Santiago de Chile: CEPAL.
- » Cervero, R. (1991). Paratransit in Southeast Asia: A Market Response to Poor Roads? *Review of Urban & Regional Development Studies*, 3(1), 3-27.
- » Cervero, R. (2000). *Informal Transport in the Developing World*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat).
- » Charmes, J. (1987). Débat actuel sur le secteur informel. *Revue Tiers-Monde*, 28(112), 855-875.
- » Charmes, J. (1992). Le secteur informel, nouvel enjeu des politiques de développement? *L'Homme et la société*, 105-106, 63-77.
- » Cortés, F. (1988). La informalidad: comedia de equivocaciones. *Nueva Sociedad*, 97, 41-49.
- » Corporación Andina de Fomento (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: Corporación Andina de Fomento.
- » Corporación Andina de Fomento (2017). *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- » Dávila, J. (2011). Introduction. Urban mobility & poverty. En Dávila, J. (Ed.). *Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha* (pp. 9-14). London: Development Planning Unit, UCL, and Universidad Nacional de Colombia.
- » Davis, D. (2012). Fundamentos analíticos para el estudio de la informalidad: una breve introducción. En De Alba, F. y Lesamann, F. (Coords.). *Informalidad urbana e incertidumbre. ¿Cómo estudiar la informalidad en las metrópolis?* México: PUEG-UNAM.
- » Davis, D. (1999). *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica.

- » Davis, M. (2014). *Planeta de ciudades miseria*. Madrid: Akal.
- » De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*. Bogotá: Oveja Negra.
- » De Soto, H. (2000). *El misterio del capital*. Lima: El Comercio.
- » Figueroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. En Carrión, F. (Ed.), *La ciudad construida. Urbanismos en América Latina* (pp. 377-390). Quito: FLACSO.
- » Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista Eure*, 31(94), 41-53.
- » Fouracre, P. R. (1977). *Intermediate Public Transport in Developing Countries. TRRL Report 772*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- » Golub, A. (2003). *Welfare Analysis of Informal Transit Services in Brazil and the Effects of Regulation*. Berkeley: Universidad de California – Berkeley.
- » Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331), s/p.
- » Hardoy, J. y Moreno, O. (1972). Primeros pasos de la reforma urbana en América Latina. *Eure*, 2(4), 83-100.
- » Hardoy, J. (1977). *Asentamientos urbanos y organización socioproductiva en la historia de América Latina*. Buenos Aires: SIAP.
- » Hart, K. (1970). Small-Scale Entrepreneurs in Ghana and Development Planning. *The Journal of Development Studies*, 6(4), 104-120.
- » Hart, K. (1973). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61-89.
- » Hernandez, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Eure*, 38(115), 117-135.
- » Hibbs, J. (1983). Urban Bus Transport in Buenos Aires: the Colectivos. En Herman, S. (Ed.). *Transportation Research Board. Transportation Innovations: Ridesharing Techniques and Public-Private Cooperation* (pp. 57-60). Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- » Hidalgo, D. (2010). *Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia. Modernización del transporte público*. Washington: World Research Instituto, Embarq.
- » Higgns, T. (1976). Demand Responsive Transportation: an Interpretive Review. *Transportation*, 5, 243-256.
- » International Labour Office (1972). *Employment, Incomes and Equality. A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*. Geneva: International Labour Office (ILO).
- » Institute for Transportation and Development Policy (2012). *Guía de planificación de los sistemas BRT. Autobuses de Tránsito Rápido*. New York: Institute for Transportation and Development Policy.
- » Institute for Transportation and Development Policy (2013). *Desarrollo orientado al transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. México: Institute for Transportation and Development Policy.
- » Jacobs, G.D., Maunder, D.A.C y Fouracre, P.R. (1986). Characteristics of conventional public transport services in Third World cities. *Traffic Engineering*

& Control, 27(12), 6-11.

- » Jennings, G, y Behrens, R. (2017). *The case for investing in paratransit: Strategies and regulation and reform*. Volvo Research and Education Foundations.
- » Jirón, P. e Imilán, W. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.
- » Kowarick, L. (1979). *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- » Lautier, B. (1989). La Jirafa y el Unicornio (del “sector informal” al sistema de empleo). *Cuadernos de Economía*, 10(13), 11-57.
- » Lautier, B. (2003). Les limites de l'économie informelle comme alternative à la mondialisation libérale. *Revue du MAUSS*, 21(1), 198-214.
- » Lautier, B. (2004). *L'économie informelle dans le tiers monde*. París: La Découverte.
- » Lewis, A. (1954). Economic Development with Unlimited Supplies of Labour. *Manchester School*, 22(2), 139-191.
- » Lewis, A. (1955). *Theory of Economic Growth*. London: Unwim University Books.
- » Lojkine, J. (1979). *El marxismo, el Estado y la cuestión urbana*. México: Siglo XXI.
- » Lomnitz, L. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo XXI.
- » Mamani, H. (2004a). Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. En *El rostro urbano de América Latina* (pp. 321-346). Torres Ribeiro, A.C. (Comp.). Buenos Aires: Clacso.
- » Mamani, H. (2004b). *Transporte informal e vida metropolitana: estudo do Rio de Janeiro nos anos 90* (Disertación de doctorado no publicada). Universidad Federal de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- » Mamani, H. (2016a). A arena dos transportes coletivos urbanos: mobilidade e acessibilidade no debate público sobre o transporte informal. *Caderno de Estudos em Sociologia Política*, 1(1), 3-29.
- » Mamani, H. (2016b). Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos. *Novos Cadernos NAEA*, 19(3), 91-112.
- » Mamani, H. (2013). A política urbana e a questão do transporte: estudo comparativo das políticas municipais para o transporte informal em Campos, Macaé e Rio das ostras, a partir de 2000. *II Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades*, 8 -11 de outubro, Belo Horizonte, Brasil.
- » Montezuma, R. (2010). *Movilidad y ciudad del siglo XXI, retos e innovaciones*. Bogotá: Universidad del Rosario y Fundación Ciudad Humana.
- » Navarro, B. y González, O. (1989). *Metro, metrópoli, México*. México: UNAM, UAM.
- » Navarro, B. (1988). *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. México: Plaza y Valdés.
- » Noiseux, Y. (2000). Le secteur informel au Mexique - Revue de littérature. *Notes et Études, Groupe de Recherche sur l'Intégration Continentale*, 14, 3-78.
- » Oviedo, D. y Dávila, J. (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia – Placing splintering urbanism in the context of transport networks. *Journal of Transport Geography*, 51, 180-192.
- » Oviedo, D. y Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality,

access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geographpy*, 55, 152-164.

- » Pacheco, R. (1985). Sao Paulo años setenta: el papel social de los transportes colectivos. En *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Quito: INRETS.
- » Passalacqua, E. (2003). *Estrategias e instrumentos de gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- » Portes, A. y Benton. L. (1987). Desarrollo industrial y absorción laboral una reinterpretación. *Estudios Sociológicos*, 5(13), 111-137.
- » Pradilla, E. (1974). La política urbana del Estado Colombiano. En: Castells, M. (Comp.). *Estructura de clases y política urbana en América Latina* (pp. 16-111). Buenos Aires: Ediciones SIAP.
- » Pradilla, E. (1979). Desarrollo capitalista dependiente, clases sociales y arquitectura en América Latina. *Arquitectura Autogobierno*, 10, 4-9.
- » Quijano, A. (1973). La formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina. En: Castells, M. (Ed.). *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 141-166). Barcelona: Gustavo Gili.
- » Rimmer, P.J. (1984). The Role of Paratransit in Southeast Asian Cities. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 5(1), 45-62.
- » Rimmer P.J. y Dick, H.W. (1980). Improving Urban Public Transport in Southeast Asian Cities: Some Reflections on the Conventional and Unconventional Wisdom. *Transport Policy and Decision Making*, 1, 97-120.
- » Rogat, J. (Ed.) (2009). *Planificación e implementación de un sistema de Bus Rápido en América Latina: resumen orientado a tomadores de decisiones: Guía para tomadores de decisiones*. Roskilde: UNEP Risø Centre on Energy, Climate and Sustainable Development, Risø DTU National Laboratory for Sustainable Energy.
- » Salazar, P. Behrens, R. y Wilkinson, P. (2013). Hybrid urban transport systems in developing countries: Portents and prospects. *Research in Transport Economics*, 39, 121-132.
- » Salazar, P. y Behrens, R. (2013). Paratransit and formal public transport operational complementarity: Imperatives, alternatives and dilemmas. *13th World Congress Transport Research*, July 15-18, Rio de Janeiro, Brazil, 1-21.
- » Shiller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- » Schalekamp, H. y Behrens, R. (2009). An international review of paratransit regulation an integration experiences: lessons for public transport sistema rationalisation and improvement in South Africa, *28th Southern African Conference*, July 6-9, Pretoria, South Africa, 442-450.
- » Schalekamp, H., Golup, A. y Behrens, R. (2015). Approaches to paratransit reform. En Behrens, R., McCormick, D. y Mfinanga, D. (Eds.) (2016). *Paratransit in African cities: operations, regulation and reform* (pp. 116-140). London, New York: Routledge, Taylor & Francis.
- » Scholl, L. et al. (2016). *Transporte urbano y pobreza: Efectos de los Sistemas de Transporte Rápido de Autobuses apoyados por el BID sobre la movilidad y el acceso Cali y Lima*. Washington: BID.
- » Schteingart, M. (2000). La investigación urbana en América Latina. *Papeles de población*, 23, 9-25.

- » Sethuraman, S.V. (1981). The role of the urban informal sector. En: Sethuraman, S.V. (Ed.). *The urban informal sector in developing countries. Employment, poverty and environment* (pp. 3-47). Geneva: International Labour Office.
- » Silcock, D. (1981). Urban paratransit in the developing world. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 1(2), 151-168
- » Silcock, D. (1986). Bus or paratransit?: the issues involved. *Transportation Planning and Technology*, 10(4), 305-322.
- » Singer, P. (1973). Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina. En: Castells, M. (Ed.). *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 287-213). Barcelona: Gustavo Gili.
- » Smith, N. (2008). *Uneven Development. Nature, Capital, and the Production of Space*. The University of Georgia Press: Athens, Georgia.
- » Susuki, H. Cervero, R. y Iuchi, K. (2013). *Transformando las ciudades con el transporte. Público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible*. Bogotá: Banco Mundial, Universidad de los Andes y Findeter.
- » Takyi, I. (1990). An Evaluation of Jitney Systems in Developing Countries. *Transportation Quarterly*, January, 163-177.
- » Tokman, V. (2007). *Informalidad, inseguridad y cohesión social en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- » Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.
- » Valdes, D. (2014). "Piratas de asfalto". *Una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali* (Trabajo de grado no publicado). Universidad del Valle, Cali.
- » Vargas, J. (1985). La intervención del Estado en el transporte colectivo en San José. En *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Quito: INRETS.
- » Vesga, A. (2009). Presentación. Metrobús: Una Fórmula Ganadora. En Centro de Transporte sustentable-México. *Metrobús: Una Fórmula Ganadora. Metrobus: A Winning Formula*. México: Centro de Transporte Sustentable-México.
- » Wilkinson, P. (2006). Transit oriented development: a strategic instrument for spatial restructuring and public transport system enhancement in South African cities?, *25th Annual Southern African Transport Conference*, July 10-13, Pretoria, South Africa, 1-11.
- » Wilkinson, P. (2008a). Moving Ahead? La difficile transformation des systèmes de transports métropolitains au Cap. En Dubresson, A. Jaglin, S. (Eds.) (2008). *Le Cap après l'apartheid e Gouvernance métropolitaine et changement urbain* (pp. 87-117). París: Karthala.
- » Wilkinson, P. (2008b). Reframing urban passenger transport provision as a strategic priority for developmental local government. En Donk et al (Eds.). *Consolidating Developmental Local Government: Lessons from the South African Experience*. Cape Town: UCT Press.
- » Wilkinson, P. (2010). The regulatory cycle stalled? An assessment of current institutional obstacles to regulatory reform in the provision of road-based public transport in Cape Town, South Africa. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 387-394.
- » World Bank (1975). *Urban Transport: Sector Policy Paper. A World Bank Policy*

Paper. Washington, D.C.: World Bank.

- » World Bank (1986). *Urban Transport: Sector Policy Paper. A World Bank Policy Paper*. Washington, D.C.: World Bank.
- » World Bank (2012). *Cities on move. A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington, D.C.: World Bank.

Madisson Yojan Carmona Rojas / mycarmonar@gmail.com

Candidato a Doctor en Geografía por la UNAM, Maestro en Ciencias Sociales por la UAM de México y Licenciado en Ciencias Sociales por la UPN de Colombia. Su investigación doctoral titulada: *Transporte público informal y producción de ciudad en periferias de Bogotá*, es desarrollada en el Instituto de Geografía de la UNAM. Ha publicado artículos y capítulos de libro sobre transporte público, vivienda informal en América Latina, financiarización y renovación urbana. Becario de posgrado del Conacyt del gobierno mexicano.