

URBANIZACIÓN Y MOVILIDAD

ALVEAR+ORELLANA

Un informe de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), establece que dentro de algo más de tres décadas, dos de cada tres personas vivirán en áreas urbanas, un notable aumento en comparación con el 54% de la actualidad, por lo que “La gestión de las áreas urbanas se ha convertido en uno de los más importantes desafíos para el desarrollo en el siglo XXI”, como afirmó el director de la División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la ONU, John Wilmoth.

Para hacerse una idea de la velocidad de crecimiento de la población urbana, basta con mencionar que si en 1990 había diez megaciudades que tenían por lo menos 10 millones de habitantes, ahora son 28, pero, según los cálculos de la ONU, para 2030 habrá 41 ciudades con una población superior a los 10 millones de habitantes.

Hoy, sólo una de cada ocho personas vive en una de las 28 megaciudades con más de diez millones de habitantes. En 2030, sin embargo, habrá 41 megaciudades.

En este escenario es necesario re pensar cómo se desarrollan las ciudades y su crecimiento; y los factores y actores a los cuales está condicionado. Específicamente se ha tomado como caso ejemplo a dos ciudades situadas en la sierra centro del Ecuador, con una población media, dentro del contexto del país y sobre las cuales se ha realizado un breve análisis aplicable y replicable al resto de ciudades del mundo, siendo que los conflictos que se presentan en estas ciudades son fácilmente encontra-

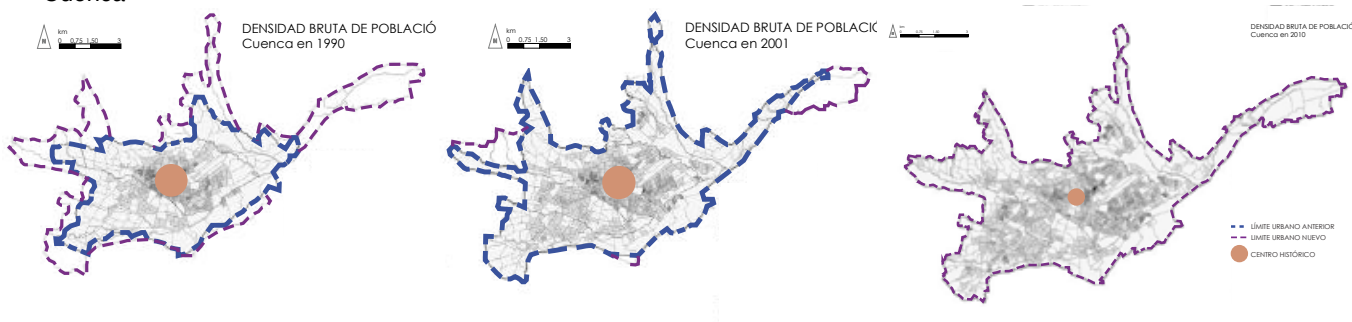
dos en el resto de las ciudades de escala intermedia alrededor del mundo. La ciudad de Cuenca, se encuentra en la parte sur de la Región Interandina del Ecuador (Región Sierra), tiene aproximadamente 350 000 habitantes, con una superficie de 72km², los servicios y principales núcleos comerciales de esta ciudad se encuentran dispersos por diferentes partes.

La ciudad de Riobamba, ubicada en el centro del país, cuenta con una población urbana de 150 000 personas y en su conurbano de 300 000 personas, en relación a Cuenca su superficie es aproximadamente la mitad (45km²), y en esta ciudad los servicios y principales núcleos comerciales se encuentran centralizados, por lo que la mayor parte de su población se ve en la obligación de desplazarse para poder obtener bienes y servicios. Al tener una población relativamente pequeña, la ciudad no se ha visto en la obligación aún de implementar un sistema de transporte masivo para la población de la ciudad.

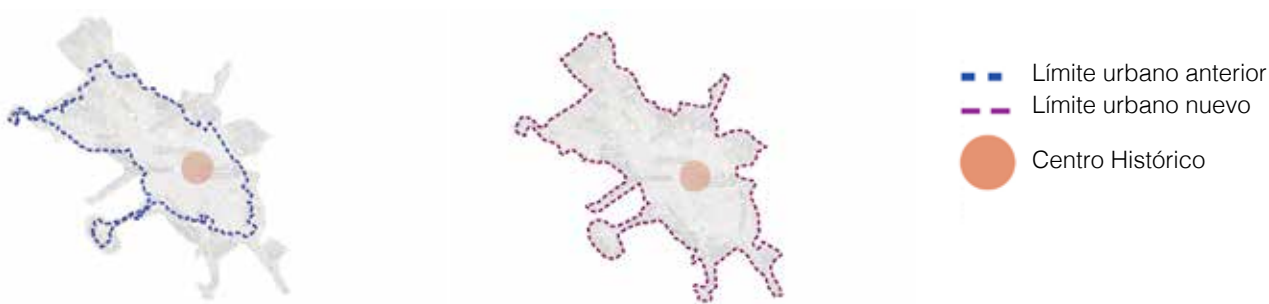
Sin embargo con la rápida urbanización, y en vista del escenario actual, las ciudades con un tamaño medio, deberán empezar a pensar desde ya, como resolver los problemas que se les presentarán en los próximos años, bajo estas circunstancias es necesario tomar en cuenta las enseñanzas que la aplicación de un sistema de transporte masivo, como el Tranvía de Cuenca, pueden aportar en casos similares.

DENSIDAD BRUTA DE POBLACIÓN

Cuenca



Riobamba



En cuanto al rápido crecimiento de las ciudades, muchas de ellas presentan una expansión a nivel horizontal, más no vertical, de modo que los desplazamientos dentro de estas se implican un alto valor, además del tiempo que conlleva realizarlos, estos desplazamientos podrían ser evitados al descentralizar los bienes y servicios de los centros históricos de las ciudades, proponiendo polinúcleos a lo largo de todas las ciudades, evitando los largos desplazamientos.

En el caso de la ciudad de Riobamba, esta no ha alcanzado una densificación óptima, sin embargo se sigue expandiendo a nivel horizontal aún con la existencia del 30% de lotes vacantes dentro del área urbana de la ciudad; por lo que se plantea la creación de un cinturón verde, de reserva del suelo, para evitar las expansiones

sin planificación y sin densidad, hasta completar el tejido urbano existente y el cuál ya cuenta con servicios básicos, una vez alcanzada la densidad propuesta por las autoridades se podrá proponer el uso de las reservas del suelo que han sido destinadas para este fin, pensando a priori, en los sistemas de conectividad y de infraestructura, para la expansión.

En cuanto a la movilidad se plantea un sistema integrado de transporte masivo de pasajeros rodeando el centro histórico de la ciudad, siendo articulado por diversos medios alternativos de transporte, de manera que se conforme un sistema articulador dentro de toda la ciudad.

Los edificios gubernamentales deberán contar con usos múltiples que integren paradas del sistema masivo de transporte dentro de ellos mismos.



RIOBAMBA

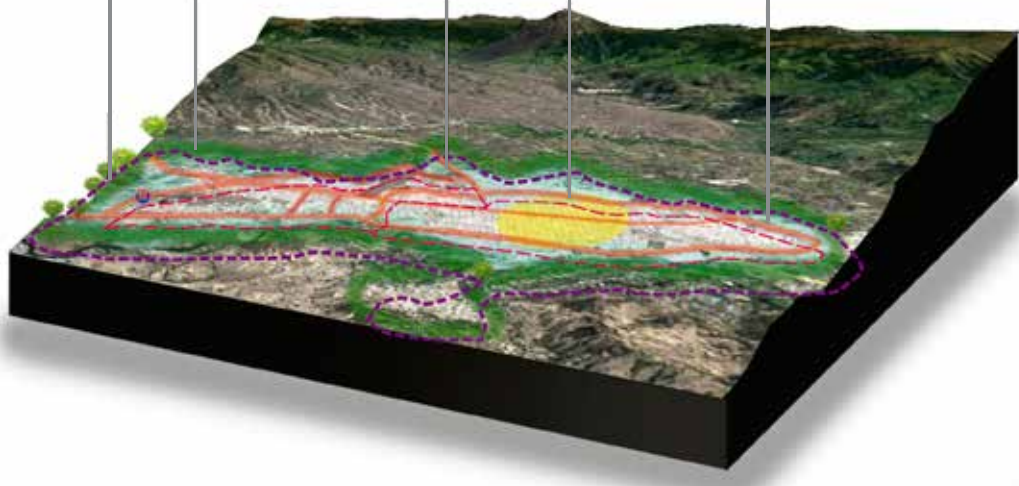
Límite futuro a ser ocupado eje de transporte

Franja verde, límite de crecimiento propuesto

Vías estructurantes

Casco Histórico

Densificación propuesta



Retomando el concepto de ciudad jardín, creado por Ebenezer Howard en 1898, se plantea la creación de un cinturón verde, o reserva de suelo, que a su vez funcione como parque urbano para la población dentro del límite establecido, hasta que se complete la densificación propuesta por el gobierno del territorio donde se asienta la

ciudad, una vez alcanzada esta densidad, se dispondrá del suelo de reserva para la futura expansión de la ciudad, dejando las áreas verdes necesarias para mantener una alta calidad de vida de sus habitantes; de esta manera se garantizará el posible crecimiento de la ciudad de forma ordenada y planificada.