

Más allá del petróleo: un caso de estudio en Quito de resolver un punto de congestión y una transición a transporte urbano sustentable

DAVIS, M.J.M.

Pontificia Universidad Católica de Ecuador (PUCE), Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes (FADA), Quito, Ecuador.

Evolution Engineering, Design and Energy Systems Ltd., Exeter, Reino Unido

Vallejo, M.C.

Profesora e investigadora del Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio de la FLACSO-sede Ecuador.

Hermida Palacios, M.A.

Profesora Principal Facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca y Investigadora Principal de Lactlab

Abstracto

Este trabajo tiene como objetivo proponer como resolver puntos problemáticos de congestión en Quito, Ecuador, a través de sistemas de transporte sustentables basados en el metabolismo urbano.

Ecuador, al igual que muchos países cuyas economías dependen de las exportaciones de petróleo, enfrenta actualmente una crisis potencial debido a la fuerte caída en el precio del crudo. El crudo representa el 55% de las exportaciones de Ecuador (Simoes, Hidalgo & Landry, 2014). Sin embargo, necesita gastar el 3% de su PIB en subvencionar combustibles fósiles refinados (Ministerio de Finanzas, 2015). En el 2015, el consumo total de energía del sector transporte en Ecuador fue de 43 millones de barriles equivalentes de petróleo-BEP (46% del total de la demanda energética nacional), el 15% se debió al uso de autos privados y jeeps, tal como lo menciona el Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos (2016). Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2014) se puede determinar que de los 1.752.712 vehículos matriculados en 2014, 784.398 son autos y jeeps. De estos 482.294 se encuentran en las provincias de Pichincha (Quito), Guayas (Guayaquil) y Azuay (Cuenca). Con respecto a Quito, se caracteriza por ser largo y delgado; 80 km de largo y 5 km de ancho en promedio encerrado dentro del valle de sus montañas adyacentes. Cuenta con tres líneas de Tránsito Rápido de Bus (TRB) que abarcan el Norte-Sur de la ciudad a través de las rutas Central Norte, Corredor Central y Noreste a Sur-Este (EPMTP, s.f.), y se está construyendo un metro subterráneo (Metro, 2011). Además, hay una gran afluencia de viajeros diarios procedentes de los valles circundantes en la ciudad, se prevé que los viajes diarios del transporte público aumenten de 47.000 en 2008 a 76.000 por 2025 (Municipio del DMQ, 2009).

Para realizar este estudio, se dividió el trabajo en tres etapas. Primero, a través de una revisión bibliográfica, se analizó el tráfico dentro de la ciudad de Quito a nivel macro, y se escogió un la Plaza Argentina como punto conflictivo. Para ello se recurrió, a fuentes de información secundaria como la plataforma de publicaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), de la Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito y de varios estudios y publicaciones individuales. Luego, se procedió

con una investigación primaria. Aquí se realizó encuestas de manera digital, difundidas en redes sociales, con el propósito de obtener datos específicos y cuantificados sobre el problema. Por otro lado se realizaron entrevistas a ciudadanos y usuarios, además de entrevistas con personas claves para el estudio, como son planificadores y representantes de entidades conectoras del tema. Con los resultados se planteo una posible solución para la Plaza de Argentina, basado en transporte sustentable donde la energía proviene de recursos renovables ubicados dentro de la ciudad de Quito.

Bibliografía

Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos (MCSE). (2016). Resumen Balance Energético 2015. Quito, Ecuador.

Ministerio de Finanzas. (2015). Programación Presupuestaria Cuatrienal 2015-2018 (p. 73). Quito: Ministerio de Finanzas. Recuperado de: <http://www.observatoriofiscal.org/docs/analisisopinion/Presupuesto2015ProgramaCuatrienal.pdf>.

Simoës, A., Hidalgo, C., Landry, D. (2014). A proportional representation of Ecuador's exports. Atlas of Economic Complexity, MIT Media, Lab, Boston, USA.

INEC. (2014) Anuario de Estadísticas de Transportes 2014. Cuadros Estadísticos de Resultados. Recuperado de: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf.

EPMT. (s.f.). Nuestros corredores. Recuperado de: http://www.trolebus.gob.ec/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=674.

Metro. (2011). Metro de Quito. Recuperado de: <http://www.metrodequito.gob.ec/metrohome.php?c=43>.

Municipio del DMQ. (2009). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, Gerencia de Planificación de Movilidad. Quito.