

HACIA UNA MOVILIDAD EFICIENTE INTEGRADA A LA PLANIFICACIÓN URBANA PARA GUAYAQUIL

Autores: Verónica Manrique - Maximiliano Velásquez

Introducción

El sistema de movilidad de la ciudad de Guayaquil históricamente ha carecido de una política pública integral y sostenida en el tiempo que guiara su desarrollo, lo que ha derivado en una falta de articulación entre la planificación de la ciudad y la movilidad que ha privilegiado el vehículo particular y la infraestructura vial, relegando los modos no motorizados.

En Guayaquil la movilidad ha mantenido un enfoque que gira en torno al “movimiento moderno” por el cual se le ha otorgado un papel preponderante al automóvil, a través de la creación de infraestructura vial nueva y más grande, así como la organización del espacio urbano desde la lógica de los viajes en automóvil.

Esta falta de planificación no ha permitido incorporar criterios de eficiencia energética lo que ha desencadenado en un sistema de movilidad insostenible basado en la motorización individual y altamente demandante de combustibles fósiles.

Con base en la premisa que los sistemas de movilidad bien organizados tienen como efecto directo la reducción de la utilización de energía, resulta importante ampliar el concepto e incluir aquellos ahorros provenientes de la reducción del consumo. Sin duda el factor tecnológico y económico juega un papel central, no obstante, una mejor organización y administración de la movilidad aportaría significativamente. Por lo que la promoción de la densificación ordenada y la diversidad de actividades en los centros y subcentros urbanos deberían ser consideradas para posibilitar mayor eficiencia en el uso del suelo y el desarrollo de un esquema de movilidad eficaz.

Planificación urbana

La Agencia Internacional de Energía (2015), en adelante IEA, sostiene que si se trabaja de manera correcta con el espacio urbano y la densidad se puede reducir la demanda de movilidad. No obstante, no siempre las ciudades se desarrollan de manera organizada o con una meta trazada a largo plazo, esto conlleva a ciudades caóticas, de crecimiento anárquico.

Si bien esta ha sido una constante en los países de la región, en los últimos años emergieron los planes urbanos maestros, los cuales en su mayoría han quedado como meras declaraciones de lo que debería ser la ciudad, encontrando grandes desafíos en la gestión.

El proceso acelerado de urbanización en los países de la región trajo consigo la necesidad de invertir en servicios e infraestructura que en algunos casos no fue posible afrontarla, acrecentando la brecha entre ricos y pobres. Sánchez (2014) manifiesta que dicho proceso presenta las mismas

contradicciones del sistema capitalista en cuanto a inequidad y desigualdad, lo que genera la segregación socio-espacial que define la estructura urbana.

Por una parte, aparecen promotores inmobiliarios que buscan maximizar sus ganancias, guiados por ideas rentistas sin evaluar el impacto funcional o ambiental que tendrán sobre la ciudad y, por otra parte, líderes populares que realizan compraventas irregulares de terreno y urbanizan áreas rurales para aquellos grupos de ciudadanos imposibilitados de acceder al mercado formal del suelo.

Estas características nos llevan a las siguientes reflexiones: a) el crecimiento acelerado de urbanización de los países de la región no crece de la mano con los planes sociales para atender la nueva demanda urbanística; b) la insubordinación de la actividad comercial e inmobiliaria generada por la ausencia estatal permite la ocupación desorganizada del suelo en terrenos que están fuera de la red de transporte; y, c) la ausencia estatal genera la aparición de asentamientos irregulares que generan dispersión y desorden.

Para atender la nueva demanda, los gobiernos locales generan más infraestructura, lo cual es concebido como sinónimo de crecimiento y desarrollo. Ahora bien, nos encontramos en un círculo vicioso en el cual los planes urbanísticos generan más infraestructura para atender una demanda dispersa y, al mismo tiempo, la ampliación indiscriminada de la infraestructura tiene una presión directa en el aumento de la dispersión urbanística. Lo sustancial de estas dos lógicas es que ambos se traducen en un modelo de movilidad inviable, energo-intensivo y costoso tanto para los ciudadanos como para las autoridades gubernamentales.

La IEA (2016) sostiene que si se trabaja de manera correcta con el espacio urbano y la densidad se puede reducir la demanda de movilidad. No obstante, es importante establecer la relación que existirá en la densidad poblacional y su crecimiento si el plan se refuerza en las redes de transporte público o si lo hace en las de transporte privado, así como en los modos motorizados como en los no motorizados.

Crecimiento de la infraestructura en Guayaquil

Durante la década del 90 se privilegió la idea de liberar el centro urbano hacia la periferia con la construcción de distintas conexiones viales como la avenida Pedro Menéndez Gilbert, avenida Francisco de Orellana, avenida Domingo Comín, la avenida de las Aguas, así como pasos elevados en las intersecciones de las principales vías, los túneles del Cerro Santa Ana y del Carmen. El paradigma obedecía a mejorar la conectividad del centro con el resto de la ciudad, es decir, entrar y salir del centro de una forma rápida a través de la construcción de pasos elevados.

Si bien es importante mencionar que para mejorar la movilidad el Plan de Movilidad de Guayaquil (PMG) actual otorga variadas soluciones, aún este se basa principalmente en un incremento de la infraestructura vial.

La CEPAL sostiene que la provisión de infraestructura vial como único recurso para enfrentar los problemas de movilidad puede contribuir a empeorarlos ya que el aumento de la misma difícilmente alcanzaría niveles de satisfacción suficientes para soportar el uso indiscriminado del automóvil particular por lo que se tendrá que seguir generando más infraestructura.

Uno de los proyectos con mayor recepción positiva ha sido la construcción del puente sobre el río Daule para crear una vía adicional de conexión entre Guayaquil, Samborondón y Daule. Si bien existe una gran congestión en el Puente de la Unidad Nacional, no se ha propuesto otra alternativa distinta a la infraestructura. De esto se desprende que la infraestructura se concibe como un fin en sí mismo y no a disposición de un servicio.

Este sector por encontrarse fuera de la jurisdicción del cabildo guayaquileño no ha podido integrarse al sistema de transporte público, debido a lo cual la ampliación de la infraestructura vial incide directamente en el aumento del transporte privado y el respectivo incremento del consumo energético.

Por otra parte, en el sector de vía a la costa también se plantea la necesidad de tener un eje adicional que permita distribuir mejor el tráfico, puesto que en esta zona “existe un importante desarrollo urbanístico que paulatinamente va congestionando la vía” (Ordenanza que regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el cantón Guayaquil y que aprueba el Plan de Movilidad, 4.6.1 Propuesta para el periodo 2014-2019). Es importante resaltar que este desarrollo urbanístico creció indiscriminadamente en los últimos años a pesar que tiene una sola vía de acceso y es contemplado por el PMG como centro de baja densidad poblacional.

El PMG justifica la necesidad de expansión vial basado en modelos de demanda, el cual se basa en la medición de flujos viales pero que no capta la relación existente con los usos del suelo. La conexión de la Autopista Narcisca de Jesús a través de la vía Teodoro Alvarado Oleas encuentra su base en una simulación de la demanda de viajes, en la que se concluye que dicha conexión “atrae una alta demanda” por lo que la vía debe ser de 10 carriles (Ordenanza que regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el cantón Guayaquil y que aprueba el Plan de Movilidad, 4.6.1 Propuesta para el periodo 2014-2019).

El cambio de este patrón de generación indiscriminada de infraestructura se presenta como un punto de inflexión en los esquemas tradicionales. Herce (2009) defiende la introducción de otro enfoque que por contraposición lo denomina “enfoque de oferta”. Bajo este enfoque aparecen dos premisas: a) la ciudad se desarrolla en virtud de la extensión y la forma de la infraestructura vial y b) los flujos de los distintos modos de la movilidad se relacionan con la localización de las actividades. El enfoque de la oferta hace hincapié en la gestión de los recursos y en la adaptación del espacio público.

La planificación dirigida hacia la intensificación de un modo de transporte sobre otro finaliza configurándose en exclusión social, tanto de las personas que no pueden acceder al automóvil como de las personas que pudiendo realizar desplazamientos por modos no motorizados se ven imposibilitados o marginados a espacios inadecuados e inseguros. Así, como de los usuarios del sistema de transportación pública que se ven afectados por un servicio deficiente.

Densificación de la ciudad

Como se mencionó anteriormente, durante la década del 90 la política de movilidad se dirigió netamente a la construcción de vialidad. Este plan de acción fue concebido como sinónimo de modernidad y se revestía de un aparente progresismo, no obstante, el aumento de la infraestructura tuvo un efecto directo sobre la dispersión urbana, ya que las densidades poblacionales decrecieron en vez de crecer.

Herce (2013) plantean que si bien la infraestructura juega un rol fundamental en la economía, su constante e indiscriminada ampliación genera una ciudad dispersa con altos consumos energéticos.

En consecuencia, se decidió incluir como pauta para regir el PMG la promoción de la densificación ordenada. Sin embargo, el mismo plan reconoce que éste objetivo será difícil de alcanzar puesto que “las tendencias actuales y a mediano plazo implican un modelo de baja y media densidad imperante” (PMG, 2013).

Ordóñez (2011) sostiene que en Guayaquil la relación habitante/hectárea es de 75 hab./hectárea, existe un promedio de 15 viviendas/hectárea, donde la altura promedio es menor a tres niveles. De la misma manera, la asistencia técnica internacional integrada para el análisis de la creación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo¹ registra que el 73,38% de los habitantes de la ciudad habitan en casas o villas. Sin embargo, no existen restricciones para el crecimiento horizontal y disperso.

Esta tendencia en gran parte encuentra su explicación en la espontaneidad y permisividad que rige a la iniciativa privada, que ha ubicado sus nuevos proyectos en zonas dispersas especialmente del conurbano. Dichas iniciativas han sido alentadas por lo que Cobo (2014) califica como un “marketing agresivo”, por el cual se intenta vender un estilo de vida que se desarrolla en su gran mayoría en viviendas unifamiliares dentro de ciudadelas privadas en la periferia.

El PMG enlista varias hipótesis para explicar este fenómeno:

1. Bajo costo del suelo urbano que propicia el uso extensivo del mismo, en comparación con el costo de la edificación en altura;
2. El marketing instaurado para los desarrollos unifamiliares;
3. El cambio indiscriminado de objeto social de las residencias a oficinas o comercios.
4. La falta de suelo urbano dentro de la ciudad que pueda ser destinado a parqueos, así como la obligación de construirlos dentro del edificio.
5. Excesiva permisividad a las leyes del mercado.

Los relativos altos costos de la construcción en altura junto con la errada idea de que el gobierno local está obligado a dotar de servicios e infraestructura sin importar la distancia, inducen a los promotores inmobiliarios a desarrollar sus proyectos en lugares apartados para maximizar sus ganancias.

Según datos del censo realizado en 2010 por el INEC, en Guayaquil existe un déficit habitacional de 120.000 unidades aproximadamente de un total de 700.000 unidades a nivel nacional, es decir, el 17.1% sobre el total nacional recae sobre la ciudad de Guayaquil. De seguir con la tendencia actual de permitir el crecimiento desmedido de proyectos urbanísticos horizontales sin considerar la dispersión, la situación podría convertirse realmente caótica.

¹ Convenio de Cooperación Técnica entre la Asamblea Nacional y la Unión Europea para la realización del análisis y propuesta de creación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Gestión de Uso del Suelo, 2014.

Sin embargo, el mismo PMG promueve como lugar de crecimiento centros de baja densidad. Este es el caso de la Vía a la costa cuyo crecimiento ha sido mayoritariamente en viviendas unifamiliares. Anteriormente se habría podido sostener que el crecimiento de las actividades inmobiliarias creció junto con la falta de planificación urbana, no obstante, hoy vemos que la planificación propicia este tipo de desarrollos, es decir, se planifica para promover la baja densidad.

Si bien la densificación poblacional significaría también densificación en los servicios, es importante establecer parámetros para hacerlo de una manera inteligente. El Congreso de la Unión de México (2014) elaboró una hoja de ruta para densificar las ciudades mexicanas, donde se introduce el concepto de *carga urbana*, es decir, el volumen máximo o potencial que tienen los servicios públicos para soportar un aumento en la densificación.

Por tanto, es necesario implementar un sistema de información sobre los datos relativos a la utilización de la capacidad de carga urbana como punto de partida para iniciar un proceso de densificación. Adicionalmente, los estudios de factibilidad pueden aportar a dicha base de información para lo cual se deben exigir como requisitos para obtener los permisos de construcción.

Articulación del Gran Guayaquil

La construcción del nuevo puente para unir Guayaquil y Samborondón abre una puerta en la que antes no se pensaba: trabajar en conjunto con las zonas de influencia de Guayaquil. La creación administrativa de una mancomunidad debe recoger una visión en conjunto de un plan de movilidad para atender a la demanda que tiene como centro urbano a Guayaquil.

Considerando que la necesidad de la conurbación obedece al crecimiento no planificado y desigual que trae consigo la utilización ineficiente de los recursos, bienes y servicios, Cobo (2014) sostiene que la finalidad de la misma no puede ser únicamente la de agrupar urbanizaciones dispersas sino promover un crecimiento equilibrado con el que se pueda permitir la optimización de los beneficios de una economía de aglomeración, a la cual no podrían acceder los cantones individualmente.

De esta manera, una mancomunidad aportaría a los cantones más pequeños a acceder de manera integral a la competencia de tránsito (como es el caso de los cantones Samborondón y Milagro). Sin embargo, el cantón Daule junto con los cantones Pedro Carbo, Santa Lucía, Lomas de Sargentillo, Isidro Ayora, Nobol y Palestina conformaron la Mancomunidad de Movilidad Centro Guayas.

La adhesión de Daule a otra mancomunidad no impide que se puedan realizar mejoras en la movilidad al menos con el cantón Samborondón, el cual por el elevado poder adquisitivo de sus habitantes combinado con la baja cobertura de otros modos de transporte aportan un gran congestionamiento de automóviles con una baja ocupación dentro de Guayaquil. Es por esto que los acercamientos entre ambos municipios han iniciado a través de un convenio de cooperación para que los vehículos de este último cantón sean matriculados por la Agencia de Tránsito Municipal (ATM).

En declaraciones a la prensa el alcalde de Samborondón ha dicho que la mancomunidad podría extenderse al control operativo pero que éste estaría supeditado al costo del proceso². Hasta la actualidad no existen datos sobre los costos de dicha mancomunidad, pero sería necesario que se realice un ejercicio para comparar los beneficios y ahorros que se podrían obtener en caso de crear un plan de movilidad en conjunto con aquellos que no se generen en caso de mantenerse la tendencia actual.

De la misma manera, el crecimiento hacia la periferia merece una atención en conjunto puesto que las ciudades satélites de Guayaquil son cantones de escasos recursos, en su mayoría rurales que, incentivados por recibir mayores ingresos, inversiones del sector privado, generación de puestos de trabajo, entre otros, generan dispersión urbana.

Modos no motorizados

La CEPAL manifiesta que el caminar y andar en bicicleta son los modos más eficientes para movilizarse, no obstante, en una ciudad donde el vehículo tiene un uso predominante en el sistema de redes, la experiencia de caminar y andar en bicicleta puede llegar a ser decepcionante.

Peatón

Existen dos problemas específicos que enfrenta la movilidad peatonal: el primero es el que alberga la ciudad central con dificultades e impedimentos para el peatón cuyo origen se retrotrae al diseño y a la gestión del espacio público, y el segundo, aquel que se produce en la periferia, en los cuales se debe combinar modos de transporte por la distancia, pero el peatón es marginado del diseño intermodal.

Consecuentemente, los objetivos principales para promover este modo de movilización deberían ser:

- Priorizar al peatón en el esquema de movilidad
- Recuperar los espacios secuestrados por el automóvil para generar cohesión social
- Otorgarle facilidades al peatón para que sus desplazamientos sean más seguros y cómodos

Para lo cual se propone la introducción de conceptos claves en el diseño del espacio para peatones (y también para ciclistas) que deberían ser tomados en cuenta en el plan de movilidad: 1) accesibilidad, 2) seguridad, y 3) funcionalidad.

Accesibilidad

La accesibilidad se traduce en la facilidad que tiene un peatón para interactuar en el espacio público. Para medir la accesibilidad se debe tomar en cuenta aquellos aspectos que socaven la movilidad

² Diario Expreso, 17 de septiembre de 2015, "Samborondón busca la categoría A en tránsito", recuperado de http://www.expreso.ec/historico/samborondon-busca-la-categoria-a-en-transito-EUGR_8412713, revisado por última vez 15 de octubre de 2017.

como la distancia entre pasos peatonales señalizados, así como el ancho de la calle, la pacificación del tráfico, los límites de velocidad, el tiempo de espera en los semáforos, entre otros.

En el centro de la ciudad se tomaron medidas acertadas para mejorar la accesibilidad de los desplazamientos peatonales. El proceso de regeneración urbana intervino una parte de las superficies del centro de la ciudad para que estos tengan el mismo nivel puesto que en ciertos lugares existían diferencias de uno o dos escalones que dificultaban la movilidad.

Herce (2013) señala que es importante que la ciudadanía tenga una percepción de la movilidad peatonal como fácil y sin complicaciones. La calidad del pavimento influirá también en las decisiones del peatón, especialmente en aquellas personas que tengan dificultades para su movilización.

En Guayaquil se ha optado por la construcción de pasos peatonales elevados que son largos y bruscos por una aparente seguridad, aunque la finalidad pareciera ser que el peatón no obstaculice la fluidez de la vía. Es decir, la infraestructura se crea no para que el peatón se movilice sino para que no estorbe a los vehículos.

Los pasos elevados generan rechazo en la ciudadanía puesto que se debe realizar un mayor esfuerzo para moverse por lo que en su mayoría son utilizados cuando se complementan con obstáculos físicos que impiden el paso por la calle. Adicionalmente, algunos pasos excluyen a quienes por distintos motivos no pueden subir escaleras, si a eso le sumamos los obstáculos impuestos en la mitad de la vía para disuadir a la ciudadanía de cruzar por la calle, dicho grupo queda excluido completamente de moverse por esa zona.

Habilitar pasos peatonales a nivel de aceras es una política que ha sido tomada en algunas ciudades españolas (Valencia, Santiago de Compostela, Melilla, Barcelona) para facilitar el recorrido por las arterias viales de la ciudad. El fin de esta medida es brindar las suficientes comodidades al peatón para que realice sus desplazamientos.

Seguridad

La seguridad hace referencia a la garantía que ofrece el trayecto sobre el dominio y la preferencia sobre el espacio, asimismo, que éste brinde la suficiente confianza respecto de la interacción con el resto de modos.

Otorgar más espacio para la circulación peatonal, aunque sea en detrimento de la calzada o del espacio destinado para parqueo es una medida que incrementa la seguridad peatonal. A manera de ejemplo podemos citar la regeneración de la calle Panamá desde la intersección con la calle Loja hasta la calle Roca en el centro bancario de la ciudad, en la cual se intervino las aceras ensanchándolas en aproximadamente 8,50 metros y dejando sólo dos carriles para la circulación de los vehículos. El Arq. Guillermo Argüello, Director de Ordenamiento e Infraestructura Territorial (DOIT) de la Municipalidad manifiesta que en virtud del ensanchamiento de las aceras se pudo recuperar aproximadamente un 10% de espacio a favor del peatón.

Funcionalidad

Es importante señalar que el diseño de la red peatonal debe ser considerado dentro de un sistema de redes para propiciar la movilidad dentro de la ciudad, es decir, la creación de itinerarios peatonales debería tener como finalidad la articulación de los distintos barrios de la ciudad, así como los principales centros de generación de desplazamientos.

Uno de los proyectos más interesantes ha sido el puente peatonal de 220 metros sobre el Estero Salado, denominado Paseo de la Juventud, el cual conecta Urdesa Central con la avenida Carlos Julio Arosemena y al sector de Urdesa con una de las estaciones del sistema Metrovía.

No obstante, de manera general en Guayaquil el espacio peatonal es concebido como un espacio protegido que por su falta de continuidad parece no formar parte del sistema de redes o que por su ubicación parece estar destinado únicamente a actividades recreativas y no a aquellas actividades diarias de movilización.

Si bien, en ciertos lugares se ha tratado de aprovechar las condiciones naturales de la ciudad como la orilla del río en el Malecón 2000 y el estero salado en el Parque Lineal, éstas se encuentran separadas del sistema redes, amuralladas por rejas que impiden la interacción ciudadana y en algunos casos hasta las conexiones con ciertos tramos. Esta separación afecta la característica principal de la caminata que es la autonomía, puesto que el peatón se debe sujetar al diseño implementado para poder movilizarse, como si se tratara de paradas de autobús.

Ciclovía

El proyecto Bici.Ruta Guayaquil fue la iniciativa del Municipalidad de Guayaquil para fomentar el uso de la bicicleta, cuya misión era que “la ciudadanía se vaya empoderando de la idea de usar la bicicleta como un medio de movilización” (Boletín de Prensa del Lanzamiento Ciclopaseo de Inducción al Proyecto Bici.Rutas Guayaquil, Municipalidad de Guayaquil).

Este ciclopaseo consistió en una actividad recreativa y deportiva que contaba con la restricción de la circulación motorizada por una ruta específica, realizado los días domingos cada 15 días. Conjuntamente, se inició la construcción del proyecto de ciclovía denominado Circuito 1 en el centro de la ciudad, cuyo recorrido abarca las calles 10 de Agosto y Malecón Simón Bolívar, Junín hasta 6 de Marzo, la calle Chile y como recorrido complementario la avenida 9 de Octubre y la calle Pichincha.

Posteriormente, el Cabildo de la ciudad informó a través de sus redes sociales la suspensión del plan de Bici Rutas por *cambios y mejoras en la logística*, por lo que la iniciativa se terminó reduciendo a una organización de paseos en bicicleta cada 15 días sin mayores cambios en la trama urbana.

Tanto el ciudadano como la autoridad perciben a la bicicleta como un medio para recreación o hacer deporte, lo cual se ve plasmado en la poca infraestructura destinada para este medio, tales como la ciclovía de Vía a la Costa, ruta a la Isla Santay y la del Centro de Recreación Samanes (las dos primeras con conexiones fuera del perímetro urbano).

Con estos antecedentes, no se podría demostrar una intención clara del Municipio de Guayaquil para una real promoción de la bicicleta como medio de transporte. Si bien es cierto, los ciclopaseos dominicales pudieron haber fomentado la actividad y servir de puente para proyectos integrales más complejos, estos se circunscribieron a ser una actividad familiar de ocio. Criterio que se refleja en el diseño de las ciclovías en la ciudad que no han sido concebidas para conectar barrios, ni para favorecer la intermodalidad.

Conclusión

Las ciudades que han apostado por la eficiencia energética entienden la necesidad de establecer una ciudad compacta, diversa, donde se intercalan usos del suelo. Paradójicamente, esto no parece ser un discurso extraño para la Administración municipal puesto que las ordenanzas dictadas por la autoridad reconocen distintos problemas pero las soluciones que se plantean no resultan coherentes con los objetivos. Se identifica como problema la baja densidad de los barrios de la ciudad, no obstante, no existe una medida clara y precisa para revertir la situación. Contrariamente, se impulsa este tipo de desarrollos, como el caso de la Vía a la Costa, denominada como el nuevo polo de desarrollo de Guayaquil.

Adicional a la proliferación de barrios de baja y media densidad poblacional, se añade la problemática jurisdiccional de estos barrios que crecen hacia las afueras de la ciudad, consolidándose zonas de influencia fuera del perímetro político-administrativo pero dependientes de su centro urbano. Este crecimiento tiene un efecto directo en la movilidad puesto que son zonas sin acceso a transporte público y sin diseño para la inclusión de la movilidad no motorizada, dentro de los cuales el GAD municipal de Guayaquil no tiene jurisdicción. Por lo que el trabajo en conjunto de los distintos GAD sobre los usos del suelo es un requisito relevante si aspiramos a una política de movilidad integral.

La articulación entre políticas de movilidad y políticas de densificación de centros y subcentros, alineado a políticas de descentralización de actividades, se convierte en uno de los pasos fundamentales para una movilidad eficiente. La finalidad de la conjugación de las políticas de movilidad y de usos del suelo recae en la importancia de reducir los viajes que hoy se realizan en automóvil y otorgar las facilidades para que sean hechos a pie o en bicicletas.

Al igual que el caso de las políticas de uso del suelo, para el transporte no motorizado existe un problema en la materialización de los lineamientos del plan vigente, los cuales les otorgan preponderancia a estos modos en el sistema de movilidad pero que no se concreta aún.

En cuanto al transporte no motorizado, los planes de inclusión de dichos modos han terminado convirtiéndose en letra muerta o, aquellos que han gozado de mayor éxito, se han transformado en propuestas meramente recreativas, como el proyecto Bici.Rutas. Hace falta una inclusión real, donde la caminata y la bicicleta sean comprendidas como modos reales de movilidad y se pueden explotar sus beneficios.

Del análisis realizado se desprende que la bicicleta es percibida desde su aspecto recreacional, mas no de transporte; mientras que los peatones son marginados de las vías, complicando así las interacciones de los distintos modos. En ambos casos, son un estorbo a los vehículos a los que hay que separar de la trama vial sin importar la exclusión o la dificultad a la que tenga que enfrentarse quien se desplace en estos modos.

A pesar de las gestiones realizadas, como la peatonalización de ciertas calles del centro urbano de la ciudad o la construcción de pequeños tramos de ciclovías, no se podría hablar de una política pública sino más bien de acciones específicas que no logran implantarse por completo en la trama vial.

El impacto del modelo de movilidad repercute en varios ejes que dan como resultado una pobre planificación a favor de la eficiencia energética, estos son:

El primero es de índole social por el cual se configura un modelo excluyente que no atiende a todos los modos de transporte y que superpone al automóvil por encima de todo el sistema de movilidad. Lo que ha dado paso a un uso intensivo de energía.

El otro aspecto recae sobre la institucionalidad, la cual se ha visto mermada por el desorden que ha caracterizado históricamente a la planificación de la movilidad dando como resultado una situación anárquica en la que ha sido imposible incorporar criterios de eficiencia energética.

Por otra parte, nos encontramos con el aspecto cultural en el cual la infraestructura vial ha sido concebida como sinónimo de crecimiento, progreso y modernidad. A pesar de la introducción enunciativa de un cambio de paradigma, tanto para la sociedad guayaquileña como para sus autoridades, el incremento vial se continúa ofreciendo como una solución válida. Aún falta por deconstruir dicho discurso a favor de una movilidad más eficiente.

De la misma manera, el aspecto cultural aparece ligado al aspecto económico y político por el cual no se destinan recursos públicos a la incorporación de criterios de eficiencia energética en la movilidad.

Esta noción de “mayor oferta vial” igual a “progreso y crecimiento” dificulta introducir cambios o centrar esfuerzos en otros aspectos de la movilidad. El aumento de la oferta vial como única o principal medida para contrarrestar los problemas de movilidad otorga una aparente solución en el corto plazo, sin embargo, desencadena en una mayor demanda de uso del automóvil.

Bibliografía

Agencia Internacional de Energía, Indicadores de Eficiencia Energética: Bases Esenciales para el Establecimiento de Políticas, 2015, páginas 113-133, recuperado de https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/EnergyEfficiencyVespagnol_epdf.pdf, revisado por última vez 21 de agosto de 2017.

Agencia Internacional de Energía, Indicadores de Eficiencia Energética: Fundamentos Estadísticos, 2015, páginas 131-166, recuperado de https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/IndicadoresdeEficienciaEnerg%C3%A9tica_FundamentosEstad%C3%ADsticos.pdf, revisado por última vez 21 de agosto de 2017

Cobo G., Gestión urbana municipal en los procesos de conurbación en ciudades intermedias y pequeñas: gestión en el proceso de conurbación Cuenca-Azogues (2006-2011), Quito-Ecuador, FLACSO, 2014.

Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, Fundación para la Implementación, Diseño, Evaluación y Análisis de Políticas Públicas, SIMO Consulting, México Compacto Las condiciones para la densificación urbana inteligente en México, México D.F.-México, 2014.

CEPAL, Eficiencia energética en América Latina y El Caribe: avances y desafíos del último quinquenio, 2013, recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4106/1/S2013957_es.pdf, revisado por última vez 27 de agosto de 2017.

Herce Manuel, Sobre la movilidad en la ciudad, Barcelona-España, Editorial Reverté S.A., 2009.

Herce Manuel y Magrinyà Francesc, El espacio de la movilidad urbana, Buenos Aires-Argentina, Editorial Café de las ciudades, 2013.

Kreuzer Fabian y Wilmsmeier Gordon, Eficiencia energética y movilidad en América Latina y el Caribe una hoja de ruta para la sostenibilidad, CEPAL, Santiago-Chile, 2014.

Sánchez Bertha, Mercado de suelo informal y políticas de hábitat urbano en la ciudad de Guayaquil, Quito-Ecuador, FLACSO, 2014.

Ordóñez, J., Propuesta de Densificación del Conjunto Habitacional “Las Acacias” Guayaquil-Ecuador en Densificación de la Ciudad “Aproximación desde la Arquitectura”, Tomo III, Universidad de Cuenca, 2011.

Normativa

Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017

Plan de Movilidad de Guayaquil

Ordenanza de Ordenamiento Territorial del cantón Guayaquil.- Gestión Estratégica

Ordenanza que regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el cantón Guayaquil y que aprueba el Plan de Movilidad