

Publicado el Sábado 25 de junio de 2016 en [La República](#).

Quito.- Dos proyectos de la Alcaldía de Mauricio Rodas han encontrado la resistencia de varios quiteños. El primero es la [Solución Vial Guayasamín](#) . El segundo, el sistema de Metrocables en los barrios de la Argelia y Pisulí.

En el caso de la Solución Vial Guayasamín, el proyecto implica la construcción de un puente de 500 metros que tendrá tres carriles y estará 120 metros elevado sobre una quebrada. La obra se hará por medio de un convenio entre el Municipio de Quito y la China Road and Bridges Corp. La construcción durará 28 meses y costará 131 millones de dólares. Los trabajos ya han iniciado.

Una de las consecuencias será la desaparición, casi total, al [barrio Bolaños](#) , que se ubica a un costado del túnel Guayasamín. Más barrios se han sumado a protestar contra la Solución Vial, ya el Parque Argentina se verá gravemente afectado para la construcción del paso a desnivel. [A criterio de muchos moradores del sector, la obra municipal en lugar de constituir una solución a la congestión vehicular implicará un aumento de la misma. Por eso protestan en el Parque Argentina todos los jueves.](#)

Álvaro Guzmán es uno de los mayores expertos en Quito sobre temas de sostenibilidad y transporte. Actualmente se encuentra realizando un PhD en transportación pública, específicamente en análisis de políticas públicas de transporte. Conversó con La República.EC sobre estos temas:

– La congestión vehicular que se genera en la entrada del túnel Guayasamín es, de acuerdo a muchos quiteños, un problema actual y grave. ¿Es correcta la Solución Vial Guayasamín?

– La congestión vehicular es un problema en nuestra ciudad que no se limita a la entrada del

túnel Guayasamin. Según el diagnóstico de movilidad realizado en el 2014, por la actual alcaldía, durante las horas pico el 35% de las vías principales se encuentran en un estado de saturación y un porcentaje similar se encuentran en estado crítico, o casi saturadas. Es decir el 70% de las vías principales de la ciudad en el 2014, estaban saturadas o a punto de saturarse. Las consecuencias de la congestión la sentimos todos, usuarios de transporte privado, los usuarios de transporte público, peatones, ciclistas. Considero que es peor la situación para quienes viajan en transporte público ya que sus viajes se vuelven más largos e incómodos en buses que deben compartir la vía con vehículos livianos que saturan el escaso espacio vial existente. La solución aparentemente obvia a un problema de congestión vial es ampliar la capacidad, es decir incrementar el número de vías o incrementar carriles. Sin embargo, luego de varias décadas de implementar estas medidas, en varias partes del mundo, excepto en nuestro país, se han dado cuenta que esto no resuelve absolutamente nada.

La congestión es la parte visible de varios años de implementación de políticas equivocadas de movilidad y de uso de suelo. Hace 40 años no sabíamos cuáles serían las consecuencias de generar políticas que incentivan el uso de modos motorizados de transporte, como el auto privado. Sin embargo, hoy en día existe muchísima evidencia de todas partes del mundo donde claramente se ve una clara relación entre ciertas políticas de movilidad y el aumento de la congestión. Por ejemplo hoy en día sabemos, que en un escenario de constante congestión y de crecimiento vehicular, como es el contexto Quiteño, aumentar la capacidad vial no resuelve el problema de congestión. Hace 40 años se creía que más vías era igual a mayor desarrollo, sin embargo ahora sabemos que más vías generan mayor congestión que se traduce en reducción de la capacidad de crecimiento económico, acceso a oportunidades, disfrutar la ciudad, contaminación ambiental, esto se traduce en enfermedades respiratorias.

La solución vial Guayasamin busca solucionar un problema puntual de congestión en un punto específico de la ciudad. Sin embargo, la congestión que resuelve en el túnel la está llevando a vías que actualmente se encuentran de acuerdo al mismo municipio en su diagnóstico de movilidad 2014, saturadas o a punto de saturarse, como son la Av. De los Shiris y la 6 de diciembre. Esto se vuelve problemático ya que el tráfico tratará de fluir por algún sitio, poniendo mayor presión en vías pequeñas barriales por donde los vehículos tratarán de circular poniendo en riesgo la calidad de vida en los barrios del sector, hasta hoy relativamente tranquilos. Por otro lado aumenta los niveles de contaminación, aumenta las posibilidades de accidentes, reduce el nivel de eficiencia del sistema, que se traduce en pérdidas económicas para todos.

– ¿Cuál sería la solución?

– No existe “la solución”. La problemática del tránsito no se soluciona con una “app” del teléfono. Existe una serie de políticas que si se aplican en su conjunto podrían mejorar la situación actual. Normalmente se piensa en soluciones que vayan de acuerdo a un modelo de ciudad que sea debatido y aprobado por la comunidad. Esa opción es muy interesante, sin embargo en este momento es un poco riesgosa ya que podría resultar que el modelo de ciudad que se aprueba es una ciudad que favorece a la movilidad de los vehículos motorizados. Me explico, está tan generalizada la idea en nuestra ciudad, de que el modelo centrado en el automóvil es sinónimo de desarrollo, que es muy probable que un modelo de ciudad centrado en el auto sea el aprobado. Considero que se debe trabajar fuertemente desde la Alcaldía, Academia, medios, industria y demás interesados, para concienciar a la gente sobre los riesgos de seguir planificando para el automóvil. Dejar claro el impacto negativo en lo social, económico y ambiental que tiene el modelo centrado en el automóvil. Mientras como ciudad no aceptemos que es un problema, vamos a seguir proponiendo y aceptando obras que incentivan el uso del automóvil. Al final del día, digan lo que digan, los políticos buscan equilibrar lo que se debe hacer con lo que les genera mas aceptación política.

– ¿Experiencias internacionales donde pasos a desnivel sean exitosos? ¿Cuál es la tendencia actual?

En un seminario internacional de transporte en Guayaquil en 2006, en el que participe de asistente, luego de una presentación sobre los pasos a desnivel en Guayaquil, el actual Alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa, se refirió a estas estructuras como “los mayores y más caros servicios higiénicos públicos del mundo, ya que es en eso en lo que terminan”. Yo no conozco pasos a desnivel que no tengan un cierto olor a ácido úrico.

Actualmente las ciudades se han humanizados, se centran en las personas y su experiencia. Están tratando de volver a su esencia es decir, la ciudad es de los ciudadanos, no de los carros.

– [En un reciente artículo usted cuestiona a la alcaldía por usar la teoría de Hirschman, que dice que hay que empezar las obras, al final todo saldrá bien](#) . ¿Así es la administración de Rodas?

– Es muy difícil saber si toda la administración de Rodas es influenciada por la teoría de Hirschman, sinceramente no lo creo; lo que si veo: elementos en ciertas obras que podrían ser justificadas bajo la perspectiva de Hirschman. Mi artículo no es una crítica a la alcaldía de

Rodas, es una crítica a la forma en que generalmente planificamos las obras.

– ¿Cuál es el modelo de ciudad que convendría a Quito y que se debería planificar?

– Los únicos que pueden responder a esa pregunta son los Quiteños, nacidos y no nacidos en Quito, todas esas personas que tienen a nuestra ciudad como su lugar de residencia. Ellos son los que saben cuál es el modelo de ciudad que conviene, sin embargo es importante que nos liberemos de conceptos y mitos equivocados en los cuales se coloca al automóvil como pilar de la planificación. Esos conceptos y mitos están enclavados a todo nivel en nuestra sociedad, público general, medios, políticos, academia y otra serie de actores que deben darse cuenta que no podemos seguir privilegiando el movimiento de máquinas por sobre el acceso de las personas a las oportunidades.

– ¿Por qué es negativo que los autos circulen con más facilidad entre Quito y los valles?

– Que los autos circulen no es negativo, el problema es que se fomente su circulación con obras que facilitan su uso, por sobre alternativas más sostenibles como el transporte público. Es negativo que se siga permitiendo la construcción de soluciones familiares de difícil acceso por medios distintos al auto privado, en lugares donde el transporte público no llega, donde no es rentable dar transporte público.

– ¿Es factible una ciudad de carros?

– La ciudad del automóvil fue pensada en los 60s y 70s, fracasó y las ciudades que lo intentaron hasta hoy siguen mitigando los efectos negativos de esa propuesta.

– ¿El carro tiene que ver con una situación de estatus social?

– Hay un tema aspiracional muy fuerte sin duda. Sin embargo, me parece que hay prácticas que fomentan esa visión: La publicidad, la prensa, las películas y los programas de televisión

juegan un papel importante.

– ¿Cuál es su opinión sobre la situación del barrio Bolaños, que desaparecería en gran parte ante la Solución Vial Guayasamín?

– Me preocupan varias cosas, principalmente en dónde los van a reubicar. La población de los barrios marginales tienden a realizar menos viajes, menos viajes significan menos oportunidades. Está comprobado que los viajes que no son obligatorios (trabajo, educación) son los que se dejan de hacer en los segmentos de estos barrios, es decir no disfrutan de la ciudad. El barrio Bolaños, a pesar de ser un barrio de estrato económico bajo puede disfrutar de la ciudad con relativa facilidad, está a 20 minutos de distancia caminable a la ecovía, eso le pone en una situación preferencial para llegar a colegios tradicionales de la ciudad, trabajos bien remunerados. Adicionalmente, están cerca de arte, música, cultura, diversión y ocio, es decir tienen oportunidad de desarrollarse en varias formas. Al ser desplazados perderán todo eso: son muy pocos los barrios en Quito que permiten ese nivel de desarrollo a las personas de bajos ingresos. Además, rompe los nexos sociales creados, es decir las amistades, los vecinos, el capital social en el que se apoyan para resolver su día a día.

En Europa, luego de la segunda guerra mundial se eliminaron barrios enteros para dar cabida a mayor espacio vial, hoy en día mitigar ese daño le cuesta a las ciudades Europeas miles de millones de euros anuales.

– ¿Cuál es su opinión sobre los metro cables? ¿Está de acuerdo con las quejas de moradores de El Condado que quieren impedir la obra?

– En general, los metrocables funcionan muy bien para las personas que su destino final es la estación del metrocable, los que necesitan ir a otros sitios, intermedios, no les resuelve nada. Me asusta la idea de haber inaugurado el proyecto sin tener estudios finales.

Sobre la quejas, no conozco a detalle, supongo que habrá quejas validas que merecen ser escuchadas y analizadas. (I)

<http://www.larepublica.ec/blog/sociedad/2016/06/25/alvaro-guzman-la-solucion-vial-guayasamin-es-realmente-una-solucion/>