

ARQUITECTURA

La ciudad no es únicamente el conjunto de edificaciones, calles y otros espacios, no constituye una concentración más o menos importante de población, sino que dentro del ámbito espacial social tiene un carácter funcional y organizativo que define el funcionamiento de la ciudad por medio del conjunto de

PASOS VEHICULARES EN DESNIVEL Y DESARROLLO URBANO EN GUAYAQUIL

**Vicente Gonzales
Burneo, Arquitecto.**

La realización de pasos vehiculares elevados ha llegado a considerarse entre muchas personas expresión del progreso de una ciudad. En Guayaquil se han venido realizando algunas de estas obras principalmente en la zona norte y cabe una reflexión sobre estos distribuidores de tráfico y el desarrollo urbanístico de la ciudad.

¿Por qué se hicieron necesarios los pasos elevados?

La ciudad no es únicamente el conjunto de edificaciones, calles y otros espacios, no únicamente es una concentración más o menos importante de población, sino que dentro del sistema económico social tiene roles y características propias dadas por el funcionamiento de tal sistema, por ello si conside-

ramos el desarrollo de Guayaquil en relación al carácter de la economía del país y su inserción en el sistema capitalista mundial encontraremos explicación a muchas de sus características que como ciudad tiene y al proceso que a través del tiempo ha seguido.

Siendo nuestra economía orientada a la exportación de productos agrícolas: cacao, arroz, banano, etc., en diversas épocas ha tenido singular importancia como puerto de salida a los mercados del exterior de tales productos, como también en buena medida ha constituido la vía de ingreso de gran parte de las importaciones de productos industrializados. Por muchos años Guayaquil ha sido un centro poblacional de carácter predominantemente comercial en el contexto de ciudades del país, por ello las vías de comunicación y de transporte desde las áreas de producción agrícola para exportación han sido de vital importancia, a la primera mitad del siglo por vía fluvial articulada al carácter de puerto fluvial, el tráfico de productos para la exportación no requería de cruzar la ciudad y por tanto

no imponía mayores elementos de congestión de tránsito, cosa que se irá dando progresivamente con el desarrollo de la red vial de carreteras que a partir de los años cincuenta vinculan a la ciudad con las zonas productoras y el resto del país, situación que produce una modificación en la composición del tráfico vehicular al incorporar un volumen importante de carros de carga dirigida a la exportación, por facilidades de tal actividad se hizo necesario el desarrollo del puerto marítimo, tanto porque se elimina el trasbordo a embarcaciones pequeñas para posibilitar el embarque directo del vehículo de carga al barco de exportación, cuanto que la estructura física de la ciudad en la orilla del Guayas no resultaba óptima para la magnitud del tráfico pesado que constantemente se acrecentaba. La ubicación del puerto al sur de la ciudad mientras que las carreteras de enlace al interior del país nacen al norte de Guayaquil determinó que todo este tráfico debiera necesariamente atravesar la ciudad, principalmente por las avenidas Quito y Machala enlazándose con la Av. Carlos Julio Arosemena y consecuentemente ocasionando un recargo del tránsito.

to pesado en tales vías. Adicionalmente el desarrollo industrial que se daba en la ciudad siguió un patrón de asentamiento lineal junto a la vía a Daule por lo que la demanda del tránsito pesado creció constantemente. Frente a tal situación se optó por enlazar la Av. de las Américas con el Km. 7,5 de la vía a Daule como posibilidad de descongestionar la Av. Carlos J. Arosemena Tola desarrollándose la ahora llamada av. Tanca Marengo, posteriormente se construirán los primeros distribuidores de tráfico elevados, en el Km. 4,5 de la vía a Daule, en el encuentro de la Av. Tanca Marengo con la misma vía, Km. 7,5 y se realiza el enlace con la vía a la costa construyéndose el puente sobre el Estero Salado y el paso elevado en el encuentro con la prolongación de la calle Portete.

Este conjunto de obras forman un sistema orientado a dar fluidez al tránsito vehicular hacia la vía a Daule, tanto de carga relacionado con el Pto. Marítimo, cuanto a movilizar hacia la zona de asentamiento industrial de la vía a Daule la mano

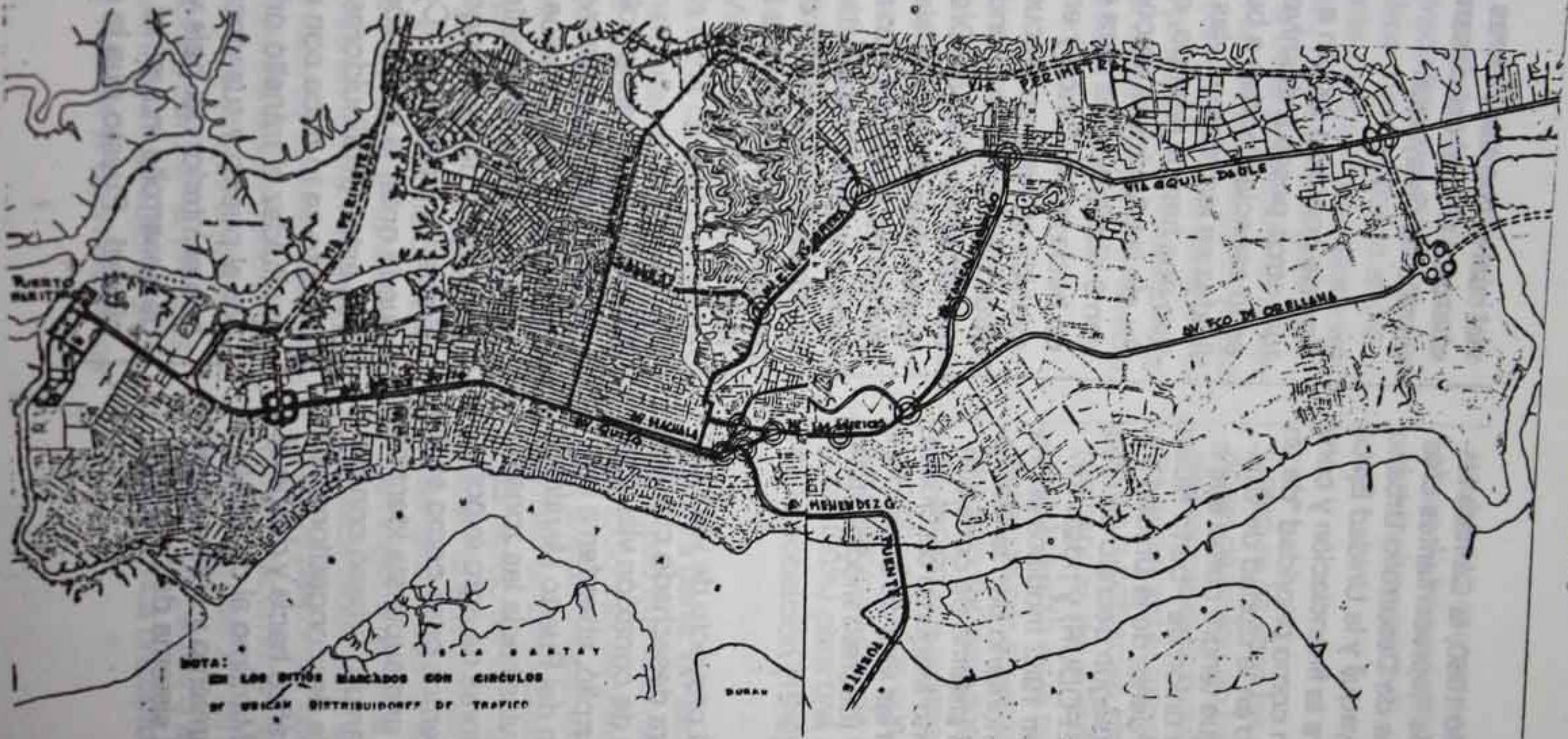
de obra que tiene como área de habitación el suburbio oeste de la ciudad.

La construcción del puente sobre los ríos Daule y Babahoyo, para enlazar más directamente el puerto con las áreas productoras de Guayas y Los Ríos al igual que con la parte central del país, va a generar un flujo de tránsito articulado a las mismas avenidas Quito y Machala que van a ser enlazadas por la Av. Pedro Menéndez con el puente; la presencia de los cerros Santa Ana y El Carmen ha constituido una barrera muy fuerte para el vínculo del área central con el norte de la ciudad por lo que un significativo flujo vehicular proveniente del centro es dirigido por la Av. Julián Coronel bordeando los cerros, produciéndose un conflicto en el encuentro con las Avs. Quito y Machala, esto traerá como respuesta el paso elevado en el encuentro de las vías mencionadas.

El período de exportación petrolera no va a modificar mayormente el rol de Guayaquil como puerto, contribuirá sí a la congestión mayor con un crecimiento muy elevado del parque automotor privado y posibilitará el uso de recursos para los pasos elevados a que hemos hecho relación.

Los pasos a desnivel a que nos hemos referido hasta el momento fueron realizados en la

década de los 70 y todos ellos constituyen una respuesta a los problemas de flujo vehicular generados por el rol asignado a Guayaquil en el funcionamiento del capitalismo agroexportador, son una respuesta de cómo la lógica de las conveniencias del capital tanto del imperialismo como del interno del país condiciona el desarrollo urbano y las características de la ciudad que cientos de miles de personas habitan.



NOTA:
EN LOS SITIOS MARCADOS CON CIRCULOS
SE UBICAN DISTRIBUIDORES DE TRAFICO

revista de la universidad de guayaquil

En el año 1980, la Cámara Nacional de Representantes crea el Fondo de Desarrollo Urbano de Guayaquil y la Unidad Ejecutora para la financiación y construcción como prioridad "de un viaducto en la ciudad de Guayaquil que tendrá como etapa inicial la unión de Puerto Nuevo con el Puente de la Unidad Nacional" (según decreto de creación del FODUR) y posteriormente en 1982 modifica el proyecto prioritario por "la realización del sistema de conexión del Puerto Marítimo de Guayaquil con las vías de acceso a la ciudad" (decreto modificatorio).

Tanto el proyecto de viaducto que fuera desechado cuanto el sistema de conexión vial que se desarrolló, atienden a la vinculación del Puerto Marítimo con las vías hacia las zonas productoras de agro exportación. Vemos pues como se establece una supuesta identidad del desarrollo urbano con las obras de descongestionamiento del tráfico hacia y desde el Puerto Marítimo al constituir un financiamiento y entidad ejecutora del sistema de conexión

vial cual sí con tales obras se abarcara el total del desarrollo urbano de Guayaquil.

En este contexto se van a efectuar otros pasos a desnivel que en lo esencial tienden a buscar fluidez en las mismas vías a las que nos hemos referido, en la Av. de las Américas se construyen 3 distribuidores para el tráfico hacia la Av. Tanca y en esta avenida se halla en ejecución otro distribuidor en el encuentro con la Av. Fco. de Orellana que se desarrolla paralela a la Av. de las Américas con miras a descongestionar a ésta y se continúa hacia el Norte como vía paralela alternativa a la vía a Daule.

En la Av. Arosemena Tola se construyen 2 pasos elevados adicionales uno de ellos vinculado al puente en la calle 17 con objeto de descongestionar el puente 5 de Junio. Como se puede notar la ubicación de todos estos distribuidores de tránsito se lo hace con miras a dar fluidez al tránsito originado por el puerto y sus vínculos con el interior del país y la zona de desarrollo industrial de la ciudad. Puesto que la ciudad

ha continuado creciendo permanentemente, estos pasos elevados no resultaron sino paliativos momentáneos al creciente congestionamiento vehicular, y que para la gran mayoría de la población no redundan en beneficio alguno ya que no contribuyen a la solución de sus problemas de habitabilidad y servicios que debería ofrecer la urbe.

En la misma lógica que hemos señalado se ubicaron los pasos a desnivel, se ubica ahora, la construcción de la vía perimetral de Guayaquil busca desviar el tráfico del puerto por un camino sin interrupciones que no atraviese el área ahora construida de la ciudad y que complementariamente incorpore áreas nuevas al desarrollo urbano, beneficiando a propietarios de tierras y especuladores de las mismas. Los pasos a desnivel y otras obras de escala urbana, en sociedades como la nuestra se realizan fundamentalmente en función de las conveniencias de la clase dominante, presentándolas generalmente como de interés de toda la población, pero en la práctica no contribuyen a mejorar el nivel de vida de la mayoría de los

habitantes que carecen de obras de infraestructura y servicios incluso las más elementales.

Como se ha visto los distribuidores de tráfico no han sido realizados en Guayaquil con miras a mejorar el transporte interno de la población sino de las mercancías del comercio exterior y tan sólo en la medida que se circule por el sector en que han sido implantados serán de utilización por quienes se trasladan en vehículos que en su gran mayoría son de uso particular (90%) para una minoría de la población (19%).

Por otra parte, un aspecto desventajoso que acarrearán estos distribuidores de tráfico es el que siendo concebidos para permitir un desplazamiento más rápido de vehículos, al peatón lo colocan en situación totalmente desfavorable, ya que ninguno de ellos contempla facilidades para la circulación de personas, obligando a éstas a recorridos más largos para evitar las zonas de alta velocidad de carros o al riesgo que significa cruzarlos.

El desarrollo urbano no puede ser analizado exclusivamente desde la óptica de los recursos técnicos utilizables, sino que debe ser considerado en relación a los beneficios que a los habitantes de la ciudad ofrece, a la incidencia en el nivel de vida de la población, las obras que se ejecutan en la ciudad deben ser evaluadas en función de la medida en que contribuyen a solucionar las necesidades y problemas de la mayoría de los habitantes y no necesariamente en cuanto a la imagen que a uno u otro sector de la ciudad puedan dar.

La realización de pasos vehiculares a desnivel no es sino la aplicación de paliativos de alto costo a la creciente caotización del tránsito de la ciudad, propia del desarrollo de las ciudades en el sistema capitalista donde

no hay planificación efectiva que permita un crecimiento ordenado y equilibrado atendiendo las necesidades de los habitantes, sino que son las conveniencias del gran capital, sumado al interés de lucro de los especuladores de la tierra urbana las que definen la realización de obras en la ciudad.

Podrá hablarse de desarrollo urbano de Guayaquil cuando se realice un plan de transporte público para la gran mayoría de los habitantes de la ciudad, cuando se construyan y se pongan en uso centros de servicios comunitarios en los sectores marginales de la urbe, cuando se dote de infraestructura básica a esas áreas, cuando se haga de Guayaquil una ciudad para vivir en mejores condiciones.