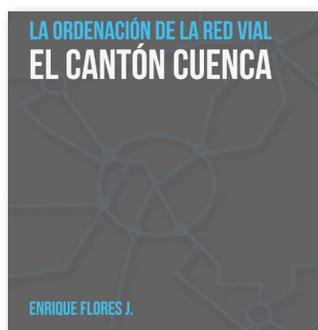


Revelando el sistema de carreteras en Ecuador. Anotaciones sobre *La ordenación de la red vial. El cantón de Cuenca* (2016).

Enrique Flores

Recibido: Agosto 2019
Aceptado: Agosto 2019

José Luis Crespo-Fajardo¹



El libro que venimos a comentar, *La ordenación de la red vial. El cantón Cuenca*, se editó en 2016, por parte de la editorial de la Universidad de Cuenca (Ecuador), donde su autor, Enrique Flores Juca, es en la actualidad Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Esta obra de 122 páginas contribuye al entendimiento de la planificación vial en su relación con la planificación territorial. Inicia desde conceptos teóricos, pasando a unas pertinentes observaciones históricas, para después realizar un diagnóstico de la situación del cantón Cuenca. Con esta base se traza un plan vial con un modelo de gestión, el cual podría servir de proyecto para una futura aplicación práctica en las áreas urbanas y rurales.

Algo a considerar es que los sistemas viales, al ser el medio de enlace a los asentamientos poblacionales, son utilizados para traslado de personas y mercancías, por lo que su trascendencia socioeconómica es innegable. En este sentido, las carreteras de Ecuador, de acuerdo al Ministerio de

Transporte y Obras Públicas de Ecuador (MTOPE), son consideradas como eficientes, seguras y sostenibles. Sin embargo, la realidad es que hay necesidad de mejoras, por lo que plantear una planificación de ordenamiento vial en el cantón Cuenca, uno de los más grandes del país, resulta apremiante.²

La infraestructura vial es un factor de desarrollo territorial, pero el estudio de estos sistemas ha sido habitualmente olvidado en las investigaciones urbano-regionales, de manera que este trabajo, aunque se centra en el cantón Cuenca, resulta esclarecedor y necesario porque describe la situación vigente de las redes viales de todo Ecuador.

En efecto, Enrique Flores inicia su descripción con las redes viales estatales primarias arteriales, de las cuales existen un total de doce en todo el país. Tales arterias se nutren, asimismo, del tráfico recolectado desde las redes viales estatales secundarias. De esta manera se computan los kilómetros de cada tipo de red de Ecuador,

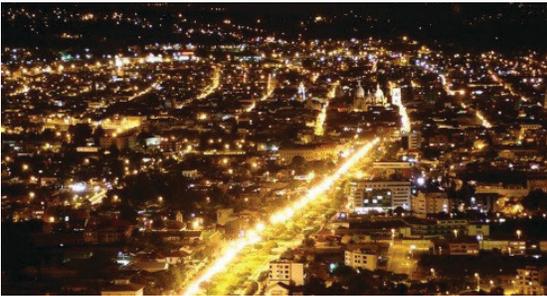
¹ Nacionalidad: ecuatoriano; adscripción: Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Cuenca. Ecuador. Doctorado en Bellas Artes por la Universidad de Sevilla; luis.crespo@ucuenca.edu.ec

² Tras las provincias, el cantón es la siguiente división administrativa territorial en Ecuador, existiendo un total de 221. Los cantones se subdividen, a su vez, en parroquias, las cuales pueden ser urbanas o rurales. El cantón Cuenca forma parte de la provincia de Azuay, al sur del país, y cuenta con aproximadamente 591.996 habitantes (censo de 2016). Es, de acuerdo a estas estimaciones, el tercer cantón más poblado de Ecuador. La ciudad de Cuenca, donde mayor porcentaje de población se reúne, es la cabecera cantonal.

destacando que hay evidencia de mal estado en el 70% de la red vial provincial terciaria, y en el 75% de la red vial provincial vecinal.

La red vial cantonal urbana y rural también es estudiada, proporcionándose detalles de normativas de tráfico, como los límites de velocidad permitidos o la separación a desnivel que deben presentar las intersecciones. El autor también identifica sistemas viales peatonales e incluso los *chaquiñanes* (senderos ancestrales), si bien no se los considera en profundidad, planteando algunas advertencias y recomendaciones.

Vista nocturna de Cuenca, Ecuador.



Igualmente, se estudian indicadores de medición que calculan la calidad y el servicio de los sistemas, de modo que se pueda conocer la realidad de la red vial de Cuenca. Entre los mismos está la longitud de la red, la jerarquía funcional de las vías, las densidades y el marco normativo, las leyes y competencias sobre vialidad asignadas a las distintas administraciones. Otro aspecto a tratar es la planificación de las vías ecuatorianas de acuerdo al *Plan Nacional del Buen Vivir*, y una serie de objetivos anexos entre los que hay que destacar la necesidad de reducir la tasa de congestión vial, y la mortalidad por accidentes de tráfico a 13 fallecidos por cada 100000 habitantes.

En *La ordenación de la red vial. El cantón Cuenca* se realiza un estudio histórico breve pero suficiente para comprender el proceso de implantación de las vías en Ecuador. De la época prehispánica llama la atención la alusión al camino *Qhapaq Ñan*, la vía andina principal que conformaba una carretera norte-sur que facilitó la expansión del poder del imperio Inca. Existen todavía algunos tramos operativos. Con la llegada de los conquistadores españoles se aumentaron las sendas entre comunidades, indispensables para la colonización y el transporte extractivista. Desde el primer periodo republicano hubo una mejora en las comunicaciones entre el norte y centro de

Los Andes a través de trenes y vías carrozables, uniéndose Ecuador con Colombia. El traslado de determinadas materias primas comerciales, como la quinina o los productos de tagua (una semilla grande, conocida como marfil vegetal, utilizada para la elaboración de artesanías), promovió el enlace entre provincias hasta llegar al gran hito que supuso la construcción de la Carretera Panamericana. De todo ello, la lección histórica que se entrevé es que la red vial ecuatoriana, en gran medida, es consecuencia de las necesidades poblacionales, no de una planificación territorial para un desarrollo organizado. Y es por esta razón que, sobre todo en las carreteras rurales, se evidencian problemas de diferente orden.

El diagnóstico que Enrique Flores realiza parte de la identificación de cuatro áreas geomórficas dentro del cantón Cuenca, diferenciadas por el clima, la cobertura vegetal y la topografía. Se puede advertir, en efecto, una zona de páramo, en la cima de la cordillera occidental, con altitudes que van de los 4560 a los 2900 msnm, una zona de altitud, de entre 2900 y 2300 msnm, otra zona ubicada en la vertiente occidental, que desciende de los 3200 a los 2900 msnm hacia la costa del Pacífico, y una zona de piedemonte, que es la banda costanera del cantón.

Una vez hecho el diagnóstico, se plantea el diseño de un plan vial que, a través de una serie de propuestas, sirva para mejorar las condiciones vigentes. Aquí se esbozan ideas referentes a parámetros de diseño vial (peraltes, pavimentos, tipos de superficie de rodadura, señalización...), un sistema de movilización alternativa (ciclo vías), y estrategias de seguridad, eficiencia, accesibilidad, socioeconómicas y medioambientales.

Las conclusiones indican que, en lo referente a la movilización poblacional, del área rural del cantón se dan excesivos desplazamientos a la ciudad de Cuenca. Los datos muestran que desde las cabeceras parroquiales próximas hay una media de desplazamientos por persona de más de una vez al día. Sin embargo, gran parte de las vías no están en buen estado y su diseño no responde a las acuciantes necesidades. De ahí que sea importante que esta obra haya generado objetivos y parámetros de diseño vial para la mejora del modelo vigente, en especial para las zonas rurales del cantón. Su aplicación supondría un gran paso para lograr mayor seguridad en las carreteras ecuatorianas, comenzando con una premisa de respeto a los peatones y atención al medio ambiente. **■**