

**Revista**  
**ciudad**  
*Alternativa*

**No 14**

**Pensar en las ciudades**

# Revista Semestral

## Centro de Investigaciones CIUDAD

---

---

No. 14 • 1998-99  
Número Especial  
20 años de CIUDAD

### DIRECTOR DE CIUDAD

Mario Vásconez 1998-99

### DIRECCION DE LA REVISTA

Anita García

### CONSEJO EDITORIAL

Rodrigo Barreto  
Diego Carrión  
Henriette Hurtado  
Jorge García  
Silvana Ruiz  
Mario Unda  
Mario Vásconez  
Lucía Ruiz

### CORRESPONSALES

Gaitán Villavicencio (Guayaquil)  
José Luis Coraggio (Argentina)  
Alfredo Rodríguez (Chile)  
Gustavo Riofrío (Perú)  
Humberto Vargas (Bolivia)  
Fabio Velásquez (Colombia)  
Esther Marcano (Venezuela)

### DISEÑO GRAFICO Y DIAGRAMACION

David Moya F.  
Hugo Paredes A.

### IMPRESION

CIUDAD  
Quito - Ecuador  
Enero, 1999

### TIRAJE

1.000 ejemplares

### ADMINISTRACION

CIUDAD - Anita García  
Casilla 17-08-8311 • Quito - Ecuador  
Calle Meneses 265 y Av. La Gasca  
Telfs: 225 198 / 227 091 • Fax: 593-2-500 322  
E.Mail: confe@ciudad.ecuanex.net.ec

Los contenidos y opiniones expresados en los artículos que se publican en la Revista son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Se autoriza la reproducción total y parcial, siempre y cuando se cite la fuente, y se remita a la Administración de la Revista dos copias del texto reproducido.

---

*Las ilustraciones de este número son dibujos de Celso Rojas. Quito - Ecuador (1951).*

# INDICE

- Presentación 5

## a r t í c u l o s

### PENSAR EN LAS CIUDADES

- Ciudad y civilización en la ideología conservadora (de derecha y de izquierda). 11  
*Marco Negrón*
- Desde dónde y cómo pensar las ciudades latinoamericanas hacia fines del milenio? 15  
*Amparo Menéndez*
- La ciudad, un proyecto ético y estético. 25  
*Patricio Gross*
- Público, colectivo y privado y sus metamorfosis urbana 29  
*José Sánchez Parga*
- La literatura ecuatoriana sobre Pobreza Urbana 35  
*Lucía Ruiz*

### REFORMAS URBANAS

- Regionalización y red urbana Ecuatoriana. 45  
*Michael Portais*
- Funciones económicas de los centros urbanos en el Ecuador. 51  
*Angel Crespo*
- Cuenca: Algunas ideas para definir el modelo de ordenación territorial de la ciudad que queremos. 57  
*Fernando Pauta*
- Ciudades... Rurales 67  
*FEPP - José Tonello*
- Fragmentación, estructuración y gobernabilidad del espacio metropolitano de Caracas. 69  
*Esther Marciano*

### PLANIFICACION DE LAS CIUDADES

- La sustentabilidad y la planificación local participativa. 77  
*Gonzalo Darquea*
- El desarrollo sostenible y las ciudades 83  
*Roberto Troya*

- Reforma urbana: un debate urgente. 87  
*Patricio Ycaza +*
- Ciudades en América Latina: el nuevo rol de la Planificación. 93  
*Sergio de Azebedo*
- La cuestión socioambiental en el espacio urbano: límites y desafíos. 99  
*Elizabeth Grimberg*

## PROBLEMAS URBANOS

- Analfabetismo en la ciudad. 107  
*Rosa María Torres*
- Viviendas del Hogar de Cristo. 25 años al servicio de los mas pobres. 111  
*Roberto Costa*
- Trabajo, vivienda y acción local. Una propuesta de articulación. 115  
*Horacio Barreta y otros*
- No hay ecología sin ciclo vía. 123  
*Leonardo Wild*
- Los servicios urbanos de Buenos Aires. 127  
*Pedro Pérez*
- Legalización de la tenencia de la tierra de poseionarios ubicado en la parte urbana del Cantón. 131  
*Nelson López J.*

## CULTURA URBANA

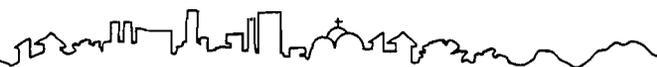
- Las ciudades, los jóvenes y la diversión. 137  
*Mario Zolezzi*
- Arquitectura vernácula - Arquitectura con arquitectos. 141  
*Enrique Ortiz*
- El patrimonio cultural en los procesos de descentralización. 149  
*Dora Arízaga*
- Patrimonio cultural y participación popular. 157  
*Leonardo Barci / María de Lourdes Pereira*
- El arte público como proceso de gestión urbana. 163  
*Esteban Moscoso*
- La vivienda como tema de postgrado. 169  
*Ronaldo Ramírez*

## miradas y voces

- Quito en el escenario de la crisis política de Febrero de 1997. 181  
*Fernando Larrea*



# **PROBLEMAS URBANOS**



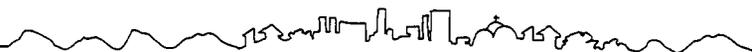
# No hay ecología sin ciclo vía

Leonardo Wild

Uno de los aspectos más curiosos del movimiento progresista y de todas estas nuevas reformas para conseguir una “modernización” en América Latina es que a las bicicletas se las ha dejado en el olvido, mientras que en una gran parte de los países desarrollados el uso de las bicicletas es prácticamente el movimiento que más fuerza está cobrando como solución al problema del transporte.

En Holanda, por ejemplo, el 40 por ciento de la gente prefiere andar en bicicleta que en carro, aunque posea un automóvil. El gobierno ha construido más de 10.000 Km de senderos, miles de parqueaderos, puentes y pasos a desnivel exclusivos para el uso de las bicicletas. En la ciudad de Leiden, el municipio proporciona bicicletas gratis, con la condición de que al terminar de usarlas, las dejen en uno de los muchos parqueaderos públicos. En Osaka, Japón, unas 127.000 personas iban al trabajo en bicicletas en 1982. Este número ha crecido drásticamente en los últimos años, pues en ese





entonces crearon estacionamientos para más de 51.000 bicicletas en 90 estaciones de tren y proyectaron 115 parqueaderos más para otras 78.000 bicicletas.

A pesar de este desliz de la “modernización latinoamericana” de no proveer para las bicicletas, son más y más las bicicletas que se ven en las carreteras de algunos países en vías de desarrollo ya que el aumento de la población está copando las capacidades de los gobiernos de ofrecer un servicio adecuado de transporte público.

En realidad las bicicletas deberían llegar a ser el vehículo de transporte urbano por excelencia, pues no sólo mantienen a los usuarios en buen estado físico, sino que también evitan los congestionamientos y la emisión de gases tóxicos y de ruidos, mejorando así el ambiente de las ciudades.

En China, conocida como la “capital mundial de la bicicleta”, se calcula que hay más de 160 millones de bicicletas. Un 50 a 90 por ciento de la movilización en las ciudades chinas se hace sobre dos ruedas. Mientras que en la India se utilizan más de 30 millones de bicicletas, es decir, 25 veces más que vehículos motorizados. Desde que los británicos introdujeron el uso de las bicicletas hace 70 años, pequeños empresarios hindúes comenzaron a fabricar las piezas que no conseguían del exterior, de modo que hoy en día la bicicletera es una de las principales industrias. Se calcula que en la ciudad hindú de Ludihana hay más de 3.000 talleres y que, a nivel nacional, esta creciente industria da trabajo a más de 25.000 individuos.

En muchas naciones los gobiernos u Organismos No Gubernamentales (ONGs) se han dado cuenta del beneficio y están tomando medidas al respecto. El Banco Mundial, por ejemplo, está al frente de un movimiento que intenta fomentar el uso de estos vehículos en muchos países del Tercer Mundo.

En Mozambique, en Tanzania, en la República Dominicana, en El Salvador y en la India se están proporcionando facilidades de financiamiento para los que tienen pocos recursos, mientras que en muchos otros países (entre ellos Brasil y Chile), los municipios están cooperando con la creación de vías exclusivas —o ciclo vías— para bicicletas proporcionando, además, seguridades para evitar los robos.

La lista de países que se están sumando a este movimiento en favor de las bicicletas crece rápidamente, ya que los beneficios son inmediatos, incluyendo el aspecto económico y el medioambiental, por no mencionar que la bicicleta es el método de transporte más eficiente en relación a la energía empleada.

“El uso de la bicicleta hace posible que el movimiento del cuerpo humano franquee una última barrera” escribe Ivan Illich en **Energía y equidad** (64). “Le permite aprovechar la energía metabólica disponible y acelerar la locomoción a su límite teórico”:

En terreno plano, el ciclista es tres o cuatro veces más veloz que el peatón, gastando en total cinco veces menos calorías por kilómetro que éste. El transporte de un gramo de su cuerpo sobre esta distancia no le consume más que 0,15 calorías. Con la bicicle-

ta el hombre rebasa el rendimiento posible de cualquier máquina y de cualquier animal evolucionado.

Además, la bicicleta no ocupa mucho espacio. Para que 40.000 personas puedan cruzar un puente en una hora moviéndose a 25 Km. por hora, se necesita que éste tenga 138 m. de anchura si viajan en coche, 38 m. si viajan en autobús y 20 m. si van a pie; en cambio si van en bicicleta, el puente no necesita más de 10 m. de anchura. Únicamente un sistema hipermoderno de trenes rápidos, a 100 Km. por hora y sucediéndose a intervalos de 30 segundos podría pasar esta cantidad de gente por puente semejante al mismo tiempo.

No sólo en movimiento, también estacionado hay una diferencia enorme entre el espacio que ocupa el vehículo potencialmente rápido y la bicicleta. Donde se estaciona un coche caben 18 bicicletas. Para salir del estacionamiento de un estadio, 10.000 personas en bicicleta necesitan una tercera parte del tiempo que necesita el mismo número que abordan autobuses.

Dotado de bicicleta el hombre puede cubrir una distancia anual superior, dedicándole en total menos tiempo y exigiendo menos espacio para hacerlo y muy poca inversión de energía física que no es parte de su propio ciclo vital.

Es justamente este aspecto, el del "ciclo vital", algo clave en la cuestión de la problemática ecológica. El planeta entero está compuesto por una serie de ciclos vitales o sistemas circulatorios que se entrelazan. Y resulta que en la ciudad de Quito el ciclo local de convección de aire crea, como en otras ciudades afectadas por el smog, una inversión térmica la cual impide que los contaminantes se eleven y sean llevados y dispersados por el viento.

Y uno de los principales elementos que forman esta capa de smog sobre la capital ecuatoriana son las emisiones de los motores a diesel, utilizados para el transporte urbano y suburbano.

A menos que se haga una conversión a motores eléctricos, no existe una solución a la problemática de la emisión de contaminantes pues a la altura a la que se encuentra Quito, la combustión de los motores a diesel es imperfecta y no existe tecnología capaz de modificar este defecto.

Una ciclo vía bien planificada, con todos los servicios relacionados, podría tomar una gran parte de la carga y del costo que significaría encontrar una solución de alta tecnología y a largo plazo del problema medioambiental en la capital ecuatoriana.

Por no mencionar el hecho absurdo relacionado con los impuestos sobre las bicicletas. El Ecuador es uno de los pocos países en el mundo que aún no se han dado cuenta de que un impuesto sobre este tipo de vehículos impide un desarrollo en pro de la ecología y de la salud de su pueblo. 

### Bibliografía:

- Erickson, Jon. **Un mundo en desequilibrio: la contaminación de nuestro planeta.** Santa Fé de Bogotá: McGraw-Hill Interamericana de España, S.A., 1994. Páginas 33-48.
- Horizontes urbanos Vol.14 N°3;** Abril 1990. Washington, D.C.: Publicado por el Banco Mundial, 1990.
- Ilich, Ivan. **Energía y equidad.** Barcelona: Barral Editores, 1974. Página 64.
- Trendwende No.1/2,** pag. 4-5; 12 Marzo 1986. Worpswede: Jochen F. Uebel y Brigitte Uebel, editores, 1986.