

EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO MEDIO PARA EL DESARROLLO

PUBLIC TRANSPORT AS A MEANS FOR THE DEVELOPMENT

Enrique Flores Juca *
Justo García Navarro **
Jéssica Chica Carmona *
Estefanía Mora Arias *

* Universidad de Cuenca (Ecuador)

** Universidad Politécnica de Madrid (España)

Recibido: 1 de abril de 2017

Aceptado: 30 de julio de 2017

Resumen:

El estudio parte por una revisión teórica del crecimiento de las ciudades, desde la fase inicial del núcleo urbano, hasta la fase de la metrópolis. Desde ahí se aborda el estudio de la transportación y los tipos de desplazamientos que según la fase se requirieren. Se muestra el caso de estudio de la ciudad de Cuenca del Ecuador, en su desarrollo, así como en la transformación de su transporte público. Finalmente, se debate sobre la relación existente entre la evolución de las ciudades y el transporte.

Palabras clave: *Crecimiento urbano, urbanización, movilidad, planificación territorial, Cuenca*

Abstract:

The study starts with a theoretical revision of the growth of the cities, from the initial phase of the urban nucleus, to the phase of the metropolis. From there the study of the transportation and the types of displacements that according to the stage are required are discussed. It shows the case study of the city of Cuenca of Ecuador, in its development, as well as in the transformation of its public transport. Finally, the relationship between the evolution of cities and transport is discussed.

Keywords: *Urban growth, urbanization, mobility, territorial planning, Cuenca*

* * * * *

1. Introducción

Existe un nexo indisoluble entre el territorio, la ciudad y el transporte. Algunos autores señalan que una ciudad crece al ritmo de su infraestructura de transporte; otros establecen que la implantación de edificaciones sigue las rutas de la transportación masiva. En todo caso, la relación mencionada está siempre presente¹.

En este contexto, las ciudades según su tamaño, van a requerir diferentes modos de transporte, pero asimismo cada ciudad desarrollará un rol en el territorio que se asienta. En algunos países han establecido roles a las ciudades en función de su tamaño y de su actividad económica y han jerarquizado a los asentamientos en relación al número de habitantes que viven en ella. Complementariamente se han desarrollado teorías (regla rango-tamaño: Cristaller) que permiten estudiar en los territorios el equilibrio existente entre los asentamientos².

Es así, que el desarrollo demográfico y económico producido en ciertas ciudades la convirtió en un espacio de concentración de capitales, generándose los polos de crecimiento que, según su tamaño o su rol, darán empleo a la población periurbana y recogerá en su suelo a los servicios y grandes comercios, los cuales requieren estar ubicados en sectores donde existe acumulación de personas para poder aprovechar sus inversiones³.

En consecuencia, las ciudades han requerido de tiempo para su crecimiento, desde sus estadios iniciales, pequeñas en superficie, menos conflictivas, hasta las ciudades más grandes y extensas, y por ende con un sinnúmero de problemas, sumado a esto una ausencia de planificación en la ciudad latinoamericana que no permite una correcta vinculación en su territorio urbano y rural.

En este sentido, se debe entender al territorio no como el área jurisdiccionalmente señalada, sino más bien como un espacio de interdependencias que ejerce presión sobre la ciudad y es dependiente de ésta desde el punto de vista económico y social⁴.

En la actualidad, los sectores periurbanos, son los que van a permitir el asentamiento de la nueva población trabajadora de la ciudad, que, al no poseer recursos para pagar por los suelos urbanos, utiliza estas áreas como zonas de residencia. Estas zonas, como consecuencia, están en total dependencia de la ciudad matriz.

En este sentido, se evidencia que en las últimas décadas ha existido un proceso de desdoblamiento del área urbana sobre el área rural⁵, lo que produce una expansión acelerada del territorio y la dispersión poblacional, en la que el transporte público constituye un articulador entre el campo y la ciudad.

¹ CORREA, Germán, "Transporte y Ciudad", *Eure*, vol. 36, n°. 107, 2010, pp. 133–137.

² GOBIERNO DE CHILE, *Guía análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial*, Santiago, CEPAL, 2013, p. 15.

³ LARA, Juan; BARRETO, Patricia; GUTIERREZ, Oscar, "Origen y establecimiento de un polo de crecimiento en Colombia, relato de la industria siderúrgica integrada", *Revista EAN*, n°. 75, 2013, p. 126.

⁴ PADILLA, Andrea, "Síntesis de revisión bibliográfica sobre la concepción y definición de lo urbano y lo rural", *Gestión del Desarrollo Rural Territorial*, 2012, p. 8.

⁵ MARTNER, Carlos, "Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana", *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 77, n°. 2, 2015, p. 235.

Al respecto, se determina que el transporte público constituye un medio de transporte fundamental para apuntalar el acceso a las oportunidades de desarrollo de la población. De esta manera se inserta el presente estudio con el fin de conocer cómo influencia el transporte en la movilidad de la población.

El análisis inicia con una revisión bibliográfica sobre la evolución de las ciudades y su relación con los procesos de movilidad.

Posteriormente se analiza el caso de la ciudad de Cuenca, en el que se estudia la relación de dependencia de sus sectores rurales con la ciudad, que al ser la concentradora de actividades genera desplazamientos diarios hacia ella. Es así, que la demanda de transporte es cada vez mayor. Para este análisis el proyecto de investigación “Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad el transporte: el caso del área rural del cantón Cuenca”⁶, constituye el punto de partida para la evaluación de las condiciones de movilidad rural existentes, así como la revisión histórica del proceso de urbanización de dicho territorio, relacionado con la dotación del sistema de transporte público colectivo. Finalmente se debate sobre la relación existente entre el crecimiento de las ciudades y el transporte público.

2. El crecimiento de las ciudades

El crecimiento de las ciudades está estrechamente relacionado con la actividad económica que en ella se da, y que genera la migración de personas de diferentes sectores en busca de oportunidades. Es así, que una de las características principales en este proceso, es la concentración demográfica, que influye de manera directa en la morfología, funcionalidad y la estructura de una ciudad; esta concentración se observa en pocos asentamientos, que sobresalen por su actividad, y que son tomados como el centro de una región, en donde se crea a su alrededor una periferia dependiente y dispersa.

La evolución de las ciudades, va desde núcleos urbanos-rurales con características preindustriales, en su primera fase, luego a asentamientos de ciudades intermedias o industriales, posteriormente se desarrollan hasta ser núcleos pos industriales más amplios y finalizan su evolución cuando se convierten en metrópolis⁷ (Figura 1).

En general, todas las ciudades están evolucionando con el paso del tiempo, algunas más rápido que otras, pero, en cada una de ellas, la movilidad pasa a ser parte de su estructura funcional. En este sentido, la movilidad se pone de manifiesto en función de las distancias de desplazamiento y de los medios utilizados (Tabla 1).

⁶ UNIVERSIDAD DE CUENCA, FLORES, Enrique (dir.), *Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad el transporte: el caso del área rural del cantón Cuenca*, Cuenca, 2017, p. 70.

⁷ MARTÍNEZ, Pedro, “La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana”, *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, vol. 25, n°. 2, 2016, p. 80.

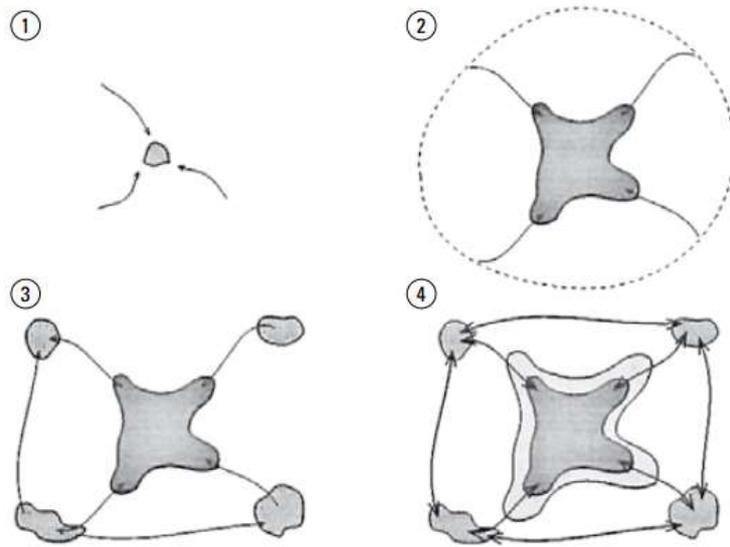


Figura 1. Pedro Martínez, Fases del proceso de formación de áreas metropolitanas (2016)

Tabla 1. Crecimiento de las ciudades por fases según el tipo, medio y la capacidad vial requerida.
Fuente: Propia

Fases de la ciudad	Tipo de desplazamiento	Medio de transporte	Capacidad vial
Primera fase	Cortos	No motorizado	Peatonal
Segunda fase	Medios	Motorizado – No motorizado	Vehicular – Peatonal
Tercera fase	Largos	Motorizado	Vehicular
Cuarta fase	Largos	Motorizado	Vehicular

Cabe mencionar que tanto el modelo de movilidad como el de planificación deben ser consecuentes con la fase en la que se encuentre la ciudad. En este sentido, a continuación, se describen las cuatro fases del crecimiento de las ciudades y además se establece el tamaño de las ciudades en la planificación de Ecuador, para de esta manera abordar el caso de estudio, Cuenca – Ecuador.

2.1 Primera Fase

La primera fase es la preindustrial, cuyas características son las de un pequeño núcleo urbano, con un alto porcentaje de actividades dedicadas al sector primario, sin embargo, también acogía actividades administrativas, de gestión y comercio⁸.

Estas ciudades tienen entre 5.000 y 10.000 habitantes, en el que la necesidad de movilizarse se la concentra en desplazamientos cortos, por sus características de superficie y dimensión⁹. Esta movilidad es no motorizada preferentemente peatonal con tiempos de recorridos mínimos, por lo tanto, en estos asentamientos, la distancia no era el problema a solucionar.

⁸ MARTÍNEZ, *La metropolización afectada por la globalización...*, p. 82.

⁹ MONTES, Rafael, “Poblamiento urbano: la ciudad”, 2011, p. 1

En gran minoría se presentan desplazamientos largos, debido a que no existe una fuerte dinámica entre el campo y la ciudad. La poca población que se traslada a estos centros urbanos, deben necesariamente movilizarse a través de medios motorizados por las grandes distancias a recorrer, en donde el transporte público constituye el principal medio de viajes.

Por lo tanto, el transporte público será esencial para movilizar a las personas desde los sectores rurales hasta estos centros, de manera casual, por lo que es necesario contar con infraestructuras de transporte (vías y paradas de bus), las cuales serán implantadas con la prospectiva de que se conviertan en infraestructura activa del sistema posterior.

2.2 Segunda Fase

La segunda fase en la evolución de las ciudades es la industrial, la que compacta su núcleo central y se extiende por las vías de acceso, formando un segundo anillo de crecimiento. El nuevo orden de ciudad industrial prioriza a los sectores económicos secundarios y terciarios (comercio, servicios e industria) sobre el sector primario que aún existe, pero está en plena decadencia¹⁰.

La urbe debe tener el espacio suficiente para albergar al menos 100.000 habitantes. En esta fase las ciudades superan los límites de la circulación peatonal, los desplazamientos pasan de ser mayoritariamente cortos a ser medios, necesiéndose para ello medios motorizados, los cuales se utilizan con gran aceptación. Esta variación en el tipo de movimientos va a ser crucial, pues el medio motorizado va a comenzar a ser utilizado con mucho auge, y esto permite a los habitantes de un asentamiento desplazarse en tiempos menores a los habituales de manera libre, sin embargo, este hecho apuntala la dispersión de las ciudades y la inversión en gran obra pública vial¹¹.

En este sentido, la ciudad de la segunda fase se constituye en un asentamiento en donde se mantienen los desplazamientos cortos al interior de la ciudad y los medios motorizados resuelven las circulaciones de media distancia, en la que el transporte público es fundamental para el traslado de las personas desde sus viviendas ubicadas en la periferia (segundo anillo de crecimiento), hasta el centro de la ciudad (primer anillo de crecimiento). En este sentido, la infraestructura de transporte (vías y paradas de bus), constituida en la primera fase debe ser el punto de partida para la ampliación de este sistema en función de los nuevos requerimientos, sin dejar de considerar, que dicha infraestructura debe ser parte activa de la siguiente fase.

2.3 Tercera Fase

La tercera fase llamada al del área metropolitana incipiente, que sufre un proceso de dispersión, la cual se configura a través de sus vías de acceso y que llevan a enlazar sectores periféricos contiguos a las ciudades, en donde la planificación termina definiéndolos como espacios o áreas de crecimiento de las ciudades.

¹⁰ HOYOS, Guadalupe, "El cambio urbano, concentración, difusión descentralizada y desarticulación", *Quivera*, vol. 11, n°. 1, 2009, pp. 104-105.

¹¹ FLORES, Enrique, *Ciudad, Vialidad y Transporte*, Cuenca, Universidad de Cuenca, 2002, p. 6.

Los sectores primarios han desaparecido de la gran ciudad y se mantienen en las zonas periféricas, la urbe en sí prioriza los usos de suelo que generan lucro y se destaca una confrontación contra el uso de vivienda, que en los suelos de alto valor no tiene cabida, como consecuencia la vivienda se aleja a las zonas periféricas.

La red de ciudades de esta fase se las conoce como de porte medio o intermedio como las denomina la UNESCO, en la que el tamaño de la población es una de las variables para definir este tipo de ciudad. Los rangos varían según los contextos: en Europa y en el contexto americano el rango se delimita entre 20.000 – 500.000 y entre 200.000 – 500.000 habitantes respectivamente¹².

En este contexto, se observa una extensión de las ciudades que debe ser cubierto con un medio de transporte motorizado pues los desplazamientos aquí son de largas distancias, se mantienen además los viajes medios al interior del área urbana y al final los desplazamientos cortos también se mantienen como presentes en las zonas de cercanía de la residencia de la ciudad en sus zonas barriales.

Cabe mencionar, que los desplazamientos del área periférica se han multiplicado, pues la ciudad en sus áreas centrales contiene el comercio y el servicio que son las zonas de trabajo de la población periférica, se entiende ahora la concepción de ciudad matriz que imprime dependencia en su región.

Ante esta expansión se nota la necesidad de incorporar un modelo de movilidad urbano-rural que vincule a la población periférica que labora en la ciudad, pero además que permita su integración hacia los diferentes tipos de desplazamiento que se han registrado en las ciudades, promoviendo de esta manera un adecuado sistema de transporte público, medio principal de movilización, que permita el correcto desarrollo de la ciudad actual, con miras a la próxima fase de evolución.

2.4 Cuarta Fase

La cuarta fase es el de conurbación o área metropolitana con un protagonismo de los centros urbanos, satélites que, además de relacionarse con la metrópoli, presentan crecientes relaciones y un avance del espacio conurbado entre ellos, manteniendo una estructura metropolitana radical y monocéntrica, liderada por el núcleo central¹³.

Las áreas metropolitanas crecen a ritmo muy acelerado de tal manera que a futuro mantendrá su crecimiento por el incremento natural de la población¹⁴. La delimitación de estas áreas es indispensable pues generalmente está formada por un territorio en donde las relaciones mercados-laborales y vivienda van a mostrar territorios vinculados¹⁵, que requieren de un trato y planeación íntegra.

Su población oscila entre 500.000 y 1'500.000 habitantes y su influencia se extiende fundamentalmente al ámbito regional, por ser sede de servicios especializados y administrativos.

¹² UNESCO, *Ciudades Intermedias*, España, Edita Ajuntament de Lleida, 1999, pp. 37-38

¹³ MARTÍNEZ, *La metropolización afectada por la globalización...*, p. 82

¹⁴ GEISSE, Guillermo; CORAGGIO, José, "Áreas Metropolitanas y Desarrollo Nacional", *EURE*, vol. 1, n.º. 1, 1970, p. 51.

¹⁵ FERIA, José, "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo", *Investigaciones Geográficas*, n.º. 46, p. 52

Los desplazamientos en esta zona metropolitana requiere de medios motorizados pero además de infraestructuras que permitan velocidad, las grandes áreas que cubren los sistemas de transportación van a requerir soluciones que complementen e integren los diversos tipos de desplazamientos: los largos con altas velocidades, los medios con velocidades medias y los cortos, la diferenciación lo pone las relaciones intermodales y las respectivas políticas tarifarias que son necesarias para salvar los desequilibrios presentados, so pena de instaurar de manera no deseada los efectos spatial mismatch¹⁶, que encuentran un desajuste espacial al no poder movilizar a la población desde los sectores residenciales hasta las zonas de trabajo.

Las recientes necesidades de transportación a gran escala desatan una heterogeneidad de intereses¹⁷, y lleva a pensar en la necesaria coordinación compatible de decisiones, esto frente a la complejidad y tamaño del sistema, pero sobre todo frente al poderío de los intereses en juego. En conclusión, esta fase lleva a sostener que las respuestas a mejorar la movilidad hacen que sea necesaria la inclusión de actuaciones estrictamente técnico científicas.

2.5 El tamaño de las ciudades ecuatorianas.

En el caso de Ecuador se ha establecido una categorización de sus ciudades según la planificación que se determina en el Plan Nacional de Buen Vivir y su Estrategia Nacional, esta clasificación se la ha vinculado con teoría del ciclo de vida urbano expuesta con anterioridad. Además, se analiza los tipos de desplazamientos presentes y los medios de transporte requeridos, esta información se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2. Categorización de las ciudades en Ecuador. Fuente: Varios

Fases	Conade 1980	Senplades	Ciudades o centros poblados	Desplazamientos presentes	Medio de transporte
Cuarta fase: Área metropolitana	Áreas Metropolitanas	Nodos de Articulación Internacional	Quito - Guayaquil	Largos	Motorizado
				Medios	Motorizado
				Cortos	No motorizado
Tercera fase: Área Metropolitana Incipiente	Ciudades de Porte Medio	Nodos de Estructuración Nacional	Ciudades entre 40.000 y 200.00 habitantes	Largos	Motorizado
				Medios	Motorizado
				Cortos	No motorizado
Segunda fase: Industrial	Ciudades Pequeñas	Nodos de Sustento Local	Ciudades entre 10.000 y 40.000 habitantes	Medios	Motorizado
				Cortos	No motorizado
Primera Fase: Preindustrial	Centros Poblados Pequeños	-	De 2.000 a 10.000 habitantes	Cortos	No motorizados

¹⁶ HERNÁNDEZ, Diego, “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”, *EURE*, vol. 38, n°. 115, pp. 120–121.

¹⁷ KRALICH, Susana, “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, *EURE*, vol. 20, 1998, p. 1.

3. El caso Cuenca - Ecuador

La ciudad de Cuenca del Ecuador se encuentra ubicada en el sur del país, fue nominada como ciudad intermedia por la ONU en el 2015, es la ciudad más relevante en la economía del sur y está ligada como ciudad matriz a los sectores periféricos que laboran en esta, aquí se ubica las fuentes de trabajo que se disgregan entre comercio, servicios e industria.

Para entender el crecimiento, la evolución, la dinámica social y los procesos demográficos que ha enfrentado la ciudad de Cuenca es necesario conocer su historia, para ello se la analizarán en tres periodos de tiempo, consecuentes con la Teoría del Ciclo de Vida Urbano.

3.1 Cuenca hasta 1950 (primera fase)

Para los años 1900, en la ciudad de Cuenca resultaba fácil trasladarse de un lugar a otro para realizar ciertas actividades, la ciudad era concentrada, el área urbana abarcaba 100 hectáreas y el tiempo de desplazamiento no sobrepasaba los 10 minutos de caminata hacia el área central.

Para esta época en algunas ciudades europeas, ya se comenzaba a pensar en la solución a la movilidad de las personas, los tranvías tirados por caballos, de combustión interna y el eléctrico, fueron algunas ideas de la época¹⁸, la solución estaba pensada exclusivamente en la demanda de la movilidad, estas alternativas de movilización nacían solas, apartadas de los procesos de planificación local.

Para los años de 1950, la ciudad de Cuenca crece, se crean zonas de la ciudad que reciben a los nuevos residentes, las actividades urbanas se desagregan, la necesidad de movilización se comienza a sentir; llega el primer vehículo a Cuenca (1912), se forma el gremio de Chóferes del Azuay (1936), y también estaba vigente la Comisaría de Tránsito. En estos años la ciudad cuenta con un área urbana de aproximadamente 500 hectáreas en el que habitaban 39.983 personas¹⁹.

En la época de los 50, a nivel mundial se estudiaba la teoría de los desplazamientos como algo puntual, causal, donde el tratar de determinar los fenómenos de movilidad mediante leyes matemáticas resultaba de singular importancia.

Las actividades forman las variables existentes y por lo tanto los modelos son las variables derivadas.

A mediados del siglo XX se realizan nuevos trazados viales tanto dentro de la urbe como en las afueras, con el fin de facilitar el desplazamiento hacia lugares alejados del centro urbano, puesto que las nuevas vías servían de conexión con los centros parroquiales aledaños y ciudades cercanas, por ende, las distancias a recorrer y el tiempo utilizado para trasladarse generó una mayor demanda de movilidad, haciendo notar la necesidad de implantar un sistema de transporte público que permita cubrir

¹⁸ GONZALEZ, Felipe, "Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial", Madrid, Fundación centro de estudios Andaluces, 2006, p. 11.

¹⁹ FLORES, Enrique, *Ciudad, Vialidad y Transporte*, p. 4.

estos recorridos en menor tiempo. Es por ello que en 1945 la iniciativa privada da inicio al transporte público urbano.

3.2 Cuenca entre 1950 y 1980 (segunda fase)

A inicios de la década de los 50 se plantea el primer instrumento de planificación para la ciudad denominado Plan Regulador para la ciudad de Cuenca basado en el modelo de ciudad jardín y postulados de arquitectura moderna. Esta propuesta define 3 grandes zonas de la ciudad: la urbana, no urbana e industrial²⁰. En cuanto a la vialidad se plantea un sistema jerarquizado que permitan conectar los diferentes espacios de la ciudad.

En la década de los 60, la economía de la ciudad se basa en procesos de industrialización que provocan que la población empiece a concentrarse en el área urbana, surgiendo barrios periféricos como respuesta de la fuerte migración campo-ciudad. Este cambio en el modelo productivo implicó el incremento de la movilidad diaria, concurrentemente el incremento de empresas de transporte público.

En este contexto, aparecen una serie de empresas de servicio urbano, bajo la modalidad de agrupación de Cooperativa, que permitía mantener al dueño del vehículo como socio y que no los agrupaba bajo fines de lucro conjunto, con posterioridad aparece también una primera empresa de transporte público con servicio urbano-rural.

En el año de 1971 se elaboró el Plan Director de Desarrollo Urbano, que prioriza el modelo de industrialización, como resultado se emplaza el Parque Industrial en el sector norte, incrementando con ello la demanda de viajes a este punto de la ciudad, situación que tuvo que ser atendida por la transportación pública, igual caso con otros sectores, como el educativo (Av. Solano) y el comercial (Av. Américas), generándose sobreposición de líneas de transporte en estas zonas²¹.

Al finalizar este período el servicio de transporte público abastece a la ciudad de Cuenca, y a las parroquias rurales más cercanas a la urbe.

3.3 Cuenca de 1980 al 2017 (tercera fase)

Conforme se muestra en las fases de crecimiento de las ciudades, en la que a esta le corresponde, el crecimiento hacia las zonas rurales, este hecho se refleja a partir de los años 80 en la ciudad de Cuenca, debido a que se emprenden algunos programas de vivienda en la periferia de la urbe y además se incrementan los permisos de construcción mayor. Consecuentemente, la vivienda se dispersa hacia la periferia y los desplazamientos se incrementan.

En 1982 se elabora el Plan de Desarrollo Urbano del área Metropolitana de Cuenca, que tuvo como finalidad descentralizar el Centro Histórico, controlar el crecimiento de los corredores y suelos agrícolas, ocupar el suelo vacante en las zonas consolidadas,

²⁰ UNIVERSIDAD DE CUENCA, FLORES, Enrique (dir.), *La construcción irregular, acercamiento a sus causas y efectos*, Cuenca, 2016, pp. 36-37.

²¹ BARRERA, Vinicio et al., *Análisis de la evolución urbana de Cuenca*, Universidad de Cuenca (Tesis), 2008, p. 83

reforzar los nuevos centros urbanos, pero sobre todo reconoce la relación naciente entre la ciudad y la periferia²².

Es así que, con el paso de los años, la demanda empieza a ser mayor y por lo tanto, se incrementan la oferta del transporte público que prestan sus servicios en el traslado de viajeros desde la ciudad, hasta las parroquias rurales. De esta manera se amplía la conectividad entre campo – ciudad (Tabla 3).

Tabla 3. Oferta de transporte público en Cuenca por décadas según características del servicio. Fuente: Municipio de Cuenca (2015). Elaboración: Propia

Década	Recorridos (líneas)		Unidades		Empresas		Características generales
	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural	
1980	10	5	229	34	3	2	Existen 3 tipos de transporte público que se diferencian por la calidad, costo y horario del servicio: popular, ejecutivo y selectivo.
1990	12	12	157	130	3	2	Sobreoferta de recorridos en el Centro Histórico, por lo cual se plantea el reordenamiento de las rutas de transporte público.
2000	31	18	669	86	7	6	Las siete empresas de transporte público urbano existentes se fusionan en una sola organización. Se plantean varias iniciativas para la mejora del servicio urbano. El transporte rural no se encuentra vinculado al urbano.
2010	33	18	475	86	7	9	La municipalidad asume las competencias totales sobre la planificación, regulación y control de la movilidad en el cantón. Se empieza la implementación del Sistema Integrado de transportación (SIT). El transporte rural funciona aislado.

Estos rasgos de la globalización en las ciudades latinoamericanas lo constituye el sector del transporte que ha asumido importantes cambios de orientación, haciéndose cargo de políticas liberales y de una gestión acorde de una actividad relativamente organizada sobre la base de empresas relativamente formales y reguladas²³.

La ciudad cuenta, en la zona urbana, con el servicio de transporte colectivo (buses motor a diesel tipo euro 2 de propiedad privada) que ha querido dar muestras de mejorar, sin embargo, las acciones se han quedado en intervenciones administrativas, logrando implementar para ciertos recorridos la tarifa única, en función de una integración en estaciones de transferencias, a pesar de ello no se puede dejar de ver, un modelo caduco de planificación, control y fiscalización del sistema de parte de la institución competente, en donde no existen políticas de ciudad que permitan dar acceso a un transporte eficiente.

En esta misma zona urbana, se halla en proceso de construcción (2013), un sistema de movilidad guiado, que no logra concluirse, su recorrido atraviesa el centro urbano de la ciudad, en sentido este oeste, prevé en su funcionamiento una longitud de 10,3 km, con

²² CONSULPLAN, *Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca*, (Reseña del Plan), Cuenca, 1982, p. 5

²³ FIGUEROA, Oscar, “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”, *EURE*, vol. XXXI, n°. 94, 2005, p. 42.

velocidades medias, no sale del área urbana y no se integra con terminales de intermodalidad.

En la zona rural, se cuenta con un sistema de transportación colectiva basado en el trabajo aislado de cada empresa privada, que da servicio en diferentes zonas del área rural, no existen datos sobre los indicadores de servicio en estas zonas, es decir recorridos, frecuencias, oferta, demanda, sin embargo, se puede establecer que el área rural servida es relativamente pequeña.

Estas descripciones muestran las diferencias entre el servicio de transporte colectivo en el sector urbano y en el rural, no existen los mismos beneficios.

4. Discusión

Existe diversos procedimientos establecidos de manera lógica para emprender con soluciones de movilidad en las ciudades, estos se determinan entre otros por: su tamaño, el tipo de desplazamientos y los medios de transporte; es decir a cada tipo de asentamiento le corresponde una diferente manera de atender a la movilidad. Esta aseveración que puede resultar obvia, no siempre lo es, pues más bien las actuaciones tienen mucho de sesgo populista clientelar que ha primado en las ciudades latinoamericanas.

En este sentido, las actuaciones sobre mejoras en el transporte colectivo deben nacer desde la generación de políticas municipales que ayuden a definir estrategias de actuación sostenibles y que estas se las concrete en los diferentes procesos de planificación.

Para la ciudad de la primera fase se requiere un sistema no motorizado para cubrir su espacio urbano, además de emplazar las debidas infraestructuras de transporte que servirán para incorporarlas como receptoras de pasajeros que vienen desde el sector rural. En este tipo de ciudad, las políticas públicas pueden apoyar la movilidad sostenible con la puesta en marcha de actuaciones que se apeguen a esas líneas como la inclusión y la accesibilidad en la infraestructura vial, así como la implementación de medios no motorizados al alcance público.

Cuando una ciudad está en la segunda fase y según lo descrito con anterioridad, ha crecido de manera radical en su segundo anillo, entonces según su extensión se requerirá ya de un medio masivo de transporte público, pues la ubicación de las zonas de trabajo, en las ciudades latinoamericanas siguen acaparando un mono centro que son el destino final de los viajes, aquí se ubican las zonas de trabajo y de equipamientos de educación que forman los motivos de viajes cotidianos.

En esta segunda fase las políticas municipales, consecuentes con los propósitos de sostenibilidad, deben preocuparse en la generación de un proyecto de transporte público con total control y planificación del municipio, este hecho apuntará a desarrollar con facilidad espacios de subvenciones y de interrelaciones e intermodalidad entre los transportes urbano-rural. Para esta fase las relaciones con la zona rural son mayores y por lo tanto, ya se requiere espacios de especialización de infraestructura para atender las demandas requeridas.

Cuando la ciudad está en la tercera fase, abarcan territorios muy amplios, en donde se genera relaciones muy fuertes de dependencia con el sector rural, esto debido a que la mayoría de las personas de estas áreas desarrollan sus labores en la ciudad.

En este sentido, se ve extremadamente necesario, un sistema de transporte cuyas políticas municipales, permitan definir líneas de actuación que equilibren los procesos de transportación, mejorando la movilidad hacia las zonas rurales que se hallan al momento segregadas, es así que se debe pensar en un sistema que enlace los viajes rurales con los urbanos, a través de una adecuada integración. Esto acentúa la idea planteada con anterioridad de la importancia de un sistema de transporte público de calidad que sea manejado, planificado y controlado por la municipalidad, para la incorporación de medidas solidarias.

La cuarta fase de la evolución de las ciudades se enmarca en aquella que ha generado una ciudad región o metropolitana, en la que sus áreas rurales además de estar enlazadas con la ciudad se enlazan entre sí, en estas zonas en las que el número de habitantes ha superado el millón y su extensión abarca inclusive otros principios, se ha de requerir la inclusión de sistemas de transportación público de cercanías que permita conectarse al sistema urbano de transporte, pero que a la vez sean manejados por la misma institución y puedan ser gestionados en complementariedad.

Los sistemas rurales de transporte, también conocidos como de cercanías, están representados en medios de transporte que pueden movilizar grandes masas de personas, estos proyectos han de ser el resultado de la agrupación de municipios a los que este sistema pueda servir.

Las políticas municipales serán de vital importancia, pues a través de la generación de las actuaciones se garantizará que las propuestas actuales y futuras se complementen en un sistema de transportación, que permita a sus usuarios acceder hacia el trabajo y la educación, que sin duda corresponde el camino al desarrollo.

En este sentido, el transporte público definitivamente conlleva a situarse como un puntal en el desarrollo de un pueblo.

Por lo tanto, queda pendiente estudiar en otras líneas, los argumentos que permitan determinar que el acceso al desarrollo no solo se lo haga desde la movilidad en transporte público, pues como es conocido, también existen otras formas; una de ellas es permitir el emplazamiento de usos industriales de mediana escala y comercio en diferentes zonas de la ciudad, esto para desconcentrar y disminuir la movilidad desde los sectores rurales, este hecho plantea que la municipalidad mantenga una planificación debidamente actualizada y que responda a la problemática existente tanto en las zonas urbanas y rurales, sin dejar de observar a los territorios periféricos.

5. Conclusiones

La evolución de las ciudades es analizada en función de las fases de crecimiento que describe este proceso en cuatro etapas. A su vez, esta evolución está íntimamente relacionada con el medio de transporte utilizado, en núcleos pequeños de población el desplazamiento es en su mayoría peatonal, mientras que en las metrópolis existe una alta dependencia de los medios motorizados.

En el caso del sistema de asentamientos de Ecuador, se puede observar como el rol que cumple cada centro poblado lo hace acreedor del nivel estructurante que juega en el territorio nacional.

En el caso de estudio, Cuenca, los patrones de evolución de las ciudades han estado ligados directamente al desarrollo del transporte, es así que hasta antes de 1950 la ciudad de Cuenca se encontraba en la fase 1, donde la urbe era concentrada y los desplazamientos eran cortos, pudiendo hacerlos a través de movilidad no motorizada. De 1950 hasta 1980, la ciudad empieza a crecer notoriamente producto del comercio y la industrialización, por lo que es necesario implementar el transporte público que permita articular dichas zonas con el centro de la ciudad, siendo esta la fase 2 de la evolución de las ciudades en donde los desplazamientos eran cortos dentro del centro de la ciudad y medianos en su expansión.

La ciudad seguía expandiéndose aceleradamente debido al alto costo del suelo, sobrepasando inclusive las periferias inmediatas, motivo por el cual en la actualidad no es fácil la distinción entre urbano y rural. Es decir, hasta la actualidad la ciudad de Cuenca se encuentra en la tercera fase en donde los desplazamientos mayormente son largos por la dependencia urbano – rural existente. Por lo tanto, su planificación deberá apuntar a que su transición hacia la cuarta fase sea lo más ordenada posible, con la finalidad de evitar los grandes problemas que enfrenta este tipo de territorio.

En consecuencia, se debe considerar al transporte como instrumento de desarrollo para toda la sociedad tanto urbana como rural, por lo que la planificación debe proveer una integración del transporte que evite la segregación social y las inequidades existentes en el territorio, para que todos puedan tener las mismas oportunidades al acceso de los diferentes derechos y de esta manera pueda el transporte constituir en la última fase del crecimiento de ciudades, el regulador del correcto desarrollo de la población.

Agradecimientos:

Los autores agradecen el soporte financiero de la Dirección de Investigación de la Universidad de Cuenca (DIUC) para la realización del proyecto de investigación Identificación y Análisis de Indicadores de Sostenibilidad para el Transporte, el Caso del Área Rural del Cantón Cuenca, ganador del XIII Concurso Universitario de Proyectos de Investigación.

Bibliografía

- BARRERA, Vinicio *et al.*, *Análisis de la evolución urbana de Cuenca*, Universidad de Cuenca (Tesis), 2008, pp. 1-332.
- CONSULPLAN, *Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca*, (Reseña del Plan), Cuenca, 1982, pp. 1-20.
- CORREA, Germán, “Transporte y Ciudad”, *Eure*, vol. 36, n°. 107, 2010, pp. 133–137. En: <http://doi.org/10.4067/S0250-71612010000100008>
- FERIA, José, “Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo”, *Investigaciones Geográficas*, n°. 46, pp. 49-68. En: <http://www.redalyc.org/html/176/17618757003/>
- FIGUEROA, Oscar, “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”, *EURE*, vol. XXXI, n°. 94, 2005, pp. 41-53. En: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n94/art03.pdf>
- FLORES, Enrique, *Ciudad, Vialidad y Transporte*, Cuenca, Universidad de Cuenca, 2002, pp. 1-52.
- GEISSE, Guillermo; CORAGGIO, José, “Áreas Metropolitanas y Desarrollo Nacional”, *EURE*, vol. 1, n°. 1, 1970, pp. 51-62. En: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/viewFile/808/662>
- GOBIERNO DE CHILE, *Guía análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial*, Santiago, CEPAL, 2013, pp. 15. En http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36818/S2014206_es.pdf;jsessionid=B4919EF5AAE336094FC86E090A38985F?sequence=1
- GONZALEZ, Felipe, “Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial”, Madrid, Fundación centro de estudios Andaluces, 2006, pp. 1-297.
- HERNÁNDEZ, Diego, “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”, *EURE*, vol. 38, n°. 115, pp. 117–135. En: <http://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- HOYOS, Guadalupe, “El cambio urbano, concentración, difusión descentralizada y desarticulación”, *Quivera*, vol. 11, n°. 1, 2009, pp. 103-124. En: <http://www.redalyc.org/pdf/401/40113194008.pdf>
- KRALICH, Susana, “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, *EURE*, vol. 20, 1998, pp. 1-17. En: <http://doi.org/10.5565/rev/athenea.1697>
- LARA, Juan; BARRETO, Patricia; GUTIERREZ, Oscar, “Origen y establecimiento de un polo de crecimiento en Colombia, relato de la industria siderúrgica integrada”, *Revista EAN*, n°. 75, 2013, pp. 122-139. En: <https://doi.org/10.21158/01208160.n75.2013.790>
- MARTÍNEZ, Pedro, “La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana”, *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, vol. 25, n°. 2, 2016, pp. 77-105. En: <http://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.56907>
- MARTNER, Carlos, “Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 77, n°. 2, 2015, pp. 215-241. En: <http://www.scielo.org.mx/pdf/rms/v77n2/v77n2a2.pdf>
- MONTES, Rafael, “Poblamiento urbano: la ciudad”, Documento docente, 2011, pp. 1-8 En: www.contraclave.es/geografia/Geografia%20de%20Espana/Tema%208.%20El%20espacio%20urbano%20en%20Espana.pdf. (Fecha de consulta: 10-06-2017).

- MUNICIPIO DE CUENCA, Bases de un nuevo modelo de transporte público, Cuenca, 2015, pp. 1-46. En: http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/BASES_PARA_UN_NUEVO_MODELO_DE_TRANSPORTE.pdf
- PADILLA, Andrea, “Síntesis de revisión bibliográfica sobre la concepción y definición de lo urbano y lo rural”, *Gestión del Desarrollo Rural Territorial*, 2012, pp. 1-15. En: http://portalsiget.net/ArchivosSIGET/recursos/Archivos/1782015_S%C3%ADntesis_Concepcion_.pdf (Fecha de consulta: 15-07-2017).
- UNESCO, *Ciudades Intermedias*, España, Edita Ajuntament de Lleida, 1999.
- UNIVERSIDAD DE CUENCA, FLORES, Enrique (dir.), *La construcción irregular, acercamiento a sus causas y efectos*, Cuenca, 2016, pp. 1-494. En: dspace.ucuenca.edu.ec/
- UNIVERSIDAD DE CUENCA, FLORES, Enrique (dir.), *Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad el transporte: el caso del área rural del cantón Cuenca*, Cuenca, 2017, pp. 1-440.