

# **LA HIPERCENTRALIDAD EN LA LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS COMO GENERADORA DE MOVILIDAD, CONCENTRACIÓN Y VULNERABILIDAD EN LAS CIUDADES CAPITALES DE LOS PAÍSES ANDINOS. EL CASO DE LA PAZ Y QUITO.**

**Nombre Autor:** Javier Alfredo Nuñez Villalba

**Afiliación:** Departamento de Geografía - Universidad de Alcalá

**Palabras clave:** Hipercentralidad, ciudades andinas, vulnerabilidad, movilidad

## **Introducción:**

La *hipercentralidad* es un término que fue utilizado para describir la concentración de las actividades económicas en el centro de la ciudad de Quito (D'Ercole, Metzger, 2002:150). Esta concentración ocasiona un fuerte desequilibrio territorial que fue exhibido como uno de los mayores problemas de esa ciudad según el Plan General de Desarrollo Territorial (MDMQ/DMTV, 2000). Este problema se repite en varias ciudades de países en desarrollo con las mismas características, es el caso de La Paz. Las ciudades de Quito y La Paz son capitales andinas que se localizaron en el fondo de un valle fluvial. En este espacio se fueron agrupando los servicios y equipamientos urbanos más importantes de la región. Un espacio central es sumamente atractivo debido a la concentración de empresas, administraciones, establecimientos educativos, centros de salud, y lugares de comercio (Demoraes, 2005). La reflexión sobre este suceso, la *hipercentralidad*, ayudará a comprender el contexto de la movilidad entre el centro y la periferia de una ciudad.

## **Objetivos:**

Analizar la *hipercentralidad* vinculada con los problemas de movilidad, concentración y vulnerabilidad de las ciudades capitales andinas de La Paz y Quito para generar una reflexión global como una nueva forma de planificación territorial preventiva en base a la aplicación de herramientas y modelos geográficos.

## **Metodología:**

La información base de esta investigación serán las redes viales que dan acceso a los lugares centrales de concentración. El análisis de esta red se realizará a través de las conexiones hacia las áreas de concentración donde se crean flujos de movilidad según el día y la hora. Luego, según los niveles de concentración y movilidad se estudiará el grado de vulnerabilidad que se puede generar.

## **Resultados:**

Se identificaron las redes viales principales de la ciudad, y en algunos casos sus datos de movilidad. En el caso de La Paz y Quito, por ejemplo, más del 70% todavía utiliza el transporte público en la periferia y el centro de la ciudad. Este dato permitió detectar que el transporte público se localiza

sobre las vías que ofrecen mayor demanda de pasajeros. La mayor demanda hace que la movilidad se restrinja a pocas vías que se colapsan en horas de trabajo. El colapso reduce la accesibilidad y genera espacios de vulnerabilidad en situaciones de peligro.