



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
"REY DAVID"

ISSN 2697-3464

PUBLICAR CIENCIA

Revista Científica

PC

PUBLICAR CIENCIA



Publicado: 2020-09-11
País: Ecuador, Provincia del Guayas, Cantón Daule.

EDICIÓN 2

REVISTA N. 1

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID



PUBLICAR CIENCIA

REVISTA CIENTÍFICA

Artículo 5

Volumen 2 - Número 1 - 2020
Enero - Junio/ 2020

**LA BICICLETA: MEDIO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE EN EL
ECUADOR**

**THE BICYCLE: ALTERNATIVE MEANS OF TRANSPORTATION IN
ECUADOR**

Alex Enrique Dume Alcívar
Instituto Superior Técnico Rey David
enriquedume90@hotmail.com

Recibido: 01-07-2020
Aceptado: 09-07-2020
Publicado: 11-09-2020

¹Ingeniero por la Universidad Estatal de Milagro, docente del Instituto Superior Técnico Rey David

RESUMEN



A través del tiempo la bicicleta ha formado parte de la vida del ser humano, en la actualidad, la bicicleta ya no es solo un deporte o un pasatiempo, ya que nos ofrece una libertad de movilización de un lugar a otro, de un modo que no pueden los autos o buses. las ventajas de usar una bicicleta como medio de transporte es que nos mantiene saludables físicamente, no se necesita pagar pasaje alguno y en el Ecuador cada vez aparecen más lugares para dejarlas seguras.

Reconoce

ando la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta, que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud, la Asamblea General de la ONU decidió declarar el 3 de junio como Día Mundial de la bicicleta.

Alienta a los interesados a poner de relieve y promover

el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, incluida la educación física, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social y la cultura de paz;

La Asamblea General de la ONU valora positivamente la organización de marchas de bicicletas para fortalecer la salud física y mental y el bienestar, y desarrollar, así, una cultura de la bicicleta en la sociedad.

Las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan caminando o en bicicleta, a menudo la mayoría de los habitantes en una ciudad, siguen sin tenerse en cuenta, advierte el Informe Anual del Programa de Carreteras 2018. Esto ocurre a pesar, incluso, de los beneficios que supone invertir en peatones y ciclistas ya que pueden salvar vidas, ayudan a proteger el medio ambiente y a reducir la pobreza.

Satisfacer las necesidades de estos ciclistas y peatones sigue siendo, por tanto, crucial para solucionar los problemas de movilidad de las ciudades, para mitigar el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero debido al creci-

miento de la población y para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.

Según la OMS, infraestructuras más seguras para caminar y montar en bicicleta garantizarían, entre otras cosas, la equidad en la salud. De hecho, para las comunidades urbanas más pobres, caminar y andar en bicicleta son medios de transporte más económicos para desplazarse. Asimismo, fomentar este tipo de transporte, puede reducir el riesgo de enfermedades cardíacas, derrames cerebrales, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte. Así que mejorar las condiciones de este tipo de transporte supone beneficios para la salud, para la equidad y para la economía.

Varias ciudades del mundo como Bogotá, Milán, Nueva York y Berlín, han puesto en marcha planes de adaptación de sus vías, para dar más espacio a peatones, bicicletas y otros medios de transporte similares como scooters y patines.

En Ecuador, Quito e Ibarra ya han comenzado la implementación de ciclovías emergentes, modificando proyectos que ya estaban en marcha en 2020. En Cuenca y Guayaquil están en la etapa de análisis.

Palabra clave: Bicicleta, Movilidad, Sostenible

ABSTRACT

Through time the bicycle has been part of the life of the human being, nowadays, the bicycle is no longer just a sport or a hobby, since it offers us freedom of movement from one place to another, in a way that cars or buses cannot. The advantages of using a bicycle as a means of transport is that it keeps us physically healthy, it is not necessary to pay any ticket and in Ecuador more and more places appear to leave them safe.

Recognizing the uniqueness, longevity and versatility of the bicycle, which has been in use for two centuries, and which constitutes a sustainable, simple, affordable, reliable, clean and ecological means of transport that contributes to environmental management and benefits health, The UN General Assembly decided to declare June 3 as World Bicycle Day.

Encourages stakeholders to highlight and promote cycling as a means of fostering sustainable development, strengthening education for children and young people, including physical education, promoting

health, preventing disease, fostering tolerance, understanding and respect and facilitating social inclusion and a culture of peace;

The UN General Assembly positively values the organization of bicycle marches to strengthen physical and mental health and well-being, and thus develop a culture of cycling in society.

The mobility needs of people who move on foot or by bicycle, often the majority of the inhabitants in a city, are still not taken into account, warns the Annual Report of the 2018 Roads Program. This occurs despite, even, the benefits of investing in pedestrians and cyclists as they can save lives, help protect the environment and reduce poverty.

Meeting the needs of these cyclists and pedestrians therefore remains crucial for solving the mobility problems of cities, for mitigating the increase in greenhouse gas emissions due to population growth and for improving air quality. and road safety.

According to the WHO, safer infrastructures for walking and cycling would guarantee, among other things, equity in health. In fact, for the poorest urban communities, walking and cycling are the cheapest means of transportation to get around. Also, promoting this type of transport can reduce the risk of heart disease, stroke, certain types of cancer, diabetes and even death. So improving the conditions of this type of transport has benefits for health, for equity and for the economy.

Several cities in the world, such as Bogotá, Milan, New York and Berlin, have launched plans to adapt their roads, to give more space to pedestrians, bicycles and other similar means of transport such as scooters and skates.

In Ecuador, Quito and Ibarra have already begun the implementation of emerging bike paths, modifying projects that were already underway in 2020. In Cuenca and Guayaquil they are in the analysis stage.

Keywords: Bicycle, Mobility, Sustainable

INTRODUCCIÓN

La Organización de Naciones Unidas (ONU) dice que:

- La bicicleta es un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud.

- La bici puede servir como instrumento para el desarrollo, no solo como medio de transporte, sino también al facilitar el acceso a la educación, la atención de la salud y el deporte.

- La relación entre la bicicleta y su usuario fomenta la creatividad y la participación social; asimismo, permite al ciclista conocer de primera mano el entorno local.

- Es un símbolo del transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles; además, repercute beneficiosamente en el clima.

El vicealcalde de la ciudad de Guayaquil, comentó que la Mesa de Movilidad Urbano Sostenible (MMUS) está trabajando en un plan para implementar vías emergentes para bicicletas en varias zonas de la urbe.

Añadió que, apenas el proyecto sea entregado, coordinará con la Dirección de Urbanismo y Ordenamiento Territorial (DUPOT) y con los encargados en la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) para que sea implementado lo más rápido posible.

El Vicealcalde comentó que, como usuario de la bicicleta, cree que usarla ayuda a que no haya aglomeraciones en el transporte público. Añadió que este es un problema que se da a diario en la ciudad y que han pedido al consorcio de la Metrovía que solucionen el problema aumentando unidades o sino -advirtió- la Alcaldía pondrá buses en el carril derecho, en calles donde circulan unidades de

este sistema de transporte masivo.

El Fundador del Colectivo Libre Actividad y miembro de la MMUS, explicó que enviaron un mapa preliminar a la DUPOT, para que sea unificado con las rutas que involucran mercados y centros de salud de Guayaquil. El siguiente paso “es analizar la propuesta en conjunto para que las autoridades o la alcaldesa (Cynthia Viteri) lo aprueben”, añadió.

El Director de Transportes Sostenibles de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de Quito, cree que el uso de la bicicleta se va a masificar de forma global, porque es un transporte activo y sanitario en estos momentos. Él forma parte del equipo que hizo el plan de la capital y cree que Guayaquil es una ciudad con mucho potencial para tener una buena red de ciclovías: “Es plana y tiene un clima privilegiado, pero es muy importante la voluntad política. Si tienes un alcalde que diga “voy a cambiar esto porque se debe cambiar”, tomando en cuenta que (en el futuro) el transporte público va a colapsar y la contaminación que genera”.

El plan de ciclovías en Quito está en marcha. El 27 de abril de 2020, Quito empezó a ampliar su red de ciclovías por la emergencia de COVID-19. El Secretario de Movilidad de la capital, comentó que es una modificación y unificación de planes previos. Junto a la Secretaría de Ambiente y la Agencia Nacional de Tránsito lo pusieron en marcha en tres semanas.

Para trazar las nuevas ciclovías consideraron: rutas que acojan usuarios desplazados del transporte público por la disminución de capacidad; rutas que conecten con mercados, hospitales, estaciones del Metro y del transporte público; rutas con conexiones entre barrios de la ciudad; que no tengan inclinaciones

mayores al 5 %, para generar corredores pedaleables; y que se interconecten con el sistema de ciclovías actual y con los trazos que ya estaban planificados previamente.

Se generarán ejes transversales de conexión con el Paseo Dominical y otros longitudinales permanentes a lo largo de esa ruta.

Proyectos de ciclovías en Ibarra y Cuenca. En Cuenca se dio el primer paso incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el contexto de la pandemia de coronavirus. Luego de una reunión entre miembros de grupos de apoyo al ciclismo, han preparado un documento con posibles calles para crear las ciclovías y una lista de propuestas, entre las que destacan: nuevas rutas y cicloparqueos, incentivos para el uso de este transporte, asesoría a la ciudadanía, mejora del espacio público y potenciar la red de Bici Pública.

El asesor en movilidad sostenible de la Dirección de Gestión de Movilidad se comprometió a revisar el proyecto y generar una propuesta de movilidad con esta base.

En Ibarra, la Empresa Pública de Movilidad ha implementado ciclovías en el Barrio La Victoria y la calle Barahona Mera. Estas se suman a las que se habían hecho en el sector del Parque de la familia y otras calles en las que comparten vía con las rutas de automóviles. Este proyecto comenzó a inicios de este año en esa ciudad.

Varias ciudades están analizando implementar planes de movilidad incluyendo a la bicicleta como medio alterativo de transporte.

METODOLOGÍA

La investigación adopta un enfoque descriptivo-cualitativo, vivencial basándose en dos tradiciones metodológicas: la primera en una revisión bibliográfica obteniendo artículos científicos de contenido riguroso, la segunda se ubica en una investigación-acción participativa basándose en indagaciones de un

estudio de caso particular utilizándolo como estrategia de investigación, por considerar su particularidad y singularidad, para llegar a comprender tanto la administración pública como su participación en el desarrollo de la sociedad. Se utilizaron como técnica de recolección de información el análisis de los docu-

mentos recopilados datos de la ONU, OMS, INEC, desarrollo ecuatoriano en el sector público, igualmente utilizando la técnica de observación dirigida a la interpretación de datos aportando relevante información en la elaboración de esta investigación.

RESULTADOS

En Ecuador, según las cifras del Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta 2017 era el cuarto medio de transporte más usado después de los buses, caminar y los vehículos particulares. Los datos no son alentadores. El INEC, hasta 2017, dice que apenas el 1,42% de la población mayor a 5 años la usa para trasladarse en su rutina diaria. El transporte público (50,68%) es el principal, seguido de la caminata (25,33%) y el auto particular (21,68%). Los datos del INEC también reflejan que tres de cada 10 hogares en Ecuador cuentan con, al menos, una bicicleta. Del 1,42% que usa la bicicleta, las personas de en-

tre 45 y 64 años son quienes más la utilizan. Los niños de 5 a 14 constituyen el grupo etario que menos la usa.

Aunque la tendencia por cuidar el medioambiente hace que el uso de la bicicleta se incremente, los datos explican que en Ecuador aún no sucede.

Los Grupos o asociaciones de Ciclistas que promulgan su utilización se quejan de la falta de una normativa clara que respete a los ciclistas en las vías. Además, la falta de ciclovías seguras.

El INEC informó que a través de una encuesta Multipropósito continúa la medición de la actividad física y los medios de transporte que la población utiliza desde su hogar para trasladarse al trabajo, centro educativo u otro destino. Las preguntas están dirigidas a personas de cinco años y más.

“El objetivo final de la Multipropósito es monitorear y dar seguimiento a 33 indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 y a 13 Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) de la Agenda 2030 de la ONU”.

CONCLUSIONES

Existen varias recomendaciones que se deben tomar en cuenta en el transcurso de llegar a tu destino por las vías o calles del país. Aquí mencionamos algunas para tu seguridad:

Es fundamental conocer las leyes de tránsito, y a que, aunque circule por las ciclovías se puede encontrar con salidas de autos, semáforos y calles donde no exista señalización, por ello es necesario estar informado y respetar las normativas de tránsito por su seguridad.

Use prendas específicas para su mayor seguridad, como el casco que es un accesorio imprescindible que puede salvar una vida en cualquier percance inesperado, chaleco reflectivo para que las personas que circulen en los diferentes tipos de vehículos tengan mejor visibilidad sobre el ciclista ya sea en el día y por la noche.

Concentre su atención en movilizarse de manera segura y evite andar con música a alto volumen que prohíbe escuchar cualquier ad-

vertencia o aviso de otros vehículos, y tampoco mire el celular mientras maneje si bicicleta.

Circule por las ciclovías respectivamente señaladas que son exclusivas para el uso de bicicletas, y si no existe la señalización de las mismas, movílcese siempre por el lado derecho y no tan junto a las veredas.

No abuse de la velocidad, recuerde que es un medio de transporte muy frágil y perder el control de la bicicleta puede ser fatal.

Referencias Bibliográficas

CENSO, I. N. (19 de junio de 2016). Ecuador en cifras. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Infografas-INEC/2017/170417.Bicicleta.pdf>

CENSOS, I. N. (8 de enero de 2019). Ecuador en cifras. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/inec-mide-la-actividad-fisica-y-medios-de-transporte-de-los-ecuatorianos/>

NACIONES UNIDAS. (3 de junio de 2020). Obtenido de <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
"REY DAVID"