

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO

CARRERA:
ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: INGENIERA COMERCIAL

TEMA:
"ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS
HABITANTES DEL CENTRO-NORTE DE LA CIUDAD DE QUITO, DESDE LA
IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE CICLOPASEO APOYADO POR EL MUNICIPIO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

AUTORA:
ROMINA LILIBETH MALDONADO CERVANTES

TUTOR:
ANDRÉS RICARDO MOLINA CORDOVA

Quito, marzo del 2020

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Yo Romina Lilibeth Maldonado Cervantes, con documento de identificación N° 1718921107, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy/somos autor/es del trabajo de grado/titulación intitulado: ""ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DEL CENTRO-NORTE DE LA CIUDAD DE QUITO, DESDE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE CICLOPASEO APOYADO POR EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: INGENIERA COMERCIAL, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente. En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autor/es me/nos reservo/reservamos los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.



.....
Nombre: Romina Maldonado Cervantes
Cédula: 1718921107
Fecha: 04 marzo del 2020

DECLARATORIA DE COAUTORÍA DEL DOCENTE TUTOR/A

Yo declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el Artículo Académico titulado "ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DEL CENTRO-NORTE DE LA CIUDAD DE QUITO, DESDE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE CICLOPASEO APOYADO POR EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO" realizado por Romina Lilibeth Maldonado Cervantes, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana, para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito, 4 de marzo de 2020



.....
Andrés Ricardo Molina Córdova
CI 1710012517

CONTENIDO

ANTECEDENTES	1
PROBLEMÁTICA	4
Figura 1	6
JUSTIFICACIÓN	8
METODOLOGÍA	11
Figura 2	12
Figura 3	12
Figura 4	12
Figura 5	13
Figura 6	13
Figura 7	13
Figura 8	13
Figura 9	14
Figura 10	14
Figura 11	14
Figura 12:	15
Figura 13	15
Figura 14:	15
ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN	15
BIBLIOGRAFÍA	18
ANEXO 1	2
ANEXO 2	2

RESUMEN

Debido al elevado crecimiento poblacional, que ha generado un incremento vehicular y con ello, un acelerado ritmo de vida, desde hace más de 15 años, tanto la población en general como las diferentes organizaciones del gobierno de turno y fundaciones, buscaron la forma de trabajar en conjunto para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Distrito Metropolitano de Quito, a través, de la implementación del Ciclopaseo como medio de movilización y de distracción. Mediante un proceso de encuestas se pudo determinar el comportamiento y grado de aceptación de los usuarios y no usuarios ubicados en los sectores Centro-Norte del DMQ, así como, de los beneficios obtenidos al ser participantes de la red dominical del Ciclopaseo. Sin embargo, se resaltan ciertos puntos que requieren ser considerados para un mayor acercamiento de usuarios, como la señalización completa de toda la red del Ciclopaseo tanto para peatones, transporte motorizado y no motorizado, un plan efectivo de seguridad y campañas o proyectos que incentiven la vinculación de más ciudadanos que se encuentren en la ciudad de manera permanente o de visita. Al implementar un plan de movilidad seguro con la utilización de la infraestructura que ya dispone la ciudad, donde involucre la recreación, la diversión, incentivos en el cuidado de la salud, una mejor convivencia entre los diferentes participantes de la red vial y porque no mejoras en la ruta del Ciclopaseo, el Distrito Metropolitano de Quito puede llegar a convertirse en un modelo para el resto de las ciudades del país.

Palabras claves: Ciclopaseo, calidad de vida

ABSTRACT

Due to the high population growth, which has generated a vehicular increase and with it, an accelerated pace of life, for more than 15 years, both the population in general and the different government organizations of the day and foundations, sought ways to work together to improve the quality of life of the citizens of the Metropolitan District of Quito, through the implementation of the Cyclopase as a means of mobilization and distraction. Through a survey process it was possible to determine the behavior and degree of acceptance of users and non-users located in the Central-North sectors of the DMQ, as well as, of the benefits obtained by being participants in the Sunday network of the Ciclopaseo. However, certain points that need to be considered for a greater approach of users are highlighted, such as the complete signaling of the entire Cyclopase network for pedestrians, motorized and non-motorized transport, an effective safety plan and campaigns or projects that encourage the Linking more citizens who are permanently or visiting the city. By implementing a safe mobility plan with the use of the infrastructure that the city already has, where it involves recreation, fun, health care incentives, a better coexistence between the different participants of the road network and why not improve In the Cyclopase route, the Metropolitan District of Quito can become a model for the rest of the cities in the country.

Keywords: cyclopassing, quality of life

ANTECEDENTES

Cerca de 4.3 millones de viajes se generan diariamente en el Distrito Metropolitano De Quito DMQ, de los cuales las dos terceras partes se realizan en transporte público (Secretaría de Ambiente, 2015: 14)

Durante el año 2002, las autoridades de turno, buscaron plantear estrategias y leyes que beneficien a la ciudadanía Quiteña, entre ellas, el Plan Maestro de Transporte y Viabilidad 2002, Plan Quito Siglo XXI, Ley de Descentralización del Estado y Participación Social y la Ley Orgánica del Régimen para el DMQ (Valencia Flores, 2015).

Dentro de estas estrategias, el 27 de abril de 2003 organizaron el primer Ciclopaseo dominical, como una forma de promoción de la bicicleta, así como una manera de apropiación del espacio público (...) (Oleas Mogollón, 2016: 70).

Mediante Acuerdo ministerial No. 598 del 29 de julio de 2003 se constituyó la Fundación Biciacción y, el 18 de diciembre del 2003 se celebró el convenio entre la Municipalidad de Quito y la Fundación Biciacción con el proyecto “Ciclopaseo de Integración” para 6 años (Valencia Flores, 2015).

Un primer Colectivo ciudadano denominado “Quito para Todos” se conformó en el 2004 con la finalidad de “realizar acciones y propuestas para una movilidad sostenible y espacio público incluyente” (Hurtado Vásquez, 2017: 40).

El 22 de septiembre del 2005, se decide realizar en Quito el primer día sin auto, para lo cual no se logra mayor apoyo por parte del Municipio y tan solo se consigue, cerrar por horas al tráfico en el tramo de la Av. de Los Shirys, entre Portugal y República del Salvador. Sin embargo, se consigue posicionar el tema de movilidad sostenible en la opinión pública y entra en debate urbano el

tema de los problemas ocasionados por el abuso en el uso del automóvil en la ciudad (Hurtado Vásquez, 2017: 40 - 41).

En el año 2005, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) otorgó al Distrito Metropolitano de Quito el premio “Ciudades Activas y Saludables” en la categoría de Recreación y Deporte (Oleas Mogollón, 2016: 48 - 49).

Mediante resolución A002, inscrita el 06 de enero del 2006 se resuelve:

Art. 1.- Autorizar a los Centros Educativos del Subsistema Metropolitano de Educación para que los y las estudiantes de segundo y tercer año de bachillerato de los Planteles Municipales, opcionalmente, participen en el Programa Asistentes Ciudadanos en el Espacio Público, Ciclopaseos Integrados Quincenales, programa a cargo de la Fundación Biciacción y

con el apoyo directo de la EMSAT (Valencia Flores, 2015: 25).

Con fecha 13 de agosto del 2006 se firma convenio entre Municipio de Distrito Metropolitano de Quito DMQ, la Policía Nacional del Ecuador y la Fundación Biciacción para garantizar la seguridad de los paseantes (ciclistas y peatones). Duración del convenio: 6 años” (Valencia Flores, 2015).

Sin embargo, el 18 de octubre del 2007 el proyecto cambió a “Ciclopaseos de Integración, Quito camina, bici, rueda” debido al nuevo convenio firmado entre el Municipio DMQ y la Fundación Ciclópolis, donde promueve el uso masivo de transportes alternativos como una forma de humanizar y transformar la ciudad desde una perspectiva que fomente una cultura de respeto y tolerancia hacia los usuarios del espacio público (...) (Valencia Flores, 2015: 27).

De la misma manera, los Ciclopaseos de integración se realizan los domingos cada quince días (Valencia Flores, 2015: 28).

El acontecimiento más importante de la “Semana de la Movilidad 2007” fue la aceptación de varias organizaciones públicas, privadas y ciudadanas, a la firma del “Pacto por la Movilidad” efectuado el 22 de septiembre por un grupo de ciudadanos (Hurtado Vásquez, 2017).

A través de la Ordenanza Municipal 3746, Artículo 50, en la que se establecen ciertos criterios en la implantación de los espacios físicos para el estacionamiento de vehículos menores y motorizados; los Ciclopaseos serían apoyados por la Municipalidad como una forma para promover el uso de esta movilidad alternativa, también para el correcto funcionamiento con parqueaderos (...) (Valencia Flores, 2015: 37).

El 22 de septiembre de 2011, y con una vigencia de cinco años, el alcalde Augusto Barrera y la Fundación Ciclópolis firmaron el Convenio Marco de Cooperación

Interinstitucional (...) (Agencia Pública de Noticias de Quito, 2012).

Este documento permitirá el desarrollo organizado de los Ciclopaseos dominicales, así como, de manera consensuada, establecer mecanismos que promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y factible en la ciudad (Agencia Pública de Noticias de Quito, 2012).

En el año 2014, se cambia de alcalde y se le hace entrega de un “Plan Ciudadano para una Ciudad Sostenible”, y, (...) en septiembre del 2014, como parte de la “Semana de la Movilidad” en Quito, se firma la Carta Internacional del Caminar (...) (Hurtado Vásquez, 2017: 42).

Definitivamente, esta experiencia de 14 años de activismo ciudadano por una movilidad sostenible, no ha dado frutos positivos para transformar la ciudad. Si bien se ha conseguido posicionar el tema en la opinión pública e inclusive en el discurso de

políticos y funcionarios, las acciones dicen lo contrario y los resultados lo evidencian (Hurtado Vásquez, 2017: 42 - 43).

Según Andrés Molina en su estudio, concluye diciendo que el ciclo paseo que se realiza semanalmente en la ciudad de Quito ha ayudado a que los ciudadanos tomen conciencia de lo importante que es utilizar el medio de transporte como es la bicicleta (Molina, 2016).

PROBLEMÁTICA

En los últimos 20 años el Distrito Metropolitano de Quito DMQ ha sufrido una degradación del paisaje urbano en cuanto a la contaminación visual de las áreas tanto urbanas como rurales, visibles en las vías que deberían (...) ser, además de conectores de movilidad, ejes transitables por métodos alternativos de movilidad y que deberían tener condiciones urbanas que incentiven peatonalidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito MDMQ, 2015: 14).

La discontinuidad del sistema vial, está marcado por la mala conectividad entre los diferentes sectores urbanos, y, es causado por los procesos incontrolados de uso y ocupación del suelo que mantienen una dinámica de mayor intensidad que la capacidad de respuesta municipal (Distrito Metropolitano de Quito, 2012).

La calidad en el servicio tanto del sistema convencional como del integrado en temas de confort y confianza en los horarios de atención, es aún ineficiente, debido a la poca organización entre los operadores de transporte público. Razón por la cual se percibe un crecimiento en la utilización de los vehículos particulares, (...) que incrementa los conflictos relacionados con el mal uso del espacio público, la congestión y la contaminación ambiental, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes del Distrito (Distrito Metropolitano de Quito, 2012: 39).

El tema de movilidad, generalmente es relacionado con el flujo vehicular y el tránsito. Sin embargo, es importante transformar esa idea mediante una política pública adecuada que se preocupe por las personas y la necesidad de trasladarse de una forma rápida, segura y confortable. (...) De ahí que las prioridades de las autoridades del Distrito Metropolitano de Quito han sido la promoción de la seguridad vial, el fortalecimiento del transporte público, el incentivo de la movilidad no motorizada y el uso racional del auto privado (Barrera Guarderas, 2014: 30).

El promedio de crecimiento anual del parque automotor en el Distrito Metropolitano de Quito DMQ (...) ha sido del 7,00% en los últimos 10 años, lo que ha significado un incremento aproximado de 30000 vehículos por año (...). Es por ello, que la demanda por estacionamiento ha ido en aumento, misma que se centra (...) en las zonas de mayor actividad referente a la oferta

de servicios, gestión pública, financiera y comercial (Yunda, 2018: 30).

Por ejemplo, cómo evolucionó la postura de las autoridades y de la sociedad civil organizada frente a los crecientes problemas de movilidad o al incremento del parque automotor y sus consecuencias ambientales. Explica también cómo las normativas nacional y municipal se han ajustado paulatinamente frente al problema de la movilidad y de qué manera el impulso del transporte no motorizado ha partido de acciones de la sociedad civil organizada, en conjunto con la administración municipal (Oleas Mogollon & Albornoz Barriga, 2016).

Debido a las normas poco eficientes en el diseño de los espacios físicos como veredas, plazas, calles, aparcamientos, etc., la movilidad no motorizada se ha visto afectada (Valencia Flores, 2015).

Respecto a la movilidad no motorizada, el 98% lo hace caminando y el 2% en bicicleta (Oviedo Carrillo, 2015: 116).

El transporte no motorizado (TNM), se ha evidenciado en Quito, más que como una solución a la problemática de movilidad que se vive en la ciudad, como una alternativa de transporte, aunque Quito tiene una topografía irregular, el Ciclopaseo comprobó que es posible transportarse, de norte a sur, sin ningún inconveniente (Valencia Flores, 2015: 5).

La movilidad motorizada, en transporte público se moviliza el 73%, mientras que en transporte privado lo hace el 27% (Oviedo Carrillo, 2015: 116).

Con respecto al transporte público (...) el 24% de la demanda diaria típica promedio, que atiende directamente la EPMTMQ, se concentra en el periodo comprendido entre las 06:00 y las 09:00 horas (Empresa Púbilca Metropolitana de Transporte de Paajeros EPMTMP, 2018: 48).



Figura 1: Fuente: (Empresa Púbilca Metropolitana de Transporte de Paajeros EPMTMP, 2018)

La falta de empatía entre los conductores de vehículos motorizados, ciclistas y peatones generó polémica desde el momento en que el proyecto de movilidad se planteó (Valencia Flores, 2015).

Uno de los puntos críticos de la insostenibilidad de las ciudades reside en su modelo de movilidad, frecuentemente planificado en torno a un transporte basado en el automóvil privado (Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales FLACSO - ECUADOR, 2015).

Las emisiones de los vehículos a diésel, no sólo afectan a la calidad del aire, sino que también generan un impacto directo

en peatones y ciudadanos que realizan diferentes actividades en la vía pública, y, que sufren a diario los impactos de esas emisiones (...) (Oviedo Carrillo, 2015: 5).

(...) la estructura de la ciudad requiere reforzarse en función de sus espacios públicos abiertos con intervenciones que integren la arquitectura, enfatizando especialmente en el sistema vial como parte del espacio público y el dimensionamiento y equipamiento adecuado de aceras para asegurar el acceso universal para personas de movilidad limitada. En la recuperación y adecuación del espacio público tiene que ser incorporado el soterramiento de cables a fin de mejorar la imagen urbana y la seguridad en el espacio público (Distrito Metropolitano de Quito, 2012: 37 - 38).

Pese a las intervenciones realizadas en algunos elementos del sistema de movilidad como son el transporte, la gestión del tráfico y la vialidad, la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito se desarrolla en

condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría ciudadana, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la prevención de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población (Distrito Metropolitano de Quito, 2012).

Los Ciclopaseos pretenden recuperar el espacio público y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través del ejercicio físico, la respiración de aire menos contaminado y la posibilidad de contar con lugares de encuentro y recreación (Pinto Álvaro, Fuentes, & Alcívar, 2015: 4).

En el Distrito Metropolitano de Quito, se han conformado y visibilizado colectivos urbanos de ciclistas y peatones que utilizan la bicicleta o la caminata, como parte de su entretenimiento, deporte, negocio o simplemente como su opción de movilidad en la ciudad (Valencia Flores, 2015).

JUSTIFICACIÓN

Es importante comprender al Ciclopaseo como: Actividad recreativa no motorizada (ciclismo, caminatas, trotes) que se realiza a lo largo de una ruta diseñada para el efecto y que debe garantizar la seguridad de los paseantes (ciclistas y peatones). Incluye la segregación temporal exclusiva de algunas avenidas y calles de la ciudad y cubre una extensión aproximada de 30 kilómetros, pudiendo ampliarse la extensión de la ruta en función de evoluciones técnicas y sociales (Valencia Flores, 2015: 28).

Los comerciantes de bicicletas afirman que el Ciclopaseo ha influido en el comportamiento de muchos deportistas, quienes han ido cambiando sus hábitos deportivos (Oleas Mogollón, 2016: 102).

De modo similar, ha permitido la integración de la ciudad, a través de la movilidad urbana, como alternativa para los habitantes de Quito, adoptando el Ciclopaseo dominical como una actividad recreativa (Oleas Mogollón, 2016).

En varias ciudades del mundo se discute sobre la importancia de fomentar el uso del espacio público a través de acciones como la regeneración urbana, la inclusión de espacios verdes en las construcciones y la reconversión de lugares de forma temporal o permanente en beneficio de los peatones y de la movilidad no motorizada (Pinto Alvaro, Fuentes, & Alcivar, 2015: 4).

Es importante elegir un nombre que sea llamativo. Uno de los términos más populares es Ciclovía (...). Sin embargo, en otros lugares esta denominación corresponde a Ciclovías permanentes. Ejemplos de programas existentes se presentan en el anexo 1: (Ciclovía Recreativa, 2020).

La Ciclovía bogotana presta el servicio de 7:00 a.m. a 2:00 p.m. todos los domingos y festivos del año por las principales vías de la ciudad, interconectadas en un circuito de 126.29 kilómetros de extensión, de los cuales algunos tramos se interconectan por cicloruta, garantizando que

cubre todos los sectores de la ciudad (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2017).

Su infraestructura permite que un promedio de un millón y medio (1.500.000) de usuarios salgan de manera segura a practicar diferentes tipos de actividad física (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2017).

En la Cumbre internacional Río+20 realizada en agosto 2014 Bogotá, (...) la Ciclovía de Bogotá, recibió el premio a la cultura sostenible concedido por el Foro Global de Asentamientos Urbanos y apoyado por la UNEP, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2017).

En 2009 comenzó la construcción de la Red de Ciclovías Protegidas. Hoy alcanza los 230 km, conectando las 15 comunas de la Ciudad Buenos Aires. El objetivo es completar la red planificada de 250 km a fines de 2019 (Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2020: 8).

En el 2015 automatizaron el sistema con infraestructura y tecnología automática, por lo que está disponible las 24 horas del día, los 7 días de la semana (Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2020).

Lima - Ciclovía Recreativa de la Avenida Arequipa – Perú con un extensión de 6 kilómetros, con un promedio de 20.000 usuarios por semana, se realiza los domingos de 7:00 a 13:00 horas con un porcentaje de participando del 60% Bicicleta, 10% de Peatones, 6% de Patinadores, 20% Corredores (20%) (Ciclovías Recreativas de las Americas, 2020).

CicloRecreoVía es la actividad deportiva y recreativa, que busca la participación activa de la ciudadanía. Cada domingo del año entre 9.00 y 14.00 horas, decenas de kilómetros de calles y avenidas de las principales ciudades de Chile, se convierten circuitos de paseos libres de motores, para que de forma exclusiva los peatones, los ciclistas, los patinadores, los

niños en triciclo, las personas en sillas de ruedas puedan disfrutar y recorre su ciudad (CicloRecreoVia, 2020).

El principio de esta actividad es devolverle los barrios y los espacios públicos a la ciudadanía, restablecer la escala humana de la ciudad (...) (CicloRecreoVia, 2020).

Así como en otras ciudades latinoamericanas, el programa de Ciclovías recreativas también se ha realizado en algunas ciudades ecuatorianas. En Quito se implementó la primera ciclovía recreativa del Ecuador, y actualmente es la más conocida y con mayor aprobación de la ciudadanía.

En la Ciudad de México se llevan a cabo dos Ciclovías Recreativas de manera paralela cada domingo: una fija en el centro de la ciudad y otra en municipios alejados de ésta. Esto permite acercar el programa a zonas de diversos sectores socio-económicos (Universidad de los Andes en Bogota Colombia, 2009).

EL ALTO - Ciclovía El Alto a Todo Pedal de Bolivia, inició el 06 de noviembre de 2016, tiene un promedio de 1800 usuarios por semana y se realiza los domingos de 8:30 a 13:00 horas. Los participantes son: de Bicicleta (75%) m, de Peatones (15%), de Patinadores (5%), y Otros (5%) (Ciclovias Recreativas de las Americas, 2020).

El Distrito Metropolitano de Quito fue uno de los pioneros en establecer vías liberadas de tráfico vehicular para que sus habitantes las utilicen de manera recreativa (Oleas Mogollón, 2016: 70).

El proyecto de recreación familiar “Ciclopaseo Dominical”, inicia en el Parque de los Recuerdos al norte, hasta Quitumbe en el sur, a lo largo de 32 kilómetros de distancia, que permite la movilidad de bicicletas, triciclos y otras actividades físico-recreativas entre las que se encuentran caminatas y paseos (Quito Informa, 2019).

En el horario de 08:00 a 14:00, [...], los cierres de las vías para uso de los

Ciclopaseos se cumplen al colocar vallas, conos, cintas de seguridad, motos y letreros móviles. De esa manera los usuarios de esta vía pueden circular con tranquilidad, seguridad y sin contaminación (Quito Informa, 2019).

El proyecto BiciCuenca en la ciudad de Cuenca presenta los siguientes objetivos: 1) demostrar que sí es posible la movilidad no motorizada y 2) promocionar el uso de la bicicleta. [...] A los encuentros asisten regularmente más de 200 ciclistas (Pinto Alvaro, Fuentes, & Alcivar, 2015: 9).

Cada 15 días se realiza el Ciclopaseo en la ciudad de Cuenca, impulsado por un diario local, y las distancias recorridas dependen de las rutas (Pinto Alvaro, Fuentes, & Alcivar, 2015).

Dentro del programa ofertado por el actual alcalde del Distrito Metropolitano de Quito DMQ se encuentran: Deja el carro en casa, A pie y en bici es mejor, Transporte 24/7

para la ciudad, Súbete al bus, Diálogo para un mejor transporte privado (Yunda, 2018: 71)

METODOLOGÍA

En el 2020 Quito será el cantón más poblado del país con 2'781.641 habitantes, actualmente, es la capital con 2'644.145 personas, (...) según las proyecciones poblacionales del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)" (INEC Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2017).

Debido a que no se tiene un promedio de usuarios actuales que participan en el Ciclopaseo, se toma una muestra representativa en base a la población total del Distrito Metropolitano de Quito.

Para determinar el tamaño de la muestra tomamos los siguientes valores:

N (tamaño de la muestra) = 2781641

e (margen de error) = +/- 5

z (nivel de confianza) = 95%

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

Donde n (tamaño de la muestra) = 385

Las 385 encuestas fueron realizadas a personas de todas las edades que se encontraban fuera de casa el domingo paseando con sus familiares, parejas y amigos.

Género:

Del total de los encuestados el 43.60% fueron hombres y el 56.40% fueron mujeres:

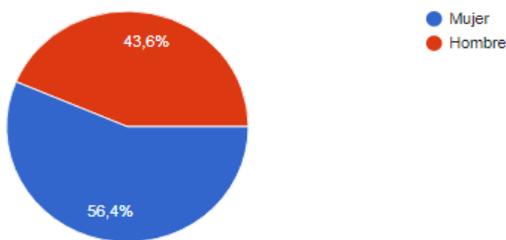


Figura 2: Fuente El autor

Sector en el que vive:

En base al objetivo del artículo, el 37.70% de los encuestados son del centro de la ciudad y el 62.30% son del sector norte de la ciudad.

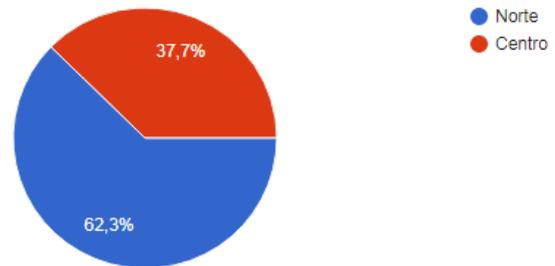


Figura 3: Fuente El autor

Ocupación:

Dentro de las personas encuestadas el 42.00% tienen trabajo dependiente, mientras que un 32.00% son estudiantes.

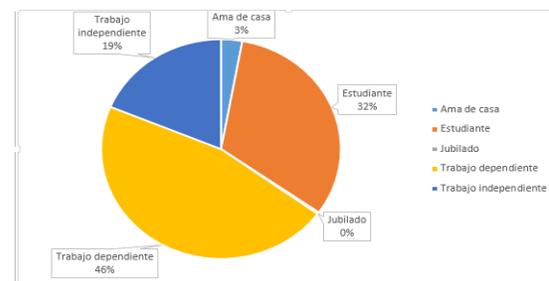


Figura 4: Fuente El autor

¿Qué deporte le gusta practicar?

Para conocer la preferencia en los deportes, un 24.80% respondió que le gusta el

Ciclismo, sin quedarse atrás con un 21.10% el gusto por las Caminatas, y un 14.60% el Trotar.

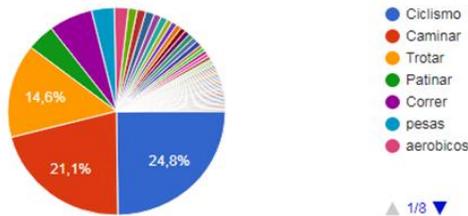


Figura 5: Fuente El autor

¿Con qué frecuencia realiza deporte?

Debido a que somos una ciudad que en realidad nos gusta el deporte, los encuestados entre un 34.00% y un 30.10% realiza deporte de 1 a 3 veces por semana; sin embargo, hay un valor importante que representa un 28.60% que realiza 1 vez a la semana deporte.

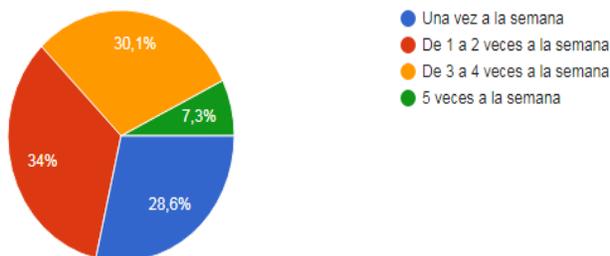


Figura 6: Fuente El autor

¿Con qué frecuencia asiste al Ciclopaseo?

Tenemos una participación considerable que suma casi el 70.00% de los encuestados; sin embargo, existe un 28.60% que no asiste al Ciclopaseo.

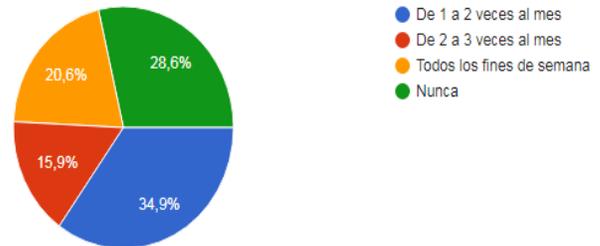


Figura 7: Fuente El autor

¿Con qué personas suele frecuentar el Ciclopaseo?

Dentro de las persona que asisten al Ciclopaseo un 37.90% asiste con sus familiares, mientras que un 34.60% asiste con sus amigos y un 27.50% asiste con sus parejas.

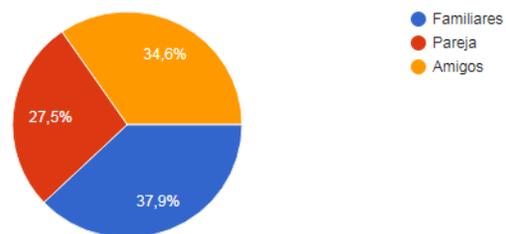


Figura 8: Fuente El autor

¿Cuáles considera que son los beneficios de participar en el Ciclopaseo?

Un total de 35.20% comenta que un beneficio importante es la salud; el 22.30% considera que es con familiares, amigos y pareja, 20.20% está de acuerdo en que incentiva el deporte, mientras que un 11.50% afirma que es importante para evitar la contaminación.

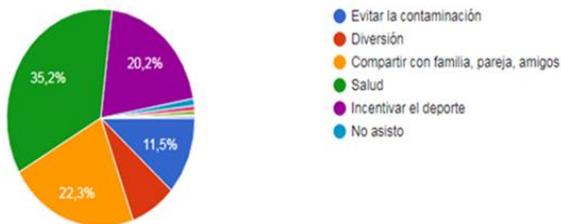


Figura 9: Fuente El autor

¿Qué actividades realiza en el Ciclopaseo?

A un 42.60% de los que participan en el Ciclopaseo les gusta manejar bicicleta, sin dejar atrás, el que a un 20.20% les gusta caminar y a un 17.00% les gusta trotar.

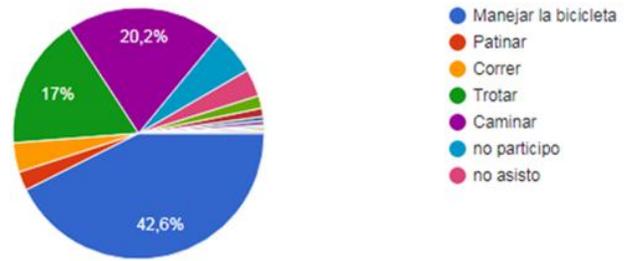


Figura 10: Fuente El autor

¿Considera que la/las campañas en el uso del Ciclopaseo son eficaces?

La mayoría, es decir, un 60.10% considera que no son eficaces, mientras que un 32.80% considera que sí.

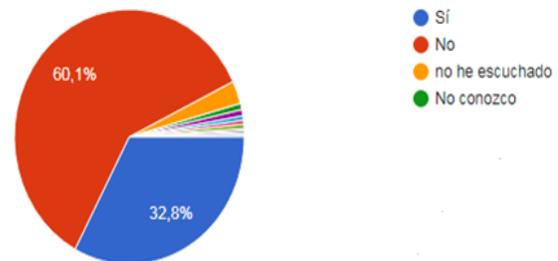


Figura 11: Fuente El autor

¿De qué forma podría el Distrito Metropolitano de Quito incrementar la participación en el Ciclopaseo?

Existen tres opciones que los encuestados han considerados como las idóneas, mejorar la seguridad en la ruta de la

Ciclovía un 23.30%, mediante campañas en instituciones educativas y nivel superior 21.70%, y mediante cursos gratuitos o de bajo costo en cuanto a la enseñanza de algún deporte el 20.70%.

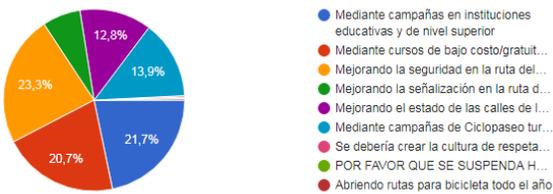


Figura 12: Fuente El autor

¿Recomendaría a otras personas a que participen en el Ciclopaseo Dominical?

Un 68.30% comenta que si recomendaría la participación en el Ciclopaseo.

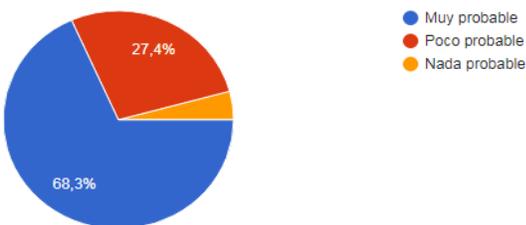


Figura 13: Fuente El autor

En cuanto a mejorar la calidad de vida ¿Qué tan satisfecho está con su experiencia en el Ciclopaseo?

Un 30.00% de los encuestados se encuentra muy satisfecho, mientras que un 43.70% se siente moderadamente satisfecho y, un 16.90% poco satisfecho.

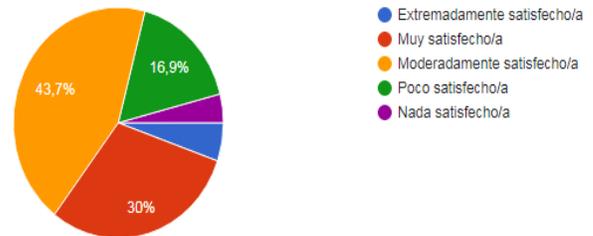


Figura 14: Fuente El autor

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN

En base a las encuestas realizadas la mayoría de los habitantes se encuentran moderadamente satisfechos con la implementación de la Ciclovía, sin embargo, no está por demás menospreciar, a aquellas personas que se sienten poco o nada satisfechas, por cuanto existen razones importantes que se deberían entender.

La seguridad en la rutas del Ciclopaseo es un punto que tanto los usuarios como no usuarios del Ciclopaseo estiman que se debe considerar inmediatamente.

La falta de gestión eficiente de los flujos de tráfico (semaforización), señalización horizontal y vertical, lugares de estacionamiento y accidentabilidad; y, sus efectos colaterales, como la contaminación, el ruido, la inseguridad vial, presentan tendencias difíciles de manejar por lo que las políticas y estrategias deben orientarse de manera decidida a procurar cambios y revertir estas tendencias.

De acuerdo a las repuestas en las encuestas, una forma de incentivar la participación en el Ciclopaseo, es mediante la invitación cursos de bajo costo o gratuitos para aquellas personas que por falta tiempo, no pueden realizar algún deporte y disfruta de un fin de semana cuidando de su cuerpo y de su salud.

Las autoridades de turno, deben prestar especial atención a la señalización como al estado de las calles en ciertos tramos, que no permiten que los usuarios puedan

practicar su deporte y pasar un momento agradable sin mayor incomodidad.

El incentivo en el uso del Transporte no Motorizado y su ejecución a través de los programas y proyectos aplicados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) son el resultado de la interrelación de los diferentes grupos participantes que explican las condiciones de entorno requeridas para un mejor uso del Ciclopaseo.

Sin embargo, solo un 24.80% de los 385 encuestados practican el Ciclismo y un 30.00% lo realizan de 3 a 4 veces por semana.

En las grandes urbes del mundo el uso de medios de transporte amigable y colectivo es una prioridad de la que Quito no puede ser ajena.

Dentro del Plan de Desarrollo 2017 – 2021, la Secretaría Técnica Planifica Ecuador informa que, se fortalecerá el transporte alternativo, tomando especial atención a los medios no motorizados, para que tengan

disponible espacios propios en el que puedan integrarse de manera activa en el ciclo diario de la ciudad.

Permitir que la ciudadanía participe, permitir brindar opciones para presentar propuestas que den solución a la problemática del Ciclopaseo y, que se exijan acciones que den soluciones definitivas con resultados beneficiosos para la ciudadanía.

Ya que la ciudadanía está consciente de que una ciudad con poca circulación del transporte motorizado permite que la contaminación del ambiente disminuya y podemos respirar un aire más limpio.

De los 385 encuestados, la mayoría asiste al Ciclopaseo en un período de 1 a 5 veces al mes, esto nos permite percibir que los habitantes de la ciudad están conscientes de los beneficios que puedes obtener con participar de un fin de semana, domingo, del Ciclopaseo.

Nuestro Quito es una ciudad donde de deportistas, que más importante puede ser,

que brindar a la ciudadanía un lugar que le permite disfrutar un momento de ocio y relajación junto a sus seres más allegados, e incluso, para quienes recién están aprendiendo algún deporte.

Entre las actividades paralelas que se pueden realizar durante el paseo con familiares y amigos en Ciclovía Recreativa están: exposiciones de fotografía, conciertos musicales, exhibición de artesanías, shows de magia, shows de origami, puntos de promoción de salud, de campañas de vacunación, talleres sobre protección del medio ambiente, juegos de educación contra la violencia, puntos de seguridad, puntos de exhibición de equipos de rescate, entre otros.

Es decir que calidad de vida comprende: un desplazamiento seguro de los peatones tanto en bicicleta, patines o simplemente el caminar o trotar; un momento de diversión y ocio que se puede compartir tanto con familiares y amigos con acceso a espacios físicos, sociales y de recreación; la

disminución del ruido y de la contaminación;
así como, estilos de vida saludables.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Pública de Noticias de Quito. (22 de 05 de 2012). *Prensa / Alcaldía de Quito*. Obtenido de EPMMOP y Ciclópolis juntos en los ciclopaseos:
http://www.prensa.quito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=6621&umt=EPMMOP%20y%20Cicl%F3polis%20juntos%20en%20los%20ciclopaseos

Barrera Guarderas, A. (marzo de 2014). *INFORME DE GESTION 2009 - 2014 TESTIMONIO DE UN COMPROMISO CUMPLIDO*. Obtenido de Quito grande otra vez:
https://www.quito.gob.ec/documents/informe_gestion_2009-2014.pdf

Cicloaxion. (21 de octubre de 2016). *¿Qué hace la oficina de Transporte No Motorizado de la Municipalidad de Lima gastando en competencias deportivas fuera de Lima?* Obtenido de Cicloaxion Lamula.Pe:
<https://cicloaxion.lamula.pe/2016/10/21/que-hace-la-oficina-de-transporte-no-motorizado-de-la-municipalidad-de-lima-gastando-en-competencias-deportivas-fuera-de-lima/cicloaxion/>

CicloRecreoVia. (2020). *Lo que es CicloRecreoVia*. Obtenido de CicloRecreoVia:
<http://www.ciclorecreovia.cl/lo-que-es>

Ciclovía Recreativa. (2020). *Segunda Fase: Desarrollo*. Obtenido de Ciclovía Recreativa:

<http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/desarrollo/index.html>

Ciclovías Recreativas de las Americas. (2020). *Algunas de las principales Ciclovías Recreativas de las Américas*. Obtenido de Ciclovías Recreativas de las Americas:
<http://cicloviasrecreativas.esy.es/el-alto/>

Distrito Metropolitano de Quito. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Obtenido de Quito grande otra vez:
https://www.quito.gob.ec/documents/rendicion_cuentas/AZC/Articulacion_politicas_publicas/PLAN_ORDENAMIENTO_TERRITORIAL2012.pdf

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Paajeros EPMT. (2018). *Informe de Gestión 2018 Somos socios en el viaje*. Obtenido de
http://www.trolebus.gob.ec/rendiciones/2018/Doc_RC_2018_Fin.pdf

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2020). *Ecobici La historia de la Bici en Buenos Aires*. Obtenido de Buenos Aires Ciudad:
file:///C:/Users/mario/Downloads/historia_de_la_bici_dic18.pdf

Hurtado Vásquez, D. (octubre de 2017). *Reconstruyendo la memoria de la lucha ciudadana por una movilidad sostenible en Quito. Desde mi vivencia*. Revista Interuniversitaria de. Obtenido de Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO:
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/15802/1/REXTN-Ci1-06-Hurtado.pdf>

INEC Instituto Nacional de Estadística y Censos. (05 de 12 de 2017). *Tras las cifras de Quito*. Obtenido de Instituto Nacional

- de Estadística y Censos INEC:
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/tras-las-cifras-de-quito/>
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte.
(2017). *Ciclovía Bogotana*. Obtenido de Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. :
<https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>
- METRO ECUADOR. (17 de 11 de 2019). *METROECUADOR*. Obtenido de Ciclistas sorprendidos por cancelación del ciclopaseo en Quito este 17 de noviembre:
<https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2019/11/17/ciclistas-sorprendidos-cancelacion-del-ciclopaseo-quito-este-17-noviembre.html>
- Molina, A. R. (1 de febrero de 2016). *Análisis del impacto en los habitantes del Centro Norte de la ciudad de Quito con respecto a la implementación de la ciclovía por parte del Ilustre Municipio de Quito*. Recuperado el 2020, de Universidad de Especialidades Espíritu Santo:
<http://201.159.223.2/handle/123456789/1686>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito MDMQ. (febrero de 2015). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Obtenido de Transporte de pasajeros grande otra vez:
<https://www.trolebus.gob.ec/lotaipadjuentos/2017/Plan%20de%20Ordenamiento%20Territorial%20MDMQ%202015-2025.pdf>
- Oleas Mogollón, D. (agosto de 2016). *¿POR QUÉ SE TRANSFORMÓ EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE QUITO? ESTUDIAR DESDE EL TRANSPORTE ALTERNATIVO, LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE QUITO*. Obtenido de Flacso Ecuador:
<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec:8080/bitstream/10469/11650/2/TFLACS-O-2016DOM.pdf>
- Oleas Mogollón, D., & Albornoz Barriga, M. (19 de marzo de 2016). *Letras Verdes La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014)*. Obtenido de Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Ecuador:
<https://revistas.flacsoandes.edu.ec/letrasverdes/article/view/1817/1455>
- Oviedo Carrillo, D. (febrero de 2015). *Consultoría: Actualización del Plan de Manejo de la Calidad del Aire 2005 – 2010*. Obtenido de Secretaria de Ambiente:
[file:///C:/Users/mario/Downloads/calidad_%20del_aire_final%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/mario/Downloads/calidad_%20del_aire_final%20(4).pdf)
- Pinto Alvaro, N., Fuentes, F., & Alcivar, D. (03 de 2015). *La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas*. Obtenido de Friedrich Ebert Stiftung ILDIS: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>
- Publimetro. (18 de septiembre de 2017). *Esta semana Lima celebra la Movilidad Sostenible: Conoce las actividades aquí*. Obtenido de Publimetro.pe:
<http://publimetro.pe/actualidad/esta-semana-lime-celebra-movilidad-sostenible-conoce-actividades-aqui-65013-noticia/?outputType=amp>
- Quito Informa. (2 de junio de 2019). *"Ciclopaseo Dominical" una manera de unir a la familia y liberar toxinas*. Obtenido de Quitoinforma.gob.ec:
<http://www.QUITOINFORMA.GOB.EC/2019/06/02/ciclopaseo-dominical-una-manera-de-unir-a-la-familia-y-liberar-toxinas/>

- REPÚBLICA DEL ECUADOR Consejo Nacional de Planificación. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017 - 2021 Toda un vida*. Obtenido de Secretaría Técnica Planifica Ecuador:
https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_OK.compressed1.pdf
- Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales FLACSO - ECUADOR. (2015). El sistema de bicicletas públicas BiciQuito como alternativa demovilidad sustentable: aportes y limitaciones. *Letras Verdes*, 249-263.
- Secretaria de Ambiente. (2015). *Plan de acción climático de Quito Acción climática participativa en las Administración Zonales del DMQ*. Obtenido de Secretaria de Ambiente:
http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/images/Secretaria_Ambiente/Cambio_Climatico/Plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Clim%C3%A1tico%20de%20Quito%20-%20Resumen.pdf
- Secretaria de Ambiente. (2015). *Quito cambio climático Consultoría: Actualización del Plan de Manejo de la Calidad del Aire 2005 – 2010*. Obtenido de Secretaria de Ambianta grande otra vez:
http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/images/Secretaria_Ambiente/Cambio_Climatico/Plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Clim%C3%A1tico%20de%20Quito%20-%20Resumen.pdf
- Secretaria Tecnica Plan Toda Una Vida. (2016). *Manual para la implementacion de Ciclovias Recreativas en el Ecuador*. Obtenido de Secretaria Tecnica Plan Toda Una Vida:
<https://www.todaunavida.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/Manual-Ciclovias.pdf>
- Universidad de los Andes en Bogota Colombia. (2009). *Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa*. Obtenido de Ciclovía Recreativa:
https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIASmanual_espanol.pdf
- Valencia Flores, D. E. (enero de 2015). *Ciclistas urbanos: nueva expresion de lucha social y su propuesta para la movilidad alternativa, como aporte al desarrollo local de Quito*. Obtenido de Universidad Politécnica Salesiana:
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7869/1/UPS-QT06562.pdf>
- Yunda, J. (Diciembre de 2018). *Plan de Gobierno Quito 2019 - 2023*. Obtenido de https://issuu.com/jorgeyundaquito/docs/plan_de_gobierno

ANEXO
ANEXO 1

NOMBRE	CIUDAD
BRASIL	
Domingo na Orla	Belo Horizonte
Eixão do Lazer	Brasilia
Ruas da Saúde	Rio de Janeiro
Rua de Lazer, Farol da Barra	Salvador
Ruas de Lazer	São Paulo
Pedalea Sorocaba	Sorocaba
CANADA	
Alcatel Sunday Bike-days	Ottawa
CHILE	
CicloRecreoVía La Reina	Santiago
COLOMBIA	
Avenida de la juventud	Abriaquí
Carolina Saludable	Carolina del Príncipe
Encuentro en Familia	El Retiro
Ciclopaseos nocturnos	Guarne
Ciclovías recreativas	San Pedro
Ciclovía de la Avenida Centenario	Armenia
Ciclovía Recreovía	Bogotá
Ciclovidas comunitarias	Cali
Ciclovía o ciclopaseos	Cúcuta
Ciclovía de Ibagué	Ibagué
Ciclovía Recreativa	Medellín
Ciclovía Recreovía	Pasto
Ciclovía de la Villa	Pereira
Ciclovida	Soacha
Ciclo-vía	Tuluá
ECUADOR	
Ciclopaseo	Guayaquil
Ciclopaseo-Bici rueda	Quito
EL SALVADOR	
Ciclovías Familiares	San Salvador
ESTADOS UNIDOS	
Memorial Drive Recreational Sundays	Cambridge
Ciclovía El Paso/ Scenic Sundays	El Paso
Healthy Saturdays in Golden Gate Park & free car Sundays	San Francisco
Group Health Bicycle Saturdays & Sundays	Seattle
GUATEMALA	
Pasos y Pedales	Ciudad de Guatemala
MEXICO	
Recreovía	Chihuahua
Vía RecreActiva	Guadalajara
Muévete en Bici	Ciudad de México
Bici-ruta	Merida
Vía RecreActiva	Tlaquepaque
Vía RecreActiva	Zapopán
Vía RecreActiva	Tonalá
PERU	
Muévete San Borja	Lima
VENEZUELA	
CicloChacao Dominical	Caracas

Figura 2: Fuente: (Ciclovía Recreativa, 2020)

ANEXO 2

Ciudad/provincia	Nombre	Entidad ejecutora (municipio / servicio / concesionario)	Tiempo de planificación previo a la implementación	Fecha de inicio	Estado	Número de participantes	Frecuencia	Distancia	Otros datos	Observaciones
Quito, Pichincha	Ciclo paseo de Quito	Ciclópolis	4 meses	27-abr-03	Activo	20.000	Semanal	27 km		Presupuesto: \$300.000/año
Cuenca, Azuay	Ruta Recreativa	Empresa Pública de Movilidad de Cuenca	3 meses	01-may-10	Activo	1.200	Semanal	7.5 km	Vía Viva fue el primer nombre del programa dominical implementado por la EMOV EP, desde mayo de 2010 hasta junio de 2014; mientras que la Ruta Recreativa se inició en julio de 2014 y sigue hasta la fecha.	Presupuesto: \$30.000/año
Sto. Domingo, Sto. Domingo de los Tsáchilas	Ciclo paseo Santo Domingo	Servicio inicialmente concesionado a Ciclópolis a través de Convenio con el Ministerio de Salud Pública. Actualmente se ejecuta con gestión interna del Municipio.	Agosto de 2013 (se firma el convenio). Planificación dura tres meses: agosto, septiembre y octubre de 2013 (diseños para implementación del proyecto)	24 de noviembre de 2013	Activo	Solo información proxima. Las primeras jornadas no se realizaron conteos.	Mensual	Ruta inicial de 6 km Actual mente, Santo Domingo realiza un circuito de 1 km.		Presupuesto anual de \$10.000
Ambato, Tungurahua	Ciclo paseo Ambato	Servicio concesionado a Ciclópolis, inicialmente través de Convenio con el Ministerio de Salud Pública. Actualmente es un servicio concesionado a Ciclópolis con fondos propios del Municipio.	Agosto de 2013 (se firma el Convenio). Planificación dura tres meses: agosto, septiembre y octubre de 2013 (diseños para implementación del proyecto)	17 de noviembre de 2013	Activo	Solo información aproximada. Las primeras jornadas no se realizaron conteos.	Bi-mensual	Ruta inicial de 4 km (esta ruta sufrió modificaciones por motivos de construcción de obras y por decisiones políticas) Ruta actual de 6 km		
Ibarra, Imbabura	Vía activa de Ibarra	Fundación Biciación	4 meses	abr-10	Inactivo	500	Mensual	3 km	Funcionó hasta diciembre de 2010	Se cerró por falta de presupuesto
Latacunga, Cotopaxi	Vía activa de Latacunga	Fundación Biciación	4 meses	abr-10	Inactivo	500	Mensual	2 km	Funcionó hasta diciembre de 2010	Se cerró por falta de presupuesto
Pto. Ayora, Galápagos	Vía activa de Galápagos	Fundación Biciación	4 meses	abr-10	Inactivo	300	Mensual	3 km	Funcionó hasta diciembre de 2010	Se cerró por falta de presupuesto

Figura 3: Fuente: (Toda una vida , 2016: 18 - 19)