



**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO**

**Colegio de Comunicación y Artes Contemporáneas**

**Campaña de Mercadeo Social “Nuestra Calle” por una movilidad  
sostenible y sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito**

**Cintia Fernanda Rosales Ortega**

**Gabriela Falconí, M.A., Directora de Tesis**

Tesis de grado presentada como requisito  
para la obtención del título de Licenciada en Comunicación Organizacional y Relaciones  
Públicas

Quito, diciembre de 2013

**Universidad San Francisco de Quito**

**Colegio de Comunicación y Artes Contemporáneas**

**HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS**

**Campaña de Mercadeo Social “Nuestra Calle” por una movilidad  
sostenible y sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito**

Cintia Fernanda Rosales Ortega

Gabriela Falconí, M.A.  
Directora de Tesis

---

Hugo Burgos, PHD.  
Decano del Colegio de  
Comunicación y Artes  
Contemporáneas

---

Quito, diciembre de 2013

## © DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma: \_\_\_\_\_

Nombre: Cintia Fernanda Rosales Ortega

C. I.: 1714761523

Fecha: Quito, Diciembre de 2013

## **RESUMEN**

El transporte es uno de los medios más importantes que los seres humanos utilizan para unirse con el mundo y al mismo tiempo ha sido un factor importante para el desarrollo económico de los pueblos.

Actualmente contamos con diversos tipos de transporte como son: el Terrestre, Aéreo, Ferroviario, Marítimo y Fluvial. Estos medios de transporte tal como los conocemos actualmente son el resultado de la constante búsqueda de la humanidad para poder tener una movilización más rápida y segura.

**Palabras claves:** Autos, Movilidad Sustentable, bicicletas, Revolución Industrial, Ecuador, Quito

**ABSTRACT**

Transport is one of the most important ways that humans use to join the world and at the same time has been an important factor people economic development Currently we have various types of transport such as: Land, Air, Rail, Maritime and River. These means of transport as we know them today are the result of the constant search for humanity to have a quick and safe movement.

**Key Words:** Cars , Sustentable Movility, Bycilces, Industrial Revolution, Ecuador, Quito

## TABLA DE CONTENIDO

<b>Resumen</b> .....	5
<b>Abstract</b> .....	6
<b>Marco Teórico</b> .....	
Investigación Internacional.....	8
Investigación Nacional.....	27
<b>Campaña de Mercadeo Social</b> .....	
Nombre.....	42
Slogan.....	42
Producto.....	42
Evento .....	43
BTL.....	43
Activismo.....	44
Medios .....	45
Conclusiones.....	47
<b>Bibliografía</b> .....	49

## **Investigación Internacional**

El transporte es uno de los medios más importantes que los seres humanos utilizan para unirse con el mundo y al mismo tiempo ha sido un factor importante para el desarrollo económico de los pueblos.

Actualmente contamos con diversos tipos de transporte como son: el Terrestre, Aéreo, Ferroviario, Marítimo y Fluvial. Estos medios de transporte tal como los conocemos actualmente son el resultado de la constante búsqueda de la humanidad para poder tener una movilización más rápida y segura. En sus inicios los seres humanos debido a su carencia de conocimientos de movilidad, estaban obligados a recurrir a la fuerza y utilizar a los animales que existían en sus territorios para poder movilizarse y proveerse de los alimentos necesarios para su subsistencia.

La demanda de determinados productos como, por ejemplo, las especias, las telas, el marfil, los granos, etc., propiciaron que el hombre se aventurara y recorriera largos trayectos para adquirir los artículos demandados, generando así la necesidad de comercio, obligando al hombre a trazar rutas por tierra con el objeto de llegar a lugares lejanos.

Cuando el hombre quería desplazarse vía terrestre lo hacía por medio de animales de carga por ejemplo el caballo, las mulas, el burro, en Asia por camello, en la India el elefante y en Sudamérica la llama. De esta misma forma se aventuraron a desplazarse por mar, utilizando el viento y la fuerza de los hombres. Durante esa época, el mar mediterráneo llegó a ser el centro comercial más importante de la Europa Occidental.



La revolución industrial modificó las maneras de producir bienes, formas, condiciones y relaciones de vida de los hombres, cambiando la conciencia y las condiciones de vida de las personas. Modificando el transporte y consiguiendo un avance espectacular, por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. Estas características nacieron de la idea del ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsará la revolución industrial, no sólo por que pondrá las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino por la gran cantidad de demanda de productos industriales. La máquina de vapor aplicada al transporte consigue estos avances de movilidad y comercio.

El transporte por ferrocarril permite disponer de una vía privada y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura y regular. El principal descubrimiento de la época fue la fuerza motriz capaz de mover las máquinas, más la máquina de vapor inventada por James Watt en 1779 (el verdadero impulsor de la revolución industrial), llevarían a la construcción del barco de vapor. En la tercera década del mismo siglo, Jorge Stephenson aplica la máquina de vapor al transporte terrestre y aparece la locomotora, y paulatinamente aparecen nuevos inventos que permiten a los humanos movilizarse de una manera más eficaz. A finales del siglo XIX se inventa el motor de combustión interna y revolucionando el transporte en el mundo.

A comienzos del siglo XX se consiguen los primeros derivados del petróleo de manera industrial y se logra tratar el hevea para obtener caucho. Comienza entonces el asfaltado de las carreteras y se obtiene con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y seguro pero mucho más versátil. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, hace de este vehículo superior al ferrocarril. Pero habrá que esperar al asfaltado de las carreteras para que se note su ventaja. El automóvil fue aumentando progresivamente según su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones. Sin embargo, las carreteras, que hasta el momento habían estado infrutilizadas por falta de un vehículo adecuado, toman pronto un protagonismo decisivo; hasta el punto de desplazar en pocos años al ferrocarril.

El transporte por carretera evita la carga y descarga del tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo hace al transporte por carretera más barato. Además, impulsa la industria siderúrgica de transformación y crea una compleja red de servidores para el automóvil.

Por esta misma época los barcos a vapor desplazan a los veleros y la aviación comienza a desarrollarse hasta alcanzar un protagonismo decisivo en el transporte de viajeros, mercancías perecederas y productos de poco peso y volumen, pero de alto valor añadido, como las flores o las joyas.

En esta misma época cambió el modo de producción convirtiéndose en una estructura histórica global donde se integran las capacidades y los recursos naturales, técnicos y humanos, en el cual se dispone una sociedad que genera diversos modos de vida.

“Las fuerzas productivas son aquellos medios materiales y humanos que sirven para producir, incluyendo todos los medios e instrumentos de producción que disponen una sociedad y el proceso mediante el cual los seres humanos procesan la naturaleza y satisfacen necesidades. Es así como la sociedad convierte la producción de automóviles en una necesidad.” - (Lacomba, M. 1993)

De esta forma fue como los carros y los camiones se volvieron una parte fundamental para nuestros días. La industria automotriz se volvió más importante para nosotros de lo que creemos. En este siglo múltiples veces ya ha cambiado la forma de ver y hacer las cosas, ya que dicta la manera en que trabajamos, como compramos, como pensar y la manera de vivir. Después de la primera guerra mundial, Henry Ford y General Motors (Alfred Sloan) cambiaron el tipo de manufactura y producción que lideraban los europeos a un tipo de producción masiva, la cual colocaría a Estados Unidos como país dominante en la economía global.

Hoy en día, el mundo vive en una crisis de sobrecapacidad masiva, debido a que existe un estimado exceso de 8 millones de unidades y la venta de la industria automotriz continua con un promedio de 50 millones de unidades al año. Esto se debe a que el mundo cuenta con un gran mercado en producción masiva

automovilística, más no cuenta con la capacidad de almacenamiento para toda esta producción. La población y la cantidad de vehículos seguirán creciendo, es por esto que los planificadores de transporte, ingenieros y diseñadores de políticas están buscando opciones al transporte no motorizado, para de esta manera combinarlo con el tránsito, para aliviar la presión sobre el marco del sistema de transporte tradicional.

Ampliar el sistema de transporte, bien caminando o mejorando las instalaciones para bicicletas, ofrecen ya alternativas de movilidad, mejorando la accesibilidad para todas las personas, y ayudando a la gente a tener estilos de vida activos. Para el desarrollo de un equilibrado, integrado multimodal sistema de transporte es esencial tener instalaciones de transporte no motorizado que sean seguros y eficaces.

A fines del siglo XII el ser humano inventó un instrumento de movilidad tan revolucionario como útil. El nacimiento y evolución de la bicicleta fue constante y permanente, llegando hasta nuestros días donde se proyectan bicicletas sustentables, no solo en su forma de uso, sino también de producción. Promoviendo un nuevo tipo de viabilidad sustentable, que acapara menos espacio y facilita la movilidad de las ciudades.

El medio de transporte más eficaz y económico en una ciudad, es la bicicleta. En las distancias medias, es mucho más rápida que los automóviles y supera a la moto en que no contamina, no hace ruido y no gasta combustible. Además, el usuario constante de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental.

Se debe comprender las posturas que se han ido forjando en el tiempo no sólo en torno a la bicicleta, sino a los medios motorizados que comparten el espacio urbano con ella. La bicicleta es una máquina cuyo funcionamiento depende del trabajo en conjunto de dos fuerzas: una mecánica y otra biológica. La bicicleta se origina en el año 1790 con la invención del "velocípedo", realizado por el Conde de Sivrac en Francia. Este invento constaba en un armazón con dos ruedas que para moverlo, el conductor debía impulsarse con sus pies contra el suelo. El velocípedo fue luego perfeccionado en 1816 por el alemán Karl Friederich Von Drais. En 1896 la bicicleta era un vehículo de uso común en los países industrializados, transformándose en el transporte privado de la época. La bicicleta floreció en Europa a principios del siglo XX y sigue evolucionando tecnológicamente hasta hoy en día alrededor del mundo.

La forma y configuración básica de la bicicleta del primer modelo movido por cadena se ha ido desarrollando desde 1885. Muchos de los aspectos técnicos han sido mejorados, gracias al descubrimiento y utilización de nuevos materiales (aluminio, fibra de carbono, etc.), y al avance tecnológico a través de los años, el cual ha permitido que el diseño sea asistido por computador, logrando una mayor eficacia en diseño y producción. Las bicicletas además de ser un medio de transporte individual, también se utilizan como medio recreativo y sirven a diferentes propósitos y circunstancias puede ser utilizada como: un juguete, para ejercitarse, servicios municipales (policías y militares), servicios de mensajería y deportes de competición, entre otros.

La bicicleta tuvo su primer enfrentamiento al "boom" automovilístico dentro de las ciudades luego de la II Guerra Mundial, en el cual fue desplazada y

sustituida por este. Luego será redescubierta en las últimas décadas de este siglo como un medio de transporte práctico y eficiente, el cual se impulsa e incentiva en políticas de gobiernos que ganaron interés y lo vieron como un elemento sostenible que ayudaría al desarrollo de su economía. Holanda, Alemania y Dinamarca son los principales países que impulsan y promueven la cultura ciclista, incluyendo nuevos paradigmas en cuanto a la planificación del país para la implementación de la bicicleta como transporte. Estos países demostraron a través de la implementación de sus nuevas políticas públicas, que es capaz de hacer de la bicicleta y el transporte público (combinados) una alternativa conveniente y eficiente de movilización, frente al automóvil.



En algunos países ricos el Transporte No Motorizado (TNM), particularmente la bicicleta, significa experimentar un resurgimiento, una nueva forma de vida; no específicamente como una actividad recreativa sino como un medio de transporte con fines prácticos y eficaces.

La congestión vial aumenta y el transporte público recibe mayor acogida, es por esto que la bicicleta entra al cuadro de discusión, ya que este TNM entra a actuar como un distribuidor local y personal de una manera eficaz libre de impactos para el medioambiente, supliendo la elevada accesibilidad y demanda local hacia las redes de los transportes urbanos.

En Holanda se puede observar claramente esta situación, ya que la bicicleta es el modo de desplazamiento principal para una variedad de viajes obligatorios como lo son: ir al trabajo, al estudio o de compras. Desde 1928, Holanda implementó la bicicleta de manera sistemática, convirtiéndose en el primer país en adoptar esta cultura. Creando una infraestructura vial para este proyecto, implementando ciclovías en sus calles. La cultura holandesa se distingue por ser generalmente ciclista, ya que cuenta con una buena estructura para el ciclismo, y la bicicleta no está asociada a estratos sociales, es un medio de transporte urbano para todos. Holanda posee 5.000 Km de ciclovías en áreas urbanas y 10.000 Km de ciclovías fuera de las ciudades.

Dinamarca es el país que más se asemeja a Holanda en cuanto a la cultura ciclística que manejan, ya que el gobierno cuenta con un impuesto del 186% por cada automóvil nuevo, en comparación a Estados Unidos, que solo aplica un 5% de impuesto por automóvil nuevo. En Alemania en 1980, se manejaban 15.800 Km de vías exclusivas para ciclistas y en Japón también ocurría lo mismo 14.800

Km de ciclovías. En Japón la cultura del ciclista también se destaca, ya que tienen otro tipo de infraestructura para este tipo de transporte que facilita el almacenamiento y estacionamiento como lo son las torres de almacenamiento automático de bicicletas con ascensor, las que pueden albergar hasta 1.500 unidades en su interior.

Desde mediados del siglo XX en China la bicicleta ha sido el mayor medio de transporte urbano. Fue introducida en el país a fines del siglo XIX por inmigrantes ingleses y poco a poco fue adquiriendo popularidad entre la población. En 1949 la bicicleta fue apoyada con mucha fuerza a través de las autoridades federales del gobierno comunista, más allá de las razones prácticas, de eficacia o una ideología, dando así un gran impulso al desarrollo de la industria ciclística nacional. Debido a todos estos avances, tanto tecnológicos como ideológicos, hoy en día en China existen unos 500 millones de bicicletas, por lo que existe una disponibilidad de 400 bicicletas por cada 1.000 habitantes. Debido a este contexto cultural, las ciudades chinas manejan normalmente ciclovías hasta de seis pistas.

Sin embargo, es interesante resaltar que en casos de grandes poblaciones de estas ciudades han sido impulsadas a usar bicicletas por motivos excepcionales o en períodos críticos determinados, más que por tradición histórica. Tal es el caso de Cuba, donde el uso de la bicicleta se hizo generalizado tras un momento crítico que atravesaba el país, en la época de los 90' cuando se disolvió la URSS. La circulación de autobuses se redujo a la mitad entre 1989 y 1993, los viajes también se redujeron a una cuarta parte de la tasa normal, lo cual obligó a la población a importar bicicletas para utilizarlas como alternativa de transporte. Es



así como en La Habana y otras ciudades de Cuba, se implementaron ciclovías, una red de talleres de reparación y estacionamientos para bicicletas. El 13,6% de los viajes en La Habana se realizan en bicicleta, y además la ciudad posee un servicio de "bici-taxis". Se estima que existen unos 3 millones de bicicletas en todo el país, pero muchas de ellas se encuentran fuera de uso debido a la falta de repuestos.

En Francia, la evolución de la cultura ciclista llegaría mucho más tarde, en 1995, una masiva huelga de funcionarios del transporte cambió la mentalidad con respecto a la bicicleta en París. Los parisinos, debido a esta huelga, se vieron obligados y forzados a buscar medios de transporte alternativos (básicamente no motorizados) para llegar al trabajo, por lo que optaron en su mayoría por desplazarse en bicicleta, en patines o caminando. Bajo ese contexto en que la población redescubrió las alternativas no motorizadas de transporte, el alcalde Tiberi desarrolló un plan de movilización urbana, el cual consistió en el desarrollo de 150 Km de ciclovías y 9.500 puntos de estacionamiento para bicicletas; junto a ello, los días Domingo varias calles y avenidas de París y Francia en general son cerradas al tráfico motorizado.

Hoy en día, el número de ciclistas ha aumentado en cada ciudad, es por eso que ahora existen cuadrillas de policía y servicios municipales que también se desplazan en bicicletas. La ciudad se embarcó en un programa llamado "quartiers tranquiles", en que se aplican medidas de tráfico calmado y modulado, el cual restringe el acceso de automóviles en barrios determinados para promover y facilitar el ciclismo y la vida peatonal, en conclusión: un estilo de vida más eficaz y saludable.

¿Qué barreras son generadas hacia el TNM a partir de la ciudad y la sociedad?

En primer lugar, las condiciones de la vía pública, donde el coche impide una circulación segura para el ciclista. En segundo lugar, y en parte condicionado por lo anterior mencionado, no existe una cultura del uso de la bicicleta. Las personas se sienten atadas a la necesidad de transportarse en automóvil hasta por status social, sin pensar en las comodidades, facilidades y ahorro de tiempo que este medio de transporte no motorizado puede brindar.

*"La elección de un modo de transporte como la bicicleta depende tanto de factores subjetivos (imagen de marca, aceptabilidad social, sentimiento de inseguridad, reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte adulto, etc.) como de factores objetivos (rapidez, topografía, clima, seguridad y aspectos prácticos)"* (Dekoster y Schollaert, 2000, pp. 11).

Los factores que determinan un mayor o menor uso del TNM están descritos a continuación, por lo general no tienen tanto que ver con la estructura urbana, sino más bien con los niveles de ingreso y las prioridades de planificación de las ciudades, ya que se relacionan más bien a motivos personales y de escala humana en el uso de la bicicleta.

### A. Accidentes, seguridad y peligro aparente:

Los ciclistas no presentan mayor peligro hacia los peatones y ellos mismos en la ruta, siendo los vehículos motorizados principalmente los que hacen que andar en bicicleta sea peligroso (Tolley, 1997).

El peligro que representan los automovilistas para el resto aumenta exponencialmente de acuerdo a la velocidad con la que se circula, a lo que se suma la densidad del tráfico motorizado, el no respeto por parte de los automovilistas en la vía, y el riesgo de robo o asalto al ciclista.

CUADRO 3.19: Resumen de influencias en el uso de la bicicleta (McClintock, 1992, pp. 10).



La limitación de las personas a escoger un tipo de transporte no motorizado, radica principalmente en que piensan o sobrestiman el hecho de un evento traumático de alto riesgo en la bicicleta, olvidándose de contemplar los beneficios a la salud que ella brinda en el largo plazo. Para ilustrar esto, Mayer Hillman sostiene que incluso bajo condiciones hostiles de tráfico, la relación de ganancia de años de vida por un mejor estado físico de los ciclistas, supera a la pérdida de años por accidentes por un factor de veinte veces a una.

Otro factor negativo es el miedo del usuario a que su bicicleta sea robada, lo que puede ser, sin duda, una fuerte barrera a su utilización en muchas situaciones (McClintock, 1992).

Las barreras culturales son mucho más fuertes que las barreras físicas o las barreras de infraestructura, ya que unas dependen de otras. Mientras no se pueda romper las barreras que existen dentro de la ciudad, poco relevantes serán los avances que se logren, pues hay que empezar por superar los miedos y/o aprehensiones sociales hacia la bicicleta por parte de una cantidad significativa de la población. A la vez, muchos ven en la infraestructura (ciclovías, estacionamientos seguros para bicicletas, etc.) el primer paso necesario para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Grupo de edad	Automovilistas	Ciclistas
12 - 14	-	16,8
15 - 17	-	18,2
18 - 24	33,5	7,7
25 - 29	17	8,2
30 - 39	9,7	7
40 - 49	9,7	9,2
50 - 59	5,9	17,2
60 - 64	10,4	32,1
> 64	39,9	79,1
<b>Total</b>	<b>20,8</b>	<b>21</b>

CUADRO: Riesgo de accidente por millón de kilómetros recorridos según modo y rango de edad (Dekoster y Schollaert, 2000, pp. 34).

#### B. Estatus social:

En algunos países, la visión de los ciclistas puede variar según bajo varios imaginarios o conceptos de Estatus social, ya que en algunas ciudades los ciudadanos que andan en bicicleta pueden ser vistos como de segunda categoría en relación con los automovilistas. Se argumenta que la imagen del ciclismo ha mejorado, aunque más en términos de ciclismo recreativo o de competición, que para viajes obligatorios del uso diario y urbano. La fascinación generada hacia el automóvil ciertamente estimula los procesos de planificación en torno al mismo,

facilitando además que los que poseen uno, muchas veces se sientan en una condición virtualmente "superior" al resto de los ciudadanos que se movilizan en otros medios de transporte tanto motorizados urbanos como no motorizados.

El depender del TNM como el medio primario de desplazamiento en áreas urbanas, particularmente en ciudades grandes, es frecuentemente asociado a la pobreza. Ciertamente, en muchas de las ciudades de los países en desarrollo el TNM, siendo el modo más barato, es el medio de transporte de los más pobres ya que el mantenimiento y su asequibilidad es mucho más viable que otro medio de transporte tradicional.

Varias políticas del transporte urbano han sido dirigidas para proveer movilidad a las personas del transporte motorizado, por lo cual el contexto en el que se desarrollan los vehículos a tracción humana son vistos, por muchos, como un estorbo y no son incluidos dentro de los procesos de planificación urbana.

### C. Geografía:

La pendiente geográfica claramente incide en la posibilidad de generar viajes en bicicleta; Rodney Tolley (1997) afirma que, en términos generales, en Alemania el uso de la bicicleta es 50% superior al promedio en áreas planas, y 20% inferior al promedio en zonas montañosas.

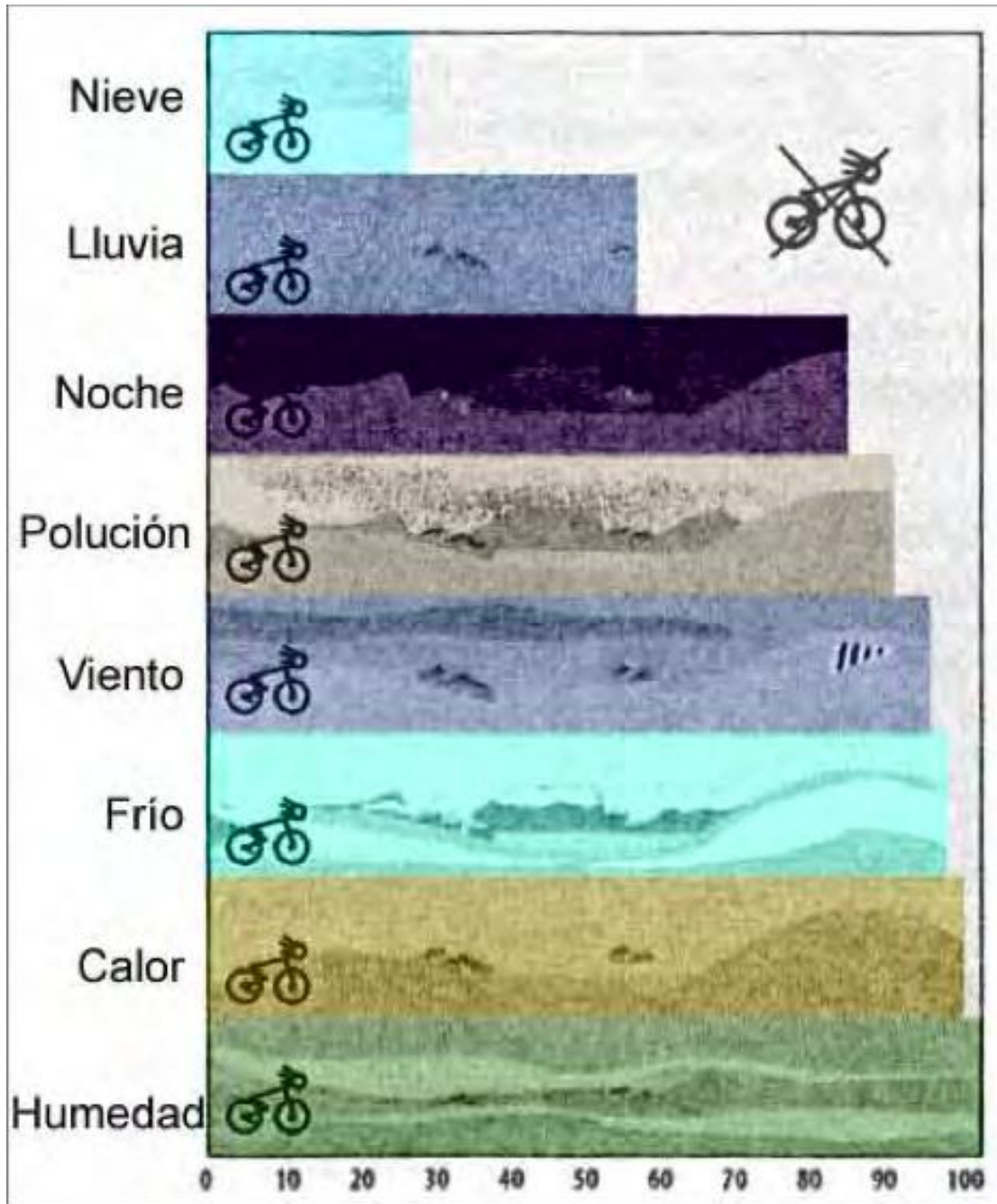
Muchas ciudades en zonas montañosas son relativamente planas, sumando que los avances en la tecnología de las bicicletas (particularmente los sistemas de transmisión de velocidades) son capaces de reducir el esfuerzo necesario para pedalear en subida. En algunos casos la pendiente no presenta mayor limitante;

Berna, Suiza, presenta una pendiente del 7% y un elevado nivel de uso de la bicicleta, la que abarca el 15% de los viajes (Dekoster y Schollaert, 2000).

Según Dekoster y Schollaert (2000), pendientes superiores al 6% u 8% a lo largo de varias decenas de metros no son capaces de disuadir y más bien ayudan al portador de la bicicleta, fortaleciendo su uso, gracias a la tecnología que día a día es implementada para un movimiento eficaz y de menor esfuerzo. La pendiente en el valle de Santiago es predominantemente del rango entre el 1% y 2%, salvo en comunas del sector precordillerano como Lo Barnechea y partes altas de Vitacura, Las Condes, La Reina, Peñalolén, La Florida o Puente Alto, en que las pendientes son mayores y de distribución irregular.

#### D. Condiciones climáticas:

Un clima adverso es percibido, comúnmente, como un limitante en el uso de la bicicleta, pero es notable cómo ciertas condiciones climáticas no presentan mayor influencia cuando otros factores son favorables al ciclista. Esto se percibe en ciudades ventosas y lluviosas como Ámsterdam, Holanda, donde el uso de la bicicleta es del 20%; o en zonas muy frías como Västerås, Suecia, con un uso del 33% (Dekoster y Schollaert, 2000). Tan sólo la nieve y la lluvia tienen un efecto disuasorio significativo.





Podría decirse que las condiciones climáticas de Santiago son privilegiadas para el uso de la bicicleta, esto se debe a que Santiago no presenta viento fuerte, nieve, ni humedad elevada, y raramente existen temperaturas bajo cero o de calor extremo. A esto se suma la existencia de cuatro estaciones de duración pareja, con un período corto de frío y pocos días de lluvia, los que se concentran principalmente durante el invierno. Climograma de Santiago, mostrando temperaturas pendulares en bicicleta. Las condiciones que tienen un mayor efecto medio y pluviometría disuasorio son la nieve y la lluvia (Dekoster y Schollaert, 2000, pp. 28).

El término desarrollo sostenible empieza a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos nacionales europeos comienzan a demostrar una clara preocupación en problemas medioambientales que empiezan a constituir una amenaza para la sociedad.

El desarrollo sostenible, según el informe Brundtland [14], se define como :

*"El desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades".*

Siendo así, al transporte sostenible se lo define como aquel transporte que permite responder a las necesidades básicas de individuos, empresas y sociedades, con un sistema de seguridad, salud humana y del medioambiente, fomentando igualdad dentro de cada generación y arraigándose a generaciones sucesivas. Es un transporte que resulta asequible, opera equitativamente y con

eficacia, ofreciendo una variedad de modos de transporte, y apoya a una economía competitiva. Limita las emisiones y los residuos tóxicos que afectan al planeta, usa energías renovables al ritmo de generación, minimizando el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

El desarrollo sostenible consiste en generar un crecimiento económico, social y de medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales para proporcionarlos indefinidamente.

Los principales impactos del transporte urbano tradicional son: el incremento del consumo energético, el aumento de la contaminación atmosférica, la contaminación auditiva, la seguridad vial, la congestión vial, exclusión social, vida más sedentaria, ocupación creciente del espacio.

## **Investigación Nacional**

El transporte es uno de los medios más importantes que los seres humanos utilizan para unirse con el mundo y al mismo tiempo ha sido un factor importante para el desarrollo económico de los pueblos y ciudades.

La demanda de determinados productos como, por ejemplo, las especias, las telas, el marfil, los granos, etc., propiciaron que el hombre se aventurara y recorriera largos trayectos para adquirir los artículos demandados, generando así la necesidad de comercio, obligando al hombre a trazar rutas por tierra con el objeto de llegar a lugares lejanos. De esta misma manera, la revolución industrial modificó las maneras de producir bienes, formas, condiciones y relaciones de vida de los hombres, cambiando la conciencia y las condiciones de vida de las personas. Modificando el transporte y consiguiendo un espectacular avance, con dos objetivos principales: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular.

De esta forma fue como los carros y los camiones se volvieron una parte fundamental para nuestros días. La industria automotriz se volvió más importante para nosotros de lo que creemos. En este siglo múltiples veces ya ha cambiado la forma de ver y hacer las cosas, ya que dicta la manera en que trabajamos, como compramos, como pensar y la manera de vivir.

Hoy en día, el mundo vive en una crisis de sobrecapacidad masiva, debido a que existe un estimado exceso de 8 millones de unidades y la venta de la industria automotriz continua con un promedio de 50 millones de unidades al año.

Esto se debe a que el mundo cuenta con un gran mercado en producción masiva automovilística, más no cuenta con la capacidad de almacenamiento para toda esta producción.

A fines del siglo XII el ser humano inventó un instrumento de movilidad tan revolucionario como útil. El nacimiento y evolución de la bicicleta fue constante y permanente, llegando hasta nuestros días donde se proyectan bicicletas sustentables, no solo en su forma de uso, sino también de producción. Promoviendo un nuevo tipo de viabilidad sustentable, que acapara menos espacio y facilita la movilidad de las ciudades. La bicicleta se convirtió en el medio de transporte más eficaz y económico en una ciudad. En las distancias medias, es mucho más rápida que los automóviles y supera a la moto en que no contamina, no hace ruido y no gasta combustible. Además, el usuario constante de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental.

Este caso de saturación en el ámbito motorizado también ocurre en Ecuador, el caos vehicular y falta de concientización vial se da a partir del aumento de número de vehículos motorizados por ciudad, a la falta de calles destinadas para el tráfico vehicular y a la falta de construcción de nuevos accesos e ingresos de carros a otras ciudades en el país. Las ciudades con mayor congestión vial en Ecuador son 9: Guayaquil, Cuenca, Latacunga, Ambato, Ibarra, Loja, Manta, Santo Domingo y Machala. Estas ciudades se vuelven caóticas en las horas pico de cada ciudad, debido a la ineficacia de circulación que existe por medio de la planificación y desarrollo de transporte de cada una de estas. Por ejemplo, se puede observar que entre Ibarra y Otavalo, el tránsito es un caos debido a que los fines de semana y los feriados, existe un flujo mayor de

vehículos por la llegada de los turistas, esto sucede por la falta de calles para el eliminar la congestión y a la cantidad de vehículos entrantes a dichas ciudades. Loja, es una ciudad de 175,000 habitantes, la cual hace ocho años adoptó una medida para descongestionar y mejorar el tránsito vehicular. Creó un Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado, el cual consistió en la creación de 2.400 espacios de estacionamiento rotativo, esta estrategia generó una mayor fluidez vehicular, sin embargo, también aumentó la cantidad de vehículos en la ciudad. “Hay un carro por cada 6,5 habitantes, lo cual es elevado”, dijo Wilson Jaramillo, jefe de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte. Este es el mayor problema de la ciudad, el exceso vehicular y la falta de un sistema de semaforización eficaz.

En Manta, los embotellamientos se registran en la zona del redondel cercano a la fábrica de atún Inepaca y la terminal terrestre. Allí se unen las vías Puerto-Aeropuerto, de la Cultura y la avenida Malecón. Los conductores de vehículos se quejan por la falta de sitios de parqueo. Los semáforos no bastan en Guayaquil A las 08:00 un oficial de la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) agita constantemente su brazo derecho. Busca que el tránsito fluya en la esquina de Juan Montalvo y Escobedo, en el centro de Guayaquil. Pese a que el semáforo marca rojo para los vehículos que circulan por Escobedo –de norte a sur- el vigilante de tránsito, en coordinación de otro ubicado en la siguiente manzana en Padre Aguirre, da paso a los vehículos. Es parte de los operativos que la CTG ejecuta durante las horas pico. (Diario el Comercio. 2012)

Luis Lalama, jefe de Tránsito, dice que “la idea es reforzar con uniformados las calles más conflictivas para minimizar los embotellamientos”. Se calcula que por las calles de Guayaquil circulan 240,000 vehículos. Esta cifra representa cerca

del 80% del total de automotores revisados en Guayas. Las principales causas de la congestión son la movilidad de trabajadores, sobre todo desde el norte y de Samborondón, así como por la entrada y salida de estudiantes de los planteles. Las vías Américas, Plaza Dañín, Pedro Menéndez, Benjamín Rosales, Del Periodista, Francisco de Orellana, Del Bombero, Parra Velasco, Las Aguas, Tanca Marengo y Casuarina son las más complicadas en horas pico. Las horas pico son un lío en Cuenca desde hace más de una década, la congestión vehicular se mantiene en Cuenca. Datos de la Unidad Municipal de Tránsito, en este cantón con 480,000 habitantes hay 85.000 vehículos y cada año ingresan otros 9.000. El 30% de la población se moviliza en auto y el 70% utiliza el servicio público. Hay 475 buses y 3.517 taxis, que confluyen todo el día en la ciudad. En horas pico (07:00, 12:30 y 17:00), en sectores como el Centro Histórico, zona rosa, Nueve de Octubre, terminal terrestre, El Ejido, feria libre de El Arenal, Universidad de Cuenca se registran los mayores congestionamientos. Las últimas tres administraciones municipales se acogieron a créditos bancarios para ejecutar algunas obras prioritarias para ordenar el tránsito. Se empezó con la reducción de la flota de transporte urbano, arreglo de las calles céntricas, mejora de la semaforización y señalización, construcción de vías exclusivas y el horario de pico y placa. Desde hace casi dos años, entró a funcionar el Sistema Integrado de Transporte Público. (Diario el Comercio. 2012)

Actualmente, el Municipio construye las terminales de transferencia y se analizan alternativas para reducir el tránsito diario en la ciudad. La congestión vehicular afecta a Ambato y Latacunga, debido a la inadecuada planificación urbana, el crecimiento del parque automotor y el funcionamiento de las oficinas

municipales y estatales en el centro son las causas. En Ambato, un estudio realizado por la Unidad Municipal de Transporte (UMT) indica que el centro de la ciudad se congestiona en las horas pico. "Es necesario aplicar medidas como el pico y placa", dijo Trajano Sánchez, director de la UMT. En Latacunga, dos cuadras de la avenida Eloy Alfaro, en el norte de la ciudad, están cerradas desde hace cuatro meses. Allí, se construye un viaducto para descongestionar el tránsito. Esta avenida conecta al centro de la urbe con la vía Latacunga-Quito. Los buses interprovinciales, urbanos y los camiones, causantes de la congestión en la Panamericana, circulan por las calles Flavio Alfaro y Gral. Julio Andrade. Según Danilo Freire, jefe de Tránsito de Cotopaxi, la obra ayudará a mejorar la circulación. El propósito es que los carros que vienen de Quito al centro de Latacunga utilicen el viaducto para salir a la calle Félix Valencia, sin atravesar la Panamericana. Otras de las calles congestionadas son la 5 de Junio, Marqués de Maenza, Rumiñahui y otras. El caos vehicular se evidencia especialmente los fines de semana y los días feriados. El problema es mayor en los ingresos y salidas de las ciudades de Ibarra, Otavalo, Atuntaqui y Cotacachi. A los 30.000 vehículos que circulan regularmente en la provincia se suman otros, según el registro del peaje de San Roque, asegura Torres. En Ibarra, el problema se evidencia desde el sector de La Florida, en el sur, hasta el redondel de La Madre, en el centro. También en la avenida Pérez Guerrero, por la presencia del mercado Amazonas. Los semáforos no funcionan. Hacia el norte, hay problemas en la salida de la urbe hasta el ingreso a Yahuarcocha. Para Pablo Carrera, delegado provincial de Consejo Nacional de Transporte, de Imbabura, la provincia requiere una reorganización frente al acelerado crecimiento del parque automotor. En eso

coincide Torres. "Más hoy en que se amplía la Panamericana de dos a seis carriles, entre Otavalo e Ibarra". Considera que el Municipio debe ampliar las calles y abrir una vía perimetral. Machala busca ordenar buses La salida de los buses urbanos del centro de Machala (El Oro) es un tema pendiente desde el 2008. Ese año la Comisión de Tránsito y Transporte Vial de El Oro resolvió que se rediseñen las líneas de buses. La disposición se basa en un estudio previo hecho por la Municipalidad, que determinó la urgencia de descongestionar el centro. En algo se palió la congestión con el cambio de sentido en dos principales vías: Pichincha y Bolívar, y con el retiro de parterres centrales en otras. Para el Cabildo, el problema persiste por los buses de las tres cooperativas de transporte urbano que existen en Machala. 300 unidades concentran sus recorridos por las calles del casco comercial. Debido a ello la avenida 25 de Junio (antes 9 de Octubre), la principal arteria de ingreso a la urbe, se congestiona en horas pico. Es que la vía también conduce a la parroquia turística Puerto Bolívar. Otro caos se genera en la calle Rocafuerte, paralela a la 25 de Junio, salida de la ciudad. Un lío mayor se observa en la calle Sucre. Esta vía atraviesa por el sector del Mercado Central y el de los hoteles. Al mediodía es casi imposible pasar, porque se llena de comerciantes y de carros mal parqueados. El centro se caotiza en Santo Domingo

En Santo Domingo, uno de los sitios más conflictivos para la circulación vehicular es el Círculo de los Continentes. Desde ese sitio parten las vías del Anillo Vial (av. Abraham Calazacón). A un costado de este redondel está el principal centro comercial, Paseo Shopping. La afluencia vehicular se incrementa porque ahí funcionan las salas de cine. En el Círculo de los Continentes confluyen las dos únicas vías del centro de la ciudad: 29 de Mayo y Quito. El comercio informal y los



buses urbanos congestionan las calles durante el día. Por las carreteras del Anillo Vial se llega a estas dos arterias del centro urbano. En la avenida Quito. En este acceso están las principales entidades bancarias, el Palacio de Justicia, la Fiscalía, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Banco de Fomento. Además, hay planteles y varios locales comerciales y discotecas. A diario se ve a los carros parqueados a los costados en esta vía y eso forma la congestión, principalmente, en horas pico (07:00 a 09:00 y de 16:00 a 19:00). Lo mismo pasa en la avenida 29 de Mayo, otro espacio donde abunda el comercio. Otro punto donde hay dificultad es la vía a Quinindé.

En Quito, la solución que se implementó para mejorar la movilidad fue el pico y placa, se cumplen tres años de esta medida, que es una medida fracasada, o insuficiente para acabar con el peor martirio de vivir en una urbe castigada, como Quito, por la congestión vehicular (agencia pública de noticias, 2012). Leonardo Parrini nos dice que la capital ecuatoriana, considerada patrimonio cultural de la humanidad, sabemos que parte de esa cultura es habernos acostumbrado a vivir amenazados y haber cedido espacio urbano al caos vehicular que no avizora solución inmediata. Así mismo nos dice que el tráfico en Quito es una vorágine que atrapa cotidianamente, cuando vas al trabajo, regresas a casa, sales a realizar trámites o simplemente pasear mientras esperas la hora para entrar al cine (La palabra abierta, 2013). El pico y placa se propuso reducir en un 20% la circulación de vehículos, según el último dígito de la placa, por un día a la semana en horas de alta congestión. En la capital ecuatoriana circulan diariamente 500 mil automotores. La medida que buscó reducir, además, la contaminación ambiental y el consumo de combustibles, al cabo de tres años, se muestra

insuficiente, puesto que el crecimiento del parque automotor de Quito es del 10% anual, lo que significa que en tres años ha crecido un 30%, cifra que supera los efectos del pico y placa.

Dentro del análisis que Leonardo Parrini hace nos dice que si lo que se buscó fue mejorar la movilidad de la ciudad la pregunta es: ¿Por qué la restricción vehicular no creció en la misma proporción que el parque automotor? Las causas están en la indiferencia de la autoridad y en la insolidaridad de los propietarios de vehículos particulares que adquirieron un segundo y tercer vehículo, incrementando la congestión vehicular en la ciudad (La palabra abierta, 2013)

*"La medida del pico y placa se volvió insignificante, y la congestión vehicular no disminuye, a pesar de construir intercambiadores, vías de descongestionamiento y mejorar los buses públicos, según dicen los boletines de prensa oficiales. Si hubiéramos visto aumentar el pico y placa, al menos, a cuatro dígitos diarios durante todo el día, como una forma de compensar el crecimiento del parque automotor, diríamos que no se renunció a un paliativo, pero no ha sido así." (La palabra abierta, 2013).*

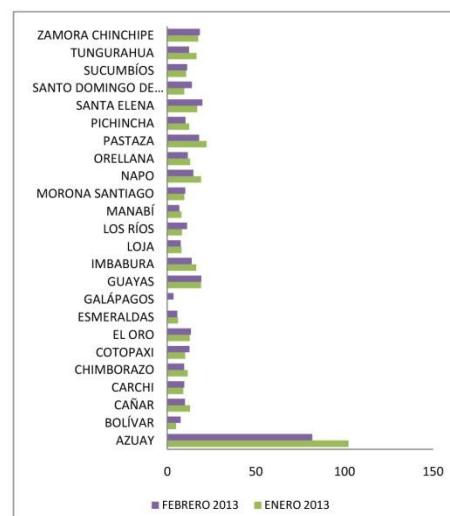
Existe la indignación de miles de ciudadanos que deciden convertirse en peatones a que decidieron no manejar más en la ciudad de Quito. Ahora existen ciclistas lúdicos esto quiere decir que utilizan la ciclovía los fines de semana, ya que la inseguridad tanto en accidentes como siniestros evita que esto se vuelva algo cultural, o un instrumento de movilización diaria.

Que ya sea por el azar, si no por lógica, de un modo terrorífico como en una pesadilla, que el día menos pensado, esas máquinas enemigas del hombre se atasquen para siempre y terminen como estatuas de chatarra, símbolos de una ciudad no apta para vivir. Alguien desde el poder de ejercer poder sobre el destino de esta ciudad, debe ofrecer una nueva promesa de vida citadina para Quito. Un nuevo acontecer urbano para vivir y morir con el sentido de dignidad de haber protestado, peatonalmente, contra la congestión vehicular que ninguna autoridad ha logrado solucionar en beneficio del habitante de esta ciudad. *(La palabra abierta, 2013)*



## TASA DE ACCIDENTALIDAD POR PROVINCIA AÑOS 2010 HASTA FEBRERO 2013

PROVINCIA	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	ENERO 2013	FEBRERO 2013
AZUAY	157,67	151,96	137,09	102,31	81,85
BOLÍVAR	114,80	98,10	95,00	5,06	7,59
CAÑAR	115,77	113,63	114,88	12,84	10,03
CARCHI	105,39	110,72	151,66	9,06	9,62
CHIMBORAZO	173,23	140,81	131,46	11,59	9,56
COTOPAXI	142,47	128,00	119,65	10,13	12,60
EL ORO	92,50	87,47	98,82	12,70	13,31
ESMERALDAS	63,44	56,98	66,77	6,02	5,68
GALÁPAGOS	131,36	94,07	87,96	0,00	3,57
GUAYAS	243,02	228,39	239,21	19,07	19,23
IMBABURA	163,18	159,08	183,00	16,41	13,87
LOJA	125,52	145,99	159,09	8,05	7,64
LOS RÍOS	114,46	95,27	123,65	8,32	11,17
MANABÍ	91,03	94,76	81,04	8,04	6,82
MORONA SANTIAGO	94,67	71,09	80,89	9,62	10,22
NAPO	153,34	160,71	124,83	19,16	14,81
ORELLANA	79,83	89,58	121,32	13,01	11,64
PASTAZA	189,66	222,34	139,59	22,25	18,01
PICHINCHA	209,67	198,13	142,62	12,41	10,37
SANTA ELENA	89,24	92,27	136,41	16,94	19,86
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	205,86	170,70	212,08	9,68	13,89
SUCUMBÍOS	62,33	91,90	141,44	10,73	11,24
TUNGURAHUA	226,89	221,05	182,93	16,54	12,31
ZAMORA CHINCHIPE	159,67	114,67	139,76	17,53	18,50



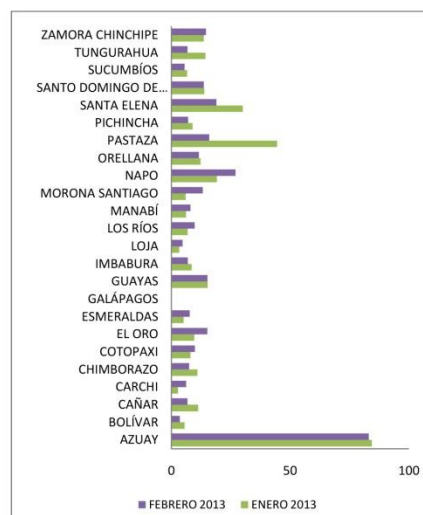
Fuente: Agencia Nacional de tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador, INEC

Nota: se usaron las proyecciones poblacionales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos



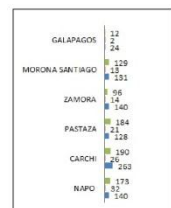
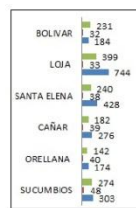
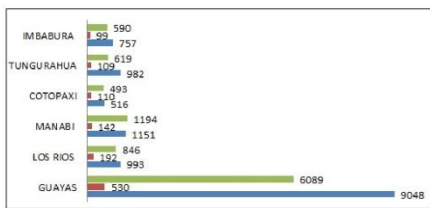
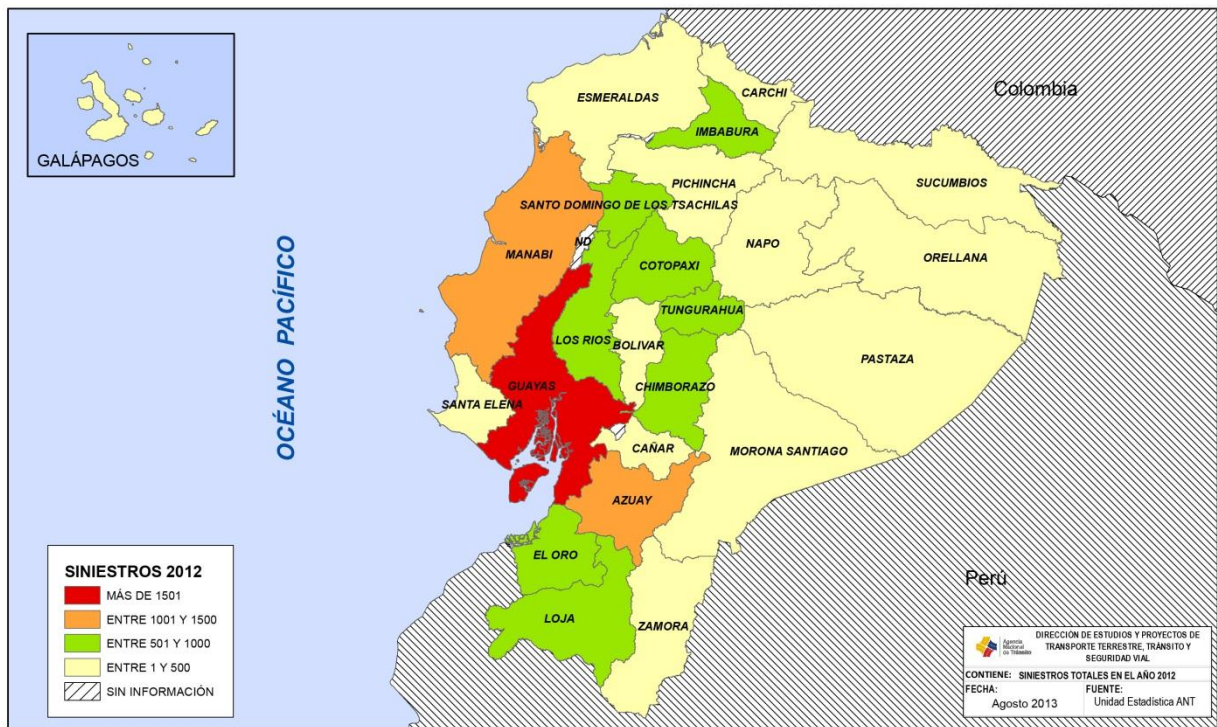
## TASA DE MORBILIDAD POR PROVINCIA AÑOS 2010 HASTA FEBRERO 2013

PROVINCIA	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	ENERO 2013	FEBRERO 2013
AZUAY	108,99	121,30	102,19	84,41	83,13
BOLÍVAR	80,89	93,45	119,26	5,56	3,54
CAÑAR	128,07	113,63	75,76	11,23	6,82
CARCHI	115,87	87,08	109,57	2,83	6,23
CHIMBORAZO	169,03	146,63	136,45	10,98	7,52
COTOPAXI	160,60	134,50	114,32	8,10	9,90
EL ORO	71,22	54,69	73,29	9,64	15,15
ESMERALDAS	80,30	52,53	61,79	5,16	7,75
GALÁPAGOS	135,22	82,78	40,32	0,00	0,00
GUAYAS	160,64	148,06	160,77	15,29	15,19
IMBABURA	136,83	133,84	142,63	8,55	6,94
LOJA	78,90	111,13	85,32	3,30	4,75
LOS RÍOS	119,30	85,24	105,15	6,89	9,86
MANABÍ	92,94	93,79	84,06	6,13	8,04
MORONA SANTIAGO	120,79	97,75	79,66	6,01	13,23
NAPO	200,09	148,84	154,26	19,16	27,00
ORELLANA	75,48	71,80	99,01	12,32	11,64
PASTAZA	151,50	120,15	200,66	44,50	15,89
PICHINCHA	154,05	156,67	104,92	8,89	7,09
SANTA ELENA	92,70	73,27	81,67	30,08	18,98
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	233,54	216,15	261,18	13,89	13,65
SUCUMBÍOS	83,29	74,17	150,87	6,64	5,62
TUNGURAHUA	149,41	137,94	107,56	14,34	6,80
ZAMORA CHINCHIPE	158,62	90,09	88,85	13,63	14,61



Fuente: Agencia Nacional de tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador, INEC

Nota: se usaron las proyecciones poblacionales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos



■ CANTIDAD LESIONADOS ■ CANTIDAD FALLECIDOS ■ CANTIDAD SINIESTROS

En una investigación realizada por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, nos dice que los problemas derivados de los cambios en la cultura política, la inseguridad creciente, la migración, el acelerado crecimiento urbano, el deficiente funcionamiento del parque automotor y los problemas derivados del mal manejo del transporte en Quito han ido desvirtuando la importancia de la construcción de espacios públicos y solidarios, que articulen a la sociedad local para el fortalecimiento de sus identidades.

La ciudad constituye un espacio significativo para la construcción de ciudadanía, para la conformación de un tejido social, cívico y solidario. El énfasis ciudadano en la recuperación de espacios públicos implica por lo tanto la búsqueda por construir un espacio organizado, donde puedan ponerse en práctica acciones para el bien común.

El espacio público es, más allá del lugar o modalidad de uso fijada, un lugar de encuentro ciudadano que permite articular acciones, impulsar políticas y participar en la toma de decisiones sobre eventos que afecten al conglomerado social. Dentro de los procesos participativos que están en vigencia en la ciudad de Quito es adecuado plantearse temáticas referidas a la construcción y recuperación de espacios públicos, que fortalezcan el medio social y la difusión democrática. (Quito va en bici. 2013) Dentro de lo que implica la participación ciudadana está claro el ejercicio de la voluntad de decisión en asuntos públicos que persigan mejores condiciones de vida para la población.

En el ámbito participativo se incluyen todas las organizaciones e instituciones que defiendan derechos de minorías étnicas, mujeres, jóvenes, niños, así como el

derecho a condiciones de vida más dignas, grupos de usuarios, peatones, ciclistas, o vinculados a la recreación y el arte. ("HACIENDO CIUDAD" Biciacción. 2003)

Para el caso que nos compete, el problema del transporte y la circulación en Quito, se reconocen las propuestas presentadas desde el Municipio, a manera de planes de desarrollo territorial, que si bien proponen mejoras a nivel de accesibilidad y articulación de las diversas zonas de la ciudad y la habilitación de la red existente para hacerla más eficiente, eficaz, no segregativa y menos contaminante , no tienen propuestas claras para peatones y ciclistas, dando preferencia a los vehículos motorizados. Aun cuando el manejo del transporte público en Quito ha tenido varios aciertos en los últimos años, todavía no se ha re direccionado el tratamiento del problema y la recuperación del papel propositivo y regulador del Municipio. El gobierno local es el encargado de reconocer las capacidades de la sociedad civil organizada para proponer y promover soluciones técnicas y viables que permitan la convivencia de todos quienes habitan la ciudad de Quito.

Quito cuenta con más de 60 kilómetros de Ciclovías, la primera Ciclovía implementada en 2004 (llamada Ciclo-Q) recorre los parques lineales del Sur de Quito, el Centro Histórico y la Avenida Amazonas hasta la estación La Y del Trole también ese año se implementó la Ciclovía "Interuniversitaria" que a través de la Avenida Carrión, que conecta de la Universidad Central del Ecuador con las Universidades Católica, Salesiana y la Escuela Politécnica Nacional. En 2012 con el inicio de operaciones del sistema BiciQ se dio una gran ampliación de la red de Ciclovías; en las siguientes avenidas: Av. de la Prensa, Av. Gerónimo Carrión, Av.

Diego de Almagro, Av. Luis Cordero, Av. Antonio de Ulloa, Av. Veracruz, Av. Atahualpa, Blvd. Naciones Unidas y Av. Mariana de Jesús. (Biciacción. 2004)

Quito también cuenta con ciclo vías recreativas en los Parques Lineales del Sur, Parque El Ejido, Parque La Alameda, Parque La Carolina, Parque Itchimbía, Parque Metropolitano Guanguiltagüa, Parque Bicentenario y el Chaquiñán de Cumbaya-Tumbaco que es un sendero ecológico de 28 kilómetros creado sobre una línea férrea abandonada.

En 2012 la Alcaldía de Quito implementó un sistema de alquiler de bicicletas públicas denominado "BiciQ". El sistema consta de 425 bicicletas de un diseño único, distribuidas en 25 estaciones, ubicadas estratégicamente en lugares cercanos a los puntos de mayor afluencia, atracción o interés comercial, bancario, turístico o estudiantil, para acceder al sistema los usuarios deben registrarse en el sitio web [www.biciq.gob.ec](http://www.biciq.gob.ec) y tras pagar 25\$ por año y firmar un contrato de buen uso se le otorga un carne de usuario, que sirve para hacer uso de las bicicletas de 7 de la mañana a 7 de la noche los 365 días del año. El perímetro de aplicación del sistema es en el denominado "Hipercentro" entre el Centro Histórico y el sector de "La Y" y se estudia expandir el sistema hacia el Sur y el Norte de la ciudad. Cada Bicicleta se puede usar por 45 minutos y debe ser entregada en cualquier estación, si el usuario ya cumplió ese tiempo y no ha llegado a su destino debe esperar 10 minutos antes de poder acceder nuevamente al sistema.

El Ciclo paseo de Quito, es una iniciativa organizada por Ciclópolis una organización local para promover el ciclismo urbano, transporte sostenible, y la construcción de la comunidad en Quito. Una ruta de 30 km que van desde el Norte al Sur de la ciudad está cerrado al tráfico todos los domingos de 8 am a 2



pm para dar preferencia a los ciclistas y peatones. Este es un proyecto que se ejecuta en cooperación con el Gobierno Metropolitano de Quito y cuenta con diversos lugares de la ciudad de Parque La Carolina, Parque del Ejido, el Centro histórico de Quito, la Avenida Río Amazonas, y El Panecillo, a esto se le denomina "Ciclo paseo" el cual empezó en el 2005 duplicando su frecuencia de cada quince días y en el 2009 se convirtió en un evento semanal y la cual se da todos los domingos. Dado el éxito del Ciclo paseo de Quito, otras ciudades como Guayaquil, Cuenca e Ibarra han iniciado proyectos similares.

La nueva ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reconoce que la antigua ley y sus artículos no regulaban, ni controlaban la actividad del transporte terrestre a nivel nacional. Y, el transporte terrestre como en otros países ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, en la cual existen algunas deficiencias en la determinación de funciones y en el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que participan e intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo cual no ha permitido la aplicación de la ley de la manera adecuada. Una de las falencias más grandes que se encontró dentro de la antigua ley de tránsito, es que no se garantizaba la seguridad de los ciudadanos en la movilidad. Sin embargo la nueva ley, ya hace relevancia en temas de seguridad vial motorizada y no motorizada, dándole lugar y seguridad a los integrantes de la movilidad urbana: peatones, ciclistas y transportes motorizados.( Legislación de Transporte Terrestre. 2011)

## **Campaña para promover Movilidad Sostenible y Sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito**

El propósito de esta campaña es promover un nuevo tipo de movilidad dentro de Quito, que ayude a disminuir el caos vehicular que se vive día a día. Es por esto que se propone a la bicicleta como medio de transporte no motorizado, para ayudar a aliviar la congestión y exceso de vehículos, aprovechando del nuevo sistema de ciclovías que se ha implementado en la ciudad. Esta campaña pretende concientizar a los tres actores implicados (peatones, ciclistas y vehículos motorizados) a mejorar la convivencia vial, utilizando de manera eficiente los recursos que a cada uno se le ofrece.

Destacando los beneficios de cada una de estas modalidades de movilidad y concientizando a los ciudadanos de los errores que se comenten a diario, que impiden que la movilidad en Quito sea sostenible. Es por eso que esta campaña es necesaria para un mayor desarrollo económico y productivo, en el cual se modificaran costumbres de la cultura de la movilidad para volver a Quito una ciudad más eficiente.

**Nombre:**

El nombre de esta campaña es “NUESTRA CALLE”, ya que queremos que los tres actores de la movilidad se vean involucrados en este contexto y que si algo sucede no es culpa de uno de ellos, sino que es culpa de todos.

**Slogan**

“Por una movilidad sostenible en Quito”, es el slogan de esta campaña ya que, esa es nuestra propuesta a través de la campaña, es nuestro objetivo.

**Producto**

Se crearon Buffs, con el logo y slogan de la campaña. Escogimos buffs ya que es algo que utilizan tanto los peatones, como los ciclistas, al igual que los conductores de vehículos motorizados. Los buffs, fueron de los colores de la campaña al cual se le asignó un color por cada actor: celeste – peatón, verde – ciclista y naranja – conductor.

El proceso creativo de la elección de los colores se la dio a través de la aplicación de los usos de cada actor de la movilidad y al contexto quiteño. Celeste al peatón, porque inconscientemente ya está asociado con los corazones azules de nuestra ciudad, verde para ciclistas ya que es un transporte sustentable y de mayor eficacia, naranja a los conductores por la fuerza que imponen en las calles.

**Evento**

Se realizó un paseo por la movilidad vial, en el ciclopaseo de Quito, el Domingo 15 de Diciembre de 2013. En el cual vimos involucrados a ciclistas, peatones y

conductores por esta causa, se realizó además venta de buffs, los cuales los fondos recaudados serán destinados a la fundación Ciclópolis.

### **BTL**

Se realizó Marketing de Guerrilla en puntos clave de la ciudad como lo son la zona de la Carolina y zona norte (por el parque bicentenario), en el cual se pidió por igualdad y respeto en las calles.

También se realizó un BTL, en el cual mediante una imagen fuerte de chatarra se simbolizó los accidentes de tránsito de la ciudad y se difundió junto a ella el mensaje: Este es el resultado por la falta de respeto en las calles de Quito. Esto se hizo en una camioneta desde la zona sur de Quito, hasta el centro de la ciudad.

### **Activismo**

Con la camioneta con chatarra diseñada para nuestro BTL, nos establecimos frente al municipio, en el cual repartimos mensajes de conscientización a los tres actores, hasta que nuestra petición fue escuchada por el municipio, y fuimos recibidos por el Consejal de Quito Pablo Ponce, el cual recibió y respaldó la propuesta, la cual también fue receptada por la alcaldía de la ciudad.

## **MEDIOS:**

### **Cuña de radio**

"Yo soy Quiteño y quiero lo mejor para mi ciudad, por eso te pido que me respetes para que te respete. NO compliquemos más las vías de la ciudad, mejor hagamos de ésta... "NUESTRA CALLE"

### **Video**

el video que se realizo cuenta lo que fue nuestra campaña y el propósito de ell, mediante una serie de imágenes y frases, que buscan conscientizar y narrar una historia.

### **Redes Sociales**

Como estrategia de redes sociales se realizó una fan page en Facebook, la cual fue interactiva, se establecio un dialogo con los seguidores, en el cual se genero una página continua de opinión y discusión, en la cual los seguidores nos comentaron sobre lo que creian y su perspectiva como cada uno de estos actores de la movilidad. Se subio videos de la situacion actual de Quito, nuestro proposito de campaña y lo que queremos lograr.

### **Fechas campaña**

9 de Diciembre sale fan page de Facebbok

13 de Diciembre BTL "Marketing de Guerrilla"

15 de Diciembre Evento "Paseo por una movilidad Sostenible" – Ciclopaseo Zona Norte

16 de Diciembre BTL "Marketing de Guerrilla"

19 de Diciembre BTL – Chatarra y mensaje de consciencia por Quito

19 de Diciembre Activismo – Municipio de Quito

### Conclusiones:

- El hombre es un ser que se adapta soluciones para sus necesidades. A lo largo de su existencia no ha descansado hasta lograr el dominio del medio que le rodea. De moverse con sus propios pies, llegó a surcar los mares y el cielo; ha recorrido distancias que alguna vez fueron inimaginables.
- Los medios de transporte son un punto fundamental de nuestra historia y gracias a ellos, nuestra comodidad y nuestra calidad de vida han mejorado infinitamente.
- La revolución industrial marcó el cambio en la producción de medios de transporte, pero sobre todo de los automóviles. Estos permiten alcanzar grandes distancias en menos tiempo, convirtiéndose en un elemento de vital importancia para las personas.
- Las ventajas de los medios de transporte motorizado han hecho que su uso se masifique y pase a convertirse en un problema acuciante en muchas ciudades, que han tenido que buscar soluciones en aras de descontaminar el ambiente, descongestionar las vías, pero sobre todo mejorar la salud y la calidad de vida de sus habitantes.
- El nacimiento y evolución de la bicicleta fue permanente, llegando hasta nuestros días, donde se proyectan bicicletas sustentables no solo en su forma de uso, sino también de producción. Promoviendo un nuevo tipo de viabilidad sustentable, que acapara menos espacio y facilita la movilidad de las ciudades.

- El caos vial en el Distrito metropolitano de Quito es inminente, debido a la falta de concientización vial que existe en la cultura, y al exceso de vehículos dentro de la ciudad.
- Los resultados de la implementación del pico y placa en la ciudad de Quito, no han tenido el éxito necesario para reducir el caos vial, ya que las personas no han logrado concientizar la disminución del uso vehicular.
- Los servicios urbanos que ofrece el distrito metropolitano de Quito, no cumplen con todos los parámetros necesarios para que sean utilizados con su propósito o eficiencia, como lo son brindar seguridad al momento de moverse
- Se debe reforzar la seguridad de los sectores de movilización urbana, para lograr mejorar su uso.
- Se debe promover una movilización sostenible y sustentable, la cual abarca a todos los integrantes de la movilidad: peatones, ciclistas y motorizados; generando en ellos una concientización para mejorar la convivencia vial.



**Bibliografía:**

Amar, G. (2011). *Homo mobilis: La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, Argentina: La Crujía.

Vallvé, M. I.-T. (2006). *Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*. Madrid, España: DYKINSON.

P. Ceccarelli, B. Gabrielli, & R. Rozzi. (1971). *Las incognitas del tráfico urbano*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Gutiérrez, J. I. (2010, Diciembre 01). Planificación integrada frente al insostenible modelo de movilidad al Trabajo en la Comunidad de Madrid. *Revista economica*, pp. 94-124.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. (2009, Septiembre 30). Plan de Acción de Movilidad Urbana. Bruselas, Belgica.

James Womack, D. R. (2007). *The machine that change the world*. New York: Simon & Schuster, Inc.

Lancomba, M. B. (1993). *La Revolución Industrial*. Madrid: Editorial Sintesis,S.A.

Nieves, H. M. (2011). *la movilidad en bicicleta como política pública*. Mexico: Lasso Comunicación.

Idae. (2006). *PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible*. Madrid: TrnasyT.

BENGURIA, H. L. (2008). *USO Y MOVILIDAD DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta*. Chile: Pointifceea Universidad Católica de Chile.

- Agencia Pública de Noticias Quito. (07 de Junio de 2012). *Noticias Quito*. Recuperado el 6 de Noviembre de 2013, de [http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news\\_user\\_view/quito\\_tendra\\_nuevas\\_ciclorutas\\_y\\_un\\_servicio\\_de\\_bicicletas\\_publicas--6762](http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/quito_tendra_nuevas_ciclorutas_y_un_servicio_de_bicicletas_publicas--6762)
- Asamblea Constituyente. (2013). *Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador*. Recuperado el 9 de noviembre de 2013, de [http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva\\_Ley\\_transporte\\_terrestre.pdf](http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf)
- Biciacción. (s.f.). *Acción Ecológica*. Recuperado el 11 de noviembre de 2013, de <http://www.accionecologica.org/images/docs/urbano/cicloviias.pdf>
- Gobierno Nacional de la Republica del Ecuador. (s.f.). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 5 de noviembre de 2013, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/1772-siniestros-totales-2012>
- Municipio de Quito. (s.f.). *BiciQ*. Recuperado el 8 de noviembre de 2013, de <http://www.biciq.gob.ec/web/>
- Parrini, L. (27 de abril de 2013). *La palabra abierta*. Recuperado el 5 de noviembre de 2013, de QUITO: FRACASO DE LA DESCONGESTIÓN VEHICULAR: [http://lapalabrabierta.blogspot.com/2013/04/quito-fracaso-de-la-descongestion\\_27.html](http://lapalabrabierta.blogspot.com/2013/04/quito-fracaso-de-la-descongestion_27.html)

- Amar, G. (2011). *Homo mobilis: La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, Argentina: La Crujía.
- Vallvé, M. I.-T. (2006). *Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*. Madrid, España: DYKINSON.
- P. Ceccarelli, B. Gabrielli, & R. Rozzi. (1971). *Las incognitas del tráfico urbano*. Barcelona , España: Gustavo Gili.
- Gutiérrez, J. I. (2010, Diciembre 01). Planificación integrada frente al insostenible modelo de movilidad al Trabajo en la Comunidad de Madrid. *Revista economica* , pp. 94-124.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. (2009, Septiembre 30). Plan de Acción de Movilidad Urbana. Bruselas, Belgica.
- James Womack, D. R. (2007). *The machine that change the world*. New York: Simon & Schuster, Inc.
- Lancomba, M. B. (1993). *La Revolución Industrial*. Madrid: Editorial Sintesis,S.A.
- Nieves, H. M. (2011). *la movilidad en bicicleta como política pública*. Mexico: Lasso Comunicación.
- Idae. (2006). *PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible*. Madrid: TrnasyT.
- BENGURIA, H. L. (2008). *USO Y MOVILIDAD DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta*. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

