



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE SANTO DOMINGO

Coordinación de Ciencias Administrativas, Contables y Turísticas

ANÁLISIS DE LA CICLOVÍA DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO, AÑO 2022

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del título de Licenciada en Turismo

Línea de investigación: Gestión sostenible y aprovechamiento de los recursos naturales

Autoría:

Escobar Angulo Aida Cristina

Dirección:

Romero Gutiérrez José Marcelino, Mg.

Santo Domingo – Ecuador
Septiembre, 2023



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE SANTO DOMINGO

Coordinación de Ciencias Administrativas, Contables y Turísticas

HOJA DE APROBACIÓN

ANÁLISIS DE LA CICLOVÍA DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO, AÑO 2022

Línea de investigación: Gestión sostenible y aprovechamiento de los recursos naturales

Autoría:

Escobar Angulo Aida Cristina

Revisado por:

Romero Gutiérrez José Marcelino, Mg.
DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Chimbo Auquilla Patricio, Mg.
CALIFICADOR

Bravo Sánchez Santiago Paúl, Mg.
CALIFICADOR

Maldonado Pazmiño Hernán Oswaldo , Mg.
COORDINADORA DE LA CARRERA DE GRADO

Santo Domingo – Ecuador
Septiembre, 2023

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo, Escobar Angulo Aida Cristina, portadora de la cédula de ciudadanía 2300502016, declaro que los resultados obtenidos en la investigación que presento como informe final, previo a la obtención del Grado de Licenciada en Turismo son absolutamente originales, auténticos y personales.

En tal virtud, declaro que el contenido, las conclusiones y los efectos legales y académicos que se desprenden del trabajo propuesto de investigación y luego de la redacción de este documento son y serán de mi sola y exclusiva responsabilidad legal y académica.

Igualmente, declaro que todo resultado académico que se desprenda de esta investigación y que se difunda tendrá como filiación la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Santo Domingo, reconociendo en las autorías al director del Trabajo de Titulación y demás profesores que amerita.

Además, declaro que el presente trabajo, producto de las actividades académicas y de investigación, forma parte del capital intelectual de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Sede Santo Domingo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16, literal j), de la Ley Orgánica de Educación Superior.

En tal razón, autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Sede Santo Domingo, para que pueda hacer uso, con fines netamente académicos, del Trabajo de Titulación, ya sea de forma impresa, digital y/o electrónica o por cualquier medio conocido o por conocerse, siendo el presente documento la constancia del consentimiento autorizado; y, para que sea ingresado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su conocimiento público, en cumplimiento del artículo 103 de la Ley Orgánica de Educación Superior.



Escobar Angulo Aida Cristina
C.C. 2300502016

INFORME DE TRABAJO DE TITULACIÓN ESCRITO DE GRADO

Cano de la Cruz, Yullio, PhD

Dirección de Investigación y Postgrados

Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Santo Domingo

De mi consideración,

Por medio del presente informe en calidad de director del Trabajo de Titulación del Grado de Licenciatura en Turismo titulado: ANÁLISIS DE LA CICLOVÍA DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO, AÑO 2022, realizado por la estudiante: Escobar Angulo Aida Cristina con cédula de ciudadanía 2300502016, previo a la obtención del título de Licenciada en Turismo, informo que el presente Trabajo de Titulación escrito se encuentra finalizado conforme a la guía y al formato de la Sede vigente.

Además, certifico haber verificado la originalidad y autenticidad del trabajo de titulación por medio del programa anti plagio Turnitin, en respuesta a la normativa institucional vigente.

Santo Domingo, 15/09/2023.

Atentamente,



Romero Gutiérrez José Marcelino, Mg

Profesor Titular Auxiliar I

RESUMEN

La ciclovía es una estrategia para la promoción de la movilidad sostenible, además del impulso dentro del área turística. Sin embargo, en la ciudad de Santo Domingo, la falta de mantenimiento de las ciclovías en la ciudad es notorio y genera disconformidad con la ciudadanía. El objetivo principal es analizar la implementación de la ciclovía en la ciudad de Santo Domingo desde los ejes transversales: movilidad, salud, turismo, contaminación, considerándolos uno de los puntos importantes para un buen desarrollo dentro de la ciudad. Las ciclovías no cuentan con un manejo adecuado que propicie que la población haga uso de ellas por diferentes circunstancias como son la inseguridad y su ubicación en zonas altamente transitada por vehículos. El ciclismo es una manera atractiva de propiciar el turismo tanto a nivel urbano como rural dentro Santo Domingo, para ello es imprescindible garantizar la seguridad del ciclista.

Palabras clave: Turismo, Movilidad, Salud.

ABSTRACT

The bicycle lane is a strategy for the promotion of sustainable mobility, in addition to the impulse within the tourist area. However, in the city of Santo Domingo, the lack of maintenance of bicycle lanes in the city is notorious and generates dissatisfaction among citizens. The main objective is to analyze the implementation of bicycle paths in the city of Santo Domingo from the transversal axes: mobility, health, tourism, pollution, considering them as one of the important points for a good development within the city. The bicycle lanes are not adequately managed to encourage the population to use them due to different circumstances such as insecurity and their location in areas with high vehicular traffic. Cycling is an attractive way to promote tourism in both urban and rural areas of Santo Domingo, but it is essential to guarantee the safety of cyclists.

Keywords: Tourism, Mobility, Health

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. Antecedentes	10
1.2. Planteamiento y delimitación del problema.....	11
1.3. Preguntas de investigación.....	12
1.4. Justificación.....	13
1.5. Objetivos de investigación	14
1.5.1. Objetivo general.....	14
1.5.2. Objetivos específicos	14
2. REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	15
2.1. Turismo	15
2.1.1. Turismo Sostenible	15
2.2. Movilidad sostenible	16
2.2.1. Actores	16
2.2.2. Modelos de éxito.....	17
2.2.3. Efectos Adversos (contaminación).....	18
2.2.4. Código Orgánico de Organización Territorial, de Autonomía y Descentralización (COOTAD)	18
2.2.5. Ciclovías segregadas.....	20
2.2.6. Ciclovía en espaldón.....	20
3. METODOLOGÍA	22
3.1. Enfoque y tipo de investigación	22
3.2. Unidades de análisis	22
3.3. Técnicas e instrumentos de investigación	23
3.3.1. Técnica de análisis de datos.....	24
4. RESULTADOS	25

4.1.	Diagnóstico situacional de la ciclo vía en la zona urbana de Santo Domingo.	25
4.2.	Percepción de los actores sociales de las ciclo vías de Santo Domingo.....	27
4.3.	Propuesta de mejoramiento del espacio público.....	33
5.	DISCUSIÓN	37
6.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	40
7.	REFERENCIAS	42
8.	ANEXOS	46

1. INTRODUCCIÓN

Las ciclovías propician la disminución del congestionamiento vehicular y a su vez crean una sociedad que opte por utilizar una bicicleta como transporte alternativo, mejorando así su hábito de vida. (Castellano, 2019)

Las ordenanzas dentro de Santo Domingo, motivan a la sociedad para la utilización de la bicicleta como un medio de transporte, además mediante el ciclismo mejora la salud de vida de las personas, también contribuyendo a mejorar el ambiente porque el ciclismo no causa ningún tipo de contaminación ambiental.

La implementación de la segunda ruta de ciclovías inaugurada en la avenida Tsáchilas, construida por Municipio, causa inconveniente porque al estar ubicada en una zona de alto tráfico se vuelve intransitable en hora pico. (El Comercio, 2021)

En la actualidad la ciclo vía es acogida en una de las zonas de Santo Domingo, se encuentran en su mayoría en la avenida Quito donde el tráfico no le afecta mucho a los vehículos y las personas pueden dirigirse sin peligro con sus familiares realizando algún tipo de actividad como caminata, ciclismo u otra clase de actividad que se pueda realizar.

En el caso de la ciudad de Santo Domingo, en el año 2013 se realizó el primer ciclo paseo con un recorrido de 9,5 km como parte de una campaña para promover una vida saludable, integración familiar y así como también, como medio de transporte agradable para el medio ambiente. Hoy en día es una necesidad hacer conciencia sobre las consecuencias a futuro que acarrearía si no se soluciona este dicho problema, ya que muchos usuarios ven factibles la utilización de un medio de transporte mucho más saludable con el ciclismo. (Garzón, 2013).

Por otro lado, es notorio el crecimiento y auge del turismo, la necesidad de mejorar la oferta turística existente con el objeto de incrementar la competitividad de los diferentes lugares de la ciudad Santo Domingo y buscar ajustar las nuevas necesidades y demanda del visitante a nuestra zona de ciclovías hacerlas más llamativas e implementaría para la

sociedad.

El ciclismo es una manera de propiciar el turismo por el hecho que al mismo tiempo de practicar un deporte se puede visitar zonas emblemáticas de Santo Domingo, lo que permite a la sociedad combinar una actividad deportiva y de ocio, también poder degustar de la variedad de alimentos y bebidas que se han implementado en Santo Domingo.

1.1. Antecedentes

El ciclismo durante 40 años les ha enseñado a los holandeses a diseñar y construir infraestructuras para disminuir el uso vehicular e incentivar a las personas a realizar sus actividades mediante el uso de la bicicleta, de esta manera son todo un éxito con un resultado el cual 25% de la población tiene autos el 80% tienen bicicleta para la movilización de la rutina diaria siendo una ciudad libre de contaminación. El Diplomático (Dirk, 2022).

La Secretaria Cultural, Recreación y Deportiva de Bogotá 1996, realizó la implementación de dos circuitos de 81 kilómetros, para un total de 121 km, tomando en cuenta que en el año 1997 se convirtió en el programa favorito de los bogotanos y se lanza el jingle “Bogotá no tiene mar, pero tiene Ciclovía”. En el año 2006 se abrieron los servicios complementarios como baños públicos y módulos de venta. (Ríos, 2014)

Guillermo Abad, Secretario de Movilidad del Municipio de Quito, destaco la implementación de ciclovías para motivar el uso de bicicleta a la ciudadanía, de esta manera reducir la contaminación del medio ambiente por el uso de vehículos en la ciudad, por ello señalo 63 km y la primera fase iniciada y de 25 km de ciclovías se interconectarán con las paradas de transporte convencional. (Quito, 2020).

En el contexto nacional y local, la ciudad de Santo Domingo busca que la sociedad haga parte activa de la implementación de ciclovías en la urbe para llevar a cabo un ambiente más saludable y donde las familias puedan disfrutar de actividades satisfactorias en la zona Urbana. En estos lugares adecuados desde el (GAD) Gobierno Autónomo

Descentralizado de Santo Domingo desde el año 2021 se expande 60,63 kilómetros de carreteras con señalización de ciclovías. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2021)

Mario Maldonado, titular de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2021), informa que los trabajos cumplen con las especificaciones técnicas y los requerimientos básicos para implementar el servicio y el ancho de espaldón de al menos 1.20 metros de señalización en los dos sentidos, el que se fomentarán la seguridad para las personas.

Por otro lado, en la zona rural, la vía aventura es una de las obras más completas realizadas por la Prefectura de la Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas en el año 2013, con las características: de 14,6 kilómetros de longitud, camineras, parterres, jardineras iluminación y carril exclusivo para el ciclismo con el mejoramiento de la infraestructura del sector y donde se desarrolla una línea de turismo activo, de la misma manera se benefician las comunidades aledañas del lugar. (Diario La Hora, 2022)

Juan Pablo Romero Cueva, Coordinador de Bici Cultura Santo Domingo, da a conocer cómo llevar a cabo esta actividad en la zona urbana para incentivar a las personas a reducir el uso vehicular y disminuir la contaminación al medio ambiente, de esa manera poderse trasportar libremente y buscar equidad, inclusión y participación por la sociedad y ser parte del huso de la bicicleta saludablemente.

También da a conocer cómo se encuentra el estado de las vías para poder desarrollar la actividad, promover a las personas a mantener un ambiente saludable para la comunidad, especialmente para dar un buen aspecto a la ciudad y convertir un lugar fuera de contaminación.

1.2. Planteamiento y delimitación del problema

Según Castellano (2019) un tercio de la población de la ciudad de Santo Domingo uso transporte particular para sus desplazamientos, es decir, que puede llegar a provocar congestión vehicular. Una opción ante el tráfico vehicular es la creación de carriles exclusivos para la circulación de bicicletas, al ser esta la opción que aporta más ventajas,

pues provee seguridad tanto para los usuarios expertos como para los principiantes, con lo que se motiva su uso en jóvenes y adultos.

La importancia sobre la implementación de las ciclovías está acompañada de un proyecto que fomente la cultura del uso de bicicleta con la finalidad de una ciudad con menos contaminación, por consiguiente, estas características territoriales crean un entorno atractivo para la actividad turística, particularmente relacionadas con la infraestructura donde serán realizadas algunas participaciones.

La ciudad de Santo Domingo, en el año 2021, presento inconvenientes para los transportistas y empresarios, los cuales estaban en desacuerdo por la reducción de las vías y el tráfico porque afectaba a la ciudadanía en hora pico, considerando que las ciclovías en la zona urbana, no cuenta con una utilización adecuada por parte de las personas.

Los ciudadanos de la ciudad buscan que las ciclovías sean utilizadas de la manera adecuada para mejorar el flujo vehicular dentro de la ciudad, de esta manera buscar como disminuir la contaminación por parte de los vehículos, inspirar a las personas a realizar ciertas actividades como caminatas, carreras, entre otras de esa manera puedan llevar una vida saludable.

1.3. Preguntas de investigación

La ciudad de Santo Domingo, implementó las ciclovías para que puedan ser utilizadas por las personas de manera adecuada y tener una movilización más rápida y ecológica, y como un espacio público de recreación y deporte para la ciudadanía.

Para descifrar esta problemática se presentan el problema principal:

¿Cuál es la utilidad que se está dando en la actualidad a la ciclovía en la zona urbana de Santo Domingo?

Este problema se sistematiza a través de las preguntas específicas:

¿Qué lograrían las personas utilizando de manera adecuada las ciclovías?

¿Cuál es la percepción de las ciclovías de la zona urbana por parte de la ciudadanía?

¿Cómo fomentar el turismo a través de la ciclovía?

1.4. Justificación

La (ODS) (Objetivos de Desarrollo Sostenible 2015), es una herramienta de planificación que cuenta con una visión a largo plazo a nivel mundial, generando una propuesta para el desarrollo de 17 elementos destinados a generar sociedades sostenibles. Las ciudades y comunidades sostenibles se basan en el sistema de transporte, para la accesibilidad a toda la población, de esta manera generar una correcta forma de moverse y que sea menos contaminante.

El uso de la bicicleta, aparte de ser utilizada como deporte, promueve la salud física y mental de las personas, previene el sedentarismo, tomando en cuenta que el 60% de la población, según la (OMS) Organización Mundial de la Salud en el año 2021, indica que los factores de riesgo y enfermedades crónicas no transmisibles surgen por la falta de actividad física (diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras).

Así también, la Constitución del Ecuador, Art.86, indica que el Estado debe proteger el derecho de la población a vivir en un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado, garantizando un desarrollo sustentable, que no llegue a ser afectada, además de garantizar la protección de la naturaleza.

La ciclovía en la ciudad de Santo Domingo fue destinada para que las personas realicen ciclismo sin correr ningún riesgo en la vía y donde existe un alto tráfico vehicular, de esa manera se logra una mayor facilidad para desplazarse en la zona Urbana.

La bicicleta va ganando terreno con respecto a otros medios de transporte, convirtiéndose cada vez en el medio más utilizado por personas para moverse en entornos urbanos, tomando en cuenta que este medio de transporte se convirtió en actividad

recreativa, deportiva y no competitiva. (Castellano, 2019)

El uso de la bicicleta en la zona urbana, permite disminuir la contaminación en el medio ambiente, reduciendo el consumo de energía, de esta manera una ciudad es menos contaminante a diferencia del uso de vehículos y motocicleta. También tienen como objetivo mejorar la salud pública.

1.5. Objetivos de investigación

1.5.1. Objetivo general

Analizar la implementación de la ciclovía en la ciudad de Santo Domingo desde los ejes transversales: movilidad, salud, turismo, contaminación.

1.5.2. Objetivos específicos

- Diagnosticar la situacional actual de la ciclovía en Santo Domingo.
- Conocer la percepción de los actores sociales benefactores de la ciclovía.
- Realizar una propuesta de mejoramiento del espacio público.

2. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Turismo

El turismo es un conjunto de actividades de negocio, ocios, placer, motivos profesionales, los cuales generan bienes y servicios para que las personas realizan durante los viajes, en lugares situados dentro y fuera de su residencia habitual, existiendo diferentes tipos de turismo, su clasificación depende de los viajeros, según sus gustos y actividades las cuales realicen durante la estancia en el lugar que escojan. La planificación de una inversión turística sustentable, construye un ambiente de diferentes polos turísticos para que sea útil y receptor en las distintas ramas las cuales se vayan a desarrollar (Moral, 2016).

2.1.1. Turismo Sostenible

La Organización Mundial del Turismo (OMT) año 2015, trabaja para conseguir un crecimiento turístico sano, y promover el desarrollo sostenible, apoyar políticas y prácticas de turismo, para realizar de ellas un uso óptimo de los recursos ambientales, que representen la autenticidad sociocultural de las comunidades receptoras que proporcionen beneficios económicos para todos.

El turismo sostenible es aquel que tiene conciencia de las repercusiones actuales y futuras que sus acciones tienen en el lugar que visita, tanto económicas como el medio ambiente o sociales, e intenta que sean las menos posibles. (IFEMA MADRID, 2020)

2.1.1.1. Económica

El desarrollo económico, para que sea sostenible, va acompañado de varios factores no economicistas, para dar una mejora económica a la zona en la cual se refleja la forma de vida de las personas, para de esta manera sea posible perpetuar ese crecimiento a largo plazo. Cabrer et al. (2010)

La creación de empleo en la sociedad, de esta manera se desarrolla la mejora de

infraestructuras y aumento de la actividad productiva para que las personas puedan apreciar e incrementar la creación de nuevas estructuras, las cuales se vinculen a necesidades generadas.

2.1.1.2. Social

El turismo social está basado en el respeto a las sociedades y contribuir a la reducción de pobreza al promover un equilibrio económico, aplicando medidas de seguridad y bienestar, de esta manera poder fomentar un turismo a partir de cómo lo caracteriza una comunidad. (BBVA, 2022).

Es la participación de las personas para la ayuda de las comunidades dependiendo los lugares que se conocerán en el viaje, te llevaras una experiencia única marcando la diferencia disfrutando de su gente, historia, cultura.

2.1.1.3. Ambiental

El desarrollo ambiental, es el motor de todo la construcción de infraestructuras o la contaminación puede impactar directamente sobre el entorno natural con varios efectos los cuales causarían daños al medio ambiente por ello, es necesario que el turismo sirva como herramienta para velar por la reposición de los recursos naturales y protección y conservación de la biodiversidad. (BBVA, 2022).

2.2. Movilidad sostenible

Es el desplazamiento que tienen la necesidad de reducir en la medida de lo posible el impacto ambiental, incluyendo tanto al transporte privado como al transporte público vehicular, de esta manera se promueve la utilización de distintos medios de movilización que no pongan en riesgo el medio ambiente. (Francisco, 2020).

2.2.1. Actores

2.2.1.1. Peatón

Busca reducir la contaminación, para mantener un desplazamiento de una manera

saludable y así fomentar el ejercicio físico para sobrellevar actividades las cuales se puedan realizar sin la utilización de transporte vehicular.

2.2.1.2. Transportista

La persona que asume la responsabilidad de un medio de transporte, tiene un desplazamiento para la movilización de personas o mercancías de manera conjunta o separada, que se caracterizan por el uso de energéticos o tecnologías de cero o bajas emisiones en los modos terrestres y acuáticos. (GOV.CO, 2019)

2.2.1.3. Ciclista

Persona la cual busca realizar deporte utilizando diferentes tipos de bicicletas dependiendo la modalidad o actividad que se realicé, el individuo como ciclismo en carretera, pista, montaña y trial, entre otros, fomentando un desplazamiento sostenible y ecológico para evitar la contaminación.

2.2.2. Modelos de éxito

Holanda es uno de los países donde se promueve el cuidado del medio ambiente y la preservación de la biodiversidad para mantener un ecosistema saludable para niños, jóvenes, adultos y ancianos, creando ciclovías de materiales reciclables como botellas de plástico, vasos de cerveza para festivales u otros accesorios sean reutilizables. (Valencia, 2018).

Según (Schweighofer. K, 2019) los holandeses logran el éxito en una gran gestión, estimulado de una manera positiva para la cultura urbana dando un entorno a moviidades alternativas y así las personas puedan transitar de manera eficiente en que la ciudad se preparó para dar paso a la utilización de bicicletas como medio de transporte y símbolo de la calidad vida. Los ciclistas se sienten agradecidos por el modelo de éxito el cual es aplicado de una manera satisfactoria para de esa manera tener una movilización más saludable y provocar menos contaminación para el medio ambiente.

2.2.3. Efectos Adversos (contaminación)

La contaminación es una alteración o degradación del ambiente y sus componentes en efecto negativo sobre la salud y la biodiversidad, causando graves enfermedades a los humanos, animales y estableciendo un desequilibrio general en el planeta. (Nicole, 2017.)

2.2.3.1. Acústica

La contaminación acústica es el ruido no deseado que, a determinados decibelios resulta molesto y en casos graves para las personas o animales, que pueden llegar a la pérdida de oído. (Ivette, 2021)

La Organización Mundial de la Salud (OMS) propuso un límite superior de ruido de 65 decibelios para que no produzca daños en la salud humana, aunque miles de personas se exponen todos los días a niveles superiores. (Ecología, 2018)

2.2.3.2. Ambiental

La contaminación ambiental es un aliciente que hace que la crisis climática avance, sin control, por el ingreso de sustancias químicas nocivas en un entorno determinado, ocasionando un desequilibrio ambiental que lo convierte en un ambiente inseguro. (AQUAE, 2021).

2.2.4. Código Orgánico de Organización Territorial, de Autonomía y Descentralización (COOTAD)

Este código establece la organización política y administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio, con el fin de garantizar su autonomía, desarrollando un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento en mecanismo para compensar los equilibrios en el desarrollo territorial. (Pozo, 2010).

2.2.4.1. Objetivos

A continuación, se describe textualmente los objetivos del COOTAD con relación a la investigación:

- El fortalecimiento del rol de Estado mediante la consolidación de los niveles de gobierno, en la administración de sus circunscripciones territoriales, con el fin de impulsar el desarrollo nacional y garantizar el pleno ejercicio de los derechos sin discriminación alguna, así como la presentación adecuada de los servicios públicos.
- La organización territorial del Estado ecuatoriano equitativa y solidaria, que compense las situaciones de injusticia y exclusión existentes entre las circunscripciones territoriales.
- La afirmación de carácter intercultural y plurinacional del Estado ecuatoriano.
- La democratización de la gestión del gobierno central y de los gobiernos autónomos descentralizados, mediante el impulso de la participación ciudadana.
- La delimitación del rol y ámbito de acción de cada nivel de gobierno, para evitar la duplicación de funciones y optimizar la administración estatal.
- La definición de mecanismo de articulación, coordinación y corresponsabilidad entre los distintos niveles de gobierno para una adecuada planificación y gestión pública.
- La distribución de los recursos en los distintos niveles de gobierno, conforme con los criterios establecidos en la Constitución de la República para garantizar su uso eficiente.
- La consolidación de las capacidades rectora del gobierno central en el ámbito de sus competencias; coordinadora y articuladora de los gobiernos intermedios; y de gestión de los diferentes niveles de gobierno. (Pozo, 2010).

2.2.4.2. Metas

A continuación, se describen las metas del COOTAD:

Que las personas utilicen con más frecuencia la ciclovía.

Promover eventos para que las ciclovías sean utilizadas frecuentemente por las personas.

Aumentar la actividad económica de la zona con el paseo de los ciclistas. (Pozo, 2010)

2.3. Beneficios de la movilidad en bicicleta

El tiempo de transporte es mejor dependiendo de la distancia que las personas tengan que recorrer para llegar a sus destinos, tomando en cuenta que es más eficiente un automóvil, porque no contamina el medio ambiente y fomentando la movilidad sostenible. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2012)

Siendo uno de los transportes el cual no contamina el medio ambiente y no hace consumo de combustible fósil, este medio cuida la salud de las personas, ejercitando el cuerpo y manteniendo en forma su estado físico y mental. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2012)

2.2.5. Ciclovías segregadas

Se encuentra apartado de la circulación del tránsito motorizado, los cuales pueden ser diseñados dentro del trazado de la vía, uno de estos tipos de ciclovía se encuentra a las afueras de la ciudad, en el paso lateral del cantón del Carmen, perteneciente a la provincia de Manabí. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2012)

2.2.6. Ciclovía en espaldón

Es un tipo de ciclo vía el cual no cuenta con mucha seguridad, cuenta con un carril acondicionado para la circulación de la bicicleta separado del tráfico vehicular mediante

ciertas señalizaciones como letreros y demarcaciones en el piso, estas señaléticas tienen que ser muy adecuadas tanto para los ciclistas como los conductores de vehículos o motorizados. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas,2012).

3. METODOLOGÍA

La metodología de la investigación son los diferentes pasos o etapas siendo utilizadas para llevar a cabo una investigación social y científica en el cual se abarca desde un enfoque experimental hasta uno no experimental, así como cuantitativo y cualitativo, abarcando la concepción de una idea para investigarla de objeto y estudio (Hernández, Fernández & Baptista, 2014)

3.1. Enfoque y tipo de investigación

El enfoque cualitativo es el procedimiento sistemático de indagación que brinda técnicas especializadas para recolectar datos sobre lo que piensan y sienten las personas, el cual se caracterizan por ser interactivas y se llevan a cabo en determinados grupos sociales, siendo flexible con relación a que se ajusta a los sucesos para de esta forma lograr una correcta interpretación. (Rojotse, 2022)

El enfoque cualitativo busca cumplir con los objetivos planteados en la investigación para llevar a cabo un buen funcionamiento en el proceso de recolección de datos y de esta manera determinar e interpretar los resultados los cuales ayudan a conocer cómo se está llevando a cabo el análisis de la ciclovía en la ciudad de Santo Domingo.

La investigación de este trabajo está basada en un enfoque cualitativo, se aplica un estudio descriptivo, dentro de ello se aplicará entrevistas y visitadas de campo, ya que permitirá obtener información real por medio del análisis de documentos y realización de grupos focales, se obtendrá durante el tiempo de la visita.

3.2. Unidades de análisis

La población y muestra de investigación se configura como la unidad de análisis, esta debe estar claramente definida; qué o quién, donde o cuando, para darnos cuenta de que se trata el contenido de la investigación, mientras se define como el alcance

representado adecuadamente a los elementos de la misma. Según (Hernández, Fernández y Baptista, 2014) la población es el conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuáles serán las conclusiones de la investigación, determinando el problema de los objetivos de estudio, con claridad y precisión.

La ciudad de Santo Domingo de los Colorados, cuenta con una población de 528.297 personas, las según proyección del INEC para 2022, siendo una de las undécimas provincias con mayor porcentaje de población en el país y misma que está constituida por 2 cantones, de las cuales derivan del cantón Santo Domingo 7 parroquias urbanas y 7 parroquias rurales (Gobierno Autónomo Descentralizado [GAD], 2023).

La muestra es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tiene que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además de que debe ser representativo de la población. (Hernández, 2014).

Para la muestra se propone un muestreo por conveniencia (no probabilístico) para el levantamiento de los datos, para el efecto se aplica de entrevistas bajo criterios de selección de las personas que participarán y que aportan desde ejes transversales.

3.3. Técnicas e instrumentos de investigación

Las técnicas de investigación son procesos e instrumentos que se utilizan para determinar el estudio de un fenómeno determinado, el cual permite recopilar, examinar y exponer la información, de esta forma se logra el objetivo de toda la investigación, obteniendo nuevos conocimientos para estudiar las costumbres y creencias de un grupo social. (González, 2021).

Una de las técnicas es la observación, la cual es una de las principales herramientas que utiliza el ser humano para ponerse en contacto con el mundo exterior, cuando la observación es cotidiana da lugar al sentido común y conocimiento cultural y cuando es sistemático y propositiva tiene fines científicos (Álvarez, 2009).

Por otro lado, la observación será aplicada en la investigación mediante un análisis e interpretación del comportamiento de los usuarios en las ciclovías de la ciudad de Santo Domingo de los Colados para encontrar patrones en la usabilidad del espacio.

Así también, según (González, 2022) la entrevista es un método de investigación cualitativa que se dialogó con los actores clave del estudio, mismos que son convocados para tomar en cuenta sus opiniones y apreciaciones con respecto al tema.

En la investigación, se plantea la entrevista con actores clave y abordar temáticas sobre gobernanza, turismo, academia, salud y usuarios.

3.3.1. Técnica de análisis de datos

Existen diferentes técnicas y metodologías que, según el área de negocio y las necesidades, las cuales se pueden aplicar para el análisis de datos en diferentes formas siendo basadas en aspectos matemáticos –estadísticos como visuales siendo un proceso de examinar, limpiar, transformar y modelar un conjunto de datos con el objetivo de descubrir información útil, extrayendo conocimiento y tomar decisiones informadas.

(Innovación, 2023)

La técnica de análisis de datos se aplica en función al estudio planteado, cualitativo, para el efecto se tabulan los datos a través de una hoja de cálculo y se identifica patrones en las respuestas de las entrevistas y en la observación.

4. RESULTADOS

4.1. Diagnóstico situacional de la ciclo vía en la zona urbana de Santo Domingo.

La ciudad de Santo Domingo pretende generar respuestas ante un eminente problema de movilidad, el objetivo es disminuir el congestionamiento vehicular y a su vez crear una cultura en la ciudadanía por el uso de medios poco convencionales como la bicicleta, como transporte alternativo, acciones que incluso puede mejorar la calidad de vida de los habitantes, como lo promueven los ODS.

La creación de la ciclo vía en la ciudad de Santo Domingo, según (Castellano, J. 2019) en sus inicios tenía una aceptación del 90%. Los habitantes consideran que la bicicleta es un medio de transporte alternativo adecuado, lo cual justifica la implementación del proyecto con la creación de carriles exclusivos para ciclistas y la construcción de una cultura alineada a un transporte sostenible, eficiente y amigable con el medio ambiente.

Sin embargo, existen ciertas irregularidades las cuales no se toman en cuenta en las ciclo vías de la ciudad de Santo Domingo, dejándolas pasar por alto, principalmente por el mal uso que los ciudadanos de algunas zonas, tomándolas como puestos de mercados libres para vender sus productos, sin importar que es inadecuado situarse en aquellos sitios de la ciudad.

Actualmente, se puede notar en algunos lados de las ciclo vías cuentan con un abandono por parte del gobierno autónomo descentralizado de la ciudad de Santo Domingo, en los siguientes parámetros que son (mantenimiento, estado de la ciclo vía, programas por parte del GAD) son uno de los argumentos los cuales les hace falta a ciertas zonas de ciclo vías de la ciudad.

No se articulan estrategias de uso adecuado de los espacios para que tengan un buen funcionamiento primeramente por parte de las Autoridades pertinentes y de la ciudadanía para obtener buenos beneficios en la ciudad y de esa manera reducir un poco el

congestionamiento en el cual estamos viviendo de hoy en día por falta de concientización.

No se involucra la sociedad civil en acciones que hagan un aprovechamiento de un servicio que puede mejorar la calidad de vida de la ciudadanía la cual fuera muy eficaz, ya que las personas sintiesen un poco más de seguridad por parte algunas autoridades pertinentes en la ciudad.

En la ciudad no podemos evidenciar un mejoramiento en los problemas coyunturales iniciales, lo cual deja en varios congestionamientos con el tráfico y con las vías que tienen irregularidades, con endeudamientos que son un poco peligroso para los usuarios, no pueden transitar de una manera adecuada y sin ninguna preocupación al momento de transitar por esas zonas.

La empresa privada no se vincula con un interés mancomunado de la sociedad, a través de acciones específicas como el fomento de actividades, se desea fomentar para que a ciudadanía tenga un estilo de vida diferente y se pueda regularizar de mejor manera el tráfico y la salud de las personas también tomando en cuenta ciertos proyectos de capacitación para llevar una vida saludable mediante un poco de ejercicio.

Fomentar una seguridad por el mal uso del espacio por parte de la ciudadanía: motos, triciclos, motos eléctricas, comercio, entre otras acciones, las cuales se desarrollan en estas zonas de ciclovías dándole mal usos a la zona porque los usuarios no pueden transitar de la manera adecuada con sus bicicletas tranquilamente.

En conclusión, al casco urbano se puede notar que la ciudad cuenta con un gran porcentaje de aceptación por el uso de la bicicleta, pero las personas se evitan realizar cierto deporte tanto por la inseguridad o falta de mantenimiento en las vías, sería uno de los principales ejes los cuales tendríamos que comenzar a poner en pie para un buen funcionamiento de este deporte en la ciudad.

4.2. Percepción de los actores sociales de las ciclovías de Santo Domingo.

Para tener una percepción de los actores sociales, quienes representan a la sociedad, se plantea un ciclo de entrevistas a través de un instrumento estructurado en función a las variables del estudio, dimensión, indicadores y preguntas, hilo conductor que permite un planteamiento estratégico en función al problema de estudio planteado.

Desde la perspectiva de la academia, se realiza una entrevista a un experto en la rama de arquitectura para tener un punto de vista técnico, puesto que la ciudad ha tenido un crecimiento progresivo en infraestructura con ausencia de una planificación. Las mejoras que han venido realizando desde la gobernanza responden a necesidades inmediatas y tangibles, demandantes desde las masas, sin embargo, estas no se asientan en una sólida planificación urbana a largo plazo, como ocurre en metrópolis o ciudades con crecimiento controlado a nivel de infraestructura.

El experto en mención, al ser consultado sobre la existencia de estudios por parte del GAD Cantonal, respecto a la utilidad de la ciclovía por parte de la ciudadanía, menciona que existe un estudio para la implementación de esta vía por medio de la participación del Municipio, esto se implementa a raíz de la pandemia por la necesidad del distanciamiento social que se debían marcar entre las personas, la gobernanza vio en la crisis una oportunidad. Tomando en cuenta que fue una implementación precipitada, desde el punto de vista técnico, debía analizarse cuáles eran las rutas que se debían realizar o los puntos que debían conectarse y las necesidades de la ciudadanía de crear una nueva movilidad, ello se tradujo en únicamente en largas ciclovías en las principales arterias viales de la ciudad, con una gran falta de funcionamiento en avenidas como la Avenida de los Tsáchilas, que acarreo problemas de tráfico durante y después de la pandemia. Este se presenta por la inexistencia de un estudio técnico con análisis desde el cabildo. El Municipio lo enfocó desde una medida inmediata, sin sostenibilidad en el tiempo, por ello, la usabilidad de las ciclovías en el presente es deficiente, con un conglomerado de problemas de gestión (ventas ambulantes, uso no adecuado, carencia de mantenimiento, entre otros).

Por otro lado, existe un plan de manejo de la ciclovía que debería ser el instrumento base para la gestión de estos espacios, mismo que está a cargo de la Agencia Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, así como también, el Departamento Obras Públicas del Municipio. Es decir, los instrumentos existen, pero su ejecución es precaria, lo que deriva en los problemas antes expuestos.

Con respecto a la implementación de una ciclovía en una ciudad y como se debe articular con la planificación de la misma, el experto menciona que una buena implementación de una ciclovía demanda rutas con puntos de mayor demanda de la ciudadanía y que genere acceso hacia los servicios que demandan, por ejemplo, acceso a oficinas para gestión de trámites gubernamentales y locales, centros de abastecimiento de víveres, centros comerciales y parques, para ver de qué manera las personas que viven en diferentes urbes articulan su movilidad con su cotidianidad como una alternativa, puesto que se evidencia que la rutas solo se concentran en el casco comercial de Santo Domingo.

Con respecto al tipo de regulaciones que demanda la implementación de una ciclovía en la ciudad, el profesional menciona que es imperativo identificar rutas con un análisis previo, el cual ayude a las personas a utilizar las ciclovías de una manera adecuada y organizada con regulación en su uso, similar a los casos expuestos en el primer capítulo. Ámsterdam, cambió su modelo de gestión de movilidad y convirtió la ciudad desde un enfoque cultural, aun cuando la comparación podría ser muy injusta, las ciudades pueden evolucionar para mejorar de sus habitantes. En el caso de estudio, las ciclovías no conectan con cooperativas con el casco urbano central para tener una mejor circulación desde ciertos puntos de la ciudad, teniendo en cuenta las necesidades de la ciudadanía. Adicional a lo expuesto, los temas de seguridad, se suman a la falta de interés de la ciudadanía.

Desde la perspectiva de los usuarios, se realiza la entrevista al ciclista amateur activo, para conocer su percepción desde un punto de vista técnico, puesto que la ciudad ha tenido un crecimiento progresivo con ausencia de estrategias, mismas que son necesarias para el aprovechamiento y accesibilidad de la comunidad.

Con respecto al estado actual de la ciclo vía y la percepción de la ciudadanía sobre la usabilidad del espacio, el profesional expone que, desde su perspectiva, en la actualidad existe una desvalorización sobre la importancia de la ciclo vía, sumado al estado deplorable por falta de mantenimiento de parte de la gobernanza, quien está convocada a mantener en buen estado el espacio para uso de la sociedad. Es importante recordar que actividad del ciclismo aportar a los estilos de vida saludable y rompe rutinas sedentarias, así también disminuye la contaminación atmosférica y contribuye a un ambiente menos contaminante.

Menciona de manera clara que la cultura del ciclismo permite que se pueda de una forma dinámica la ciudad, incluso es una buena opción para aplicarla en el turismo de la ciudad a fin de salvaguardar la seguridad e integridad de quienes realicen el ciclismo turístico, las autoridades policiales son pieza clave para vigilar que todo marche en orden alrededor de la ciudad.

Las ciclo vías dentro de la ciudad no son usadas de manera correcta, por esta razón muchas veces ocurren accidentes que afectan al ciclista, ya que muchos vehículos suelen ingresar al área de la ciclo vía, por temor a ello las personas dentro de la provincia no han creado una costumbre para hacer uso de este medio de transporte ante las diferentes actividades.

Según el conocimiento del entrevistado, el GAD municipal realiza un programa de ciclo vías, eventos que fomentan la cultura por el ciclismo, además, explica sobre los aspectos que contribuyen al ciclismo, salud, recreación, otros, aun cuando no ha sido participe, en este tipo de eventos, asegura que es un espacio necesario dentro de la provincia, misma que carece de amor por el ciclismo.

Dentro de la zona urbana, el GAD municipal debe generar políticas a fin de garantizar la integridad física de los ciclistas, es decir, quienes practiquen el ciclismo lo pueden realizar sin temor a que sean atropellados o maltratados por conductores, con esto la manera de pensar ante el ciclismo urbano por parte de la población cambiará completamente porque dejan de pensar que el ciclismo urbano es inseguro.

Una buena opción es la actuación de las autoridades de la provincia con la finalidad de fomentar rutas ciclistas rurales como una manera de incentivar el turismo en zonas rurales de Santo Domingo, para ello deben adecuar las rutas para que sean más accesibles para los ciclistas, sin lugar a duda la parte rural de la provincia cuenta con una riqueza impresionante en cuanto a los ríos, árboles, aves, etc.

La seguridad para los ciclistas debe ser un punto fundamental a tomar en cuenta dentro de la provincia, deberían las autoridades tomar como referencia de otras ciudades dentro y/o fuera del país dónde el ciclismo es un eje de fundamental de la vida de los ciudadanos como medio de transporte prioritario.

Desde la perspectiva de la academia, se realiza la entrevista a una experta en turismo, con la finalidad de obtener un punto de vista desde el eje turístico, menciona que Santo Domingo ha crecido de manera notable en muchos aspectos, pero dentro de lo que concierne al área del turismo es muy pobre pese a la riqueza turística tanto en la zona urbana como rural que posee la provincia en general, es clave conocer como desempeñarse ante el tema de turismo para de esta manera brindar la mejor atención tanto a locales como a visitantes. Si se genera servicios turísticos sostenibles en la provincia, como en el caso de ciudades de referencia como Ámsterdam, Holanda, la cual maneja de forma adecuada el turismo y el ciclismo, se podría llegar a tener una ciudad más atractiva y que sea amigable con el medio ambiente, ideal para impulsar el turismo verde.

Por otro lado, la experta menciona como contribuye la ciclovía a la ciudad de Santo Domingo, esta permite que los usuarios puedan recorrer espacios abiertos dando impulso a la ciudad desde el comercio, y contribuir a la parte económica de los pequeños negocios, de la misma manera se pueden realizar ferias donde se fomente el turismo socio-económico el mismo es realizado mediante el ciclismo, es una forma de realizar turismo por zonas estratégicas de la provincia promoviendo de esta manera el comercio tanto de pequeños como medianos negocios dedicados a la venta de diferentes productos en la mayoría de casos comida aunque existen emprendedores que elaboran y comercializan recuerdos

elaborados con materiales reciclados, alternativa viable para darle una segunda vida a lo que fue de cierta forma desechado como plásticos, cartones, etc.

Por otra parte, considera que la ciclovía mejora la percepción de la ciudad por parte del turista, puesto que encuentra un compromiso conjunto por parte de los actores sociales (conductores, peatones, ciclistas y autoridades) que constituyen a la circulación.

Los turistas no suelen hacer uso de las ciclovías dentro de la zona urbana por falta de seguridad a su integridad física porque no existen regulaciones que son necesarias para que exista plena confianza al momento de utilizarla sienten esa falta de respeto a los ciclistas. Por otro lado, las entidades gubernamentales de la ciudad tendrían que centrarse en ofrecer garantías y seguridad para los ciclistas, de esta forma el miedo cesará y la ciudad será un sitio seguro para los ciclistas.

La profesional agrega que existen un desorden en la ubicación de las ciclovías, puesto que han sido colocadas en zonas de alto tráfico y representa un peligro, algo que demuestra que las autoridades desconocen el tema o carecen de estudios técnicos dentro del tema.

Se puede notar como ciertas ciclovías de la ciudad están en pleno abandono, no tienen ningún fin de ser utilizadas por la ciudadanía, como ya lo mencionó anteriormente, la inseguridad es un aspecto negativo dentro de Santo Domingo, ello repercute en el abandono de las ciclovías.

Desde la perspectiva de la academia, se realiza una entrevista a la catedra en la rama de enfermería para tener un punto de vista saludable, con la finalidad de conocer la manera de llevar a cabo la disminución de enfermedades tomando en cuenta que ciudad obtuvo cierta cantidad de personas afectadas a causa del Covid-19 el cual padeció la mayor parte de la población por ello muchas personas suelen presentar gripas frecuentes, dolores musculares, dolores de cabeza, dificultad para respirar al realizar alguna actividad que requiere algún tipo de esfuerzo, etc., mediante el ciclismo el estado de salud puede mejorar

poco a poco porque al practicar este deporte el cuerpo se vuelve más fuerte incluso llegando a sanar ciertas dolencias.

La ciudad de Quito es una ciudad referente en este tipo de conceptos, debido a que dispone de infraestructura adecuada para los ciclistas, ya que proporciona seguridad para quienes utilizan las ciclovías, con agentes de seguridad que vigilan un buen uso y seguro del espacio, muchos empleados tanto del sector público como privado hacen uso de la bicicleta como un medio de transporte válido para evitar el caos vehicular, si en una ciudad capital se ha logrado dar prioridad a la seguridad del ciclista, la propuesta es sostenible en Santo Domingo.

En función al aporte para llevar un estilo de vida saludable, la experta en salud menciona desde su perspectiva que las personas deben optar por el ciclismo como una manera de transportarse la cual aporta tanto a la salud como al ambiente, sería muy factible que por parte del GAD se brindara la posibilidad a las personas de poder adquirir una bicicleta, de esa manera se ayuda a fomentar una mejor forma de vida tanto para beneficio propio como para con el medio ambiente porque el uso de los vehículos causa un impacto ambiental muy elevado producto de eso el aire en la ciudad cada vez se vuelve más pesado y tóxico. Las ciclovías deben ser prioridad de las entidades gubernamentales, el compromiso de garantizar la seguridad de los ciclistas es muy importante para motivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, con ello podrán contribuir al cuidado ambiental que tanta falta hace.

La catedrática indica desde su punto de vista que OMS/ OPS sobre el impacto del smog, en la ciudad el cual es muy alto, la sociedad no muestra voluntad para asumir el cuidado ambiental en diferentes maneras los malos hábitos son los que priman, razón por la que existen enfermedades de tipo respiratorio o cardíacas a causa del nivel de contaminación atmosférica existente, muchas son las razones entre ellas la falta de cultura ambiental, el desconocimiento por parte de la población con respecto a las causas de la contaminación atmosférica, es allí donde la actuación de las autoridades de Santo Domingo

es clave porque pueden concientizar a la población de que el uso constante de vehículos contamina en gran medida el ambiente, que una opción amigable de transporte es la bicicleta, así mismo se pueden realizar eventos a fin de dar explicaciones de manera detallada sobre el tema del ciclismo.

4.3. Propuesta de mejoramiento del espacio público.

Desde la perspectiva del mejoramiento del espacio público, la propuesta se basa en promover la iniciativa de utilización de las estructuras de movilidad de ciclistas para llevar a cabo un buen funcionamiento, con cada una de las zonas, dándole una importancia como se nota en diferentes países como, Holanda siendo el eje la movilidad en bicicletas desarrollando un ambiente fuera de contaminación y así disminuyendo el uso del transporte vehicular.

a) Mejora movilidad de ciclovías

Temática: Ciclovías de la zona urbana.

Figura 1. Propuestas de mejoramiento para un desarrollo adecuado de la utilización de ciclovías en la ciudad de Santo Domingo.

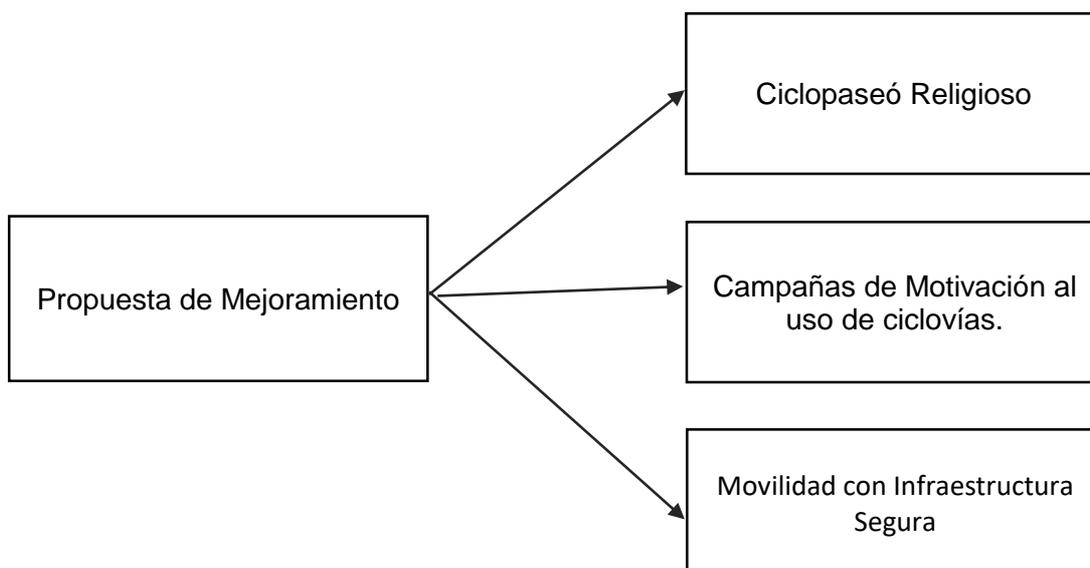


Tabla 1. Propuesta de mejoramiento en la actividad de realizar ciclopaseó religioso en la ciudad de Santo Domingo.

PROPUESTA DE MEJORAMIENTO					
Macroproyecto:	1. Experiencia de Usuario				
Proyecto:	1.1. Movilidad como Ciclopaseó Religioso				
Ámbito:	Estrategia de utilización de ciclovías				
Propuesta:	Realización de Ciclopaseó Religioso				
<p>Descripción: Promover esta iniciativa a las personas por medio de eventos religiosos para la utilización de las ciclovías en la parte urbana de la ciudad de forma sostenible para la sociedad y no perjudicial al medio ambiente.</p> <p>Esta propuesta está encaminada para una mejora en la utilización de las infraestructuras de ciclovías desarrolladas dentro de la ciudad para llevar un ambiente más saludable e implementar nuevas alternativas para reducir el uso del transporte vehicular y los usuarios tenga otro uso, transportación más saludable</p>					
Foto referencial					
					
La Hora. (2021). Paseo Religioso Valle de los Chillos.					
Impacto en los puntos estratégicos (alto, medio, bajo)	Medio ambiente	Calidad de vida	Seguridad	Accesibilidad	Eficiencia
	A	A	M	B	A
Actores identificados: Sector publico Sociedad de Santo Domingo	Fecha de inicio: 12/12/2023		Fecha de finalización: 25/06/2024		
	Observaciones Hito destacado: Accesibilidad del uso de ciclovías solo para las personas que cuenten con acceso a una bicicleta.				

Tabla 2. Propuesta de mejoramiento en la realización de campañas de motivación del uso de las ciclovías en la ciudad de Santo Domingo.

PROPUESTA DE MEJORAMIENTO					
Macroproyecto:	1. Experiencia de Usuario				
Proyecto:	1.2. Plan de movilidad sostenible				
Ámbito:	Estrategia de utilización de ciclovías en la zona urbana				
Propuesta:	Campaña de motivación del uso de ciclovías				
<p>Descripción: Estas campañas estarán dirigidas al sector urbano de la ciudad de Santo Domingo, se encuentra cierta parte de infraestructura de las ciclovías, de esa manera incentivar a las personas de diferentes partes de la ciudad hacer uso de la bicicleta, para llevar una vida más saludable y enfocarnos a un cambio de transportación menos contaminante.</p> <p>Esta propuesta encamina para una mejora en la utilización de la infraestructura de las ciclovías llevando un plan de mejoramiento a cada una de las instituciones, que pueden ser parte de este cambio incentivando a sus alumnos con notas extras u otra manera y así poder llevar una forma de vida diferente con la adaptación de cambios provenientes.</p>					
Foto referencial					
Miguel. (2014). Campaña de concienciación.					
Impacto en los puntos estratégicos (alto, medio, bajo)	Medio ambiente	Calidad de vida	Seguridad	Accesibilidad	Eficiencia
	A	M	B	B	A
Actores identificados: Sector publico Sociedad de Santo Domingo	Fecha de inicio: 12/12/2023		Fecha de finalización: 25/06/2024		
Observaciones Hito destacado: Algunos usuarios no respetan los espacios de las ciclovías por ese motivo hay personas que se reúsan a la utilización de la bicicleta.					

Tabla 3. Propuesta de mejoramiento en la movilidad con infraestructura segura en la ciudad de Santo Domingo.

PROPUESTA DE MEJORAMIENTO					
Macroproyecto:	1. Rutas Seguras				
Proyecto:	1.3. Seguridad de Infraestructura				
Ámbito:	Estrategia de movilidad				
Propuesta:	Movilidad con infraestructura segura				
<p>Descripción: Se trata de que las ciclovías internas y externas de la ciudad estén con la infraestructura correspondiente para la seguridad de cada uno de los usuarios, así no tengan ninguna clase de accidentes y puedan transportarse de una manera tranquila hacia sus respectivos destinos de la misma manera que los usuarios cuenten con beneficios alternos por algún inconveniente que pueda ocurrir en la ciclovía.</p>					
Foto referencial					
					
Castiblanco, W. (2020). Plan de movilidad segura.					
Impacto en los puntos estratégicos (alto, medio, bajo)	Medio ambiente	Calidad de vida	Seguridad	Accesibilidad	Eficiencia
	M	M	A	M	M
Actores identificados: Sector publico Sociedad de Santo Domingo	Fecha de inicio: 12/12/2023		Fecha de finalización: 25/06/2024		
Observaciones Hito destacado: Los accesorios de seguridad cuenten con colores fuertes para de esa manera sea más visible para los conductores y no allá ninguna clase de accidentes.					

5. DISCUSIÓN

En los resultados del trabajo puede apreciar de qué manera se está llevando a cabo la utilización de las ciclovías en la ciudad Santo Domingo, por el hecho que peatones y transportistas no respetan dándole un mal uso del espacio, por esta razón algunos ciclistas no utilizan las ciclovías para evitar accidentes o inconveniente con otros usuarios dando a conocer el área de estudio la cual concuerda con las entrevistas realizadas a nuestros expertos. Por su parte se toma como modelo de éxito, a la ciudad de Ámsterdam, en el cual la ciudadanía promueve el cuidado del medio ambiente y la perseverancia de la biodiversidad para de esa manera vivir en un ecosistema saludable.

El análisis también dio a conocer que existen modelos de éxito el ayudarían a mejorar la movilización y percepción de las personas, llevando a cabo una relación a la calidad de desempeño por parte de la entidad gubernamental y de la ciudadanía y así tener un mejor desarrollo, el cual que no coincide con la realidad que está atravesando la ciudad de Santo Domingo al no contar con los análisis necesarios para llevar a cabo un planteamiento sostenible para la ciudad. Por otro lado, los holandeses durante 40 años han diseñado y construido infraestructuras y así disminuir el uso vehicular y motivar a las personas al uso frecuente de la bicicleta.

El concepto de ciclo paseó Religioso es una visión amplia para un buen desarrollo, según (La Hora, 2016) señala de cómo se lleva a cabo el desempeño de una vida saludable para la ciudadanía, tomando en cuenta un desarrollo hacia nuestros usuarios la cumpliendo con una estructura económica sostenible, infraestructura y servicio público eficiente, además comprometidos con el medio ambiente.

La ciudad Santo Domingo según (Castellano, J. 2019) tomando en cuenta que en que sus inicios la aceptación de parte de los habitantes era del 90% muy convincente, considerando que el uso de la bicicleta es muy alternativo y adecuado para el bienestar de las personas tanto para la salud como para su vida cotidiana, tomando en cuenta de cómo

esto se pudo ir transformando al pasar de los años, de esa manera la ciudad cuenta con una amplia creación de carriles exclusivos para ciclista tomando en consideración la cultura alineada a un transporte sostenible, eficiente amigable con el medio ambiente. En contexto podemos observar la disminución de usuarios con el uso de ciclovías por falta seguridad y mantenimiento en ciertas partes de la ciudad, por el cual la ciudadanía busca una mejor implementación de esa manera las personas puedan transitar de manera satisfactoria.

Tal y como se muestra para los años futuros según (PDOT, 2015) hace la proyección de que en el año 2030 la mayor parte de la población vivirá en la ciudad por la cual tomamos en cuenta que el uso de la bicicleta se daría de una manera masiva disminuyendo una gran cantidad de contaminación dentro de la ciudad de Santo Domingo. Con los resultados de la investigación, esperamos que las poblaciones tomen en consideración el uso de la ciclovía es favorable para la salud y para el medio ambiente favoreciendo en el desarrollo de promover un turismo sostenible.

La planificación la cual se realizó las ciclovías no tuvo un análisis convincente, estratégico por lo que fue muy apresurada por parte de las entidades convincente, por ser de una manera acelerada por la emergencia la cual estaba surgiendo del Covid-19 el cual afecto la población. En la ciudad de Santo Domingo una de las ciclovías panificadas con un análisis estratégico en la que podemos notar un cambio positivo para el turismo dándole énfasis a un ambiente menos comtamente en las partes rurales de la ciudad la cual cumple con un turismo sostenible, por parte de la ciudadanía llevando a cabo la utilización frecuente de ciclovías para realizar deporte u ocio familiar cada fin de semana, considerando que en la actualidad la ciudad se encuentran en un estado inseguro para los usuarios por la situación que está viviendo el país.

Al crear una estrategia para que la comunidad pueda utilizar las ciclovías de una manera adecuada desde distintos lugares de la ciudad como las cuales son las cooperativas de esa manera poder alinearse a las ciclovías que se encuentran realizadas dentro de la ciudad y de esa manera desarrollar un turismo más sostenible y darles un

movimiento socioeconómico a los pequeños negocios que se encuentran cerca de cada una de las ciclovías

La comunicación es uno proceso importante en la integración social, la cual le ayuda a las personas a tener mejor entendimiento de esa manera poder utilizar las ciclovías conscientemente y de la manera adecuada tomando en consideración el mejoramiento de la infraestructura y circulación de los usuarios llevando a cabo la utilización de un medio de transporte saludable para el medio ambiente y así dar a conocer que no es posible esta comunicación sin explicar la mentalidad de la generación que dominara el mundo en la siguiente década, siendo uno de los motivos que presente la propuesta la cual le da importancia, al medio al medio que influye en la sociedad.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

En Santo Domingo las ciclovías no tienen por parte de las autoridades la atención necesaria, partiendo en que algunas están ubicadas en zonas de alto tránsito vehicular, lo que es un peligro evidente para los ciclistas por accidente que han ocurrido y en un futuro pueden ocurrir esto demuestra la falta de estudio en el proyecto por parte de los profesionales encargados del mismo.

La falta de cultura concerniente al ciclismo es ausente porque personas que lo han practicado fueron víctimas de robo, razón por la que las personas prefieren no optar por el ciclismo como medio de transporte o como práctica deportiva, además dentro de Santo Domingo la delincuencia se encuentra en continuo crecimiento.

Pese a realizarse unos cuantos eventos por parte del GAD municipal con la finalidad de concientizar a la población sobre el tema del ciclismo, el miedo por parte de ciclistas de usar ciclovías sigue latente porque no se les proporciona garantías en cuanto a su integridad física.

Es indiscutible que el ciclismo es clave con respecto a una contribución ambiental porque es un medio de transporte completamente amigable con el medio ambiente, los beneficios que trae a la salud son varios porque mejora la calidad de vida de una manera tan notable.

El ciclismo puede ser implementado al turismo de Santo Domingo porque tanto en el área urbana como rural la riqueza con la que cuentan es impresionante solo que las autoridades no han brindado facilidades y estrategias para que los locales y visitantes puedan optar por este tipo de turismo, que además incrementaría el ingreso de comerciantes de Santo Domingo.

6.2. Recomendaciones

Se recomienda que el estudio y análisis de la implementación de ciclovías sea amplio con cada una de las alternativas las cuales se vayan a llevar a cabo teniendo un planteamiento.

Las autoridades de Santo Domingo deben garantizar la seguridad de los ciclistas mediante la disposición de agentes del orden en zonas de mayor peligro dentro de las ciclovías.

Las sanciones o multas a conductores vehiculares que invadan la ciclovía deben ser severas para evitar en un futuro algún tipo de accidente.

Las concentraciones con ciclistas tanto profesionales como amateur son clave para que puedan nutrirse de una manera mutua.

Un estudio a profundidad con respecto a la cultura ciclista es clave dentro de Santo Domingo a fin de conocer qué estrategias se pueden considerar para ser llevadas a cabo para concientizar a la población sobre los beneficios del ciclismo.

Las autoridades deben generar un proyecto que permita una fusión entre ciclismo y turismo al ser una provincia con potencial turístico, porque no generar un nuevo tipo de turismo dentro de Santo Domingo, incluso puede ser altamente demandado por propios y ajenos a la provincia.

La formación de toda la población con respecto al ciclismo, incluyendo niños, adolescentes y adultos, es primordial porque solo de esta manera se puede formar el respeto tan necesario ante los ciclistas.

Sin acciones de las autoridades pertinentes de Santo Domingo con respecto a las ciclovías y a todo lo que ello concierne, el ciclista no se encontrará seguro de usarlas o de formar un estilo de vida con relación al ciclismo.

7. REFERENCIAS

Álvarez, G. (2009). Métodos, técnicas e instrumentos de investigación. Recuperado de https://eduvirtual.cuc.edu.co/moodle/pluginfile.php/629669/mod_resource/content/1/M%C3%A9todos%20t%C3%A9cnicas%20e%20instrumentos%20de%20investigaci%C3%B3n.pdf

BBVA, (2022). ¿Qué es el turismo sostenible? Un modelo de respetuoso con el planeta. Recuperado de [¿Qué es el turismo sostenible y cómo puede salvar el planeta? \(bbva.com\)](#)

Cabrer, B. Szmulewicz, P. García, G. Gutiérrez, C. Sancho, A. (2010). El turismo Sostenible es un reto ara el Destino. Recuperado de (65) El turismo sostenible, un reto para los destinos. Estudio comparativo para destinos emergentes de la región de los ríos en el sur de Chile | Pablo Szmulewicz - Academia.edu

Castellano, J. (2019). Análisis de necesidad de ciclovía en Santo Domingo. Recuperado de [ANALISIS DE NECESIDAD DE CICLOVIAS EN SANTO DOMINGO \(redisd.org\)](#)

Cesar A. (2010). Metodología de la Investigación. Recuperado de [Metodología de la investigación \(abacoenred.com\)](#)

Dirk J, (2022). Infraestructura de Holanda. Recuperado de [Dirk Janssen \(@dirkjanjanssen\) / Twitter](#)

Educación, T. Población y muestra de investigación. Recuperado de [Población y muestra de investigación - Definición, proceso, técnicas y fórmulas \(organizadoresgraficos.org\)](#)

El comercio. (2021). La ciclovía Jefferson Pérez fue inaugurada en Santo Domingo de los Colorados. Recuperado de [La ciclovía Jefferson Pérez fue inaugurada en Santo](#)

Domingo de los Colorados - El Comercio

GAD. (2023). Situación. Recuperado de Situación - Municipio de Santo Domingo

Garzón, W. (2013). En Santo Domingo se realizó el primer ciclopaseó denominado "Ruta por la Salud". Recuperado de En Santo Domingo se realizó el primer Ciclopaseó denominado "Ruta por la Salud" (asambleanacional.gob.ec)

González, G. (2021). ¿Qué son técnicas de investigación? Recuperado de Técnicas de investigación: qué son, tipos, características, ejemplos (lifeder.com)

González, A. (2022). ¿Qué es la entrevista en la metodología de la investigación? Recuperado de ¿Qué Es La Entrevista En La Metodología De La Investigación? ★ SkyJobNet.com | 2022

Guillermo Westreicher, (2021). Variable dependiente. Recuperado de Variable dependiente - Qué es, definición y concepto | 2023 | Economipedia

Guillermo Westreicher, (2021). Variable Independiente. Recuperado de Variable independiente - Qué es, definición y concepto | 2023 | Economipedia

Hernández, S. (2014). Metodología de la investigación. Recuperado de Metodología de la investigación - Sexta Edición (uca.ac.cr)

INEC. (2010). Fascículo provincial Santo Domingo. Recuperado de STO (ecuadorencifras.gob.ec)

La hora. (2022). Problemas legales sin resolver afecta la estructura de la vía aventura. Recuperado de Problemas legales sin resolver afectan la estructura de la vía Aventura – Diario La Hora

La hora, (2019). Valle de los Chillos. Recuperado de Valle de Los Chillos – Diario La Hora

Ministerio de transportes y obras públicas. Tramos viales de Santo Domingo de los Tsáchilas cuentan con señalización de ciclovías. Recuperado de Tramos viales de Santo

Domingo de los Tsáchilas cuentan con señalización de ciclovías – Ministerio de Transporte y Obras Públicas (obraspublicas.gob.ec)

Moral M. (2016). El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible. Recuperado de El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible (eumed.net)

Moral, M. (2016). El Desarrollo del Cicloturismo como una modernidad Turística Sostenible. Recuperado de Dialnet-ElDesarrolloDelCicloturismoComoUnaModalidadTuristica-7955405.pdf

ODS. (2030). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) | Comisión Económica para América Latina y el Caribe (cepal.org)

OMT. (2015). Organización mundial del Turismo. Recuperado de Organización Mundial del Turismo (OMT) (coe.int)

OMT. (2021). Organización Mundial de la Salud. Recuperado de Destaca OPS/OMS a la bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud (paho.org)

OMT. Turismo responsable, sostenible y accesible. Recuperado de Sobre la OMT | OMT (unwto.org)

PDOT, (2015). Santo Domingo al futuro Chilachito. Recuperado de PDOT 2030 SANTO DOMINGO.pdf

Probabilidad. E. (2022). Muestreo no probabilístico. Recuperado de <https://www.probabilidadyestadistica.net/muestreo-no-probabilistico/>

Prucommercial. (2014). Que es Turismo Ambiental. Recuperado de ¿Qué es Turismo Ambiental? / Prucommercialre.com

Quito, (2020). Se implementan 25km de ciclovías emergentes en Quito. Recuperado

de Se implementan 25 km de ciclovías emergentes en Quito – Quito Informa

Rios, T. (2014). Historia de ciclovía. Recuperado de HISTORIA DE CICLOVÍA by Tatiana Rios (prezi.com)

Rodríguez, D. (2019). Operacionalización de variables proceso y ejemplos. Recuperado de Operacionalización de variables: proceso y ejemplos (lifeder.com)

Rojotse. (2022). El enfoque cualitativo de investigación. Recuperado de EL ENFOQUE CUALITATIVO DE INVESTIGACIÓN (tugiadeaprendizaje.co)

Ruiz, L. (2019). ¿Qué es el diseño de investigación y como se realiza? Recuperado de <https://psicologiyamente.com/miscelanea/disenio-de-investigacion>

Significados. Que es turismo. Recuperado de Qué es el Turismo (concepto y definición) - Significados

Tomas J & Sandra M. (2008). La producción de productos turísticos utilizando rutas ecológicas. Recuperado de Microsoft Word - 2 Art - Lopez-Guzman y Sanchez Cañizares.doc (pasosonline.org)

Vega, M. (2022). Población- Análisis de la población. Recuperado de Población - Análisis de la población - POBLACION Según el autor Arias (2006) define población como - Studocu

Veloz E, Zambrano J. (2018). Estudio predominar para la implementación de una ciclovía en la ciudad de Santo Domingo. Recuperado de TESIS SILVA - ZAMBRANO.pdf

8. ANEXOS.

Fotografías de las ciclovías

Fotografía a la ciclovía de la avenida de los Tsáchilas



Fotografía a la ciclovía de la avenida Río Zamora



Fotografía a la ciclovia de la avenida Abraham Calazacón



Fotografía a la ciclovia de la avenida Quito



Fotografía a la ciclovía de la avenida 29 de mayo



Fotografía a la ciclovía de la avenida Quito

