

Augusta Priscila Valdiviezo Martínez

**ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO VIGENTE PARA
FAVORECER LA MOVILIDAD ALTERNATIVA DE PERSONAS
EN EL CÁNTON CUENCA.**

Trabajo de Conclusión de Carrera (TCC) presentado como requisito parcial para la obtención del grado de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador de la Facultad de Derecho.

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Cuenca – Ecuador

2013

VALDIVIEZO, Augusta P, Análisis del Marco Jurídico Vigente para favorecer la Movilidad Alternativa de personas en el Cantón Cuenca. Cuenca: UPACÍFICO, 2013, 54p.

Director. Dr. Paúl Jiménez (Trabajo de Conclusión de la Carrera – TCC, presentado a La Facultad de Derecho de la Universidad Del Pacífico).

Resumen: Cuenca es la tercera ciudad de más importancia del Ecuador y declarada como Patrimonio Cultural de la humanidad, por sus calles circula 1 vehículo por cada 4 habitantes, el crecimiento anual poblacional es de un 2% en relación al crecimiento al parque automotor que es de 11.5%. Así, la relación de usuarios por vehículo en el Centro Histórico es de 10 vehículos por cada 10 u 11 habitantes. Por lo que se observa la necesidad urgente de crear un proyecto que sociabilice a las personas en el uso del transporte no motorizado. Con el uso de la bicicleta, se beneficia en general toda la población y haciendo cumplir lo que consagra la Constitución de la República del Ecuador referente al buen vivir, la salud, al tiempo libre, la contaminación ambiental y la transformación de las ciudades en amigables.

Palabras Claves: Transporte no motorizado, buen vivir, ciudades amigables.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Augusta Priscila Valdiviezo Martínez declaro ser la autora exclusiva del presente trabajo de conclusión de carrera.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de mi responsabilidad.

Por medio del presente documento cedo mis derechos de autora a la Universidad del Pacífico para que pueda hacer uso del texto completo de la tesis a título “Análisis del Marco Jurídico Vigente para favorecer la Movilidad Alternativa de Personas en el Cantón Cuenca” con fines académicos y/o de investigación.



Augusta Priscila Valdiviezo Martínez

**Cuenca – Ecuador
2013**

CERTIFICACIÓN

Yo, Dr. Paúl Jiménez docente de la Facultad de Derecho de la Universidad Del Pacífico como Director de la presente tesis, certifico que la Sra. Augusta Priscila Valdiviezo Martínez, egresada de ésta institución, es autora exclusiva del presente trabajo, el mismo que es auténtico, original e inédito.

A handwritten signature in blue ink on a light blue background. The signature reads "PAÚL Jiménez" with "ARRAIVA" written below it. The signature is stylized and includes a large flourish at the end.

Dr. Paúl Jiménez

**Cuenca – Ecuador
2013**

DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD

Al presentar esta tesis como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador de la Universidad del Pacífico, autorizo a la Biblioteca de la Universidad para que haga de esta tesis un documento disponible para su lectura.

Estoy de acuerdo en que se realice cualquier copia de esta tesis dentro de las regulaciones de la universidad según como dictamina la L.O.E.S. 2010 Art. 144.

**Cuatro copias digitales, de ésta tesis de grado quedan en custodia de la Universidad Del Pacífico, las mismas que podrán ser utilizadas para fines académicos y de investigación.
Para constancia de este compromiso suscribe,**



**Ing. Oswaldo Webster
Pro-rector Encargado**

**Cuenca – Ecuador
2013**

CAPITULO I	3
I INTRODUCCIÓN	3
I.A Cuenca	3
I.C Objetivos	6
I.D Justificación	6
I.E Metodología de Investigación.....	8
CAPITULO II	9
II DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD DE CUENCA	9
II.A Historia de la Ciudad.....	11
II.B Ubicación Geográfica.....	12
II.C Cuenca como Patrimonio Cultural.....	13
II.D Transporte de personas en la Ciudad de Cuenca.....	15
II.E La sobrepoblación vehicular en la ciudad de Cuenca	16
II.F Consecuencias resultantes del transporte de personas en la Ciudad de Cuenca	17
II.G Análisis de las alternativas de implementación de ciclo vías para la Ciudad de Cuenca ...	20
II.H Cuenca y la bicicleta.	24
CAPÍTULO III	26
III ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS INTERNACIONALES, CIUDADES CON LEGISLACIONES QUE	
IMPULSAN LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	26
III.A Bogotá- Colombia	26
III.B Infraestructura para bicicletas en Bogotá.	29
III.C Norma legales vigentes para el Transporte en bicicleta en Bogotá	30
III.D Experiencias en el mundo	33
CAPÍTULO IV	35
IV. MARCO JURÍDICO VIGENTE QUE FAVORECE A LA MOVILIDAD ALTERNATIVA A NIVEL	
NACIONAL	35
IV.A Artículos que promueven la movilidad no motorizada en la Constitución de la República del Ecuador	35
IV.B Artículos que promueven la Movilidad no Motorizada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial	38
IV.C Análisis de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial.	41

IV.D Análisis del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomías y Descentralización.....	41
CAPITULO V	43
V. PROPUESTA DE UNA ORDENANZA MUNICIPAL PARA MOTIVAR LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN CUENCA-ECUADOR.....	43
V.A Considerandos, aspectos necesarios.-	43
V.B Principios legales que soportan la ordenanza.-.....	43
V.C Objeto de la Ordenanza.-	44
V.D Planteamiento de objetivos de la Ordenanza.-.....	44
V.E Definiciones.-	45
V.F Ordenanza que motiva en el Cantón Cuenca la movilidad en bicicleta.	45
V.G SÍNTESIS O CONCLUSIONES.....	54
I.F Bibliografía	55

CAPITULO I

I INTRODUCCIÓN

I.A Cuenca

Es la tercera ciudad de más importancia del Ecuador, en cuanto a su patrimonio cultural, cantidad de habitantes, extensión geográfica y desarrollo económico. Se encuentra situada entre los 2.350 y 2.550 metros sobre el nivel del mar, en el sector sur de la Cordillera Andina Ecuatoriana.

Según datos certificados de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte (UMT), publicado el 30 de julio del 2010, confirman que en Cuenca circula 1 vehículo por cada 4 habitantes, el crecimiento anual poblacional es de un 2% en relación al crecimiento al parque automotor que es de 11.5%. Así, la relación de usuarios por vehículo en el Centro Histórico es de 10 vehículos por cada 10 u 11 habitantes.

Provocando la necesidad urgente de crear un proyecto que sociabilice a las personas en el uso de otro medio de transporte. Crece la población, crece el parque automotor y las vías existentes en su mayoría son estrechas, la ciudad territorialmente no se encuentra preparada para resistir estos grandes cambios, por lo que se ve conveniente proporcionar una opción diferente a los ciudadanos, para que sea comience a incrementar a la bicicleta como medio de transporte alternativo y no contaminante.

Con esta nueva alternativa se beneficia en general toda la población y haciendo cumplir lo que consagra la Constitución de la República del Ecuador referente al buen vivir, la salud, al tiempo libre, la contaminación ambiental y la transformación de las ciudades en amigables.

I.B Problema

El conocimiento, al igual que la tecnología avanzan, las necesidades se multiplican y el anhelo del ser humano por tener cada día más nos ha llevado a un mundo consumista; un mundo que cada día se satura de nuevas necesidades, necesidades que difícilmente son compensadas; a pesar de que se utilizan gran parte de recursos naturales para la fabricación de nuevos bienes, que por una parte nos ayudan en la vida diaria, pero por otro lado nos perjudican, provocando un gran daño, daño que no solo se refleja en el ambiente si no que afecta a todas las personas que lo habitamos, llevándonos a vivir en ciudades con grandes problemas que no pueden ser solucionados de manera sencilla, existen iniciativas internacionales y nacionales, pero para su transformación real es necesario iniciar el cambio por uno mismo.

A partir del invento de la rueda, hace ya muchos años se comenzaron a crear diferentes medios de transporte utilizados en todo el mundo, medios de transporte que día a día han ido cambiando, mejorando e incrementando su número a nivel mundial.

El crecimiento acelerado en las ciudades ha incrementado la demanda de vehículos, cuyo mercado no crece en la misma proporción de la población sino de manera excesiva. La infraestructura vial, la falta de coordinación, la deficiente planeación de medios de transportes alternativos, la falta de motivación sobre el cuidado y respeto al medio ambiente, nos ha llevado a un casi irreparable mundo motorizado.

Los medios de transporte son una de las primeras causas de la contaminación, los impactos negativos que los vehículos causan al medio ambiente, la contaminación del aire, la contaminación auditiva, el consumo excesivo de recursos y la ocupación extensiva del espacio, provoca grandes problemas en la sociedad, tanto ambientales, de infraestructura, de tiempo y de cobertura, convirtiendo a las ciudades en caóticas, desordenadas y contaminadas.

Se debería suponer que la nueva tecnología ayuden y faciliten a las ciudades a dar mayor comodidad, a mejorar el ambiente, pero desafortunadamente se han convertido en ciudades llenas de vehículos, con tráfico durante todo el día, con largas horas de espera y tiempo perdido.

La investigación realizada por Organización Mundial De la Salud (OMS) el 2 de Octubre del 2008, concluye que la contaminación atmosférica constituye un riesgo medioambiental para la salud y se estima que causa alrededor de dos millones de muertes prematuras al año en todo el mundo, debido a infecciones respiratorias, cardiopatías, cáncer al pulmón, sedentarismo y los problemas de peso.

Frente a esta problemática ambiental y de salud pública gobiernos ya en el mundo reconocen que la bicicleta es un eficaz medio de transporte, que representa una alternativa cotidiana para muchas personas, convirtiéndose en una gran oportunidad para lograr un cambio profundo en las ciudades; ya que todo el espacio público está regido en función del transporte motorizado. Las ciudades, las vías, los puentes, los pasos a desnivel, los barrios, se construyen y son modificados según las necesidades de los vehículos. Un auto ocupa el espacio de 10 bicis, con esta nueva alternativa, ¿cuánto espacio podemos ganar si reemplazamos un vehículo por una bicicleta en nuestra hermosa ciudad?, sin contar con la disminución de los gases, el ruido, la disminución del tráfico.

Esto nos llevaría sin duda alguna a convertirnos en una ciudad más amable y respetuosa con el medio ambiente y se nos ratificaría derechos que como ciudadanos nos otorga la Constitución de la República del Ecuador.

I.C Objetivos

I.C.1. Objetivo General

Determinar las condiciones jurídicas para que en la ciudad de Cuenca se establezca un sistema de Movilidad Alternativa.

I.C.2 Objetivo Específico

I.C.2.a Identificar los beneficios de la bicicleta, frente al vehículo motorizado.

I.C.2.b Analizar experiencias internacionales sobre el uso de la bicicleta.

I.C.3.c Plantear una propuesta del contenido para una ordenanza de la Movilidad Alternativa en la ciudad de Cuenca-Ecuador

I.D Justificación

Cuenca fue declarada el 1 de diciembre de 1999 como Patrimonio Cultural de la Humanidad, por su patrimonio edificado, por el patrimonio natural y por su gente.

Cuenca tiene un largo pasado de formación y desarrollo, las necesidades sociales que siempre se incrementan, el cambio de la estructura de las ciudades, el aumento de la población, la falta de vivienda, la falta de espacios físicos ahora son una realidad que día a día provocan un cambio en la ciudad, el tráfico vehicular y su incremento ha llevado a Cuenca a dejar de ser lo que era antes.

Según datos certificados de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte (UMT) publicado el 30 de julio del 2010 confirman que en Cuenca existen alrededor de 85.000 vehículos, 15.000 vehículos flotantes, 3.500 taxis, 475 buses urbanos, 55 buses Inter-parroquiales, 440 unidades de carga liviana, 92 unidades de carga mixta, 623 escolares, 56

unidades de turismo, y alrededor de 80.000 vehículos privados. Existen 48.000 vehículos por día en avenidas que rodean la zona consolidada de Cuenca, nudos conflictivos de la ciudad y en especial en el Centro Histórico. Circula 1 vehículo por cada 4 habitantes; el crecimiento anual poblacional es de un 2% en relación al crecimiento al parque automotor que es de 11.5%; así la relación de usuarios por vehículo en el Centro Histórico es de 10 vehículos por cada 10 u 11 habitantes. Sin contar con las deficiencias que tiene nuestro sistema vial, no contamos con grandes avenidas y el planeamiento en la construcción de nuevas vías no estudia alternativas para posibles soluciones.

La movilidad alternativa es una nueva opción que en muchos casos es más eficiente que otros medios de transporte; y ya internacionalmente países como España, Holanda señalan a la bicicleta como medio adecuado para viajes cortos, es decir viajes que abarquen distancias entre cinco y ocho kilómetros, distancia para una movilización perfecta en Cuenca, además permite a sus usuarios un ahorro de dinero, un acceso más equitativo y libre al espacio público, derechos consagrados en la Constitución de la República; produce integración, facilita el contacto y la comunicación entre las personas; su uso genera beneficios a la salud, reduce el riesgo de contraer enfermedades crónicas como la obesidad, el sedentarismo y la diabetes, ayuda a la prevención y control de problemas físicos como la osteoporosis.

En la actualidad existen organizaciones en la ciudad de Cuenca que impulsan este propósito, basados en artículos de la Constitución de la República del Ecuador y la Ley de Tránsito Transporte, por lo que es importante un incentivo legal que viabilice de manera eficaz las normas que protegen esta alternativa.

I.D.1 Hipótesis

El Ecuador ofrece hoy el respaldo jurídico para la promoción de movilidad alternativa, y la ciudad de Cuenca tiene las condiciones geográficas y sociales para desarrollarla.

I.E Metodología de Investigación

- Consulta bibliográfica y documental. Analizar legislaciones extranjeras. Investigación en páginas del internet.
- Investigación de campo. Se realizará una investigación exploratoria, descriptiva y observación, porque no se cuenta con información referente a los aspectos que están implícitos en el tema de investigación dado que se cuenta con escasa bibliografía.

I.E.1 Plan de trabajo

Tabla N° 1 Cronograma

Actividad	Recurso a utilizar	Presupuesto	Fecha
Determinación de objetivos	Computadora	\$ 1.00	15 días
Fuentes de investigación	Computadora	\$1.00	15 días
Fundamentos teóricos	La Web	\$ 15	30 días
Capítulo I	La Web	\$10	30 días
Capítulo II	Observación, Web	\$ 80	90 días
Capítulo III	Entrevistas, Web	\$ 20	45 días
Capítulo IV	Información	\$ 10	45 días
Capítulo V	Información	\$10	60 días

CAPITULO II

II DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD DE CUENCA

Ubicada en el centro sur de la República del Ecuador y capital de la provincia del Azuay.

Fig.1 Descripción Socioeconómica de la Ciudad de Cuenca.



Fuente: Municipalidad de Cuenca

Fig.2

Bandera

Escudo



Fuente: Municipalidad de Cuenca

Fig. 3 Vista nocturna de la Avenida Solano en Cuenca.



(wikimedia.org)

II.A Historia de la Ciudad

Cuenca se levanta sobre la antigua ciudad inca de Tomebamba, lugar de nacimiento de Huayna-Cápac, el más célebre de los señores del Tahuantinsuyo, hijo del emperador Tupac Yupanqui, quien decidió fundarla sobre el asentamiento cañari de Guapondélic, por motivos políticos, pero también debido a una indudable atracción por el sitio.

Los amenos paisajes del entorno, la abundancia de agua y la extendida fama de sus habitantes por su habilidad de orfebres y ceramistas, determinaron la llegada al sector de los primeros europeos, que establecieron un Recinto, a principios del siglo XVI. Décadas más tarde, el día lunes 12 de abril de 1557, por orden del virrey del Perú Andrés Hurtado de Mendoza, Gil Ramírez Dávalos, en unión de un grupo de españoles y de los caciques Diego, Juan Duma, Luis y Hernando Leopulla fundaron una ciudad bajo el nombre de Santa Ana de los Cuatro Ríos de Cuenca.

El periodo Colonial duró tres siglos, en los que se consolida una personalidad mestiza de interesantes rasgos: sensible, amante del paisaje, conservadora de sus bienes, tranquila y laboriosa, que se enriqueció, particularmente por el comercio de sus artesanías, en especial de sus tejidos y gracias a la explotación y trabajo de los metales.

Otro rasgo de mestizaje fue la apropiación de un modelo arquitectónico proveniente, sobre todo, de la región de Andalucía, construido mayoritariamente con los materiales del sector, marcará de modo definitivo el rostro urbano de la pequeña ciudad, su carácter de villa colonial, en pleno período republicano. Mérito adicional es haber conservado en el centro histórico la traza geométrica en damero, respetando la división del espacio urbano por barrios, de acuerdo con la ocupación de sus habitantes.

La importancia política y económica alcanzada por la provincia azuayo-cañari durante la época colonial y sobre todo, por la ciudad de Cuenca, que llega en el siglo XVIII a ser una de las más pobladas del antiguo Reino de Quito, determinó el movimiento independentista del 3 de noviembre de 1820, que estaba a tono con lo que ocurría en el resto del país (municipalidadcuenca.gov.ec, p.1).

II.B Ubicación Geográfica

El lugar, un cuádruple sistema de terrazas naturales, rodeando de montañas y regado por múltiples corrientes de agua, había sido ocupado por los pueblos prehispánicos, precisamente, por su ubicación. Estaba al abrigo del rigor excesivo del clima andino; tenía un amplio espacio central, plano en el que se levantaban las edificaciones; una meseta ligeramente más elevada, hacia el norte (Cullca y otros sectores aledaños) y una gran área que se desplegaba en dirección sur, subdividida a trechos en dos terrazas: la más cercana a la urbe y la próxima a las colinas sureñas (Turi y elevaciones vecinas), en donde discurrían cuatro ríos, los hoy conocidos como Tomebamba, Yanuncay, Machagara y Tarqui, que regaban un terreno siempre verde, apto para cultivos y cría de animales, el que en la época colonial fue constituido en ejido, campo comunitario compartido armoniosamente por la colectividad.

El barranco, ceja levemente elevada, divide la segunda y la tercera terrazas y constituye una de las características más interesantes de la geografía cuencana, pues en la actualidad es el límite entre la ciudad tradicional y la nueva.

El clima es benigno. Una temporada de sequía afecta en la actualidad a Cuenca y sus alrededores, (entre junio y septiembre). El resto del año hay períodos de intensidad lluviosa variable, sobre todo en octubre-diciembre y en marzo-mayo.

Cuenca cuenta con una población de 505.585 según el último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) el 28 de noviembre del 2010, es la tercera ciudad más grande e importante del Ecuador y también la más atractiva y tranquila. Su Centro Histórico está constituido por una ciudad de aires coloniales, pero que es en verdad, republicana, pues la mayoría de sus atractivas construcciones proceden del siglo XIX. Hay también algunas edificaciones del siglo XVIII, entre ellas, los dos conventos de clausura, el del Carmen y el de la Inmaculada Concepción, parte de la antigua catedral y unas pocas casas particulares.

Desde el XIX se la conoce como “Atenas del Ecuador”, debido a la gran cantidad de personajes ligados a las humanidades, las artes y las letras que ha producido (municipalidadcuenca.gov.ec, p.1).

II.C Cuenca como Patrimonio Cultural

El 1 de diciembre del 1999, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) declaró al Centro Histórico de Cuenca como «Patrimonio Cultural de la Humanidad».

Esta Declaratoria es de fundamental importancia, pues debe acrecentarse la conciencia de que vivimos en un espacio físico pródigo de belleza y valores culturales, en el que se han

forjado obras que nos distinguen de otros pueblos, nos dan identidad y deben conservarse para el bienestar de todos los habitantes del planeta.

Desde esta perspectiva, conviene desarrollar el concepto de que el Centro Histórico de nuestra ciudad no es algo que nos pertenece tan sólo a nosotros sino que, en tanto es un bien auténtico y excepcional, dadas sus características culturales, es de propiedad de todos nuestros congéneres en el mundo en el que vivimos, al igual que cualquier otro lugar o sitio que ha sido declarado en esta condición (municipalidadcuenca.gov.ec, p.1).

Denominada en el año 2009 por la revista International Living como el mejor sitio del mundo para retirarse, ratificando que Ecuador es un paraíso para los jubilados extranjeros, por su maravilloso clima, la geografía diversa, bajo costo de vida y sobre todo por su gente que es muy acogedora y agradable (solitariogeorge.com, p.1).

Fig.4 Barranco Río Tomebamba. Patrimonio Cultural de la Humanidad



(cuenca.gov.ec, p.1)

II.D Transporte de personas en la Ciudad de Cuenca

II.D.1 Concepto de Transporte

El Art. 205 del Código de Comercio dice textualmente:

"Objeto y partes del contrato.- El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas."

El transporte en la ciudad de Cuenca usualmente se lo realiza en automóvil, bus, motocicleta, bicicleta y tracción humana. A partir de ahí, las personas eligen el medio de transporte más adecuado para cada uno: Transporte público, vehículo privado, taxi y bicicleta.

II.D.2 Requerimientos del usuario en el Transporte Público

Los usuarios del transporte público generalmente buscan buena calidad de los vehículos en los que se transportan, estaciones de bus confortables y cercanas, calles pavimentadas, puntualidad, buen trato por parte de los conductores, rapidez y en la mayoría de los casos un asiento en el bus.

II.D.3 Problemas frecuentes de usuarios del Transporte Público en la Ciudad de Cuenca

“El 70% de la población se moviliza en transporte público” (explored.com.ec, p.1). Lo que obliga al restante 30% a utilizar vehículo privado. Por otro lado, en la ciudad existen otros problemas como son: Maltrato que sufren los pasajeros por parte de los conductores, inseguridad, alto tiempo de espera, los viajes se realizan en condiciones incómodas.

Las personas tienen la opción del transporte público, pero muchas optan por el transporte privado.

Debido a estos inconvenientes el automóvil es uno de los medios más elegidos por la sociedad, porque no presenta los problemas antes mencionados, convirtiéndose en los más apetecidos y utilizados por su rapidez en los viajes que realiza, por el confort, por la seguridad, mientras que el transporte público es elegido principalmente por los costos bajos del viaje o por no tener otra opción.

En la actualidad se observa que en Cuenca existe un predominio del automóvil privado, con respecto al transporte público y al transporte no motorizado.

El uso irracional del automóvil en la ciudad, se ha convertido en un problema ya que se ha convertido en un bien fundamental, utilizado por la mayoría de gente. No se previno que la ciudad no está preparada para el gran aumento de automóviles que tiene.

El crecimiento del parque automotor en nuestra ciudad en los últimos años ha desbordado la capacidad organizativa del sistema viario, que ha sido y es uno de los ingredientes más importantes en la ciudad. Cuenca se caracteriza por un centro colonial congestionado puntos periféricos que de igual manera congestionados.

II.E. La sobrepoblación vehicular en la ciudad de Cuenca

Fig. 5 Tránsito en el Centro Histórico



(elmercurio.com.ec, p.1)

II.E.1 Falta de organización y control sobre la adquisición de vehículos privados en la ciudad de Cuenca

En el año 2005, Unidad Municipal de Tránsito y Transporte (UMT) registró la adquisición de 10 mil vehículos nuevos, lo que significa un crecimiento del 7, 8% del parque automotor.

II.F Consecuencias resultantes del transporte de personas en la Ciudad de Cuenca

El transporte genera trastornos sociales, ambientales, de infraestructura, de tiempo y de cobertura, haciendo que la ciudad se vuelva caótica, desordenada y contaminada.

A continuación las consecuencias que ha ocasionado la sobrepoblación vehicular en Cuenca.

II.F.1 Contaminación Atmosférica.

De las emisiones de contaminantes atmosféricos los automóviles producen el 76%. De los principales contaminantes del aire los automóviles son responsables del 99% de monóxido de carbono (CO), el 83% de los óxidos de nitrógeno (NOx), el 58% del dióxido de azufre (SO₂) y el 52% de las partículas suspendidas (mce2.org, p.1).

II.F.2 Contaminación del aire en Cuenca

A través de un convenio entre la Comisión de Gestión del Ambiente (CGA) y el Centro de Estudios Ambientales (CEA) de la Universidad de Cuenca, a partir de septiembre de 2005, se ha efectuado el monitoreo pasivo en la ciudad, dando como resultado:

Fuentes contaminantes:

- 85 % vehículos y
- 15% industria, termoeléctricas, canteras, estaciones de servicio, polvo y otros.

En Cuenca se queman 6 millones de galones de gasolina al año según datos de la Central de Monitoreo inaugurado por el Municipio de Cuenca. El Centro de Monitoreo del aire funciona en los altos de la Alcaldía de Cuenca. Más de 16 mil vehículos y ocho líneas de buses comparten, diariamente, una de las calles más congestionadas del Centro Histórico que es la calle Presidente Córdova.

Caminar por nuestra hermosa Cuenca, en momentos significa, caminar en un medio lleno de contaminación, ruido, peligro y caos.

Fig. 6 Centro Histórico



(ciudadaniainformada.com, p.1)

II.F.3 Contaminación Auditiva

La contaminación acústica, perturba las diferentes actividades de la sociedad, interfiere en la comunicación, perturbando el sueño, el descanso, impide la concentración y el aprendizaje, conduciendo a las personas a cansarse con mayor rapidez. En resumen esta contaminación acústica afecta al bienestar de la colectividad y consecuentemente al progreso (derechoecuador.com, p.1).

En el año 2004 el Centro de Estudios Ambientales de la Universidad de Cuenca (CEA) desarrolló el primer estudio para conocer las marcas de ruido. La muestra se realizó en el Centro Histórico y se comprobó la existencia de un alto grado de contaminación que superaba los límites permitidos por el ser humano. Nancy García, directora del Centro, recuerda que en ese entonces el ruido rebasó lo permitido por el oído humano, uno de los factores primordiales fue la circulación de buses. En la calle Vega Muñoz se determinó que el ruido sobrepasa los niveles permitidos (elmercurio.com.ec, p.1).

II.F.4 Accidentes de Tránsito

Gorki Obando, gerente de Automóvil Club del Ecuador (ANETA), informó que la Agencia Nacional de Tránsito hizo un estudio sobre los accidentes y determinó que el factor humano ocasiona el 93% de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

Los componentes del factor humano son: negligencia de conductor 65% (distracción por celular, mal rebasamiento, invasión de carril, mal estacionamiento y pasar semáforo en rojo). También se expusieron otras causas como exceso de velocidad 19%, embriaguez del conductor (9%), e imprudencia del peatón 8%. Un porcentaje menor se debe a factores externos como mal estado de la vía, 7%, casos fortuitos 2%. Factores climáticos 2% y daños mecánicos 1%. Según el Centro de Estudios Estratégicos de Seguridad Ciudadana, en la ciudad ocurre al menos un atropello diario (csc.gob.ec, p.1).

Fig. 7 Accidente de tránsito Ciudad de Cuenca



(elmercurio.com.ec, p.1)

Las ciudades se vuelven caóticas e individualistas; el automóvil el mejor ejemplo, puede transformar a la más bella ciudad.

II.G Análisis de las alternativas de implementación de ciclo vías para la Ciudad de Cuenca

El transporte público, el andar o utilizar bicicleta son las nuevas opciones que tiene la población para cambiar los medios de transporte común en nuestra ciudad, pero a partir de este punto todas las personas que toman como medio de transporte el público y privado, pueden adoptar a la bicicleta como un nuevo modelo de transporte seguro y óptimo y las personas que caminan pueden incluir a la bicicleta como un medio más rápido y efectivo.

La bicicleta se presenta como una alternativa de movilidad con positivos efectos ambientales ya que no produce la emisión de gases, ruido y no necesita energía.

Por lo tanto estas nuevas opciones de transporte incluyen todas las acciones que reduzcan efectos negativos, es decir prácticas de movilidad responsable por parte de las personas que están conscientes de los problemas que ocasionan el transporte motorizado, estas prácticas son, movilizarse a pie, en bicicleta o en transporte público, en lugar de utilizar el vehículo privado o como se incentiva en la ciudad de Quito, a compartir el vehículo privado para ir al trabajo, promoviendo dichas práctica de movilidad a la sociedad por parte del gobierno.

En la ciudad de Cuenca el Municipio, promueve constantemente la Movilidad Alternativa, término que ha evolucionado al de Movilidad No Motorizada,

A pesar de que en la ciudad existe la iniciativa sobre las nuevas alternativas en el transporte, son muchos los problemas que se presentan en el momento de utilizar una bicicleta.

II.G.1 Problemas

II.G.1.a Falta de aplicación de las normas que protegen la movilidad no motorizada.

II.G.1.b Desconocimiento por parte de la ciudadanía de las normas legales.

II.G.1.c Falta de estructura en la ciudad para la movilización en bicicleta.

II.G.1.d Falta de parqueaderos de bicicletas.

II.G.1.e Falta de promoción por parte de autoridades del uso de la bicicleta.

II.G.2 El uso de la bicicleta como transporte.

La bicicleta posee varios beneficios: no tiene grandes gastos, contribuye con el medio ambiente, es saludable para el ser humano, no necesita una gran infraestructura, se convierte

en amigo de la ciudad, con el paisaje, provoca en las personas sensación de bienestar e independencia y se presenta como un vehículo sostenible.

Tabla N° 2 Beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte

Beneficios	Bicicleta	Vehículo Motorizado
Economía	<ul style="list-style-type: none"> • Su mantenimiento es menos costoso. • Permite ahorrar en pasajes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es muy costoso tanto su adquisición como su mantenimiento.
Autonomía	<ul style="list-style-type: none"> • Escoger la ruta y distribuir el tiempo en los desplazamientos, como mejor convenga. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se debe organizar el tiempo según el recorrido del transporte público y depender de su ruta.
Relación con el Entorno	<ul style="list-style-type: none"> • Permite la socialización con los demás usuarios de las vías y la interacción con el mismo espacio público. 	<ul style="list-style-type: none"> • Además de aislar a los usuarios de las vías, también genera estrés y agresividad.
Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • No produce ningún tipo de contaminación auditiva ni del aire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Genera mucho ruido y gran parte de la contaminación del aire es producida por la emisión de sus gases.
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> • El costo para construcción de un kilómetro de ciclo vía es cinco veces menor que el de una calle 	<ul style="list-style-type: none"> • Cada vez es menor y cuesta más el espacio público disponible para

	<p>para vehículos motorizados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En un parqueadero para automóvil caben 10 bicicletas estacionadas. 	<p>estacionarse.</p>
Conservación del Paisaje	<ul style="list-style-type: none"> • Poco sacrificio de áreas naturales para su construcción. • Visualmente no genera diferencias radicales en el paisaje urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sacrifica áreas naturales considerables para su construcción. • Transforma el paisaje y quita la sensación de calma y tranquilidad.
Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Ejercita el cuerpo mientras uno se desplaza. • Ayuda a reducir los riesgos de enfermedades cardiovasculares. • Menor incidencia en problemas respiratorios. • Ayuda a evitar el estrés. 	<ul style="list-style-type: none"> • No exige ningún tipo de actividad física. • Mayor incidencia en problemas cardiovasculares. • Mayor incidencia en problemas respiratorios. • Genera mayor estrés.
Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Consume energía renovable 	<ul style="list-style-type: none"> • Consume energía no renovable.

Fuente: FONAN: Humanizando el transporte.2007

En la tabla anterior se puede apreciar mejor la comparación entre los dos medios de transporte: la bicicleta y el vehículo motorizado, donde este último presenta más desventajas que ventajas.

Fig. 8 Beneficios de la Bicicleta



(BICICUENCA)

II.H Cuenca y la bicicleta.

Fig. 9 Bicicleta en la Ciudad de Cuenca



(hoy.com.ec, p.1)

En Cuenca se han habilitado espacios para el uso de bicicletas. Por tercer año consecutivo, Cuenca se unió a la campaña mundial Un Día sin Auto, 22 de Septiembre, con el propósito de concienciar a la ciudadanía que se guarden una vez al año los vehículos y se usen bicicletas o se camine como manera de hacer ejercicio, compartir en familia y reducir la contaminación. Entre las actividades que impulsan las autoridades en su Plan de Movilidad Eficiente, la Alcaldía de Cuenca, trabaja en el desarrollo de varios proyectos para lograr que Cuenca entre otras características sea:

II.H.1 Una Ciudad habitable: donde los espacios públicos como las calles y plazas no estén dominadas por los vehículos y se recupere el espacio para la vida en comunidad.

II.H.2 Una ciudad saludable: con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables en sus habitantes.

II.H.3 Una ciudad comfortable; con menos congestión de tráfico.

Uno de los proyectos que se cumple los domingos cada 15 días es la ciclo vía recreativa VIA VIVA, que se emplaza sobre el carril norte de la avenida 12 de abril, en el tramo comprendido entre el Coliseo Jefferson Pérez y el Parque el Paraíso, en una longitud total de 4.8 km, el horario para la implementación es de ocho de la mañana hasta la una de la tarde del domingo cada quince días. La ruta paralela al río Tomebamba permite que los usuarios realicen actividad física y de esparcimiento a orillas del río, pasando por el Barranco espacio que se encuentra impregnado en la memoria colectiva de la ciudadanía cuencana. Vía Viva cruza de oeste-este buena parte del sector denominado El Ejido, sector que sirve de conexión entre el Centro Histórico y el sur de la urbe. La zona está prevista de equipamientos ubicados a lo largo del trayecto que permiten que la ciclo vía recreativa tenga áreas de parqueo suficientes para quienes vengan de lugares alejados.

CAPÍTULO III

III ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS INTERNACIONALES, CIUDADES CON LEGISLACIONES QUE IMPULSAN LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

Se toma la ciudad de Bogotá, Colombia como ejemplo por ser pionera de América en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

III.A Bogotá- Colombia

Bogotá capital de la República de Colombia, es una ciudad muy grande y próspera. Cuenta con 7.363782 según el censo del 2005 extrapolado al 2010 y está situada en la cordillera Oriental de Los Andes a 2.650 metros de altura sobre el nivel del mar. Por su estratégica localización, goza de un clima primaveral, de vegetación exuberante y bellísimas flores durante todo el año. Tiene una longitud de 33 Km. de sur a norte, y 16 Km. de oriente a occidente, está conformada por 20 localidades, 19 de ellas de carácter urbano. Los primeros habitantes de Bogotá fueron los Muisca, fundada el 6 de agosto de 1538, en la actualidad, la ciudad es el centro administrativo, económico y político del país. La temperatura varía de acuerdo con los meses del año, en diciembre, enero y marzo es alto, con casi 19 grados centígrados, en abril y octubre el tiempo tiende a bajar su temperatura, llegando a veces a los 9 grados centígrados. La ciudad se ubica en el 4 lugar, entre las ciudades más grandes de Sur América y la segunda, teniendo en cuenta su calidad de vida.

Es una capital cultural, industrial, deportiva, de entretenimiento y con proyección. La ciudad cuenta con cerca de 8 millones entre Bogotanos y forasteros, se convierte en una

región con proyección mundial, dispuesta al cambio, la innovación, contemplando los avances de la humanidad y la tecnología (bogota.gov, p.1)

Figura 10 Ciclo vía de Bogotá



(ccb.org.co, p.1)

Aproximadamente desde hace 25 años cada domingo las principales vías de Bogotá se convierten en carriles para ciclas, patines, patinetas. Cada vez más bici-usuarios está liderando iniciativas independientes para promover su uso.

Miblogot, Mejor en Bici o Bike The Way (Camino en Bicicleta) Bogotá son ejemplos de esta nuevas iniciativas. La idea principal es transformar la mentalidad de las personas para

que vean a la bicicleta no únicamente como un medio recreativo sino como un medio de transporte.

Bogotá cuenta con el sistema Ciclo Ruta, que consiste de una creciente red de vías exclusivas (más de 300 kilómetros) para la circulación en bicicleta. Se estima que 200.000 personas utilizan el sistema para transportarse diariamente. Adicionalmente la disponibilidad de ciclo-parqueaderos en la ciudad se encuentra en aumento (movilidadbogota.gov.co, p.1).

La Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) a través de su Dirección de Veedurías, hace seguimiento de los proyectos relacionados con la movilidad, como un importante factor que incide en la productividad, la competitividad y la calidad de vida de sus habitantes. Para lo cual genera espacios de discusión, concertación e intercambio de experiencias nacionales e internacionales, realiza encuestas y mediciones técnicas, recopila analiza información y formula recomendaciones a los proyectos de movilidad con el interés de contribuir a que estos proyectos se implementen de manera efectiva y eficiente.

Todo ello con el objetivo de que Bogotá y la región avancen en la estructuración de un sistema de movilidad realmente sostenible, que revierta las tendencias actuales que conducen hacia incrementos acelerados en los tiempos de viaje, en los niveles de contaminación, accidentalidad y congestión, factores que inciden negativamente en el desarrollo de la ciudad.

Dado el potencial de la bicicleta como modo de transporte para Bogotá, la CCB ha dado desde el 2008 una gran importancia a los proyectos que promueven y facilitan la movilidad en bicicleta, un vehículo que no sólo es una herramienta de recreación, sino que también se puede constituir en un medio cotidiano de transporte más respetuoso con el medio ambiente, que incide positivamente en la salud de los ciudadanos y puede reducir los niveles de contaminación y congestión del tráfico.

El Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, como principal ‘hoja de ruta’ para la planificación e implementación de proyectos de transporte en la ciudad, determina como su

principal objetivo el de alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa con el medio ambiente y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y la región. Y como uno de los principales lineamientos para alcanzar ese objetivo, el Plan determina la necesidad de priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, tales como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal o en bicicleta). En efecto, la bicicleta se constituye como un potencial medio de transporte en los centros urbanos, principalmente para la realización de viajes cortos o complementarios con el transporte público. Más aún en una ciudad como Bogotá, que por sus características climáticas y alta densidad brinda facilidades para la realización de este tipo de viajes y que cuenta ya con la más amplia red de ciclo-rutas de Latinoamérica, con más de 340 kilómetros de carriles exclusivos, que abarcan la ciudad en toda su longitud. Sin embargo, al igual que en las demás ciudades latinoamericanas, el uso de la bicicleta corresponde a un porcentaje muy bajo de los viajes cotidianos en la ciudad. Ello se debe, a que la construcción de la infraestructura no fue acompañada de otros aspectos igualmente importantes para promover el uso de la bicicleta: campañas de promoción y de cultura ciudadana para el respeto al ciclista, espacios para parqueo de ciclas, incentivos económicos o laborales para quienes lleguen al trabajo en bicicleta, medidas para generar tráfico calmado y reducir la accidentalidad, entre otros.

III.B Infraestructura para bicicletas en Bogotá.

Bogotá cuenta con la red de vías para bicicleta más extensa de Latinoamérica.

III.B.1 Ciclo Rutas

En el análisis presentado por la CCB, Bogotá cuenta con la red más extensa de carriles exclusivos, conocidos en Bogotá como ciclo rutas, con una longitud de 344 kilómetros.

III.C Norma legales vigentes para el Transporte en bicicleta en Bogotá

La normatividad vigente en torno a la bicicleta en esta ciudad está regida principalmente por la Constitución Política, el Código Nacional de Tránsito Terrestre y por algunos Decretos y Resoluciones adicionales de Colombia. A continuación se mencionarán los apartes respectivos de las principales resoluciones, decretos y leyes que rigen al ciclista.

III.C.1 Constitución Política de Colombia.

III.C.1.a Art. 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y a residenciarse en Colombia.

III.C.1.b Art. 52. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El estado fomentará estas actividades e inspeccionará las organizaciones deportivas, cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

III.C.1.c Art. 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que pueden afectarlo. Es deber del estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

III.C.1.d Art. 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

Según los artículos 24.52.79.82 de la Constitución Colombiana los ciudadanos tienen derecho a circular libremente, a hacer prácticas deportivas y a sentir que todo Colombia es de interés y de uso común, por lo que la práctica y el uso de un medio de transporte rápido, eficaz y favorable al bienestar físico, corporal y mental es de pleno consentimiento y derecho. Y es deber del Estado velar porque se respete a los ciudadanos y su criterio.

III.C.2 Acuerdos

III.C.2.a Acuerdo 386 de 2009 Concejo de Bogotá D.C.

Declara de interés social, recreativo y deportivo, la ciclo vía de Bogotá D. C., la cual se realizará semanalmente con carácter permanente en los días y horarios que disponga el Alcalde Mayor a través de la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte o la entidad que haga sus veces. Establece el segundo domingo del mes de noviembre de cada año, como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta, por lo que el Gobierno Distrital promoverá su celebración, mediante eventos recreativos y deportivos.

III.C.2.b Acuerdo 79 de 2003 Concejo de Bogotá D.C.

Definición de las ciclo rutas, uso, comportamientos que favorecen la protección de usuarios, medidas de seguridad.

III.C.2.c Acuerdo 236 de 2006 Concejo de Bogotá D.C.

Determina que las entidades públicas del Distrito Capital que prestan atención al público, deberán acondicionar un espacio en sus parqueaderos que ofrezca seguridad para parquear bicicletas, de acuerdo a los recursos disponibles y a la capacidad instalada, para lo

cual la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría de Gobierno, promoverá campañas para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el Distrito Capital.

III.C.2.d Acuerdo 346 de 2008 Concejo de Bogotá D.C.

Implementa el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital, otorgando un plazo de 6 meses para que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial.

III.C.3 Proyecto de Acuerdo No. 016 DE 2008

Por el cual se crea y promociona el uso de la bicicleta como sistema público de transporte sostenible integrado al sistema de movilidad masivo del distrital capital y se dictan otras disposiciones.

III.C.4 Decreto 319 DE 2006 Plan Maestro de Movilidad

Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos y se dictan otras disposiciones.

“Artículo 26 Promoción del Transporte No Motorizado.

La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”

III.C.5 Resolución 9 de 2002 Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte

Se establece el tránsito obligatorio de las bicicletas por las ciclo rutas y ciclo vías, Art. 1. Se señalan normas de seguridad para usuarios, velocidad, prohibiciones.

III.C.6 Fallo 71 de 2001 Consejo de Estado

La sala considera que el diseño y utilización de ciclo rutas, no constituye una decisión caprichosa ni arbitraria de la Administración, se tiene como la mejor alternativa técnica. Se deben tener en cuenta los mecanismos de uso de la vía por parte de los conductores.

III.D Experiencias en el mundo

En ciudades como Zúrich -la segunda ciudad del mundo con mejor índice de calidad de vida-, sólo el 22% de su población se moviliza en automóvil, en contraste con un 50% que se moviliza en transporte no motorizado,

En Copenhague (Dinamarca), el desplazamiento diario de personas que utilizan la bicicleta alcanza un porcentaje del 36%, cifra similar a la de otras ciudades del norte de Europa en donde los índices de calidad de vida también son bastante altos. Esto significa que la bicicleta es un medio utilizado por todas las personas sin importar clases sociales ni ingresos, de forma contraria a lo que se aprecia en las capitales latinoamericanas, donde la bicicleta es vista como un medio de transporte ‘para los pobres’.

La capital de Dinamarca, (Copenhague) ha sido pionera en el concepto de ciudades para la gente, atractivas y habitables. A pesar de la dureza del clima, los turistas acuden a disfrutar de ésta. Más del 25% de todos los viajes son realizados en bicicleta. Durante la conferencia Velocity de 2007, el Alcalde de Copenhague le atribuyó al uso de la bicicleta ser el factor clave para asegurar que Copenhague sea verdaderamente una ciudad para la gente”.

Entre tanto, en ciudades de países como Francia, España e Italia el uso de la bicicleta no es muy común, aunque en los últimos años los gobiernos locales le han venido apostando a incentivar y a aumentar la participación modal de la bicicleta, introduciendo sistemas de bicicleta pública.

En ciudades asiáticas, especialmente en ciudades Chinas, la bicicleta siempre fue el medio de transporte predilecto por las personas. Pero con la caída del muro de Berlín y del comunismo en el mundo, ciudades con este antiguo régimen han venido cambiando su concepción de la sociedad adoptando visiones capitalistas. Entre estos nuevos cambios sociales, el automóvil se ha venido incorporando de manera acelerada en la vida cotidiana de sus ciudadanos, construyendo grandes autopistas para el automotor y desplazando el uso masivo que tenía la bicicleta. Sin embargo, en los últimos años, las políticas Chinas han estado dirigidas a recobrar la importancia que tuvo este medio de transporte en el pasado, estableciendo normas y leyes que lo incentiven.

En las capitales de América Latina la proporción de uso cotidiano de la bicicleta es muy baja, donde Bogotá tiene una ventaja en el porcentaje de viajes diarios que se realizan en bicicleta (8-80cities.org, p.1)

CAPÍTULO IV

IV. MARCO JURÍDICO VIGENTE QUE FAVORECE A LA MOVILIDAD ALTERNATIVA A NIVEL NACIONAL

IV.A Artículos que promueven la movilidad no motorizada en la Constitución de la República del Ecuador

IV.A.1 Art. 14 de la Constitución Política

Este artículo trata sobre el buen vivir.

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

IV.A.2 Art. 15 Primer párrafo de la Constitución Política

Trata sobre el uso de la energía

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

IV.A.3 Art. 31 de la Constitución Política. Sección sexta

Se refiere a la vivienda.

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en

la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

IV.A.4 Art. 32 Primer párrafo de la Constitución Política

Trata sobre la salud.

Art. 32.- La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.

IV.A.5 Art. 381 Primer párrafo de la Constitución Política

Trata sobre la cultura física y tiempo libre.

Art. 381.- El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial;

IV.A.6 Art. 397 Tercer párrafo numeral 2) de la Constitución Política

Trata sobre la naturaleza y ambiente.

Art. 397. Para garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el Estado se compromete a: Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.”

IV.A. 7 Art. 413 de la Constitución Política

Trata sobre la biosfera, ecología urbana y energías alternativas.

Art. 413.- El Estado promoverá la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías renovables, diversificadas, de bajo impacto, y que no pongan en riesgo la soberanía alimentaria, el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua.

IV.A.8 Art. 415 Segundo Párrafo de la Constitución Política

Trata sobre la biosfera, ecología urbana y energías alternativas.

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

IV.A.9 Análisis de los artículos de la Constitución de la República.

En la Constitución de la República se tiene presente que los ciudadanos ecuatorianos tienen derecho a que se respete el buen vivir y a elegir el transporte que represente un ahorro económico usando su esfuerzo físico sin consumo energético, a realizar cualquier tipo de actividad física que vaya en incremento a una mejor salud, combatiendo enfermedades producto del sedentarismo y a invertir su tiempo libre en recreación y deporte. El Estado se compromete a garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

IV.B Artículos que promueven la Movilidad no Motorizada en la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala:

IV.B.1 Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

IV.B.2 Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

IV.B.3 Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y

conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.

IV.B.4 Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

IV.B.5 Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir: Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

IV.B.6 Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir: Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías; El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

IV.B.7 Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

IV.B.7.a Transitar por las vías del país, con respecto y seguridad excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;

IV.B.7.b Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares;

IV.B.7.c Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares;

IV.B.7.d Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías;

IV.B.7.e A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,

IV.B.7.f Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

IV.B.8 Art. 209.- Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras.

Los municipios, consejos provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas con una anchura que no deberá ser inferior a los dos metros por cada vía unidireccional.

Las entidades municipales deberán hacer estudios para incorporar en el casco urbano vías nuevas de circulación y lugares destinados para estacionamiento de bicicletas para facilitar la masificación de este medio de transporte.

IV.C Análisis de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial consagra derechos a los ciudadanos ecuatorianos a que se respeten, el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, siempre y cuando acaten las normas para la circulación.

Dado que la Constitución de la República, asegura a todas las personas el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, asegura el derecho de las personas a circular libremente por el territorio nacional, al cuidado de su salud, el respeto del medio ambiente, al uso de medios de transportes sustentables como la bicicleta; demostrando que la circulación de bicicletas es una alternativa con muchas ventajas en comparación a la circulación de automóviles por lo que debe ser estimulada por el Estado.

Esta ley beneficia a incentivar a la ciudadanía del incremento, del uso del transporte no motorizado.

IV.D Análisis del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomías y Descentralización.

La importancia del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD), cuerpo legal que fomenta la descentralización en el país y de igual manera el trabajo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADS).

Se basa fundamentalmente en la entrega de competencias a los municipios, juntas parroquiales y consejos provinciales. El COOTAD plantea un nuevo modelo de descentralización, da mecanismos a los municipios para la regularización.

En esta ley se establecen las competencias exclusivas de los GADS; los regímenes especiales; los Distritos Metropolitanos; la descentralización; el sistema nacional de competencias; los gobiernos regionales autónomos; el modelo de equidad territorial en la provisión de bienes y servicios; las transferencias para financiar las nuevas competencias; las mancomunidades y consorcios, entre otros aspectos.

En su Art. 54 del COOTAD, en su literal a) Uno de sus Objetivos es promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales; En uso de las atribuciones que le confiere el Art. 57 del COOTAD en su literal a) El ejercicio de la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.

CAPITULO V

V. PROPUESTA DE UNA ORDENANZA MUNICIPAL PARA MOTIVAR LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN CUENCA- ECUADOR

V.A Considerandos, aspectos necesarios.-

Para la realización de la propuesta se ha visto muy importante las siguientes consideraciones: Bicicleta como medio de transporte eficiente, grado de conocimiento de las ventajas que ofrece el transporte este transporte, mejora la salud mental y física, ofrece un mejor desarrollo sostenible, disminuye la contaminación atmosférica y la importancia que le debe dar el Municipio a este tipo de transporte.

V.B Principios legales que soportan la ordenanza.-

Artículo 14 de la Constitución de la República trata sobre el buen vivir.

Artículo 15 primer párrafo de la Constitución de la República trata sobre el uso de la energía.

Artículo 31 de la Constitución de la República en la sección sexta se refiere al habitad y al disfrute pleno de la ciudad.

Artículo 32 de la Constitución de la República trata sobre la salud.

Artículo 381 de la Constitución de la República trata sobre la cultura física y el tiempo libre.

Artículo 397 tercer párrafo numeral 2) de la Constitución de la República trata sobre la naturaleza y el ambiente.

Artículo 413 de la Constitución de la República trata de la biosfera, ecología urbana y energías alternativas.

Artículo 415 Segundo Párrafo de la Constitución de la República trata sobre la potestad de los gobiernos autónomos descentralizados a adoptar políticas integrales y participativas.

Artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial trata sobre principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

V.C Objeto de la Ordenanza.-

La propuesta se basa en la necesidad de motivar este innovador medio de transporte no motorizado. A fin de iniciar firmes en la promoción de un sistema que una vez insertado en la cotidianidad de la gente cause efectos positivos.

V.D Planteamiento de objetivos de la Ordenanza.-

A fin de dar salida y soporte al Objeto de esta propuesta se piensa que para que la Ciudad adquiera como cultura la utilización de la bicicleta se debe promover, estimular, fomentar y sociabilizar su uso, respaldados en una ordenanza.

V.E Definiciones.-

V.E.1 Bicicleta: Aparato impulsado exclusivamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas, donde una persona o varias se pueden sentar o montar sobre un asiento. Es un vehículo cuando se la utiliza en la vía pública.

V.E.2. Ciclista: conductor o conductora de bicicleta.

V.E.3. Ciclo vía o ciclopista o vía ciclista o ciclobanda: vía pública especializada para la circulación de bicicletas. Las ciclo vías pueden ser urbanas o interurbanas y bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en los dos sentidos. También, podrán ser de uso exclusivo para bicicletas o de uso compartido con otros modos o medios de transporte (ciclobanda).

V.E.4. Calle o avenida de Uso preferencial: calles o avenidas de la ciudad en que la bicicleta es el medio de transporte aventajado. En este tipo de calles o avenidas la velocidad máxima y otros requisitos para la circulación de vehículos motorizados debe ser compatible con la circulación segura, cómoda y atractiva de la bicicleta. Estas calles y avenidas estarán debidamente señalizadas.

V.F Ordenanza que motiva en el Cantón Cuenca la movilidad en bicicleta.

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DE CUENCA

CONSIDERANDO:

Que la bicicleta es junto al caminar y el transporte público, uno de los tres ejes fundamentales de cualquier política de movilidad urbana sostenible.

CONSIDERANDO que el desconocimiento y menosprecio de las ventajas de la bicicleta ha generado a lo largo del siglo XX la construcción de ciudades en las que la bicicleta no tiene un espacio propio.

CONVENCIDOS de que el uso de la bicicleta ofrece libertad, intimidad e independencia, mejora la salud mental y física y favorece el ahorro económico.

CONVENCIDOS de que en el siglo XXI las ciudades deben dar a la bicicleta el lugar que se merece, para el mejor ejercicio de los derechos de la ciudadanía y para el desarrollo sostenible y solidario de las ciudades.

CONVENCIDOS de que las ciudades que sustituyen los vehículos a motor por bicicletas, disminuyen la contaminación atmosférica y el ruido, contribuyen a la lucha contra el cambio climático, y mejoran, por tanto, la salud pública de su población.

CONSIDERAMOS que el uso de la bicicleta como medio de transporte requiere una mayor aceptación y promoción por parte de la Municipalidad.

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 14 “reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, Sumak kawsay”;

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 15 declara que el “Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.”

Que, el artículo 31 de la Constitución de la República del Ecuador establece que “las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y

equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.”

Que, el artículo 32 de la Constitución de la República establece que la salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir

Que, el artículo 381 primer párrafo de la Constitución de la República establece que el Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial; ”

Que, el artículo 397 tercer párrafo numeral 2) de la Constitución de la República “garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el Estado se compromete a: Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.”

Que el Art. 413 de la Constitución de la República establece que el “estado promoverá la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías renovables, diversificadas, de bajo impacto, y que no pongan en riesgo la soberanía alimentaria, el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua.”

Que el Art. 415 de la Constitución de la República establece que “el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de

ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.”

Que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 2 se fundamenta en los principios generales “: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.”

Que, el numeral 7 del artículo 264, de la Constitución de la República confiere a los municipios la competencia de planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo de acuerdo con la ley;

Que, según lo dispuesto en el Art. 54 del COOTAD, en su literal a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales

nacionales; En uso de las atribuciones que le confiere el Art. 57 del COOTAD en su literal a) El ejercicio de la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.

La Ilustre Municipalidad de Cuenca Expide “Ordenanza que motiva en el Cantón Cuenca la movilidad en bicicleta”.

Art. 1.- El objeto de esta ordenanza es de motivar en el Cantón Cuenca la movilidad en bicicleta.

Art. 2.- La presente ordenanza tiene por objetivo:

1. Establecer los derechos y obligaciones de los ciclistas.
2. Creación de una Comisión, con participación ciudadana, que vele por la implementación y seguimiento y mejora de la ordenanza.
3. Creación de un registro de bicicletas.

Art. 3.- Para los efectos de la presente Ordenanza se entiende por:

Bicicleta: es un aparato impulsado exclusivamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas, donde una persona o varias se pueden sentar o montar sobre un asiento. Una bicicleta es un vehículo cuando se la utiliza en la vía pública.

Ciclista: conductor o conductora de bicicleta.

Ciclo vía o ciclopista o vía ciclista o ciclobanda: vía pública especializada para la circulación de bicicletas. Las ciclo vías pueden ser urbanas o interurbanas y bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en los dos sentidos. También, podrán ser de uso exclusivo para bicicletas o de uso compartido con otros modos o medios de transporte.

Calle o avenida de Uso preferencial: calles o avenidas de la ciudad en que la bicicleta es el medio de transporte aventajado. En este tipo de calles o avenidas la velocidad máxima y otros requisitos para la circulación de vehículos motorizados debe ser compatible con la circulación segura, cómoda y atractiva de la bicicleta. Estas calles y avenidas estarán debidamente señalizadas.

Art. 4.- EMOV, Empresa Pública Municipal de Movilidad es el organismo encargado de regular la movilidad no motorizada.

Art.5.- Financiamiento

Utilizar un porcentaje de fondos provenientes del Impuesto Verde, generados por el Cantón Cuenca. El Municipio debe contemplar en su presupuesto anual un ítem destinado al financiamiento de proyectos, tanto de infraestructura como de promoción, que favorezcan el uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana como medio de transporte no motorizado y no contaminante.

Art. 6.- Actividades para fomentar el uso de la bicicleta:

El Municipio debe incluir el uso de la bicicleta en sus planes, programas y políticas de transporte, salud, educación, ordenamiento territorial, cultura, deporte y otros. Para ello, deben incorporar planes, programas y políticas de transporte sustentable y acceso a los centros

de equipamiento y servicios y a los puntos de destino relevantes de la ciudad, particularmente a los centros de trabajo, de educación, de salud y de compras. Deben reducir las velocidades en zonas residenciales y de alta concentración peatonal a niveles compatibles con la seguridad de las personas, definidos según las normas y prácticas internacionales entre 20-30 Km. / hora y deben redistribuir las calles, asignando mayor espacio a los medios no motorizados, especialmente a la bicicleta, para fomentar un uso racional de los automóviles y asegurar el uso seguro de formas alternativas al automóvil, especialmente la caminata, la bicicleta y el transporte público.

El Municipio debe además definir en su Plan Regulador y en otros instrumentos de planificación, dónde la velocidad máxima no puede exceder 30 Km /hora.

La Municipalidad está facultada para limitar el uso de vehículos motorizados en determinadas áreas urbanas en forma permanente o en determinadas fechas y horarios, para privilegiar el acceso de peatones, ciclistas fomentando un mejor uso de los espacios públicos sean estas calles, calzadas, veredas, plazas.

Art. 7.- Ejecución de programas:

El Municipio, en todos sus niveles, debe ejecutar programas destinados al uso y promoción de la bicicleta.

Art.8.- Estacionamientos para Bicicletas:

Las nuevas construcciones, ampliaciones u otras reformas de edificios de propiedad pública o privada, destinados a un uso que implique la concurrencia de público como asimismo las de uso residencial, deberán tener estacionamientos para bicicletas.

Art.9.- Los terminales terrestres, tranvía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en

los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

El Municipio exigirá como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.

Art.10.- Como una medida de equidad esencial para la dignidad e inclusión de todo tipo de usuario del sistema de transporte urbano, todos los medios de transporte público de pasajeros, con excepción de los vehículos de alquiler quienes podrán adoptar un sistema adecuado en forma voluntaria, deben adoptar medidas o mecanismos que permitan el traslado de bicicletas; al interior, en carros o espacios habilitados especialmente para este uso o al exterior en parrillas portabicicletas. La proporción será de a lo menos el 10% de la capacidad total del vehículo.

Art.11.- Toda nueva remodelación vial que se realice, sea ésta de carácter público o privado, debe tomar en consideración la existencia de una vía ciclista o ciclo vía, evaluándose su pertinencia.

Art. 12.- Las bicicletas circularán obligatoriamente por los carriles bici. Preferentemente por las vías señalizadas específicamente. Cuando no existan estos circularán por la calzada.

Cuando el carril bici esté situado en acera, los peatones lo podrán cruzar, pero no podrán permanecer ni andar en él. Los ciclistas respetarán siempre la preferencia de paso de los peatones que lo crucen y no podrán superar la velocidad de 20 Km/h.

Art. 13.- Cuando el carril bici esté situado en calzada, los peatones lo habrán de cruzar por los lugares debidamente señalizados y no lo podrán ocupar ni andar en él.

Art. 14.- Las bicicletas, en la calzada circulando como vehículos, disfrutarán de las prioridades de paso.

Art. 15.- Los conductores de vehículos motorizados que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre y cuando quede, como mínimo, un espacio lateral de 1,5 metro entre la bicicleta y el vehículo.

Art. 16.- Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.

Art. 17.- Los otros vehículos no podrán circular ni pararse en los carriles reservados para bicicletas.

Art. 18.- Las bicicletas habrán de llevar un timbre, y cuando circulen por la noche deben llevar luces y elementos reflectantes (delante de color blanco, y detrás, de color rojo) debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.

Art. 19.- Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de personas, animales o mercancías, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

Disposiciones Generales

Art. 20.- Se declara el 22 de Septiembre de todos los años como Día Nacional sin auto.

V.G SÍNTESIS O CONCLUSIONES

La movilidad alternativa en la ciudad de Cuenca, está tomando fuerza a pesar de los peligros que corremos en las vías, del irrespeto y la falta de estructura. Se debe tomar en cuenta que la estructura juega un papel fundamental en la promoción de uso de la bicicleta, pero la conciencia y el querer cambiar nos convertirá en una ciudad amigable y respetuosa.

Después de analizar la situación del transporte, el congestionamiento de calles, la contaminación ambiental, el consumo elevado de recursos no renovables, el incremento del parque automotor en calles estrechas; se llega a la conclusión de que necesitamos un cambio drástico en el transporte.

Con el uso de la bicicleta se disminuye el tráfico en la ciudad, los ruidos, se sana el ambiente y se ahorra recursos.

Cuenca puede tener Movilidad Alternativa, porque la Constitución da las condiciones necesarias, la Ley de Transito la favorece; la ciudad en si tiene todas las condiciones necesarias para ser una ciudad diferente en el transporte y promotora de una nueva alternativa.

Dado que se reconoce la movilidad a tracción humana como un derecho de las personas y es deber del Estado en la promoción de sus políticas y planes el uso de la bicicleta.

I.F Bibliografía

I.F.1 Referencias Bibliográficas

Leyes

Corporación de Estudios y Publicaciones. Constitución de la República del Ecuador del 2008. Quito, 2008.

Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD).

Código de Comercio.

Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir, 2009-2014 de la SENPLADES

La ciudad y los peatones. Manual de espacio público pensado para el peatón. Asociación de Peatones de Quito. Quito-Ecuador, Noviembre 2008.

Producto de Uso Moderado. Asociación de peatones de Quito. Quito-Ecuador, Septiembre 2008.

Constitución Política de Colombia. Panamericana Editorial Ltda. Undécima edición, junio de 1997

I.F.2 Bibliografía Digital

Historio de la Ciudad de Cuenca. Municipalidad de Cuenca. 17 julio 2010.

http://www.municipalidadcuenca.gov.ec/?q=page_historia

Situación de la Ciudad de Cuenca. Municipalidad de Cuenca. Junio 2010.

http://www.municipalidadcuenca.gov.ec/?q=page_situacion

Patrimonio Cultural de la Humanidad. Municipalidad de Cuenca.

http://www.municipalidadcuenca.gov.ec/?q=page_patrimoniocultural

El Tiempo. Noticia

<http://www.eltiempo.com.ec/ARCHIVO/DIA%2027/cuencaN2.html>

Ecuador paraíso para Jubilados. International Livign. 01 Mar 2010.

<http://solitariogeorge.com/2010/03/01/international-living-ratifica-que-ecuador-es-un-paraiso-para-los-jubilados-extranjeros/>

Explored. Tranvía un proyecto para el futuro.

<http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/tranvia-un-proyecto-para-el-futuro-542339.html>

MCE. Contaminación Atmosférica.

http://mce2.org/education/essays/essays_firstplace

Ciudad informada. Noticias

<http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias->

Derecho Ecuador. Contaminación Acústica. 19 Jun 2008.

<http://www.derechoecuador.com/articulos /la-contaminacion-acustica-y-su-legislacion>

El Mercurio. Centro de Estudios Ambientales de la Universidad de Cuenca

<http://www.elmercurio.com.ec/245950-evaluan-contaminacion-acustica-en-cuenca.html>

CSC. Accidentes de Tránsito en la ciudad de Cuenca

<http://csc.gob.ec/CSC/index.php/quienes-somos>.

El Mercurio Accidentes en la Ciudad de Cuenca

<http://www.elmercurio.com.ec/271332-transito-desconfianza-en-manos-de-civiles.html/1-6a-psr-copy-35>

Hoy noticias. Cuenca y la Bicicleta

<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/cuenca-vivio-ayer-un-dia-sin-auto-502422.html>

www.peatones.org

Contaminación Ambiental

www.8-80cities.org/

Movilidad Eficiente. Cuenca

http://.cuenca.gov.ec/?q=noticia_movilidadeficiente

INEC. Estadísticas Ecuador

<http://www.inec.gob.ec/home/>

Vista nocturna Ciudad de Cuenca

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vista_nocturna_de_la_Avenida_Solano_en_Cuenca,_Ecuador.jpg

Cuenca Ecuador. Contaminación Ambiental.

http://ciudadania-ecuador/ir_a/politica/article//el-aire-de-cuenca-a-punto-de-superar-los-niveles-de-contaminacion-permitidos.html

El Mercurio Ciudadano Falleció al ser Atropellado

<http://www.elmercurio.com.ec/303798-ciudadano-fallecio-al-ser-atropellado-en-la-avenida-de-las-americas.html/1-2b-4-coles-jca-5>

www.ccb.org

CCB. Ciclo vía de Bogotá

http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.

Movilidad Bogotá

<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=71>

Ciudad de Bogotá

<http://www.bogota.gov.co/portel/libreria/php/01.270701.html>