

## La bicicleta como modo de transporte alternativo en el Distrito Metropolitano de Quito

Bryan Sánchez Auz

Eje temático: Movilidad en el siglo XXI

### Resumen

En la actualidad, los medios de movilidad de las ciudades han tomado diferentes formas y maneras de desarrollarse. Esto se da principalmente a la abocada necesidad de satisfacer la accesibilidad a los servicios que sus ciudadanos requieren, además de su ingreso desde áreas periurbanas y la ruralidad que las rodea. Tanto los sistemas privados como los públicos de transporte han ido evolucionado y expandiéndose en respuesta a las necesidades. Sin embargo, la falta de una planificación, tanto del desarrollo del esquema urbano como de sus ejes de movilidad, todo esto combinado con la hipercentralidad, no han permitido dar las soluciones adecuadas. La respuesta a esto es la saturación de todos los sistemas que lo componen, como infraestructura, modos de transporte y alcance a los mismos. Una de las ciudades que se ajusta a estas características es el Distrito Metropolitano de Quito. El esquema urbano de la ciudad corresponde a una hipercentralidad radiocéntrica alargada, es decir, que se focaliza en un punto, sin embargo, se alarga en sentido Sur – Norte dada la delimitación de los sistemas montañosos al oeste y los valles al oriente. La configuración morfológica de la ciudad también representa una dificultad para la movilidad, dados los desniveles que se encuentran desde la zona sur central, al oriente y occidente del área urbana. Los modos de transporte han sido históricamente la respuesta a una necesidad de movilidad urgente en ciudades de alta concentración urbana. Sin embargo, los sistemas de transporte público no han sabido dar soluciones, dado a su planteamiento, disposición o calidad de servicio. Esto desemboca a la necesidad de transporte privado para una mejor movilidad, lo que ha su vez ha saturado los sistemas viales. Una respuesta a la solución de estos problemas radica en un aspecto de movilidad alternativa, es decir, que se encuentre fuera del paradigma hasta ahora establecido. Uno de estos es el uso de la bicicleta y su alcance como sistema móvil, sustentable tanto económicamente como ambientalmente. Este estudio se enfocará en la Bicicleta como un modo de transporte que se adapte al Distrito Metropolitano de Quito, dadas tanto sus limitaciones morfológicas como la predisposición de sus habitantes a su uso y el espacio con las que estas puedan contar. Esto se determinará a través de encuesta de campo, definiendo el espacio actual que ocupan, la necesidad de las mismas y la perspectiva para con este modo de transporte. Encontrar la factibilidad en sistemas alternativos, conociendo las urgencias de los espacios, permite generar un debate de como se puede solventar la necesidad de las realidades actuales de los sistemas urbanos, basados en sus habitantes y su perspectiva de la ciudad como área de desenvolvimiento.

Palabras clave: Movilidad, Bicicleta, Transporte, Alternativo

## Bibliografía

Capel, H. (2002). La Morfología de las Ciudades.

CEPAL. (2003). Congestión de tránsito. El problema y como enfrentarlo. Chile.

Chauvin, J. (2007). Conflicto y gobierno local. El caso del transporte urbano en Quito. Quito.

Erazo Espinoza, J., & Carrion, F. (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. Quito.

Figueroa, J. (2008). SISTEMAS PÚBLICOS DEFICITARIOS EN MODERNIDADES PERIFÉRICAS. REFLEXIONES SOBRE LA HISTORIA DEL TREN Y EL TRANVÍA EN ECUADOR Y QUITO. En E. Sevilla, & A. Sevilla, El Camino de hierro: cien años de la llegada del ferrocarril a Quito (págs. 148-175). Quito.

Gomez Lorduy, A. (2013). La bicicleta como generadora de cambio cultural: caso Holanda. Revista CURN.

Jans, M. (2017). Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados. AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], 6-11.

Miralles-Guasch, C., & Cebollada i Frontera, Á. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Barcelona.

Montezuma, R. (2003). La ciudad inclusiva - Ciudad y transporte: la movilidad urbana. Santiago de Chile.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2008). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025. Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2015). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2018). Situación económica y productiva del DMQ. Quito.

Obregón-Biosca, S., & Betanzo-Quezada, E. (2013). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. Querétaro.

OMS. (3 de junio de 2020). La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19: 3 de junio, Día mundial de la bicicleta. Obtenido de Organización Mundial de la Salud:

<https://www.paho.org/es/noticias/3-62020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-diamundial>

Pinto Álvaro, N., Fuentes, F., & Alcivar, D. (2015). La situación de la bicicleta en Ecuador: Avances, retos y perspectivas. Obtenido de FES-ILDIS: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>

Rojas-Mix, M. (1978). La Plaza Mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial. Barcelona.

Vallejo, R. (2008). Quito: Capitalidad y Centralidades. Quito: Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos.

Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá.