

Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

INFORME FINAL DEL PROYECTO

TEMA:

LA AUSENCIA DE UNA ORDENANZA MUNICIPAL QUE GARANTICE LOS DERECHOS DE SEGURIDAD, INTEGRIDAD FÍSICA Y LIBRE TRANSITO DE LOS CICLISTAS EN LOS ESPACIOS PUBLICOS DEL CANTÓN ANTONIO ANTE, PROVINCIA DE IMBABURA

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

ABOGADA

LÍNEA/S DE INVESTIGACIÓN:

Inequidades, exclusiones, desigualdades y derechos humanos

AUTORA: María José Estévez Varela

ASESOR: Dr. Jaime Eduardo Alvear

IBARRA, JUNIO - 2020

CERTIFICACIÓN DE ASESOR

Ibarra, 6 de julio de 2020

Dr. Jaime Eduardo Alvear

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el cual se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de Jurisprudencia, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCE-SI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.



C.C.: 100152792-6

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):



(f.).....

Dr. Jaime Eduardo Alvear

C.C: 1001527926



f.....

Dr. Daqui Curi Lema Maldonado

C.C:1002051132



(f:).....

Msc. Gabriela Patricia Aguirre Hernandez

C.C:1002910964

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, María José Estévez Varela, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: "Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilizaciones de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia".

Ibarra, 17 de junio de 2020



María José Estévez Varela

C.C. 100302713-1

AUTORÍA

Yo, María José Estévez Varela, portador de la cédula de ciudadanía N° 100302713-1, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del (los) autor (es), y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.



María José Estévez Varela

C.C. 100302713-1

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: María José Estévez Varela, con CC: 100302713-1, autora del trabajo de grado titulado: "LA AUSENCIA DE UNA ORDENANZA MUNICIPAL QUE GARANTICE LOS DERECHOS DE SEGURIDAD, INTEGRIDAD FÍSICA Y LIBRE TRÁNSITO DE LOS CICLISTAS EN LOS ESPACIOS PUBLICOS DEL CANTON ANTONIO ANTE, PROVINCIA DE IMBABURA", previo a la obtención del título profesional de Abogada, en la Escuela de Jurisprudencia.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 17 de junio de 2020



María José Estévez Varela

C.C. 100302713-1

DEDICATORIA

Al pilar fundamental de mi familia, mi abuelita Elena, quien dio los mejores años de su vida para cuidarme e inculcarme valores, y que hoy en día me cuida y me da su bendición desde el cielo.

A mi madre Angelita Varela, quien se ha esforzado cada día por darme lo mejor y que no me falte nada.

A mi padre, José Estévez, que me ha llenado de cariño, amor y apoyo incondicional para que logre todos mis objetivos.

A mi tío Fernando Varela, por ser un segundo padre para mí, brindarme su apoyo incondicional en cada etapa de mi vida y ser un gran compañero.

A mi sobrino Joaquín, quien me llena de alegría y ternura cada día.

María José

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la vida, bendecirme y permitirme llegar hasta esta etapa tan importante.

A mi padre, que sin él no sería posible cumplir con esta meta.

A mis profesores, quienes siempre han tenido la mejor predisposición para trasmitir sus conocimientos.

A todas las personas que han hecho posible culminar con la presente investigación.

INDICE

1 RESUMEN 1

2 ABSTRACT 2

1. INTRODUCCIÓN 3

2. ESTADO DEL ARTE 9

3. MATERIALES Y MÉTODOS 13

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN 18

ANALISIS DE ENTREVISTAS 46

5. CONCLUSIONES 69

6. RECOMENDACIONES 70

Bibliografía 72

INDICE DE TABLAS

1 Ordenanzas y proyectos a favor de la bicicleta 26

2 Tabla 1.- Entrevista al Presidente de la Comisión de Tránsito, Emergencia y Seguridad del GAD de Antonio Ante 31

3. Tabla 2.- Entrevista Procuradora Sindica del GAD Municipal de Antonio Ante..... 35

4. Tabla 3 Entrevista Director de Planificación del GAD de Antonio Ante 39

5. Tabla 4 Entrevista Asistente de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible..... 42

6. Tabla 5 Entrevista Director de la Agencia de Antonio Ante MOVIDELNOR – EP .. 46

7. Tabla 6 Entrevista al entrenador deportivo de ciclismo- Equipo 5311 49

8. Tabla 7 Entrevista reconocida ciclista……51

INDICE DE ANEXOS

1 ANEXO 1 61

2 ANEXO 2 69

3 ANEXO 3 70

4. ANEXO 4 71

5. ANEXO 5 72

6. ANEXO 6 73

7. ANEXO 7 74

1 RESUMEN

TITULO:

La ausencia de una ordenanza municipal que garantice los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios públicos del Cantón Antonio Ante, Provincia de Imbabura.

Autora: María José Estévez Varela
Tutor: Dr. Jaime Eduardo Alvear

RESUMEN

Esta investigación partió del problema ¿Por qué no se ha garantizado los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas del cantón Antonio Ante, provincia de Imbabura? Tuvo como objetivo general Determinar si los derechos de los ciclistas han sido reconocidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Antonio Ante. La investigación parte de un enfoque cualitativo, niveles de investigación exploratorio y como método utilizado, es el socio-jurídico mismo que ha permitido aplicar el Derecho a partir del estudio de un problema social; como técnicas de investigación la entrevista, y revisión documental y como instrumentos el cuestionario, que ha permitido comprender con mayor profundidad el problema de la afectación de los Derechos Constitucionales. Teóricamente se sustentó en normativas sobre los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito, dentro del desarrollo de la revisión normativa y documental se hace mayor énfasis sobre los derechos de los ciclistas: los resultados reflejan la urgencia de una ordenanza que garantice los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios públicos del Cantón Antonio Ante.

Palabras clave: Ordenanza municipal, Derechos de seguridad, Derechos de integridad física Derecho al tránsito de los ciclistas.

2 ABSTRACT

TITLE:

The absence of a municipal ordinance that guarantees the safety, physical integrity and free transit rights of cyclists in the public spaces of Cantón Antonio Ante, Province of Imbabura

Author: María José Estévez Varela
Tutor: Dr. Jaime Eduardo Alvear

SUMMARY

This investigation started from the problem. Why have the safety, physical integrity and free transit rights of cyclists from the Antonio Ante canton, Imbabura province not been guaranteed? Its general objective was to determine whether the Decentralized Autonomous Government of the Canton Antonio Ante has recognized the rights of cyclists. The research starts from a qualitative approach, exploratory research levels and as a method used, it is the socio-legal itself that has allowed applying the Law from the study of a social problem; as research techniques the interview, and documentary review and as instruments the questionnaire, which has allowed us to understand more deeply the problem of the affectation of Constitutional Rights. Theoretically, it was based on regulations on the rights of security, physical integrity and free transit; within the development of the regulatory and documentary review, greater emphasis is placed on the rights of cyclists: the results reflect the urgency of an ordinance that guarantees the rights of safety, physical integrity and free movement of cyclists in the public spaces of Cantón Antonio Ante.

Key words: Municipal ordinance, Security rights, Rights of physical integrity Right to transit for cyclists.

1. INTRODUCCIÓN

El Estado Ecuatoriano, al haberse proclamado como Constitucional de Derechos y Justicia, garantiza al ser humano la protección de derechos constitucionales tal como se manifiesta en la Constitución de 2008, por lo cual no pueden ser objeto de supresión ya que por su naturaleza le son reconocidos al hombre, por tal motivo deben ser ejercidos. Para comprender el tema de investigación es necesario partir de la dignidad de la persona humana, derecho que atribuye al momento de nacer por la condición de ser personas.

En este contexto son bienvenidas las palabras del Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Complutense de Madrid, Jesús Gonzales Pérez en Teoría de los Derechos Fundamentales se señala que:

> La dignidad humana cumple la cuádruple función, de primero, fundamentar el orden jurídico; segundo, orientar la interpretación del mismo; tercero, servir como base a la labor integradora en caso de lagunas, y determinar una norma de conducta, y cuarto, eventualmente, un límite a ciertas formas de ejercicio de los derechos fundamentales (Gonzáles, 2017).

Bajo estas consideraciones la integridad física al ser un derecho personalísimo debe cumplirse en todos los ámbitos de la sociedad, para lo cual el Estado a través de sus organismos e Instituciones debe velar por el cumplimiento de este derecho mediante la implementación de Políticas Públicas, sin embargo el derecho a la integridad física se encuentra compuesto por otros derechos los cuales buscan el mismo fin, que consiste en que la personas puedan desarrollarse libremente en todos los ámbitos personales, ya que no es sujeto de disposición ni reducción jurídica .

En base a estos lineamientos una vez que se ha analizado el derecho a la integridad física es importante tomar en cuenta que esto conduce a hacer efectivos los derechos de libertad, mismos que se enumeran dentro de la Constitución de la República del Ecuador de 2008. Sin embargo, para el estudio del presente trabajo de investigación se hace referencia al derecho a una vida digna, estableciéndose en el citado cuerpo legal de la siguiente manera:

Constitución de la República del Ecuador (2008)

Art. 66: 2 Derechos de libertad

> El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios (Asamblea Montecisti, 2008).

Para investigar los derechos de los ciclistas se analiza únicamente el descanso, ocio, cultura física y seguridad, ya que son factores necesarios que llevan a garantizar la vida digna de los mismos. Una vez que los derechos anteriormente mencionados han sido reconocidos dentro de la Constitución conlleva a que el Estado los garantice, por tanto es su responsabilidad protegerlos, promoverlos y dar cumplimiento para el desarrollo de la sociedad civil mediante una ordenanza municipal.

Como aspecto relevante de ese estudio se analiza el ciclismo urbano como un estilo de vida y de movilización social en varias ciudades del mundo. De allí que es necesario mencionar que en los últimos años han surgido dentro de la provincia de Imbabura varios colectivos de personas dedicadas a esta disciplina deportiva, materializando su derecho al descanso, cultura física, asociación, y movilidad. Sin embargo la falta de espacios adecuados para que se desarrolle este deporte dentro del Cantón Antonio ha dado lugar a accidentes muchos de ellos de gravedad; otro aspecto a considerar es la falta de políticas públicas que regule la relación entre deportistas y conductores, así como la limitada implementación de obras que promuevan y garanticen la materialización de estos derechos.

Al analizar el derecho a la integridad personal es importante entender que es un derecho que protege contra intervenciones no consentidas sobre el cuerpo

Constitución de la República del Ecuador (2008)

Art. 66: 3 Derechos de libertad

> El derecho el derecho a la integridad personal incluye: a. la integridad física, psíquica, moral y sexual; b. una vida libre de violencia en el ámbito público y privado. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia, en especial la ejercida contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes,

> personas adultas mayores, personas con discapacidad y contra toda persona en situación de desventaja o vulnerabilidad (Asamblea Montecisti, 2008).

En igual sentido en un titular de derecho de Javier Pérez (2010) "Para que se vea afectado el derecho a la integridad física, la intervención tiene que producir una lesión o menoscabo objetivamente verificable, por mínimo que este sea en el cuerpo. (p.4).

En este contexto los últimos años se ha visto un incremento del número de ciclistas que utilizan la vías, no obstante no se les ha brindado medidas de seguridad que garanticen sus derechos al momento de movilizare. Es por esto que muchos deportistas no han podido materializar su derecho a la libre circulación, si bien es cierto la población ciclística pertenecen a las minorías, sin embargo es importante puntualizar que el derecho no solo protege a las mayorías sino también a las minorías, como estas que han ido aumentando de a poco en la provincia de Imbabura.

Dentro del ordenamiento jurídico se regula mediante la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Art. 88

> a) La organización, planificación, regulación y modernización , de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales; c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

En base a estas consideraciones resulta relevante que se organice, planifique, regule y modernice el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento,

contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de la ciudadanía.

En corolario el Estado reconoce la necesidad de regular y planificar medidas necesarias para el uso de las vías tanto de conductores, entre los cuales también se encuentran los ciclistas, por ser un medio de transporte de tracción humana.

En igual sentido dentro de la misma normativa en la Sección 3 de los ciclistas y sus derechos

Art. 204

> a. Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto 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; b. Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares; 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 bus o similares; d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

En esta perspectiva tras lo citado sobre los ciclistas y sus Derechos, es importante destacar sobre la Ordenanza No. 060 del Cantón Antonio Ante referente al Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, donde no se ha considerado lo descrito en el Art.204, ni se ha implementado políticas públicas en favor de los ciclistas y su libre circulación para que se puedan garantizar los derechos anteriormente mencionados, por lo cual le ha quitado valor a la integridad física de los mismos.

Si bien es cierto es una minoría de la población ecuatoriana la que hace uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, a pesar de que en los últimos años ha aumentado su uso con el fin de ejercitarse, por eso es necesaria una normativa de carácter administrativa basadas en Ordenanzas Municipales con las cuales se pueda regular de mejor manera la movilidad del ciclista y se garantice la libre circulación con la cual se puede evitar pérdidas

humanas, varios accidentes en los cuales muchas veces no se puede comprobar la culpabilidad de quienes lo causan .

La presente investigación cobra importancia significativa dentro del ordenamiento jurídico ya que en muchas ocasiones se ha evidenciado de manera recurrente una conducta hostil por parte de los conductores de automóvil hacia los ciclistas, sin tomar en cuenta que incurren en la vulneración de los derechos fundamentales de estas personas y basan sus actitudes en una cultura de irrespeto a quienes practican este deporte.

Circunstancias que generan un alto grado de afectación dentro de la provincia de Imbabura limitando la implementación de Políticas Públicas que puedan contemplarse dentro de una ordenanza que conduzca a garantizar los Derechos Constitucionales. Por tanto es necesario saber: ¿Por qué no se ha garantizado los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas del cantón Antonio Ante, provincia de Imbabura?

El propósito de esta investigación radica en aportar información a las autoridades del GAD Antonio Ante y la Comisión de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del mismo, sobre la importancia y necesidad de garantizar los derechos de los ciclistas y proponer Políticas Públicas que puedan aplicarse dentro de una ordenanza con el fin de resguardar el derecho a la dignidad de este sector de la población en todos sus ámbitos. Porque en los últimos años se ha podido evidenciar que existe una gran afición por el ciclismo, porque es un deporte que facilita la integración social de las personas para su libre recreación.

Este estudio también se la realiza con el propósito de aportar al objetivo número 1 del Plan Nacional de Desarrollo “Toda una vida” el cual pretende “Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas”, debido a que la investigación nace de una problemática que se encuentra en un segmento de la sociedad, al que no se le ha dado mayor valor al momento de aplicar los Derechos Constitucionales, como es la dignidad humana; por tanto, el desarrollo de la investigación pretende que a la ciudadanía, en especial a los ciclistas, se les facilite el acceso al disfrute de un hábitat seguro dentro de los espacios públicos, de recreación, vías y movilidad ya que es una de las responsabilidades del Estado para promover un buen desarrollo de la sociedad.

Dentro de la línea de investigación de Inequidades, exclusiones, desigualdades y derechos humanos se busca generar conocimiento sobre la desigualdad que existe en la normativa legal sobre el reconocimiento de derechos tanto de los conductores como de los ciclistas; una vez identificado el problema se busca construir un conocimiento sobre diferentes temas con el fin de dar solución a este problema.

Los principales beneficiarios de esta investigación son los diferentes colectivos y equipos de ciclistas de la Provincia de Imbabura; tal es el caso de: Bicibless, Buhos, Medifer, BikeRiders, Rolling Wheels, Zona Cero, Equipo 53 once, Pro Rider, Tims, Saitel entre otros, que de una u otra manera han exigido y promovido campañas de concientización y respeto a los derechos de los ciclistas en el ejercicio del deporte. Como segundos beneficiarios se podría considerar a la los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la Provincia de Imbabura, especialmente del Cantón Antonio Ante con la propuesta de implementar una ordenanza que proteja los derechos fundamentales de los ciclistas y como tercer beneficiario se puede considerar a la sociedad imbabureña.

Los objetivos planteados para el presente trabajo se han determinado de la siguiente manera:

Objetivo General

- Determinar si los derechos de los ciclistas han sido reconocidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Antonio Ante.

Objetivos Específicos

- Realizar un estudio de la doctrina y normativa existente sobre los conceptos de dignidad humana, integridad física, libre tránsito, seguridad, cultura física, mediante la revisión de la normativa aplicable y de la verificación de la existencia de políticas públicas para el cumplimiento de derechos de los ciclistas.
- Analizar las normas jurídicas aplicables para que se lleguen a garantizar los derechos de los ciclistas dentro de la ordenanza municipal del Cantón Antonio Ante
- Comparar la efectividad de la normativa y las políticas públicas en base a los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas.

- Proponer una reforma de ordenanza al Gobierno Autónomo Descentralizado de Antonio Ante y la Comisión de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, donde se hagan efectivos los derechos de los ciclistas.

2. ESTADO DEL ARTE

Como marco de referencia se consideran investigaciones en documentos digitales, libros, revistas científicas indexadas, repositorios de diversas Universidades a continuación se proporciona una visión completa sobre las variables en estudio que contribuyen en la solución del problema.

> Un estudio que aporta al análisis de la temática es realizado en la Universidad Latinoamericana de Ciencias y Tecnologías de Costa Rica en su Revista Jurídica establece que: La libertad de tránsito está indisolublemente unida a la libertad personal. Es una de las consecuencias necesarias de dicho principio y, además, una de las garantías fundamentales del ser humano para desarrollar libremente su personalidad dentro de cualquier Estado democrático. (Diez, 2013).

Aserción que se puede definir como aquel derecho que tiene toda persona a entrar y salir del país, a desplazarse libremente por su territorio. Por cuanto al ejercer el libre tránsito conlleva a hacer efectivo el derecho a la libertad de desplazamiento, en particular, en caso de ciclistas no deben existir limitaciones para el ejercicio de los derechos al momento de realizar su rutina deportiva ya que estos deben ser garantizados en todo momento.

> Otro estudio importante es el realizado en la Universidad de Buenos Aires por Fernando Javier Rinaldi; sobre Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito manifiesta que toda forma de movilidad genera su propia cultura, cuyos contornos exceden el momento del transporte. Mucho del paisaje urbano contemporáneo, la determinación de los espacios por donde podemos circular y por los que no, los riesgos a los que estamos expuestos en el espacio público, fueron consecuencia de la masificación del uso del automóvil y de las infraestructuras que resolvieron la presencia del transporte automotor en el espacio público. Formas que a la vez consolidaron al automóvil como referente hegemónico, no solo de la

> construcción del ambiente vial, sino también del espacio urbano en su totalidad (Rinaldi, 2014).

Estudio que hace referencia a los riesgos que existen actualmente para los ciclistas, provocado por la falta de infraestructura pública que se tiene en la actualidad, ya que únicamente se considera el tránsito de automóviles por ser el medio de transporte más común en la sociedad, sin embargo, se ha dejado de lado al segmento de la sociedad que utiliza un medio de transporte alternativo como es la bicicleta, limitando día a día la movilización para los ciclistas.

> Dennis Maroto, en la revista *Mujer en Bici* hace referencia a las consecuencias que conlleva al no tomar medidas de seguridad adecuadas en beneficio de los ciclistas: La exposición en las calles sin seguridad para él y la ciclista puede culminar en la muerte, el atropellamiento o robo; en tanto se han presentado sucesos (al momento en los que se refieren solo a hombres) que se han hecho públicos y otros únicamente se comparten a través de las redes sociales de grupos de ciclistas. Muertes conocidas públicamente como la del ciclista Roberto Santos (Maroto, 2014).

Sobre la base de estas consideraciones la autora, al formar parte de los ciclistas se siente identificada con los riesgos que sufren cada día en el ejercicio de su derecho a la libre recreación y manifiesta las diferentes circunstancias por las cuales se atenta a la seguridad de los ciclistas, y aunque existen leyes en el Ecuador que garantizan la seguridad y libre tránsito de las personas en todos sus ámbitos, en el caso de los ciclistas hay circunstancias en que se limita el ejercicio de estos derechos.

> Otra investigación que aporta con este estudio es el realizado en la Universidad Politécnica Salesiana sobre los Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas en la ley de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial, a través de la campaña multimedial informativa en Pichincha. Elaborado por Andrés Mazabanda y Mayra Romero, expone los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas, y específicamente mencionan que: Se percibe que existe interés en conocer las normativas relacionadas a los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas, puesto que las disposiciones legales de estos actos viales no han sido

> difundidas mayormente y de forma conjunta, al concentrarse los esfuerzos en otros actores como son los conductores (Mazabanda, 2013).

Los autores dentro de su trabajo investigativo concluyen analíticamente mencionando que se ha puesto mayor énfasis dentro de la legislación ecuatoriana, en regular los actos efectuados por parte de los conductores, mismo que se han difundido de manera constante y a pesar de que nuestra legislación también regula el transito tanto de peatones como de ciclistas no se ha puesto mayor énfasis en regular las actuaciones u omisiones de los mismos que pongan en riesgo su seguridad e integridad; sin embargo es un tema en el cual la población ciclística ha exigido constantemente políticas púbicas que puedan garantizar sus principales derechos.

> Un aporte importante es el Trabajo de Grado realizado en la Pontificia Universidad Católica del Perú por el Dr. Marlon Flores, sobre la Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidas a transportes alternativos (motos y bicicletas): recomendaciones para la gestión local. Se pronuncia sobre las políticas que deben existir para incentivar el uso del transporte alternativo, mencionando que: El Gobierno Nacional y los gobiernos locales con leyes y ordenanzas municipales auspician y promocionan el uso del transporte alternativo, especialmente la bicicleta como medio de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, saludable y económico sin embargo estas normas legales aún no están reglamentadas; la necesidad de contar con vías, rutas, ciclo vías exclusivas y seguras para los ciclistas y motociclistas es de primera prioridad para garantizar la integridad física y la vida de estas personas, porque el riesgo de ser arrollados por un vehículo motorizado esta siempre latente, esta situación desalienta el uso de estos medios de transporte (Flores, 2014).

Consideraciones que exponen a Perú como uno de los países latinoamericanos, donde sus políticas públicas enfocadas a garantizar los derechos de las personas no son suficientes, por tanto las leyes y ordenanzas deben ser reformuladas de acuerdo a las necesidades que tiene la sociedad en la actualidad. Evidenciándose concordancia con los autores mencionados anteriormente en lo que respecta a la revisión y reformulación de leyes y ordenanzas establecidas en materia de tránsito y seguridad con el fin de garantizar a los ciclistas el derecho a la integridad física a consecuencia del riesgo constante que se ha presentado en los últimos tiempos, que por lo general son ocasionados por los conductores de vehículos;

destacándose también la poca importancia que se le da al ciclista dentro del ordenamiento jurídico; acciones que desencadenan en múltiples accidentes que sufren los ciclistas, poniendo en riesgo su integridad física.

> Otra investigación relevante es realizada como Trabajo de Master en Abogacía, desarrollada por Estefanía Martín, sobre la Legislación y Responsabilidad Civil en la Circulación De Bicicletas, en relación a la regulación internacional de bicicletas, en la que manifiesta que no existe una normativa común a nivel internacional, un hilo conductor, que las legislaciones nacionales puedan seguir. De manera que no existen unos principios armonizados aplicables a los países de nuestro entorno más allá del siempre aplicable principio de prudencia en la circulación de cualquier vehículo (Martín, 2016).

Estudio que refleja con mayor claridad la problemática de la falta de una normativa internacional o un convenio en el cual se manifieste la importancia de resguardar el derecho a la integridad y seguridad de deportistas de manera particular al ciclista. Razones que obligan a que en las normativas que regulan el tránsito y la seguridad de cada país se detalle en un marco jurídico las precauciones que deben tomar los ciclistas y las sanciones a las actuaciones de los conductores que atenten contra ellos.

> Otro estudio importe es el realizado en la Universidad del Istmo en Guatemala, en la Tesis de Arquitectura desarrollado por Lourdes Miranda sobre Material informativo para promover medidas de seguridad vial de ciclistas urbanos en la ciudad de Guatemala, respecto a las medidas de seguridad afirma que: “El ciclista es absolutamente vulnerable ya que no cuenta con ningún elemento o herramienta de seguridad que lo proteja como la carrocería de un automóvil que cubre al conductor.” Además destaca que la seguridad vial consiste en la prevención o disminución de accidentes de tránsito y sus efectos, asegurando el bienestar de las personas. En ella se incluyen las medidas empleadas para lograr tal fin, ya sean tecnológicas, estratégicas y operativas. Incluye la seguridad por parte de cualquier medio de transporte terrestre, contando la seguridad del peatón (Miranda, 2018).

El beneficio de esta investigación radica en ofrecer alternativas de seguridad vial en ciclistas y la práctica vial al proteger de accidentes; en vista de la vulnerabilidad a la cual se enfrentan

los ciclistas no solo en nuestro país, sino en América latina es necesario que las leyes se enfoquen en implementar medidas de seguridad dentro de los ordenamientos jurídicos con el fin de protegerlos en caso de que exista algún accidente, ya que al reconocer las medidas de seguridad se puede regular y proteger tanto al ciclista como a los conductores de vehículos en la carretera.

3. MATERIALES Y MÉTODOS

En la investigación sobre la ausencia de una ordenanza municipal que garantice los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios púbicos del Cantón Antonio Ante, se hace un análisis del cumplimiento de los derechos en favor de los ciclistas, amparados en el Art. 66 referentes a los derechos de libertad, y la aplicación de políticas públicas en favor de los mismos, el cual se enmarcó en los siguientes lineamientos:

3.1.Diseño de la investigación

El diseño de la investigación se fundamentó en el paradigma cuantitativo – cualitativo.

- Cuantitativo debido a que trató de buscar las causales reales del hecho presentado, para explicar y predecir resultados de forma objetiva, tomando como referencia la observación sistemática.
- Cualitativo por que intenta comprender la realidad de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios púbicos del Cantón Antonio Ante, en su contexto, dentro de este básicamente se considera a la investigación acción, que pretende encontrar soluciones al problema, justificarla de forma argumentada y sustentada en criterios técnico - jurídicos, mediante técnicas de investigación, cualitativas y cuantitativas para el mejoramiento de este problema en la población Anteña objeto de estudio. Tiene además un enfoque cualitativo ya que mediante documentos de carácter administrativo, encuestas y entrevistas con dirigentes del ciclismo, funcionarios judiciales y administrativos han brindado información desde su punto de vista y formación, lo que ha permitido generar una hipótesis sobre la existencia de vacíos legales tanto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Ecuador como en la Ordenanza que regula el Transporte Terrestre , Transito y Seguridad Vial para el Cantón Antonio Ante.

3.2. Tipo de investigación

Los tipos de investigación que permitieron determinar las causas de la ausencia de derechos en la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios públicos del cantón Antonio Ante se respaldó en los siguientes tipos de investigación:

- **Documental**: facilitó la búsqueda de información en material jurídico documental o bibliográfico, para sustentar en base a estudios y autores el Estado del arte, facilitando el análisis de teorías, enfoques, criterios, argumentaciones, conclusiones y recomendaciones acerca de esta área de estudio.

- **Descriptiva:** Ayudo a comprender la realidad y descubrir los hechos, actores, situaciones y eventos con el fin de recoger los datos, resumir la información teórica exponer los resultados y extraer generalizaciones explicativas que contribuyan a la investigación del problema. Permitió también detallar las falencias existentes en la Ordenanza de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial para el cantón Antonio Ante y la realidad que viven los ciclistas por la falta de normas en favor de su actividad.

- **De campo**: Favoreció el manejo de datos exploratorios y descriptivos, lo que permitió cerciorarse de las condiciones reales en que se obtienen los datos desde el lugar donde se presenta el fenómeno, con el objeto de establecer la ausencia de la Ordenanza de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en favor de los ciclistas del cantón Antonio Ante.

- **Jurídica:** al centrarse en objetos de estudio jurídico, permitió dar respuesta a temas que reconocen la importancia de estas acciones de acuerdo a la jurisdicción y competencia, los autos, las regulaciones legislativas que dirimen situaciones técnicas del Derecho, como los términos, acciones y presupuestos procesales. De igual forma los mecanismos de la administración pública, centrándose en fenómenos, analogías, los vacíos, ambigüedades y demás antinomias jurídicas.

3.3. Métodos de la investigación

Para el desarrollo de la investigación se emplearon los siguientes métodos:

- **El Método Inductivo – Deductivo**: sirvió para elaborar el estado del arte y realizar el análisis, también ayudó en la explicación de resultados para establecer generalizaciones del problema hacia la exposición de conclusiones y recomendaciones sobre una Ordenanza que regule el Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial para los ciclistas del Cantón Antonio Ante.

- **El Método Estadístico**: se empleó mediante el análisis cuantitativo y porcentual, para el análisis de la información en el cálculo del campo de la investigación, puesto que después de la recopilación, agrupación y tabulación de datos se procedió a resumir la información a través de tablas, gráficos estadísticos y en forma escrita, con lo cual se estructuró las conclusiones.

- **El Método Socio-Jurídico:** permitió aplicar el Derecho a partir del estudio de un problema social, cuya viabilidad ha ayudado en el análisis en la afectación de derechos en ciclistas y adecuar una normativa en referencia a las necesidades que se presentan en este segmento de la sociedad, para una aplicación con el fin de garantizar de manera más amplia los derechos que le asisten a los ciclistas en el Cantón Antonio Ante.

Llegando a conclusiones particulares que se derivan del estudio de la jurisprudencia, doctrina, conceptualización, y legislación en cuanto a derechos Constitucionales que deben ejercer estos ciudadanos al momento de transitar por las vías, lo cual conducirá a entender la realidad que viven día a día y los riesgos a los que se enfrentan en el Cantón Antonio Ante.

3.4. Técnicas de investigación

Las técnicas de investigación utilizadas en este estudio fueron:

- **La encuesta:** Fue diseñada y aplicada a las personas que practican el ciclismo tanto de manera recreativa como competitiva en el cantón Antonio Ante, ya que son los primeros afectados, con el objetivo de captar la información, para su posterior tabulación, representación gráfica y análisis.

- **La entrevista:** diseñada para obtener una información más completa, profunda y espontanea con mayor facilidad de respuestas; fue aplicada a los dirigentes de agrupaciones ciclísticas del cantón Antonio Ante que practican esta actividad tanto de manera recreativa como competitiva, con el objetivo de obtener información de este ámbito mediante una conversación profesional planificada previamente, también se consideró a los profesionales del derecho especializados en materia de Tránsito que comprenden con mayor profundidad la problemática, al no regular de manera adecuada la libre circulación y el ejercicio de Derechos Constitucionales de los ciclistas; autoridades públicas encargadas de la Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial que conocen la realidad del Cantón en cuanto a la falta de una normativa en favor de los derechos del ciclista.

3.5.Instrumentos

Los instrumentos que fueron utilizados en la investigación son:

- Para la encuesta se utilizó el cuestionario con preguntas diseñadas para generar los datos necesarios y alcanzar los objetivos de la investigación. Lo que permitió integrar el proceso de recopilación de datos de manera oportuna, revelar las razones de la problemática para el grupo de estudio.
- Para la entrevista se aplicó un cuestionario sencillo preparado para recabar información directa de los dirigentes de agrupaciones ciclísticas, a los profesionales del derecho especializados en materia de Tránsito y autoridades públicas encargadas de la Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial que conocen la realidad del Cantón Antonio Ante.

3.6. Población

La población estuvo conformada para la encuesta por 78 ciclistas del Equipo 5311 de la ciudad de Atuntaqui y 7 dirigentes de agrupaciones ciclísticas, profesionales del derecho especializados en materia de Tránsito y autoridades públicas encargadas de la Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial.

Tabla 1 Población de estudio

Cantón Antonio Ante			
	ENCUESTA	**ENTREVISTA**	**TOTAL**
Ciclistas del Equipo 5311	78		78
Dirigentes de agrupaciones ciclísticas		2	2
Profesionales del derecho especializados en materia de Tránsito		2	2
Autoridades públicas encargadas de la Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial		3	3
TOTAL	78	7	86

Fuente: Liga Cantonal Antonio Ante

Para el proceso de recopilación de datos se llevó a cabo la aplicación de la encuesta por google drive a los Ciclistas del Equipo 5311 grupo elite de ciclismo del cantón Antonio Ante, mediante un cuestionario, que incluye 10 preguntas con el propósito de analizar las causas de la problemática y las estrategias adoptadas para su mejora.

También se aplicó la entrevista mediante un cuestionario diseñado de manera sencilla para facilitar la obtención de información y datos precisos de las preguntas planteadas, con lo cual se busca determinar de mejor manera la problemática existente y fortalecer los objetivos de la investigación preguntas diseñadas para los dirigentes de agrupaciones ciclísticas,

profesionales del derecho especializados en materia de Tránsito y autoridades públicas encargadas de la Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, en base a un cuestionario de entrevista de 6 preguntas, para obtener datos sobre la falta de una ordenanza que garantice los derechos de los ciclistas en el Cantón Antonio Ante.

En consecuencia, no se realizó cálculo muestral y se trabajó con todo el universo a pesar que la población de estudio lo permitía, lo que favoreció determinar con exactitud los aspectos que inciden en el problema y la forma de afectación de la falta de una Ordenanza Municipal que garantice los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en los espacios públicos del cantón Antonio Ante en la provincia de Imbabura

3.7. Resultados y Discusión

Una vez aplicadas las técnicas de investigación propuestas: tanto la revisión documental de libros, artículos científicos, leyes, reglamentos y ordenanzas tanto nacionales como internacionales, ha permitido comprender el sustento doctrinario y jurisprudencial de la afectación de los Derechos de los ciclistas. Mediante las encuestas a ciclistas y entrevistas a funcionarios municipales del Departamento Jurídico del GAD de Antonio Ante y otros se ha logrado obtener información importante, ya que al dar sus respuestas ha permitido llegar a un análisis minucioso desde diferentes puntos de vista, los cuales permiten afirmar y descartar diversas teorías sobre aspectos relevantes para la investigación, mismos que permiten alcanzar los objetivo planteados.

3.7.1 Resultados de la encuesta a ciclistas

Pregunta N° 1

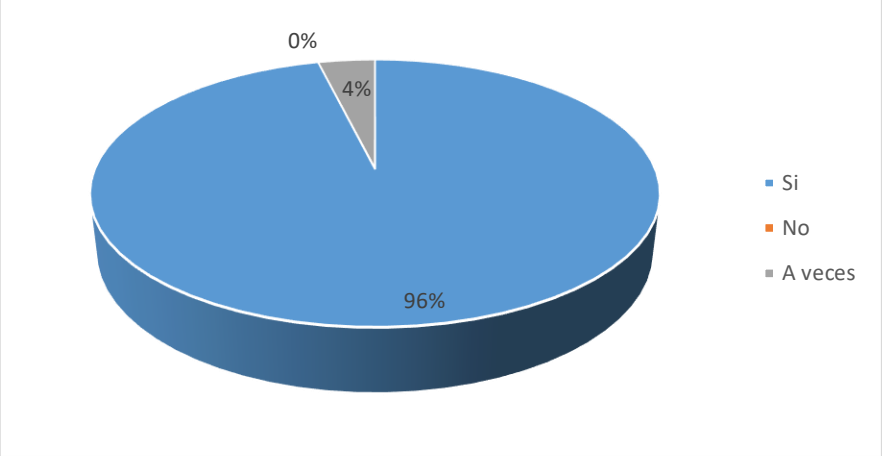
¿Considera usted que los ciclistas tienen derecho a transitar por todas las vías públicas del cantón, con respeto y seguridad?

Tabla 2 Los ciclistas tienen derecho a transitar por todas las vías públicas del cantón

RESPUESTA	f	%
Si	75	96
No	0	0
A veces	3	4
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 1 Los ciclistas tienen derecho a transitar por las vías públicas, con respeto y seguridad



La mayoría de los ciclistas investigados, afirman que ellos Si tienen derecho a transitar por todas las vías públicas del cantón. Resultado que refleja que conocen sus derechos para realizar esta actividad; demostrando concordancia con la Sección 3 De los ciclistas y sus derechos, estipulándose en el Art. 204 en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre- Tránsito y Seguridad Vial, literal a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril (Registro Oficial Suplemento 398, 2014) .

Pregunta N° 2

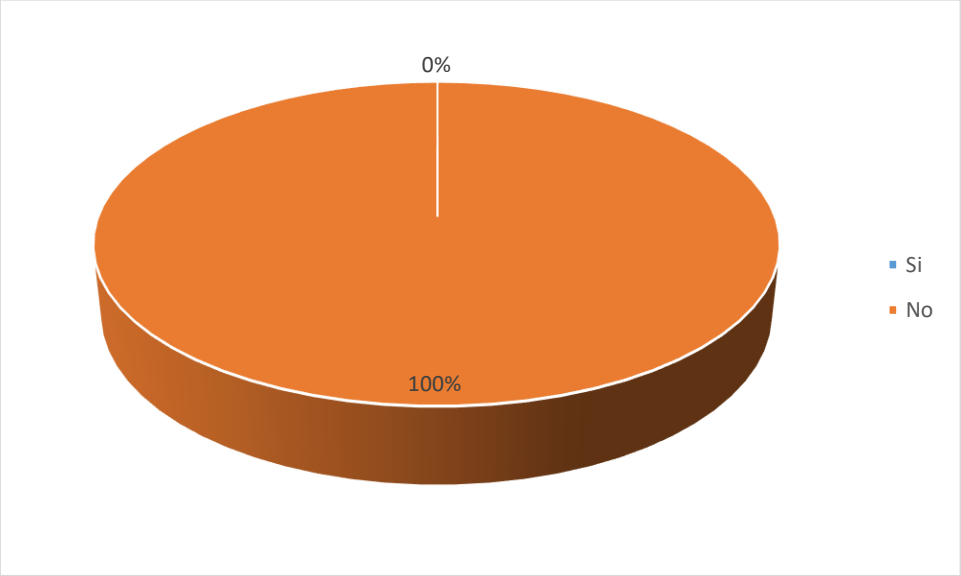
¿El Cantón Antonio Ante dispone de vías de circulación privilegiada, como ciclo vías y carreteras para la práctica del ciclismo?

Tabla 3 El Cantón Antonio Ante dispone de ciclo vías para la práctica del ciclismo

RESPUESTA	f	%
Si	0	0
No	78	100
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 2 El Cantón Antonio Ante tiene ciclo vías para la práctica del ciclismo



En unidad de criterio, los ciclistas encuestados, afirman que en el Cantón Antonio Ante, No disponen de vías de circulación privilegiada, como ciclo vías y carreteras para la práctica del ciclismo. Resultado que evidencia la despreocupación de las autoridades para la práctica de este deporte y el desconocimiento del Art. 204 en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre-Tránsito y Seguridad Vial, literal b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

Pregunta N° 3

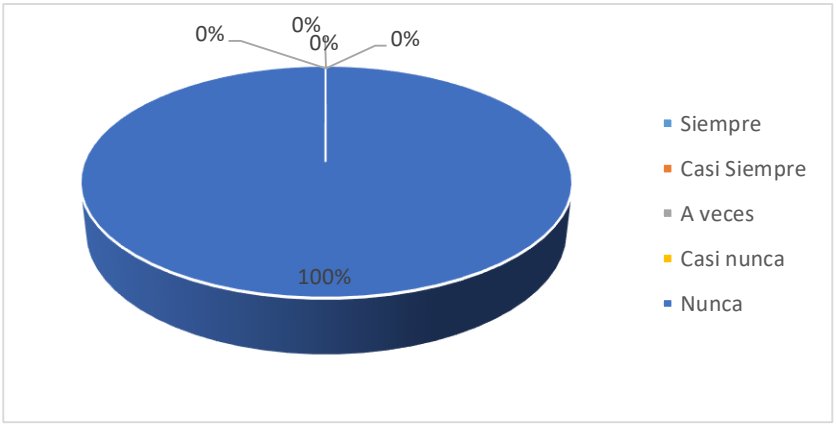
¿En el Cantón Antonio Ante se organiza en la semana, días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana?

Tabla 4 Se organizan en la semana, días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana

RESPUESTA	F	%
Siempre	0	0
Casi Siempre	0	0
A veces	0	0
Casi nunca	0	0
Nunca	78	100
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 3 Se organizan en la semana, días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana



La totalidad de ciclistas investigados, manifiestan que en el Cantón Antonio Ante, Nunca se organiza en la semana, días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana. Resultado que demuestra que en el cantón no existe una Ordenanza Municipal que garanticen los derechos de este grupo humano, además el desconocimiento del Art. 204 en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre- Tránsito y Seguridad Vial, literal f) El Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

Pregunta N° 4

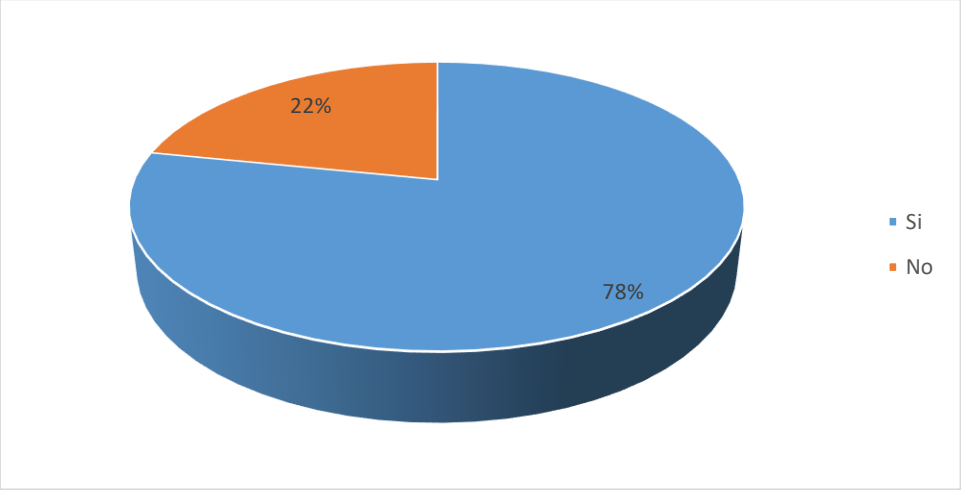
¿Ha tenido dificultad para movilizarse libremente en su bicicleta dentro del Cantón Antonio Ante?

Tabla 5 Dificultad para movilizarse libremente en su bicicleta dentro del Cantón Antonio Ante

RESPUESTA	f	%
Si	61	78
No	17	22
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 4 Dificultad para movilizarse libremente en su bicicleta dentro del Cantón



La mayoría de los ciclistas investigados, afirman que ellos Si han tenido dificultad para movilizarse libremente en su bicicleta dentro del Cantón Antonio Ante. Resultado que refleja que los Gobiernos Municipales como parte de sus competencias, establecidas en la Constitución Art. 262, literal 3 Planificar, construir y mantener la vialidad urbana y en el literal 6 Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (Registro Oficial Suplemento 398, 2014) ; evidenciándose que no se está cumpliendo lo estipulado en la Carta Magna, ni se crea Ordenanzas Municipales para regular el tránsito local y preservar los derechos de los ciclistas según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre- Tránsito y Seguridad Vial.

Pregunta N° 5

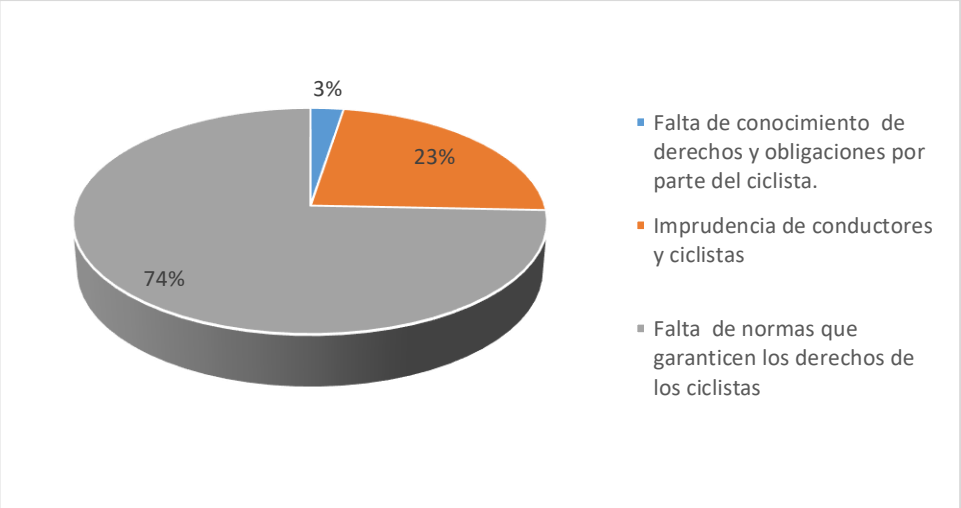
¿Cuál cree usted que es la causa de que no se respeten los derechos de los ciclistas?

Tabla 6 La causa de que no se respeten los derechos de los ciclistas

RESPUESTA	F	%
Falta de conocimiento de derechos y obligaciones por parte del ciclista.	2	3
Imprudencia de conductores	18	23
Falta de normas que garanticen los derechos de los ciclistas	58	74
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 5 La causa de que no se respeten los derechos de los ciclistas



Los ciclistas en forma mayoritaria indican, que la causa de que no se respeten sus derechos, es la falta de normas que garanticen sus derechos a una circulación vial segura. Resultado que evidencia el nivel de inseguridad que viven estos deportistas al no contar con espacios urbanos vías de circulación, señaléticas y espacios libres de obstáculos, pudiendo desencadenar en graves accidentes y perdidas de la vida; lo que demuestra que en el cantón, las autoridades municipales no asumen sus competencias determinadas en la Constitución y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre- Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar la seguridad y legislarlas mediante ordenanzas, lo que valida el desarrollo de la propuesta de una ordenanza que promueva la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas en el cantón.

Pregunta N° 6

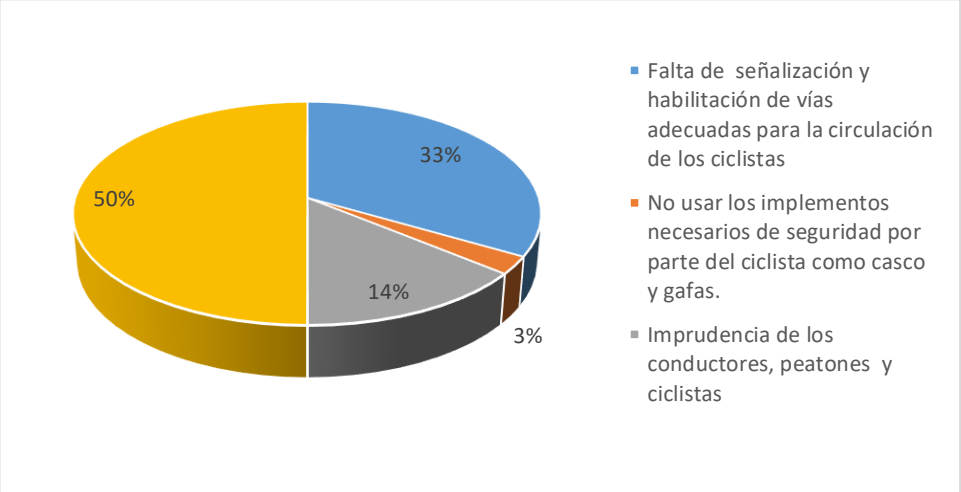
¿Cuál cree usted que es la causa principal de accidentes que sufren los ciclistas?

Tabla 7 La causa principal de accidentes que sufren los ciclistas

RESPUESTA	F	%
Falta de señalización y habilitación de vías adecuadas para la circulación de los ciclistas	26	33
No usar los implementos necesarios de seguridad por parte del ciclista como casco y gafas.	2	3
Imprudencia de los conductores, peatones y ciclistas	11	14
Falta de normativas que garanticen la Seguridad de los ciclistas	39	50
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 6 La causa principal de accidentes que sufren los ciclistas



Los ciclistas en su mayoritaria indican, que la causa principal de accidentes que sufren se debe a la falta de normativas que garanticen su seguridad. Resultado que refleja que estos deportistas no cuentan espacios que les facilite su práctica ciclística donde no se vulneren sus derechos a la integridad física, seguridad y libre tránsito, lo que evidencia que en el cantón, no cumplen con los preceptos Constitucionales, leyes vigentes ni asume el GAD sus competencias respecto a la implementación de ordenanzas y reformas locales en beneficio de estos grupos humanos.

Pregunta N° 7

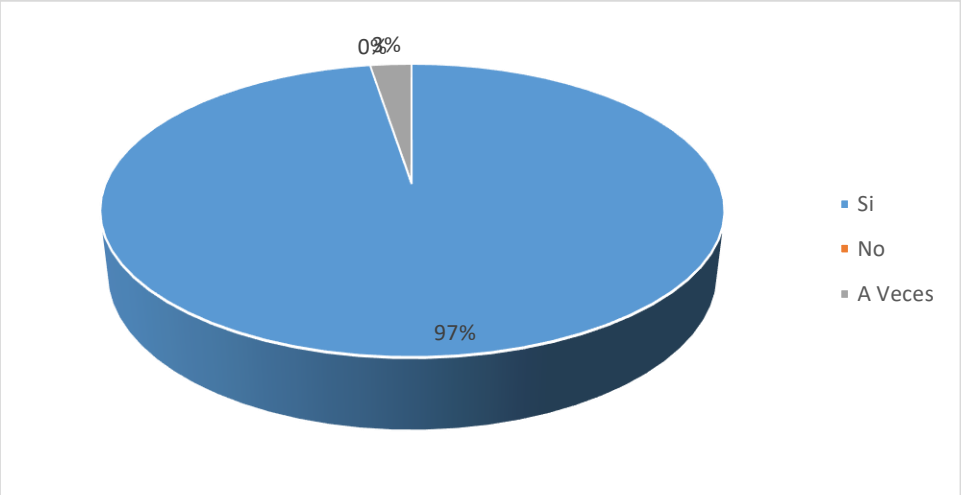
¿Considera usted necesario que se implementen políticas públicas en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?

Tabla 8 Implementación de políticas públicas en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón

RESPUESTA	f	%
Si	76	97
No	0	0
A Veces	2	3
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 7 Implementación de políticas públicas en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón



Los ciclistas en forma mayoritaria indican, que Si es necesaria la implementación de políticas públicas en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón. Resultado que demuestra que este conglomerado humano se siente en peligro permanente al salir a recorrer el cantón por la falta de vías de circulación para el ciclismo, señaléticas y espacios libres de obstáculos, demostrándose que las autoridades municipales dan prioridad a otros proyectos de ordenanza, desestimando este aspecto importante en la convivencia y seguridad vial de la localidad.

Pregunta N° 8

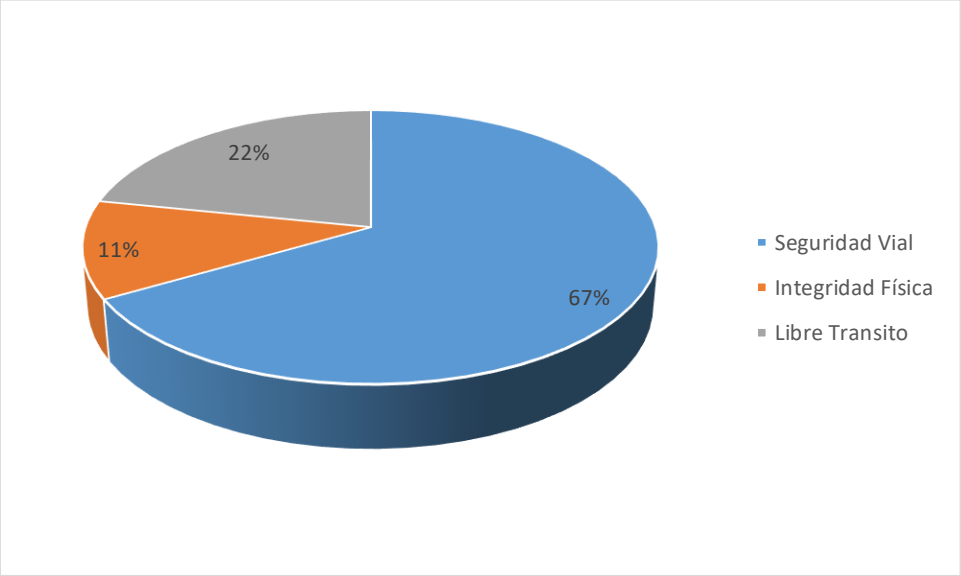
¿Cuáles son los derechos que se vulneran a los ciclistas del cantón Antonio Ante?

Tabla 9 Derechos que se vulneran a los ciclistas del cantón Antonio Ante

RESPUESTA	f	%
Seguridad Vial	52	67
Integridad Física	9	11
Libre Transito	17	22
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 8 Derechos que se vulneran a los ciclistas del cantón Antonio Ante



En su mayoría los ciclistas encuestados manifiestan que los derechos que se vulneran en el cantón Antonio Ante son la seguridad vial y el libre tránsito. Resultado que evidencia que los ciclistas no cuentan con reglamentos u ordenanzas que permitan desplazarse y realizar esta práctica deportiva con seguridad, debido a que los responsables de la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público dentro del cantón (el GAD) no ha plasmado sus acciones en normativas ni han realizado estudios estratégicos de la vialidad de las diferentes parroquias del cantón.

Pregunta N° 9

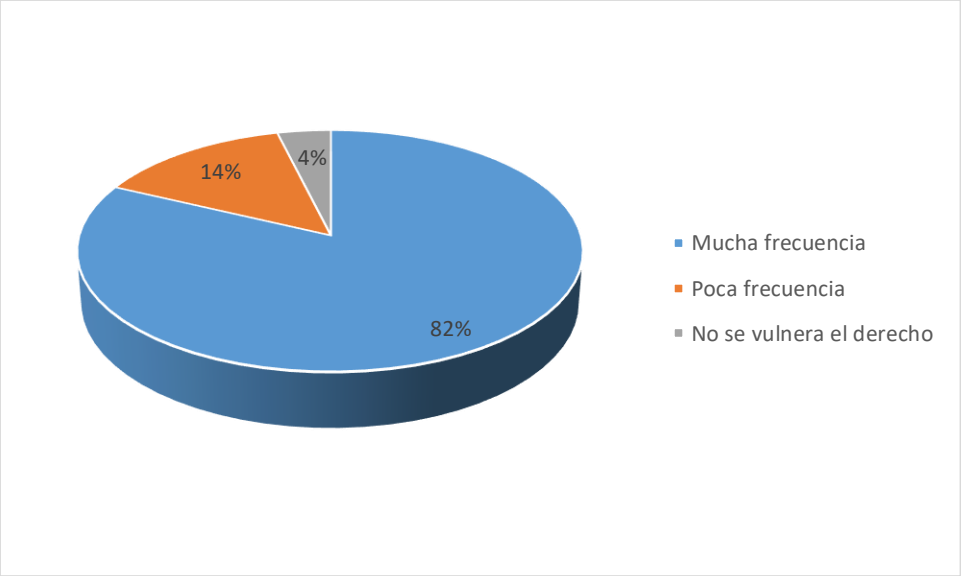
¿Con que frecuencia cree que se afecta este derecho a la integridad física al momento de transitar por las vías?

Tabla 10 Frecuencia en que se afecta el derecho a la integridad física al momento de transitar por las vías

RESPUESTA		f	%
Mucha frecuencia		64	82
Poca frecuencia		11	14
No se vulnera el derecho		3	4
	Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 9 Frecuencia en que se afecta el derecho a la integridad física al momento de transitar por las vías



Un alto porcentaje de los ciclistas investigados indican que con mucha frecuencia, se afecta el derecho a la integridad física al momento de transitar por las vías. Resultado que demuestra el alto grado de inseguridad de estos deportistas, la falta de operatividad de MOVIDELNOR y las autoridades municipales, que no han tomado acciones para la planificación y control que permita a los conductores y transportistas ordenarse en el territorio para mantener la vialidad urbana con ciclo vías adecuada para bicicletas y señaléticas que favorezca la circulación fluida y ordenada de las vías.

Pregunta N° 10

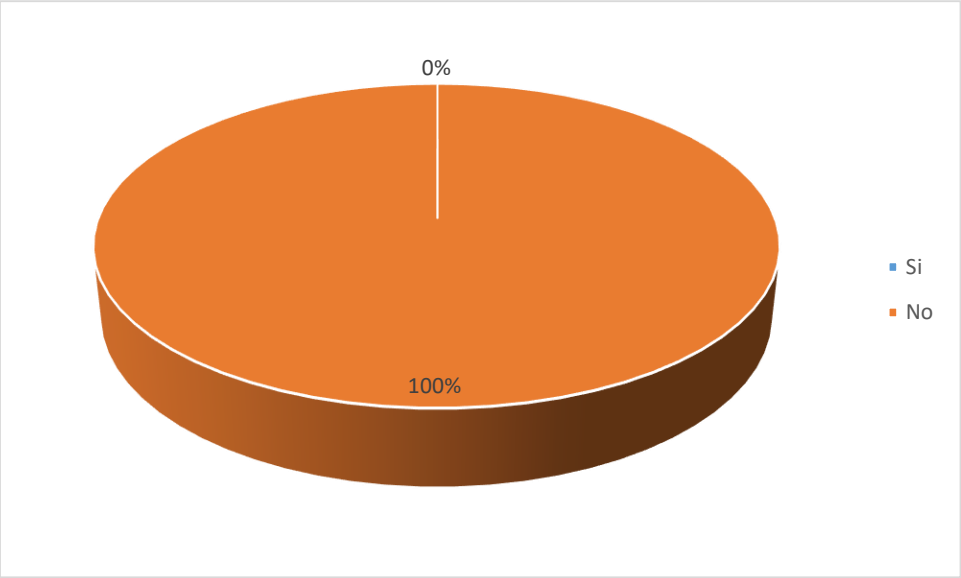
Usted como ciclista tiene fácil acceso a espacios públicos, recreación y movilidad dentro del Cantón Antonio Ante?

Tabla 11 Los ciclistas tienen fácil acceso a espacios públicos, recreación y movilidad dentro del Cantón

RESPUESTA	f	%
Si	0	0
No	78	100
Total	78	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas

Gráfico 10 Los ciclistas tienen fácil acceso a espacios públicos, recreación y movilidad dentro del Cantón



En unidad de criterio los ciclistas investigados afirman que no tienen fácil acceso a espacios públicos, recreación y movilidad dentro del Cantón. Resultado que refleja la despreocupación del Alcalde y el Consejo Municipal para elaborar ordenanzas que garanticen la movilidad segura, de toda la población, ya sea como conductores de vehículos, peatones o ciclistas, dando cumplimiento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre-Tránsito y Seguridad Vial en el Art.204, literal 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 ciclo paseos" (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

Análisis Documental

Si bien es cierto, el ejercicio de los derechos es primordial para todas las personas no obstante, para el desarrollo de la investigación es necesario hacer referencia a los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito, de los cuales existen normativas que desarrollan estos conceptos de forma diferente, sin embargo tienen un mismo fin y logra ampliar la perspectiva de cada uno de ellos, dentro del desarrollo de la revisión normativa y documental se hace mayor énfasis sobre los derechos de los ciclistas:

Como punto de partida, para entender la importancia de garantizar los derechos del ciclista es necesario hacer un análisis tanto de normativa y otros documentos de carácter nacional e internacional, con lo cual nos lleva a comprender la necesidad que tiene el Ecuador por mejorar su legislación y regulación en favor de los ciclistas:

Existen varios países que han tomado la iniciativa en alternativas de movilidad, lo que conlleva a que exista mayor respeto por los ciclistas y que con las medidas implementadas de dichos países se establezca un precedente importante en la innovación de derechos y garantías para los ciclistas.

El caso de Holanda

Desde 1991 Holanda crea el Programa "Bicycle Masterplan" el cual da a conocer 5 objetivos esenciales para la libre movilidad de los ciclistas:

> Cambiar el uso del automóvil por la bicicleta para viajes de hasta 7,5Km. Cambiar el uso del automóvil a bicicleta y TP, para viajes largos. 2. Seguridad para los ciclistas. Se buscó dar seguridad al ciclista sin que la bicicleta perdiera competitividad como medio de transporte en relación al automóvil. 3. Se optó por disminuir las zonas de interacción entre ciclistas y automovilistas, y se disminuyó considerablemente la velocidad del tráfico vehicular. 4. Proveer de estacionamientos de bicicletas y prevenir sus robos. 5. Intercambio de información: El objetivo más importante es lograr influenciar a los usuarios en la elección del medio de transporte que utilizarán, y para ello se les entrega la información apropiada. Se debe proveer de facilidades, e informarlas adecuadamente (Luci, 2009).

Sobre la base de este análisis en Holanda la política del ciclismo es parte de las políticas de transporte y está vinculada a las políticas de desarrollo urbano y ambiental, para ello se instalaron estacionamientos gratuitos de bicicleta en áreas comerciales en el centro de la ciudad.

Holanda al ser un país desarrollado busca mejorar la movilidad sostenible dentro de su país, por tal razón se ha tomado como medidas limitar el uso del automóvil tomando medidas de incremento de impuestos a la gasolina y creando espacios donde existe mayor circulación de ciclistas y a la vez se les brinde seguridad, ya que no solo es importante crear políticas públicas, si no garantizar la seguridad en cada una de ellas. Hecho por el cual es el País pionero en el reconocimiento de derechos del ciclista.

En consecuencia en Holanda, más que la implementación de políticas públicas amigables con el ciclista, tiene una gran cultura sobre la sostenibilidad del ambiente y alternativas de movilidad para evitar la congestión vehicular, esto hace que los habitantes por el medio cultural en el que se desarrollan creen alternativas que permitan un mayor dinamismo en lo que a trasporte se refiere. De allí que se debe resaltar que al ser un país desarrollado, cuenta con mayores recursos económicos que permiten llevar a cabo proyectos en los se puedan crear infraestructuras adecuadas para la libre circulación de los ciclistas como un medio de trasporte alternativo; sin embargo no es suficiente crear una infraestructura adecuada, sino también crear Políticas Publicas que permitan la organización de un buen sistema de movilidad.

En base a este análisis para crear Políticas Publicas Holanda toma como punto de partida estos 5 objetivos, los que ha dado lugar a óptimos resultados y han permitido tener un marco de referencia para otras ciudades del mundo que quieren brindar mayores espacios a los ciclistas y modificar sus políticas públicas no solo en favor del ciclista sino también del desarrollo urbano y cuidado ambiental.

Madrid: Un Precedente de Políticas Publicas en favor de los ciclistas

La ciudad de Madrid a partir del año 2018 establece una ordenanza donde hace referencia a las políticas públicas encaminadas a ampliar la seguridad vial hacia una ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos medios de transporte de la ciudad.

> El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid (PMUS Madrid) es la herramienta de gestión de la que se dota el Ayuntamiento para estructurar sus políticas de movilidad en función de unos objetivos generales de mejora de la calidad ambiental, la competitividad, la seguridad y la universalidad de nuestro modelo de ciudad inteligente, que incorpora las tecnologías de la información y la comunicación a la consecución de la sostenibilidad del sistema urbano (Ayuntamiento de Madrid, 2017).

De allí que Madrid es una de las pocas ciudades en el mundo en la que se ha hecho evidente la necesidad de que exista un nivel de seguridad vial no solo de peatones, sino entre transportistas.

El Ayuntamiento de Madrid a través del Plan Director de Movilidad Ciclista direcciona su accionar a propuestas de una red de calles y ciclo carriles de 200 km, además se encarga de regular la movilidad mediante la implementación de ordenanzas con la finalidad de que los espacios públicos, las vías tengan mayor alternabilidad en cuanto al transporte, debido a que Madrid es la ciudad más poblada de España y sus habitantes exigen a la sociedad desarrollarse en un ambiente sano, con espacios públicos aprovechados en beneficio del transporte en bicicleta.

> La movilidad urbana sostenible posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud y la integridad física de las personas, a través de la seguridad vial y las medidas para la mejora de la calidad de aire y la protección del medio ambiente urbano. También facilita el desarrollo de la actividad económica, el progreso social y técnico, y la protección de patrimonio histórico-artístico y cultural de forma medioambiental y energéticamente sostenible (Ayuntamiento de Madrid , 2018).

Bogotá y la Idea de una Sociedad Sostenible

Esta guía proporciona herramientas para promover el uso de la bicicleta basada en experiencias internacionales, que en su mayoría corresponden a ciudades europeas donde la condición de movilidad en bicicleta es de alta importancia dentro de la agenda pública.

Tomando como referencia experiencias internacionales, especialmente de ciudades de Europa para promover el uso de las bicicletas, Bogotá busca promover la movilidad en

bicicleta partiendo del principio de formar una Sociedad Sostenible, diseñando una guía para el desarrollo de políticas ciclo-inclusivas, esta herramienta permite que las autoridades municipales con la elaboración de políticas públicas promuevan el uso de la bicicleta en los diferentes municipios

> Una Sociedad Sostenible satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades". En este sentido, una sociedad sostenible debe tener por estrategia aplicar este principio a sus políticas, teniendo en cuenta que propende por una prosperidad económica, una calidad ambiental y una equidad social (Acero, 2010).

Es decir que la finalidad que tiene aplicar políticas públicas para la movilidad de los ciclistas, no es solo garantizar una alternativa de transporte, si no también buscar la sostenibilidad de las diferentes ciudades siendo amigables con el ambiente. Para la ciudad de Bogotá es necesario que exista una sostenibilidad tanto económica, ambiental y social, lo cual conlleva a que se adopten políticas no solo en favor de los ciclistas, sino también del peatón.

> Para crear proyectos que permitan promover el desarrollo sostenible es necesario tener en cuenta 4 aspectos importantes: consenso entre todos los actores, tiempo prudente y razonable de ejecución, recursos económicos suficientes y lo más importante, voluntad política y cambios socioculturales de la ciudadanía (Acero, 2010).

Sobre la base de estas consideraciones para la construcción de políticas ciclo incluyentes con la bicicleta, es necesario desarrollar el ciclo planear – hacer – verificar y actuar de forma permanente y continua.



Figura 1. Proceso de monitoreo de ciclismo

Fuente: Ciclo de la Política ciclo- inclusiva Bogotá

Bogotá maneja una estrategia minuciosa con la finalidad de que las políticas públicas que se implementen pasen por un proceso analítico donde se vean las facilidades y dificultades de cada medida que se quiera implementar. Es necesario partir de un problema que en este caso sería la falta de desarrollo sostenible y la libre circulación de los ciclistas; analizar posibles alternativas de solución que se puede implementar, evaluar las distintas medidas que se puedan tomar estudiando los pros y contras que puedan existir; una vez que se realiza dicho estudio se seleccionan las medidas más adecuadas y necesarias; una vez implementadas las políticas es necesario que después de cierto tiempo se realice una evaluación que permita identificar de qué manera ha ayudado a la sostenibilidad de la ciudad o cuales son los problemas que persisten y alternativas para poder mejorar.

Legislación Ecuatoriana

Dentro de la Constitución de la República del Ecuador de 2008 se habla de los derechos de libertad, los cuales se desarrollan de la siguiente manera:

Art. 66: 1:2

> El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios; La integridad física, psíquica, moral y sexual (Asamblea Montecisti, 2008).

Con la implementación de la Constitución de 2008 se reconocen derechos que conllevan el desarrollo de la personalidad, tales como el descanso, ocio, cultura física mismos que son ejercidos el los ciclista y con ellos, el derecho a la integridad física, por lo cual se ve la necesidad de la implementación de mecanismos de seguridad con el fin de que estos derechos se puedan ejercer, promover y exigir ante una autoridad pública.

El Ecuador pone en marcha el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 denominado "Toda una Vida"

Objetivo 1

> Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas; es una forma particular de asumir el papel del Estado para lograr el desarrollo; este es el principal responsable de proporcionar a todas las personas –individuales y colectivas–, las mismas condiciones y oportunidades para alcanzar sus objetivos a lo largo del ciclo de vida, prestando servicios de tal modo que las personas y organizaciones dejen de ser simples beneficiarias para ser sujetos que se apropian, exigen y ejercen sus derechos (Consejo Nacional de Planificación , 2017).

Garantizar una vida digna en igualdad de oportunidades para todas las personas, es una necesidad de seguir trabajando por un entorno seguro, con el cual se pueda brindar espacios públicos para la recreación y movilidad de manera segura, el objetivo tiene como base garantizar la vida digna lo cual implica buscar la igualdad de condiciones y oportunidades, sean de manera individual o colectiva.

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Ecuador es una normativa legal que regula, planifica y controla el Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial dentro del país, misma que se fundamenta en los siguientes principios generales:

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 interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad (Registro Oficial Suplemento 398, 2014).

Aserciones que no solo buscar regular y controlar sino también, que se respeten principios y derechos fundamentales que permiten el desarrollo de la persona. Este ordenamiento jurídico establece órganos reguladores del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, entre ellos Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados, mismos que tendrán varias competencias.

Carta Magna 2008

Art. 264

> Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal; hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito (Asamblea Montecisti, 2008).

En concordancia con lo citado anteriormente, la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Ecuador expone los derechos de los ciclistas:

Art 204

> a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto 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; b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las

> carreteras, como ciclovías y espacios similares; 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 bus o similares; d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; 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, 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 ciclo paseos (Registro Oficial Suplemento 398, 2014)

En base a estas consideraciones es evidente que estos derechos no son suficientes para precautelar derechos de libertad y dignidad tales como: seguridad, integridad física y libre tránsito, sin embargo, como se ha analizado anteriormente esta ley permite que los Gobiernos Autónomos descentralizados puedan proponer o planificar normativas con el fin de mejorar el libre tránsito, lo cual mantiene concordancia con el Art. 415 de la Constitución de 2008 establece que: "los gobiernos autónomos descentralizados incentivaran y facilitaran el transporte terrestre no motorizado, en especial, mediante el establecimiento de ciclo vías." (Asamblea Montecisti, 2008).

Dentro del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial publicado en el Registro Oficial No. 731, el 25 de junio de 2012- Última modificación 14 de nov de 2016, dentro del cual en su artículo 302 se establecen otros derechos y también obligaciones de los ciclistas para el uso de las vías:

Capítulo X Ciclistas y sus derechos

Art. 302

> Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo. 204 De la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos: 1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los

> vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública; 2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz; 3. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda (Registro Oficial No.731 , 2012).

En igual sentido tendrán las siguientes obligaciones:

> 1. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado. 2. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas. 3. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno; 4. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad; 5. Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad; 6. Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella; 7. Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento; 8. Abstenerse de realizar maniobras repentinas; 9. Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias; 10. Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las

> bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional; 11. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y, 12. Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor (Registro Oficial No.731 , 2012).

El Reglamento tiene el objetivo de proporcionar mecanismos para un mejor cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, pero de manera particular hace mención a otros derechos que tienen los ciclistas y las obligaciones a las que deben acogerse, las cuales es importante reconocer que son necesarias para resguardar la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas; ya que al estar bien equipado y mantener en buen estado las bicicletas es una parte muy importante para garantizar sus derechos, sin embargo se ha incurrido en la falta de control de esta obligaciones.

En este contexto es indudable la buena acogida del ciclismo urbano que se ha dado en los últimos años, lo que ha dado lugar a que los gobiernos locales y las políticas públicas reconsideren su labor atendiendo a este grupo humano.

Bajo esta consideración es relevante analizar el rol del desarrollo urbano y las políticas públicas.

El Boom Del Ciclismo Urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas, se refiere a ciertos criterios importantes que deben tomar en cuenta los gobiernos respecto a la manera en que se debería encaminar las políticas públicas respecto a esta materia:

Primera idea Resolución de problemas colectivos de forma colectiva:

> El rol que la participación ciudadana viene teniendo en la forma de resolver problemas relacionados a la ciudad, es cada vez mayor, como una nueva forma de contribuir al actuar público. La aproximación que el gobierno pueda tener en esta materia, conforma una importante capacidad para detectar un problema urbano (la creciente insostenibilidad) y solucionarlo de acuerdo a estándares más sustentables. No menor es la importancia que estas acciones tienen en generar mayor democracia, al optar por integrar la democracia participativa como mecanismo de toma de decisiones ante temas coyunturales, al ser cada vez mayor la trascendencia local y nacional en materia de sustentabilidad (Valenzuela, 2013).

Esta primera aproximación considera las políticas públicas para el uso de la bicicleta como medio de transporte masivo y la movilidad urbana de forma sustentable.

Competencia para regular los derechos de los ciclistas

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son los encargados de regular y controlar y emitir políticas públicas que se implementen dentro de cada cantón para lo cual es necesario la aplicación del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), cuerpo legal que integra la normativa a la que se rigen todos los gobiernos autónomos descentralizados. Por lo tanto, al querer establecer los derechos de los ciclistas, es importante tomar en consideración los siguientes aspectos:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tienen varias competencias exclusivas entre ellas las del COOTAD:

Art. 55: f: g

> Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal, Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley (Registro Oficial Suplemento 303 , 2010).

De allí que la responsabilidad de regular los derechos de los ciclistas recae en los GAD Municipales y la implementación urbana sostenible. Sin embargo en la Resolución No. 006-

CNC-2012 emitida por el Consejo Nacional de Competencias de fecha 02 de mayo de 2012, resuelve:

Art 1

> Transferir la competencia para planificar, regula y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país progresivamente en los términos previstos en la presente resolución (Consejo Nacional de Competencias , 2012).

En ese contexto el GAD Municipal de Antonio Ante delega sus competencias a la Empresa Pública MOVIDELNORT, la cual está conformado por una mancomunidad.

Ciclo vías: Una puerta para el desarrollo integral de las personas

En varias ciudades del mundo se destaca la importancia de implementar espacios públicos para ciclo vías u organizar ciclo paseos con la finalidad de mejorar la calidad y estilos de vida de las personas, favoreciendo la recreación y prácticas sanas mediante el ejercicio físico, aspectos vigentes y reconocidos por la Constitución de 2008.

Entre las demandas de los usuarios más experimentados, que usan frecuentemente la bicicleta como medio de movilización y que además se involucran en las acciones en favor de la bicicleta, los requerimientos giran en torno a tres grandes aspectos:

- Consolidar a la bicicleta como medio de transporte
- Contar con políticas públicas de movilidad sustentable
- Fortalecer el rol de la Unión Nacional de Ciclistas.

Aspectos que nacen de la necesidad que tienen los ciclistas en el Ecuador, en corolario el más importante dentro de la investigación, es el fortalecimiento de políticas en favor de los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito, estableciendo un precedente en la innovación de políticas dentro de la provincia de Imbabura, así como se ha dado en diferentes ciudades del país.

> Los avances alcanzados en la Asamblea Constituyente de Montecristi, gracias a la participación activa de colectivos de usuarios de bicicleta en el país, se reflejaron en

> la Constitución de 2008 y tuvieron repercusiones a nivel local. Así por ejemplo, en Quito se inició la discusión en torno a la movilidad sustentable lo cual se tradujo en el Plan Maestro de Movilidad 2009 que considera por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad Ambato, por su parte, sería una de las primeras ciudades en América, junto con Quito, en alcanzar la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad con el soporte y acompañamiento de CER, promotora de ciclismo. En Cuenca, en cambio, la Empresa Municipal de Movilidad (EMOV) contrató los servicios de la consultora Moveré para realizar estudios que faciliten la implementación del sistema de bicicleta pública en la ciudad (Pinto, 2015)

Es importante destacar la participación activa de las organizaciones ciclísticas dentro de la Asamblea constituyente, ya que dicha intervención dio lugar al reconocimiento de los derechos de los mismos dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, lo cual ha dado como resultado que ciudades como Quito, Cuenca y Ambato emprendan políticas públicas mediante modelos de ordenanzas que permitan la libre movilidad del ciclista.

Ordenanzas y proyectos a favor de la bicicleta

Ciudad	Acciones
Loja	Ordenanza para otorgar mayor seguridad a los ciclistas
Manta	Ordenanza para crear marco legal para ciclo vías
Cuenca	Proyecto piloto de raks en buses auspiciado por la Secretaria de Movilidad

Fuente: Diarios de La prensa ecuatoriana
Elaborado por: CER Promotora de Ciclismo.

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito hace énfasis en que se tome en cuenta el trasporte no motorizado, ya que en los últimos años ha habido una gran afluencia de vehículos particulares los cuales hasta la actualidad ha creado una

contaminación ambiental y congestión vehicular en la ciudad de Quito, lo cual incrementa la inseguridad, y el tiempo que se emplea para desplazarse de un lugar a otro. En cuanto al uso de la bicicleta establece:

> El objetivo de usar la bicicleta es que se consolide como una forma alternativa de desplazamiento por parte de la ciudadanía, en tanto se desarrolla en condiciones de seguridad y dispone de facilidades suficientes que permiten reducir los tiempos de viaje en zonas congestionadas, disminuir la contaminación ambiental, mejorar la salud de los usuarios y la calidad de vida de todos los habitantes (Alcaldía de Quito , 2017).

Al implementar Políticas Publicas en favor del ciclista, no solo se garantizan sus derechos en el ejercicio de esta actividad, sino que también se pretende garantizar el derecho a la salud y a la seguridad de los ciudadanos en general, ya que al actuar ante un problema se pueden ir solucionando otros inconvenientes que están ligados al mismo.

Tras el Primer Encuentro Nacional de Ciclistas del Ecuador, donde varios colectivos de ciclistas se pronuncian sobre la protección de sus derechos mediante un Manifiesto donde destacan y resuelven lo siguiente:

1. Reconocer y felicitar el trabajo desinteresado de todas las organizaciones e individuos que promueven el uso de la bicicleta en el país, con fines de movilidad, recreación, deporte y salud, sobre todo a aquellas que lo vienen haciendo desde hace varios años.
2. Invitar a la ciudadanía en general y a las instituciones públicas y privadas a incorporar en sus hábitos cotidianos el uso de la bicicleta sea con fines de movilidad, recreación, deporte y salud.
3. Incentivar la creación de nuevas organizaciones y actividades para la promoción masiva del uso de la bicicleta en el Ecuador.
4. Exhortar a los conductores de vehículos motorizados, el respeto y protección, en todo momento, del derecho preferente de circulación de los usuarios de bicicletas a nivel nacional.
5. Felicitar a las autoridades locales y nacionales que han apoyado e implementados distintos proyectos para la promoción del uso de la bicicleta tales como ciclo paseos ciudadanos, ciclo vías recreativas, ciclo vías

permanentes, sistemas de bicicletas públicas, encuentros, reuniones, talleres, facilidades ciclísticas, asesorías, campañas, entre otros.

6. Conformar la Unión de Ciclistas del Ecuador con el fin de aglutinar a todos los usuarios de bicicletas del país y representar con mayor fuerza y unidad de criterios el desarrollo del ciclismo a nivel nacional.
7. Solicitar al gobierno central, el establecimiento de una instancia única de coordinación de todas las iniciativas públicas nacionales que promueven el uso masivo de bicicletas en el Ecuador, en estrecha y permanente colaboración con la BICIUNIÓN.EC
8. Solicitar a las distintas instancias seccionales cantonales y provinciales que, en estricto cumplimiento de la Constitución, leyes y reglamentos pertinentes, se desarrollen e implementen políticas, planes, programas y proyectos para la masificación del uso de la bicicleta en el país, en estrecha y permanente coordinación con los miembros de las distintas organizaciones ciclísticas del país.
9. Solicitar a los medios de comunicación públicos, privados y comunitarios, la difusión de este manifiesto, así como la creación de espacios permanentes para la difusión y promoción del uso masivo de la bicicleta en el Ecuador.
10. Remitir el presente manifiesto a todas las autoridades gubernamentales, provinciales, municipales y administrativas, para su conocimiento y decisión, a los medios de comunicación, para su difusión; así como a la ciudadanía en general y otras organizaciones para su adhesión.

En este contexto son varios los compromisos asumidos, tanto en los encuentros nacionales como los temas a discusión en base a la normativa nacional vigente para el reconocimiento de derechos de los ciclistas, lo que ha generado mayor afluencia a este deporte, a pesar de ello, aún existen falencias dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano que regule la libre movilidad de los mismos.

En consecuencia se exhorta a las autoridades de las instancias cantonales como las provinciales el desarrollo e implementación de políticas, planes y programas con la intervención de los colectivos de ciclistas.

Riesgos y Accidentes de Tránsito a los que se han enfrentado los ciclistas

A pesar de que los derechos de los ciclistas están reconocidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial no se han tomado las debidas precauciones para dar fiel cumplimiento. Lo cual lleva al análisis de los siniestros de transito que han ocurrido con los ciclistas, destacándose la falta de seguridad en las vías como principal aspecto que atenta contra la integridad física de los ciclistas.

Entre los ejemplos más renombrados de accidentes y muerte de ciclistas se pueden citar a los siguientes

> Un total de 32 ciclistas fallecieron en el país desde el 2017 hasta junio del 2019, en siniestros de tránsito que involucraron automotores y bicicletas, otros 739 ciclistas resultaron lesionados con graves traumatismos Las víctimas se transportaban por lo general solas o en grupos pequeños, por lo que son más vulnerables al ir junto a los automotores. (ANT, 2019).

Ante esta realidad el grupo de ciclista solicita, a las autoridades apertura de más ciclo vías, respeto al uso de las ya existentes por parte de los conductores de vehículos y el mantenimiento permanente. Sobre la base de estas consideraciones son varios los grupos de ciclistas en todo el país que consideran que sus derechos son vulnerados de forma recurrente y que las normas transgredidas son:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,

Art.204: d: f

> Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías; Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos ciudadanos (Registro Oficial No.731 , 2012).

En este contexto los ciclistas solicitan el cumplimiento de sus derechos de preferencias en la vía, en la circulación en avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no

señalizadas y ciclo vías. En igual sentido exigen el cumplimiento de los derechos citados en la Constitución Vigente.

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 (Asamblea Montecisti, 2008).

En corolario son varias las dificultades que tienen los ciclistas para movilizarse en las grandes ciudades del Ecuador, sin embargo es un punto de partida para identificar los problemas a los que se enfrentan los ciclistas y sea un referente para mejorar los derechos de los ciclistas no solo en grandes ciudades sino también en las más pequeñas donde se permita la libre circulación.

De allí que varios ciclistas de todo el país, manifiestan su inconformidad en el uso de las vías y los riesgos a los que se enfrentan, a pesar de la existencia de normativas vigentes que exigen respeto para este grupo humano, la omisión de parte de los conductores ha llevado a que algunas personas pierdan su vida a pesar de la señalética de ciclo vías, lo que evidencia la importancia de regular de mejor manera los derechos de los ciclistas.

En estos casos urge precautelar la integridad física de los ciclistas, toda vez que se encuentra en constante peligro, dado que muchas conductores no miden el peligro que existe al ir en un automóvil, como al ir en una bicicleta, a pesar de que los ciclistas utilizan la indumentaria necesaria para su seguridad, no es suficiente para evitar estos siniestros. De allí que es necesario hacer valer los derechos de los ciclistas, estableciendo sanciones para quienes los transgredan, según el grado de afectación.

ANALISIS DE ENTREVISTAS

Entrevistas a funcionarios del GAD de Antonio Ante

Tabla 1 Entrevista al Presidente de la Comisión de Tránsito, Emergencia y Seguridad del GAD de Antonio Ante

Entrevistado: Sr. Franklin Buitrón (Presidente de la Comisión de Tránsito, Emergencia y Seguridad del GAD de Antonio Ante)	
Pregunta 1.- ¿Cuáles son las funciones y atribuciones que tiene la Comisión de Tránsito, Emergencia y Seguridad Vial del GAD Municipal de Antonio Ante?	Dentro de cada cantón se legisla sus propias ordenanzas de acuerdo a la realidad territorial, aquí la comisión de tránsito Seguridad y Emergencia es la encargada del tratamiento de asuntos relacionados con la organización del tránsito, transporte y movilidad, y del sistema de emergencias y prevención de riesgos y la Seguridad del Cantón Antonio Ante.
Pregunta 2.- ¿Cuáles son los proyectos que se han llevado a cabo en cuanto al Tránsito y Seguridad en favor del Cantón Antonio Ante?	Actualmente se está analizando toda la problemática en cuanto al tránsito, y lamentablemente dentro del cantón Antonio Ante existe una ordenanza municipal que no se acopla a la realidad de nuestro cantón, una de ellas también es el mal uso de las vías. Nuestro cantón Antonio Ante actualmente por el tema de regeneración que existe principalmente en el casco comercial, no existe un tránsito que contribuya al tema de movilidad; es por ello que también se está analizando el uso correcto de los parqueos para que se dé un buen uso.

Pregunta 3.- ¿Existe algún proyecto de reforma a la Ordenanza que regula el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial para el Cantón Antonio Ante?	Estamos en un estudio donde se está trabajando sobre esta problemática , se estima que en estos próximos 2 meses ya salga una modificación o reforma a la ordenanza para que de una u otra manera se puedan corregir los problemas que se presentan principalmente los fines de semana.
Pregunta 4.- Al planificar distintos proyectos en favor la Tránsito y Seguridad, ¿Se ha tomado en cuenta los derechos de los ciclistas?	Lamentablemente en la ordenanza no están contemplados los derechos de los ciclistas, pero vemos que el tema del ciclismo ya no es un tema únicamente de tránsito, sino también un tema de salud, por lo cual se debe dar todas las garantías a aquellas personas que se trasladan en su bicicleta , usted es conocedora de que nuestro cantón no tiene amplias vías para poder cambiar el tema de obra de regeneración; sin embargo queremos normar el tema del tránsito de los ciclistas, es importante recordar que este tema de normas ya no es únicamente un tema de ordenanza sino una ley a nivel nacional donde los conductores deben dar preferencia a un ciclista o peatón y es necesario hacer énfasis en el compromiso que debe tener un ciclista el momento que se encuentra tránsito en las vías del cantón, por ende en el tema de ordenanza se estará muy pendiente de esta situación , ya que al tener una norma que los ampare las personas incentiva a que las personas se trasladen de diferente forma.

Pregunta 5.- Dentro del Cantón existen garantías que permitan ejercer el Derecho de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas?	Reitero, independientemente de que no exista una ordenanza que este contemplado este derecho, se encuentra en la ley y por ende estamos obligados a dar fiel cumplimiento del mismo.
Pregunta 6.- ¿Porque en la ordenanza No. 060-GADM-AA-2016 no se adoptan políticas integrales y participativas en beneficio de los derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas?	Es lamentable esta ordenanza que viene de la administración anterior ya que no es completa, es por eso que en esta administración se quiere dar prioridad a los derechos que tienen los ciclistas y los peatones, ya que a pesar de que los conductores tienen conocimiento del respeto no se ha podido cumplir con el dinamismo de la movilidad.
Pregunta 7.- ¿Considera necesario que en el Cantón Antonio Ante se implemente un modelo de Ordenanza en favor de brindar mayores espacios públicos a los ciclistas?	Si porque es un tema urgente, puesto que esto ayudara a la seguridad de ciclistas y peatones.
Pregunta 8.- ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir para la elaboración de una Ordenanza que brinde garantías a los derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas y accesibilidad en las vías?	Primero.- Recabar toda la información a través de un estudio técnico donde se refleje los problemas que se mantienen en el cantón en cuanto al Tránsito. Segundo.- Poner a trabajar a la comisión para que según el estudio que arroje la realidad del cantón, poder corregir los problemas que se mantienen en la ordenanza y también poder cambiar los diferentes articulados.

	Por más leyes y ordenanzas que existan, si no existe la predisposición del ciudadano a cumplir con las disposiciones, lamentablemente no se puede tener éxito. Por lo tanto como miembro de esta comisión pondré énfasis en que este contemplado en la ordenanza el tema de capacitación a conductores, peatones y ciclistas.
Pregunta9.- ¿Qué grado de importancia tendría para el cantón Antonio Ante implementar este tipo de Ordenanza?	1.- Ordenar el cantón. 2.- Brindar más seguridad a los transeúntes y ciclistas

Fuente: Entrevista
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

A pesar de que existe una Comisión de Tránsito, Seguridad y Emergencia la cual se encarga de organizar cada uno de estos temas dentro del cantón, ha sido muy limitados los estudios que se han hecho en cuanto a movilidad, las autoridades no han propuesto un sistema de movilidad para garantizar el derecho de los ciclistas. Sin embargo el señor Franklin Buitrón ha manifestado que el mayor problema que existe es la congestión vehicular en el centro de la ciudad y que la ordenanza actual tiene varios vacíos legales, entre ellos la falta de reconocimiento de derechos de los ciclistas y es consiente que el tema de ciclo vías no es solo en favor de la movilidad, sino también en favor de un ambiente sano, por lo cual considera necesaria la implementación de nuevas políticas públicas y una reforma a la ordenanza que permita ejercer estos derechos.

Tabla 2 Entrevista Procuradora Sindica del GAD Municipal de Antonio Ante

Entrevistado: Abg. Diana Pineda (Procuradora Sindica del GAD Municipal de Antonio Ante)	
Pregunta 1.- ¿Qué mecanismos han ejecutado en favor de del Tránsito y Seguridad en el Cantón Antonio Ante?	Partiendo del hecho de que nosotros como GAD no tenemos esta competencia regulatoria de la materia de Transito y hemos delegado la competencia a la Mancomunidad del Norte. Sin embargo hemos ejecutado a través de las políticas públicas, los debidos controles, la seguridad para los ciclistas, pero cuando son visitas masivas, cuando hay un tránsito bastante influyente, no podría hablar del ciclista individual- aficionado que sale durante las noches.
Pregunta 2.- ¿Que nos puede decir sobre los Derechos de los Ciclistas?	Yo estimo que no solo los ciclistas tienen derechos, sino que todas las personas independientemente de la corriente deportiva tienen derechos, así como también tenemos a las personas. En cuanto a los ciclistas, el derecho preciso es el derecho de vía para que ellos puedan transitar con seguridad vial.
Pregunta 3.- ¿Considera necesario que dentro de los Gobiernos Autónomos Descentralizados se implementen medidas donde se pueda garantizar los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas?	Si lo hablamos a nivel nacional, si es necesario, si lo hablamos a nivel local a través de la Mancomunidad sería necesario e importante crear una reglamentación para poder delimitar la seguridad vial de los ciclistas, para que el transportista o el conductor que se encuentre alado sepa respetar la señalización y obviamente

	no se vea inmiscuida la vida de las personas que hacen uso de este deporte.
Pregunta 4.- ¿Es necesario un Plan estratégico de políticas públicas en favor del ciclista?	Para mi forma de ver NO, porque las competencias de transito ya están dadas porque hay una Ley de Transporte y Seguridad Vial, hay señal ética implantadas sobre la calzada y yo estimo que no hay necesidad de hacer hincapié sobre un plan estratégico que ya existe; más bien lo que sí debería hacerse es un Reglamento Complementario para poder dar seguridad vial a los ciclistas.
Pregunta 5.- ¿Considera importante que las políticas públicas del Cantón Antonio Ante se reformen mediante una ordenanza que permitan el acceso a espacio públicos de los ciclistas con el fin de garantizar sus derechos?	Dentro de esta pregunta tenemos dos temas independientes el uno del otro, el uno es el derecho de los ciclistas con derecho a la vía y seguridad vial y el otro es el uso de los espacios públicos que no solamente lo tienen los ciclistas, la palabra mismo lo dice es para toda la colectividad. De ahí a que tengan un espacio preferente para estacionar o para su recreación es una situación que va de cuerda separada; por lo tanto yo no considero importante que se emita una política pública en el tenor literal de la pregunta, pero si es importante que se emita una política pública para poder dar seguridad vial a los ciclistas.
Pregunta 6.- ¿Cuáles son las políticas públicas que se deberían implementar en una Ordenanza para que se	Primeramente el derecho preferente de vía, puede ser inclusive con más énfasis en lo que es horarios porque si bien es cierto no todos los días

garanticen los derechos de los ciclistas?	los ciclista están todo el día en actividad ya que por lo general se manejan en un horario sea de manera nocturna o en la mañana , cuando los ciclistas hacen deporte por salud; por tanto yo creo que la política pública viene a través del Ministerio de Salud, porque el que hace deporte goza de salud, y si el ciclismo es una de las alternativas debe emitirse esa política pública por un derecho al buen vivir o al sumak kawsay que es lo que prescribe nuestra Constitución y posteriormente el libre acceso las vías , al tránsito y seguridad vial.
Pregunta 7.- ¿Cuál es procedimiento adecuado que se debe seguir para que se pueda implementar una ordenanza municipal en beneficio de los derechos de los ciclistas y accesibilidad en las vías?	El procedimiento para la ordenanza de forma general es empezar con el direccionamiento de la necesidad; si hablamos del caso puntual que se diera dentro del Cantón Antonio Ante este reconocimiento para los señores ciclistas, dejando de lado la competencia de Movidelnort, en caso de que por parte de un grupo de ciclistas se genere una necesidad, la necesidad en derecho administrativo y en derecho público, todos estamos obligados a cumplir únicamente lo que nos prescribe la ley y en ese sentido generada la necesidad de forma documentada, se pasa al área técnica y en este caso seria las respectivas agencias, jefatura de seguridad, jefatura de planificación , para que de ser el caso, si tienen que señalizar calzada y dar mayor énfasis a lo que es seguridad vial , se pase estos informes técnicos hacia la procuraduría sindica, quien emite un informe conforme a Derecho con

	antecedentes y base legal y un pronunciamiento que determina la viabilidad de la creación de esta Ordenanza; con este pronunciamiento se pasa a dar conocimiento a la Alcaldía y el alcalde pone a consideración de todo el seno del consejo, para que esta sea aprobada o negada u observada dentro de los casos puntuales que se han puesto en conocimiento.

Fuente: Entrevista
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

Esta entrevista es un caso muy particular, ya que desde un inicio menciona que el Gobierno Autónomo descentralizado NO tiene competencia para regular lo que se refiere en materia de Transito, y que esto le corresponde a la Mancomunidad de Transito del Norte (MOVIDELNORT). La Procuradora Sindica también considera que no es necesaria una reforma a la ordenanza ya que manifiesta qué existe una señalización, más bien lo que cree conveniente es implementar un Reglamento que complemente la seguridad vial de los ciclistas. Sin embargo es evidente que la funcionaria no tiene mayor conocimiento sobre los derechos de los ciclistas ya que únicamente hace referencia al derecho de vía, cuando en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial se establecen muchos más.

Tabla 3 Entrevista Director de Planificación del GAD de Antonio Ante

Entrevistado: Arq. Jaime Benítez Varela (Director de Planificación del GAD de Antonio Ante)	
Pregunta 1.- ¿Como director de planificación del GAD de Antonio Ante cuáles son sus funciones?	La Dirección de Planificación se encarga de lo que es el control urbano, catastro urbano y rural, parte de los avalúos, pero lo más importante es la Planificación urbana y rural.
Pregunta 2.- ¿En la actualidad el cantón Antonio Ante cuenta con espacios adecuados para la libre movilidad de los ciclistas?	Existe una política de Estado que toda proyección de obra para las vías se debe tomar en consideración las ciclo vías, pero lamentablemente no todas las ciudades están tomando en cuenta ese caso. Por ejemplo, a mí me llamo mucho la atención el momento en que hicieron la autovía E35, en un principio estaba diseñada de 4 carriles, dos carriles por lado y en la actualidad son 3 carriles por lado, pero hay que tomar en cuenta que en ese tercer carril estaba destinado el diseño de una ciclo vía, sin embargo le dieron mayor prioridad al vehículo que al mismo peatón y a los ciclistas. Si la autoridad nacional no está respetando eso, lleva a que los demás cantones no lo consideren importante, por lo tanto creo que se debería planificar a la bicicleta como un medio de movilidad alternativa, sin embargo en algunas ciudades no se podría dar, por la topografía.

Pregunta3.- Dentro de las planificaciones establecidas para el periodo 2019-2024 ¿Se ha considerado habilitar espacios públicos que garanticen los derechos de los ciclistas?	Si, dentro de la gestión de nuestra primera autoridad existe eso, se tiene planificado para el segundo año planificar todo lo referente a movilidad, mejoramiento de vía, pero también este segundo año vamos a crear ambientes propicios primeramente para el peatón para lo que es recreación pasiva y activa, donde entraría una recreación en forma de circuito para lo que es la recreación en bicicleta.
Pregunta 4.- ¿Cuáles son las políticas públicas adecuadas que se deberían desarrollar en el cantón Antonio Ante en favor de los ciclistas?	Las Políticas públicas deberían consistir en que la vía sea un poco más acentuada, donde se dé prioridad al ciclista determinándole un carril exclusivo, pero para eso se debería determinar una ciclo vía en lo que son áreas urbanas y una ciclo ruta en lo que es la unión de áreas urbanas, eso se podría considerar como una política pública dentro de lo que es movilidad
Pregunta 5.- ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir para que la Dirección de Planificación de del GAD de Antonio Ante ejecute obras publicas favorables para los ciclistas?	La nueva política que está haciendo el Alcalde, la realiza de puertas abiertas, lo que significa que cualquier ciudadano que se crea con derecho de hacer cualquier tipo de actividad puede acercarse al municipio y proponer a través de un proyecto o propuesta liderada en este caso por varios ciclistas, lo único que pide la primera autoridad es que se organicen ; una vez organizados este grupo de ciclistas se podría hacer una propuesta y nosotros como municipio y Dirección de Planificación se podría conversar

	para considerar como política pública dentro del cantón .
Pregunta 6.- ¿Dentro del Cantón Antonio Ante existen Calles o Avenidas que puedan ser útiles para la implementar ciclo vías?	El Cantón tiene una inclinación en el territorio con un pronunciamiento del 20-25%, lo cual resulta un poco difícil pero si se puede tomar en cuenta la ubicación de los centros urbanos los cuales están establecidos de manera horizontal lo cual facilitaría esta implementación, pero si es un poco difícil en el área urbana, pero el ejemplo que tenemos en ciudades desarrolladas nos hace pensar que si se podría lograr. Ya que en la mayoría de cascos urbanos de ciudades grandes se hace la semi peatonización, lo que significa que le dan prioridad al peatón, la pregunta es: ¿Por qué no se la da también prioridad al ciclista?, si es un medio de movilidad alternativo y ecológico, entonces se ve que los automóviles dentro del centro urbano poco a poco van a ir desapareciendo.

Fuente: Entrevista
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

El Arq. Jaime Benítez es muy consciente de que a pesar de que existen normativas nacionales que establecen que en toda proyección de vías, se debe considerar una ciclo ruta son muy pocas las ciudades que han considerado este tema, pero antes de implementar esto, es necesario hacer una topografía de la ciudad para determinar cuáles son las vías más adecuadas donde se podría implementar la ciclo vía. Nos manifiesta que en el segundo año de esta administración se va a planificar todo en cuanto a movilidad y mejoramiento de vías, lo cual es necesario dentro del cantón, ya que en los últimos años únicamente se h dado prioridad a al mejoramiento de aceras y bordillos.

Funcionarios de MODIDELNORT

Tabla 4 Entrevista Asistente de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Entrevistado: Ing. Álvaro Pesantes (Asistente de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible)	
Pregunta 1.- ¿Cuál es la función que tiene la Mancomunidad de Transito del Norte en cuanto al Transporte y Seguridad Vial?	El objetivo principal es regular, normar, controlar todo lo que tiene que ver con Transito y Esta Administración está muy comprometida con lo que es la Seguridad Vial. Anualmente mueren en el Ecuador entre 2.000 a 2.500 personas por siniestros de tránsito, lo cual se ha vuelto un problema de salud pública, ya que es la segunda causa de mortalidad aparte de los problemas de salud que se puedan presentar. Esta Administración pretende ir regulando situaciones de políticas públicas como es el caso de las Ordenanzas, socializar con la ciudadanía sobre las necesidades que tienen y educar. La educación es un pilar fundamental, semanalmente estamos llegando con semanas viales a los colegios para trabajar desde los más pequeños haciendo un trabajo continuo tanto con profesores como padres de familia.
	Definitivamente los derechos de los ciclistas es algo en lo que se viene trabajando y todavía está pendiente, ya que esto requiere de educación y cultura vial, por lo tanto no es un tema tan

Pregunta 2.- ¿Considera usted que los derechos de los ciclistas deben tener mayor garantías para que estos puedan ser ejercidos de manera amplia dentro de la provincia?	sencillo, ya que los cambios culturales dentro de algunas comunidades toman tiempo. En materia de tránsito está escrito en la Ley en el art 204 de la Ley de Tránsito, garantiza los derechos de los ciclistas, entonces los derechos están ya asignados, pero en la praxis no se da, porque justamente la falta de cultura vial y tantos años de crear ciudades para el automóvil. Para lo cual se pretende lograr una movilidad sostenible que sea amigable con el medio ambiente, con el ser humano, con la economía y crear ciudadanos intermodales del transporte. ¿Qué es un ciudadano intermodal del transporte? Son los que se asocian con el modo de transporte, donde las personas desde el marco de la inclusión se logre entender que todos tenemos derecho a movilizarnos con seguridad y respeto y desde ese marco que todos los ciudadanos aprendamos a utilizar diferentes medios de transporte.
Pregunta 3.- ¿Cree usted necesario que en la provincia de Imbabura se implementen vías adecuadas que garanticen los derechos de los ciclistas?	Si, sin duda es una necesidad y es algo en lo que tenemos que trabajar porque justamente por la poca cultura vial que tenemos en nuestro país el ciclista debe tener una infraestructura especial, el ciclista debe tener un espacio destinado para movilizarse con seguridad y que pueda ser visibilizado, ya que durante mucho tiempo se los ha tomado en cuenta de manera minoritaria. Por esta razón es necesario educar a las personas.

	Existe una pirámide de la movilidad para prioridad de las vías de manera inversa, donde arriba están la persona más vulnerables los peatones, personas con discapacidad; luego vienen ciclistas y por último el transporte público. El implementar ciclo vías va hacer que se multipliquen los ciclistas y que la gente deje de tener miedo, ya que la mayoría de gente que no sale en bicicleta es por el miedo a la inseguridad, a ser atropellado.
Pregunta 4.- ¿Qué medidas se ha tomado para regular la circulación de los ciclistas en las vías que conectan a la provincia de Imbabura, especialmente en el cantón Antonio Ante?	Se va a iniciar en Antonio Ante y en el resto de la provincia de Imbabura un proceso de introducción de ciclo vías y de movilidad sostenible, pero es necesario que exista un proceso, normativas u ordenanzas ya que son fundamentales porque regulan y ordenan y es una manera de que el Estado diga hagamos esto, por estar reconocido en un cuerpo legal, por eso son fundamentales las Ordenanzas Municipales.
Pregunta 5.- ¿Cuáles son las medidas que se deben tomar para que se regule de mejor manera los derechos de los ciclistas dentro de la provincia de Imbabura?	Lo que primero se necesita es la creación de estas ordenanzas, crear departamentos de movilidad no motorizada dentro de las empresas de movilidad.
Pregunta 6.- ¿Es necesario implementar políticas públicas mediante una ordenanza municipal	No solo es necesario, es fundamental, es la piedra angular, la ordenanza es lo primero que debe haber, porque cuando hablamos de transito no

que permita que los ciclistas puedan acceder a los espacios públicos resguardando sus derechos?	solo hablamos de vehículos sino también de vidas humanas y es lo que más debemos cuidar, incluso es nuestro eslogan "protegemos la vida". Por tanto si no se regula esta situación mediante ordenanzas sería una gran irresponsabilidad por parte de las autoridades. Los derechos no deben ser letra muerta, sino que debe haber un ente de control que regule y haga cumplir los derechos.

Fuente: Entrevista
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

En este caso se hace mayor énfasis en la falta de cultura o educación por parte de la ciudadanía para comprender la importancia de la implementación de ciclo vías, si bien es cierto se menciona que hay ordenamientos jurídicos que regulan esta situación, sin embargo la falta de control o de implementación de políticas públicas nace de la falta de cultura vial que se vive en la sociedad, lo cual es necesario ir trabajando. También se destaca que al brindar un ordenamiento jurídico que regule las ciclo vías también se está dando mayor seguridad a la ciudadanía para optar por un medio de transporte alternativo como es la bicicleta.

Tabla 5 Entrevista Director de la Agencia de Antonio Ante MOVIDELNOR – EP

Entrevistado: Tnte. (SP). Pablo Cueva V. (Director de la Agencia de Antonio Ante MOVIDELNOR – EP)	
Pregunta 1.- ¿Han existido casos en los que se hayan presentado un conflicto de derecho entre los conductores y ciclistas?	En la cotidianeidad del uso de vías si ha existido casos en los que algunos conductores no respetan a los ciclistas, por varios factores: uno de los principales es la premura del tiempo para llegar al destino deseado, he ahí que se han suscitado algunos accidentes de tránsito con respecto al ciclista, tampoco se puede descartar la imprudencia o exceso de confianza de quienes practicamos este deporte del ciclismo en las vías de circulación rápida principalmente me refiero a las estatales, entre ellas la E35 que cruza por nuestro cantón.
Pregunta 2.- ¿Cual es procedimiento a seguir en caso de que los derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas se vean afectados?	El procedimiento a seguir en la normativa legal está basada en una ley del COIP (Código Orgánico Integral Penal) con respecto al tránsito. Es una contravención de 5ta clase: • Art. 390 numeral 17 indica NO DAR PREFERENCIA AL CICLISTA. • Art. 390 numeral 18 indica NEGAR TRANSPORTE A CICLISTAS • Art. 390 indica INVADIR CICLOVIAS SANCION: Reducción de 4,5 puntos menos a la licencia y el 15% de un salario básico unificado.

Pregunta 3.- Dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Antonio Ante, ¿existe algún proyecto de reforma a la ordenanza que regula el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en favor de los ciclistas?	Al momento existe una ordenanza Municipal relacionada al Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón Antonio Ante sobre la cual se está trabajando, en la creación de mejoras a los usuarios de la vía pública , no solo del ciclista sino también del peatón , motociclista, conductor, es decir proyectando una mejor alternativa de transporte para la ciudadanía anteña desde su origen hasta su destino de desplazamiento, agilitando el flujo vehicular y peatonal, a más de otros proyectos a trabajar en esta ordenanza como por ejemplo la reducción de la emanación de gases.
Pregunta 4.- Existen Políticas públicas que garanticen los derechos de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?	Existen Políticas Publicas dentro del Cantón Antonio Ante y del territorio nacional basadas en las normas ínen el cual indica que el ciclista debe mantener un espacio de 1,5 metros de los vehículos, además debe cumplir con el uso del casco de seguridad que equivale a un 58%, timbre, 34% luz delantera blanca 65%, chaleco o prenda refractiva 27%, luz trasera roja 69%, además por medio de concientizaciones viales , capacitaciones de Educación y Seguridad Vial , estamos fomentando una cultura vial , en base a los derechos del ciclista.
Pregunta 5.- ¿En qué consisten las políticas públicas en favor de los derechos de los ciclistas?	En lograr el objetivo de mitigar o minimizar los índices de movilidad y siniestralidad en el cantón

	y en el país, no solo para el ciclista, va enfocado a todos los usuarios de las vías.
Pregunta 6.- ¿En caso de no existir políticas públicas en favor de los derechos de los ciclistas, considera necesario la implementación de las mismas dentro de la ordenanza de TTTSV del cantón Antonio Ante?	Reitero la pregunta número 4, y como funcionarios públicos estamos en la obligación de presentar proyectos para mejorar la vialidad y movilidad en el Cantón Antonio Ante.

Fuente: Pablo Cueva.
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

Por otro lado el Director de MOVIDELNORT del cantón Antonio Ante indica que se ha suscitado algunos accidentes entre conductores y ciclistas por factores como: el irrespeto del conductor hacia el ciclista y la imprudencia del ciclista, lo cual es el principal problema que se da dentro de la vía E35, también hace referencia a las contravenciones suscritas en el Código Orgánico Integral Penal, las cuales supuestamente garantizan el derecho de los ciclistas, sin embargo en la práctica es inusual que se establezca la sanción pertinente de dicha contravención, ya que los agentes de tránsito se han enfocado en establecer sanciones por otro tipo de contravenciones. Por ultimo manifiesta que al desempeñarse como servidor público, se tiene la obligación de presentar proyector en favor de la viabilidad, sin embargo es algo que no se ha dado por parte de ningún funcionario hasta el momento.

Entrevista a ciclistas

Tabla 6 Entrevista al entrenador deportivo de ciclismo- Equipo 5311

Entrevistado: Lic. Marco Pita (Entrenador deportivo de ciclismo- Equipo 5311)	
Pregunta 1.- ¿Cuáles son las causas de accidente más frecuentes que sufren los ciclistas?	La mayoría de las causas es porque no somos visibles ante los choferes de los vehículos en las carreteras, se dan atropellamientos, o cuando las personas estacionan su vehículo y abren las puertas de los carros sin percatarse de la cercanía de los ciclistas, es cuando suceden los accidentes más frecuentes que se dan en las vías.
Pregunta 2.- ¿Cree usted que el acceso a espacios públicos de recreación y libre movilidad para los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante es factible o limitado?	Es limitado, ya que no tenemos en los espacios públicos parqueaderos de bicicletas, no existe un espacio que este designado para poder dejar nuestra bicicleta en un lugar seguro mientras se realiza alguna otra actividad.
Pregunta 3.- ¿Existe señalización y vías adecuadas para la circulación de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?	Lamentablemente no existen ciclo vías y tampoco señal éticas donde indique que hay ciclistas y que se tiene que compartir la vía, entonces es un problema porque no hay una cultura de las personas para que estén conscientes de que hay ciclistas circulando en las vías.
Pregunta 4.- ¿Considera necesario educar a conductores y ciclistas sobre los derechos constitucionales,	Sí, yo creo que es fundamental poner en conocimiento de la población a través de charlas de los derechos y obligaciones que tienen las personas como peatones, conductores y ciclistas;

prohibiciones, delitos y contravenciones de transito?	nosotros como ciclistas también tenemos obligaciones que son respetar las leyes de tránsito, y sería una buena iniciativa iniciar en las Unidades Educativas ya que es fundamental enseñar a los niños para que puedan ser los portadores del conocimiento también para los adultos.
Pregunta 5.- ¿Considera usted necesario que se implementen una ordenanza cantonal en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?	Yo creo que sería fundamental que se cree una ordenanza, luego de que haya ciclo vial y señal éticas y parqueaderos en espacios públicos y privados con un sistema de seguridad y a la vez se establezcan sanciones para quienes vayan en contra de las disposiciones, crear una ordenanza que proteja pero que también sancione al que no cumple esta Ordenanza.
Pregunta 6.- ¿Se respetan los derechos de Seguridad Vial, Integridad Física y Libre Tránsito en el cantón?	No se respetan, especialmente por parte de los conductores y choferes de transporte publico tal vez por el desconocimiento de las leyes que nos amparan

Fuente: Entrevista

Elaboración: María José Estévez

Análisis:

Se da a conocer que la causa más frecuente de que existan accidentes de ciclistas, es la falta de visibilidad en las vías, por cuanto se ve la necesidad de que exista la suficiente señalización donde los conductores puedan tomar precauciones al momento de llegar a una zona de ciclistas. Se considera que con la implementación de una Ordenanza se dé lugar a la implementación de ciclo vías, señalización y parqueaderos seguros para bicicletas, para lo cual se considera necesario que exista una socialización dentro de las instituciones educativas con el fin de que desde muy pequeños sepan la importancia de respetar las señales del ciclista.

Tabla 7 Entrevista a coordinadora de ciclismo femenino

Entrevistado: Edith Varela (ciclista)	
Pregunta 1.- ¿Cuáles son las causas de accidente más frecuentes que sufren los ciclistas?	Por lo general es el irrespeto que tiene los choferes del transporte público que rebasan al ciclista a menos de un metro de distancia y ya se ha visto algunos accidentes.
Pregunta 2.- ¿Cree usted que el acceso a espacios públicos de recreación y libre movilidad para los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante es factible o limitado?	Es muy limitado, especialmente por el centro de la ciudad que es casi imposible ir con bicicleta. Ya que muchas veces los conductores nos pian para hacernos a un lado o muchas veces pasa a centímetros de nosotros.
Pregunta 3.- ¿Existe señalización y vías adecuadas para la circulación de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?	No se ha visto ninguna señalización para los ciclistas pero si es muy necesario.
Pregunta 4.- ¿Considera necesario educar a conductores y ciclistas sobre los derechos constitucionales, prohibiciones, delitos y contravenciones de transito?	Si es necesario porque los conductores no respetan a quienes van en bicicleta, incluso se debe implementar una charla educativa en las diferentes instituciones educativas ya que por lo general los niños son los que más circulan en bicicleta.
Pregunta 5.- ¿Considera usted necesario que se implementen una ordenanza cantonal en favor de la seguridad, integridad física y libre	Si porque eso ayuda que La circulación de las bicicletas y de los automóviles sea más

tránsito de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?	organizada y más que todo ayuda a evitar accidentes.
Pregunta 6.- ¿Se respetan los derechos de Seguridad Vial, Integridad Física y Libre Tránsito en el cantón?	No, las autoridades solo le dan importancia al automóvil pero a los ciclistas no nos dan mayor importancia, sin embargo no se dan cuenta que también corremos peligro de accidentes.

Fuente: Edith Varela
Elaboración: María José Estévez

Análisis:

Es evidente la inconformidad que tienen los ciclistas al momento de desplazarse dentro del cantón y en este caso se hace referencia a que las normas se encargan de regular y controlar a quienes se movilizan en automóvil , pero poco o nada se ha hecho para respetar los derechos del ciclista.

Discusión

Después de haber hecho una recopilación exhaustiva tanto de documentos jurídicos como legislación ecuatoriana y entrevistas, se ve la necesidad de discutir sobre algunos aspectos. Si bien es cierto como punto de partida se ha analizado las políticas públicas que han sido emitidas en países más desarrollados como Holanda y España y también se expone el caso de Colombia; entre los dos pases europeos es evidente que las políticas públicas en favor de los ciclistas surgen de la cultura arraigada que existe en esa sociedad, donde son conscientes del impacto ambiental de los últimos tiempos y la necesidad de mantener un desarrollo del mismo, lo cual ha llevado a estos países en regular de mejor manera el uso de los medios de transporte para un mejor dinamismo.

Si bien es cierto la Legislación ecuatoriana parte de un precedente para poder aplicar a los derechos de los ciclistas, reconociendo y garantizando la vida digna, seguridad y libre tránsito de las personas desde la constitución, sin embargo, dentro de la Ley Orgánica de Trasporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial se determinan distintos derechos exclusivos de los ciclistas, y por otro lado el Reglamento para la Aplicación de esta ley establece otros derechos alternos, los cuales están destinados a complementarse al construir una ordenanza en favor de los ciclistas.

Otro aspecto controversial es el hecho de que a pesar de que tanto la Constitución como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial designa la competencia de planificar, regular y controlar todo en cuanto a transporte y seguridad vial a los Gobiernos Autónomos descentralizados; la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional del Competencias transfiere estas competencias. Sin embargo, al ser la Constitución una norma suprema para la aplicación de derechos y establecer las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el GAD Municipal de Antonio Ante tiene l obligación de verificar el cumplimiento de estas disposiciones y encaminar las políticas públicas en beneficio de la sociedad; sin embargo poco o nada se ha hecho por reformar las ordenanzas conforme a las necesidades de la ciudadanía. Al trasferir esta competencia a La empresa pública MOVIDELNORT EP se ha dado mayor prioridad únicamente a controlar el transporte en la provincia de Imbabura, pero poco o nada se ha hecho por regular otros aspectos importantes como la necesidad de garantizar los derechos de los ciclistas.

En cuanto a la información obtenida mediante entrevistas, es interesante ver como cada funcionario y personas particulares, dan a conocer su y punto de vista acerca de este tema partiendo del conocimiento que tienen de la materia; los funcionarios del GAD de Antonio Ante admiten la necesidad de regular este tema, por la gran afluencia de ciclistas que se ve cada día en las vías y la necesidad de facilitar la movilidad dentro del cantón, a pesar de esto la Procuradora Sindica del cantón manifestó su negativa rotunda en cuanto a la necesidad de establecer una ordenanza de este tipo, argumentando que no solo el ciclista tiene derechos sino también los demás deportistas y considera que el único derecho es transitar con seguridad en las vías y que es un tema de regulación que no le compete al GAD Municipal de Antonio Ante; lo cual es evidente la falta de conocimiento por parte de dicho departamento jurídico

sobre los derechos que se le reconocen al ciclista, lo cual obviamente dificulta el desarrollo de una normativa que regule este aspecto dentro del cantón.

Por la entrevista realizada a uno de los funcionarios de MOVIDELNORT EP, se admite que uno de los grandes problemas para para la aplicación de estos derechos dentro de la provincia es: 1)la falta de cultura vial que existe en nuestra sociedad, 2) falta de ordenanzas que puedan dinamizas la movilidad del ciclista y 3) la falta de incentivo para su aplicación; por lo tanto si los Gobiernos autónomos trabajaran en estos tres aspectos daría un gran resultado al momento de garantizar los derechos de los ciclistas. A pesar de analizar este particular, en la práctica, esta entidad pública únicamente se ha encargado del control vehicular, más no de regular otros aspectos de movilidad, lo cual es necesario trabajar en varias ciudades.

4. CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos en la investigación a través de las encuestas a ciclistas del cantón y entrevistas aplicadas se puede establecer las siguientes conclusiones:

- Los derechos de los ciclistas no han sido reconocidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Antonio Ante, lo que evidencia que existe vulneración de los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito, por la falta de políticas públicas, no se ha dado mayor seguridad a los mismos y se ha puesto en riesgo otros derechos conexos que a pesar de que se establece las competencias de las entidades encargadas del reconocimiento de estos derechos, no los asumen.

- La doctrina existente sobre los conceptos de dignidad humana, integridad física, libre tránsito, seguridad, cultura física y normas jurídicas aplicables para reconocer los derechos de los ciclistas se fundamentan en: La Constitución de 2008, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, el Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD; el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Sin embargo es evidente la inobservancia de estas leyes por parte del GAD Municipal de Antonio Ante, quienes a

la hora de establecer políticas públicas en beneficio del cantón no se ha tomado en cuenta las prioridades de este sector ciudadano.

- De análisis de las normas jurídicas aplicables para que se lleguen a garantizar los derechos de los ciclistas en una ordenanza municipal del Cantón Antonio Ante, se evidencia que, el GAD de Antonio Ante, no cuenta con políticas públicas estructurada para el efecto, sin embargo han asumido funciones tratando de regular y controlar el Transito de los vehículos y del transporte público mediante la ordenanza general No. 060-GADM-AA-2016la misma que no se acoplan a las necesidades que tiene el cantón en la actualidad, para mejorar la vialidad y regular las normativas en favor de los ciclistas.

- Al comparar la efectividad de la normativa y las políticas públicas en base a los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas, se evidencia el cumplimiento de forma parcial de una normativa , lo que conlleva a que se vulneren los derechos de los ciclistas y se presenten accidentes de forma recurrente, por lo que urge la elaboración de una ordenanza municipal que garantice los derechos de seguridad , integridad física y libre tránsito en los espacios públicos del cantón Antonio Ante.

5. RECOMENDACIONES

Tras la realización de las conclusiones en la Investigación, se puede establecer las siguientes recomendaciones:

- Se recomienda a los entes de control de transporte y seguridad del cantón como el GAD de Antonio Ante y la Mancomunidad de Transito MOVIDELNORT EP controlar de mejor manera, tanto a conductores de vehículos, peatones y de manera especial a los ciclistas estableciendo políticas públicas que puedan mejorar la viabilidad y se pueda garantizar los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito.

- Para que exista un verdadero respeto por los derechos de los ciclistas es necesario que se realicen campañas de socialización de los derechos de los medios de transporte no motorizados como son los ciclistas, por parte de los órganos de control como el

GAD Municipal de Antonio Ante y la Empresa Pública MOVIDELNORT, quienes al reformar sus normativas o implementar una nueva, como son las ordenanzas están en la obligación de dar a conocer a la ciudadanía los aportes que se han hecho para el desarrollo del cantón.

- Por otro lado se recomienda al Consejo Municipal del GAD de Antonio Ante tener en consideración la propuesta de ordenanza que se ofrece dentro de este trabajo investigativo, que si bien es cierto destaca aspectos muy generales, se pueden implementar articulados que mejoren esta ordenanza de acuerdo al estudio que se realice dentro del cantón y se verifique las zonas donde es necesario implementar estas medidas, esta propuesta pretende ser un punto de partida para que la actual administración tenga una guía respecto al marco legal que se aplica en razón de implementar ordenanzas que obliguen a reorganizar la viabilidad, garantizando la seguridad, integridad física y libre tránsito.

- Por último se recomienda tanto al GAD Municipal de Antonio Ante como a los futuros investigadores sobre temas relacionados a este, que al implementar este tipo de ordenanza también se considere fomentar incentivos para lograr un efectivo cumplimiento de estas normas y se pueda establecer sanciones para su incumplimiento.

Bibliografía

- Acero, D. (2010). *Manual de políticas amigables con la bicicleta* . Bogotá: gtz.
- Alcaldía de Quito . (2017). *Proyecto de ordenanza Metropolitana para el uso de bicicleta como transporte sustentable.* Quito : Secretaria General del Consejo Metropolitano de Quito .
- ANT, A. N. (2019). *Estadisticas.* Quito: ANT.
- Asamblea Montecisti. (2008). *Constitución del Ecuador 2008.* Montecristi: Publicaciones Juridícas.
- Ayuntamiento de Madrid . (2018). *Ordenanza de la movilidad sostenible.* Madrid : BOCM.
- Ayuntamiento de Madrid. (2017). PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID. 166-170.
- Consejo Nacional de Competencias . (2012). *Resolución No. 006-CNC-2012* . Quito: CNC.
- Consejo Nacional de Planificación . (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Quito: SEMPLADES.
- Diez, H. y. (2013). La libertad de transito. *Centro de información juíidica*, 2-4.
- Flores, M. (2014). *Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidas a transportes alternativos (motos y bicicletas): recomendaciones para la gestión local.* Lima: PUCP.
- Gonzáles, J. (2017). *La dignidad de la persona.* Madrid-España: Civitas.
- Luci, C. (2009). *Ciclismo Funcional, Promesa o Quimera* . Santiago- Chileg: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Maroto, D. (13 de Marzo de 2014). Mujeres en Bici. *Universo* .

- Martín, E. (2016). *Legislación y Responsabilidad Civil en la Circulación De Bicicletas, en relación a la regulación internacional de bicicletas.* Salamanca: Escuela de prácticas juridicas Salamanca.

- Mazabanda, A. (2013). *Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas en la ley de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial, a través de la campaña multimedial informativa en Pichincha.* Quito: Universidad Politécnica Saleciana .

- Miranda, L. (2018). *Material informativo para promover medidas de seguridad vial de ciclistas urbanos en la ciudad de Guatemala.* Guatemala: Universidad del Istmo .

- Pinto, N. y. (2015). *La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas.* Quito: Friedrich Eberto .

- Registro Oficial No.731 . (2012). *REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y.* Quito : Evolución Jurídica .

- Registro Oficial Suplemento 303 . (2010). *CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,.* Quito: Lexis .

- Registro Oficial Suplemento 398. (2014). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE.* Quito: Lexis.

- Rinaldi, F. (2014). Bicicletas y equidad vial. *Transporte y territorio*, 136-138.

- Valenzuela, A. (2013). *Boom del ciclismo urbano.* Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile.

ANEXOS

ANEXO 1

PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE UNA ORDENANZA EN FAVOR DE LOS DERECHOS DE LOS CICLISTAS

CONSIDERANDO

Que, los Derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito, son comunes a todas las personas y necesarios para el desarrollo de su personalidad dentro de la sociedad para lograr una mejor calidad de vida para la población, y que las políticas públicas deben estar encaminadas acorde a las necesidades que se vayan suscitando;

Que, El preámbulo de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que se ha decidido construir una nueva forma de convivencia ciudadana, en diversidad y armonía con la naturaleza, para alcanzar el buen vivir, el Sumak Kawsay;

Que, el numeral 3 del Artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador señala que se reconocen y garantizan a las personas el derecho a la integridad personal, misma que conlleva dar seguridad a los habitantes del Cantón Antonio Ante en las competencias que le conciernen al GAD Municipal de Antonio Ante;

Que, el Articulo 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que los gobiernos autónomos descentralizados gozaran de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana;

Que, el numeral 1 del Artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que los gobiernos municipales tienen como competencia exclusiva: Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural;

Que, el Articulo 415 de la Constitución de la República del Ecuador señala que los gobiernos autónomos descentralizados incentivaran y facilitaran el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías;

Que, el literal f) del Artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización dispone que es competencia exclusiva: Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Que, en el artículo 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización se establece la atribución que tiene el Concejo Municipal en relación al ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

Que, el Artículo 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial establece los Derechos que se reconocen a los Ciclistas;

Que, el Articulo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, indica que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar;

Que, el Art. 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Municipios, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías;

Que, el Art. 99 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales;

Que, el Articulo 302 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial establece otros derechos y obligaciones a

las que deben acogerse los ciclistas con la finalidad de preservar la seguridad, integridad y libre tránsito de los mismos;

Que, el Articulo 1 de la Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 02 de mayo de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias resuelve transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la citada resolución;

Que, existe el Estatuto de Creación de la Empresa Pública para la Gestión Descentralizada y Desconcentrada de la Competencia de Planificar, Regular y Controlar el tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Mancomunidad de la Región del Norte "MOVILIDAD DEL NORTE, MOVIDELNORT EP", publicado en el Registro Oficial del 18 de mayo de 2015;

Que, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de cantón Antonio Ante de la actual administración, tiene la necesidad de renovar sus normativas respecto a la necesidades que se presentan dentro del cantón con el objetivo de brindar seguridad y mejores condiciones de vida al a sociedad;

Que, la bicicleta a más de ser un medio de transporte aporta a construir una sociedad sostenible y amigable con el ambiente, *"ya que ésta no debe ser vista solo como un deporte o un simple medio para transportarse de un lugar a otro, la bicicleta es más que eso, es la mejor alternativa y movilidad sostenible para detener la contaminación del dióxido de carbono que generan todos los automóviles del mundo."*, lo cual es necesario crear una cultura urbana donde se considere el uso alternativo del transporte no motorizado;

Que, al haberse incrementado en los últimos años la afluencia de ciclistas dentro del cantón Antonio Ante es necesario regular la circulación tanto de automóviles como de ciclistas con la finalidad que no existan siniestros donde se vulneren sus derechos;

Que, de conformidad a lo estipulado en el Articulo 240 y segundo inciso del numeral 14del Art. 264 de la Constitución de la República del Ecuador y al Artículo 7, 57 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , el GAD de Antonio Ante en uso de sus atribuciones:

EXPIDE:

LA ORDENZA QUE REGULA LA CIRCULACIÓN DE LOS CICLISTAS GARANTIZANDO SUS DERECHOS DE SEGURIDAD, INTEGRIDAD FÍSICA Y LIBRE TRÁNSITO

CAAPÍTULO I

DISPOCIOCIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto de la Ordenanza.- La presente ordenanza tiene el objeto de regular, planificar, controlar y ordenar el tráfico de los ciclistas en el cantón Antonio Ante reconociendo sus derechos, precautelando su integridad al momento de transitar por las vías del cantón e innovar sus políticas públicas en favor de los mismos, lo cual pretende aporta al y fomentar el desarrollo de la movilidad sostenible para beneficio de la ciudadanía en general.

Artículo 2.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Fomentar el respeto hacia los ciclistas que hacen uso de las vías dentro del cantón.
b) Incentivar a la ciudadanía al uso de la bicicleta, como medio alternativo para movilizarse evitando la congestión vehicular.
c) Mejorar la señalización en los espacios públicos den cantón Antonio Ante.
d) Socializar la presente ordenanza, promoviendo una campaña de concientización sobre el respeto de los medios de transporte no motorizados dentro de las instituciones educativas.
e) Implementar ciclo vías para evitar el sedentarismo e incentivar la sana recreación.

Artículo 3.- Competencia.- La dirección de la Agencia de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad del GAD Municipal de Antonio Ante será la entidad competente para controlar y vigilar el cumplimiento de la presente ordenanza.

CAPÍTULO II
DE LAS BICICLETAS

Artículo 4.- Las bicicletas deberán mantenerse en buen estado y ser visibles en todo momento, en caso de circular por la noche tener luces delanteras de color blanco y de color rojo en la parte trasera.

Artículo 5.- Las bicicletas deben ser conducidas por una sola persona, si la bicicleta de fabricación tiene dos o más asientos es necesario acordar entre los ocupantes las precauciones necesarias.

Artículo 6.- Cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, lleve a un niño hasta 7 años, debe llevar un asiento adicional acoplado a la bicicleta y debidamente certificado y homologado.

Artículo 7.- Estacionamiento de bicicletas.-

1. Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en los dispositivos habilitados para al efecto.
2. Queda prohibido estacionar a menos de dos metros de los accesos para personas con discapacidades.
3. El municipio establecerá lugares de estacionamiento en las diferentes instituciones públicas y privadas, además, sectorizará los aparcamientos en plazas, parques y avenidas de acuerdo a la planificación establecida por la municipalidad

CAPÍTULO III
DE LOS CICLISTAS

Articulo 7.- Además de los derechos establecidos en el Artículo 204 de la Ley Orgánica de Trasporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

a. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
b. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;

c. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;
d. Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional; y,
e. Los demás que determinen las leyes y reglamentos.

Artículo 8.- Los ciclistas deberán cumplir las siguientes obligaciones:

a. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;
b. Utilizar el casco de acuerdo a las especificaciones técnicas;
c. Cuidar la infraestructura de la ciclo vía;
d. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
e. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;
f. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;
g. Efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;

h. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y,

CAPITULO V
SEÑALIZACION

Artículo 4.- Señalización de las vías.- Para establecer el orden entre automóviles, peatones y ciclistas es necesario establecer un orden y considerar lo siguiente lo siguiente:

a) Los usuarios de las vías comprendidos en la presente ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
b) Establecer zonas de circulación con velocidad máxima de 30 km dentro del casco urbano del cantón;
c) Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de las bicicletas, los pasos de peatones, etc. Y complementan la señalización vertical;
d) Establecer marca de paso para ciclistas, el cual consiste en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada que indica un paso en el que los ciclistas tienen preferencia.

CAPITULO VI
PROHIBICIONES Y SANCIONES

Artículo 5.- Se encuentra prohibido para los ciclistas:

a. Conducir en sentido contrario de la señalización trazada en las vías para uso de vehículos.
b. Realizar maniobras que pongan en riesgo la integridad física de otros ciclistas, peatones y conductores de vehículos.
c. Llevar puestos auriculares que no obstruyan una correcta audición del entorno.
d. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

Sanciones

Articulo Único.- Se aplicará lo establecido según el Código Orgánico Integral Penal

ANEXO 2

MODELO DE ENTREVISTA PARA CICLISTAS

1. ¿Cuáles son las causas de accidente más frecuentes que sufren los ciclistas?
2. ¿Cree usted que el acceso a espacios públicos de recreación y libre movilidad para los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante es factible o limitado?
3. ¿Existe señalización y vías adecuadas para la circulación de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?
4. ¿Considera necesario educar a conductores y ciclistas sobre los derechos constitucionales, prohibiciones, delitos y contravenciones de transito?
5. ¿Considera usted necesario que se implementen una ordenanza cantonal en favor de la seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?
6. ¿Cree usted que la dificultad para ejercer los derechos de los ciclistas en el Cantón Antonio Ante obedecen a la inobservancia de Seguridad Vial, Integridad Física y Libre Tránsito

ANEXO 3

MODELO DE ENTREVISTA DIRIGIDO AL DIRECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL DEL CANTON ANTONIO ANTE

1. ¿Han existido casos en los que se hayan presentado un conflicto de derecho entre los conductores y ciclistas?
2. ¿Cuál es el procedimiento a seguir en caso de que los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas se vean afectados?
3. ¿Dentro del Gobierno Autónomo descentralizado del Cantón Antonio Ante, existe algún proyecto de reforma a la Ordenanza de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial en favor de los ciclistas?
4. ¿Existen políticas públicas que garanticen los derechos de los ciclistas dentro del Cantón Antonio Ante?
5. ¿En qué Consisten las políticas públicas en favor de los derechos de los ciclistas?
6. En caso de no existir políticas públicas en favor de los derechos de los ciclistas, ¿Considera necesario la implementación de las mismas dentro de la Ordenanza de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Cantón Ante? ¿Por qué?

ANEXO 4

ENTREVISTA A LA PRURADORA SINDICA DEL GAD ANTONIO ANTE

1. ¿Qué mecanismos han ejecutado en favor de del Tránsito y Seguridad en el Cantón Antonio Ante?
2. ¿Qué tan importante cree usted que son los derechos de los ciclistas?
3. ¿Considera necesario que dentro de los Gobiernos Autónomos Descentralizados se implementen medidas donde se pueda garantizar los derechos de seguridad, integridad física y libre tránsito de los ciclistas?
4. ¿Es necesario un Plan estratégico de políticas públicas en favor del ciclista?
5. ¿Considera importante que las políticas públicas del Cantón Antonio Ante se reformen mediante una ordenanza que permitan el acceso a espacio públicos de los ciclistas con el fin de garantizar sus derechos?
6. ¿Cuáles son las políticas públicas que se deberían implementar en una Ordenanza para que se garanticen los derechos de los ciclistas?
7. ¿Cuál es procedimiento adecuado que se debe seguir para que se pueda implementar una ordenanza municipal en beneficio de los derechos de los ciclistas y accesibilidad en las vías?

ANEXO 5

ENTREVISTA AL PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRÁNSITO, EMERGENCIA Y SEGURIDAD DEL GAD DE ANTONIO ANTE

1. ¿Cuáles son las funciones y atribuciones que tiene la Comisión de Tránsito Emergencia y Seguridad del GAD Municipal de Antonio Ante y quienes lo integran?
2. ¿Cuáles son los proyectos que se han llevado a cabo en cuanto al Tránsito y Seguridad en favor del Cantón Antonio Ante?
3. Existe algún proyecto de reforma a la Ordenanza que regula el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial para el Cantón Antonio Ante?
4. Al planificar distintos proyectos en favor la Tránsito y Seguridad, ¿Se ha tomado en cuenta los derechos de los ciclistas?
5. Dentro del Cantón existen garantías que permitan ejercer el Derecho de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas?
6. ¿Porque en la ordenanza No. 060-GADM-AA-2016 no se adoptan políticas integrales y participativas en beneficio de los derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas?
7. Considera necesario que en el Cantón Antonio Ante se implemente un modelo de Ordenanza en favor de brindar mayor espacios públicos a los ciclistas?
8. ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir para la elaboración de una Ordenanza que brinde garantías a los derechos de Seguridad, Integridad Física y Libre Tránsito de los ciclistas y accesibilidad en las vías?
9. ¿Qué grado de importancia tendría para el cantón Antonio Ante implementar este tipo de Ordenanza?

ANEXO 6

ENTREVISTA A GERENTE GENERAL DE MOVIDELNORT

1. ¿Cuál es la función que tiene la Mancomunidad de Transito del Norte en cuanto al Transporte y Seguridad Vial?
2. ¿Considera usted que los derechos de los ciclistas deben tener mayor garantías para que estos puedan ser ejercidos de manera amplia dentro de la provincia?
3. ¿Cree usted necesario que en la provincia de Imbabura se implemente vías adecuadas que permita garantizar los derechos de los ciclistas?
4. ¿Qué medidas se ha tomado para regular la circulación de los ciclistas en las vías que conectan a la provincia de Imbabura?
5. ¿Cuáles son las medidas que se deben tomar para que se regulen de mejor manera los derechos de los ciclistas dentro de la provincia de Imbabura?
6. Es necesario implementar políticas públicas mediante una Ordenanza Municipal que permita que los ciclistas puedan acceder fácilmente a los espacios públicos resguardando sus derechos.
7. ¿Qué tipo de políticas públicas deben implementarse en una Ordenanza que está encaminada a garantizar los derechos de seguridad, Integridad y libre Tránsito de los ciclistas?
8. ¿Al implementar una propuesta de ordenanza de qué manera puede beneficiar tanto a la Provincia de Imbabura como al Canto Antonio Ante?

ANEXO 7

ENTREVISTA AL JEFE DE PLANIFICACION DEL GAD DE ANTONIO ANTE

1. Como director de planificación del GAD de Antonio Ante cuáles son sus funciones?
2. En la actualidad en cantón Antonio Ante cuenta con espacios adecuados para la libre movilidad de los ciclistas?
3. Dentro de las planificaciones establecidas para el periodo 2019-2024 ¿Se ha considerado habilitar espacios públicos que garanticen los derechos de los ciclistas?
4. ¿Cuáles son las políticas públicas adecuadas que se deberían desarrollar en el cantón Antonio Ante en favor de los ciclistas?
5. ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir para que la Dirección de Planificación de del GAD de Antonio Ante ejecute obras publicas favorables para los ciclistas?
6. ¿Dentro del Cantón Antonio Ante existen Calles o Avenidas que puedan ser útiles para la implementar ciclo vías?