



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA
EDUCACIÓN**

CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

TÍTULO:

**INFLUENCIA DE LA RADIO EN LA PROMOCIÓN DEL CICLISMO EN
GUAYAQUIL. PRODUCCIÓN DE OCHO RADIOCLIPS SOBRE CICLISMO
URBANO.**

AUTORA:

ARENAS MENDIETA, MARÍA PAULINA

Trabajo de Titulación previo a la obtención

Del Título de:

Licenciada en Comunicación y Periodismo

TUTORA:

Mgs. Tinoco Cruz Blanca Leticia

Guayaquil, Ecuador

2016



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA
EDUCACIÓN
COMUNICACIÓN SOCIAL**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el siguiente trabajo fue realizado en su totalidad por **Arenas Mendieta, María Paulina** como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Licenciada en Comunicación y Periodismo**.

TUTORA

Mgs. Blanca Leticia Tinoco Cruz

DIRECTOR DE LA CARRERA

Mgs. Luna Mejía Efraín

Guayaquil, a los 15 días del mes de marzo del 2016



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA
EDUCACIÓN
COMUNICACIÓN SOCIAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Arenas Mendieta María Paulina

DECLARO QUE:

El trabajo de Titulación Influencia de la radio en la Promoción del ciclismo en Guayaquil. Producción de ocho radioclips sobre ciclismo urbano, previa a la obtención del Título de **Licenciada en Comunicación y Periodismo**, ha sido desarrollada respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido, de tipo Proyecto Integrador referido.

Guayaquil, a los 15 días del mes de marzo del 2016

LA AUTORA

ARENAS MENDIETA MARÍA PAULINA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA
EDUCACIÓN
COMUNICACIÓN SOCIAL**

AUTORIZACIÓN

Yo, Arenas Mendieta María Paulina

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del trabajo de Titulación: Influencia de la radio en la Promoción del ciclismo en Guayaquil. Producción de ocho radioclips sobre ciclismo urbano, cuyo contenido, ideas y criterio son de exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 15 días del mes de marzo del 2016

LA AUTORA

ARENAS MENDIETA MARÍA PAULINA

AGRADECIMIENTO

A la comunidad ciclista de Guayaquil, en especial a: José Cianca, Jessica Buenaño, Ronald Game, Luis Vélez, Alberto Hidalgo, Erick Vítores y Luis Bacusoy.

A mi tutora de tesis, Leticia Tinoco por su guía y comprensión y a los alumnos de Locución de la UCSG por su colaboración.

DEDICATORIA

A mi querida familia, que estuvo apoyándome en todo el proceso de estudio de la carrera, especialmente a mis abuelos Milton Mendieta, Elva Contreras y Patricia Flores. A mis padres Mariuxi Mendieta y Antonio Arenas. A mi tío Patricio Mendieta. A mi hermana Valeria Arenas y a mi prima Melanie Mendieta, ¡Lo hicimos juntos!

A los ciclistas de Guayaquil y de todo el Ecuador, para que este medio de transporte se siga desarrollando.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1. PROBLEMA	2
1.1 PROBLEMA: PLANTEAMIENTO DE “HECHO CIENTÍFICO” O “SITUACIÓN PROBLEMÁTICA”	2
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	2
1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	2
1.4 MARCO INSTITUCIONAL LINEAS DE INVESTIGACIÓN	3
1.5 HIPÓTESIS O PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	3
1.5.1 DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES	3
1.6 OBJETIVOS DEL PROYECTO	4
1.6.1 OBJETIVO GENERAL	4
1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
2 Capítulo. MARCO TEÓRICO	5
2.1 ANTECEDENTES	5
2.2 COMUNICACIÓN	9
2.3 MEDIOS DE TRANSPORTE	10
2.4 CICLISMO URBANO	12
2.5 CICLOVÍAS GUAYAQUIL	15
2.6 RADIO Y LA ACTIVIDAD CICLISTA	18
2.7 LEYES DE TRÁNSITO	21
2.7.1 LEY DE TRÁNSITO	21
2.7.2 REGLAMENTO A LA LEY DE TRÁNSITO	24
2.7.3 INFRACCIONES DE TRÁNSITO	27
2.8 ESQUEMA DE VARIABLES	28
3 Capítulo. METODOLOGÍA	30
3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO	30
3.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	30
3.3 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	30
3.4 JUSTIFICACIÓN DEL PÚBLICO DE MUESTRA	31
4 Capítulo. RESULTADOS Y ANÁLISIS	33
4.1 RESULTADO DE GRUPO FOCAL	33
4.2 RESULTADOS DE ENTREVISTAS	38
4.3 COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS	46
5 Capítulo. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO	49
5.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	49

5.2	PROPUESTA DE LOS RADIOCLIPS.....	50
5.3	OBJETIVO	62
5.4	RECURSOS HUMANOS, TÉCNICOS Y TECNOLÓGICOS ASIGNADOS.....	62
5.5	PRESUPUESTO	63
5.6	POBLACIÓN BENEFICIARIA	64
5.7	RESULTADOS ESPERADOS.....	64
5.8	CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	65
5.9	RESULTADOS OBTENIDOS.....	66
	CONCLUSIONES	67
	RECOMENDACIONES.....	69
	BIBLIOGRAFÍA	71
	ANEXOS.....	73

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1 GRUPOS CICLISTAS EN GUAYAQUIL	15
TABLA 2 ESQUEMA DE VARIABLES	29
TABLA 3 GUION TÉCNICO-LITERARIO RADIOCLIPS	54
TABLA 4 PRESUPUESTO	63
TABLA 5 CRONOGRAMA	65

ÍNDICE DE GRÁFICOS

FIGURA 1 RUTA BICIQ	6
FIGURA 2 USO DE LA BICICLETA EN LATINOAMÉRICA	8

RESUMEN

Este proyecto se realizó con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta en las vías de la ciudad de Guayaquil, donde se crean ocho radioclips para informar y educar al ciudadano oyente, conductor de vehículos motorizados y peatones.

Como sustento teórico se incluyen conceptos de comunicación, medios de transporte, ciclismo urbano, ciclovías, radio y actividad ciclista y leyes de tránsito.

Además el proyecto está sustentado con los resultados obtenidos a través de las técnicas de investigación: entrevistas y grupos focales.

El trabajo concluye con la realización de ocho radioclips, su respectivo guion técnico y calendario de grabación.

Palabras claves: comunicación, medios de transporte, ciclismo urbano, ciclovía, radio y actividad ciclista, leyes de tránsito.

INTRODUCCIÓN

El radioclip se define como un programa de corta duración transmitido entre publicidad, como información. Busca ser el medio más directo, efectivo y entretenido de llegar a los guayaquileños sobre todo a conductores, que están en sintonía de la radio mientras se transportan en la ciudad de Guayaquil.

La autora de esta investigación como usuaria también de la bicicleta, se inspiró en realizar este proyecto integrador, mediante el cual busca fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en Guayaquil para que más personas conozcan de los beneficios y deberes que rodean esta actividad.

Los clips radiales se desarrollaron en tres fases: investigación de campo, elaboración del guion y por último la grabación y edición; con el objetivo de fomentar la actividad ciclista en Guayaquil, además de informar a todos quienes formen parte del tránsito para generar un mejor desempeño vial.

Finalmente la investigación registra cinco capítulos: en el primero se plantea el problema, objetivos que se desarrollaron durante la investigación, y las líneas de investigación con las que se rige este proceso. En el segundo capítulo se expone los principales aspectos sobre ciclismo urbano y la radio; en el tercer capítulo se describe la metodología utilizada en la investigación y en el cuarto capítulo se presentan los resultados y análisis. En el último quinto capítulo se realizan los objetivos y delimitación del proyecto.

Capítulo 1

1. Problema

1.1 PROBLEMA: PLANTEAMIENTO DE “HECHO CIENTÍFICO” O “SITUACIÓN PROBLEMÁTICA”

Escasa promoción de la actividad ciclista en la ciudad de Guayaquil.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo influye el medio radial en la promoción del ciclismo en Guayaquil, en el mes de noviembre de 2015?

1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En la ciudad de Guayaquil, desde hace ocho años atrás, se ha incrementado la actividad ciclista en niños, adolescentes y adultos. Dicha actividad forma parte de la vida diaria incluso de jóvenes trabajadores, empleados y ejecutivos; quienes se trasladan a sus lugares de labores en este vehículo liviano. Sin embargo, los beneficios que tiene esta actividad no son difundidos en los medios de comunicación con regularidad, menos aún en la radio, el medio de mayor audiencia entre la ciudadanía.

Los ciclistas están reconocidos en la ley de Tránsito, artículo 204 con sus respectivos derechos como el de transitar por todas las vías públicas, excepto en túneles y pasos de desnivel. Pero esto es de poco conocimiento por parte de conductores de autos, motos y hasta de los mismos ciclistas lo cual ha generado conflictos, accidentes y hasta fallecimientos. Debemos conocer que la circulación en las vías es derecho de todos, tanto de conductores y ciclistas.

Los clips radiales son el formato idóneo para generar impacto a conductores, motorizados así como a ciudadanos en general. Al utilizar sólo el sentido

auditivo, los conductores igual pueden continuar al volante, mientras que los oyentes pueden desde cualquier lugar realizar sus tareas domésticas o trabajar. La duración de los clips es breve, lo que permite un mayor impacto en el radioescucha.

1.4 MARCO INSTITUCIONAL LINEAS DE INVESTIGACIÓN

Este proyecto integrador se acentuó en el tema: *Ciclismo urbano en Guayaquil*; elaboración de ocho clips radiales para fomentar el uso de la bicicleta, líneas de investigación de la carrera de Comunicación Social, en consonancia con las del Sistema de Investigación y Desarrollo y el Plan Nacional de Desarrollo.

El ciclismo urbano tiene activistas y adeptos que están luchando por un espacio adecuado en las vías, por esta razón en este proyecto se elaborará por medio de un determinado formato radial, un contenido entretenido y a la vez educativo para los ciudadanos oyentes de la ciudad de Guayaquil.

1.5 HIPÓTESIS O PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

La promoción radial sobre la actividad ciclista influye positivamente en el desarrollo del ciclismo urbano en la ciudad de Guayaquil.

1.5.1 DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES

- A) Promoción radial
- B) Ciclismo Urbano

1.6 OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.6.1 OBJETIVO GENERAL

Fomentar la actividad ciclista en la ciudad de Guayaquil, realizando una investigación de campo entre ciclistas urbanos, un fisioterapeuta y un organismo de control, para la elaboración de ocho radioclips.

1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los grupos más influyentes de ciclismo urbano, para conocer cuáles son los beneficios que han obtenido al practicar dicha actividad, a través de la realización de un grupo focal y de una entrevista a la presidenta de BiciUnión del Ecuador.
- Determinar los beneficios sobre el cuerpo y la salud humana, al practicar dicha actividad a un Fisiólogo, por medio de una entrevista.
- Demostrar la legalidad de dicha actividad, entrevistando a un funcionario de la Agencia de Tránsito Municipal.
- Generar ocho radioclips con contenido educativo con el fin de que más ciudadanos se sumen a la práctica de la bicicleta.

CAPÍTULO 2

2 Marco Teórico

2.1 Antecedentes

La bicicleta como medio de transporte en la ciudad preserva el medio ambiente por no usar gasolina, mejora la salud física del ciclista y descongestiona el tráfico en la ciudad al ser más pequeña que un auto o una motocicleta.

En la ciudad de Quito, en el año 2012, se implementó el sistema denominado BiciQ. Para acceder al mismo, los usuarios deben registrarse en su sitio web, y sólo pagando \$25 por año, además de firmar un contrato sobre el buen uso de la bicicleta, se le otorga un carnet de usuario, que sirve para hacer uso de dicho vehículo desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche los 365 días del año.

Dicho proyecto surgió con la idea de fomentar en la ciudadanía el uso de un transporte no motorizado, para viajes cortos. Su página oficial www.biciq.gob.ec señala que el sistema actualmente cuenta con 658 bicicletas distribuidas en 25 estaciones ubicadas en lugares estratégicos descritos en la siguiente imagen.

Ángeles Duarte y al Director de la Comisión de Tránsito del Ecuador, abogado Héctor Solórzano Camacho.

Desde la petición realizada en 2012 se han ido sumando personas con un propósito firme, sin esperar nada a cambio, por desarrollar este medio de transporte.

Entre los puntos más sobresalientes de dicho manifiesto solicitaban la culminación de los proyectos de ciclovías en un plazo máximo de tres años y la creación de parqueos con vigilancia para el fomento del ciclismo.

Ese mismo año, la Biciruta Recreativa inició sus actividades un 24 de junio impulsada por la Alcaldía y un grupo de ciclistas independientes, con la finalidad de obtener más respeto en las vías hacia los usuarios de las bicicletas y más unión en las familias con esta actividad física. Esta iniciativa se realizó hasta agosto del 2013.

En el año 2014 se creó BiciUnión, la cual reunió a los grupos más representativos del país para generar un cambio positivo al ciclismo. Sus voces se hicieron escuchar a través de los organismos rectores como la Comisión de Tránsito de Ecuador.

Por el mismo año en el mes de diciembre se realizó la “Pedaleada Blanca” el fin de este evento fue recordar a los ciclistas fallecidos en las vías a causa de la impericia de conductores de vehículos livianos, además de pedir más respeto en las calles. Los ciclistas llamaron a todo el país a participar de este evento, al que se sumaron ciudades como Quito, Cuenca, entre otras. Sólo en Guayaquil se logró reunir a más de 300 personas, algunas con carteles con leyendas como “No me atropellen”.

Esta convocatoria visibiliza a los ciclistas, ayuda a que todos los ciudadanos y entidades de tránsito se enteren sobre su situación. La asistencia de 300 personas sólo en Guayaquil, hace notar que la bicicleta cuenta con adeptos que buscan un desarrollo en el ciclismo urbano.

La *Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal* (2011), señala en “Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México”, que su objetivo principal es educar a los ciclistas de acuerdo a su propio tránsito. El archivo abarca desde la elección de la bicicleta hasta las formas adecuadas de manejo vial. Consta de 191 páginas con fotos y gráficos didácticos.

Es importante que las Autoridades de Tránsito de cada ciudad, al conocer su tipo de tráfico, genere un manual pensado para los ciclistas. Esto brindaría un conocimiento útil a los conductores de bicicletas, los hace sentir realmente lo que son: parte del tránsito; además que los educa para que eviten sufrir o provocar accidentes en las vías.

2.2 Comunicación

“La comunicación es un proceso social en el que los individuos utilizan símbolos para establecer e interpretar el significado de su entorno” (West, Turner y Hill, 2005, p.4).

Lo que manifiestan los autores es que al ser la comunicación un proceso social, se refiere a las personas y sus interacciones, es decir una que comunica y otra que recibe ese mensaje. Cuando se habla de proceso quiere decir que está en extensión y sin finalizar. Existe una dinámica de elaborar significado por lo que no se tiene un principio ni final determinado. Los símbolos son el idioma y los comportamientos que sirven al comunicarse. Y el entorno es el contexto en que dicha comunicación se lleva a cabo como el tiempo, lugar y relación de los interlocutores. El entorno también se puede mediatizar y así llegar a muchos receptores como la radio, televisión, prensa e internet siendo la radio el medio más antiguo, de mayor cobertura y de menor costo.

“El contexto de la comunicación de masas permite ejercer el control tanto a los emisores como a los receptores” (p.33).

Esto quiere decir que los emisores, que son los periodistas de distintos medios como director de periódico, radio, etc. pueden elegir qué información se envía y los receptores tienen el control sobre que deciden leer, escuchar o ver.

“La historia de la investigación sobre los efectos es un largo recorrido a la inversa, desde la primacía soñada del mensaje sensorial hasta el descubrimiento de que los sujetos disponen de facultades de comprensión, aceptación, retención y acción” (Maigret, 2009, p.98).

Esto significa que quienes consumen contenido de medios no están influenciados directamente a modo hipnótico por los contenidos que se presentan ya sea en radio, prensa, televisión o internet; cada individuo tiene sus propias preferencias, desde elegir el contenido, hasta cual apoyar, seguir o rechazar.

Con un contenido que combine entretenimiento, educación y argumentos de peso, como son las ventajas en la vida diaria con el uso de la bicicleta, los radioescuchas se sentirán motivados y esto aumentará las posibilidades de que empiecen a usarla.

En resumen, a través de los años varios autores han aportado con formas y teorías para explicar la comunicación. Las corrientes teóricas han tenido su auge en un periodo determinado, pero con el pasar del tiempo estas son reemplazadas o sufren metamorfosis, siendo el concepto de comunicación variado y extenso.

2.3 Medios de transporte

Son las diversas formas de trasladar personas o contenidos de un lugar a otro se clasifican en medios terrestres, aéreos y acuáticos.

El *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos* (2014) señala, en su “Anuario de estado de Transporte”, que se matricularon en el país 1.752.712 vehículos. La provincia de Pichincha obtuvo el mayor número con 429.537 y en segundo lugar la provincia de Guayas con 321.354 vehículos. Del total que circula en el país el 94.5 % es de uso particular, 1.4 % pertenecen al Estado, los de alquiler 3.7%, de uso Municipal 0.3 % y los de Gobiernos seccionales 0.04%.

En el mismo año se registraron 38.685 accidentes de tránsito en el país. La Provincia de Pichincha con 39% seguida de la provincia del Guayas con 25%.

En la provincia del Guayas los vehículos matriculados particulares fueron 309.572, los de alquiler 9.069, del estado 2.328, del Municipio 332, del Gobierno seccional 10 y otros 43.

En la ciudad de Guayaquil existen varios medios de transportes. Los de servicio público que son: la metrovía, los buses o colectivos, los taxis, expresos y en algunos sectores tricimotos. También están los privados-particulares que son autos, motos y bicicletas.

La *Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil* (2015) señala, en su archivo “Proyecto de la Fundación Metrovía”, que el sistema Metrovía cuenta con una flota de 40 buses alimentadores y 50 buses articulados. 92 km de carriles exclusivos.

La ciudad actualmente tiene mucho tráfico en calles céntricas como la avenida 9 de octubre. En hora pico, es decir desde las seis de la tarde, ni siquiera se puede cruzar la calle, según lo visualizado durante el periodo de esta investigación, los peatones deben esquivar los autos para tratar de cruzar de una vereda hacia otra. Una de las soluciones posiblemente sería la reducción de unidades de buses de transporte público. Incluso se debería considerar la disminución del parque automotor particular aunque esto conllevaría otro tipo de investigación.

El uso de la bicicleta en la ciudad podría convertirse en una de las soluciones a todos estos inconvenientes. Incluso agentes de la Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil desempeñan sus labores en bicicleta, como el sector del centro, para controlar el tránsito de manera más rápida que en auto o motocicleta.

Cada vez es mayor el número de personas que han decidido optar por la bicicleta como medio de transporte en las ciudades para hacer ejercicio, no contaminar el aire y economizar. A esto se suma el ahorro de tiempo que implica ir en una bicicleta versus ir en un medio de transporte motorizado en sitios congestionados. (Friedrich Ebert Stiftung, 2015, p.11)

En este estudio se evidencia que el uso de la bicicleta es una solución sostenible ante el problema de circulación en vías congestionadas, además de que su mantenimiento es menor en comparación al de un automóvil. Mientras más personas esten informadas sobre los beneficios de utilizar la bicicleta como medio de transporte, se lo recomendaran a sus amigos y familiares; esto ayuda al crecimiento de la actividad y a que también se multiplique la educación vial en la ciudad.

2.4 Ciclismo urbano

Es la acción de transportarse en bicicleta dentro de una ciudad o urbe, de ahí su nombre. Movilizarse en bicicleta es de cuatro a seis veces más rápido que hacerlo a pie y se utiliza la misma energía que cuando se camina; al utilizar este medio para ir de un lugar a otro en las ciudades se reduce el costo de tomar un bus o taxi además que llegamos al lugar de destino por nuestros propios medios, creando una sensación de independencia y libertad.

La promoción del uso de la bicicleta en la sociedad ecuatoriana es viable a pesar de los costos iniciales de la transición. En realidad se trata de una inversión enfocada a obtener beneficios directos en la salud y bienestar en la sociedad ecuatoriana. (Embassy Ecuador, 2012, pág.56)

El diseño de un Plan Maestro de bicicletas sería de gran ayuda para fomentar el ciclismo urbano. La educación vial a los ciudadanos, parqueos para bicicletas y ciclovías son algunas de las acciones necesarias para llegar este objetivo.

En Ámsterdam, capital de Holanda, el 40% de los viajes urbanos se realizan en bicicleta; es la ciudad número uno en el mundo de transporte en este medio, los niños holandeses desde los tres años aprenden dos cosas: a nadar por vivir en un área rodeada de agua y a andar en bicicleta por la movilidad; esta es una de las razones fundamentales del desarrollo de este medio de transporte.

Esta ciudad es un ejemplo de cultura ciclista en el mundo involucrando a los ciudadanos desde niños se puede continuar con este estilo de vida de generación en generación; sus políticas e infraestructura también han sido fundamentales para su desarrollo.

La segunda ciudad en cultura ciclista del mundo es Copenhague, capital de Dinamarca, donde existen más bicicletas que habitantes; hay casi 400 kilómetros de carriles para bicicletas entre los que destaca el carril más utilizado del mundo con casi 40.000 ciclistas al día.

El 36% de estos ciudadanos van a trabajar en bicicleta diariamente y el número de bicicletas supera al de habitantes; el carril bicicleta más utilizado del mundo se llama “Dronning Louises bro” recorrido por unos 36.000 ciclistas por día.

Bici Quito (2015) señala, en su sección de “Beneficios de andar en bicicleta”, que dentro de una ciudad el ritmo de pedaleo es de 20 km/h normalmente, es decir que se puede recorrer 15 km en cuarenta y cinco minutos. Además se puede evitar unos 230 kilos de dióxido de carbono cuando se utiliza la bicicleta semanalmente 15 km, en vez de un auto.

Los ciudadanos por medio del uso de la bicicleta pueden cuidar del medio ambiente. La ciudad de Quito ya está en marcha hacia estas mejoras, las mismas que podemos tomar como ejemplo a seguir en todo el país.

En la misma ciudad existe una biciruta recreativa desde el año 2003 con extensión de 30 kilómetros; fue creada por iniciativa ciudadana a cargo del grupo Ciclópolis se realiza cada domingo de 8:00 de la mañana a 14:00 de la tarde, en el que participan más de 50.000 personas recorriendo las calles de la ciudad en sus bicicletas, patines o simplemente caminando; cuenta con alquiler de bicicletas por hora por el valor de \$2,50 sólo para adultos.

La capital del país está más desarrollada en cuanto a cultura ciclista que Guayaquil, muestra de ello es su integración en la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas desde el año 2005. La ciudad de Cuenca también está vinculada a la red desde 2007, pero Guayaquil niquiera continuó con el proyecto de Bicirecreativa. Estas acciones no permiten el desarrollo del ciclismo ya que se debe continuar con el proceso para motivar a la ciudadanía sobre su utilización.

Grupos ciclistas en Guayaquil

	Nombre del Grupo	Nombre dirigente
1	Bat Cycles	Erik Espinoza Antor
2	Biciclub Guayaquil	Pablo Barrezuela
3	Bike Force	Gustavo Cáceres
4	Ciclismo Los amigos	Mario Lupercio Cárđ
5	Ciclistas de la Calle	Jimmy Martillo
6	Ciclistas de ruta	Eduardo Peña Hurtado
7	Ciclistas de ruta	Medardo Román
8	Ciclistas del Norte	Steven Garcia
9	Ciclistas Masters Gyas	Fernando Lalama
10	Ciclistas sin Fronteras	Ronald Game
11	Comisión MTB Guayas	William Morales
12	Cruzada Trícipe	Aquiles Calderón G
13	Ecuador Aventura	Luis Sánchez
14	Facebook Cyclists	Carlos Calle
15	Guayacan Sport Cycles	Jorge Vizcarra
16	Guayakill Freeriders	Xavier Castro Muñoz

17	Guayaquil en Bici	Luis Vélez Calero
18	Kayaciclismo ESPOL	Prof. Jorge Mancheno
19	KMB King Mountain Bike	Jerome Vargas
20	Libre Actividad	Alberto Hidalgo
21	Los Bikers	Eduardo Cortez
22	Lost Bikers	Max Souffriau
23	Los Paketitos	Jorge García
24	Los Patacones	Yeral Gómez
25	Monobikers	Germán Arias
26	Pedal Criollo	Giordano Aguirre
27	Perros del Camino	Ivan Ontaneda
28	Prociclismo	Arturo Stacey
29	T3 Sports	Pedro Núques

Tabla 1 Grupos ciclistas en Guayaquil
Tabla elaborada por autora

2.5 Ciclovías

Ciclovía es el espacio destinado exclusivamente para el uso de la bicicleta, separado de los vehículos motorizados y la acera.

Según el *Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador* (2012) señala, dentro de su archivo “Especial Ciclovías” menciona los tipos de ciclovías en el país:

- **Segregadas:** De uso exclusivo para las bicicletas, se encuentran apartadas a un lado de la calle, también pueden estar dentro del espacio de la vía. Cuando es unidireccional va de 1.20m a 1.50m y cuando es bidireccional va de 2.50m a 3m entre las que están: Carretera San Pablo-San Vicente, Pedernales-Coaque, Paso Lateral Tosagua, Cuenca-Tarqui. De puentes, Los Caras en Manabí, Majestuoso Río Napo en Coca y Unidad Nacional en Guayas.
- **Espaldón:** Es un carril exclusivo para los ciclistas compartida con la calle, acondicionado con señalización tanto para la bicicleta como para los conductores. El ancho mínimo es de 1.20m y el máximo de

2.50m entre las que están: Cuenca-Parque Nacional Cajas y Río Verde.

El mismo informe señala que se ha planificado la construcción y habilitación de 424 kilómetros de ciclovías a nivel nacional, con una inversión de \$90.000 por kilómetro de ciclovía segregada y \$1.200 por kilómetro de ciclovía en espaldón; con ayuda de la creación de infraestructura ciclista, programas educativos y campañas de comunicación se podrá concebir a este vehículo como una opción de transporte cotidiano y seguro en el país.

La Alcaldía de Guayaquil, el 12 de abril de 2012, presentó su propuesta de Bici.Ruta la cual constó de ocho circuitos de entre 1,76 km y 6,95 km de distancia con horarios de 08:00 de la mañana a 12:00 de medio día, pero el proyecto se suspendió en agosto de 2013.

El *Banco Interamericano de Desarrollo* en el año (2015), señala en su archivo "Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta", que la ciudad de Guayaquil presenta un 30,04 km. de infraestructura vial para la bicicleta.

Actualmente existen 14 ciclovías para uso de los ciclistas:

A) Construidas por el Municipio:

1. Ciclovía de la avenida del Bombero.- Tiene aproximadamente 2 kilómetros y no cuenta con conectividad.
2. Ciclovía del centro urbano de la ciudad.- No es una ciclovía segregada. Tiene unos 3.5 kilómetros aproximadamente, ubicada en las calles nueve de Octubre-Chile- Diez de Agosto- Malecón- Junín y 6 de marzo.
3. Ciclovía de la avenida Rodríguez Bonín.- Cuenta con aproximadamente 2 kilómetros.
4. Tramo de ciclovía Pedro Menéndez.- Ubicada desde la parte posterior de Puerto Santa Ana para tomar la avenida Pedro Menéndez con extensión aproximada de 500 metros.

5. Ciclovía del parque Lineal de la avenida Carlos Julio Arosemena.- Tiene aproximadamente 2 kilómetros. Se permite circular a los ciclistas por un parque.

6. Ciclovía del parque de la Kennedy.- Tiene 0.8 kilómetros.

B) Construidas por el Gobierno

7. Ciclovía de la vía a la costa.- Está segregada de la vía principal y es de asfalto comienza en el kilómetro 9 de la vía a la costa, al inicio de Puerto Azul, y avanza hasta la población de Progreso. Tiene una extensión aproximada de 62 kilómetros cuenta con tres pasos a desnivel para ciclistas: 1. donde empieza el recorrido; 2. a la altura de Puerto Hondo y, 3. a la altura de Chongón. El tramo de la ciclovía hasta Puerto Hondo avanza por el lado izquierdo de la vía y es de concreto; en este punto se cruza al otro lado por uno de los pasos a desnivel y continúa por la derecha.

8. Ciclovía de la Isla Santay.- Comienza en Guayaquil a la altura de la calle Cañar y la Ría, cruza la Isla Santay y termina en Durán; tiene una extensión aproximada de 14.5 kilómetros y ofrece 8 Kilómetros desde Guayaquil a Durán; es una ciclovía compartida con peatones que además cuenta con alquiler de bicicletas.

9. Ciclovía 1 del parque Samanes.- Tiene una extensión aproximada de 3 kilómetros que bordea el parque, es una ciclovía recreativa y deportiva; se extiende 2 kilómetros más por la ciclovía de la avenida Isidro Ayora hasta la gasolinera, que está construida a ambos lados de la avenida sumando 4 kilómetros; no está segregada de la vía principal, pero sí está separada por tachos reflectivos.

10. Ciclovía 2 del parque Samanes.- Tiene una extensión aproximada de 7 kilómetros, fue inaugurada en octubre de 2015 es una ciclovía o sendero de montaña que se extiende hacia la parte más lejana del parque y pasa por algunos sitios muy atractivos, como un mirador y el nuevo muro de escalada; cuenta con alquiler de bicicletas.

C) Otras ciclovías:

11. Ciclovía en el puente sobre el río Guayas.- Fue construida en el 2007, cuando se realizó la primera ampliación del puente sobre los ríos Daule y Babahoyo; cuenta con 2.2 kilómetros de ida y 2.2 kilómetros de regreso.

12. Ciclovía en la Universidad de Guayaquil.- Cuenta con 2 kilómetros, nace al final del puente Zigzag y continúa por todo el campus de la universidad.

13. Ciclovía en el campus Politécnico.- Posee 2 kilómetros de extensión y da la vuelta al lago es una ciclovía de tierra para los ciclistas de montaña, en el campus adyacente a los caminos asfaltados interiores, se está construyendo una ciclovía de 6 kilómetros para facilitar el transporte de los estudiantes en el interior del recinto universitario.

14. Ciclovía del Parque de la Paz.- No está propiamente en Guayaquil, sino en el sector de Samborondón ubicada en el kilómetro 13 ½ vía la Puntilla-Pascuales en los alrededores e interior del camposanto es un circuito delimitado con señalética y líneas de pintura azul; tiene una distancia de 4.5 kilómetros y está abierta al público entre las 08:00 de la mañana y las 18:00 de la noche.

La Asamblea Constituyente (2008), en la “Constitución Política de la República del Ecuador”, **en** relación al ciclismo señala en el Art. 415.- (...) 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 ciclovías.

2.6 Radio y la actividad ciclista

La radio es un medio de comunicación masivo el cual tuvo su primera demostración de transmisión en 1894 por Nikola Tesla en Estados Unidos; en 1901 Guillermo Marconi de Italia, construyó el primer sistema de radio con el que consiguió enviar señales. Pasaron varios años hasta

perfeccionarla y finalmente llegar a tener la primera programación regular de entretenimiento en 1920.

El *Banco Interamericano de Desarrollo* (2015) señala, en su estudio “Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta”, la importancia de las estrategias de promoción para desarrollar el ciclismo en las ciudades, el respeto a la bicicleta hace que haya una relación más armónica entre los diferentes medios de transporte. El uso más seguro de la bicicleta reduce la probabilidad de accidentes. El cambio hacia la bicicleta como medio de transporte, incrementa lógicamente su uso, y genera a su vez, mayor seguridad en las vías.

Este estudio señala que para fomentar el ciclismo urbano es necesaria una promoción continua de la actividad, por medio de la radio a través del formato radioclip se puede llevar a cabo este objetivo.

Actualmente este medio de comunicación se ha fusionado con el internet haciendo que más personas puedan consumir su contenido en tiempo real y además con el beneficio de almacenamiento, ya sea en *Smartphone* o en computadoras.

Los automóviles también cuentan con una radio que generalmente llevan encendida durante todo su trayecto en las vías; por lo que este medio se consideró como el más indicado para transmitir los radioclips sobre fomento al ciclismo urbano en la ciudad de Guayaquil.

Los conductores de bicicletas no deben distraerse con sonidos que obstaculicen el entorno vial, al usar audífonos perjudican su desarrollo en las vías ya que pierden concentración y esto afecta en su equilibrio; los conductores de automóviles pueden escuchar con normalidad porque están protegidos externamente, la Ley de Tránsito Art. 302.- estipula en su sección: Obligaciones, literal 3.- Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno.

En la ciudad de Guayaquil el movimiento ciclista se ha ido paulatinamente organizando y uno de los eventos más relevantes se originó en el año 2014, llamado “Rodada de Altura” gestionado para conmemorar el día de la mujer que se celebra el 8 de marzo; a este evento acudieron 623 personas de las cuales 290 fueron encuestadas para conocer por cuál de los medios de comunicación se enteraron de dicho evento.

Según una encuesta del colectivo ciclista de Guayaquil en Bici en el año 2014 publicada en su página web www.guayaquilenbici.org sobre dicho evento, se evidenció la fuerte influencia de los medios de comunicación como la radio y las redes sociales para la difusión de eventos ciclísticos; el internet es una plataforma donde también se puede producir contenido radial y además compartirlo en las redes sociales.

En la ciudad de Buenos Aires existe un programa radial llamado “Bicivilizados” el cual se transmite en formato *online* cada día martes con duración de una hora en cada programa se aborda temas relacionados al ciclismo como: recomendaciones de manejo, críticas, entrevistas a ciclistas o relacionados en el tema, interacciones por redes sociales, este programa fomenta el uso de la bicicleta no sólo en Buenos Aires, si no también en cualquier parte del mundo donde el oyente maneje el idioma español. El contenido se almacena en su pagina web www.bicivilizados.org y así las posibilidades de audiencia y seguidores aumentan.

En España se creó “Darwinians radio bike” la primera radio digital enfocada en su totalidad a la bicicleta es transmitida en su página web www.darwiniansradiobike.com y comenzó su transmisión el 31 de octubre de 2015 cuenta con un formato *magazine* el cual aborda temas como: la historia de la bicicleta, el ciclismo urbano, tiendas, recomendaciones, consejos de salud, entrevistas, etc. esta radio es un aporte positivo para las personas que ya utilizan la bicicleta, y para incentivar a que más la utilicen.

Actualmente en Guayaquil no existe un programa radial sobre ciclismo urbano ni deportivo. Los grupos ciclistas informan de sus rutas y eventos a

través de sus páginas en redes sociales o blogs, de momento el internet es el medio más utilizado para la difusión de estas actividades, algunos de los grupos más populares en la ciudad son: Ciclistas de la calle, Facebook Cyclist, Ciclistas sin fronteras y Libre Actividad.

2.7 Leyes de tránsito

Hoy en día existen algunas leyes relacionadas al ciclismo urbano como: el derecho a circular en las calles al igual que cualquier otro medio de transporte motorizado, pero hay un escaso conocimiento de ellas por parte de los conductores y los mismos ciclistas por lo que no se las aplica en su totalidad.

Los avances en la legislación ecuatoriana fueron posibles gracias a la labor decidida de un grupo de ciclistas y usuarios de bicicleta que se movilizaron desde 2007 y que lograron transmitir en la Asamblea de Montecristi el trabajo de más de 20 organizaciones de ciclistas que elaboraron documentos respecto a la movilidad urbana, la intermodalidad y el diseño de infraestructuras viales para usar mejor el espacio público. (Friedrich Ebert Stiftung, 2015, p.13)

La iniciativa ciudadana sobre todo la de los apasionados al ciclismo, quienes ya tienen experiencia en circulación y conocen de los beneficios al utilizar este medio, saben que mientras más personas se sumen a usar la bicicleta, mayor será el interés por las autoridades para crear campañas de cultura vial e infraestructura en la ciudad.

A continuación la autora ha seleccionado los artículos relacionados al ciclismo urbano de las leyes vigentes actualmente en el país.

2.7.1 LEY DE TRÁNSITO

Obras Públicas (2011), en su "Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial", en relación al ciclismo señala en el Art. 63. Los terminales terrestres, estaciones de trolebuses, metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas

de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura ara el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

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

Obras Públicas (2011), en su “Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

Obras Públicas (2011), en su “Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización.

Obras Públicas (2011), en su “Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial” en relación al ciclismo señala en el Art. 204. Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

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 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 trolebús, metrovía y 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 posterior; 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 ciclopaseos ciudadanos.

Obras Públicas (2011), en su “Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial” en relación al ciclismo señala en el Art. 209.- Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras.

Los municipios, consejos provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas con una anchura que n deberá ser inferior a los dos metros por cada vía unidireccional.

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

Obras Públicas (2011), en su “Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial” en relación al ciclismo señala en el Art.- 210. Cuando se determine que no se ha cumplido con lo señalado en el artículo anterior, el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional sancionará conforme a esta Ley y su Reglamento.

2.7.2 REGLAMENTO A LA LEY DE TRÁNSITO

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 103.- Los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo urbano señala en el Art. 104.- Para el diseño vial de ciclovías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales.

Correos de Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 105.- Los GADs deberán exigirán en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destiladas para su circulación y parqueo de bicicleta, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, señala en el Art. 106.- Los GADs deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas y áreas de aseo para sus usuarios.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 107.- los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de

ciclo vías recreativas (ciclo paseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 175.- Los conductores, en áreas intracantonales, deberán mantener una distancia prudencial mínima de 3 metros con respecto al vehículo al que antecedan en el mismo carril, de tal forma que le permita detenerse con seguridad ante cualquier emergencia.

En áreas perimetrales y rurales, para observar esta distancia se considerará: la velocidad, estado del vehículo condiciones ambientales, el tipo, condiciones y tipografía de la vía, y el tránsito existente al momento de la circulación.

Los vehículos, en sus desplazamientos, mantendrán una distancia lateral de seguridad mínima de 1.5 metros y una mayor distancia cuando rebasen o adelanten a ciclistas, motociclistas y carretas.

Deberán además conducir en los carriles o vías asignados para el efecto.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 209.- En las carreteras los conductores de vehículos automotores de cuatro o más ruedas deberán respetar la preferencia que tienen los motociclistas, similares y ciclistas.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial”, en relación al ciclismo señala en el Art. 212.- Cuando el conductor tenga que cruzar la acera para entrar o salir de un estacionamiento, deberá obligatoriamente respetar la preferencia de paso de los peatones, ciclistas y vehículos.

Correos del Ecuador (2012), en su “Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial” en relación al ciclismo señala en el 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;

Y tendrán las siguientes obligaciones:

1. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos se 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 den 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.

2.7.3 INFRACCIONES DE TRÁNSITO

El Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos (2014), en su “Código Orgánico Integral Penal”, sobre la invasión al derecho de preferencia de vía de los ciclistas señala en el Art. 390.- Contravenciones de Tránsito de quinta clase.- Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

El Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos (2014), en su “Código Orgánico Integral Penal”, sobre los ciclistas señala en el Art. 392.- Contravenciones de tránsito por séptima clase.- Será sancionado con multa

equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no esté permitido.

14. La o el ciclista y conductor de vehículo de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

2.8 Esquema de Variables

Las siguientes variables fueron extraídas de la hipótesis realizada para elaborar este proyecto; dichas variables proporcionaron una guía para el estudio de las técnicas de investigación a realizarse.

Tabla 2 Esquema de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems
Promoción Radial	Temática ciclista	Géneros radiofónicos	<ul style="list-style-type: none"> - Periodístico - Dramático - Musical
		Formatos radiofónicos	<ul style="list-style-type: none"> - Radioclips - Entrevista - Socio drama - Radioteatro
		Público Objetivo	<ul style="list-style-type: none"> - Conductores de auto - Conductores de motocicleta - Ciclistas - Peatones
		Estilo	<ul style="list-style-type: none"> - Coloquial - Técnico
Ciclismo urbano	Circulación en Guayaquil	Ciclistas urbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Grupo focal - Entrevista
		Legalidad	<ul style="list-style-type: none"> - Ley de Tránsito - Reglamento de la Ley de Tránsito - Infracciones
		Agencia de tránsito Municipal	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista
		Condición física	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista a Fisioterapeuta

Capítulo 3

3 Metodología

El paradigma metodológico de esta investigación se alinea como Fenomenológico ya que busca interpretar las condiciones de circulación de los ciclistas urbanos en Guayaquil por medio de la comprobación de metodologías para luego de ello por medio de la elaboración de ocho radioclips, fomentar este medio de transporte.

3.1 Enfoque metodológico

Este proyecto presenta un enfoque metodológico cualitativo, ya que se evaluó la situación de los ciclistas urbanos en Guayaquil, a través de la aplicación y análisis de los instrumentos de recolección de información, como grupo focal y entrevistas.

3.2 Diseño de Investigación

Este proyecto se basó en un diseño descriptivo porque se investigó sobre la actividad ciclista en guayaquil y su posible influencia en la ciudadanía a través de la promoción radial.

3.3 Técnicas de Investigación

En este punto de la investigación es importante la selección de las técnicas de investigación para la recolección y ordenamiento de los datos obtenidos.

Las técnicas seleccionadas son:

Investigación bibliográfica: esta investigación se estableció en la búsqueda de información a través de textos filosóficos y *online*. Sobre todo

páginas web de los grupos ciclistas o de los programas en relación a ciclistas.

Investigación documental: Se seleccionó esta técnica debido a que era necesario conocer sobre leyes referentes al ciclismo y para consolidar bases del tema planteado.

Entrevista semi-estandarizada: Esta técnica fue utilizada para recopilar información referente a la dinámica de los ciclistas urbanos en la ciudad. También para conocer los beneficios físicos de su práctica como medio de transporte. La herramienta de investigación empleó una matriz de preguntas, independientemente a cada entrevistado; Fisioterapeuta, Director y Coordinador de Planificación de la Agencia de tránsito Municipal y Presidenta de BiciUnión.

Grupo focal: La presente investigación utilizó esta técnica debido a su carácter cualitativo. Para su realización se reunió a un delimitado grupo; cinco ciclistas urbanos de diferentes grupos ciclistas de la ciudad, a los cuales se los abordó mediante preguntas abiertas para conocer sus experiencias y opiniones acerca de su circulación en las calles de la ciudad. Las intervenciones fueron grabadas en audio como evidencia.

3.4 Justificación del público de muestra

Para este proyecto de tesis, la investigadora consideró realizar el proceso de grupo focal en un centro comercial de la ciudad de Guayaquil, previamente consultado con los integrantes para que no quede muy lejano a su hogar, conformado por cuatro hombres y una mujer. (Ver Anexo 1)

Cabe señalar que se decidió trabajar con estos ciclistas por las siguientes razones:

- ✓ Son ciclistas que utilizan la bicicleta diariamente en la ciudad, como un medio de transporte.

- ✓ Llevan más de tres años perteneciendo a grupos ciclistas. Dos de ellos son miembros activos y del comité principal la BiciUnión del Ecuador.
- ✓ Por la disponibilidad de tiempo.

Entrevistas:

Además se realizaron cuatro entrevistas, para tener un amplio panorama en relación al ciclismo urbano en la ciudad.

Criterios de selección:

- ✓ Fisiólogo Stalin Jurado, por su conocimiento sobre los beneficios en el cuerpo humano por la práctica el ciclismo. (Ver Anexo 2)
- ✓ Presidenta de BiciUnión del Ecuador y Coordinadora del grupo Ciclistas de la calle, por su experiencia en las calles de la ciudad de Guayaquil además de su competencia y conocimiento sobre los grupos de ciclistas urbanos. (Ver Anexo 3)
- ✓ Director de la Agencia de Tránsito Municipal, por su competencia en el tránsito de la ciudad de Guayaquil. (Ver Anexo 4)
- ✓ Director de Planificación de tránsito de la Agencia de tránsito Municipal, por su conocimiento detallado de las ciclovías y su uso dentro de la ciudad, además de la circulación de ciclistas urbanos. (Ver Anexo 4)

Capítulo 4

4 Resultados y Análisis

4.1 Resultado de grupo focal

En este resultado se organizan las respuestas del grupo focal abordado el pasado 14 de noviembre de 2015, con el objetivo de recopilar las diferentes opiniones y experiencias de ciclistas urbanos de diferentes grupos conformados en la ciudad de Guayaquil. Para esto se convocó a cinco (5) ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte diario.

Se localizó a los ciclistas por medio de investigación a los grupos más numerosos en la ciudad y luego por medio de número telefónico. Fueron entrevistados en el centro comercial City Mall de la ciudad de Guayaquil.

La transcripción del grupo focal se encuentra de manera íntegra en la parte de Anexos, ya que para el análisis es necesario identificar puntos concretos de las temáticas. Se utilizarán citas textuales de los participantes.

Las temáticas resultantes son: tipo de bicicleta, vestimenta, beneficios de practicar el ciclismo urbano, personas motivadas con su ejemplo, método alimenticio cuando salen a andar en bicicleta por la ciudad, accesorios al realizar ciclismo y calles a transitar.

Integrantes

Luis Vélez

Jessica Buenaño

José Cianca

Luis Basucoy

Erick Vítores

Temática: Ciclismo urbano en Guayaquil.

1.- Tipo de bicicleta

El análisis de este apartado fue que se elige la bicicleta que más se adapte a la necesidad de cada conductor. Unos utilizan las más costosas mientras que otros prefieren las de precio moderado dependiendo del sector donde transiten, donde Luis Basucoy destacó *“Tengo dos bicicletas, una ya un poco vieja que es la diaria y una de montaña que es para hacer rutas largas los fines de semana con mis amigos. No he tenido problemas de delincuencia”*.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que los ciclistas urbanos antes de comprar una bicicleta evalúan qué actividades realizarán con ella y en qué parte de la ciudad circularán.

2.- Vestimenta

El análisis de este apartado fue que depende del tipo de trabajo de cada persona o lo de lo que se disponga a realizar a lo largo del día. Es algo personal. Hay que prever el clima. Llevar una muda de ropa más para cambiarse por el sudor y no olvidar un desodorante, a lo que Erick Vaca destacó *“Acá en Guayaquil hace calor siempre. Sudo sólo cuando voy al trabajo. El regreso ya es fresco, además que llego más rápido que en bus o metrovía. Y más cómodo”*.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que los ciclistas urbanos consideran que los condicionantes como el clima o el sudor no son una barrera que impida su circulación en la ciudad

3.- Beneficios de practicar el ciclismo urbano

El análisis de este apartado fue que los ciclistas se sienten más relajados, se liberan de estrés, sienten adrenalina y emoción. Además luego de un tiempo de su uso desarrollan resistencia física y mejoran de reflejos.

Esta actividad les ayudó al tratamiento de enfermedades como gastritis y articulaciones. Al principio les asustaba salir en la ciudad pero luego de leer un manual de ciclismo sólo necesitaron práctica, donde José Cianca destacó *“Todos leemos manuales antes de salir a las calles. Hay gente que no sale porque no sabe qué hacer en el tránsito”*.

Jessica Buenaño destacó *“Si la información vial fuera difundida, más personas usarían la bicicleta, yo tuve beneficio económico de 60 dólares al mes que era lo que pagaba para ir a mi trabajo”*.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que la promoción sobre el uso de la bicicleta sí ayudaría a desarrollar la actividad ciclista. Los beneficios de esta práctica provocaron mejoras en la salud y estado de ánimo además de ahorro de dinero.

4.- Método alimenticio cuando salen en bicicleta por la ciudad

El análisis de este apartado fue que la alimentación de los ciclistas cambió desde que practicaron la actividad, ahora se tiene más selección en consumir cosas saludables.

Depende también de la distancia que vayan a realizar, si la ruta es larga se come ligero antes de salir y si la ruta es corta se puede comer mayor cantidad. Se debe llevar comida con proteína para el camino como barras de cereal, guineo, manzana o mango acompañadas de hidratación que puede ser agua, bebida isotónica o agua con sales minerales. Al final del recorrido se descansa antes de comer un plato fuerte.

Luis Basucoy destacó *“He notado que desde que ando en bicicleta diariamente me mantengo en el mismo peso, aun cuando como más”*.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que gracias a su movilización en bicicleta pueden comer mayores cantidades que antes porque con el desgaste físico diario no tienen sobrepeso.

5.- Personas motivadas con su ejemplo

En el análisis de este apartado se obtuvo que todos tienen familiares, vecinos, compañeros de la universidad o del trabajo que han empezado a utilizar la bicicleta, ya sea como diversión los fines de semana o como medio de transporte diario, donde Jesica Buenaño destaca *“Cuando me preguntan que si me asusta o si he tenido accidentes, les contesto que se necesita leerse un manual de manejo de bicicleta en la ciudad que son breves y fáciles y problema resuelto. Sólo hay que tener las ganas y querer salir a la calle. Siempre ayudo a los principiantes y les va muy bien. Sólo dejan el miedo a las calles”*

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal resaltó que los ciclistas experimentados les sirven de guía a los novatos para educarlos sobre normas viales y que puedan transitar correctamente en las vías. La presencia de los ciclistas motiva a la gente de su alrededor.

6.- Accesorios al realizar ciclismo urbano

En el análisis de este apartado se obtuvo que es importante hacerse visible en las calles. Las bicicletas deben tener reflectivos, luces delantera y trasera para evitar accidentes, donde Luis Vélez destaca *“No hay que olvidarse de colocar reflectivos en la bicicleta porque otra persona podría usarla. La mayoría solo se preocupa de la ropa reflectiva pero esto solo ayuda a una persona”*.

Sobre el uso de casco depende de cada conductor. Algunos creen que no ayuda y otros sí. Se debe tener siempre baterías extras para las luces y usar reflectivos en la ropa.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que es importante tener los accesorios adecuados en la bicicleta y en la ropa cuando se transita por la noche.

7.- Calles a transitar

En el análisis de este apartado se obtuvo que depende del lugar y de la velocidad del tránsito. Si el auto va más rápido es más peligroso, donde José Cianca destaca *“Por ejemplo, la calle Francisco de Orellana en el centro de la ciudad es muy complicado circular, pero a los lados es más tranquilo y se puede andar en bicicleta por ahí. Si es en la noche, es mejor ir por calles alumbradas para que en caso de accidente te vean y te puedan auxiliar”*.

Hay que saber previamente la ruta y elegir calles de las que ya se tenga conocimiento sobre su tránsito para ganar experiencia de manejo. Tener cuidado con la velocidad, estar pendiente y mirar a ambos lados. La mayor seguridad es ir despacio.

Tener en cuenta el lenguaje corporal como la de hacer señal de espacio cuando se transita o la de bajar velocidad. Luis Vélez destaca *“Hay que respetar la vereda y sólo subirse a ella si se irá caminando. Respetar todas las señales de tránsito. Alejarse de los buses porque van despacio y algunos expulsan mucho humo, su bocina es muy alta y desestabilizan el manejo”*.

En base a los resultados de los integrantes del grupo focal se obtuvo que las normas viales se deben respetar siempre. Se debe conocer previamente las calles donde se vaya a transitar. Hacerse visible por medio de lenguaje corporal e ir a una velocidad moderada.

4.2 Resultados de entrevistas

Este proyecto está basado principalmente en entrevistas a profundidad, con el objetivo de conocer la situación de los ciclistas en la ciudad de Guayaquil. Las entrevistas fueron realizadas a:

- Stalin Jurado, Fisiólogo y Coordinador de la carrera de Terapia Física de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Aldy Tello, Presidenta de BiciUnión del Ecuador y Coordinadora del grupo Ciclistas de la Calle
- Abogado Andrés Roche, Director de la Agencia de Tránsito Municipal.
- Ingeniero Fernando Navas, Director de Planificación de Tránsito de la Agencia de Tránsito Municipal

Entrevistado:

Stalin Jurado

Fisiólogo y Coordinador de la carrera de Terapia Física de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

P. ¿Cuáles son los beneficios más importantes en el cuerpo humano con la práctica del ciclismo?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que los beneficios con la práctica del ciclismo son el trabajo íntegro del cuerpo. Mejora la circulación, fuerza en las piernas, resistencia, ventajas en captación de oxígeno, ejercicio aeróbico.

P. ¿Cuáles son los músculos que se ejercitan más con la práctica del ciclismo?

Lo analizado de esta pregunta fue que los músculos que se ejercitan más con la práctica del ciclismo son los miembros inferiores, llamados músculos anti gravitatorios, también cadera glúteos, músculos psoas iliaco, tobillos, tibia anterior, gemelos, músculos de tronco y espalda.

P. ¿Existe alguna contraindicación con la práctica del ciclismo urbano?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que las contraindicaciones de practicar ciclismo son mínimas. El trabajo es más para miembros inferiores. Se debe evitar la actividad si ha salido de alguna cirugía o si la posición que debe mantener en la bicicleta afecta de alguna manera la salud de la persona.

P. ¿Existe alguna condición médica que requiera para la recuperación del paciente, la práctica del ciclismo?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que las condiciones médicas requieren de la bicicleta para la recuperación en donde se necesita que el paciente desarrolle movilidad, fuerza y potencia de músculos como los anti gravitatorios. También sirve para atender problemas localizados, debilidad muscular, sobre todo rodillas. Se utiliza con la enfermedad sistémica, diabetes, hipertensión, osteoporosis, o potenciar la fuerza en las extremidades inferiores.

P. ¿Existe algún tipo de alimentación recomendada durante la práctica del ciclismo urbano?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que cuando se realice el ciclismo urbano hay que consumir alimentos ricos en energía, carbohidratos

y proteína. Tener carga calórica importante para el trabajo muscular que se vaya a realizar.

P. ¿Cuánto tiempo al día se requiere para percibir los beneficios de la práctica del ciclismo urbano?

El resultado del análisis de esta pregunta fue que para percibir los beneficios de la práctica del ciclismo se requiere mínimo de 30 minutos no se debe olvidar el calentamiento y estiramiento. En una semana ya se ve los cambios importantes.

P. ¿De qué manera se puede prevenir lesiones en la práctica de ciclismo urbano?

El resultado del análisis de esta pregunta fue que para prevenir lesiones se debe proteger lo más que se pueda las articulaciones y la cabeza para prevenir heridas, contusiones, etc. Utilizar también la vestimenta adecuada. Nunca exagerar en el trabajo físico, hacer una práctica progresiva es lo más adecuado.

Entrevistada:

Aldy Tello, Presidenta de BiciUnión del Ecuador y Coordinadora del grupo Ciclistas de la Calle.

La BiciUnión lo conforman grupos ciclistas de varias provincias del Ecuador como: Azuay, Pichincha, El Oro, Azogues, Santa Elena, Loja, Santa Domingo de los Tsáchilas y de Guayas que posee mayor cantidad de grupos adheridos.

Con iniciativa de varios ciclistas urbanos en el año 2012 se presentó en la ciudad de Guayaquil un proyecto de Ordenanza Municipal, con el objetivo de garantizar el tránsito de los ciclistas por todas las vías del cantón, hasta

aquellos donde no existen ciclovías. Dicha Ordenanza no fue aprobada por el Municipio, porque aún en esa fecha la ciudad no poseía la competencia de Tránsito.

P. ¿Cómo evalúa el ciclismo urbano actualmente en Guayaquil?

El resultado del análisis de esta pregunta fue que en los últimos tres años el ciclismo se ha desarrollado mucho en la ciudad. Desde la creación de Biciunión se tiene como meta instaurar la actividad ciclista en el país ya como un estilo de vida no sólo como deporte. Dirigido a hombres y mujeres.

P. ¿De qué manera la Biciunión fomenta el ciclismo en la ciudad de Guayaquil?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que por medio de los grupos ciclistas se está generando un desarrollo en el fomento de la actividad, los grupos más populares en Guayaquil son: Ciclistas sin fronteras, Ecuador aventura, Ciclistas de la calle, Libre actividad y Guayaquil en bici.

Todos ellos se encargan de ayudar y educar a los novatos que son quienes llevan poco o nada de experiencia de circulación en la ciudad. Actualmente se está creando un catálogo oficial de información sobre derechos, obligaciones y leyes con respecto a los ciclistas.

P. ¿La Biciunión maneja valores sobre la cantidad de Ciclistas urbanos en la ciudad?

Según el análisis de esta pregunta se obtuvo que BiciUnión no maneja cantidades de ningún tipo en relación a los ciclistas. Se ha solicitado cantidades sobre accidentes y citaciones a las autoridades pero no las

realizan, lo que evidencia que no se toma la debida importancia a los ciclistas.

P. ¿Considera que el proyecto de Ordenanza que reglamenta el uso de las bici rutas y circulación presentado en 2012, mejoraría la situación los ciclistas?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que la aprobación de la Ordenanza no mejoraría totalmente la situación de los ciclistas porque hay un problema en la ubicación de las ciclovías, estas no se encuentran conectadas con el resto de la ciudad lo que provoca que sólo quienes viven cerca de ellas puedan utilizarlas. Otro inconveniente es que no se involucra o consulta a los ciclistas para la realización de estos proyectos.

Mientras que dentro de los proyectos viales sobre movilidad de bicicletas no se involucre a ciclistas, no se generará un servicio totalmente acorde a sus necesidades.

P. ¿En los ciclo paseos nocturnos del grupo “Ciclistas de la calle” cuántos ciclistas se reúnen aproximadamente y cómo es su circulación en la ciudad en relación a los otros vehículos?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que en los ciclopaseos nocturnos diarios se presenta una cantidad de entre 40 a 120 personas, mientras que en los eventos como aniversarios u ocasiones especiales asisten hasta más de 200 personas.

Sobre el manejo en el tránsito se obtuvo que los conductores motorizados no ceden el espacio reglamentado de metro y medio a los ciclistas. Para poder circular en las vías se debe competir con los otros vehículos.

Movilizarse en grupos numerosos les permite visibilizarse en el tránsito y así ganar rápidamente espacio en las calles.

Los ciclopaseos evidencian que sí existen ciclistas en la ciudad y que también son un medio de transporte con el mismo derecho a circular en las vías que un auto o motocicleta.

P. ¿Qué faltaría para que el ciclismo urbano se desarrolle en Guayaquil?

Del análisis de esta pregunta se obtuvo como resultado que la educación vial es el factor principal en el desarrollo de la práctica del ciclismo urbano. Muchas de las personas que manejan bicicleta no están informadas de las reglamentaciones que rodean a la actividad, cometen el error de salir directamente a las calles y es en ese momento cuando se producen los accidentes en las vías.

Las autoridades de tránsito no hacen cumplir las leyes en el caso del uso exclusivo de la ciclovía, permitiendo que autos se estacionen sin ningún tipo de amonestación o citación.

El respeto vial debe existir por parte de motorizados y de ciclistas para que la circulación en las calles sea satisfactoria. Las autoridades también son responsables del incumplimiento de las leyes.

Tomar como ejemplo el desarrollo ciclista de Quito, en donde el Municipio y ciclistas trabajan en conjunto para hacer cumplir las leyes, se toman fotografías de autos que se estacionen en la ciclovía.

P. ¿Cree que los medios como la radio ayudarían en el fomento de ciclismo?

El análisis de esta pregunta dio como resultado que los medios sí pueden generar un aumento de adeptos al ciclismo urbano. Aunque actualmente ninguno de los consultados por la BiciUnión se han interesado ni accedido

en participar en la difusión de esta actividad. Por el momento sólo se genera información a través de las páginas web y redes sociales.

Entrevistados:

Abogado Andrés Roche, Director de la Agencia de tránsito Municipal.
Ingeniero Fernando Navas, Director de Planificación de tránsito de la Agencia de tránsito Municipal (ATM)

P. ¿Cómo evalúa el ciclismo urbano actualmente en Guayaquil?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que se reconoce el desarrollo del ciclismo en estos últimos años, pero que aún no se lo considera como un medio de transporte sino solo un medio recreativo o deportivo.; además que en Guayaquil las personas no respetan todas las leyes viales.

Se argumenta que hay pocos ciclistas que utilizan las ciclovías, uno de los motivos es el clima caluroso y soleado de la ciudad, que produce incomodidad al ciclista.

Se reconoce la afluencia de ciclistas en los ciclopaseos nocturnos y salidas los fines de semana, es decir como algo recreativo y no como medio de transporte.

P. ¿De qué manera la atm fomenta el ciclismo en la ciudad de Guayaquil?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que sí existe apoyo de los Agentes de Tránsito Municipal cuando los grupos ciclistas lo solicitan por escrito, además que sí se hace respetar el uso de los carriles.

Esto evidencia que la Agencia de Tránsito Municipal no tiene algún proyecto o campaña a favor del ciclismo urbano en la ciudad.

P. En la ley de tránsito, Art. 204.- [Derechos de los ciclistas].- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos, ¿La ATM está organizado para escoltar permanentemente a grupos de ciclistas, como las convocatorias abiertas nocturnas?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que el sí hay acuerdos establecidos pero sólo cuando los ciclistas envían previamente comunicados.

P. ¿La ATM maneja registros de citaciones por invasión de autos en las ciclovías y de accidentes a ciclistas?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que no manejan cantidades de ningún tipo porque se argumenta que es escaso el uso de las ciclovías en horas laborables. Se considera que no hay un uso laboral de la bicicleta sólo deportivo.

P. ¿Cuál es el accionar de los agentes de la ATM cuando un ciclista no cumple con una de las obligaciones de la ley de tránsito como: art. 302 abstenerse de llevar pasajeros en el manubrio o ente el conductor y el manubrio; Y cuando se incumple uno de sus derechos como el de que conductores motorizados no respeten su preferencia de vía?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que sí hay una llamada de atención a los ciclistas que cometen esta falta y que se espera una campaña de aprendizaje para aconsejar a los usuarios ciclistas para que no corran mayor riesgo en las calles, como cuando va en contravía.

P. En el año 2012 se presentó un proyecto de Ordenanza que reglamenta el uso de las bici-rutas y circulación de ciclistas en el cantón Guayaquil, que no fue aprobado argumentando que el municipio no asumía la competencia de tránsito en la ciudad, ¿cree usted que con la implementación del ATM esto ya podrá desarrollarse?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que sí se podría realizar la aprobación pero no se tiene una fecha definida.

P. ¿Cree que quienes transitan en las vías cuentan con el conocimiento de los derechos y obligaciones ciclistas?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que se reconoce la falta educación vial por parte de conductores motorizados y ciclistas. La mayoría de accidentes se dan por culpa de los ciclistas más que por conductores. Algunos no respetan las normas viales.

P. ¿Qué sectores abarcan los agentes de la Agencia de la ATM que se transportan en bicicleta y cuántos? y ¿Considera que es una manera de fomentar el ciclismo en la ciudadanía?

En el análisis de esta pregunta se obtuvo que existen 40 agentes movilizándose en bicicleta, más que por fomento del ciclismo se lo realiza por movilidad en áreas con mucho tráfico como el centro y Alborada.

4.3 Comprobación de la hipótesis

Los resultados de la autora permitieron comprobar la hipótesis: La promoción radial sobre la actividad ciclista influye positivamente en el desarrollo del ciclismo urbano en la ciudad de Guayaquil.

En el caso del grupo focal

En el grupo focal realizado a los ciclistas urbanos se destacó que ellos en general ayudan a novatos cuando empiezan a andar en bicicleta, pero esto no es suficiente porque se necesita un medio de comunicación para que más personas puedan conocer estas normas de circulación como derechos, obligaciones y leyes. Actualmente en Guayaquil no hay un espacio radial destinado a este grupo.

Se reconoce que su transitar en la ciudad es conflictivo pero que informándose previamente sobre normas viales, seguridad nocturna y rutas urbanas se puede tener una circulación favorable.

La presencia de los ciclistas motivó a que algunas personas de su círculo social se animen a utilizar este medio de transporte. Esta visibilidad llevada a un medio de comunicación masivo como la radio, con el formato de radioclip puede motivar aún a más ciudadanos.

En el caso de las entrevistas

- En la entrevista realizada al Fisiólogo se comprobó los beneficios físicos en la salud que tiene una persona al practicar el ciclismo diariamente. Además de combatir enfermedades como de problemas de circulación y gastritis.
- En la entrevista realizada a la Presidenta de BiciUnión del Ecuador, se comprobó que en las calles de la ciudad de Guayaquil no respetan al ciclista en las vías, se los trata como si estorbaran cuando en realidad son parte del tránsito. Esto se debe sobre todo al desconocimiento de las leyes, derechos y obligaciones. Se reconoce también que de los mismos ciclistas solo el 50 % está realmente informado. Antes de salir a las calles se necesita conocer sobre cómo manejar adecuadamente.

Aunque la organización ha solicitado espacio en medios, esto no se les ha concedido. La radio aunque no podría ser escuchada por los ciclistas cuando manejan en las calles, por motivos de seguridad; es oída por los conductores de auto, peatones y ciudadanos en general.

- En la entrevista realizada al Directivo y Coordinador de Planificación de la Agencia de Tránsito Municipal de Guayaquil se evidenció que, no se está considerando al ciclismo urbano como un medio de transporte diario, sólo como un deporte. Sí hay un apoyo cuando los ciclistas solicitan que los agentes de la Agencia de Tránsito Municipal los escolten y están abiertos a diálogos, pero no existe documentación acerca de cifras de accidentes ni citas en relación a ciclistas, argumentando que son pocos quienes utilizan este medio. También se reconoce la falta de educación vial por parte de conductores motorizados y ciclistas, y que se necesitan campañas educativas. Los medios de comunicación como la radio ayudarían a que más personas conozcan de esta temática.

Finalmente se comprobó que la hipótesis de este trabajo es ACEPTADA, ya que al realizar el análisis por separado del grupo focal a ciclistas urbanos, la entrevista a los directivos de la Agencia de Tránsito Municipal, el Fisiólogo y la Presidenta de BiciUnión, hizo que se comprobara que la promoción radial sí influiría positivamente en el fomento del ciclismo urbano en Guayaquil.

Capítulo 5

5 Presentación del Proyecto

5.1 Identificación del proyecto

Los ciclistas urbanos de Guayaquil en la actualidad no tienen un espacio en medios de comunicación para dar a conocer contenidos como: sus leyes, derechos, obligaciones y educación vial, es por esto que después de haber realizado las entrevistas y grupo focal se determinó que la propuesta de este proyecto consiste en el **“Diseño de ocho radioclips para fomentar el ciclismo urbano”** en cuyo contenido se priorice la manera adecuada de circular en las calles, sus derechos y obligaciones en el tránsito.

A través de la elaboración de estos clips, se pretende:

- Educar a los ciudadanos de Guayaquil, en especial quienes son parte del tránsito como conductores motorizados y ciclistas para que su circulación en las vías sea con respeto.
- Aumentar el número de ciclistas urbanos en la ciudad.
- Proporcionar a todos quienes estén interesados en practicar el ciclismo urbano una guía didáctica para su desempeño en la ciudad de forma segura.
- Mejorar la calidad de vida por medio del uso de la bicicleta.
- Aumentar la cultura y respeto vial en los ciudadanos.

Para identificar los problemas y consejos de circulación, se realizó una evaluación mediante la aplicación de un grupo focal a ciclistas urbanos y a su vez se contrastó con los resultados de la entrevistas con un Fisiólogo, los Directivos de la Agencia de Tránsito Municipal y la Presidenta de BiciUnión,

con el objetivo de recolectar información relevante para la elaboración de los ocho radioclips.

5.2 Propuesta de los radioclips

A partir del análisis del grupo focal y las entrevistas se obtuvo el contenido de los radioclips; dirigidos a un público joven y adulto, con estilo educativo sin dejar de ser entretenido. Se utilizó como guía algunos de los testimonios de los mismos ciclistas y experiencias personales de la autora para recrear situaciones en el tránsito y generar un radioclip dinámico, para trasladar al radioescucha al mismo escenario de tránsito y que de esta manera se pueda sentir motivado e interesado por la temática.

Cabe destacar que este proyecto es para su autora, que ha circulado en las calles de Guayaquil en bicicleta, una forma de fomentar el ciclismo urbano y también de apoyar a los ciclistas ya existentes para que las calles de la ciudad sean un mejor entorno para su circulación.

El radioclip al igual que el ciclismo urbano no se ha explotado en la actualidad, se eligió este formato por su brevedad y versatilidad. Dentro de cada radioclip se ha mezclado el géneros: musical, dramático y periodístico; para instaurar más impacto en el oyente.

El nombre elegido para los radioclips es "GuayaBike", un nombre breve y llamativo que es la unión de la palabra Guayaquil *Guaya* y la palabra en idioma inglés *bike*, que significa bicicleta en español.

Para la elaboración de los ocho radioclips se elaboró un guion técnico-literario que contiene el texto que se utilizó para la producción de los audios, los cuales fueron grabados por estudiantes de la carrera de Comunicación Social de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil bajo la dirección de la autora de esta investigación quien también locutó como voz institucional; todo el producto fue grabado en el Centro de Producción Audiovisual (CPA) de la misma universidad.

A continuación se detallaran los ocho radioclips con su descripción, el formato de cada uno de ellos fue creado en base a esta investigación.

1.- Anímate a usar la bici

Para la elaboración de este radioclip se consideró desarrollar dos testimonios de mujeres a modo superación personal, sobre los beneficios físicos de la práctica del ciclismo como medio de transporte. La voz institucional completa la idea de cada testimonio y finaliza invitando a los oyentes a utilizar este medio.

2.- Caminos y senderos

Para la elaboración de este radioclip se desarrollaron dos diálogos entre hombres y mujeres ciclistas. En el desarrollo de las conversaciones se plantea la duda de: ¿dónde ir a andar en bicicleta?, y el interlocutor le responde con opciones de lugares donde existen ciclovías con alquiler de bicicleta. La voz institucional refuerza la idea de salir a lugares como parques para disfrutar de la naturaleza.

3.- Accesorios

En este radioclip se decidió que sólo intervenga la voz institucional para que se mantenga un ritmo de recomendaciones a modo de *tips*, sobre la importancia de manejar una bicicleta con todos los implementos adecuados.

4.- Seguridades

En este radioclip se tuvo en cuenta desarrollar dos diálogos de ciclistas: uno entre dos hombres y el otro entre hombre y mujer; ambos recrean situaciones en el tránsito en el que uno de los ciclistas no cumple con las

leyes viales, para que el interlocutor le haga notar su error. La voz institucional agrega recomendaciones sobre manejo en la ciudad.

5.- Manejo en la ciudad

En la elaboración de este radioclip se decidió utilizar dos diálogos: uno entre dos hombres y otro entre dos mujeres, ambos recrean una situación en el tránsito de la ciudad. Esta vez entre ciclista-conductor y entre dos ciclistas. Se enfocan en que uno de ellos no cumple con las leyes viales y el interlocutor corrige su acción. La voz institucional detalla recomendaciones en cada una de ellas.

6.- Leyes

En la elaboración de este radioclip se tuvo en cuenta desarrollar un diálogo entre un hombre y una mujer ciclista, uno de ellos no conoce determinada ley sobre el ciclismo urbano y el interlocutor le corrige. La voz institucional completa la temática señalando otras dos leyes.

7.- Tipos de bicicleta

Para la elaboración de este radioclip se decidió crear un diálogo entre dos hombres ciclistas, uno de ellos quiere comprar una bicicleta nueva y el interlocutor le recomienda las opciones de acuerdo a su uso. La voz institucional completa la idea señalando otros tipos de bicicletas.

8.- Mantenimiento

En la elaboración de este radioclip se tuvo en cuenta desarrollar un diálogo entre dos mujeres ciclistas, una de ellas tiene problemas en el funcionamiento de su bicicleta y la interlocutora le explica las razones por las que debe arreglarla de inmediato. La voz institucional menciona los pasos que se deben cumplir previos a salir en bicicleta.

A continuación la presentación del guión técnico-literario de los ocho radioclips.

Tabla 3 Guion técnico-literario radioclips

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p>	<p>1. Anímate a usar la bici</p> <p>Manejar bicicleta le beneficia a todo tu cuerpo. Al ser un ejercicio aeróbico, mejora tu circulación y la</p> <p>Deja la vida sedentaria, que te envejece y enferma. Mejora tu salud y súbete a la bicicleta como lo hizo Andy...</p>
<p>SP "SONIDO TIMBRE DE BICICLETA"</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP "SONIDO TRÁFICO"</p>	<p>Testimonio: Ya no sabía qué hacer con una gastritis... ya me tenía amargado. Comencé a caminar, mejoré un poco, luego opté por la bicicleta y cambió mi estilo de vida por completo, la utilizo ahora como medio de transporte todos los días.</p>
<p>SP "SONIDO TIMBRE DE BICICLETA"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO 2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOE SATRIANI"</p>	<p>Únete a estos ciclistas y cambia tu vida.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO 1 Y MICRO2</p> <p>SP "SONIDO TRÁFICO"</p> <p>PP MICRO 1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP "SONIDO TRÁFICO"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOE SATRIANI"</p>	<p>2. Caminos y senderos</p> <p>En la ciudad de Guayaquil lugares especiales para circular en tu bicicleta</p> <p>Testimonio:</p> <p>Ciclista 1: ¡Hey Gaby!, ¿adónde vamos a pedalear hoy?</p> <p>Ciclista 2: No sé, quiero salir de la rutina, algo más de naturaleza.</p> <p>Ciclista 1: Ya pues, vamos a la Isla Santay, tiene señalización y alquiler de bicicletas</p> <p>Ciclista 2: ¡Increíble!, pero ¿no es mucha distancia de pedaleo?</p> <p>Ciclista 1: Verás, hay dos caminos, el de la comuna que es más corto y el que llega a Durán que es el más extenso.</p> <p>Ciclista 2: Sí, me parece bien ¡vamos!</p> <p>La libertad que se siente al manejar una bicicleta es una experiencia increíble. Hay una conexión con el ambiente y con uno mismo.</p> <p>Testimonio:</p> <p>Ciclista 1: Cemento y casas por todos lados, a ver si tenemos algo de adrenalina no sé, algo más deportivo</p> <p>Ciclista 2: Sí es verdad, ya debemos cambiar de rutina</p> <p>Ciclista 1: ¿Qué tal el parque Samanes?, hay dos senderos, uno para principiantes y otro más avanzado</p> <p>Ciclista 1: Hmm, no sé, es que creo que mi bicicleta no aguantaría esos esfuerzos...</p> <p>Ciclista 2: ¡Relájate!, allá alquilan bicicletas también.</p> <p>Ciclista 1: ¿En serio?, Cheverísimo, entonces vamos para allá.</p> <p>Recuerda que existen ciclovías para tu circulación como: el campus politécnico, vía a la costa y el parque Samanes.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>SP SONIDO "PEDALES BICICLETA"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>SP SONIDO "PEDALES BICICLETA"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SO MÚSICA TAI CHI</p> <p>SP SONIDO "PEDALES BICICLETA"</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOE SATRIANI"</p>	<p>3. Accesorios</p> <p>Cuando ya tengas tu bicicleta, no olvides adaptarle algunos accesorios importantes:</p> <p>Debe tener luces delantera y trasera. Además un timbre en el manubrio, con el cual alertas de tu presencia a conductores y peatones.</p> <p>Es importante que tu bicicleta tenga reflectivos, ya que éstos ayudan a visibilizarte en las calles.</p> <p>También agrega un guardafango para las ruedas, este protegerá tu ropa cuando llueve. No olvides cubrir la cadena, así no te mancharás de aceite.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA JOE SATRIANI</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP “SONIDO TRÁNSITO”</p> <p>SP “SONIDO BOCINA DE AUTO”</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP “SONIDO TRÁNSITO”</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA “JOE SATRIANI”</p>	<p>5. Manejo en la ciudad</p> <p>Testimonio:</p> <p>Conductor: ¡Oye muévete!</p> <p>Ciclista: ¡Qué pasa!, ¿por qué pitas?</p> <p>Conductor: ¿Qué haces en mitad de la vía?. Tu lugar es a la derecha...</p> <p>Ciclista: A la derecha hay autos parqueados y pueden abrir las puertas, por si no lo sabes, soy parte del tránsito y tengo derecho a circular en las vías.</p> <p>Conductor: ah ya okay, no lo sabía, disculpame... Lo tendré en cuenta la próxima vez.</p> <p>La bocina de carro, utilizada en exceso, desestabiliza al ciclista, y puede provocar caídas graves. Mantener la calma siempre genera una mejor interacción entre los conductores.</p> <p>Testimonio:</p> <p>Ciclista 1: Ya nos cogió la roja...</p> <p>Ciclista 2: Pasémonos no más, si andamos en bici</p> <p>Ciclista 1: ¿Qué te pasa? Somos parte del tránsito y también debemos respetar todas las señales viales, siempre.</p> <p>Ciclista 2: Sí...lo entiendo ahora... No volverá a pasar.</p> <p>Mantén una distancia mínima de un metro y medio con los otros vehículos. Recuerda que no puedes andar en la vereda a menos que vayas caminando con la bicicleta.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP "SONIDO DE TRÁNSITO"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOSE SATRIANI"</p>	<p>6.Leyes</p> <p>Testimonio</p> <p>Ciclista 1: ¿sabes los derechos y obligaciones que tenemos como ciclistas?</p> <p>Ciclista 2: Hmm creo que los leí por ahí, cuéntame igual.</p> <p>Ciclista 1: okay, El derecho a transitar en todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en tuneles y pasos de desnivel. También la preferencia de vía en desvíos de avenidas y carreteras.</p> <p>Ciclista 2: Ah sí, esos están en Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>Ciclista 1: ¡excelente!, que bien que lo recordaste! Además el derecho a cargar la bicicleta sin costo en transporte público, siempre que este cuente con espacio.</p> <p>Has valer tus derechos como ciclista, según el artículo 302.- tienes derecho a ser atendido inmediatamente por los agentes de tránsito sobre denuncias por el incumplimiento de la ley.</p> <p>El código Orgánico Integral Penal, artículo 390.- sanciona con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado y reducción de cuatro puntos y medio en su licencia de conducir.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP "SONIDO TRÁNSITO"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOSE SATRIANI"</p>	<p>7. Tipos de bicicleta</p> <p>Testimonio</p> <p>Ciclista 1: Sabes Andy, ya me quiero comprar otra bici, la mía está muy vieja.</p> <p>Ciclista 2: ¡qué! ¿Tan rápido?, pero si es casi nueva...</p> <p>Ciclista 1: Sí... pero es que no sé... ya está tan desgastada...</p> <p>Ciclista 2: a ver, cuéntame... ¿Qué haces con ella generalmente?</p> <p>Ciclista 1: Verás, la uso para trabajar, para ir a la U y los fines de semana a las rampas.</p> <p>Ciclista 2: A ver, no pues Xavier, okay mira te explico... hay un modelo de bicicleta adecuado para andar en la ciudad y otro para las rampas. Por eso es que ya la tienes en las últimas pues.</p> <p>Ciclista 1: ¿En serio? Y yo recién me entero de esto... pero bueno mejor es tarde que nunca, ¿verdad?.</p> <p>Existen bicicletas para todas las actividades que quieras realizar como por ejemplo: la más adaptada a la ciudad es la híbrida, con llantas de grosor mediano y cuadro ligero, tiene salpicaderas y parilla. La bicicleta cross es una todo terreno, ideal para hacer acrobacias. Y la bicicleta de turismo, adecuada para llevar cargas pesadas</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

CONTROL	LOCUTORIO
<p>SP MÚSICA DE ENTRADA "JOE SATRIANI"</p> <p>PP INTRO GUAYABIKE PRESENTA</p> <p>PP MICRO1</p> <p>PP MICRO1 Y MICRO2</p> <p>SP "SONIDO DE TRÁNSITO"</p> <p>SP "SONIDO PEDALES"</p> <p>PP MICRO1</p> <p>SP MÚSICA TAI CHI</p> <p>PP MICRO2</p> <p>SP MÚSICA DE SALIDA "JOE SATRIANI"</p>	<p>8. Mantenimiento</p> <p>Testimonio</p> <p>Ciclista 1: Qué pesada se siente mi bicicleta...</p> <p>Ciclista 2: ¡claro pues!, Tienes baja una llanta</p> <p>Ciclista 1: ¡Ay no, olvidé revisarla antes de salir!</p> <p>Ciclista 2: Bájate, es mejor arreglarla y que no hagas sobreesfuerzo en las piernas ni en la bici</p> <p>Ciclista 1: Por suerte, Ya casi llegamos a la vulcanizadora...</p> <p>Revisa tu bicicleta aplicando estos cuatro pasos: chequea el aire de las llantas, los frenos, la cadena, ajusta los accesorios como asiento y canasta. Por último rueda previamente con ella para comprobar si está lista para salir.</p> <p>Este fue un consejo de GuayaBike, porque en bici es mejor.</p>

Post-Producción

- Para la edición del contenido de este proyecto la autora consideró tener un sonido instrumental que identifique a los radioclips de “Guayabike”, el elegido fue una melodía de género rock con guitarra eléctrica y acompañamiento de batería. Esta melodía se ubicó en la introducción y despedida de cada radioclip.
- Para los diálogos en las calles se utilizó un fondo de sonido de tránsito para ubicar a los oyentes en la temática.
- Para la voz institucional se utilizó un fondo de sonido calmado y lento con instrumentos de origen asiático, para contrastar con la melodía de la introducción y generar atención.
- En caso de los diálogos se eligió distintos efectos de sonido dependiendo de la temática como: pedales rodando, bocina de auto, timbre de bicicleta, y silbidos.

5.3 Objetivo

El objetivo de este proyecto radial es fomentar el ciclismo urbano en la ciudad de Guayaquil, lo que permitirá que ciclistas y conductores motorizados desarrollen educación vial, mediante la elaboración de ocho radioclips con contenido educativo y a la vez entretenido.

5.4 Recursos humanos, técnicos y tecnológicos asignados

Recursos humanos:

- Alumnos de la carrera de Comunicación Social de la UCSG
- Autora
 - Guion

- Dirección
- Edición
- Voz Institucional

Recursos Técnicos:

- Transmisor de frecuencia modulada
- Consola de 12 canales
- Computador con sistema operativo actualizado
- 2 micrófonos

Recursos Técnicos para ejecución del proyecto

- Programa de edición de audio: Adobe Audition
- Computadora con sistema operativo actualizado
- Flash Memory

5.5 Presupuesto

A continuación se presentan las cantidades aproximadas para la realización de los ocho radioclips sobre ciclismo urbano en la ciudad de Guayaquil.

Recursos	Cantidad
4 Locutores (actores)	\$200
1 Locutor institucional	\$400
Uso de estudio (grabación y edición)	\$100
Otros (impresiones, cd, flash memory)	\$20
Total	\$720

Tabla 4 Presupuesto

5.6 Población beneficiaria

Este proyecto beneficiará a los ciclistas urbanos en la ciudad de Guayaquil, ya que difundirá y educará sobre sus normas viales, derechos y obligaciones en la ley; permitiendo también educar a los conductores motorizados quienes también forman parte del tránsito.

5.7 Resultados esperados

En base a la propuesta desarrollada en este proyecto se espera:

- Mejorar la circulación de ciclistas en las calles de la ciudad de Guayaquil.
- Motivar a los ciudadanos a que usen la bicicleta en la ciudad.
- Aumentar la cultura vial por medio de la educación sobre las normas viales, leyes, derechos y obligaciones de los ciclistas a todos quienes transiten en la ciudad.
- Contribuir con la preservación del medio ambiente y prevención del daño ambiental contemplado en el Art. 14 sobre el Buen Vivir de nuestra Constitución.
- Promover el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto como señala el Art. 15 de nuestra Constitución.
- Impulsar el desarrollo del ciclismo urbano para que las autoridades creen y se involucren con más proyectos en favor de los ciclistas.
- Crear un contenido comunicacional radial que eduque, entretenga e informe de manera efectiva.

- Mejorar la salud de los ciudadanos a través del uso de la bicicleta.

5.8 Cronograma de ejecución

Actividad	Mes/Año												
	Febrero 2016												
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Elaboración de la propuesta del proyecto	X	X	X										
Elaboración del guion técnico-literario				X	X	X							
Grabación de los clips radiales							X	X	X				
Producción final de los clips radiales										X	X	X	
Entrega de los clips radiales													X
Entrega del proyecto													X

Tabla 5 Cronograma

5.9 Resultados obtenidos

El producto final, que consistió en la elaboración del guion técnico-literario, el trabajo de dirección, la voz institucional y la edición de los ocho audios de los radioclips para fomentar el ciclismo en la ciudad de Guayaquil.

Conclusiones

En la presente investigación se buscó fomentar la actividad ciclista en la ciudad de Guayaquil, realizando una investigación de campo entre ciclistas urbanos, un fisioterapeuta y un organismo de control, para la elaboración de ocho radioclips.

Determinando las siguientes conclusiones:

1. Mediante la investigación a los diferentes grupos de mayor afluencia ciclista en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo que son pocos los ciclistas urbanos que conocen todas sus leyes, derechos y obligaciones; además que los ciclistas identifican a la radio como el medio idóneo para la promoción de este contenido; y que las ciclovías consolidadas actualmente en Guayaquil, no tienen conexiones dentro de la ciudad para un ciclismo urbano, más bien sólo para un ciclismo deportivo en el que se tiene que llegar a ellas por medio de otro transporte como un auto o se debe alquilar la bicicleta en el mismo lugar.
2. Los beneficios sobre la salud humana como el fortalecimiento de las extremidades inferiores y las mejoras en la circulación con el uso de la bicicleta como medio de transporte, son poco conocidos por lo que la gente no se interesa por utilizar la bicicleta.
3. Falta de estadísticas y minimización del ciclismo: Conforme a lo reflejado en las entrevistas, las autoridades de tránsito de la ciudad no manejan cifras de accidentes ni infracciones en relación a los ciclistas porque consideran que son un número aún reducido y que las ciclovías no son utilizadas con regularidad.

4. Propuesta: Finalmente se logró la elaboración del guion técnico-literario y los ocho radioclips, los mismos que describen de manera educativa y entretenida la información necesaria para circular en bicicleta dentro de la ciudad.

Recomendaciones

Las recomendaciones de la autora para la posible reproducción de este proyecto son:

- Que los medios radiales, sobre todo deportivos, generen este tipo de contenido educativo, trabajando en conjunto con los grupos ciclistas de la urbe.
- Se recomienda que el horario en el cual se presenten los radioclips sea en la mañana o tarde cuando se tiene mayor sintonía radial.
- En la posible ejecución se recomienda que sea clasificada por el tipo de público A: Todo público y tipo de contenido F: Formativo/educativo/culturales. (disposiciones de la Ley de Comunicación).
- Se recomienda que los medios radiales donde se pueda difundir este contenido maneje un target: adolescente y adulto, de entre 12 a 50 años aproximadamente.
- Generar un registro sobre el número de ciclistas urbanos, por medio de un censo que refleje la realidad de esta actividad.
- Que las autoridades de Tránsito generen registros de los siniestros, multas y citaciones en relación a los ciclistas.
- Que los proyectos de ciclovías en la urbe sean creados en conjunto de los ciclistas para conocer y resolver sus necesidades viales.
- Se propondrá la reproducción de los radioclips en: Diblu 88.9 FM y radio Forever 92.5 FM, también en radio Caravana 750 AM y UCSG radio 1190 AM. Por su target juvenil y adulto y su popularidad en sintonía.

- Que los ciclistas promocionen el contenido que se transmitirá en radio, a través de sus redes sociales y páginas web.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Tránsito. (2008). *Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Disponible en <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Disponible en http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bol_sillo.pdf

Banco Internacional de Desarrollo. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Disponible en https://publications.iadb.org/handle/11319/6808?scope=123456789/1&thumbnail=true&rpp=5&page=1&group_by=none&etal=0

BiciCultura. (2014, s.f.). *La bicicleta es el invento más longevo de la historia y el medio de transporte más civilizado de todos*. Recuperado de <http://www.bicicultura.com.pe/2014/01/la-bicicleta-es-el-invento-mas-longevo.html>

Bici Quito. (2015). *Beneficios de andar en bicicleta*. Disponible en <http://www.biciquito.gob.ec/index.php/info/sabias-que.html>

Bicivilizados. (2015). *Bicivilizados radio*. Disponible en <http://www.bicivilizados.org/>

Embassy Ecuador. (2012). *El uso masivo de la bicicleta para el Buen Vivir*. Disponible en <http://www.embassyecuador.eu/site/images/descargas/uso-masivo-bicicleta-buen-vivir.pdf>

Correos del Ecuador. (2012). *Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre*. Disponible en http://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/REGLAMENTO_A_LA_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf

Friedrich Ebert Stiftung. (2015). *La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas*. Disponible en <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>

Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil. (s.f.). *Proyecto de la Fundación Metrovía*. Disponible en <http://www.metrovia-gye.com.ec/operadores>

Instituto Nacional de estadísticas y Censos. (2014). *Anuario de estado de Transporte*. Recuperado de [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario de Estad de Transporte 2014.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf)

Maigret, É. (2009). *Sociología de la Comunicación y de los medios*. España: S.L. FONDO DE CULTURA ECONOMICA DE ESPAÑA.

Maroto, D. (2014, 4 de Abril). Resultados de opinión ciudadana sobre la convivencia vial en Guayaquil. *Colectivo Guayaquil en bici*. Recuperado de <http://guayaquilenbici.org/2014/04/19/resultados-de-opinion-ciudadana-sobre-la-convivencia-vial-en-guayaquil>

Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Disponible en [http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo org%C3%A1nico integral p enal - coip ed. sdn-mjdhc.pdf](http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo_org%C3%A1nico_integral_penal-coip-ed.sdn-mjdhc.pdf)

Ministerio de Obras Públicas. (2012). *Especial Ciclovías*. Disponible en [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/31-08-2012 Especial Ciclovias.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/31-08-2012_Especial_Ciclovias.pdf)

Obras Públicas. (2011). *Registro Oficial Suplemento 398 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre*. Disponible en <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-1-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal. (2011). *Manual del ciclista urbano de la ciudad de México*. Disponible en <https://www.ecobici.df.gob.mx/sites/default/files/pdf/manual-del-ciclista.pdf>

West, R.; Turner, L. y Hill, M. (2005). *Comunicación, teoría, análisis, aplicación*. España: S.A. MCGRAW-HILL

ANEXOS

Anexo1. Grupo Focal a ciclistas urbanos

Fecha: 14 de noviembre de 2015

Lugar: Centro Comercial City Mall

Actividad: Grupo Focal

Tema: Opiniones, recomendaciones y experiencias como ciclista urbano en la ciudad.

Participantes: 5 integrantes de diferentes grupos ciclistas de la ciudad de Guayaquil.

P1. Luis Vélez. Presidente del grupo Guayaquil en Bici.

P2. Jessica Buenaño. Vicepresidenta del grupo Libre Actividad.

P3. Luis Basucoy. Miembro del grupo Ciclistas de la calle.

P4. Erick Vítores. Miembro del grupo Ciclistas sin fronteras.

P5. José Cianca. Miembro del grupo Libre actividad.

Desarrollo

1.- ¿Qué tipo de bicicleta usar para transporte en la ciudad?

P1. La que más se adapte a la necesidad del conductor.

P2. Unos usan unas más costosas otros prefieren las de precio moderado dependiendo del sector donde transitaran.

P3y P4. Una montañera porque es la que uso para todos lados.

P5. Trato de tener dos, una para todos los días y otra más cara y que sea de deporte.

2.- ¿Cuál es la vestimenta adecuada para andar en bicicleta y accesorios?

P1. Ya que es ciclismo urbano, de transporte. Depende de lo que sea tu trabajo o lo que hagas en el día.

P2. Se debe tener en cuenta medidas de seguridad. Prever el clima. Llevar ropa aparte. Y desodorante.

P3. Se lavan brazos si no se tiene ducha en el trabajo. Algunos no usan casco, es una opción personal. Si llevar mudas extra porque acá hace mucho sol y sudo bastante, pero igual prefiero sudar a la ida al trabajo y no al regreso, porque en bus o metro vía voy incómodo y sudado siempre.

P4. Llevo perfume y ropa extra, nada especial para vestir. Uso lo de siempre.

P5. Ya me acostumbre a usar lo que llevo, solo voy a la universidad.

3.- ¿Qué beneficios has obtenido de practicar el ciclismo urbano en la ciudad?

P1. Sentirse relajado, se libera estrés, sentir adrenalina y emoción

P2. Empecé el uso de bicicleta por enfermedad, sufría de gastritis que cuando inicié con la bicicleta en un mes mejoro mucho. Ahora fomenta su uso. Es una actividad que relaja, al principio da miedo salir en la ciudad, luego de leer un manual de ciclismo todo va bien. Si esta información fuera más difundida la gente se motivaría a salir a las calles. Tuve un beneficio económico de 60 dólares mínimo, que era lo que pagaba para ir al trabajo.

P3. Hay que lanzarse a la práctica, sobre todo en la ciudad de Guayaquil donde es complicado el tráfico, se observa todo el entorno, los conductores y peatones. En salud ayuda mucho, es un ejercicio completo.

P4. Hay mejoras motrices como reflejos al manejar en la bicicleta, para la salud también hubo mejoras, porque sufre de problemas a las articulaciones, se llega al destino más rápido que manejando, se maneja sin miedo a ladrones, con el tiempo se gana resistencia.

P5. Hay muchos beneficios en salud, resistencia física, es anti estrés, se logra disfrutar al aire libre. Claro que antes de salir a andar leí manuales viales para estar informado y no tener accidentes. Hay gente que no sale porque no sabe qué hacer en el tránsito.

4.- ¿Tienen algún método alimenticio en particular cuando salen en bicicleta por la ciudad?

P1. Al llegar de la ruta, se come algo liviano y con mucha hidratación ya que esto limpia el organismo y ayuda a no comer de más para no engordar.

P2. Se tiene más hidratación. Ahora come más de la cuenta porque sabe que hace ejercicio y no hay sobrepeso. Desde que sale en la bicicleta bajo de peso y ahora es más fibra muscular que grasa.

P3. Ahora desde que ando en bicicleta como más, porque he notado que el ejercicio quema las grasas y me mantengo en el mismo peso. Depende de la ruta si es más larga se come más frutas al inicio.

P4. No ha cambiado la alimentación, solo no comer tanto al inicio de la ruta para no vomitar.

P5. Depende de la ruta si es larga, se come ligero y ayuda a resistir más. Y también se lleva guineo y mucha hidratación. Al final del día se descansa y después de un rato se comer algo. La alimentación no ha cambiado mucho desde que inicio el ciclismo urbano, solo que ya hay más selección en consumir cosas saludables como frutas.

5.- ¿Se han incorporado más personas a su alrededor en el uso de la bicicleta?

P1. Cuando yo salgo voy con mis primos, conversamos y paseamos juntos.

P2. Mi hermano y sobrino comenzaron a andar en bici como transporte. Siempre la recomiendo a las personas a mi alrededor. Cuando me preguntan que si me asusta o si he tenido accidentes, les contesto que se necesita leerse un manual de manejo de bicicleta en la ciudad que son breves y fáciles y problema resuelto. Sólo hay que tener las ganas y querer salir a la calle. Siempre ayudo a los principiantes y les va muy bien. Sólo dejan el miedo a las calles

P3. Una compañera de la universidad al verme, comenzó a ir en bicicleta a clases, primero la acompañaba, ahora que aprendió más del manejo en la ciudad sale sola.

P4. El cuerpo en un momento pide andar en bicicleta, se extraña esa sensación de liberación, me pongo a oír música y se sigo pedaleando. Solo se trata de contagiar la aventura y las ganas de explorar nuevos espacios aquí en la ciudad. Los vecinos me vieron y comenzaron a andar, yo los guio para comenzar a tener práctica en la ciudad, también familiares que viven cerca de samanes por donde vivo se animaron y yo los acompaño.

P5. Unas siete personas comenzaron a andar este año por mí, algunas salen solo fines de semana y otros si sale ya como transporte diario. Algunos no tenían bicicleta pero ya la compraron.

6.- ¿Qué accesorios se debería de tener para realizar ciclismo urbano?

P1. Las bicis deben tener reflectivos, también luces, pedales reflectivos, porque si no te ven en el tráfico, te chocan. No hay que olvidarse de colocar reflectivos en la bicicleta porque otra persona podría usarla. La mayoría solo se preocupa de la ropa reflectiva pero esto solo ayuda a una persona

P2. Se debe tener luces delantera y trasera, reflectivos porque el uso de casco es pasivo. No ayuda mucho realmente, no hay evidencia de ello. Es mejor hacerse visible en el transito sobre todo en la noche.

P3. Que sean luces fuertes, tener cuidado con los conductores agresivos, estar muy pendientes

P4. Tener pilas extras porque si te quedas sin pilas para las luces, pueden chocarte y si no se tiene reflectivos es mortal. Ponerte reflectivos en la ropa también, chaleco en tobillos en el timón.

P5. Tener muy importante que la bici tenga todas las luces, porque la puede usar otra persona y estar protegida.

7.- ¿Qué recomendaciones tiene sobre las calles a transitar?

P1. Hay que respetar la vereda y sólo subirse a ella si se irá caminando. Respetar todas las señales de tránsito. Alejarse de los buses porque van despacio y algunos expulsan mucho humo su bocina es muy alta y desestabilizan al manejar.

P2. Hay que saber que ruta es la que se tomara, y coger calles que ya se conozca para tener experiencia de manejo.

P3. Tener cuidado con la velocidad, yo me estrellé en una roja. Fue por una piedra, mi culpa. Los ciclistas debemos tener mucho cuidado. Hay que ver atrás todo el tiempo, tener en cuenta mucho los reflejos, ver a ambos lados. La mayor seguridad es ir despacio.

P4. Tener en cuenta el lenguaje corporal. Hacer señal de espacio cuando se transita. O bajar velocidad, no subirse a la vereda y si se sube, ir caminando. Respetar todas las señales de tránsito.

P5. Depende del lugar, de la velocidad. Si el auto va más rápido es más peligroso. La calle Francisco de Orellana en el centro de la ciudad es mortal pero a los lados es más tranquilo y se puede andar en bicicleta por ahí. Si es en la noche, es mejor ir por calles alumbradas para que en caso de accidente te vean y te puedan auxiliar.

P2. En la bici es menor el tiempo de movilización. En el carro te demoras más hasta para estacionarse, en bus aún más tiempo.

P3. Y se suda de igual manera. Que ir en bus por ejemplo a la ida es esto porque al regreso ya llegar rápido y llegas a bañarte. El cuerpo se acostumbra a esa actividad física y lo pide.

P4. Como ciclista también hay que hacerse respetar, realizar señales, no perder los estribos en las calles. Alejarse de los buses porque van despacio, algunos expulsan mucho humo y su bocina es muy alta, desestabilizan al manejar.

Anexo2 Entrevista a Fisioterapeuta

ENTREVISTA

Stalin Jurado

Fisiólogo

Docente en la carrera de terapia física

1.- ¿Cuáles son los beneficios más importantes en el cuerpo humano con la práctica del ciclismo?

Siendo un deporte en donde el cuerpo humano trabaja íntegramente tiene algunos beneficios desde el punto de vista fisiológico. Mejora la circulación. Es un trabajo generalizado e individual muscular. Mejora la fuerza, resistencia, estimula la circulación en general. Desarrolla ventajas en captación de oxígeno. Es una práctica de ejercicio aeróbica.

2.- ¿Cuáles son los músculos que se ejercitan más con la práctica del ciclismo?

El ciclismo es un deporte en que la persona ejecuta trabajo con miembros inferiores, llamados músculos anti gravitatorios, también cadera glúteos,

músculos psoas iliaco, tobillos, tibia anterior, gemelos, músculos de tronco y espalda.

3.- ¿Existe alguna contraindicación con la práctica del ciclismo?

Las contraindicaciones son mínimas. El trabajo es para miembros inferiores. Salvo que el paciente no pueda por alguna razón patológica. O que esté recientemente fuera de alguna cirugía. O por la posición que debe mantener y que sea contraproducente en el área afectada

4.- ¿Existe alguna condición médica que requiera para la recuperación del paciente, la práctica del ciclismo?

Sí, algunas en donde se necesita que el paciente desarrollo movilidad, fuerza y potencia de músculos como los anti gravitatorios. Para atender problemas localizados, debilidad muscular, sobre todo rodillas, se utiliza la bicicleta estacionaria para el trabajo con resistencia progresiva. En bicicleta dinámica se mejora no solo la fuerza muscular si no también la resistencia. Se utiliza con la enfermedad sistémica, diabetes, hipertensión, osteoporosis, o potenciar la fuerza en las extremidades inferiores,

5.- ¿Existe algún tipo de alimentación recomendada durante la práctica del ciclismo urbano?

Como toda actividad física, para todo deportista. Si hay desgaste de energía donde habrá fatiga hay que consumir alimentos ricos en energía, carbohidrato, proteína. Tener carga calórica importante para el trabajo muscular que se vaya a realizar.

6.- ¿Cuánto tiempo al día se requiere para percibir los beneficios de la práctica del ciclismo urbano?

Un buen programa de ejercicio dirigido como: calentamiento, estiramiento fortalecimiento, es mínimo de 30 minutos. En una semana ya se ve los cambios importantes.

7.- ¿Cuáles son las recomendaciones en cuanto al vestuario y otras seguridades al practicar ciclismo urbano?

Sobretudo cumplir la normativa de educación vial. Transitar por calles reacondicionadas, carril y vía para ciclistas. Protegerse lo más que se pueda para prevenir heridas, contusiones.

8.- ¿De qué manera se puede prevenir lesiones en la práctica de ciclismo urbano?

Utilizando la vestimenta adecuada. No exagerar en el trabajo físico, hacer practica progresiva de la actividad.

Anexo3. Entrevista a Presidenta de BiciUnión Ecuador

Entrevistada

Aldy Tello, Presidenta de BiciUnión del Ecuador y Coordinadora del grupo Ciclistas de la Calle.

En el año 2012 se presentó en la ciudad de Guayaquil un proyecto de Ordenanza Municipal, con el objetivo de garantizar el tránsito de los ciclistas por todas las vías del cantón, hasta aquellos donde no existen ciclovías. Dicha Ordenanza no fue aprobada por el Municipio, porque aun en esa fecha la ciudad no poseía la competencia de tránsito

La Biciunión se creó en el año 2014 con el objetivo de fomentar el ciclismo en el país, lo conforman grupos ciclistas de varias provincias del Ecuador como: Azuay, Pichincha, El Oro, Azogues, Santa Elena, Loja, Santa Domingo de los Tsáchilas y de Guayas que posee mayor cantidad de grupos adheridos.

Desarrollo

1. ¿Cómo evalúa el ciclismo urbano actualmente en Guayaquil?

Está de alguna manera creciendo en los últimos tres años, se está fomentando el uso de la bicicleta ya no simplemente como un deporte sino como un estilo de vida al cual abre más adeptos diariamente, antes el ciclismo solo lo enfocábamos en un cierto sector deportivo, ahora no, es un estilo adaptado para hombres y mujeres para desarrollar distintas actividades en la ciudad. La BiciUnión quiere que la actividad evolucione.

2. ¿De qué manera la Biciunión fomenta el ciclismo en la ciudad de Guayaquil?

La Biciunión de esta manera estamos tratando de hacer hincapié en que se cree una cultura ciclista. Y que se tenga conciencia sobre el uso de la bicicleta dentro de la ciudad. La biciunión por medio de los grupos lo estamos desarrollando como Ciclistas sin fronteras, Ecuador aventura, Ciclistas de la calle, Libre actividad, Guayaquil en bici, estamos tratando de llegar a nuestros miembros y usamos páginas web y redes sociales. Ahora se está creando el catálogo y vamos a tratar de entregarlo el próximo mes

donde están los deberes. Deberes, derechos y como circular en las calles, esto lo maneja el Abogado Ronald Game.

3. ¿Cómo se manejan son grupos con los novatos?

Todos los grupos tienen entre sus actividades una etapa de novatos y se sale y por lo general se les enseña a circular si es en grupo o individual, a qué tener cuidado. Todos los grupos lo realizan. La mayoría de domingos son fuera de la ciudad. Las páginas dan toda la información.

4. ¿La Biciunión maneja valores sobre la cantidad de Ciclistas urbanos en la ciudad?

No, nosotros como grupo ya hemos solicitado varias veces a las autoridades de tránsito y no tienen esas cantidades, eso evidencia que el ciclista no es tomado en cuenta como debe de ser, de autos y motos si existen. Noviembre pasado ninguna entidad nos ayudó con eso.

5. ¿Qué faltaría para que el ciclismo urbano se desarrolle en Guayaquil?

Motivación, conciencia, respeto y seguridad. Es una actividad que involucra a todos. Ciclista, peatón y conductor. Si uno de ellos no respeta, no funciona. Más conocimiento de leyes y cultura vial. Del 100% de ciclistas, los que conocen los derechos, obligaciones y leyes son sólo el 50%. Falta promoción en todo sector. El conductor sabe del metro y medio de seguridad. Pero no lo respetan en las calles. Las ciclovías son ocupadas por autos. Las autoridades no las hacen respetar. En Quito las ciclovías son sagradas. El ciclista envía las fotos a la autoridad. Acá no las hacen respetar. Hay que trabajar en cultura ciclista. No hay incentivo por el Municipio de Guayaquil, como en Quito. El ciclopaseo que se realizó acá en Guayaquil era muy corta. Los proyectos realizados acá no los realizan con ciclistas sino gente particular y eso ocasiona errores.

6. ¿En los ciclo paseos nocturnos de “Ciclistas de la calle” cuántos ciclistas se reúnen aproximadamente y cómo es su circulación en la ciudad en relación a los otros vehículos?

Salimos de lunes a viernes ocho y media. Por lo general 40 personas y llegamos a 120 y a veces pasamos los 200 cuando son eventos específicos como aniversarios. Como ciclistas de la calle es una batalla nocturna transitar en la jungla de acero Guayaquil donde tenemos que pelear por un espacio con un conductor y buscar la forma de hacernos notar. En la calle de la Universidad Estatal, 10 de la noche no hay un carril disponible, los buses cierran a los ciclistas. No hay un orden, somos más vulnerables.

7. ¿Considera que el proyecto de ordenanza que reglamenta el uso de las bici rutas y circulación de ciclistas en el cantón Guayaquil presentado en 2012, mejoraría la situación los ciclistas?

Se puede aprobar, pero las ciclovías no están conectadas. Pero, ¿cómo puedo llegar? Si se vive al sur o norte ¿cómo se llega?, si no está vista para las necesidades de los ciclistas, no funciona. Es por eso que no se utiliza. Al no involucrar ciclistas en los proyectos, no se realiza una ciclovía completa.

8.- ¿Cree que los medios como la radio ayudarían en el fomento de ciclismo?

Los medios de comunicación son una puerta que sí serian estratégicos. Hemos tocado varias puertas pero no se ha conseguido un espacio. Queremos estar presentes en la convención nacional de ciclistas. En mazo viajamos a Chile para traer al país el foro mundial del ciclismo 2017.

Anexo4. Entrevista a la Agencia de Tránsito Municipal

Entrevistado

Abogado Andrés Roche, Director de la ATM

1.- ¿Cómo evalúa el ciclismo urbano actualmente en Guayaquil?

Es una actividad que se está desarrollando, no está aún formalizada en la ciudad, porque es poca gente la que usa la bicicleta como medio de transporte, uno de los factores es el clima. Las personas aún no respetan todas las leyes viales. La ATM escolta a grandes paseos nocturnos cuando los ciclistas salen. Invito a los ciclistas a que se reúnan conmigo para tener un plan semanal Cuando los agentes de atm ven que los ciclistas no cumplen con las obligaciones de la ley de Tránsito se les llama la atención pero no hay multa.

Entrevistado

Ingeniero Fernando Navas, Director de Planificación de tránsito de la ATM

1.- ¿Cómo evalúa el ciclismo urbano actualmente en Guayaquil?

Existen ciclovías que no están muy utilizadas por las personas, una de ellas es vía a la costa. Hay unos proyectos, hace dos años como consultor externo, que es una ciclovía del terminal terrestre Daule al terminal de la metro vía al frente del terminal terrestre. El municipio no la ha construido todavía. Hay ciclovía en el centro de la ciudad pero hay poca afluencia de

ciclistas hace que la gente no respete los carriles exclusivos. El clima no ayuda a hacer ciclismo en el día, en Europa sí. Eso afecta al ciclismo rutinario. En la noche y fines de semana se realiza pero como deporte.

2.- ¿De qué manera la ATM fomenta el ciclismo en la ciudad de Guayaquil?,

Se hace respetar el uso de los carriles, colaborando con ellos los fines de semana o jueves, siempre y cuando no obstaculicen a los demás conductores y manteniendo la seguridad de ellos que es lo principal.

3.- ¿Qué sectores abarcan los agentes de la ATM que se transportan en bicicleta y cuántos? y ¿Considera que es una manera de fomentar el ciclismo en la ciudadanía?

Contamos con 40 bicicletas en la ciudad repartidas en el centro y en el sector de la alborada. Más que por el fomento está pensado para dar agilidad a los agentes para movilizarse en lugares donde hay mucho tráfico.

Esto también ayuda a impulsar el ciclismo de cierta manera... Pero básicamente por movilidad

4.- ¿La ATM maneja registros de citaciones por invasión de autos en las ciclovías y de accidentes a ciclistas?

No hay porque casi no se usan las ciclovías. No en horas laborables. El clima no ayuda para que sea un uso laboral, más bien deportivo. Está pintado y todo, afluencia escasa

5.- En la ley de tránsito, Art. 204.- [Derechos de los ciclistas].- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos. ¿El ATM está organizado para escoltar permanentemente a grupos de ciclistas, como las convocatorias abiertas nocturnas?

Sí, hay acuerdos establecidos. Cuando hay ciclopaseos envían comunicaciones y se da el apoyo. En todo proyecto del Municipio están incluidas las ciclovías.

6.- ¿Cuál es el accionar de los agentes de la ATM cuando un ciclista no cumple con una de las obligaciones de la ley de tránsito como: art. 302 abstenerse de llevar pasajeros en el manubrio o ente el conductor y el manubrio; Y cuando se incumple uno de sus derechos como el de que conductores motorizados no respeten su preferencia de vía?

Se les llama la atención. Esperamos una campaña de aprendizaje se dará consejos a los usuarios para que no corran mayor riesgo. Como cuando va en contra vía.

7.-En el año 2012 se presentó un proyecto de reglamenta el uso de las bicirutas y circulación de ciclistas en el cantón Guayaquil, que no fue aprobado argumentando que el municipio no asumía la competencia de tránsito en la ciudad, ¿Cree usted que con la implementación del ATM esta Ordenanza ya podrá desarrollarse?

Claro que sí, desde agosto del año pasado hay competencia del tránsito. Y se podría realizar.

8.- ¿Cree que quienes transitan en las vías cuentan con el conocimiento de los derechos y obligaciones?

Falta campaña educacional, lo que se empeña el grupo de ciclistas es que se respete la distancia. Las obligaciones son de ambas partes y los accidentes más se dan por los ciclistas. Por las maniobras que hacen eso causa conflictos. Falta de cultura vial en ambos. Los medios de comunicación también aportarían en esta labor.

Anexo 5.





Fotos. Grupo focal ciclistas urbanos

Anexo 6.



Fotos. Entrevista a la Autoridad de tránsito Municipal

Anexo 7.



Foto. Fisiólogo entrevistado

Anexo 8.



Foto. Entrevista a Presidenta de Biciunión

Anexo 9.





Fotos. Producción de radioclips



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Arenas Mendieta María Paulina, con C.C: # 0917271884 autor/a del trabajo de titulación: Influencia de la radio en la promoción del ciclismo en Guayaquil. Producción de ocho radioclips sobre ciclismo urbano previo a la obtención del título de **Licenciada en Comunicación y Periodismo** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, 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 titulación 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 SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 15 de marzo de 2016

f. Ma. Paulina Arenas M.
Nombre: Arenas Mendieta María Paulina
C.C: 0917271884



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Influencia de la radio en la promoción del ciclismo en Guayaquil. Producción de ocho radioclips sobre ciclismo urbano.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Arenas Mendieta, María Paulina		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Tinoco Cruz, Blanca Leticia		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación		
CARRERA:	Comunicación Social		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciada en Comunicación y Periodismo		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de marzo de 2016	No. DE PÁGINAS:	97
ÁREAS TEMÁTICAS:	Radio, Ciclismo urbano.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Comunicación, medios de transporte, ciclismo urbano, ciclovía, radio y actividad ciclista, leyes de tránsito.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>Este proyecto se realizó con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta en las vías de la ciudad de Guayaquil, donde se crean ocho radioclips para informar y educar al ciudadano oyente, conductor de vehículos motorizados y peatones. Como sustento teórico se incluyen conceptos de comunicación, medios de transporte, ciclismo urbano, ciclovías, radio y actividad ciclista y leyes de tránsito. Además el proyecto está sustentado con los resultados obtenidos a través de las técnicas de investigación: entrevistas y grupos focales. El trabajo concluye con la realización de ocho radioclips, su respectivo guion técnico y calendario de grabación.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0996551739	E-mail: pauarenas7@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN: COORDINADOR DEL PROCESO DE UTE	Nombre: Yánez Blum, Sonía Margarita		
	Teléfono: 0991923729		
	E-mail: sonia.yanez01@cu.ucsg.edu.ec / syanez.rrpp@gmail.com		

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	

Ms. Paulina Arenas M.