



Junio 2019 - ISSN: 2254-7630

TEMA:

**ANÁLISIS DEL USO DE LA CICLO-INCLUSIÓN COMO MEDIO DE
TRANSPORTE DIARIO EN SECTOR NORTE DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL
PARROQUIA TARQUI.**

Por Luisa Sánchez Zamora y

Jennifer Díaz

Universidad Laica Vicente Rocafuerte

De Guayaquil

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Luisa Sánchez Zamora y Jennifer Díaz (2019): "Análisis del uso de la ciclo-inclusión como medio de transporte diario en sector norte de la ciudad de Guayaquil parroquia Tarqui", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (junio 2019). En línea

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2019/06/ciclo-inclusion-transporte.html>

Resumen

Hay más de tres millones de personas mueren al año por inactividad física la organización panamericana de la salud (OPS) realizó un estudio a la población ecuatoriana, los resultados fueron arrasadores: Un total del 30% de la población adulta entre 40 y 69 años corre riesgo de padecer problemas cardiovasculares. Esto representa el 20% de causas de muerte en el país, datos alarmantes dado que un porcentaje significativo en el muestreo.

El cuerpo humano está diseñado para moverse, más sin embargo el facilismo que hay hoy en día, hace que las personas sean consumidores habituales de los medios de transporte motorizados para tener un nivel de conformidad mayor que el que genera trasladarse caminando. En la ciudad de Guayaquil hay medios de transporte que trasladan a los residentes guayaquileños como buses, Metrovía y taxis, su consumo diario es masivo por consiguiente genera que la contaminación ambiental que estos producen afecte en un 39% por medio de las emisiones de dióxido de carbono a la contaminación ambiental.

Palabras Claves: Problemas cardiovasculares, mortalidad prematura, hipercolesterolemia, resilientes, ciclovías recreativas.

Abstract

There are more than three million people die per year due to physical inactivity, the Pan American Health Organization (PAHO) conducted a study to the Ecuadorian population, the results were devastating: A total of 30% of the adult population between 40 and 69 years old risk of suffering cardiovascular problems. This represents 20% of causes of death in the country, alarming data given that a significant percentage of the sample.

The human body is designed to move, but nevertheless the ease that exists today, makes people are habitual consumers of motorized means of transport to have a level of compliance greater than that generated by walking. In the city of Guayaquil there are means of transport that transfer Guayaquil residents as buses, subway and taxis, its daily consumption is massive, therefore it generates that the environmental pollution that these produce affect by 39% by means of the dioxide emissions of carbon to environmental pollution.

Keys Words: Cardiovascular problems, premature mortality, hypercholesterolemia, resilient, recreational bike paths.

Introducción

La bicicleta, un vehículo de transporte tan revolucionario como útil que el ser humano inventó a inicios del siglo XIX, ha evolucionado hasta ser considerado como uno de los pocos medios de transporte sostenible en Ecuador.

“Las personas que montan en bicicleta con regularidad ahorran en visitas al médico” Proböse (2012), presidente del Centro de Salud de la Universidad Alemana del Deporte. Muchas personas que sufren molestias típicas como el dolor de espalda, tienen sobrepeso o padecen enfermedades cardiovasculares, podrían obtener muchos beneficios al montar en bici y gozar de muchos años de buena salud si se decidieran a usar más la bicicleta.

El transporte activo podría reducir hasta en un 40% el riesgo de desarrollar cáncer, enfermedades cardiovasculares y mortalidad prematura. (peterman, 2018).

¿Cómo reducir la carga de las enfermedades cardiovasculares?

La OMS ha identificado una serie "inversiones óptimas" o intervenciones muy costo eficaz para prevenir y controlar las enfermedades cardiovasculares (ECV), cuya aplicación es viable incluso en entornos con escasos recursos. Existen dos tipos de intervenciones: las poblacionales y las

individuales; se recomienda utilizar una combinación de las dos para reducir la mayor parte de la carga de ECV.

Un mayor nivel de actividad física se asocia a una menor prevalencia de factores de riesgo cardiovascular. (Celis-Morales, 2015).

He aquí algunos ejemplos de intervenciones poblacionales que se pueden aplicar para reducir las ECV:

- Políticas integrales de control del tabaco
- Impuestos para reducir la ingesta de alimentos con alto contenido de grasas, azúcar y sal
- Construcción de vías peatonales y carriles para bicicletas con el fin de promover la actividad física
- Estrategias para reducir el consumo nocivo de alcohol
- Suministro de comidas saludables en los comedores escolares.

A nivel individual, las intervenciones sanitarias de prevención de los primeros ataques cardíacos y accidentes cerebrovasculares, deben centrarse primordialmente en las personas que, si se tienen en cuenta todos los factores, presentan un riesgo cardiovascular medio a alto o en los individuos que presentan un solo factor de riesgo por ejemplo, diabetes, hipertensión o hipercolesterolemia con niveles superiores a los umbrales de tratamiento recomendados. La primera intervención (basada en un enfoque integral que tiene en cuenta todos los riesgos) es más rentable que la segunda y tiene el potencial de reducir sustancialmente los episodios cardiovasculares. Se trata de un enfoque viable dentro de los servicios de atención primaria en entornos de escasos recursos, que puede ser puesto en práctica incluso por trabajadores sanitarios que no son médicos.

Respuesta de la OMS

En 2013 todos los Estados Miembros (194 países) acordaron, bajo el liderazgo de la OMS, una serie de mecanismos mundiales para reducir la carga evitable de enfermedades no transmisibles (ENT), entre ellos el "Plan de acción mundial para la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles 2013-2020". El citado plan tiene por objeto reducir para 2025 el número de muertes prematuras asociadas a las ENT en un 25%, y ello a través de nueve metas mundiales de aplicación voluntaria. Dos de esas metas mundiales se centran directamente en la prevención y el control de las ECV.

¿Por qué motivo las enfermedades cardiovasculares son un problema en los países de ingresos bajos y medianos?

- Al menos tres cuartas partes de las defunciones causadas por las enfermedades cardiovasculares (ECV) en el mundo se producen en los países de ingresos bajos y medios.
- A diferencia de la población de los países de ingresos altos, los habitantes de los países de ingresos bajos y medios a menudo no se benefician de programas de atención primaria integrados para la detección precoz y el tratamiento temprano de personas expuestas a factores de riesgo.
- Los habitantes de los países de ingresos bajos y medios aquejados de ECV y otras enfermedades no transmisibles tienen un menor acceso a servicios de asistencia sanitaria eficientes y equitativos que respondan a sus necesidades. Como consecuencia, muchos habitantes de dichos países mueren más jóvenes, de ordinario en la edad más productiva, a causa de las ECV y otras enfermedades no transmisibles.
- Los más afectados son los más pobres de los países de ingresos bajos y medios. Se están obteniendo pruebas suficientes para concluir que las ECV y otras enfermedades no transmisibles contribuyen a la pobreza de las familias debido a los gastos sanitarios catastróficos y a los elevados gastos por pagos directos.
- A nivel macroeconómico, las ECV suponen una pesada carga para las economías de los países de ingresos bajos y medios. Se calcula que, debido a la muerte prematura de muchas personas, las enfermedades no transmisibles, en particular las ECV y la diabetes, pueden reducir el PIB hasta en un 6,77% en los países de ingresos bajos y medios con un crecimiento económico rápido.

Contaminación del medio ambiente

La contaminación producida por el tráfico, es aquella contaminación causada por la combustión de combustibles fósiles, especialmente gasoil y gasolina.

Los motores de combustión interna de los vehículos emiten varios tipos de gases y partículas que contaminan el medio ambiente, los productos que se emiten en mayor cantidad son: óxidos nitrosos (NOx), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), compuestos orgánicos volátiles y también macropartículas. “Permite afianzar estilos de vida bajos en carbono, disminuir la congestión vehicular, reducir tiempos de viaje, favorecer los encuentros ciudadanos, evitar el exceso humo y ruido.” Según (Rodríguez, 2017)

A causa de su alto grado de industrialización y actividad económica de las industrias, los transportes que transcurren en los países desarrollados son responsable del 30% al 90% del total

de los gases contaminantes emitidos por el tráfico en todo el mundo. Según la Autoridad de tránsito municipal (ATM), en 2016 se presentaron a la revisión técnica vehicular (RTV) 432.938 vehículos, de los que aprobaron 421.973. En tanto que hasta el 25 de julio de 2017 se han presentado a la RTV 274.415 vehículos, de los cuales aprobaron 260.999. Las principales causas por las que los automotores no aprueban el test es la contaminación ambiental, ya sea por emisión de gases o por el ruido que generan los sistemas de escape defectuosos. Pero muchos propietarios realizan reparaciones ocasionales que les permiten aprobar la revisión. Y una vez superada la prueba, se retoma la calibración normal y, por tanto, los niveles de contaminación.

Tomando en consideración el impacto ambiental que ocasiona un automotor, la bicicleta se ha convertido en el más eficaz y económico a la hora de movilizarse en distancias medias la nueva agenda urbana a nivel internacional reconoce el rol transformador de las ciudades como catalizadores del desarrollo de sociedades, no solo más sostenibles, sino más inclusivas y resilientes. Las ciudades sostenibles requieren de un balance dinámico entre sus objetivos de desarrollo económico, social, cultural y ambiental, en el marco de un sistema de gobernabilidad que permita la participación e inclusión de todos los ciudadanos. El creciente interés en el desarrollo inclusivo a diferentes niveles de la política urbana en la escala internacional, nacional y local, acarrea nuevas oportunidades y desafíos para sociedades urbanas en rápido crecimiento, particularmente en los llamados países en vías de desarrollo. Un mecanismo de gran relevancia para responder a los desafíos y oportunidades relacionados con el desarrollo de políticas inclusivas en contextos urbanos es el paradigma de la movilidad urbana como un factor potencial de inclusión. En ese sentido, las políticas enfocadas en la movilidad son un instrumento para alcanzar las transformaciones perseguidas por la nueva agenda urbana. Las ciudades de América Latina han demostrado un reciente interés por la promoción del uso de la bicicleta a través de acciones como el desarrollo de sistemas de bicicletas públicas, inversión en infraestructura exclusiva, implementación de Ciclovías recreativas y campañas de promoción. Sin embargo, en el marco de la nueva agenda urbana y el aprovechamiento del rol potencial de la movilidad urbana como factor de inclusión e integración, las acciones de promoción de la bicicleta requieren de consideraciones de equidad, entendida como la ausencia de desigualdades sistemáticas en materia de movilidad; accesibilidad, definida como las condiciones para acceder y aprovechar oportunidades esenciales para una vida plena; e inclusión social, entendida como la participación de todos los miembros de la sociedad en la vida económica, social y cultural de las ciudades.

La accesibilidad vincula la disponibilidad de recursos para movilizarse con factores como la distribución de oportunidades en el espacio y la disponibilidad de infraestructura y servicios de transporte. La accesibilidad es relativa y dinámica, ya que se puede medir en relación con otros individuos o grupos sociales, cambios en el tiempo, y se puede definir a diferentes escalas: de individuo a barrios y comunidades.

Costos de transporte

Corresponde a los costos asociados al sistema de transporte entre un origen y un destino para una persona que utiliza un modo de transporte específico. Estos costos abarcan el tiempo de viaje, los costos económicos y esfuerzo (incluyendo la fiabilidad, comodidad, riesgo de accidentes, etc.). Estos costos son el resultado de confrontar la provisión de infraestructura, su ubicación y características y la demanda de transporte tanto de pasajeros como de mercancías, se estableció un precio de \$0,15 por cada bicicleta que se alquile en los recorridos en los que se vayan a desplazar.

Métodos

Diseño: No experimental

La Investigación tiene un diseño no experimental ya que se ejecuta sin manipular variables. Se basa fundamentalmente en la observación de los fenómenos que se relacionan con la ciclo-inclusión tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad. En este tipo de investigación no hay condiciones ni estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural.

Tipo de investigación: Exploratoria

La investigación es de tipo exploratoria ya que se realiza para conocer el tema de la ciclo-inclusión, los resultados de este tipo de tipo de investigación da un panorama del tema, se obtiene la información inicial para continuar con una investigación más rigurosa, se deja planteada y formulada una hipótesis.

Método: Inductivo

El método que se utilizo es el inductivo ya que permite alcanzar conclusiones generales partiendo de hipótesis o antecedentes en particular. El método inductivo se basa en la observación y la experimentación de hechos y acciones concretas para así poder llegar a una resolución o conclusión general sobre estos; es decir en este proceso se comienza por los datos y finaliza llegan a una teoría, por lo tanto se puede decir que asciende de lo particular a lo general.

Enfoque: Cualitativo y cuantitativo

El enfoque que tiene esta investigación es cuantitativo y cualitativo ya que estos métodos son cuidadosos, metódicos y empíricos en la misión de generar conocimiento, de ampliar la evidencia que sustenta ya que al matizarlo o de descartarlo por medio de la observación y evaluación de fenómenos establecen suposiciones o ideas donde demuestran el grado de fundamentos que cumplen las mismas en base a las pruebas o análisis y proponen nuevas observaciones.

Técnica: Encuesta

La encuesta como instrumento exploratorio ayudó a identificar variables y relaciones, sugerir hipótesis de modo que las preguntas diseñadas para medir las variables de la investigación con la cual permite el seguimiento de resultados inesperados, validando otros métodos y profundizando en las razones de la respuesta de las personas.

La población que se escogió para realizar la encuesta fueron centros educativos de tercer nivel tales como:

- Universidad Laica Vicente Rocafuerte
- Universidad Católica Santiago de Guayaquil
- Universidad Santa María
- Escuela superior politécnica del litoral ESPOL
- Universidad estatal de Guayaquil

Herramientas

- Ficha de encuesta
- Aplicación online "Survey Monkey"
- Computadoras
- Impresoras
- Papel A4

Población

La población que se escogió fue el grupo de personas que corresponde a los millennials donde se buscó la población de los alumnos de la universidad laica Vicente Rocafuerte, de la facultad de administración carrera de comercio exterior, la cual cuenta con una población de 698 estudiantes; se extrajo el 30% de la población para sacar la muestra, luego de realizar el respectivo cálculo dio una muestra de 209 personas a quienes se realizó la respectiva encuesta para así determinar si el proyecto es viable.

Resultados

La población a quien se tomó de muestra arrojó datos significativos muy positivos para el análisis de la implementación del ciclo inclusión como medio de transporte diario.

Los encuestados están conscientes del beneficio y el impacto positivo que genera el usar a diario la bicicleta al trasladarse todos los días, es evidente según estudios que garantiza que los índices de mortalidad bajen y el usuario goce de un mejor estado de salud.

Los índices de inactividad son del 32% frente a una población que hace mínimo 3 o menos veces a la semana ejercicios, mas sin embargo están dispuestos a trasladarse en bicicleta a la hora de movilizarse cotidianamente y sustituir el uso de transportes motorizados que generen un impacto ambiental negativo ya sean buses, metrovía, taxis, entre otros.

Bibliografía

Puerto Martín, J.A. Rodríguez Salamanca (1986). La Contaminación atmosférica

Diccionario de la Naturaleza. Hombre, Ecología, Paisaje, pag. 250. ESPASA, CALPE, Barcelona. 1987.

https://www.ceresnet.com/ceresnet/eng/servicios/teleformacion/agroambiente/contaminacion_atmosferica.pdf

Redacción País Adentro (5 de agosto de 2017). Los vehículos son los que más contaminan el aire. El Telégrafo. Recuperado de

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/179/11/los-vehiculos-son-los-que-mas-contaminan-el-aire>

Elsom, Derek (1990). La contaminación atmosférica. Ediciones Cátedra S.A.

<https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n22/02121573n22p193.pdf>

Tedros A. (2016). Enfermedades Cardiovasculares

https://www.who.int/cardiovascular_diseases/about_cvd/es/

Michael A. Chen (2016). Qué es la enfermedad cardiovascular

<https://medlineplus.gov/spanish/ency/patientinstructions/000759.htm>

Redacción el Comercio.com (29 de agosto de 2016). Las enfermedades cardiovasculares son la primera causa de muerte en Ecuador. El Comercio. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/tendencias/enfermedadescardiovasculares-muertes-ecuador-cifras-juangabriel.html>

Redacción País Adentro (12 de marzo de 2011). La marejada impactó en las Galápagos. El Telégrafo. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/10-consejos-para-protegerse-despues-de-sufrir-un-infartohttps->

Juan Francisco, F (26 de mayo de 2017). La bicicleta como medio de transporte eficiente. El Telégrafo. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/408/1/la-bicicleta-como-medio-de-transporte-eficiente>

La Bicicleta como medio de transporte saludable. Recuperado de <https://guiafitness.com/la-bicicleta-medio-de-transporte-saludable.html>

