



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

ESCUELA DE DISEÑO Y COMUNICACIÓN VISUAL

“BICIQUIL”

TRABAJO DE GRADUACIÓN

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN SOCIAL

Presentado por

PEDRO BARZOLA COLOMA

Guayaquil - Ecuador

2018

AGRADECIMIENTO

En primer lugar agradezco a Dios por guiarme en mi camino, por ser quien me ilumina siempre y porque me acompaña en cada situación y está presente en mis decisiones.

A mis padres por ser pilares en mi educación y desarrollo personal, gracias a ellos que siempre confían en mí y están en cada uno de los momentos que más los necesito.

Y a cada uno de mis maestros que han puesto un granito de arena para nuestro crecimiento como grandes profesionales ya que gracias a sus enseñanzas estamos listos para triunfar en el mundo.

DEDICATORIAS

A mis padres

A mis amigos

A mis maestros

DECLARACIÓN EXPRESA

“La Responsabilidad del contenido de esta Tesis de Grado, nos corresponde exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”.

(Reglamento de Graduación de la ESPOL).

Pedro Javier Barzola Coloma

AGRADECIMIENTO	2
DEDICATORIAS	3
DECLARACIÓN EXPRESA	4
ÍNDICE GENERAL.....	5
RESUMEN.....	6
INTRODUCCIÓN.....	7
PROBLEMATICA.....	8
RESULTADOS ESPERDOS.	9
IMPACTO COMERCIAL.	9
PÚBLICO OBJETIVO.....	10
GUION DE EDICION.....	11
PRESUPUESTO.	15
CONCLUSION Y RECOMENDACION.....	16
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.	17
ANEXOS FOTOS.....	18

RESUMEN

En el presente video documental se buscó analizar el estado actual del sistema de transporte no motorizado, cuyos estudios y antecedentes nos indicarán cuáles son las debilidades y fortalezas que se tiene el Municipio de Guayaquil para poder controlar el tráfico. Este sistema de transporte se introdujo después de tener antecedentes que preocupan a las autoridades municipales competentes como es: el aumento del tráfico y el crecimiento acelerado del parque automotriz. Además, del incremento de muertes de ciudadanos que usan este medio de transporte. A medida que transcurre el tiempo, el objetivo más importante es incentivar a los ciudadanos al uso de la bicicleta como medio de transporte, eso contribuirá a bajar los índices de CO2 en el ambiente y al mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos de la capital. A través de este sistema debidamente probado, se analizará la factibilidad de implementarlo en otras ciudades del país que ya tengan o se encuentren en vías de tener esta problemática, con lo cual se contribuirá a la mejora del medio ambiente y al perfeccionamiento de la movilidad. Cabe indicar que se dispone de cifras alarmantes de accidentes de tránsito que impactan a los ciclistas, ir insistiendo en la aplicación de la educación vial a partir de escuelas y colegios, de modo que se genere una cultura vial desde las bases.

Palabras Clave

BICIQUIL, TRÁFICO, NO MOTORIZADO, TRANSPORTE, MEDIO AMBIENTE, PEATÓN.

ABSTRACT

In this video documentary we sought to analyze the current state of the non-motorized transport system, whose studies and background will indicate what are the weaknesses and strengths that the Municipality of Guayaquil has to control traffic. This transportation system was introduced after having a history of concern to the competent municipal authorities such as: the increase in traffic and the accelerated growth of the automotive fleet. In addition, the increase in deaths of citizens who use this means of transport. As time goes by, the most important objective is to encourage citizens to use the bicycle as a means of transport, this will help lower the CO2 indexes in the environment and improve the mobility of the citizens of the capital. Through this duly tested system, the feasibility

of implementing it in other cities of the country that already have or are in the process of having this problem will be analyzed, which will contribute to the improvement of the environment and the improvement of mobility. It should be noted that there are alarming figures of traffic accidents that impact cyclists, insisting on the application of road education from schools and colleges, so that a road culture is generated from the bases.

Keywords:

BICIQUIL, TRAFFIC, NO MOTORIZED TRANSPORTATION,, ENVIRONMENT, PEDESTRIANS.

1. INTRODUCCIÓN

El acelerado crecimiento demográfico, la falta de planificación del área urbana y rural, la limitada previsión de las obras viales de infraestructura, el escaso respeto al derecho vial, entre otras, han ocasionado que Guayaquil enfrente una gran problemática con respecto al tráfico vehicular.

De acuerdo a los datos entregados por la Agencia Nacional de Tránsito (Agencia Nacional de Tránsito), durante el año 2017 fueron registrados 457.520 vehículos en la revisión vehicular, más los vehículos flotantes (son aquellos que vienen de otras provincias por un tiempo corto a la ciudad), que son aproximadamente 50 mil vehículos, dando un total de 507.520 mil vehículos. A esto hay que añadir como dato importante, que la tasa de crecimiento del parque automotor es del 10% anual. De la misma manera existen personas que no viven en forma estable en la ciudad y eso hace que se llegue aproximadamente a 3 millones de habitantes.

En base a lo expuesto en el párrafo anterior, en la Gerencia de Planificación de Movilidad a cargo del Arquitecto Rubio, plantean una explicación breve entre el número de vehículos y la población existente en la actualidad. La relación consiste en: dividir 457.520 mil vehículos para los 2,5 millones de habitantes, lo cual nos da una media de 18%. Este resultado nos quiere decir que solo el 18% de la población de la ciudad de Guayaquil tiene vehículo privado, el resto de la población debe transportarse en medios como: transporte público, taxi, transporte escolar, transporte de trabajo, etc., por lo que de acuerdo a los datos entregados por el INEC (Instituto Nacional De Estadísticas y Censos) se puede llegar con error de hasta el +2%, esto es, máximo se llegaría al 20%

y mínimo al 16% de personas que tienen vehículo.

Con estos datos se vuelve insostenible el crecimiento del parque automotor y se torna muy costoso realizar un nuevo trazado geométrico de las vías en la ciudad de Guayaquil, por eso es que se recomienda realizar inversiones en el mejoramiento del transporte público y al mismo tiempo incentivar el uso de vehículos no motorizados como son las bicicletas, para lograr el descongestionamiento en la ciudad.

Otro de los puntos que generalmente no se toma en cuenta es el uso de la bicicleta en las ciudades, este medio de transporte es de mucha utilidad a causa del tráfico existente en las grandes ciudades, afectando al desempeño del tráfico y es causa de problemas relacionados con la seguridad vial y ciudadana por su mal uso de este medio de movilización.

2. PROBLEMÁTICA

Guayaquil es una metrópolis con casi nulo desarrollo en cuanto a la planificación ciclista, existen organizaciones que participan en el impulso del uso, pero sus exposiciones son periódicas.

Esta investigación está motivada por inquietudes personales frente a la realidad a la que nos enfrentamos en Ecuador, y en particular, a la movilidad que se desarrolla en una de sus ciudades importantes.

Se realizará un video documental para concientizar a los vehículos y peatones a respetar la vía designada para los ciclistas. La ineficiencia del vehículo particular para realizar rutas cortas dentro de la urbe y el despertar de la conciencia ecológica de los ciudadanos han ayudado a convertir a la bicicleta en un modo de transporte urbano rápido, eficiente, económico, y que contribuye a la salud.

En nuestro caso aplicado, los posibles potenciales usuarios de la bici se ven limitados en acceder a las calles ya que existe una limitada infraestructura viaria que no garantiza su seguridad.

3. RESULTADOS ESPERADOS

Se realizará un video documental para concientizar a los vehículos y peatones a respetar la vía designada para los ciclistas.

Es importante actuar en diferentes estamentos, en la ordenación urbana, en la planificación y gestión de la movilidad, en las infraestructuras viarias, en la educación y promoción de una nueva cultura urbana que acepte la pacificación de las vías.

Dentro de este afán y por la motivación de otras ciudades en el mundo que ya han dado pasos importantes para tener una ciudad “más humana” se encuadra la redacción de los presentes criterios para el Plan Director del uso de la Bicicleta el cual recoge medidas de planificación de infraestructura ciclista y de estacionamientos, propone además medidas de impulso al uso, un vistazo a la temas de la bici introducidos en el último manual de capacidad de carreteras y una propuesta de ordenanza de circulación de peatones y ciclistas.

El video documental durara máximo 10 minutos donde se expondrán las entrevistas de las autoridades como Municipio de Guayaquil, Comité Olímpico Ecuatoriano, deportistas de alto rendimiento que se desempeñaron internacionalmente y ciudadanos.

4. IMPACTO COMERCIAL

En la presente se estudia la situación actual de los sistemas de transportación en la ciudad de Guayaquil, y el papel de la bicicleta como medio de transporte en las calles de la ciudad.

El objetivo es aportar criterios para el desarrollo futuro de un Plan Director para la bicicleta, de forma que se tenga las directrices en cuanto a los criterios técnicos y funcionales a favor de la movilidad sostenible (a pie y en bicicleta), pues ambos modos de transporte conviven con el vehículo privado y el transporte colectivo compitiendo por el espacio viario, sobre el mismo territorio.

El diseño de la red de vías ciclistas y secciones tipo de algunas calles representativas debe garantizar las prestaciones a los usuarios más vulnerables y orientar a la ciudad a vivir “de forma más humana”.

Las posibilidades de comercialización para un futuro serán entregadas a medios de comunicación y difundidas por redes sociales en las principales páginas de las

autoridades y universidades que fomenten el ciclismo como ESPOL. Este documental propone criterios técnicos para la implementación de un Plan Director para la bicicleta en nuestro país, que incluya conceptos integrales de sostenibilidad tanto para la movilidad y el equipamiento urbano.

5. DATOS DEL CLIENTE

- Tipo de Cliente: Autoridades y Ciudadanos
- Empresa: Ministerio Del Deporte, Municipio de Guayaquil o Comité Olímpico
- Nombre del Contacto: Miriam Sánchez

6. GUION DE EDICION

Toma	Tiempo	Imagen	Sonido	Diálogo	Tiempo
	Desde Hasta			(comienzo y final de frase)	(de la toma)
1	00:00 - 00:20	Molinete logo de ESPOL y presentación del tema	Efecto de sonido y música	Música	20 seg
2	00:21 - 00:41	Molinete logo documental. Toma con dron de Guayaquil.	Música deportiva de fondo	Música	20 seg
3	00:42 - 01:04	Toma de Guayaquil, ciclistas	Música de fondo	Música	22 seg
4	01:05 - 01:08	Transición tomas de ciclistas y autoridades	Efecto de sonido y música	Música	3 seg
5	01:09 - 01:36	Entrevista Domenica Tabacci	Música de fondo		27 seg
6	01:37 - 01:39	Pantalla dividida en 3 con tomas de Guayaquil y ciclistas	Música de fondo	Música	2 seg

7	01:39 - 02:23	Entrevista Presidente COE Augusto Moran	Música de fondo		44 seg
8	02:24 - 02:26	Pantalla dividida en 3 con tomas de Ciclistas del COE	Música de fondo	Música	2 seg
9	02:27 - 03:01	Entrevista Jaime Nebot	Música de fondo		34 seg
10	03:02 - 03:26	Transición tomas de ciclistas y autoridades	Música de fondo	Música	24 seg
11	03:27 - 04:10	Entrevista en la oficina del Presidente Ecuatoriano de Ciclismo Oswaldo Hidalgo	Música de fondo		55 seg
12	04:11 - 05:06	Transición tomas de ciclistas	Efecto de sonido y música de fondo	Música	10 seg
13	05:07 - 05:17	Planos detalles de los ciclistas en la masa crítica Parque Centenario. Tomas con Go Pro	Efecto de sonido y música de fondo	Música	24 seg
14	05:17 - 05:41	Entrevista en la Federación Deportiva del Guayas con el Técnico de área Francisco Aguilar	música de fondo		10 seg
15	05:42 - 05:52	planos detalles de los ciclistas en vía a la costa	Efecto de sonido y música de fondo	Música	4 seg
16	05:53 - 05:57	Transición tomas de ciclistas	Efecto de sonido y música de fondo	Música	10 seg
17	05:58 - 06:08	Pantalla dividida en 3 con tomas de Ciclistas de la Federación Deportiva del Guayas	Efecto de sonido y música de fondo	Música	12 seg

18	06:09 - 06:21	Entrevista en la Federación Deportiva del Guayas con la entrenadora de ciclismo Denisse Valdez	música de fondo		8 seg
19	06:22 - 06:30	planos detalles de los ciclistas	Efecto de sonido y música de fondo	Música	14 seg
20	06:31 - 06:45	Entrevista al arquitecto Rubio	Efecto de sonido y música de fondo		34 seg
21	06:46 - 06:59	planos detalles de los ciclistas en Chimborazo	música de fondo	Música	
22	07:00 - 07:07	Entrevista a Gina Galeano. Funcionario de ciclismo en Municipio	Efecto de sonido y música de fondo		34 seg
23	07:08 - 07:20	planos detalles de los ciclistas en Bucay	música de fondo	Música	
24	07:21 - 07:44	Entrevista a Hugo Ayala de Facebook Cyclits	Efecto de sonido y música de fondo		34 seg
25	07:45 - 08:38	planos detalles de los ciclistas en Bucay	música de fondo	Música	
26	08:39 - 08:50	Entrevista a Ana Moreno de Facebook Cyclits	Efecto de sonido y música de fondo		34 seg
27	08:51 - 08:58	planos detalles de la bicicleta blanca en homenaje a los fallecidos	música de fondo	Música	8 seg
28	08:59 - 09:03	Entrevista a Ronald Game de ciclistas sin fronteras	Efecto de sonido y música de fondo		44 seg

29	09:04 - 09:16	planos detalles de la bicicleta blanca en homenaje a los fallecidos	música de fondo	Música	8 seg
30	09:17 - 09:24	Entrevista a Arturo Stacey de Pro ciclismo	Efecto de sonido y música de fondo		44 seg
31	09:25 - 09:26	planos detalles de los ciclistas en drone	música de fondo	Música	8 seg
32	09:27 - 09:32	Entrevista a Alberto Hidalgo de Libre actividad	Efecto de sonido y música de fondo		44 seg
33	09:33 - 09:38	planos detalles de los ciclistas en Las Peñas	música de fondo	Música	8 seg
34	09:39 - 10:41	planos detalles de los ciclistas en Las Peñas	música de fondo	Música	8 seg
35	10:42 - 11:21	Créditos	música de fondo	Música	22 seg

7. PRESUPUESTO

Costo de Equipos			
Computadora	2	\$ 2.000,00	\$ 4.000,00
Micrófonos	3	\$ 500,00	\$ 1.500,00
Corbateros	2	\$ 100,00	\$ 200,00
Parlantes	1	\$ 150,00	\$ 150,00
Radios	6	\$ 70,00	\$ 420,00
cámaras	3	\$ 4.500,00	\$ 13.500,00
2 Memorias	3	\$ 25,00	\$ 75,00
Pantallas rebotadoras	2	\$ 60,00	\$ 120,00
Luces	3	\$ 200,00	\$ 600,00
Equipo de reparaciones	2	\$ 30,00	\$ 60,00
Cintas de Producción	3	\$ 100,00	\$ 300,00
Total			\$

			20.925,0 0

PRESUPUESTO PROPIO	
1 Corbatero y cable de 6m de extensión	\$ 52.89
2 Cámara Canon 600 D	\$ 1.800
Trípode Profesional	\$ 70.00
1 Micro SDHC FULL HD	\$ 45.00
3 Tarjetas SD clase 10 / 32 gb	\$ 101.00
Transporte bus y taxi	\$ 251.00
Alimentación	\$ 156.00
Edición	\$ 150.00
2 discos duros externos 1TB	\$ 300.00
1 cartulinas pancacoa	\$ 8.50
1 Pila AAA	\$ 3.38
1 Pila batería	\$ 3.12
Computador Mac Apple Core I5	\$ 900
Servicio de drone	\$150
Servicio de cámara GoPro	\$150
TOTAL	\$ 2.342,6 9

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En respuesta al objetivo planteado, la ciclovía debe ser implantada en la ciudad para poder tener exclusividad de uso, pero en la mayoría de su trazado se encuentra por las veredas o compartiendo vía con otro medio de transporte como la metro.

A través de las entrevistas se conoce el tipo de uso que los habitantes de Guayaquil le dan a la ciclovía y las bicicletas del sistema, por lo que claramente se observa que el uso es por movilidad, el cual cumple los objetivos y expectativas de las autoridades de la

urbe.

Se realizó el video documental Biciquil para proponer al Municipio de Guayaquil y que sea publicado en redes sociales, las estaciones del metro vía para concientizar a los ciudadanos choferes que respeten la distancia de 1,50 metros que tiene derecho el ciclista. Además se creara animaciones con personajes icónicos de Guayaquil como Juan Pueblo en Bicicleta, la iguana y el mono.



Diseño Karla Freire

Además de que tiene problemas de su trazado, se evidencia que los anchos de ciclovía no cumple lo dicho por la norma, por lo que se realizó un levantamiento de la cantidad de kilómetros que tiene correctamente y el resultado fue menos de la mitad de toda la ruta, con un total de 10.3 km de 22 km que compone el circuito, cosa que deja mucho que desear en el trazado de toda la ciclovía. Los ciclistas tienen menos de 1,50 metros de ancho para circular en las calles.

También se concluye que el trazado de la ciclovía en el sector de la vía a la Costa, es sin duda el sector más crítico de todo el trazado ya que falta mantenimiento y hay accidentes de tránsito.

A través de las entrevistas a las autoridades municipales se conoce la ampliación del sistema de la ciclovía en la urbe, por lo que se estima que todo el sistema de transporte público sea interconectado para que exista un circuito cerrado entre todos los medios de transporte que están al servicio de los ciudadanos. En una entrevista con el Ab. Jaime

Nebot se realizara mantenimiento al asfalto del carril de la metro vía.

Como recomendación para el beneficio de los usuarios, es importante implementar el avance tecnológico en bicicletas ya que existe mecanismos electrónicos para que el ciclista haga uso de esta ayuda mecánica en caso de tener pendientes que sobrepasa lo impuesto por la norma, dando así una mayor acogida a los ciudadanos y tener cada día más usuarios no motorizados.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Tránsito.

Carrión, Fernando - Académico de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Dirección de Movilidad de Quito. Encuestas.

INEC. (2010). Censo.

INEN. Norma de ciclovías.

Manual de diseño para infraestructura de ciclovías. Lima, Perú. NEVI - 12. MTOP. (2012).

Plan Movilidad de Guayaquil

10. ANEXOS: FOTOS





