



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

UNIDAD DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Proyecto de desarrollo previa la obtención
del Grado Académico de Magíster en
Administración de Empresas.

TEMA:

EL TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA SOCIO-ECONÓMICA EN
TIEMPOS DE PANDEMIA POR LA COVID-19 EN LA CIUDAD DE VALENCIA-
ECUADOR. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA UNA EMPRESA DE
COMERCIALIZACIÓN DE BICICLETAS.

AUTOR:

ING. KLEBER CEPEDA MORENO

DIRECTOR:

EC. MARIO PÉREZ ARÉVALO PHD.

QUEVEDO – ECUADOR

2021



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

UNIDAD DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Proyecto de desarrollo previa la obtención
del Grado Académico de Magíster en
Administración de Empresas.

TEMA:

EL TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA SOCIO-ECONÓMICA EN
TIEMPOS DE PANDEMIA POR LA COVID-19 EN LA CIUDAD DE VALENCIA-
ECUADOR. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA UNA EMPRESA DE
COMERCIALIZACIÓN DE BICICLETAS.

AUTOR:

ING. KLEBER CEPEDA MORENO

ASESOR:

EC. MARIO PÉREZ ARÉVALO PHD.

QUEVEDO – ECUADOR

2021

CERTIFICACIÓN

Economista Mario Pérez Arévalo Ph.D, en calidad de Asesor de Proyecto de Tesis, previo a la obtención del Grado Académico de Magister en Administración de Empresas, MBA.

CERTIFICA:

Que el Ingeniero Kleber Cepeda Moreno, autor del proyecto de tesis titulado: "El transporte urbano y su incidencia socio-económica en tiempos de pandemia por la covid-19 en la ciudad de Valencia-Ecuador. Estudio de factibilidad para una empresa de comercialización de bicicletas", ha sido revisado en todos sus componentes, por lo que se autoriza su presentación formal ante el tribunal respectivo.

Quevedo, 05 de abril de 2021



Ec. Mario Pérez Arévalo, Ph.D

ASESOR

AUTORÍA

Yo, Ing. Kleber Cepeda Moreno, declaro que el proyecto de investigación aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación personal; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normatividad institucional vigente.



Ing. Kleber Cepeda Moreno

C.I: 1206662171

DEDICATORIA

Este proyecto de investigación está dedicado a:

A Dios, por mantenerme con salud y darme fuerza para conseguir esta meta anhelada de convertirme en Magister.

A la memoria de mi querida Abuelita Isabel Flor + su bendición me protege y me guía por el camino del bien.

A mi Padre y a mi Madre por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy.

A mis hermanos, por su cariño y apoyo incondicional todo este tiempo.

Y a todas las personas que me han apoyado y han hecho que este anhelo concluya con éxito.

AGRADECIMIENTO

Agradezco de manera infinita a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, por darme la oportunidad de estudiar un posgrado.

A mi tutor el Ec. Mario Pérez Arévalo PhD. por brindarme todo su apoyo en este proyecto de investigación, quien me guio con paciencia para el desarrollo de mi trabajo.

A mis amigas Valeria y Josselyn por acompañarme durante toda mi carrera, ustedes son personas muy importantes para mí.

Gracias a todos.

PRÓLOGO

El trabajo investigativo ha sido realizado con el objetivo de analizar los efectos socio-económicos por la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia por la covid 19, en el análisis se evidencia que los usuarios comprenden que el uso frecuente del transporte urbano puede contagiar la enfermedad. Expone en los resultados que los ingresos percibidos logran cubrir todas sus necesidades básicas, sin embargo, existe un pequeño porcentaje de la población se muestra afectado por la crisis pues no puede sustentar todas las necesidades del hogar. A medida que la covid-19 infecta el mundo, el sistema de transporte público asegura la movilización a las diferentes actividades de las personas. Para frenar el contagio de la covid-19 los ciudadanos han adoptado nuevas formas de desplazamiento de un lugar a otro, tomando en consideración la bicicleta, ya que es un vehículo esencial que permite hacer ejercicio ante la actual problemática de la covid los ciudadanos pueden evitar usar el transporte urbano, la investigación afirma que del total de las personas encuestadas un 50% está dispuesto a cambiar el uso del transporte público por la bicicleta en un intento de contrarrestar la actual pandemia además de ayudar en la salud física y mental de las personas.



Antonio Froilan Tovar Arboleda

Ingeniero en Electrónica y Control

RESUMEN EJECUTIVO

Esta investigación se titula “El transporte urbano y su incidencia socio-económica en tiempos de pandemia por la covid-19 en la ciudad de Valencia-Ecuador. Estudio de factibilidad para una empresa de comercialización de bicicletas”. El SARS-CoV-2 es un virus que a nivel mundial ha generado problemas que van desde lo sanitario a lo económico-social. Entre los socio-económicos está el de la transportación urbana, por tal motivo, el objetivo es analizar justamente los efectos sociales y económicos por la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia por la covid 19, además se propone una solución para enfrentar la restricción de la transportación urbana mediante la comercialización de bicicletas, a través de la propuesta de un estudio de factibilidad. Se utilizaron los métodos deductivo, analítico e inductivo, es descriptiva en base a fundamentos teóricos definidos. También se realizó una investigación de campo con encuestas a la ciudadanía y a transportistas del Cantón Valencia- Los Ríos-Ecuador. En los resultados se pudo evidenciar que, los usuarios comprenden que el uso frecuente del transporte urbano puede contagiar la enfermedad de la covid 19, que las personas están dispuestas a utilizar un medio de transporte alternativo entre los que está la bicicleta, y que las relaciones sociales han sido afectadas por el confinamiento y distanciamiento impuestos por el Comité de Operaciones de Emergencia COE Nacional.

Palabras clave: Transporte urbano, socioeconómico y covid-19.

ABSTRACT

This research is entitled “Urban transport and its socio-economic incidence in times of pandemic by covid-19 in the city of Valencia-Ecuador. Feasibility study for a bicycle marketing company ”. Sars Cov 2 is a virus that worldwide has generated problems ranging from health to economic-social. Among the socio-economic factors is that of urban transportation, for this reason, the objective is to precisely analyze the social and economic effects of the decrease in urban transport in the city of Valencia due to covid 19, in addition, a solution is proposed to face the restriction of urban transportation through the commercialization of bicycles, through the proposal of a feasibility study. The deductive, analytical and inductive methods were used, it is descriptive based on defined technical foundations. A field investigation was also carried out with surveys of citizens and transporters of the Cantón Valencia-Los Ríos-Ecuador. The results showed that users understand that the frequent use of urban transport can spread the disease of covid 19, that people are willing to use an alternative means of transport, including bicycles, and that the relationships Social organizations have been affected by the confinement and distancing imposed by the National COE Emergency Operations Committee.

Keywords: Urban, socioeconomic and covid-19 transport

ÍNDICE

PORTADA	i
PORTADA	iii
CERTIFICACIÓN.....	iv
AUTORÍA	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
PRÓLOGO	viii
RESUMEN EJECUTIVO.....	ix
ABSTRACT	x
CAPÍTULO I <u>M</u> ARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	2
1.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA.....	2
1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.3.1 Problema General	3
1.3.2 Problemas específicos.....	3
1.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.5 OBJETIVOS	4
1.6 JUSTIFICACIÓN	5
CAPÍTULO II <u>M</u> ARCO TEÓRICO.....	7

2.1.1 Socioeconómico.....	8
2.1.2 Transporte	8
2.1.3. Transporte público	9
2.1.4 Higiene.....	10
2.1.5 Movilidad urbana.....	11
2.1.6 Pandemia	12
2.1.7 Covid-19	13
2.1.8 Contagio.....	13
2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	15
2.2.1 Problemas socioeconómicos por la covid 19.....	15
2.2.2 Transportación y la covid-19.....	16
2.2.3 Movilidad urbana y la covid-19.....	16
2.2.4 Falta de higiene en los buses como foco de contagio	17
2.2.5 Contexto mundial del covid sobre la demanda del transporte	18
2.2.6 Contexto Nacional del covid sobre la demanda del transporte	19
2.2.7 Movilidad activa durante el Covid-19	20
2.2.8 La covid-19 y la dificultad económica	20
2.2.9 La transportación urbana y su aporte económico	21
2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL	22
2.3.1 Las normas y reglamento de transportación urbana	22
2.3.2 Protocolo de limpieza y desinfección de las unidades de transporte.....	25

CAPÍTULO III METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	30
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	31
3.2 MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN	31
3.3 CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN ...	32
3.3.1 Población y muestra.....	32
3.3.2 Técnicas de investigación	36
3.3.3 Instrumentos de investigación	36
3.4 ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO	36
3.5 RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	37
3.6 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS.....	37
CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN	38
4.1 RIESGOS DE CONTAGIO DE LA COVID 19 POR EL USO DE TRANSPORTE URBANO	39
4.1.1 Resultados de la encuesta a usuarios	39
4.1.2 Resultados de la Entrevista.....	47
4.1.3 Discusión	49
4.2 EFECTO SOCIO-ECONÓMICO DEBIDO A LA RESTRICCIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN URBANA A LOS CIUDADANOS	50
4.2.1 Resultados de la encuesta	51
4.2.2 Resultados de la entrevista	55
4.2.3 Discusión	57

4.3 CONTRIBUCIÓN A LA MOVILIDAD URBANA EL USO DE UN MEDIO ALTERNATIVO COMO LA BICICLETA	59
4.3.1 Resultados de la encuesta	59
4.3.2 Resultados de la entrevista	63
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	66
5.1 CONCLUSIONES	67
5.2 RECOMENDACIONES	68
CAPÍTULO VI PROPUESTA ALTERNATIVA	69
6.1 Título de la propuesta	70
6.2 Justificación	70
6.3 Fundamentación legal.....	71
6.4 Objetivos.....	76
6.5 Ubicación sectorial y física.....	77
6.6 Factibilidad	77
6.7 Plan de trabajo	78
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82
ANEXOS	89

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Índice de transporte público	19
Figura 2 Género de los encuestados	39
Figura 3 Edad de los encuestados	40
Figura 4 Profesión o actividad económica.....	40
Figura 5 Usuarios del transporte público.....	42
Figura 6 Frecuencia del uso del transporte urbano antes de la covid	42
Figura 7 Frecuencia del uso del transporte urbano durante la covid	43
Figura 8 Motivo de su viaje ante la situación actual por la covid	44
Figura 9 Riesgo inminente de contraer la covid-19.....	44
Figura 10 Calidad e higiene del servicio de transporte público.....	45
Figura 11 Distanciamiento físico entre usuarios	46
Figura 12 Limite la capacidad de pasajeros.....	46
Figura 13 Normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional.....	47
Figura 14 Seguridad en el transporte urbano	51
Figura 15 Economía afectada ante la suspensión del transporte urbano	51
Figura 16 Ingresos cubren las necesidades básicas	52
Figura 17 Porcentaje de la disminución de los ingresos.....	53
Figura 18 Afectación de las relaciones sociales	54
Figura 19 Comunicación durante el confinamiento.....	54
Figura 20 Impacto económico debido a la pandemia	55
Figura 21 Cambio de transporte público a otro medio de transporte	59
Figura 22 Medio de transporte que usaría por el transporte público	60

Figura 23 La bicicleta como transporte viable	60
Figura 24 Uso beneficioso de la bicicleta.....	61
Figura 25 Motivación para el uso de la bicicleta	61
Figura 26 Uso de la bicicleta.....	62
Figura 27 Adquisición de bicicleta.....	62
Figura 28 Precio de bicicleta.....	63
Figura 29 Entrevista con el Gerente de la Cooperativa de Transporte Valencia.....	98

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Proyección de la población	33
Tabla 2 Población Área Urbana	33
Tabla 3 Proyección por edades	34
Tabla 4 Dirección Domiciliaria	41
Tabla 5 Actividades y responsables de la propuesta.....	80
Tabla 6 Presupuesto de las actividades	80

INTRODUCCIÓN

En diciembre de 2019 surge en la ciudad China de Wuhan una nueva enfermedad que produce problemas respiratorios, digestivos, cardiacos, entre otros síntomas, que afecta la salud de los humanos. La Organización Mundial de la Salud (OMS) declara el 11 de marzo pandemia mundial la enfermedad denominada covid-19 provocada por el virus SARS-CoV-2 que se extendió rápidamente por el mundo perjudicando la salud y vida cotidiana de la población.

Este acontecimiento cambió drásticamente el estilo de vida de las personas a nivel mundial. El transporte y movilidad también se ha visto afectado y frente al avance de la nueva pandemia, las autoridades se vieron obligadas a detener temporalmente el uso de los trasportes públicos. Estas medidas adoptadas por los gobiernos han repercutido en lo socioeconómico a todas las localidades, además, como lo menciona la OMS, “pueden tener un profundo impacto negativo en las personas, comunidades y sociedades al detener casi por completo la vida social y económica. Dichas medidas afectan de forma desproporcionada a grupos desfavorecidos” (OMS, 2020, pág. 3). La paralización ha bajado la demanda de transportes y asimismo de los bienes y servicios viéndose “afectada la liquidez por el bajo flujo de entradas diarias” (Red de Instituciones Financieras de Desarrollo, 2020) volviéndose así, más vulnerables ante la situación de la pandemia.

La presente investigación consta de seis capítulos, los mismos que a continuación se detallan:

El **Primer Capítulo** está conformado por el marco contextual del trabajo de investigación, en el que se hace referencia a la ubicación y contextualización y se describe la situación actual de la problemática, además, señala el problema general y sus específicos, la delimitación. También contiene el objetivo general y específicos con su respectiva justificación.

El **Segundo Capítulo** contempla la Fundamentación conceptual y teórica de la investigación, transporte público, movilidad urbana, falta de higiene en los buses como foco de contagio y crisis socioeconómica por la covid-19.

En el **Tercer Capítulo** vamos a detallar la metodología empleada en esta investigación, los tipos, métodos, técnicas usadas para la recolección de la información.

El **Cuarto Capítulo** dentro de este apartado se encuentran los resultados de acuerdos con los objetivos estudiados con su respectivo análisis, interpretación y discusión.

En el **Quinto Capítulo** se describen las conclusiones y recomendaciones pertinentes al estudio de investigación.

Sexto Capítulo se refiere al esquema de la Propuesta Alternativa, la cual se basará en el estudio de mercado para proponer soluciones a las necesidades de los ciudadanos del cantón Valencia.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

El cantón objeto del estudio es Valencia en la Provincia de Los Ríos, en el cual se analizan los efectos socio-económicos por la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia por la covid 19. En la actualidad, frente a la pandemia del coronavirus los transportes públicos se han visto afectados debido a que las personas por el alto riesgo de contagiarse han decidido y evitan en lo posible salir de sus hogares, sin embargo, las personas que viven alejados del centro de la ciudad necesitan este medio de transporte para llegar a sus espacios de trabajo, para hacer compras o ir a un centro de salud.

La movilidad urbana en el transporte público es relevante para desarrollo económico, por la pandemia, el subsector de la trasportación ha tenido un cambio drástico y pérdidas significativas que afecta no solo a la transportación de las personas sino también directamente a quienes laboran en el servicio de transporte terrestre, desestabilizando la tranquilidad social e impidiendo el acceso a las actividades económicas de los ciudadanos.

1.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA

La covid-19 aparte de traer serias consecuencias con la salud a nivel mundial, ha provocado graves problemas económicos y sociales para la mayoría de los ciudadanos. Entre los principales problemas de salud están los respiratorios que se manifiestan como gripe, tos, deficiencia pulmonar,

El transporte urbano es un foco infeccioso que intensifica las posibilidades de contraer esta enfermedad ya que es un espacio pequeño y cerrado con poca ventilación donde hay más probabilidades que toque alguna superficie infectada.

El cierre parcial del transporte público para los ciudadanos de bajos recursos ha sido un inconveniente por lo que tienen alternativas al momento de movilizarse ya que no cuenta con transporte privado para sus traslados diarios y llegar a sus trabajos, mercados, farmacias, hospitales, etc.

La restricción del transporte terrestre ha generado problemas sociales y económicos afectando fuertemente la calidad de vida de los ciudadanos. Muchas personas requieren trasladarse de un sector a otro no solo para generar ingresos sino también para mantener las relaciones sociales con sus familiares y amigos. La mayoría de estas personas se desplazan a través del transporte público, por lo que la reactivación económica depende en gran medida del sector de transporte, así mismo, se puede convertir en un vector para la propagación del virus por el alto riesgo de contagio en espacios angostos.

1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.3.1 Problema General

¿De qué manera ha influido en lo socio-económico, la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia a causa de la covid 19?

1.3.2 Problemas específicos

- ¿Cómo incide el alto riesgo de contagio de la covid 19 el uso del transporte urbano?
- ¿De qué manera afecta la restricción del transporte urbano a los ciudadanos?
- ¿Cómo contribuiría a la movilidad en la ciudad el promocionar el uso de bicicletas para la transportación con menos riesgos de contagio de la covid 19?

1.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

CAMPO:	Administración
ÁREA:	Estudio de factibilidad
LÍNEA:	Emprendimiento, administración y desarrollo de empresas
LUGAR:	Cantón Valencia
TIEMPO:	2020

1.5 OBJETIVOS

General

Analizar los efectos socio-económicos por la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia por la covid 19.

Específicos

- Identificar los riesgos de contagio de la covid 19 por el uso de transporte urbano.
- Describir el efecto socio-económico debido a la restricción de la transportación urbana a los ciudadanos.
- Determinar la contribución a la movilidad urbana el uso de un medio alternativo como la bicicleta en la ciudad de Valencia

1.6 JUSTIFICACIÓN

La covid 19 es una pandemia global, que provoca síndromes respiratorios, problemas digestivos y cardiacos. Para la OMS “El virus se propaga rápidamente y los brotes crecen a un ritmo exponencial” (OMS, 2020). Esta enfermedad tendrá un gran impacto en los estilos de vida comportamientos del ser humano y en la forma de desplazarnos. El transporte público en específico es un vector de transmisión del virus. Médicos afirman y advierten del riesgo de diseminación de la covid-19 en lugares cerrados como buses donde el virus puede propagarse rápidamente, el modo de transporte público en general carece de buena higiene y a su vez es inseguro para salud de las personas (Ibold, Medimorec, Wagner, & Peruzzo, 2020).

Las medidas adoptadas por las ciudades han repercutido en lo social y económico, los servicios de la transportación pública han tenido que adaptarse a las medidas de protección emitidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Por consiguiente, esta paralización ha bajado la oferta y demanda de transportes y asimismo de los bienes y servicios, viéndose afectada la población con menos recursos económicos que a su vez son consecuencia de la desigualdad social.

Para la presente investigación se revisan varios documentos bibliográficos como artículos científicos que han servido para la construcción del marco teórico y asimismo para comprender la perspectiva del enfoque de la investigación. Como parte de la metodología se encuentra la investigación de campo, la misma que permite analizar los efectos socioeconómicos por la disminución del transporte público en la ciudad de Valencia.

El aporte que se pretende entregar con el presente trabajo es conocer los efectos socio-económicos que ha tenido la ciudad de Valencia por las restricciones de movilidad pública debido a la pandemia.

A fin de contrarrestar estos efectos y la propagación del virus es necesario adoptar nuevas alternativas de movilización seguras y activas como el uso de la bicicleta, ya que es una forma efectiva para reducir los contagios por las aglomeraciones en el transporte público. En este sentido, dentro de la investigación se realizará una propuesta mediante un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de comercialización de bicicletas, que contribuya al bienestar de las personas, al medio ambiente y por sus bajos costos por su uso podría mejorar la situación económica de la población valenciana a la vez dar un realce atractivo al cantón.

CAPÍTULO II
MARCO TEÓRICO

2.1 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

2.1.1 Socioeconómico

Es una medida total que combina la parte económica y sociológica de la preparación laboral de una persona y de la posición económica y social individual o familiar en relación con otras personas. Además, es un indicador importante en todo estudio demográfico (Vera-Romero & Vera Romero, 2013).

Menciona (Méndez Morales, 2009) “El mejoramiento del nivel socioeconómico de la gente, significa tener mejores ingresos, mejor educación, salud, vivienda, participación cultural y política” (pág. 286).

Los autores (Viguer Seguí & Serra Desfilis, 2008) señalan que socioeconómico “Es un indicador que mide los ingresos que percibe una persona, nivel educativo, está relacionado con la calidad de vida familiar”

2.1.2 Transporte

El transporte consiste en desplazar o trasladar mercancías o personas desde un lugar a otro, utilizando algún tipo de vehículo como medio para conseguirlo. Así, hablamos de transporte marítimo, aéreo o terrestre, y de que este último engloba el transporte por ferrocarril y por carretera como sus ejes principales, dado que también se considera terrestre el fluvial y el transporte por cable (Ruiz Rodríguez, 2010).

Es llevar de un lugar a otro a personas, productos y materiales, es un sistema necesario como actividad económica para el traslado de mercancías con la finalidad de satisfacer necesidades de distintas localidades. Sirve para desplazamiento de personas a cortas y largas distancias con el objetivo de llegar a sus residencias, lugares de descanso u ocio (Tolosa, 2017).

Es un conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar. Además, por esto último, se encuentra íntimamente ligado a eventos económicos y sociales (Islas Rivera & Lelis Zaragoza , 2007).

2.1.3. Transporte público

El transporte colectivo de pasajeros son elementos facilitadores de este proceso de expansión de oportunidades de desarrollo local, ya que permiten acceder, desde un punto de vista espacial, a un puesto de trabajo, un lugar de educación, unas instalaciones sanitarias y a todo tipo de servicios. Por esto, una de las condiciones de base para que se produzca el proceso de integración social es el suministro de un eficiente servicio de transporte colectivo de pasajeros (García-Schilardi, 2013, pág. 37)

El transporte público es clave para garantizar la capacidad de las personas para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad. Este es el dispositivo desmercantilizador más relevante de la accesibilidad, lo que significa que una persona que tiene que desplazarse en la ciudad encuentra en el transporte público la forma más económica de hacerlo. el transporte público es el medio que menos capacidad de pago le demanda al individuo (Hernández, 2017).

La transportación urbana comprende gran parte de la movilidad y desplazamiento por esta razón este modo de transporte se convierta en uno de los mecanismos necesarios y esenciales para el traslado a diferentes lugares su uso es frecuente y es uno de los modos más económicos y de constante utilización por las personas (Marchante Lara & Benavides Velasco, 2018).

2.1.4 Higiene

Generalmente el aseo personal se refiere al acto que un sujeto de forma autónoma y por cuenta propia, lleva a cabo para encontrarse limpio y libre de impurezas en su parte externa. Se realiza con el fin de conservar la limpieza de cualquier agente externo y es fundamental para poder conservar la salud, mejorando incluso la calidad de vida (Del Rosal García, 2017, pág. 101).

Sin higiene, el funcionamiento normal del ser humano a nivel físico, mental y social no se llevaría a cabo y desembocaría en una serie de alteraciones y trastornos. La higiene es la mejor herramienta para mejorar la salud, no solamente a nivel individual, sino a nivel comunitario (Rodríguez Diéguez & Zehag Muñoz, 2009, pág. 100).

La higiene puede enunciarse como una ciencia que estudia los medios sanitarios y sociales precisos para conservar, incrementar y restaurar al máximo la salud física, mental y social de la persona y de los grupos de población. Igualmente, la higiene puede ser una ciencia que actúa sobre los factores personales o ambientales susceptibles de ejercer una acción nociva sobre el desarrollo, la salud y el bienestar de las personas, pretendiendo evitar la aparición y difusión de enfermedades (Hernando Moreno, y otros, 2009, pág. 21).

2.1.4.1. Higiene en el transporte urbano

La participación de los profesionales sanitarios en todos los aspectos de los sistemas de transporte propicia la promoción de los comportamientos saludables, ya que este grupo puede brindar orientación experta sobre la prevención de consecuencias negativas para la salud y una respuesta adecuada a los problemas sanitarios. Un concepto fundamental es que muchas de las consecuencias para la salud que se derivan del diseño y el uso de los sistemas de transporte (Villaveces, 2010, pág. 8).

Los usuarios tienen derecho a que el vehículo esté en muy buenas condiciones para su utilización, la higiene del transporte público puede ser interna es importante mantener libre de suciedad como polvo, grafitis, manchas, goma o cualquier otra sustancia pegadiza o grasosa que perjudique al usuario. Y la limpieza externa, se refiere a que el vehículo se debe limpiar frecuentemente los detalles del transporte entre estos los parabrisas, ventanas, espejos exteriores y neumáticos para garantizar un buen servicio evitando cualquier riesgo letal (Tolosa, 2017).

Es importante mantener el transporte limpio y organizado a fin de evitar riesgos, pérdidas de tiempo y conseguir un entorno seguro, equilibrado. Además, que, al no mantener los transportes en buenas condiciones higiénicas libres de aceite, grasas, restos de productos, entre otros, puede causar obstáculos o que provoquen graves caídas (Romero Mora, 2019, pág. 23).

2.1.5 Movilidad urbana

La movilidad se expresa en el transporte. Es decir, la movilidad es un concepto más amplio que el de transporte y el de transporte público colectivo. Este último comprende aquellos medios que permiten el traslado masivo de personas de un lugar a otro dentro de la ciudad, y que son regulados u operados por un organismo estatal; se considera público desde la perspectiva jurídica por ser un servicio de interés para la sociedad en general, independientemente de quién realice su prestación (García-Schilardi, 2013, pág. 36).

Los desplazamientos de las personas están directamente relacionados con la utilización de los diversos medios de transporte aquellas personas con una mayor capacidad para utilizar los transportes mecánicos se desplazan con más facilidad y, por tanto, tienen más acceso a las actividades urbanas. Las políticas de transporte, que son las que resuelven

las necesidades de movimiento de los ciudadanos, permiten más o menos ciudadanos hacer uso de su propio espacio urbano, en el ámbito laboral, doméstico o lúdico (Miralles Guasch, 2002, pág. 29).

El desplazamiento garantiza el acceso al mercado de trabajo, a los bienes y a los servicios, es decir, permite un uso de la ciudad más abierto y amplio, éste debe tener connotaciones positivas, ya que influye directamente en el enriquecimiento personal y colectivo de los ciudadanos que habitan en el espacio urbano (Miralles Guasch, 2002, pág. 31).

2.1.6 Pandemia

Etimológicamente la palabra pandemia deriva de las voces griegas pan que significa todo y demos que se refiere a pueblo, entendiéndose así como una afectación de la salud a lo largo de un área geográficamente extensa; si bien, se relaciona generalmente a las pandemias como enfermedades causadas por agentes infecciosos (principalmente virus y bacterias), dado que su propagación se da de manera rápida, el término se está utilizando para describir tendencias globales de ciertas condiciones médicas crónicas (Pacora Camargo, 2020, pág. 55).

Según el autor (Henao-Kaffur, 2010) “la pandemia es una infección humana con una nueva enfermedad confirmada en un laboratorio que se transmite rápidamente entre animales y personas, y de humano a humano”.

La (Organización Mundial de la Salud, 2010) manifiesta que pandemia es la propagación de una enfermedad a nivel mundial. Se puede producir una pandemia cuando un virus se propaga rápidamente por el mundo y las personas no tienen anticuerpos para combatir el nuevo virus. Por lo común, los virus que han causado pandemias con anterioridad han provenido de virus que infectan a los animales.

2.1.7 Covid-19

La epidemia de covid-19 fue declarada una pandemia mundial por la OMS el 11 de marzo de 2020. Hasta el 20 de marzo de 2020, se habían notificado más de 254,000 casos y 10,000 muertes en todo el mundo. El brote comenzó en la ciudad china de Wuhan en diciembre de 2019 (Imperial College Londres, 2020).

La covid- 19 es una enfermedad contagiosa causada por el coronavirus SARS-CoV-2 que se descubrió en la ciudad de Wuhan en China en diciembre de 2019 donde ocurrió el primer brote. Este nuevo virus provoca síntomas como fiebre, malestar corporal, dolores de cabeza, problemas cardiaco-respiratorios (OMS, 2020).

El estado de emergencia que se vive en todo el mundo incluye límites (o supresiones, depende de la perspectiva) de la movilidad y la actividad a la ciudadanía, y ha puesto a ciertas frágiles e inciertas biografías en una situación compleja. Este shock ha convertido la vivienda, mediante el confinamiento y la cuarentena, en una institución total (Rabasco, 2020).

2.1.8 Contagio

Según (Real Academia Española) “contagio se refiere a una enfermedad que es contagiosa que se propaga por contacto de un individuo a otro”.

Con la evidencia científica acumulada, se considera que SARS-CoV-2 puede transmitirse de persona a persona por diferentes vías, siendo la principal mediante el contacto y la inhalación de las gotas y aerosoles respiratorios emitidos por un enfermo hasta las vías respiratorias superiores e inferiores de una persona susceptible. También se puede producir el contagio por contacto indirecto a través de las manos u objetos contaminados

las secreciones respiratorias del enfermo (Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias, 2020, pág. 7).

Aunque los animales son el primer origen de la infección, este virus se está propagando rápidamente entre los humanos, es decir, transmisión de persona a persona. Los métodos más comunes de transmisión de una persona infectada a una persona sana son a través de la saliva, presente en el aerosol generado por un estornudo o por una respiración dificultosa, por medio de contacto personales directos y por contactos indirectos a través del tacto con las manos en el rostro (Bruno de Médico, 2020, pág. 107).

2.1.8.1. Contagio por aglomeraciones

Toda aglomeración pública es una condición favorable a la extensión rápida de la enfermedad y a la mayor intensidad a la pandemia, si la aglomeración se encuentra en malas condiciones higiénicas. Mientras más personas estén en un mismo sitio, mayor el riesgo de contagio, en especial cuando no se puede mantener el distanciamiento físico (Secretaría de Salud Quito, 2020).

La rapidez de la extensión es proporcionada a la concentración de la pandemia de la masa aglomerada, y asimismo, la violencia de la pandemia es tanto más pronunciada, cuanto menos han sufrido la enfermedad o la han resistido los individuos que componen la aglomeración es decir, la violencia de la pandemia es tanto menor en una aglomeración más castigada, por cuanto los individuos que han sufrido la acción de un foco pandémico, gozan una especie de inmunidad que contrapesa los nocivos efectos de la aglomeración (Tardieu, 1885, pág. 697).

La prevención y elusión de la circulación del virus por su transmisión comunitaria en aglomeraciones de personas concentradas en un espacio físico cerrado, tiene otro tipo de

respuestas. la inmovilización humana por encierro en un lugar de confinamiento determinado es solo una de las múltiples medidas posibles, que prioriza unas necesidades sobre otras. Es fundamental para concebir todas las alternativas que seamos capaces de elaborar (Di Nella & Ibáñez, 2020, pág. 417).

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1 Problemas socioeconómicos por la covid 19

Cuando el brote de la pandemia COVID-19 se convirtió en un desafío internacional a principios de marzo de 2020, nos dimos cuenta muy rápidamente de que el impacto en el sector del transporte sería enorme. No sólo que el sector del transporte es uno de los vectores de transmisión, sino también que, con las limitaciones sociales y económicas, se hizo evidente que la demanda de transporte disminuiría y que los servicios de transporte tendrían que adaptarse a las condiciones de la emergencia (Ibold, Medimorec, Wagner, & Peruzzo, 2020).

Es innegable el impacto negativo que ha tenido la pandemia a nivel mundial y el Ecuador no ha sido la excepción, la crisis sanitaria ha llevado que los problemas económicos y sociales que ya se presentaban previo a pandemia se profundicen aún más, pues las medidas de confinamiento y distanciamiento han producido una recesión importante en las diferentes actividades económicas, lo cual se ve reflejado en los niveles de desempleo (Red de Instituciones Financieras de Desarrollo, 2020, pág. 60).

Para los transportistas la situación económica es compleja y se prevé que las industrias de transportes de pasajeros seguirán afectadas al menos en el medio plazo, donde la situación económica y financiera repercutirá en los ingresos diarios para satisfacer sus necesidades especialmente en las unidades más vulnerables (Roa, 2020).

La paralización del transporte público ha perjudicado a estudiantes internacionales que han quedado atrapados sin acceso a la movilización por medio del transporte urbano, lo que no permite la fácil adquisición al comprar alimentos y para trasladarse a establecimientos de salud y trabajos.

2.2.2 Transportación y la covid-19

El transporte público sigue siendo un servicio esencial durante la pandemia. Aun cuando la mayoría de las personas se quedan en sus hogares, las ciudades deben proporcionar acceso prioritario a las personas que más necesitan transporte asequible y seguro, incluidas las personas con discapacidad, atención médica de primera línea y otros trabajadores esenciales. Los habitantes de asentamientos informales alejados de los centros urbanos necesitan transporte público para acceder al mercado laboral y ganar salarios diarios. Y muchos no tienen otros medios para llegar a instalaciones médicas y otros servicios (Un Habitat, 2020).

La disminución generalizada en el uso del transporte público tiene dos causas principales, una de ellas es relativa a las medidas de restricciones diversas tomadas por los gobiernos, la otra a la percepción y reacción de temor o de rechazo por parte de la población, hacia el uso del transporte público, considerado desde el comienzo como vector de contagio altamente riesgoso (Arrequi, Vázquez Wlasiuk, Giglio, & Aón, 2020).

2.2.3 Movilidad urbana y la covid-19

Movilidad urbana durante y después de la pandemia de covid-19 ejerce un impacto significativo sobre la salud. Las ciudades y sus habitantes deben emprender acciones urgentes ahora, vinculadas a cambios a más largo plazo. El transporte activo y la provisión de suficiente espacio público para que la ciudadanía pueda moverse al tiempo que

mantiene la distancia física deberían ser las principales prioridades (Instituto de Salud Global Barcelona, 2020).

El virus covid-19 y la propagación mundial de esta enfermedad tiene gran impacto en la movilidad de las personas y en su comportamiento por el confinamiento. Los proveedores de servicios de traslado en el mundo se vieron obligados a suspender los servicios, optaron por disminuir el personal que laboraban directamente en las unidades de transporte y adoptaron nuevas medidas de protección para los conductores, ayudantes y usuarios (Sustainable Urban Transport Project, 2020).

Los gobiernos de todos los países del mundo han decidido tomar como medida de prevención y mitigar el contagio masivo la paralización de la movilización de personas en el transporte público, sin embargo, se mantiene operando a las unidades de transporte lo que se espera con esta medida es controlar la propagación por aglomeraciones dentro de este medio de traslado público (Schneider, 2020, pág. 2).

2.2.4 Falta de higiene en los buses como foco de contagio

La grave situación del transporte público por la covid.19 pone en riesgo la salud no solo de los pasajeros, sino también al personal que labora en estos medios de transporte (Ibold, Medimorec, Wagner, & Peruzzo, 2020).

El sector de transporte en las ciudades se encuentra en un momento de incertidumbre. La pandemia es una oportunidad para promover la movilidad individual no motorizada, también es importante mejorar la gestión y las prácticas del transporte público para garantizar el derecho a la ciudad de toda la población (Arrequi, Vázquez Wlasiuk, Giglio, & Aón, 2020).

El distanciamiento social es la medida más segura y si en lo posible se debe evitar salir a la calle, pero es obvio que esto no se puede porque muchos ciudadanos necesitan movilizarse en el transporte público para llegar sus lugares de trabajo.

El transporte público es un espacio de interacción social importante que sin lugar a duda el este medio de transporte es uno de los lugares más riesgosos para infectarse por el covid-19. Estudios revelan que existe mayor posibilidad de contraer coronavirus por el uso frecuente de transporte público en comparación con las personas con uso poco frecuente. (Lópex Olmedo, y otros, 2020)

La decisión de controlar el proceso de diseminación es decir es necesario ventilar los espacios y lugares donde se pueda producir aglomeraciones es otra medida importante

La disminución de viajeros en los transportes públicos y el control de uso de este servicio ha hecho que la aglomeración o afluencia de personas disminuya a tal punto que los transportes urbanos se vean afectado en sus ingresos diarios y han tenido que implementar medidas de bioseguridad a fin de resguardar la salud de los usuarios. (Schneider, 2020).

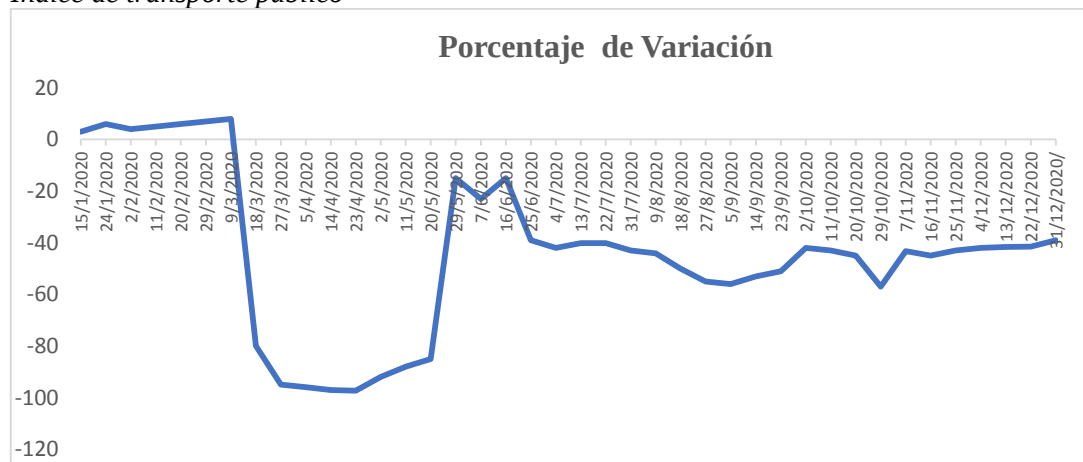
2.2.5 Contexto mundial del covid sobre la demanda del transporte

El transporte público sigue siendo fundamental, sobre todo para los pobres de las zonas urbanas y los grupos vulnerables que necesitan seguir desplazándose al trabajo y accediendo a servicios esenciales. Si no se invierte la tendencia, el descenso del número de usuarios y su continua estigmatización, podrían poner en peligro el proceso general de transición hacia un transporte sostenible y accesible, impedir los avances en la lucha contra las crisis del clima y la contaminación del aire, y desembocar en unos niveles debilitantes de daño económico (Naciones Unidas, 2020, pág. 24).

El uso del transporte público es un indicador clave de cómo la economía se ve impactada a nivel mundial por la pandemia Covid-19. A medida que los ciudadanos emergen de sus confinamientos, los gobiernos y operadores de transporte público están tratando de determinar cómo proporcionar un servicio seguro para los pasajeros (Moovit, 2020).

2.2.6 Contexto Nacional del covid sobre la demanda del transporte

Figura 1
Índice de transporte público



Nota: La figura muestra el porcentaje de variación de transporte público en la ciudad de Guayaquil en el año 2020. Fuente: Índice de Transporte Público de (Moovit, 2020), <https://moovit.com>

A partir del toque de queda declarado, con fecha de inicio el 17 de marzo, se aprecia una caída acelerada en el uso del transporte público alcanzando un 94.3% a mediados de abril, desde este punto inicia un proceso lento de recuperación el cual se acelera a partir del cambio de semáforo rojo a amarillo el 20 de mayo, llegando a una caída del 15% a finales de mayo, y desde aquí presentando una nueva caída que se estabiliza en alrededor del 44% hasta inicios de agosto (Organización Latinoamericana de Energía, 2020).

2.2.7 Movilidad activa durante el Covid-19

Respecto a la movilidad y el transporte en esta nueva realidad, surgió una postura dominante que plantea que en la nueva normalidad la movilidad será privada, individual, con un creciente uso de la movilidad activa y que el transporte público masivo de pasajeros en escenarios de la pospandemia, no volverá tal como lo conocimos hasta ahora, es decir, no tendrá el mismo peso que tuvo en la prepandemia (Arrequi, Vázquez Wlasiuk, Giglio, & Aón, 2020).

Caminar o ir en bicicleta son las dos opciones de transporte más saludables, sostenibles y equitativas que cumplen con el requisito de garantizar el distanciamiento social. Los scooters y otros vehículos de movilidad personal también ganarán importancia. Ofrecen la posibilidad de descongestionar el transporte, facilitando así el cumplimiento de la distancia mínima interpersonal. En muchas ciudades a nivel mundial ya se ha empezado a habilitar la infraestructura viaria para promover el transporte activo (Instituto de Salud Global Barcelona, 2020, pág. 4).

En varias ciudades se ha promovido el uso de las bicicletas y los desplazamientos a pie como alternativas seguras a los servicios públicos. De esta manera, nuevos grupos de usuarios pueden aprovechar la rentabilidad y los beneficios para la salud que ofrecen estas formas de transporte. Es posible que la buena acogida que han tenido estas iniciativas aliente a las autoridades municipales a destinar más espacios a fines semejantes, aumentando, así, la movilidad y la seguridad (Naciones Unidas, 2020, pág. 4).

2.2.8 La covid-19 y la dificultad económica

La pandemia de Covid-19 tiene terribles consecuencias para la humanidad. Los riesgos de contagio e impacto económico no se distribuyen de manera equitativa. Muchos tienen

obligaciones que dificultan el aislamiento y el distanciamiento social. Para bien o para mal, la crisis abre grietas en el presente que pueden ofrecer señales para el futuro (Bringel & Pleyers, 2020, pág. 77).

Ecuador ante la actual crisis sanitaria por el coronavirus la economía se ha visto afectada, los ciudadanos han optado por el confinamiento y por esta paralización los comerciantes se han también visto perjudicados económicamente. (Yoza Rodríguez, Soledispa Rodríguez, & Lucio Pillasagua, 2020).

Ecuador antes de la llegada de la COVID-19 ya se encontraba con graves problemas de déficit fiscal (5% del PIB), volatilidad de precios del petróleo, endeudamiento acelerado (50% del PIB aproximadamente) y un riesgo país que llegó incluso a bordear los 3.000 puntos en marzo de 2020. El principal reto de la economía ecuatoriana ahora radica en buscar alternativas para cubrir el déficit fiscal persistente y conseguir un crecimiento económico positivo (Correa Quezada, Izquierdo Montoya, & García Vélez, 2020).

2.2.9 La transportación urbana y su aporte económico

La industria de la transportación es uno de los sectores que de gran importancia para el Ecuador se destaca por su significativo aporte al producto interno bruto (PIB) cuyos ingresos totales en el 2019 fue del 0,3% en el segundo trimestre cifras de crecimiento en la economía ecuatoriana.

El efecto de la suspensión de las actividades comerciales y productivas en el país por el toque de queda declarado el 17 de marzo de 2020 por la covid-19 el Banco Central del Ecuador (BCE) publicó los datos del Producto Interno Bruto (PIB) que para el primer trimestre de 2020 decreció -2,4%, frente al mismo periodo de 2019. Esta contracción

refleja una caída en la formación bruta de capital fijo (-6,0%), el gasto de consumo del gobierno (-5,9%) y el gasto de consumo de hogares (-0,6%).

El sector de la transportación se vio fuertemente impactada por la crisis sanitaria pues la restricción de la movilidad de las personas dio lugar a un decrecimiento de 29,7% en el segundo trimestre de 2020 en comparación al mismo periodo en el año 2019 que presentó un crecimiento de 0,6%. Por su parte, el consumo de gasolina extra y diesel, destinado al transporte terrestre y marítimo, mostró un decrecimiento interanual de 46,9% (Banco Central del Ecuador, 2020).

2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Cada país a aplicar los planes de acción nacionales basados en un enfoque de la sociedad en su conjunto, los planes deben ser lo suficientemente flexibles para reaccionar a las situaciones epidemiológicas en rápida evolución, deben activarse mecanismos nacionales de gestión de emergencias de salud pública, con la participación de los ministerios pertinentes como los de salud, economía, educación, transporte, entre otras autoridades de gestión (OMS, 2020).

2.3.1 Las normas y reglamento de transportación urbana

Los artículos que se relacionan con la investigación son los que se mencionan a continuación en el (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012):

Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

Responsabilidad.- “Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Universalidad.- “El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Accesibilidad.- “Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Comodidad.- “Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Continuidad.- “Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Seguridad.- “El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes

transportados respetando las regulaciones pertinentes” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Calidad.- “Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Art. 41.- “Gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Para el efecto, el sistema de transporte colectivo y masivo dispondrán de áreas y accesos especiales y debidamente señalizados, en concordancia con las normas y reglamentos técnicos INEN vigentes para estos tipos de servicio” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Art. 42.- “El sistema de transporte terrestre brindará asistencia especial a las personas señaladas en esta sección, según sus necesidades, facilitándoles el acceso a los vehículos y ofreciéndoles la mayor comodidad dentro de la categoría respectiva. Además, la infraestructura física del vehículo y de los corredores del transporte deberá ser accesible a este grupo de usuarios. La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs, en el ámbito de sus competencias, controlarán el cumplimiento de estas obligaciones” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Art. 43.- “Las personas a las que se refiere este capítulo tendrán derecho a embarcar al bus en forma previa y prioritaria a cualquier otro usuario. En caso de ser necesario, el personal encargado de la prestación del servicio determinará la conveniencia de

desembarcarlo primero o al final de la salida del resto de los pasajeros” (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

2.3.2 Protocolo de limpieza y desinfección de las unidades de transporte

La (Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias, 2020) como medidas de esterilización emitió el Protocolo para reactivar el servicio público de transporte terrestre dentro del período de semaforización, técnicas que deberán llevar a cabo en todas las unidades de transporte público a fin de disminuir los riesgos de contagio y propagación del virus Covid-19.

- ✓ Identificar, a través de stickers o señalética, los asientos que podrán o no ser utilizados por los usuarios. Las únicas excepciones para ocupar asientos conjuntos serán si son miembros de un mismo núcleo familiar que requiera atención, y personas consideradas vulnerables. (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020)
- ✓ Establecer mecanismos de información al usuario (piso, puertas, paredes, ventanas) de forma visible, legible, oportuna, clara y concisa en la unidad, sobre las medidas de prevención, dispuestas por el Ministerio de Salud Pública.
- ✓ Retirar elementos susceptibles de contaminación como alfombras, cortinas, tapetes, forros de sillas acolchados, bayetillas o toallas de tela de uso permanente, protector de volante, barra de cambios o consolas acolchadas de tela o textiles con fibras de difícil lavado, entre otros, que pueden albergar material particulado o cubrirlos con material de fácil lavado y desinfección. (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020)

En la operación de transporte durante el viaje deberán:

- ✓ Mantener una adecuada ventilación a través de apertura de ventanas corredizas, escotillas y/o claraboyas u otros medios de acuerdo con la estructura de la carrocería, a fin de que el usuario o el conductor puedan abrirlas o cerrarlas fácilmente, disminuyendo el riesgo de contagio. Se sugiere mantener abiertas las ventanas de las unidades vehiculares para que se mantenga ventilada la unidad, durante el viaje.
- ✓ Controlar al momento del ascenso de usuarios/pasajeros a la unidad previo al viaje, que, en el exterior de la unidad vehicular, el distanciamiento definido de 1,5 m entre personas. (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020)
- ✓ Distribuir bolsas plásticas, que permitan la recolección de los pañuelos desechables (por ser un desecho peligroso) o desechos que los usuarios utilicen durante el viaje.
- ✓ Prohibir el ingreso de vendedores ambulantes a la unidad, durante el viaje.
- ✓ Realizar la desinfección del calzado de los usuarios al ingreso de la unidad, mediante la instalación de bandejas húmedas con líquido desinfectante. (Alcohol, u otro) (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).
- ✓ Cumplir con el aforo máximo de los vehículos, no deberá exceder del 50% de su capacidad total de pasajeros sentados (según la capacidad indicada en la matrícula de la unidad) de acuerdo con su carrocería y distribución de asientos, con una distribución adecuada entre pasajeros, esto será aplicable para la semaforización en color amarillo y verde. Deberá colocarse en un lugar visible para los usuarios, un cartel con el número de pasajeros que podrá ir en el vehículo de cada semáforo, de manera que facilite el control para las entidades competentes.

- ✓ Realizar paradas para abastecimiento de combustible, sin la apertura de puertas, ni ascenso y descenso de pasajeros. En los puntos y lugares autorizados a lo largo de los corredores logísticos.
- ✓ Realizar paradas logísticas para alimentación y baterías sanitarias en paraderos que cumplen con las normas de bioseguridad establecidas por la autoridad competente (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).

El COE Nacional a partir de 13 de abril dispone la apertura gradual a las restricciones impuestas por la Covid-19, mediante un método denominado "semaforización cantonal", cuyo propósito es reactivar la economía de forma progresiva y consolidar un sistema de seguimiento de contagiados por geolocalización (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).

La semaforización, sigue un orden para reactivar ciertos sectores productivos, laborales y comerciales, de forma progresiva y atendiendo a protocolos y parámetros de bioseguridad.

Las operadoras de transporte público intraprovincial de pasajeros, deberán prevenir y precautelar la salud de sus conductores, ayudantes, personal administrativo y de los pasajeros, mediante la aplicación de políticas y acciones, conforme a las directrices emitidas por la Autoridad Sanitaria Nacional (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).

Contar con los Kits de transporte seguro, instalados y operativos en toda su flota vehicular, del caso de no contar, no podrá autorizarse su operación

Actualizar el Plan Seguridad y salud ocupacional en el cual deberán:

- ✓ Identificar a sus empleados que pertenezcan a grupos prioritarios, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad (física, auditiva, visual, intelectual de lenguaje, psicosocial, enfermedades crónicas no transmisibles), quienes no podrán prestar el servicio como conductor o ayudante (salvo decisión contraria del COE), para lo cual, se definirán actividades complementarias en la parte administrativa, a través de teletrabajo.
- ✓ Dotar al personal operativo conductores, ayudantes y personal administrativo, de todos los insumos necesarios para garantizar una adecuada higiene respiratoria y de manos, es decir, dotará al personal de: mascarillas, alcohol, gel antibacterial (concentración alcohólica del 70%), jabón antibacterial, toallas de papel y otros que considere necesarios; los cuales serán renovados periódicamente, en observancia a lo dispuesto por la autoridad sanitaria. Las mascarillas serán renovadas conforme las directrices y protocolos establecidos por la autoridad sanitaria. Se recomienda realizar pruebas de diagnóstico a todos los empleados antes de reiniciar actividades, además de establecer evaluaciones periódicas, para evitar el contagio masivo (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).
- ✓ Determinar un procedimiento a seguir cuando existan usuarios, conductores y ayudantes con posibles síntomas de COVID-19 en el transporte público, para lo cual, capacitará a su personal, respecto a las acciones que ejecutarán en estos posibles casos. Establecerán mecanismos de control de temperatura de conductores y ayudantes antes de cada viaje.
- ✓ Mantener un registro actualizado de la información de conductores y ayudantes, que contenga: número de cédula, dirección domiciliaria, número de contacto propio y en caso de emergencia.

✓ Mantener un servicio de medicina ocupacional o experto en prevención de riesgos laborales propio o a través de terceros, para los empleados administrativos y operativos de su institución. Para ello, se deberán observar las directrices que, para el efecto, emita el Ministerio de Trabajo.

✓ A través del servicio de medicina ocupacional, al personal administrativo y con especial énfasis a los conductores y ayudantes, se les realizarán evaluaciones periódicas del estado de salud (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).

Vigilar y controlar los procedimientos de bioseguridad en las instalaciones donde se realice la compra y venta de boletos.

Promover una alternativa de venta de boletos a través de plataformas tecnológicas, en boletería y durante el viaje con métodos de pago electrónico a fin de evitar el dinero físico:

✓ Las operadoras promoverán la implementación de estas plataformas tecnológicas o métodos de pago.

✓ Publicar físicamente y/o en medios digitales con debida antelación, la información correspondiente al valor, tiempo, horario y rutas que realizará la operadora (Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia, 2020).

El COE cantonal de Valencia establece como resolución que los aforos en los diferentes transportes públicos son del 50% con la finalidad de controlar las aglomeraciones y posibles contagios de manera masiva.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

En este trabajo se realizó las siguientes investigaciones a continuación detalladas brevemente.

Investigación de campo

Esta investigación se realizó en el cantón Valencia donde se extrajeron datos para conocer la realidad de la principal problemática sobre los hechos económicos y realidad social que permitió analizar los efectos socioeconómicos por la disminución de transporte urbano en la ciudad de Valencia por la covid 19.

Investigación Descriptiva

La investigación descriptiva tiene como propósito describir los diferentes parámetros y situaciones de las principales variables, que afecta la restricción de los transportes urbanos a los ciudadanos.

Investigación Documental

Este tipo de investigación consistió en la recopilación de información necesaria mediante fuentes secundarias para la construcción del marco teórico mediante libros artículos de revisión, artículos científicos, leyes y reglamentos con información objetiva para la determinación de las conclusiones.

3.2 MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Los métodos de investigación que se aplicaron son los siguientes:

Método Sintético

Este método permitió examinar de manera general la situación sobre la falta de un centro de venta y mantenimiento con un adecuado establecimiento lo que dió una visión panorámica sobre los hechos ocurridos en el año 2020 por la covid-19.

Método Deductivo

Por medio de este método se identificó y describió de forma minuciosa los problemas claves para luego clasificarlos y analizarlos de acuerdo con los objetivos de la investigación en estudio mediante la comparación de información con el fin de entender las consecuencias, de las problemáticas existentes.

Método Inductivo

Este método consistió en profundizar cada aspecto relevante con el fin de llegar a las conclusiones generales, conocer las necesidades de los ciudadanos referente y frente a la situación existente evidencias que se abordaron a lo largo de la investigación llegando a construir conocimientos nuevos que sirvan como referencia y aportación de teorías.

3.3 CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

3.3.1 Población y muestra

Población

Para encontrar el tamaño del universo objetivo se necesitó de los datos de referencia de las proyecciones del año 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (Inec) de la población de la provincia de Los Ríos.

Tabla 1
Proyección de la población

**PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE
LOS RÍOS, AÑO 2020**

BABAHOYO	175.281
BABA	43.429
MONTALVO	28.720
PUEBLOVIEJO	44.725
QUEVEDO	213.842
URDANETA	32.618
VENTANAS	75.146
VINCES	82.329
PALENQUE	23.638
BUENA FE	83.654
VALENCIA	54.637
MOCACHE	43.316
QUINSALOMA	20.428
TOTAL	921.763

Nota: Proyección de la población de la provincia de los Ríos, año 2020. Fuente: INEC

Tabla 2
Población Área Urbana

**POBLACIÓN TOTAL DEL ÁREA URBANA
PROVINCIA DE LOS RÍOS**

AÑO 2020	
LOS RÍOS	523.897

Nota: Se muestra el total de la población Urbana de la Provincia de Los Ríos. Fuente: INEC

Tabla 3
Proyección por edades

PROYECCIÓN POR EDADES PROVINCIA DE LOS RÍOS	
GRUPO POR EDADES	LOS RÍOS
< 1 año	18.819
1 - 4	74.893
5 - 9	94.398
10 - 14	95.535
15 - 19	90.285
20 - 24	80.784
25 - 29	70.912
30 - 34	63.522
35 - 39	59.014
40 - 44	54.671
45 - 49	49.211
50 - 54	43.020
55 - 59	36.435
60 - 64	29.447
65 - 69	22.602
70 - 74	16.399
75 - 79	10.975
80 y Más	10.841
Totales	921.763

616.302

Nota: Grupo de edades de la Provincia de Los Ríos. Fuente: INEC

Se conoció la población urbana total de la provincia de los Ríos, pero al no disponer la proyección específica del área de esta provincia se procedió a hacer los cálculos necesarios para determinar los habitantes de la zona urbana del cantón Valencia.

Las edades que se consideró fueron desde los 18 años hasta los 74 años que dieron un total de 616.302 personas. Mediante una regla de tres simple se relacionó el total de los habitantes de la provincia de Los Ríos 921.763 con el total de las edades estimadas 616.302.

921.763 100

616.302 x $x = (616.302 * 100)/921.763 = 66.86\%$

Valencia tiene 31.015 habitantes en la zona urbana entre varones y mujeres, aplicando el 66,86% de 31.015 se obtuvo un resultado de 20.736 de varones y mujeres que tienen entre 18 y 74 años, que es el universo objetivo de esta investigación.

Muestra

El tamaño de la muestra se determinó por el muestreo simple aleatorio mediante la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N}{E^2(N - 1) + 1}$$

N= Universo

n= Tamaño de la muestra

E= Error de muestreo (0.05)

$$n = \frac{20.736}{0.05^2(20.736 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{20.736}{0.0025(20.735) + 1}$$

$$n = 392$$

3.3.2 Técnicas de investigación

Observación

Mediante esta técnica de investigación se pudo conocer los diferentes aspectos de la transportación urbana como su uso y control de este medio de transporte y de donde se tuvo un concepto más específico de las actividades de la situación actual.

Encuesta

Se implementó encuestas a los ciudadanos del cantón Valencia con preguntas previamente formadas y de forma individual, las preguntas del cuestionario serán cerradas y de selección múltiple para conocer ciertos parámetros del tema de investigación.

Entrevista

Esta técnica se realizó bajo preguntas estructuradas al jefe de transportes urbanos del cantón Valencia las preguntas formuladas tuvieron como fin recopilar información directa y clara sobre los acontecimientos ante la actual crisis pandémica de la covid-19.

3.3.3 Instrumentos de investigación

Se elaboraron encuestas y entrevistas con preguntas relacionadas al tema de investigación que permitieron obtener información crucial para llegar a conclusiones pertinentes.

3.4 ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO

Para la elaboración del marco teórico se consideró información objetiva y relevante mediante la búsqueda de libros, artículos, informes y sitios webs con el fin de satisfacer las necesidades de conocimiento que respaldan esta investigación.

3.5 RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Fuentes primarias

Este tipo de fuente primaria de investigación proporcionó información que se ayudó para el conocimiento detallado tomados de la población del cantón Valencia mediante la encuesta.

Fuentes secundarias

Se utilizó esta fuente de información por su fácil acceso las mismas que facilitó la búsqueda de información de libros, artículos científicos, tesis en internet, libros electrónicos y publicaciones relacionados al tema de estudio.

3.6 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

El procesamiento de la información empezó por la observación, seguidamente con análisis de las encuestas y entrevistas posteriormente con la tabulación de los resultados lo que permitió construir las conclusiones que respondan a los objetivos de este trabajo.

CAPÍTULO IV
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

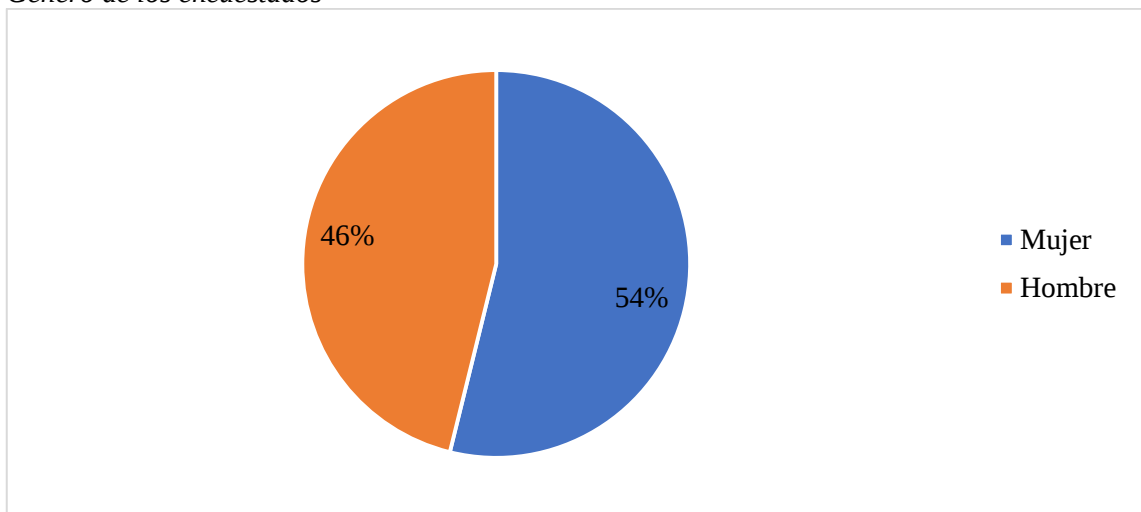
4.1 RIESGOS DE CONTAGIO DE LA COVID 19 POR EL USO DE TRANSPORTE URBANO

Se presentan los resultados de la encuesta y entrevista sobre el transporte urbano y su incidencia socio-económica en tiempos de pandemia por la covid-19. La encuesta aplicada estuvo conformada con 21 preguntas la cual fue realizada a 392 ciudadanos de la zona urbana del Cantón Valencia y la entrevista aplicada constó de 16 preguntas.

4.1.1 Resultados de la encuesta a usuarios

Sexo de los encuestados

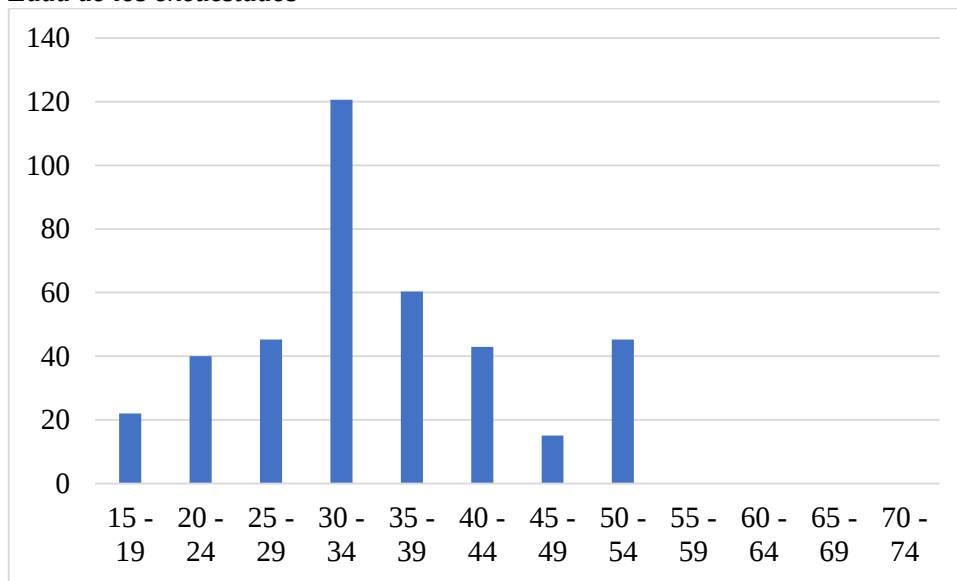
Figura 2
Género de los encuestados



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

En la figura 2 se observa que, de las 392 personas encuestadas, el 54% son mujeres y el 46% son hombres lo que demuestra que la aplicación de las encuestas mantiene un adecuado equilibrio en cuanto al género femenino y masculino para la recolección de información.

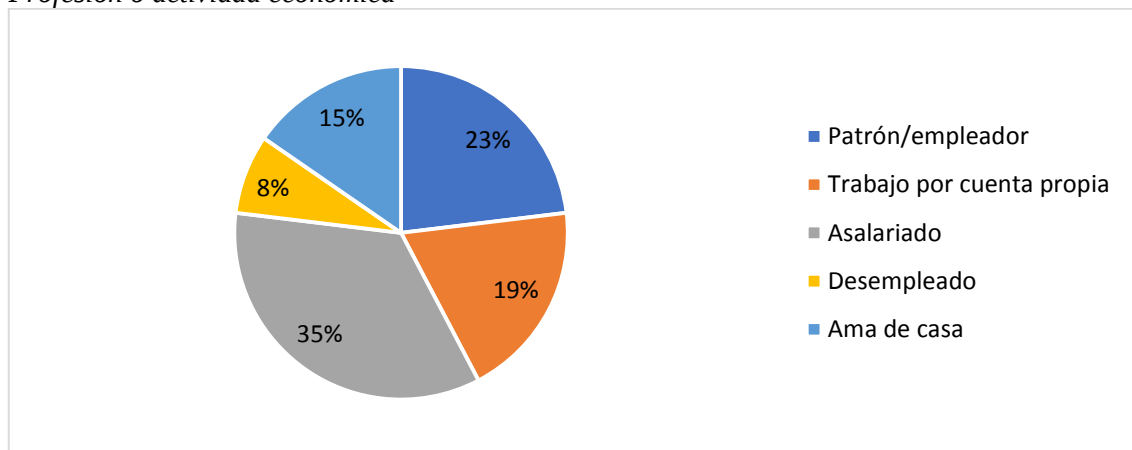
Figura 3
Edad de los encuestados



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La mayoría de la población es joven y están entre los 20 a 54 años. las personas que se encuentran dentro del rango de 30 a 34 es donde asienta la población económicamente activa.

Figura 4
Profesión o actividad económica



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Se puede observar en la figura 4 que más de la tercera parte de los encuestados es asalariado trabajan en relación de dependencia, donde obtienen beneficios y remuneraciones fijas, por otra parte, están los dueños de empresas y quienes trabajan por cuenta propia.

Tabla 4
Dirección Domiciliaria

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Jorge Herrera Cruz	60	15%
Coop. 12 de Julio	75	19%
Av. 13 de diciembre	45	12%
Av. Garcia Moreno	60	15%
Av. Ing Páez	90	23%
General Enríquez	60	15%
Total	392	100%

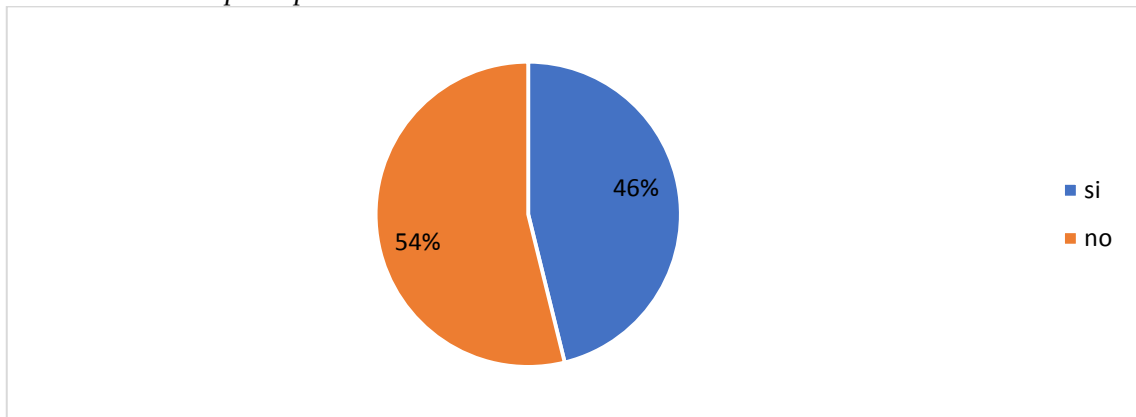
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Respecto a la dirección domiciliaria de las personas se ubica un mayor porcentaje en la Avenida Ing. Páez con un 23%, le sigue La Cooperativa 12 de Julio con un 19% de los encuestados, Jorge Herrera Cruz con un 16%, General Enríquez y Avenida García Moreno ambos con un 15% y por último la Avenida 13 de diciembre con el 12%.

Pregunta 1. ¿Es usted usuario del transporte público?

Figura 5

Usuarios del transporte público



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

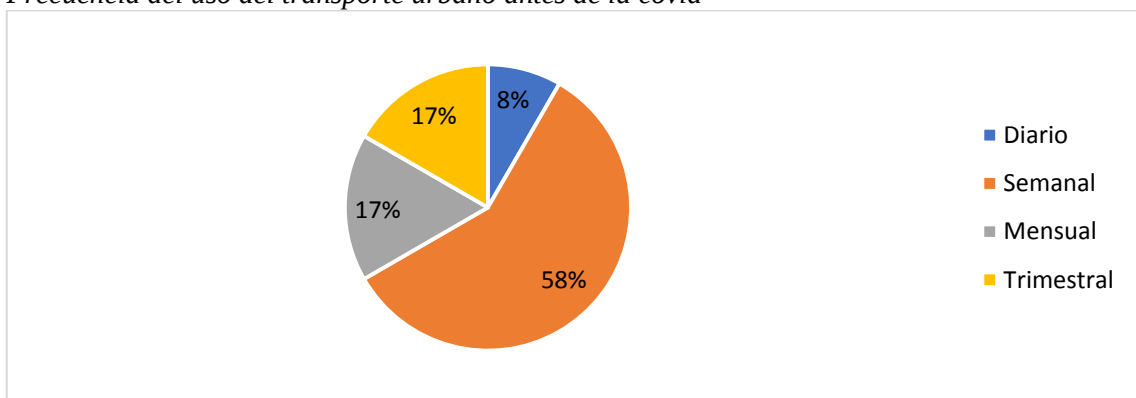
De las personas encuestadas, solo el 46% usan el transporte público, es decir, 180 de ellas, mientras que el 54% no lo usan. Dentro de esta mayoría se encuentran las que no necesitan movilizarse a lugares alejados a su domicilio o tienen su propio medio de transportación.

Cabe destacar que desde la pregunta 2 hasta la pregunta 4 solo respondieron las personas que usan el transporte público las misma que corresponde a 180 personas, a partir de la pregunta 5 responden las 392 personas.

Pregunta 2.- ¿Con qué frecuencia utiliza el transporte urbano antes de la covid?

Figura 6

Frecuencia del uso del transporte urbano antes de la covid



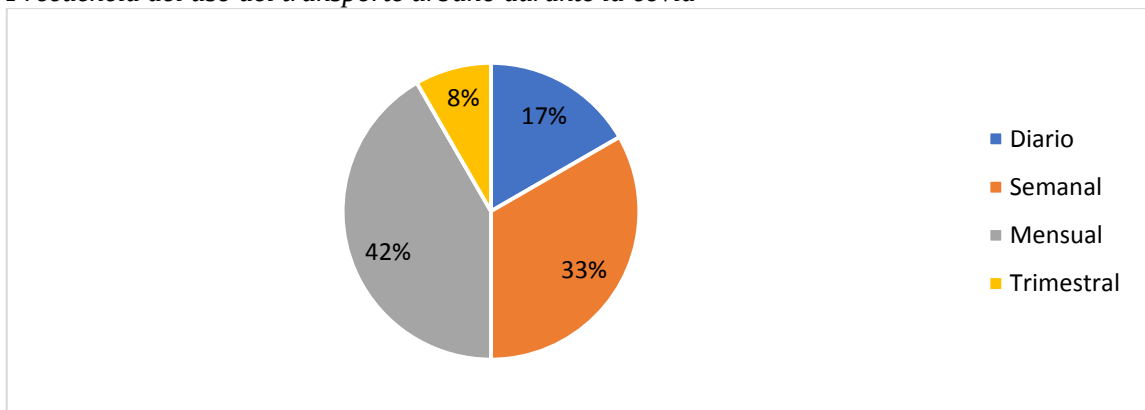
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

De las 180 personas señalaron que sí usan el transporte público, y de ellos el 58% usa semanalmente este sistema de movilización. De manera mensual y trimestral lo utilizan el 17% respectivamente y diario el 8%. La frecuencia del uso del transporte urbano antes de la pandemia era bastante significativa.

Pregunta 3.- ¿Con qué frecuencia utiliza el transporte urbano durante la covid?

Figura 7

Frecuencia del uso del transporte urbano durante la covid



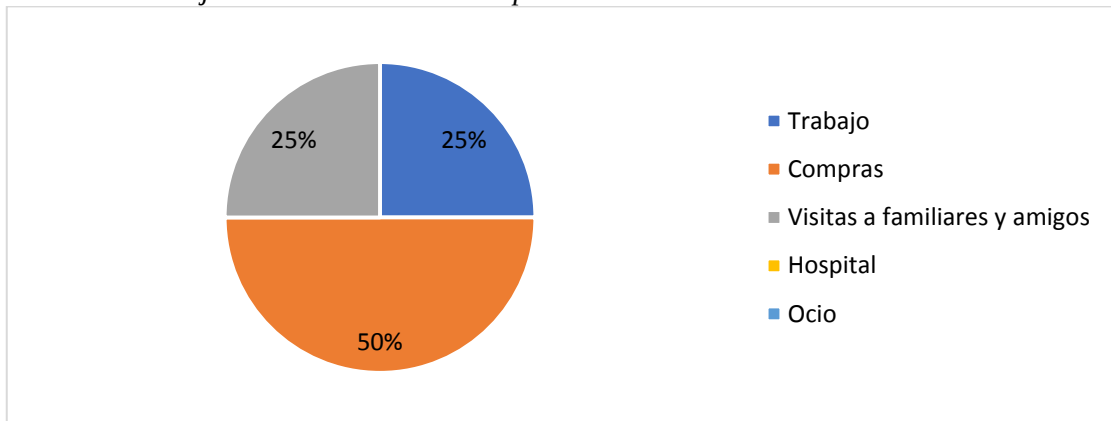
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La frecuencia del uso del transporte urbano durante la pandemia de la covid, en comparación a la pregunta anterior, aumentaron las personas que se movilizan mensualmente a 42%, el uso semanal disminuyó a un 33%, sin embargo, el traslado diario aumentó a un 17% y por último el trimestral disminuyó a un 8%. Estos resultados ponen en evidencia los cambios, con respecto a la movilidad, de los ciudadanos por efectos de la pandemia.

Pregunta 4.- ¿Cuál es el motivo de su viaje ante la situación actual por la covid?

Figura 8

Motivo de su viaje ante la situación actual por la covid



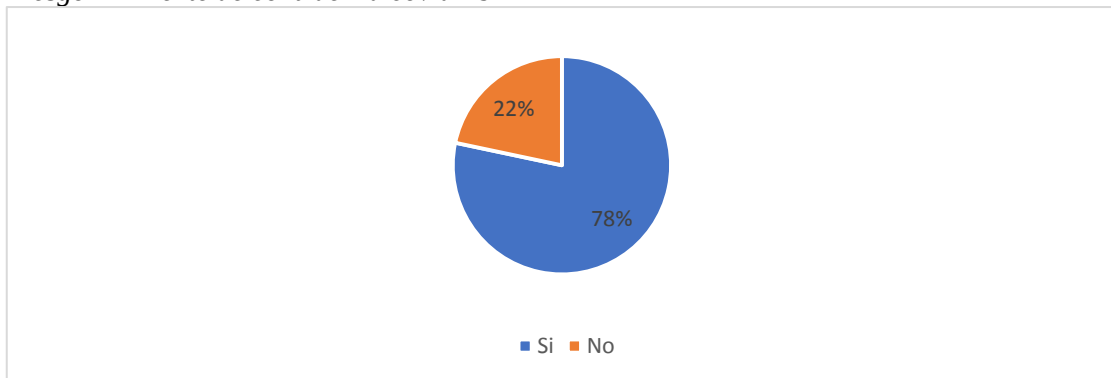
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La principal motivación para el traslado de las personas a pesar de la pandemia es para realizar compras con el 50% de los resultados de la encuesta, trabajo y visitas a familiares en ambos señalan un 25% de la necesidad de movilizarse, al hospital y por ocio las personas no viajan.

Pregunta 5.- ¿Es consciente usted del riesgo inminente de contraer la covid-19 por el uso frecuente del transporte urbano?

Figura 9

Riesgo inminente de contraer la covid-19



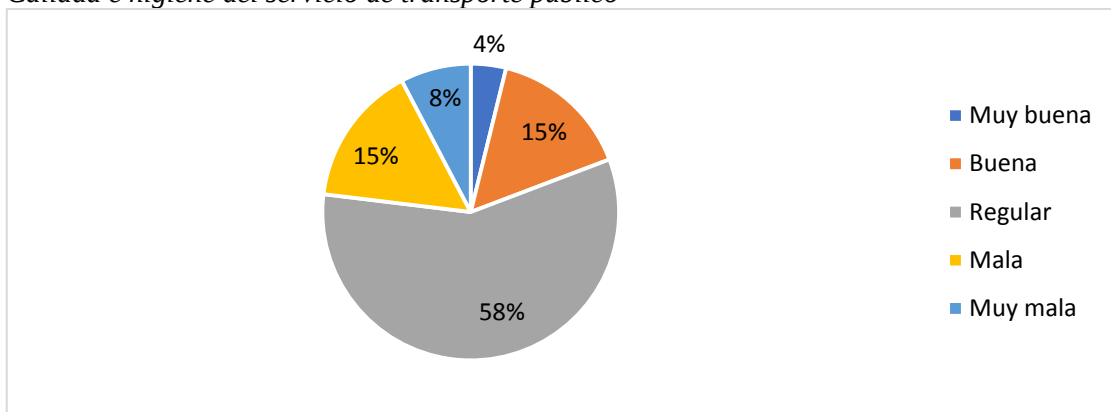
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Todos los encuestados señalan el 78% que son conscientes del riesgo a la exposición del transporte urbano por su uso frecuente y el 22% no conoce los riesgos por contraer la enfermedad de la covid-19. La movilidad en los vehículos de transporte urbano no es posible controlar la diseminación por las aglomeraciones

Pregunta 6.- ¿Como la considera usted la calidad e higiene del servicio de transporte público?

Figura 10

Calidad e higiene del servicio de transporte público



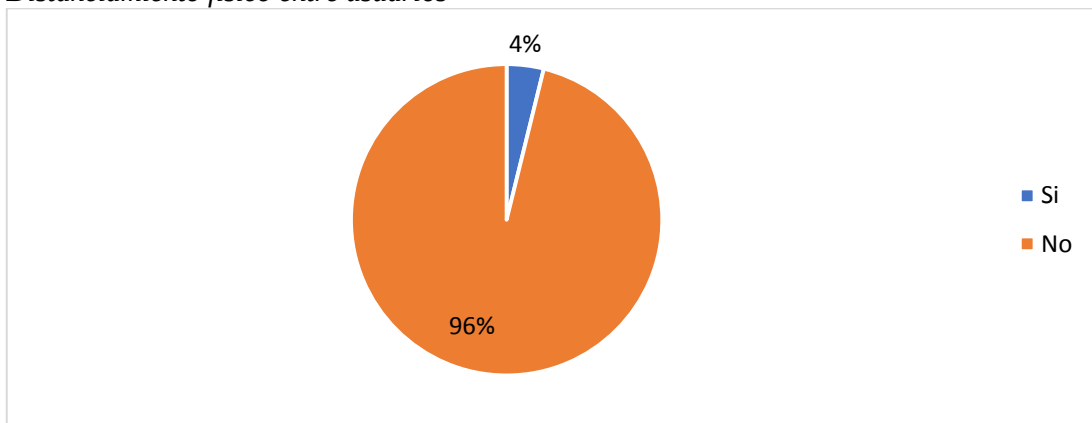
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

El 58% de los 392 de los encuestados señaló que la calidad e higiene del servicio en el transporte público es regular, buena y mala ambas con un 15%, el 8% señaló que es muy mala y solo el 4% mencionó que es muy buena. Con las respuestas a esta pregunta queda evidenciado la calidad e higiene que existe en cuanto a la trasportación, por tanto, se requiere de una pronta mejora.

Pregunta 7.- ¿Los usuarios respetan el distanciamiento físico?

Figura 11

Distanciamiento físico entre usuarios



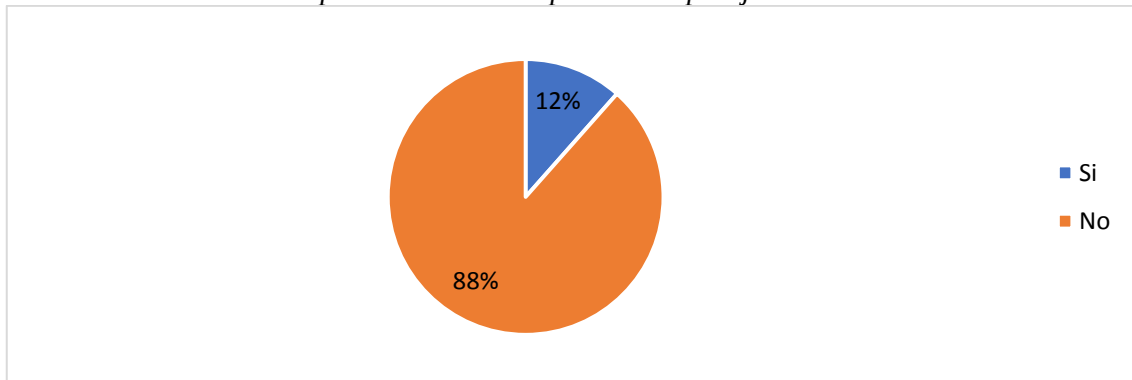
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La respuesta de los encuestados a esta pregunta es algo alarmante, ya que, el 96% indicó que no se respeta el distanciamiento físico y solo un 4 % mencionó que si es respetada la distancia entre un individuo y otro. La OMS (Organización Mundial de la Salud) indica que, de no respetarse las medidas de distanciamiento, podría generar brotes y rebrotes incontrolables de la transmisión de la covid.19.

Pregunta 8.- ¿Los conductores respetan el limite la capacidad de pasajeros que es del 50% de aforo?

Figura 12

Los conductores hacen respetar el limite la capacidad de pasajeros



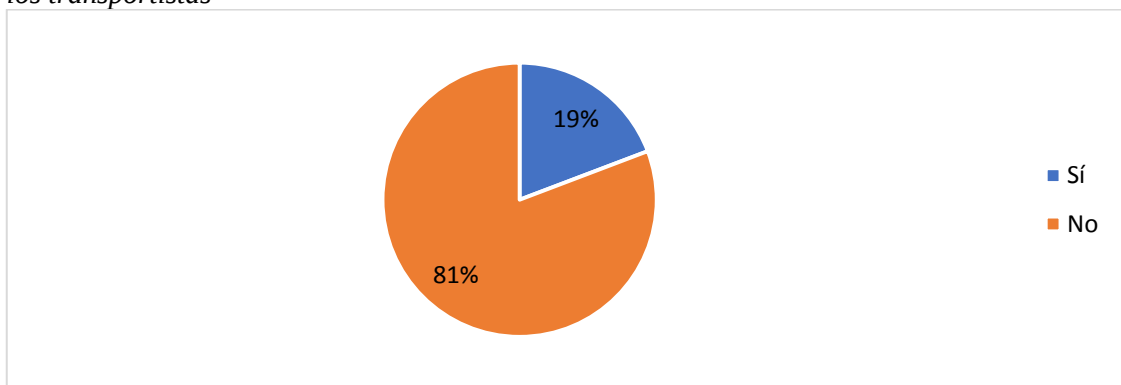
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Con respecto a esta pregunta, los encuestados indicaron en un 88% que los conductores no incitan a los usuarios para que respeten el límite de capacidad dentro del transporte público. Sólo el 12 % mencionó que si se hace respetar el aforo en las unidades de transporte.

Pregunta 9.- ¿Los colaboradores y ayudantes del transporte público respetan las normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional?

Figura 13

Normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional son respetadas por los colaboradores de los transportistas



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Los colaboradores y ayudantes respetan las normas de bioseguridad en un 19% y el 81% hace caso omiso a las normas de bioseguridad dispuestas por los gobiernos. Estas respuestas concuerdan con la anterior, es decir, que no hay colaboración por parte de los transportistas para que exista distanciamiento al interior de las unidades de transporte.

4.1.2 Resultados de la Entrevista

1- ¿Es consciente usted del riesgo inminente de contraer la covid-19 por el uso frecuente del transporte urbano?

Respuesta: Si

El entrevistado considera que el uso frecuente de este modo de transporte expone a las personas a los conductores y ayudantes al riesgo de contraer la epidemia del covid-19.

2.- ¿Como la considera usted la calidad e higiene del servicio de transporte público?

Respuesta: Muy buena

El transportista indicó que la higiene en las unidades de transporte es muy buena, la respuesta de esta pregunta de acuerdo con la entrevista esta entrelazada con las respuestas obtenidas de las encuestas donde los usuarios manifestaron que existe deficiencia en cuanto a la calidad de los servicios e higiene en los transportes urbanos.

3.- ¿Los usuarios respetan el distanciamiento físico en las unidades?

Respuesta: Si

Con respecto a esta pregunta surge una contradicción ya que los usuarios indicaron que no se respeta el distanciamiento físico en las unidades de transporte. Se cree que los transportistas desmienten este hecho para no verse perjudicados por el rechazo de los usuarios y posibles amonestaciones por la parte de las autoridades.

4.- ¿El chofer hace respetar el limite la capacidad de pasajeros que es del 50% de aforo?

Respuesta: Si

El límite de capacidad de los pasajeros es acorde a la semaforización, sin embargo, el Comité de Operaciones de Emergencia (COE) cantonal de Valencia estableció que en los diferentes transportes públicos los aforos son hasta el 50%.

5.- ¿Los usuarios del transporte público respetan las normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional?

Respuesta: Si

El entrevistado manifestó que los clientes de este medio de transporte sí respetan las normas de bioseguridad impuestas por el gobierno. Al igual que la pregunta 3 de la entrevista, la persona entrevista desmiente este hecho tal vez para no verse perjudicados por el rechazo de los usuarios y posibles amonestaciones por la parte de las autoridades.

6.- ¿Cuál es la frecuencia de la limpieza de las unidades de transporte?

Respuesta: Después de cada recorrido

La desinfección de es totalmente necesaria que se realice y debe ser rutinaria con el objetivo de dejarlo en óptimas condiciones para su próximo recorrido.

4.1.3 Discusión

En los estudios realizados se identificaron que existe la alta probabilidad de transmisión de la covid 19 en el transporte público como lo indicaron (Arrequi, Vázquez Wlasiuk, Giglio, & Aón, 2020), quienes lo consideran como vector de contagio altamente riesgoso. También se relaciona con el trabajo de (Ibold, Medimorec, Wagner, & Peruzzo, 2020) que indica que el sector del transporte es uno de los lugares con más diseminación, además, que los servicios de transporte tendrían que adaptarse a las condiciones de la emergencia.

Los resultados muestran que, durante la pandemia, las personas utilizan con una frecuencia este medio de transporte semanal y mensual. El principal motivo de los viajes es para abastecerse de bienes para el hogar como lo muestra la figura 9 ya que toda aglomeración pública es una condición favorable a la extensión rápida de la enfermedad y a la mayor intensidad a la pandemia (Secretaría de Salud Quito, 2020).

Todos los encuestados reconocen que el uso del transporte es uno de los principales focos de contagios. La transmisión puede ser aún mayor, ya que, la calidad e higiene de las unidades de transporte urbano no es muy buena como se evidencia en la figura 11. Asimismo, debido a las aglomeraciones por la cantidad de personas que utilizan el transporte público.

Los clientes consideran que no siempre cumplen con las normas de bioseguridad, ni la capacidad que se limita al 50% de aforo, lo mismo que podría conllevar al contagio masivo o reinfección en ciertos casos.

De acuerdo a los resultados, la población está consciente de que el transporte público es un lugar de potencial contagio, y que aún así, no se guarda el debido distanciamiento al interior de las unidades, la higiene no es adecuada y el aforo no se respeta. Estos elementos serían coadyuvantes para que los niveles de contagios y eventuales fallecimientos de ciudadanos en Valencia no cesen, luego de un año de pandemia.

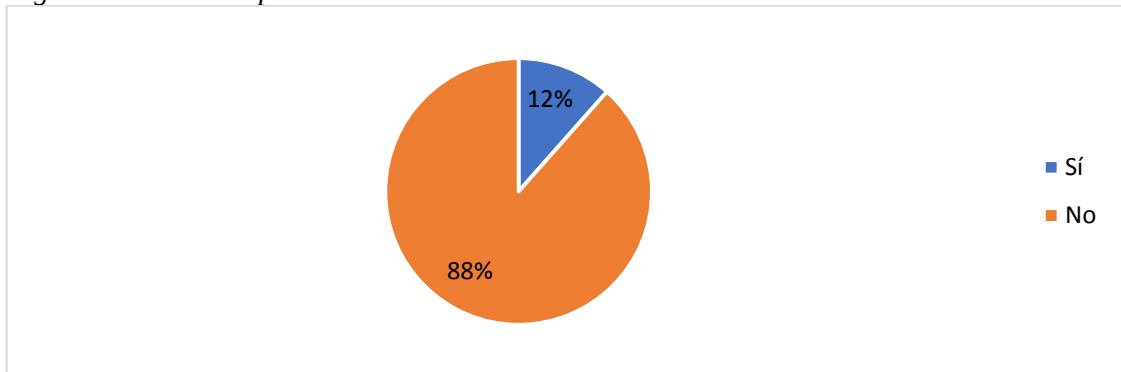
4.2 EFECTO SOCIO-ECONÓMICO DEBIDO A LA RESTRICCIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN URBANA A LOS CIUDADANOS

4.2.1 Resultados de la encuesta

Pregunta 10.- ¿Siente Ud. que va seguro en el transporte urbano, es decir, puede ser víctima de robo o asalto?

Figura 14

Seguridad en el transporte urbano



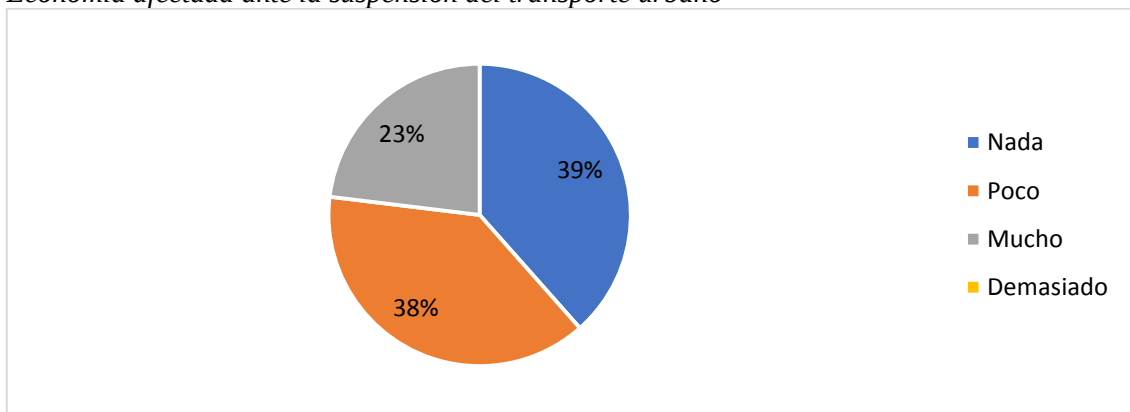
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La mayoría de los encuestado respondieron no se sienten seguros al momento de tomar el transporte urbano, viéndose reflejado en un total 347 personas y al menos 45 si siente seguridad cuando se traslada en este medio de movilización.

Pregunta 11.- ¿En qué medida se ha visto afectada su economía ante la suspensión del transporte urbano por la pandemia?

Figura 15

Economía afectada ante la suspensión del transporte urbano



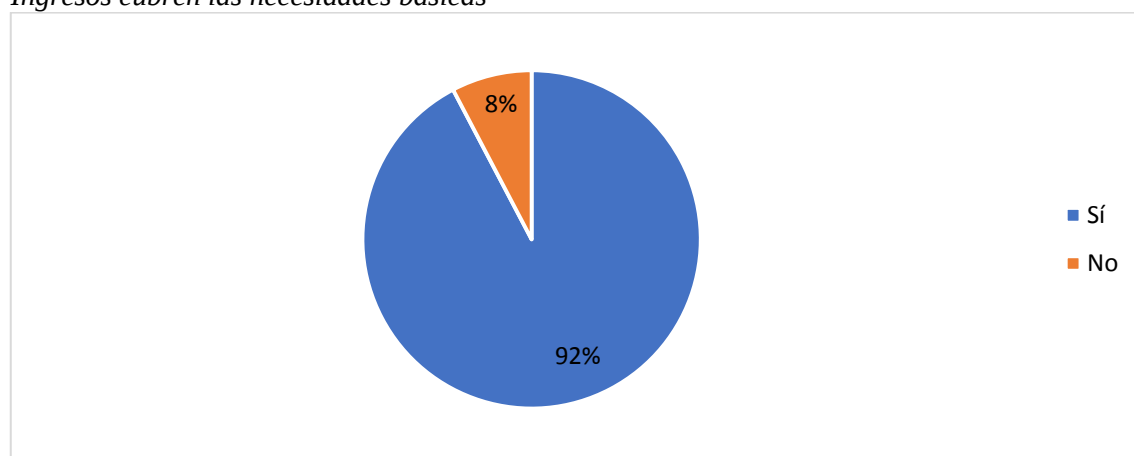
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Un 39% de los encuestados señaló que su economía no se ha visto afectada, mientras que el 39% indicó que le afecta poco y el 23% mencionó que le afectó mucho. Lo que refleja que si existe irregularidades económicas para solventar gastos en los hogares. Esto se debe a que el 52% de los encuestados son personas que tienen un negocio o trabaja por cuenta propia como se ve reflejado en la figura 4 y un 35% es asalariado.

Pregunta 12.- ¿Los ingresos percibidos en su hogar cubren todas sus necesidades básicas como el pago de arriendo, agua, luz eléctrica?

Figura 16

Ingresos cubren las necesidades básicas

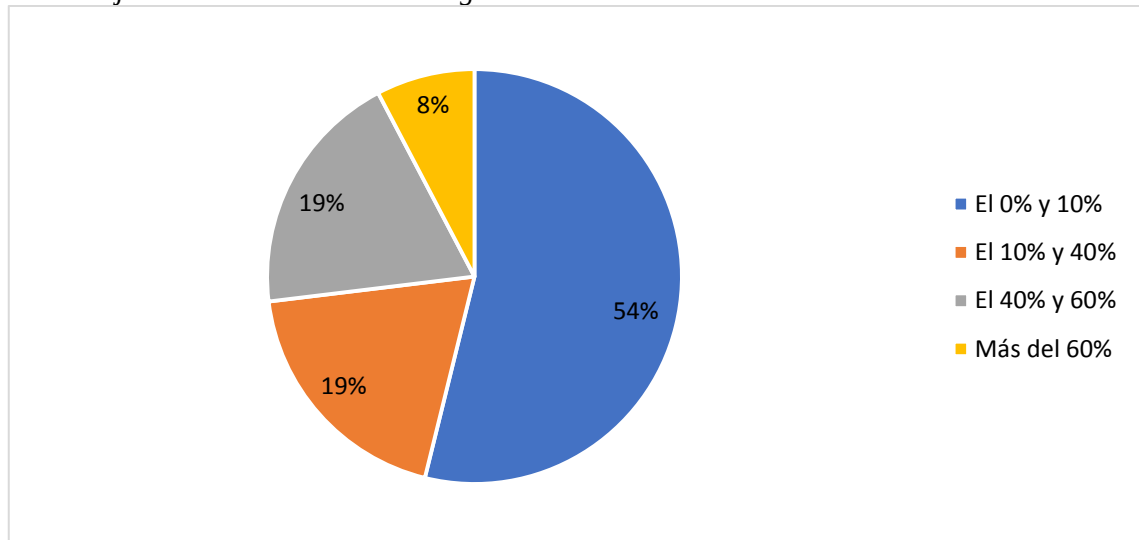


Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Las personas encuestadas indicaron en un 92% que los ingresos percibidos en su hogar pueden pagar arriendo, luz y agua, pero no se sabe si hay hacinamiento, si tiene para la educación de sus hijos o para la medicina si se enferman. Por otro lado, existe un 8% que no puede sustentar todas las necesidades básicas de son personas cuyos ingresos no le permiten tener una vivienda decente, educación para sus hijos, no tienen acceso a servicios básicos, hay hacinamiento en sus hogares.

Pregunta 13.- ¿La baja frecuencia de servicios de transporte público han disminuido sus ingresos entre:

Figura 17
Porcentaje de la disminución de los ingresos



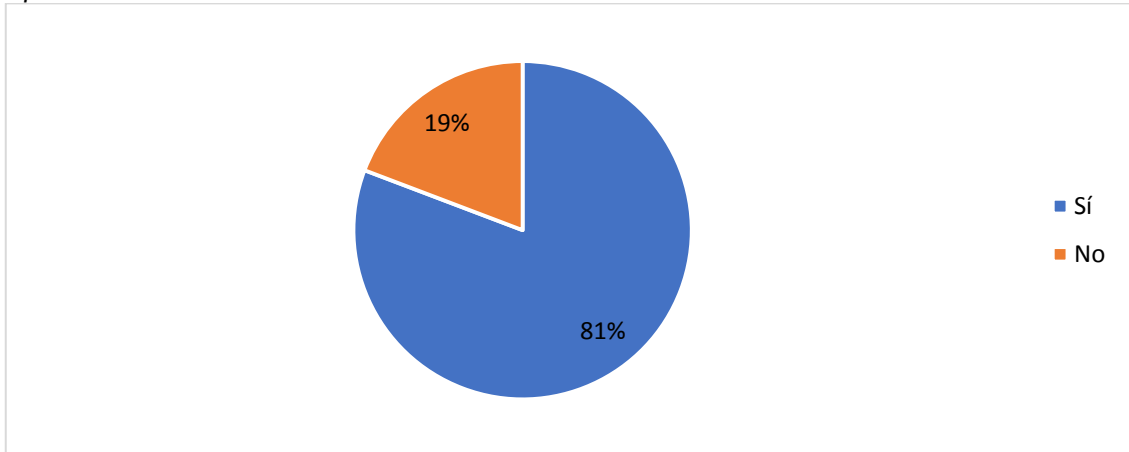
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Del total de los encuestados, se puede observar que la disminución de su economía ha sido entre el 0% al 40%, que correspondería a las personas que tienen un negocio propio y a los asalariados, mientras que la disminución de más del 60% refleja la afectación de las personas actualmente desempleadas.

Pregunta 14.- ¿Usted se ha visto afectado en sus relaciones sociales como amigos y familiares durante la pandemia de la covid-19?

Figura 18

Afectación de las relaciones sociales



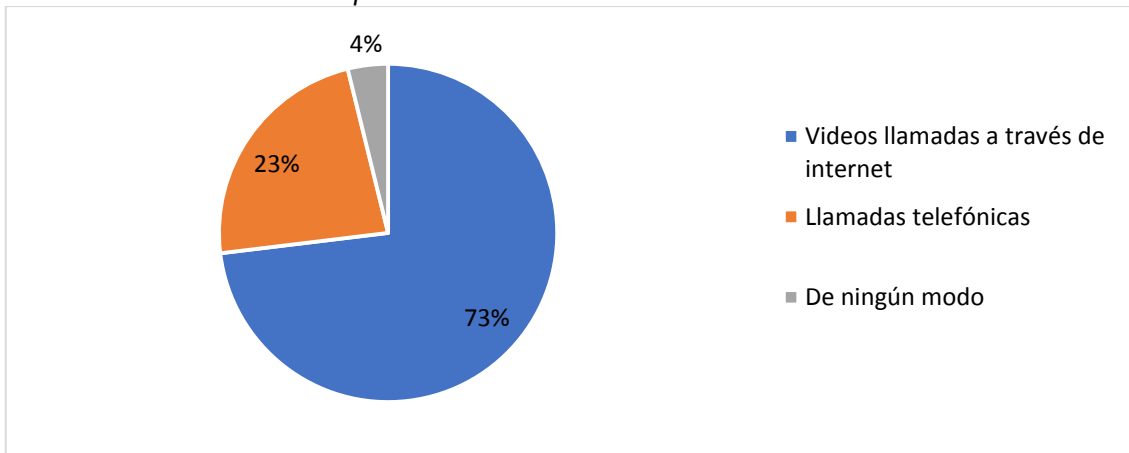
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Los encuestados señalaron que sus relaciones sociales se han visto afectada en un 81%, el 19% indicó que no les ha afectado las relaciones entre amigos y familiares. Puesto que debido al confinamiento las personas deben mantener el distanciamiento para evitar contagios

Pregunta 15.- ¿Cómo se comunica con sus amigos y familiares durante el confinamiento?

Figura 19

Comunicación durante el confinamiento



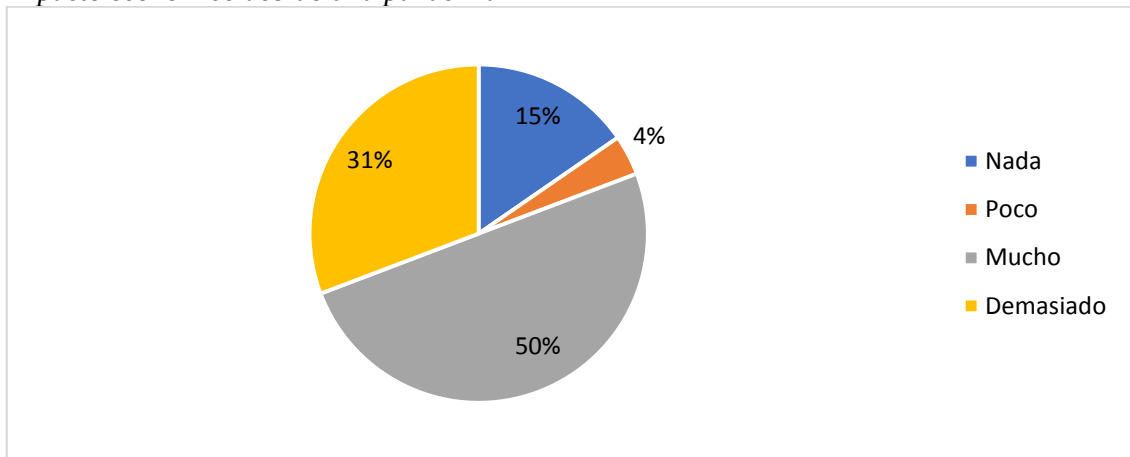
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

En su gran mayoría los encuestados se comunican mediante videollamada a través del internet en un 73% de las respuestas obtenidas, el 23% mencionó que solo se comunica mediante llamadas telefónicas y el 4% indicó que no se comunica de ninguna manera con sus amigos y familiares durante el confinamiento por la pandemia de la covid 19.

Pregunta 16.- ¿Como clasificaría el impacto económico que ha sufrido debido a la pandemia?

Figura 20

Impacto económico debido a la pandemia



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

En lo que corresponde al impacto económico que ha sufrido las personas considera el 50% que, si se ha visto perjudicado, el 31% mencionó que se le impacto demasiado, el 4% poco y el 15% nada.

4.2.2 Resultados de la entrevista

7- ¿Siente Ud. que va seguro en el transporte urbano, es decir, puede ser víctima de robo o asalto?

Respuesta: No

La respuesta en contexto con esta pregunta es no ya que los transportistas por lo general no recogen personas sospechosas. Además, cada unidad de transporte tiene los equipos tecnológicos necesarios de alarma que pueden ser usados en situaciones de peligro donde se atente contra los usuarios y al mismo conductor.

8.- ¿En qué medida se ha visto afectada la economía de los transportistas ante la suspensión del transporte urbano por la pandemia?

Respuesta: Mucho

Debido a las restricciones vehiculares los ingresos percibidos para los transportistas han decrecido mucho ya que las personas no utilizan el transporte urbano diariamente como medida de precaución tomada por los usuarios mismos.

9.- ¿Los ingresos percibidos por los transportistas cubren todas sus necesidades básicas como el pago de arriendo, agua, luz eléctrica?

Respuesta: No

La entrada diaria de los ingresos en los conductores y también en los ayudantes es muy baja, perjudicando la solvencia para sustentar sus necesidades básicas.

10.- ¿La baja demanda de servicios de transporte público han disminuido sus ingresos entre:

Respuesta: Entre el 40% y 60%

Por la baja demanda es que sus ingresos han decaído entre un 40% y 60% ya que los usuarios salen solo cuando es necesario para abastecerse de alimentos para su familia.

11.- ¿Como clasificaría el impacto económico que ha sufrido debido a la pandemia?

Respuesta: Mucho

Con la repuesta a esta pregunta confirmamos que debido al confinamiento por la pandemia los transportistas se han visto seriamente afectados tanto así que considera que ha sido mucho el impacto económico.

12.- ¿En qué porcentaje cree usted que se ha reducido la cantidad de usuarios en las unidades de transporte público?

Respuesta: Entre el 40% y 60%

Los usuarios evitan en todo lo posible trasladarse en los transportes urbano por aquello es que se ha reducido entre estos porcentajes la cantidad de usuarios de los transportes públicos.

13.- ¿Conoce usted sobre la propagación del virus de la covid en las unidades de transporte?

Respuesta: No

EL entrevistado no tiene conocimiento de cuál es la cifra de propagación del virus dentro de las unidades de transporte.

4.2.3 Discusión

Al analizar efecto socio-económico por la restricción de la transportación urbana se evidencia que la población del cantón Valencia se ha visto no tan afectada por el actual confinamiento, los ha limitado en lo social y económico las medidas de distanciamiento tomadas por los gobiernos. Este estudio se relaciona con el trabajo de (Ibold, Medimorec,

Wagner, & Peruzzo, 2020) que, con la paralización de las personas y la crisis económica, era probable que la demanda de transporte urbano disminuiría.

Al usar el transporte público los ciudadanos valencianos indican que no se sienten totalmente seguros al trasladarse ya que la percepción de la ciudadanía ante la seguridad es poco considerable.

Sus ingresos percibidos si logran cubrir todas sus necesidades básicas para pagar los principales servicios básico, sin embargo, existe un pequeño porcentaje como indica la figura 17 donde se puede observar el 8% no puede sustentar todas sus necesidades. A medida que la pandemia se ha ido extendiendo, sus repercusiones socioeconómicas han sido significativas y han afectado de manera desproporcionada a las personas vulnerables (OMS, 2020)

No existe incidencia la disminución de ingresos por la baja frecuencia de los servicios de transporte público. Pero si se han visto afectados en sus relaciones sociales entre sus amigos y familiares como lo muestra la figura 19. Las videollamadas vía internet son el principal nexo de comunicación muy pocas personas no se comunican a través de ningún medio.

A pesar de que lograr cubrir sus necesidades básicas los resultados de las encuestas consideran que si ha afectado su economía durante el confinamiento por la pandemia. Los riesgos de contagio e impacto económico no se distribuyen de manera equitativa. Muchos tienen obligaciones que dificultan el aislamiento y el distanciamiento social. Para bien o para mal futuro (Bringel & Pleyers, 2020, pág. 77).

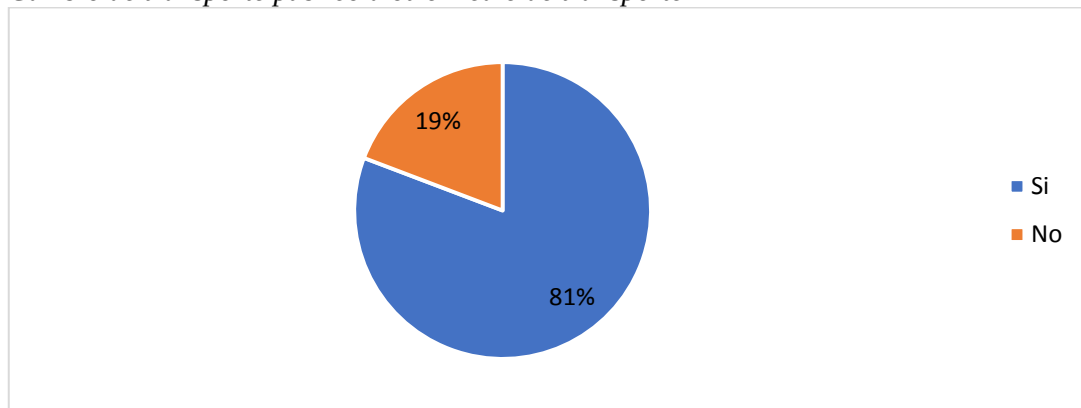
4.3 CONTRIBUCIÓN A LA MOVILIDAD URBANA EL USO DE UN MEDIO ALTERNATIVO COMO LA BICICLETA

4.3.1 Resultados de la encuesta

Pregunta 17.- ¿Teniendo en cuenta que en el transporte público hay más probabilidades de contagiarse por la covid -19, elegiría usted otro medio de transporte?

Figura 21

Cambio de transporte público a otro medio de transporte



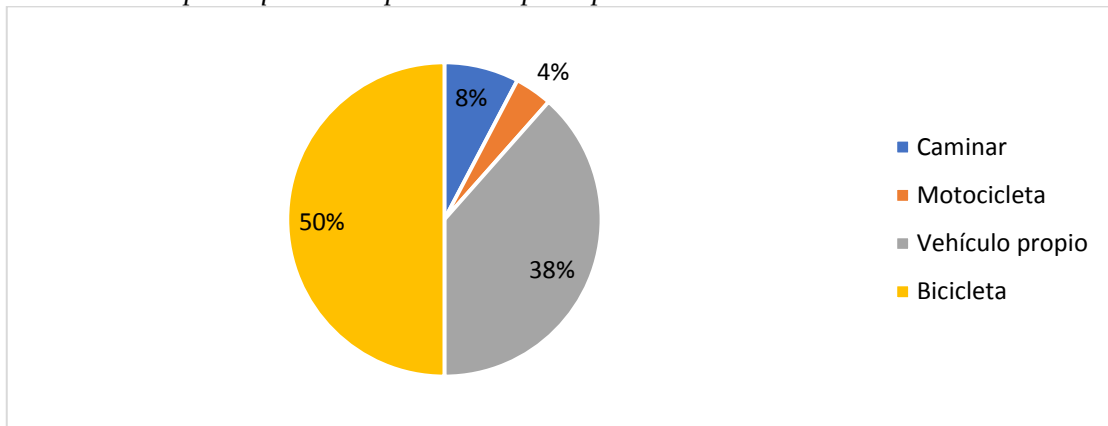
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Para la mayoría de los encuestados están de acuerdo en usar otro medio de traslado el 81% indicó que si cambiase el uso del transporte público y el 19% no se cambiaría a otro medio de transporte.

Pregunta 18.- ¿Cuál otro medio de transporte usaría?

Figura 22

Medio de transporte que usaría por el transporte público



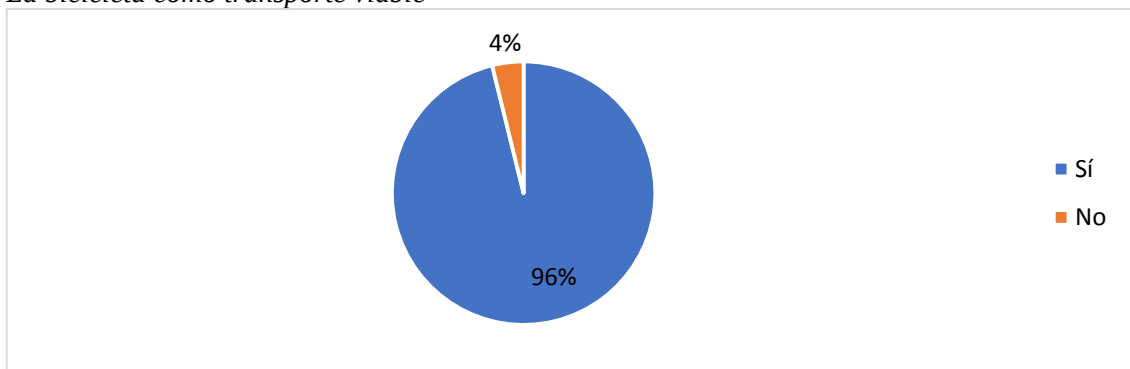
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Del total de las personas encuestadas mencionaron en un 50% que cambiaría el uso del transporte público por la bicicleta, el 38% a su vehículo propio, el 8% prefiere caminar y el 4% usaría la motocicleta para su movilidad. La posibilidad de cambiar su actual modo de transporte por la bicicleta es evidente.

Pregunta 19.- ¿Cree usted que la bicicleta es medio de transporte viable en momentos de paralización del transporte público durante la pandemia?

Figura 23

La bicicleta como transporte viable



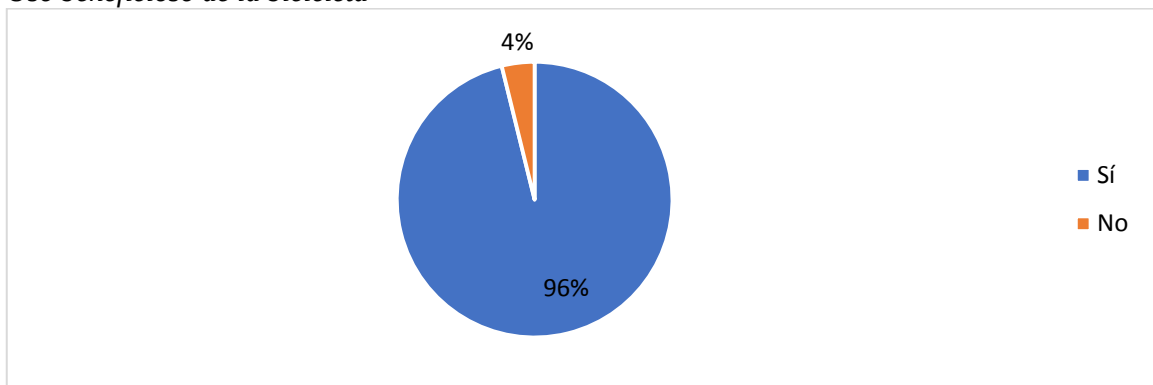
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

En cuanto a las personas que consideran el uso de la bicicleta como transporte viable el 96% indico que, si lo es, mientras que tan solo el 4% no lo ve como uso factible para su traslado a pesar de explicar que podría usarse en momentos de paralización.

Pregunta 20.- ¿Cree usted que es beneficioso el uso de bicicletas?

Figura 24

Uso beneficioso de la bicicleta



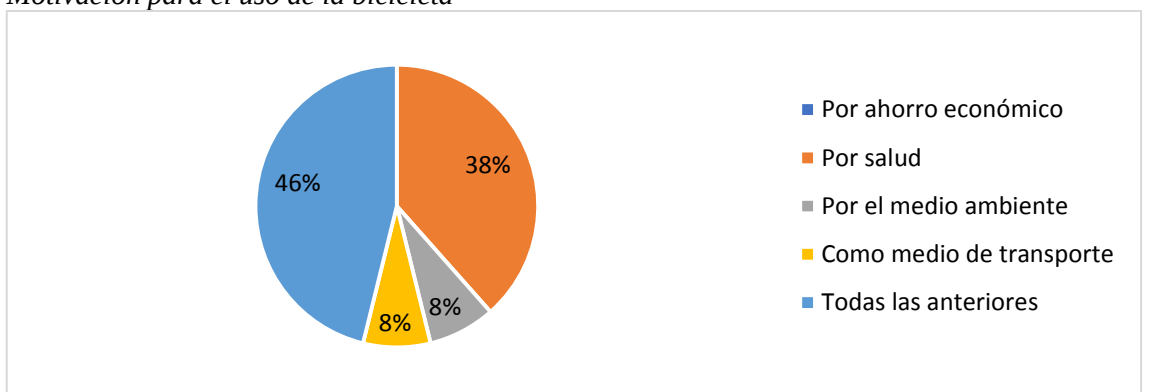
Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

De acuerdo con los resultados obtenidos se puede observar que el 96% considera que el uso de la bicicleta es beneficioso, por otro lado, el 4% cree que no es beneficioso.

Pregunta 21.- ¿Cuál sería su motivación para usar bicicleta? puede elegir varias opciones

Figura 25

Motivación para el uso de la bicicleta

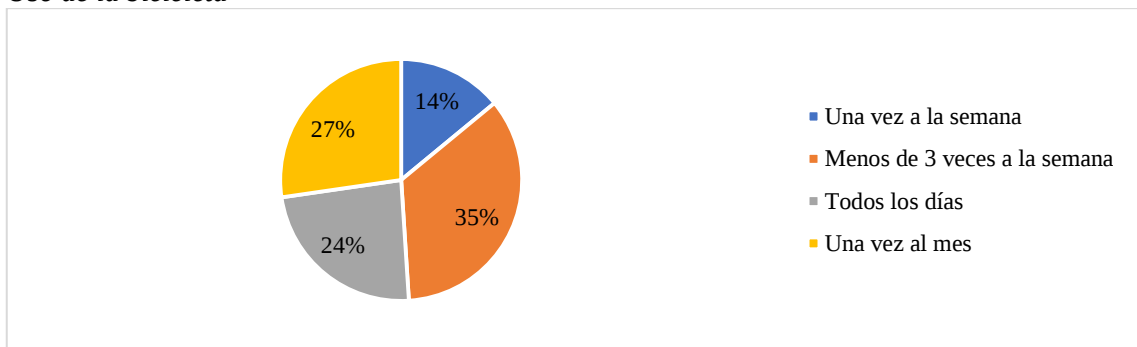


Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La principal motivación para utilizar la bicicleta es por todos los beneficios que promueve el uso alternativo de este medio de transporte se destaca con un 46%, por salud el 38%, como medio de transporte el 8% al igual que por el medio ambiente el 8% manifestaron que lo harían por tal aspecto.

Pregunta 22.- ¿Con que frecuencia utiliza la bicicleta?

Figura 26
Uso de la bicicleta

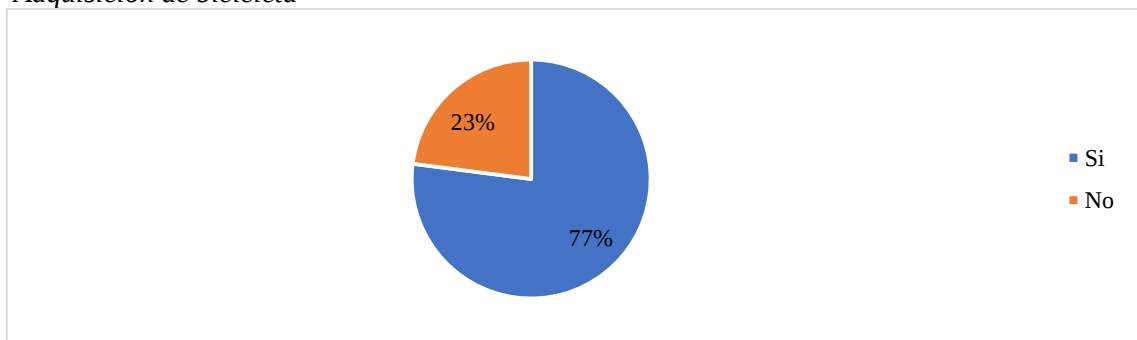


Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Con los resultados que se ha obtenido de los encuestados se puede observar que la tendencia de las personas es de realizar ejercicio y buscar alternativas para realizar un deporte recreativo y así mejorar su salud o mantener buena salud física y mental.

Pregunta 23.- ¿Le interesa adquirir una bicicleta para su movilización?

Figura 27
Adquisición de bicicleta

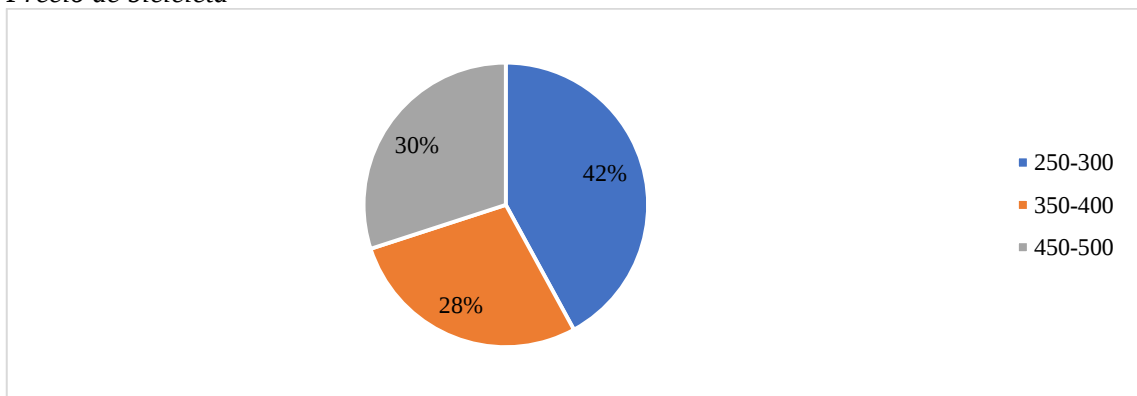


Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

La tendencia de mejorar el estilo de vida y cambiar el medio de transporte y de alguna manera contribuir en la reducción de la contaminación del planeta. Además, que por la actual situación frente a la covid-19 las personas están dispuestas a adquirir una bicicleta como medio de traslado cortos.

Pregunta 24.- ¿Qué precio estaría dispuesto a pagar por la adquisición de una bicicleta?

Figura 28
Precio de bicicleta



Nota: Datos obtenidos de la encuesta realizada a los ciudadanos del cantón Valencia.

Se incluyó esta pregunta debido a que se requiere información para establecer cuanto estaría dispuesto a pagar por la adquisición de una bicicleta. Como se puede apreciar las personas buscan que el costo no sea muy alto, sin embargo, otras personas prefieren adquirir una bicicleta de mejor calidad.

4.3.2 Resultados de la entrevista

14.- ¿Teniendo en cuenta que en el transporte público hay más probabilidades de contagiarse por la covid -19, usted se ha percatado del uso más frecuente de bicicletas?

Respuesta: No

Según el entrevistado no se ha percatado de la presencia del uso bicicletas en las calles de la ciudad de Valencia, pero su respuesta no es tan certera ya que su atención se centra en el monitoreo y seguimiento de rutas de las unidades de transporte y de otras actividades que garanticen el cumplimiento de políticas de la empresa a su cargo.

15.- ¿Cree usted que la bicicleta es medio de transporte viable en momentos de paralización del transporte público durante la pandemia?

Respuesta: Si

Considera que la bicicleta si es un transporte viable ante una paralización como que se está viviendo actualmente por el coronavirus.

16.- ¿Cómo cree Ud que afectaría a la economía de la transportación el uso masivo de bicicletas en Valencia?

Respuesta: Poco

La economía no se afectaría por el uso masivo de bicicletas porque para los recorridos de larga distancia las personas necesitaran desplazarse en los transportes públicos para su comodidad.

Discusión

La movilidad de las personas es necesaria ya que esta permite a las personas el traslado a sus lugares de trabajo para percibir ingresos que cubran la economía del hogar así mismo garantiza el acceso a otros servicios que requieren las personas como lo indica (Miralles

Guasch, 2002, pág. 31) “garantiza el acceso al mercado de trabajo, a los bienes y a los servicios, es decir, permite un uso de la ciudad más abierto y amplio, éste debe tener connotaciones positivas, ya que influye directamente en el enriquecimiento personal”.

El sector de transporte en las ciudades se encuentra en un momento de incertidumbre. La pandemia es una oportunidad para promover la movilidad individual no motorizada, también es importante mejorar la gestión y las prácticas del transporte público para garantizar el derecho a la ciudad de toda la población (Arrequi, Vázquez Wlasiuk, Giglio, & Aón, 2020).

Los resultados obtenidos de la encuesta muestran que las personas de tener la posibilidad usarían otro medio de transporte para trasladarse como la bicicleta ya que consideran que es un vehículo viable durante paralizaciones. Además, consideran que es beneficioso como se puede observar en la figura 25 donde el 96% indica que, si es favorable, la principal motivación para el uso de la bicicleta es por la salud mientras que consideran relevante en un 46% todos lo provechoso por ahorro económico, por el medio ambiente y como medio de transporte usar esta herramienta para la trasladarse.

En varias ciudades se ha promovido el uso de las bicicletas, de esta manera, nuevos grupos de usuarios pueden aprovechar la rentabilidad y los beneficios para la salud que ofrecen este modo de transporte. Es posible que la buena acogida que han tenido estas iniciativas aliente a las autoridades municipales a destinar más espacios a fines semejantes, aumentando, así, la movilidad y la seguridad (Naciones Unidas, 2020, pág. 4).

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

La evidencia científica comprueba que la probabilidad de contagio por la covid-19 puede incrementar con el uso frecuente del transporte urbano. La presente investigación deja en evidencia que los usuarios comprenden que a por medio del uso frecuente del transporte urbano se pueden contagiar de la enfermedad, mencionan también que no se cumplen con los protocolos de bioseguridad en las unidades lo que genera un ascenso en los contagios.

La mayoría de la población del cantón Valencia se ha visto no tan afectada por la falta de transporte, pero si los ha limitado en lo social las medidas de distanciamiento tomadas por el actual confinamiento y distanciamiento impuestos por el COE Nacional y gobierno local con el fin de contrarrestar los contagios. Las personas consideran que a bordo de los transportes urbanos no se percibe seguridad.

Los ingresos percibidos si logran cubrir todas sus necesidades básicas para pagar los principales servicios básico, sin embargo, existe un pequeño porcentaje de la población que se muestra afectado por la crisis pues no puede sustentar todas sus necesidades.

La movilidad de las personas es necesaria ya que esta permite a las personas el traslado a sus lugares de trabajo para percibir ingresos que cubran la economía del hogar así mismo garantiza el acceso a otros servicios, estos desplazamientos están vínculos en un 46% con el transporte público. La covid 19 tiene incidencia en el comportamiento el desplazamiento de las personas siendo esta la oportunidad para incentivar la movilidad individual como es el uso de la bicicleta es una opción más saludable que garantiza el distanciamiento social.

5.2 RECOMENDACIONES

Los riesgos de contraer la covid-19 en espacios cerrados es muy elevada por lo que es necesario que a los conductores de transporte público se los supervise constantemente por las autoridades pertinentes a fin de controlar que los protocolos de limpieza sean respetados, como el monitoreo del límite de capacidad de las unidades de transporte para hacer frente de manera efectiva al contagio de la covid.

El transporte público sigue siendo un servicio esencial durante la pandemia, aun cuando muchas de las personas se quedan en sus hogares, es fundamental proporcionar acceso prioritario a las personas que habitan alejados de los centros urbanos quienes son los que más necesitan de este medio de traslado haciéndolo asequible y seguro para acceder al mercado laboral y ganar sus salarios diarios.

Existe la necesidad de proporcionar movilidad sostenible por lo que es importante que se promueva el uso de la bicicleta o la movilización a pie como una alternativa al transporte público, donde sea posible para reducir y evitar más propagación mejorando la salud de los ciudadanos. El gobierno local debe coordinar actividades que aprueben el libre acceso y protección a los ciclistas.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA ALTERNATIVA

6.1 Título de la propuesta

Estudio de factibilidad para una empresa de comercialización de bicicletas

6.2 Justificación

La propuesta es para comercializar y posteriormente dar servicios de mantenimiento de bicicletas con el fin de fomentar e incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo.

Los ciudadanos del cantón Valencia están dispuestos a cambiar y mejorar sus condiciones de salud y al mismo tiempo permitirse mantener el distanciamiento, los beneficios del uso de bicicleta ayuda mucho al sistema inmunológico.

Este medio de transporte, la bicicleta, es crucial como vehículo esencial que permite hacer ejercicio, es flexible tiene bajo costos para su uso, es un transporte de puerta a puerta, no se requiere de amplios espacios para su estacionamiento, no necesita combustible, no genera ruido y lo más importante genera cultura ciudadana.

El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano presenta múltiples beneficios para la salud, mejora la calidad del medio ambiente, permite la libertad de autonomía y ampliación del contacto sensorial con el entorno (Jordi, 2017) por ello se plantea la propuesta de creación de una empresa dedicada a la venta de bicicletas es importante que exista al menos un lugar donde comprar este medio de transporte y que cuente con los repuestos y accesorios necesarios para este vehículo.

El establecimiento destinado a la comercialización de bicicletas proveerá bicicletas sencillas y cómodas de buena calidad para que la experiencia sea placentera.

Usar la bicicleta en estos tiempos de Covid-19 puede ser una opción eficaz para mantenernos sanos y saludables en el corto, mediano y largo plazo. Este modo de transporte contribuirá al bienestar de las personas del medio ambiente y por su bajo costo de adquisición su uso podría mejorar la situación económica de la población valenciana a la vez dar un realce atractivo al cantón.

6.3 Fundamentación legal

Los ciclistas tienen beneficios y reglas que cumplir mediante los siguientes incisos se determina los artículos que regulan a los ciclistas:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Artículo 63.- “Los terminales terrestres, estaciones de bus o similares, paraderos de transporte en general, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

Artículo 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” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

B) “Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

C) “Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

D) “Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

E) “A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014),

F) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos ciudadanos (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Reglamento Artículo 105.- “Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares” (Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2012).

Reglamento Artículo 106.- Los GADs deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas y áreas de aseo para sus usuarios.

Reglamento Artículo 107.- Los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de ciclovías recreativas (ciclopaseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas.

Reglamento Artículo 302.- Los ciclistas tendrán las siguientes obligaciones:

1. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado.
2. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas.
3. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno.
4. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son 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” (Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2012).

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” (Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2012).

11. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio.

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” (Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2012).

Normas legales

Para llevar a cabo la creación de una empresa de bicicletas en el Cantón Valencia es necesario conocer los aspectos legales que deberá completar para darle apertura al negocio como persona natural, dentro de los trámites legales se encuentra los siguientes:

Ruc

Es un instrumento que tiene por función registrar e identificar a los contribuyentes con fines impositivos y proporcionar esta información a la Administración Tributaria. Sirve para realizar alguna actividad económica de forma permanente u ocasional en el Ecuador.

Las personas naturales que realizan alguna actividad económica están obligadas a inscribirse en el RUC, emitir y entregar comprobantes de venta autorizados por el SRI por todas sus transacciones y presentar declaraciones de impuestos de acuerdo a su actividad económica.

Declarar significa notificar al SRI sus ingresos y egresos y así establecer el impuesto a pagar (Servicio de Rentas Internas, 2020).

Patentes

Luego de obtener todos los permisos municipales necesarios para la actividad que se desea realizar, recién se puede solicitar la patente comercial (Jeifetz & Hidalgo, 2014, pág. 36).

Facturas

La facturación física es un instrumento que permite emitir comprobantes de venta autorizados por el SRI. Sirve para respaldar las transacciones efectuadas por los contribuyentes en la transferencia de bienes, por la prestación de servicios o la realización de otras transacciones gravadas con tributos (Servicio de Rentas Internas, 2020).

El pago de impuestos

Argumenta (Jeifetz & Hidalgo, 2014, pág. 34) que todos quienes emprendan una actividad económica deben declarar y pagar impuestos según la actividad económica que

desarrollen. En el caso de las pymes, los impuestos que puede tener que declarar y pagar mensualmente son:

Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Se debe pagar el IVA en toda transferencia local o importación de bienes y en la prestación de servicios. Para las transacciones locales la base imponible del IVA corresponde al precio de venta de los bienes o el valor de la prestación del servicio, incluido otros impuestos, tasas y otros gastos relacionados, menos descuentos y/o devoluciones.

En el caso de las importaciones la base imponible del IVA corresponde a la suma del valor CIF (Costo, seguro y flete) más los impuestos, aranceles, tasas, derechos y recargos incluidos en la declaración de importación (Servicio de Rentas Internas, 2020).

6.4 Objetivos

General

Plantear un proyecto de factibilidad para una empresa de comercialización de bicicletas.

Específicos

- ✓ Identificar los componentes de un proyecto de inversión para una comercializadora de bicicletas.
- ✓ Definir la planificación para la elaboración de un proyecto de inversión.
- ✓ Determinar el presupuesto para la implementación de una microempresa comercializadora de bicicletas.

6.5 Ubicación sectorial y física

Este proyecto que está dirigido al cantón Valencia de la provincia de Los Ríos, sexta urbe más grande y poblada de la Provincia de Los Ríos, este cantón cuenta con una población de aproximadamente 54.637 habitantes en una superficie de 5.265 km² según la población proyectada del INEC 2020. Es en esta ciudad donde se asentaría la propuesta del negocio.

6.6 Factibilidad

Elegir este medio de transporte es factible para la salud se considera que este medio de transporte es el más saludable, utilizarla frecuentemente influye de manera positiva en la salud física y refuerza la salud mental de las personas

Las bicicletas no solo son para hacer ejercicio sino también para trasladarse de un lado a otro, es una alternativa de transporte perfecta, garantiza un menor costo, al adquirir una herramienta de estas su costo es más bajo que la adquisición de cualquier otro transporte privado no requiere de combustible, su mantenimiento y repuestos son económicos

Este modo de transporte es amigable con el medio ambiente por lo que es necesario generar cultura y dar a conocer los beneficios por el uso de las bicicletas así mismo generar conciencia del impacto del comportamiento de movilidad. La bicicleta ofrece ventajas que pueden ser aprovechadas para disminuir las consecuencias negativas por el uso desmedido de otros transportes privados.

Algunas de estas ventajas del uso de este vehículo que es no motorizado y personal, serían el ahorro de combustibles, porque habría menos transporte a diesel o gasolina, menos

contaminación ambiental por el dióxido de carbono que emanan los motores y se tendría en la ciudad un tráfico vehicular más liviano.

6.7 Plan de trabajo

Procedimiento

Este negocio estará destinado exclusivamente a la comercialización y mantenimiento de bicicletas para la implementación de este negocio será necesario realizar los siguientes estudios.

Estudio del Mercado: para conocer el mercado objetivo se deberá realizar un estudio minucioso con este estudio se pretende conocer y hacer un análisis de la demanda y la oferta; es decir, saber quiénes serán los posibles consumidores del producto o servicio a proporcionar, así como cuáles son las empresas que actualmente lo ofrecen (la competencia). (Pacheco Coello & Pérez Brito, 2018)

Estudio Técnico: se deberá establecer los diferentes parámetros para desarrollar este negocio, según (Rodríguez Aranday, 2018) Su objetivo básico es demostrar la viabilidad del proyecto, justificando seleccionar la mejor alternativa para abastecer el mercado de acuerdo con las restricciones de recursos, ubicación y tecnologías accesibles.

Estudio económico: será necesario y fundamental la evaluación financiera para determinar la inversión y rentabilidad de este emprendimiento como indica (Caldas, Carrión, & Heras, 2017, pág. 192) es la relación que se establece entre lo que se ha invertido en una determinada operación y el rendimiento económico que proporciona, es decir, es la capacidad que tienen las inversiones de una empresa de generar beneficios.

Estrategias

- ✓ Analizar la metodología que se usará para el procedimiento
- ✓ Planificar estructura y cronograma del proyecto de inversión.
- ✓ Determinar los recursos humanos, materiales y costos para la comercializadora de bicicletas.

Población dirigida

Este estudio de factibilidad está dirigido a:

- Población cantón Valencia
- Clubes de ciclistas

Población motivada al uso de la bicicleta lo que permitirá reducir la congestión vehicular y al mismo realizar deporte diario mejorando tanto la salud como el estado físico de los usuarios.

Recursos

En este proyecto se necesitará un asistente quien estará a cargo de realizar las encuestas y analizará los datos obtenidos de los cuestionarios de las encuestas y entrevistas; medir los indicadores claves del rendimiento que se espera obtener, para la colaboración dentro del negocio de necesitará los siguientes recursos humanos

Recursos Humanos

- ✓ Cajero
- ✓ Vendedor

Recursos Materiales:

- ✓ Local de arrendamiento
- ✓ Bicicletas
- ✓ Vitrinas para accesorios

Actividades y responsables

Tabla 5

Actividades y responsables de la propuesta

Actividad	Duración	Responsable
Estudio del Mercado	15 días	Propietario
Estudio Técnico	1 mes	Propietario
Estudio Económico	1 mes	Propietario
Total		

Nota: Esta tabla muestra las actividades y responsable para la creación de una comercializadora de bicicletas.

Presupuesto que se llevará a cabo la propuesta

Se estimó que la propuesta tendrá un costo de US\$ 5,000.00 los cuales serán financiados con actividades de autogestión por parte del propietario del negocio.

Tabla 6

Presupuesto de las actividades

Actividad	Presupuesto
Estudio del Mercado	450.00
Estudio Técnico	2 250.00
Estudio Económico	2 300.00
Total	5 000.00

Nota: La tabla 6 muestra el presupuesto por actividad

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Valencia tiene la responsabilidad de promover y concientizar a los ciudadanos a través de campañas a respetar a los ciclistas, además de crear espacios adecuados privilegiando a los sistemas de movilidad no motorizada como lo menciona en CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR en el Art. 415, dispone que “los gobiernos autónomos descentralizados incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial, mediante el establecimiento de ciclo vías”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Arrequi, C., Vázquez Wlasiuk, C., Giglio, M., & Aón, L. (2020). ¿Transporte público para esenciales o transporte público esencial? Prospectivas sobre la movilidad urbana. *Revista Científica de Arquitectura y Urbanismo*, 15.
2. Bringel, B., & Pleyers, G. (2020). *Alerta Global: Políticas, movimientos sociales y futuros en disputa en tiempos de pandemia*. Buenos Aires.
3. Bruno de Médico. (2020). *Coronavirus tsunami. ¿Cuándo volveremos a la normalidad?*
4. Caldas, M., Carrión, R., & Heras, A. (2017). *Análisis de viabilidad económico-financiera (Empresa e iniciativa emprendedora)*. Editex.
5. *Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias*. (12 de Noviembre de 2020). Obtenido de Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias:
<https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/documentos/ITCoronavirus.pdf>
6. Correa Quezada, R., Izquierdo Montoya, L., & García Vélez, D. (2020). *Impacto del Covid-19 en Ecuador*.
7. Del Rosal García, M. (2017). *Programas de autonomía e higiene en el aseo personal del ACNEE. SSCE0112*. España: IC Editorial.
8. Di Nella, D., & Ibáñez, V. (21 de Junio de 2020). *Universidad Nacional de Río Negro - Argentina*. Obtenido de Universidad Nacional de Río Negro - Argentina:

file:///C:/Users/april/AppData/Local/Temp/10244-

Texto%20del%20art%C3%ADculo-30724-2-10-20200715.pdf

9. García-Schilardi, M. (2013). Transporte público colectivo. *Universidad Nacional de Colombia, Bogotá*, 200.
10. Henao-Kaffur, L. (2010). El concepto de pandemia: debate e implicaciones a propósito de la pandemia de influenza de 2009. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 16.
11. Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar. *CEPAL*, 20.
12. Hernando Moreno, A., Guillamas Vilela, C., Gutiérrez López, E., Méndez Harcía, M., Sánchez-Cascado Jiménez, G., & Tordesillas Cifuentes, L. (2009). *Higiene del medio hospitalario y limpieza de material*. Editex.
13. Ibold, S., Medimorec, N., Wagner, A., & Peruzzo, J. (2020). *Covid-19 y la Movilidad Sostenible*. Obtenido de https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/2020_07_TUMI_COVID-19-ESP-and-Sustainable-Mobility-1.pdf
14. Imperial College Londres. (2020). *Informe 11 - Evidencia del éxito inicial de que China salga de la política de distanciamiento social COVID-19 después de lograr la contención*. Reino Unido.
15. *Instituto de Salud Global Barcelona*. (28 de Abril de 2020). Obtenido de Instituto de Salud Global Barcelona: https://www.isglobal.org/documents/10179/7943094/6_ISGlobal+COVID-19+y+movilidad+ES.pdf/428d93ba-d4b2-4042-9f24-ec5c17bb8dc5

16. Islas Rivera, V., & Lelis Zaragoza, M. (2007). Análisis de los sistemas de transporte. *Secretaría de comunicaciones y transportes Instituto Mexicano del Transporte*, 75.
17. Jeifetz, F., & Hidalgo, F. (2014). *Manual del Emprendedor*. Academia ASECH.
18. Jordi, M. (2017). Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. *Universidad Nacional de Lanús*, 307-320.
19. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. (2014). Montecristi.
20. López Olmedo, N., Stern, D., Pérez Ferrer, C., González Morales, R., Canto Osorio, F., & Barrientos Gutiérrez, T. (19 de Mayo de 2020). Probabilidad de contagio por infecciones respiratorias agudas en el transporte público y medidas para mitigarlo. 25. Obtenido de file:///C:/Users/april/AppData/Local/Temp/11601-Texto%20del%20art%C3%ADculo-45285-2-10-20200519-1.pdf
21. Marchante Lara, M., & Benavides Velasco, C. A. (2018). El transporte público urbano: Un estudio comparativo con especial referencia a la ciudad de Málaga. *Redalyc*, 14.
22. Méndez Morales, J. (2009). *Fundamentos de Economía para la sociedad del conocimiento*. México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES S.A. DE C.V.
23. Miralles Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. España: Grupo Planeta (GBS).

24. Moovit. (Agosto de 2020). Los Efectos de la Pandemia¿Cómo está evolucionando la movilidad urbana en el mundo? *Los Efectos de la Pandemia¿Cómo está evolucionando la movilidad urbana en el mundo?*
25. Naciones Unidas. (2020). Documento de políticas: La Covid-19 en un mundo urbano. *Naciones Unidas: Documento de políticas: La Covid-19 en un mundo urbano*, 37.
26. OMS. (2020). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>
27. Organización Latinoamericana de Energía. (2020). *Impactos de la pandemia del Covid -19 sobre la demanda de transporte público a partir del uso de Big Data*.
28. *Organización Mundial de la Salud*. (24 de Febrero de 2020). Obtenido de Organización Mundial de la Salud: https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently_asked_questions/pandemic/es/
29. Pacheco Coello, C. E., & Pérez Brito, G. J. (2018). *El proyecto de inversión como estrategia gerencial*,. IMCP.
30. Pacora Camargo, L. (2020). *Covid-19, La pandemia por el coronavirus: Enfrentando un enemigo invisible*.
31. Rabasco, P. (2020). *Ciudad y Resiliencia: Última llamada*. AKAL.

32. Red de Instituciones Financieras de Desarrollo. (2020). Covid-19 y sus implicaciones en el Sistema Financiero Nacional. *Red de Instituciones Financieras de Desarrollo*, 66.
33. *Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. (2012). Quito.
34. *Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. (2012). Quito.
35. Roa, N. (26 de Marzo de 2020). *Moviliblog*. Obtenido de Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/cuando-el-mundo-deja-de-moverse/>
36. Rodríguez Aranday, F. (2018). *Formulación y evaluación de proyectos de inversión.: Una propuesta metodológica*. IMCP.
37. Rodríguez Diéguez, A., & Zehag Muñoz, M. (2009). *Libros en Google Play*. Editex.
38. Romero Mora, D. (2019). Mejoramiento de las condiciones de orden, limpieza y almacenamiento en el edificio administrativo y del sistema de iluminación del piso 1, para la sede central del consejo de transporte público, San José, Costa Rica. *Instituto Tecnológico De Costa Rica*, 214.
39. Ruiz Rodríguez, J. (2010). *El transporte por carretera*. Barcelona, España: MARGE BOOKS.
40. Schneider, H. (Mayo de 2020). *Konrad Adenauer Stiftung*. Obtenido de ¿Qué papel juega el transporte público para evitar la propagación de Covid-19?: <https://www.kas.de/documents/273477/8706787/Qu%C3%A9+papel+juega+el+transporte+p%C3%BAblico+para+evitar+la+propagaci%C3%B3n+de+COVID->

19_052020.pdf/46b70ce0-76ea-26c5-477d-
d95b0edbb793?version=1.1&t=1589201313532Secretar

41. Secretaría de Salud Quito. (2020). *Enfoque técnico para el manejo de la pandemia covid-19*. Quito: Secretaría de Salud Quito. Obtenido de https://www.quito.gob.ec/documents/Salud/ENFOQUE_TECNICO_COVID19.pdf
42. Servicio de Rentas Internas. (2020). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-al-valor-agregado-iva>
43. *Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias*. (Julio de 2020). Obtenido de Protocolo para reactivar el servicio público de transporte terrestre en el ámbito intraprovincial dentro del período de semaforización: <https://www.gestionderiesgos.gob.ec/wp-content/uploads/2020/07/3.1.-PROTOCOLO-REACTIVACION-TRANSPORTE-INTRAPROVINCIAL-Firmado.pdf>
44. Servicio Nacional Gestión de Riesgos y Emergencia. (2020). Protocolo para reactivar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre en el ámbito Intraprovincial dentro del período de Semaforización. 17.
45. *Sustainable Urban Transport Project*. (2 de Abril de 2020). Obtenido de Sustainable Urban Transport Project: <https://www.sutp.org/el-brote-de-covid-19-y-las-implicancias-para-la-movilidad-sostenible-algunas-observaciones-2/>
46. Tardieu, A. (1885). *Diccionario de higiene pública y salubridad*. Madrid.
47. Tolosa, L. (2017). *Técnicas de mejora continua en el transporte*. Marge Books.

48. Un Habitat. (Abril de 2020). *Un Habitat*. Obtenido de https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/04/spanish_un-habitat_covid-19_transport_messages.pdf
49. Vera-Romero, O., & Vera Romero, F. (2013). Evaluación del nivel socioeconómico: presentación de una escala adaptada en una población de Lambayeque. *Revista del Cuerpo Médico del Hospital Nacional Almanzor Aguinaga Asenjo*, 5.
50. Viguer Seguí, P., & Serra Desfilis, E. (2008). Nivel socioeconómico y calidad del entorno familiar en la infancia. *Periódicos Electrónicos en Psicología*.
51. Villaveces, A. (2010). Defensa del transporte público seguro y saludable: Fomento de la participación del sector sanitario en Un Marco Multisectorial. *Organización Panamericana de la Salud*, 36.
52. Yoza Rodríguez, N., Soledispa Rodríguez, X., & Lucio Pillasagua, A. (2020). Impacto de la gestión financiera y recaudación tributaria en Ecuador ante el Covid-19. *3C Empresa. Investigación y pensamiento crítico*, 17.

ANEXOS

Anexo 1

Ingeniero,
Roque Vivas Moreira
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE POSGRADO

Mediante la presente cumpla en presentar a usted el informe de Tesis cuyo tema es: EL TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA SOCIO-ECONÓMICA EN TIEMPOS DE PANDEMIA POR LA COVID-19 EN LA CIUDAD DE VALENCIA-ECUADOR. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA UNA EMPRESA DE COMERCIALIZACIÓN DE BICICLETAS. Presentado por el Ingeniero, ING. KLEBER CEPEDA MORENO maestrante del Programa de Maestría en Administración de empresas, que fue dirigido y revisado bajo mi dirección, ha cumplido y desarrollado de acuerdo al Reglamento General de Graduación de Posgrado de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo y cumple con el requerimiento de análisis de URKUND el cual avala los niveles de originalidad en un 94% y de similitud 6% del trabajo de investigación.



Cordialmente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Pérez', is shown on a light blue background.

EC. MARIO PÉREZ ARÉVALO PHD.
DIRECTOR DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Anexo 2

La presente encuesta tiene como propósito recabar información el transporte urbano y su incidencia socio-económica en tiempos de pandemia por la covid-19. Consta de 21 preguntas. Responda las preguntas con sinceridad. La encuesta es totalmente anónima

Sexo: Hombre ☐ Mujer ☐

Edad:

15 – 19 ☐	30 – 34 ☐	45 – 49 ☐	60 – 64 ☐
20 – 24 ☐	35 – 39 ☐	50 – 54 ☐	65 – 69 ☐
25 – 29 ☐	40 – 44 ☐	55 – 59 ☐	70 – 74 ☐

Profesión o actividad económica:

Patrón/empleador ☐	Desempleado ☐
Trabajo por cuenta propia ☐	Ama de casa ☐
Asalariado ☐	

Dirección Domiciliaria: _____

1.- ¿Es usted usuario del transporte público?

Si ☐

No ☐

Si la respuesta es NO pase a la pregunta 5.

2.- ¿Con qué frecuencia utiliza el transporte urbano antes de la covid?

Diario ☐ Mensual ☐

Semanal ☐ Trimestral ☐

3.- ¿Con qué frecuencia utiliza el transporte urbano durante la covid?

Diario ☐

Semanal ☐

Mensual ☐

Trimestral ☐

4.- ¿Cuál es el motivo de su viaje ante la situación actual por la covid?

Trabajo ☐

Compras ☐

Visitas a familiares y amigos ☐

Hospital ☐

Ocio ☐

Otro.....

5.- ¿Es consciente usted del riesgo inminente de contraer la covid-19 por el uso frecuente del transporte urbano?

Si ☐ No ☐

6.- ¿Como la considera usted la calidad e higiene del servicio de transporte público?

Muy buena ☐

Buena ☐

Regular ☐

Mala ☐

Muy mala ☐

7.- ¿Los usuarios respetan el distanciamiento físico?

Si ☐

No ☐

8.- ¿Los conductores respetan el limite la capacidad de pasajeros que es del 50% de aforo?

Si ☐

No ☐

9.- ¿Los colaboradores y ayudantes del transporte público respetan las normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional?

Si ☐

No ☐

10.- ¿Siente Ud. que va seguro en el transporte urbano, es decir, puede ser víctima de robo o asalto?

Si ☐

No ☐

11.- ¿En qué medida se ha visto afectada su economía ante la suspensión del transporte urbano por la pandemia?

Nada ☐

Mucho ☐

Poco ☐

Demasiado ☐

12.- ¿Los ingresos percibidos en su hogar cubren todas sus necesidades básicas como el pago de arriendo, agua, luz eléctrica?

Si ☐

No ☐

13.- ¿La baja frecuencia de servicios de transporte público han disminuido sus ingresos entre:

El 0% y 10% ☐

El 10% y 40% ☐

El 40% y 60% ☐

Más del 60% ☐

14.- ¿Usted se ha visto afectado en sus relaciones sociales como amigos y familiares durante la pandemia de la covid-19?

Si ☐

No ☐

15.- ¿Cómo se comunica con sus amigos y familiares durante el confinamiento?

Videos llamadas a través de internet ☐

Llamadas telefónicas ☐

De ningún modo ☐

Otro.....

16.- ¿Como clasificaría el impacto económico que ha sufrido debido a la pandemia?

Nada	☐	Mucho	☐
Poco	☐	Demasiado	☐

17.- ¿Teniendo en cuenta que en el transporte público hay más probabilidades de contagiarse por la covid -19, elegiría usted otro medio de transporte?

Si ☐

No ☐

18.- ¿Cuál otro medio de transporte usaría?

Caminar	☐
Motocicleta	☐
Vehículo propio	☐
Bicicleta	☐

19.- ¿Cree usted que la bicicleta es medio de transporte viable en momentos de paralización del transporte público durante la pandemia?

Si ☐

No ☐

20.- ¿Cree usted que es beneficioso el uso de bicicletas?

Si ☐

No ☐

21.- ¿Cuál sería su motivación para usar bicicleta? puede elegir varias opciones

Por ahorro económico	☐
Por salud	☐
Por el medio ambiente	☐
Como medio de transporte	☐
Todas las anteriores	☐

Anexo 3

Esta entrevista tiene como objeto conocer la situación acerca del transporte urbano y su Encuesta sobre el transporte urbano y su incidencia social en tiempos de pandemia por la covid-19 en la ciudad de Valencia-Ecuador

1.- ¿Es consciente usted del riesgo inminente de contraer la covid-19 por el uso frecuente del transporte urbano?

Si ☐

No ☐

2.- ¿Como la considera usted la calidad e higiene del servicio de transporte público?

Muy buena ☐

Buena ☐

Regular ☐

Mala ☐

Muy mala ☐

3.- ¿Los usuarios respetan el distanciamiento físico en las unidades?

Si ☐

No ☐

4.- ¿El chofer hace respetar el limite la capacidad de pasajeros que es del 50% de aforo?

Si ☐

No ☐

5.- ¿Los usuarios del transporte público respetan las normas de bioseguridad emitidas por el COE Nacional?

Si ☐

No ☐

6.- ¿Cuál es la frecuencia de la limpieza de las unidades de transporte?

- Entrada de jornada laboral ☐
- Salida de jornada laboral ☐
- Después de cada recorrido ☐
- Una vez por día ☐

7- ¿Siente Ud. que va seguro en el transporte urbano, es decir, puede ser víctima de robo o asalto?

- Si ☐
- No ☐

8.- ¿En qué medida se ha visto afectada la economía de los transportistas ante la suspensión del transporte urbano por la pandemia?

- | | | | |
|------|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Nada | ☐ | Mucho | ☐ |
| Poco | ☐ | Demasiado | ☐ |

9.- ¿Los ingresos percibidos por los transportistas cubren todas sus necesidades básicas como el pago de arriendo, agua, luz eléctrica?

- Si ☐
- No ☐

10.- ¿La baja demanda de servicios de transporte público han disminuido sus ingresos entre:

- | | | | |
|--------------|--------------------------|--------------|--------------------------|
| El 0% y 10% | ☐ | El 10% y 40% | ☐ |
| El 40% y 60% | ☐ | Más del 60% | ☐ |

11.- ¿Como clasificaría el impacto económico que ha sufrido debido a la pandemia?

- | | | | |
|------|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Nada | ☐ | Mucho | ☐ |
| Poco | ☐ | Demasiado | ☐ |

12.- ¿En qué porcentaje cree usted que se ha reducido la cantidad de usuarios en las unidades de transporte público?

- | | | | |
|--------------|--------------------------|--------------|--------------------------|
| El 0% y 10% | ☐ | El 10% y 40% | ☐ |
| El 40% y 60% | ☐ | Más del 60% | ☐ |

13.- ¿Conoce usted sobre la propagación del virus de la covid en las unidades de transporte?

Si ☐

No ☐

14.- ¿Teniendo en cuenta que en el transporte público hay más probabilidades de contagiarse por la covid -19, usted se ha percatado del uso más frecuente de bicicletas?

Si ☐

No ☐

15.- ¿Cree usted que la bicicleta es medio de transporte viable en momentos de paralización del transporte público durante la pandemia?

Si ☐

No ☐

16.- ¿Cómo cree Ud que afectaría a la economía de la transportación el uso masivo de bicicletas en Valencia?

Nada ☐

Mucho ☐

Poco ☐

Demasiado ☐

Figura 29

Entrevista con el Gerente de la Cooperativa de Transporte Valencia



Nota: Entrevista realiza al Sr. Marco Navarro Gerente de la Cooperativa de Transporte Valencia