



*Asesorías y Tutorías para la Investigación Científica en la Educación Puig-Salabarría S.C.
José María Pino Suárez 400-2 esq a Lerdo de Tejada, Toluca, Estado de México. 7223898475*

RFC: ATI120618V12

Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores.

<http://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/>

Año: XI

Número: Edición Especial.

Artículo no.:108

Período: Diciembre, 2023

TÍTULO: Implicaciones del uso del espacio público en el derecho de libre tránsito en la ciudad de Babahoyo en el año 2023.

AUTORES:

1. Máster. Nelly Valeria Vinueza Ochoa.
2. Est. Gabriela Elizabeth Cornejo Llanos.
3. Est. Janeth Dayanara Altamirano Basantes.

RESUMEN: Esta investigación se propone analizar el comportamiento peatonal y el uso del espacio público en áreas comerciales de la ciudad de Babahoyo, provincia de los Ríos, centrándose en la obstrucción de las veredas y sus razones subyacentes. Se llevó a cabo un estudio de campo que incluyó observaciones, conteo peatonal y entrevistas con peatones. Los resultados revelaron que los obstáculos en las veredas eran la principal razón por la cual los peatones optaban por caminar en la carretera. Como soluciones, se sugiere abordar estos obstáculos y mejorar la infraestructura peatonal para garantizar la seguridad de los transeúntes y promover un uso adecuado del espacio público en Babahoyo.

PALABRAS CLAVES: uso del suelo, gobierno municipal, vía pública, contaminación.

TITLE: Implications of the use of public space on the right of free transit in the city of Babahoyo in the year 2023.

AUTHORS:

1. Master. Nelly Valeria Vinueza Ochoa.
2. Stud. Gabriela Elizabeth Cornejo Llanos.

3. Stud. Janeth Dayanara Altamirano Basantes.

ABSTRACT: This research aims to analyze pedestrian behavior and the use of public space in commercial areas of the city of Babahoyo, Los Ríos province, focusing on the obstruction of sidewalks and its underlying reasons. A field study was conducted that included observations, pedestrian counts, and interviews with pedestrians. The results revealed that sidewalk obstructions were the main reason pedestrians chose to walk on the road. As solutions, it is suggested to address these obstacles and improve pedestrian infrastructure to ensure the safety of pedestrians and promote appropriate use of public space in Babahoyo.

KEY WORDS: land use, municipal government, public roads, pollution.

INTRODUCCIÓN.

La seguridad vial y peatonal se presenta como un desafío del desarrollo de la sociedad con el fin de disminuir el número de lesiones y muertes a causa de accidentes y siniestros de tránsito. Al referirse a la seguridad vial de los peatones, se enfatiza al desplazamiento de las personas a pie por los espacios de la vía pública, especialmente en las calles del centro de las ciudades.

El crecimiento urbano de las ciudades está centralizado en la modernidad y la industrialización, concentrando las obstrucciones en zonas específicas, de manera que las ciudades están proyectadas para la circulación vehicular, coexistiendo los desplazamientos peatonales con el transporte motorizado (Naciones Unidas Habitat, 2020).

Hoy en día, se evidencia una saturación vial y problemáticas derivadas del uso excesivo de medios motorizados como el deterioro de las condiciones ambientales, la congestión, el ruido, los innumerables siniestros de tránsito, y la falta de cultura vial, entre otras. Ciudadanos manifestaron que de manera obligatoria deben bajar a la calle para caminar, ya que es común encontrar diferentes productos que los dueños de los locales comerciales exhiben: maniqués, vitrinas, motos, bicicletas, juguetes, entre otros artículos.

Los peatones suelen bajar de las aceras para cruzar la calle o para evadir obstáculos que le imposibilitan el paso, lo que evidencia una posible falta de cultura vial, o desde otro punto de vista, la falta de un enfoque integral en los diseños de la ciudad. Estos obstáculos ubicados en las aceras corresponden a carteles, vallas publicitarias y a vehículos livianos como motocicletas, ubicados fuera de los restaurantes y locales comerciales, respectivamente.

Según el inciso 23, artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2008), “el Estado del Ecuador reconoce y garantiza el derecho de las personas a circular libremente dentro del territorio del país, y a elegir su lugar de residencia. Según la constitución, los ecuatorianos gozan de la libertad de entrar y salir del Ecuador, mientras que los extranjeros están sujetos a la ley, y es claro que la prohibición de viajar solo puede ser impuesta por un juez competente de conformidad con la ley”.

El territorio urbano se manifiesta como un sistema en red conectado por relaciones estáticas constituidas por aspectos geográficos como población, actividades o uso del suelo, infraestructura y relaciones dinámicas determinadas por la población, donde confluyen manifestaciones materiales e inmateriales, equipamientos y espacios turísticos y de ocio componente. Para Bernal (2015, p. 11), la planeación y el ordenamiento de la urbe deben contener estrategias de intervención tendientes a la satisfacción de las necesidades básicas y el desarrollo de la ciudad con respecto al espacio público, tanto así que los espacios céntricos de las ciudades se han obstaculizado (Demerutis-Arenas, 2019).

El tránsito peatonal es un fenómeno de la sociedad moderna, que por una creciente tendencia hacia la mitigación en el impacto del congestionamiento vehicular, la contaminación y proponer una movilidad sostenible, se ha convertido en un importante foco de estudio para las ciudades. Particularmente, las ciudades pequeñas son propicias para el tránsito de peatones, ya que caminar es una de las opciones principales para las personas que circulan de manera concurrente por zonas céntricas, las cuales acogen un alto porcentaje de actividad comercial, financiera, entre otros; estas zonas centrales no siempre son adecuadas para soportar el alto flujo de transeúntes, peatones; por ello, no es extraño encontrar veredas

abarrotaadas de personas y en muy mal estado, que ofrecen un deficiente nivel de servicio al peatón; lo que puede provocar, que el transeúnte opte por usar la calle para caminar, y por consiguiente, poner en riesgo su seguridad y la de su entorno. Por la vulnerabilidad de la que pueden ser susceptibles los peatones, varios países de Latinoamérica, incluyendo Ecuador, emplearon acciones de protección, basándose en las estadísticas de accidentes de tránsito, o incluso muertes por no caminar por veredas y optar por las calles.

Las veredas de las calles, más conocidas como plataformas laterales y parte de la vía de uso de transporte público, donde números de peatones tienen el derecho a transitar libremente e incluso sin límites de espacio de propiedad y líneas de acera, que especifica la Ley de caminos, Decreto Supremo 1351, (La Junta Militar de Gobierno el Ecuador, 1964) en el “Art. 5.- Partes de los caminos.- Forman parte integrante de los caminos: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes”; asimismo, se considerará que forman parte del camino, para los efectos de esta Ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios.

Las plataformas deben ser continuas horizontalmente sin escalones ni obstáculos. Bloquear el paso de peatones, se considera problemas de tráfico en calles y vías, ya que el mal uso del espacio de la vía pública debe ser de uso libremente obligatorio por mayor atención a personas vulnerables, discapacitados.

En la ciudad de Ambato se realizó “La ordenanza que establece y regula el sistema Municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la Ciudad de Ambato” (Escobar & Tipantasig, 2015). La congestión del tráfico peatonal por la obstaculización de productos, carretas, etc, de la vía pública, centrándonos especialmente en las veredas a las afueras de los locales comerciales de la ciudad de Babahoyo, está aumentando en la mayor parte del país, ya sea provincias,

ciudades, parroquias, desarrollada o subdesarrolladas, y existen ya indicios de que la congestión del tráfico peatonal seguirá empeorando, lo que representa una amenaza para la calidad de vida urbana. Su principal manifestación es una disminución de la movilización comercial, ya que al subir la comercialización en los sectores céntricos o populares de la localidad, existirá un aumento de la obstrucción de vías para el uso de peatones.

La seguridad peatonal exige que se consideren prioritarias las necesidades de las personas que se desplazan a pie, y que se incorporen instalaciones seguras, accesibles y completas en el diseño de las vías y en la planificación del uso del suelo. Los factores de planificación de uso del suelo que afectan a la exposición al riesgo de accidente de los peatones son, entre otros, los siguientes:

Densidad demográfica. La frecuencia de accidentes de peatones en un área determinada está estrechamente relacionada con la densidad demográfica local y la población total expuesta al riesgo.

Uso combinado del suelo. Las políticas y estrategias en materia de ordenación territorial, que fomenten un uso del suelo más variado y recorridos más cortos, favorecen la viabilidad y seguridad de los desplazamientos a pie, siempre y cuando incorporen medidas para garantizar la seguridad peatonal.

Estructura urbana. Tal y como ocurre con las demás tasas de letalidad relacionadas con el tránsito, las que corresponden a los peatones presentan importantes variaciones entre ciudades con diferentes niveles de ingresos e incluso entre ciudades con niveles similares, lo que parece indicar que no solo el diseño de la vía, del vehículo y los ingresos son factores determinantes, sino que la estructura urbana, la distribución modal y la exposición de los ocupantes de vehículos de motor y peatones influyen también en esas tasas.

La mayoría de las ciudades de Ecuador se han visto afectadas por el crecimiento acelerado de los vendedores ambulantes, o de los propios dueños de locales comerciales, que sacan sus artículos a la calle para extender a sus exhibidores y llamar la atención de sus clientes.

De acuerdo con esta forma de comercializar y vender, en el ordenamiento territorial, el uso y composición del espacio público, además de la perspectiva arquitectónica, también se deben adecuar

los espacios para los transeúntes, sin mencionar las actas adecuadas para las personas con discapacidad sin distinguir clases sociales. Al respecto, Muixí (2014), para quien la materialidad del espacio público es significativa y está directamente relacionada con los principios de ver y ser visto, señalización, aglomeración, accesibilidad, mantenimiento y participación ciudadana, son esenciales en la planificación urbana.

La ciudad se caracteriza por la seguridad del peatón y la seguridad de la ciudad, y la interacción entre estas molestias por parte de la ciudadanía babahoyense, en general, son factores de suma atención e importancia y explica la ocurrencia de eventos catastróficos como ya han sucedido, pero su conocimiento también es útil para el desarrollo e implementación de mecanismos de control y prevención, o un agente establecido en las zonas que prohíba la obstrucción de la vía peatonal, para así prevenir riesgos para los niños en edad escolar, personas con discapacidad, donde los obliga a transitar por la calle.

Por concepto de seguridad, en varias ordenanzas del uso del suelo y espacio público del país, se creó el concepto de “por una seguridad peatonal”, que es un mecanismo para reducir el riesgo de ser atropellado y promover la seguridad de los peatones con la implementación de leyes, que prohíban el uso inadecuado de las aceras, veredas, etc., de los locales comerciales de los centros de la ciudad. La libertad de movimiento se encuentra íntimamente vinculada con la identidad del individuo, y que por lo tanto, con el derecho a la vida y a la integridad psicofísica, no sólo constituyen las condiciones fundamentales para el ejercicio de la autonomía personal, sino incluso, para la constitución del individuo como un ente, frente al cual debe justificarse cualquier curso de acción o medida que lo pueda afectar.

El derecho de locomoción o de tránsito para Campos (2011) es subjetivo, y lo es, porque es el hombre; pero advierte que «hay que extremar la precaución de descubrir bien su contenido, tanto como la presentación del sujeto que le da satisfacción, y como la debida ubicación personalizada de este sujeto pasivo (o sea, cuál y quién es ese sujeto pasivo), que sin esa cautela, se puede incurrir en extravagancias,

y en pérdida del sentido cabalmente jurídico de lo que llamamos, y de lo que es rigor un derecho personal», para mejorar comprender la siguiente reflexión: «porque yo tenga derecho de locomoción o de transitar (incluido el de viajar), no puedo aspirar a que una empresa aérea me regale un pasaje, o me lo venda en una fecha en que no hay plazas disponibles en el vuelo elegido por mí».

La infraestructura vial consiste en un conjunto completo de elementos que permiten que los vehículos se desplacen de forma cómoda y segura de un punto a otro, minimizando las influencias externas. Esto incluye aceras, puentes, túneles, dispositivos de seguridad, señales, sistemas de drenaje, terraplenes, y características del paisaje. A lo largo del día, en ciudades en específico, en las partes céntricas, existen más aglomeraciones a horas específicas; por ejemplo de 8AM y 5PM, sin contar las horas más aglomeradas de almuerzo entre 12AM y 1PM.

Caminar para el hombre – peatón-, es la más antigua y básica forma de transportarse; todas las personas lo hacen a diario durante sus viajes, bien sea para acceder al transporte público o desde el estacionamiento del vehículo hasta su sitio de trabajo o lugar de socialización. Es idóneo afirmar, que todos somos peatones, y que se debería caminar en las veredas de las ciudades, de las calles; no se debe permitir que locales comerciales abusen y prostituyan las veredas, parterres y obstruyan el paso del peatón, permitiéndole y obligándolo a caminar en la calle sin explicar y manifestar el abuso de motos obstaculizadas en toda la calle, donde realmente es la primera manera de ocasionar accidentes, lesiones e incluso daños y muertes a la persona.

Todas las personas necesitan entretenimiento, relajación y disfrute a lo largo del día o de la noche, nuestro tiempo libre está en su lugar, como condición para la educación cívica, social y cultural; debemos contar con el espacio necesario para estas actividades, sin estar obligados a caminar en la calle a expensas de algún accidente, robo, quemando el sol, etc.

La circulación peatonal debe ser estrictamente y obligatoria libre y segura, en especial en lugares de encuentro y conversación, lugares publicitarios, a las afueras de una heladería, de una tienda de ropa, de una tienda de calzado, de una peluquería, de un bar, etc. No es justo que por el atrevimiento y mala

educación de algunos propietarios de los locales comerciales obstruyan toda la vereda, exhibiendo sus productos con vitrinas, motos, bicicletas, mesas en las veredas; todo tipo de objeto que impida el paso al peatón y lo obligue a caminar en la calle.

Esto recordemos, que contribuye al desarrollo general y de la sociedad, y en especial de una persona para comprender la importancia del espacio público. En la vida cotidiana, nos resulta fácil darnos cuenta este tipo de molestias; no obstante, en el presente, otras ciudades del Ecuador han explorado este malestar y obstrucción a la ley, debido a que las veredas, parterres existentes en estas ciudades, debido al exceso de comercio y peatón, ya no dan servicio a la cantidad de espacio, tal vez en el propio local o que tal vez para llamar más la atención, sacan todo a las veredas de las ceras de los locales comerciales.

Recordemos, que caminar para el peatón, además de ser placentero y necesario, genera beneficios para la salud de las personas, permite la interacción social y la asimilación del entorno, y además, determina una de las formas más eficientes de desplazarse.

La industria puede aportar soluciones a estos problemas, desde crear una multa o espacio de queja en el Gobierno Autónomo Descentralizado de cada ciudad donde existan estas molestias, con ayuda de expertos y profesionales de acuerdo con las necesidades de las respectivas ciudades.

Para autores como Campos (2011), el concepto del derecho al peatón representa el recorrido libre de los ciudadanos por las calles de las ciudades, en términos de diversidad, multiculturalidad y pluralidad social, cultural y política; este es un derecho inviolable e intransferible. Estos componentes se encuentran arraigados en la experiencia cotidiana individual o colectiva que fortalece la acción de caminar libre por ciudad, bajo una construcción que permite cubrirte o protegerte de las vías donde transitan carros, motos, buses, etc. (Bazant, 2009).

La seguridad peatonal exige que se consideren prioritarias las necesidades de las personas que se desplazan a pie, y que se incorporen instalaciones seguras, accesibles y completas en el diseño de las

vías y en la planificación del uso del suelo. Los factores de planificación de uso del suelo que afectan a la exposición al riesgo de accidente de los peatones son, entre otros, los siguientes:

- Densidad demográfica. La frecuencia de accidentes de peatones en un área determinada está estrechamente relacionada con la densidad demográfica local y la población total expuesta al riesgo.
- Uso combinado del suelo. Las políticas y estrategias en materia de ordenación territorial, que fomenten un uso del suelo más variado y recorridos más cortos, favorecen la viabilidad y seguridad de los desplazamientos a pie; esto siempre y cuando incorporen medidas para garantizar la seguridad peatonal.

La planificación del uso del suelo y el diseño vial deberían dar cabida a las necesidades concretas de los que se desplazan a pie, no solo en pro de la seguridad de los mismos, sino también para incrementar los accesos peatonales a servicios locales. Las autoridades correspondientes tendrán que llevar a cabo la exigencia de impedirles a los propietarios de los locales comerciales específicos, que saquen su mercadería hasta tapar toda la vía de veredas; es decir, pueden hacer publicidad de sus productos pero no pueden llenar todo el espacio de la vereda donde el peatón no pueda caminar; se hace hincapié en la necesidad de fomentar la seguridad peatonal cuando se planifican los reglas que prohíben, y se presentan datos sobre la magnitud de la mortalidad de peatones y sobre los factores de riesgo.

DESARROLLO.

Materiales y métodos.

El presente estudio se realizó bajo la modalidad cuali – cuantitativa (mixta), ya que tanto la metodología cuantitativa como cualitativa tienen sus ventajas y sus desventajas. La investigación mixta combina elementos de investigación cualitativa y cuantitativa con el fin de responder a una cuestión o hipótesis. La combinación de ambas metodologías ayuda a obtener una imagen más completa, ya que integra los beneficios de los dos métodos; proporciona un enfoque holístico que combina y analiza los datos

estadísticos con conocimientos contextualizados de mayor profundidad, así como permite verificar los resultados obtenidos de varias fuentes.

Para analizar las controversias de las obstrucciones de veredas del centro de ciudades, donde se obstruye el libre paso al peatón de transitar, se deben presentar resultados que permitan evidenciar este mal uso de la vía pública y de qué manera se puede adecuar, multar o quitar artículos y herramientas de los locales comerciales que los exhiben a las afueras de sus almacenes. Con el fin de presentar resultados que permitan describir los problemas, lesiones, faltas e inconvenientes, respecto a las veredas y parterres a las afueras de los locales comerciales de las calles de la ciudad lo que incumple el derecho obligatorio de caminar libremente como sujetos de derechos en Ecuador y de qué manera se ejercen estos derechos, se ha previsto la realización de la investigación con alcance de estudio Ambispectivo y Prospectivo.

Con el fin de cumplir el objetivo establecido, se utilizaron métodos y técnicas. En lo correspondiente al nivel teórico, se utilizaron los siguientes métodos:

El método científico. Porque este método permitirá que en esta investigación se relacione y discrimine, mediante forma lógica científica, los procedimientos que se han planteado en el abuso de ocupación de locales comerciales de las veredas de las calles de la ciudad de Babahoyo.

Estudio Ambispectivo. Se da cuando combinamos ambos estudios, utilizando la prospección y la retrospectiva para analizar hechos, que ya habiéndose analizado en el pasado, siguen presentes, y seguirán presentes en el futuro.

Estudio Prospectivo. En este tipo de estudios, su inicio es anterior a los hechos estudiados, a la vez que los datos que se recogen, se recogen a medida que se van conociendo.

Mediante un estudio de campo para este tipo de investigación, se realizó una secuencia de pasos que nos permitió la búsqueda de conocimientos mediante métodos y técnicas. Los mecanismos de recolección de datos para esta investigación serán:

- Entrevistas a personas de tercera edad que caminan, laborando u haciendo otra cosa.

- Entrevistas a transeúntes sin empleo.
- Encuestas a profesionales, que madrugan y llegan a la hora de almuerzo a sus hogares, pero se les impiden por la ocupación de la vereda, la entrada de la puerta de su casa.
- Encuestas a ciudadanos donde han sido víctimas de robos de bicicletas por la falta de seguridad peatonal (cuando se obstruyen las veredas no se ven las puertas residenciales que se encuentran cerca de los almacenes comerciales).

Resultados.

El Gobierno Autónomo Descentralizado de Babahoyo, Provincia de Los Ríos, en el periodo electo Alcalde Gustavo Barquet, elaboró la creación de la Ordenanza Sustitutiva que sanciona y pone en vigencia el plan de uso y gestión del suelo (PUGS) del Cantón Babahoyo y el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

“A las 06:30, la Vía Pública Municipal, la Comisaría y la Policía Nacional coordinaron el operativo de reordenamiento de locales comerciales de venta autorizada, que se toman los portales y veredas sin respetar el área de circulación para los peatones. Además, el personal de vía pública solicitó que se retiren los dueños de triciclos que informalmente venden víveres en esas áreas. Esta acción se realizó en las calles 27 de Mayo, Pedro Carbo y Juan Montalvo”. Previo a esto, queda en constancia, que no solo los comerciantes propietarios de los locales comerciales de dichas calles invaden las veredas, y es de afirmación por parte de los peatones que no se puede transitar por las mismas, ya que unas tienen las tapas de alcantarillas muy altas y los dueños de las casas cercas tienen construidas ranflas encima de las aceras; una persona con discapacidad no puede transitar por esas aceras, invadidas también por los dueños de restaurantes y carpas de los que venden flores, frutas, etc., lo que obliga a los peatones a transitar por las calles exponiéndolos a todo tipo de peligros.

Pese a esto, se aumenta la evidencia de quejas por parte de la ciudadanía en los sectores donde más se presentan estos malestares que serían, calles donde irrespetan la vía peatonal con la obstrucción de

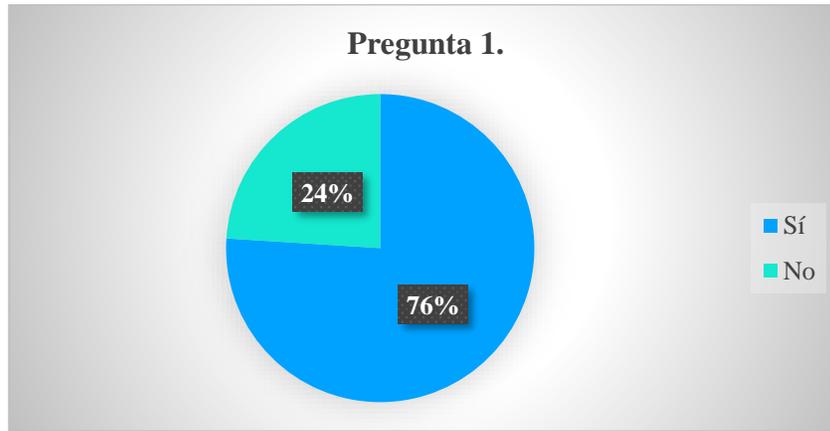
parterres y aceras: Bolívar, Calderón, 27 de Mayo, Pedro Carbo y Juan Montalvo, todo esto desde la Avenida 10 de Agosto hasta la Juan X Marcos. “Transitar por los portales y veredas de las calles céntricas de Babahoyo se ha vuelto una completa odisea”. Ciudadanos manifestaron que de manera obligatoria, deben bajar a la calle para caminar, ya que es común encontrar diferentes productos, herramientas, vehículos, incluso carretas que los dueños de los locales comerciales exhiben: maniqués, vitrinas, motos, bicicletas, juguetes, carretas, en ferreterías sacan las maquinarias y en talleres de autos obstruyen la calle, entre otros. “No se puede caminar, hay que bajar, teniendo que estar con temor de ser atropellado por algún carro o moto, porque las veredas están llenas y no hay paso, los fines de semana es peor, hay más peligro”, indicó Alba Henríquez. El mismo inconveniente lo tuvo Rosaura Peña. "Es más que imposible caminar por aquí, uno se encuentra de todo en el camino, deberían comprender que las veredas no son para colocar cosas, son para que las personas podamos caminar sin problemas, pero no es así", refirió La Hora (2023).

Presentación de resultados.

Entre los resultados se destaca, que la población no tiene un concepto claro del conjunto de lugares que forman parte del espacio público o el espacio obligatorio que debe ser de uso exclusivo para el peatón; el 61% del total de la muestra de la población indica que el transporte motorizado es una prioridad, los tramos de análisis de la ciudad de Babahoyo son destinos de desplazamiento urbanos muy frecuentes, debido a las características de equipamiento y servicios que albergan, representando un área altamente comercial, la cual ya sufre los estragos de la elevada preferencia de sus ciudadanos por el automóvil como modo de transporte, mostrando congestión vehicular en las vías principales durante las horas pico del día.

Encuesta a transeúntes / peatones sin empleo.

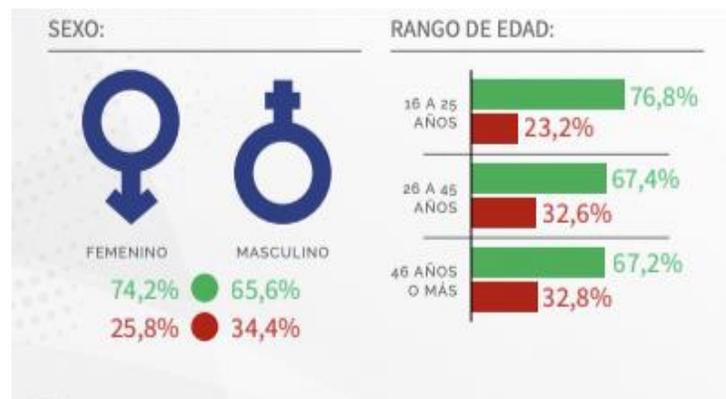
1. ¿Se evidencia que los locales comerciales de las calles calderón y 10 de agosto obstruyen el paso por las veredas por sus productos?



Alternativa	Frecuencia	porcentaje
Sí	61	76%
No	19	24%
Total	80	100%

De 22 ciudadanos encuestados, que representan el 28% de los transeúntes sin empleo, manifestaron que se evidencia al momento de caminar por las calles específicas de la ciudad, tener que caminar por la calle, ya que las veredas están totalmente ocupadas; no obstante, los transeúntes sin empleo encuestados que representan el 72% manifestaron, que también se evidencia el impedimento del paso peatonal, donde en cuyas ocasiones algunas personas han resultado lesionadas por caídas, alcantarillas abiertas, pozos, etc.

2. ¿Se evidencia que los ancianos de la ciudad de Babahoyo deben caminar por la calle porque el paso peatonal de la cuadra (veredas, parterres) está obstruido?



El 76% de los ancianos encuestados indicaron, que sí es una de las principales causales de los accidentes, lesiones, o incluso muertes, que se han ocasionado por la ocupación total de las veredas de

las calles de los específicos locales comerciales, el 30% de ancianos entre hombres y mujeres dicen hablar con las autoridades del sector pero dicen no ser escuchados.

Es necesario implementar un departamento dentro de los Gobiernos Autónomos Descentralizados o a nivel Provincial, junto a esta directiva nueva, diseñar, crear, e incrementar políticas públicas a nivel local y nacional en materia de seguridad peatonal, que respondan a los problemas que presentan las comunidades. Creando una nueva sede de vigilancia para este tipo de obstrucciones, se debería agregar municipales para que vigilen que los propietarios de estos locales no abusen de su derecho y permitan tener el espacio de veredas y aceras libres para el uso exclusivo del peatón, que recordemos podrían ser niños, adultos, ancianos, o personas con discapacidad. Esto implica, reconocer inicialmente, la magnitud del problema, ubicar un lugar preferente de preocupación para la ciudadanía y darles prioridad en las agendas gubernamentales.

La determinación de un departamento seguro y confiable de quejas, que se encuentre dentro de los GADs, quedaría como antecedente o evidencia de este malestar ciudadano. La medida de seguridad peatonal y vial debe tener en cuenta a los peatones, pero no sería aún suficiente para garantizar la seguridad de los mismos. Se puede optar por encargar a un municipal que este vigilando y atento a las horas de más comercio y aglomeraciones de dichas calles donde se obstruye el paso peatonal y los obligan a caminar en la calle, resguardando las horas específicas de alto comercio en las ciudades donde existan estas molestias.

Se han de tener en cuenta y tratar otros aspectos relacionados con la percepción del riesgo y las pautas de comportamiento de los usuarios de la vía peatonal y pública, como el acondicionamiento de calles más atractivas desde el punto de vista estético, la ampliación de las aceras, la separación de los peatones de los vehículos motorizados, la instalación de un alumbrado adecuado, la reducción de la velocidad de los vehículos y la dotación de protección frente a la violencia interpersonal.

Se hace hincapié, sobre la importancia de un enfoque integral que abarque disposiciones técnicas y legislativas, medidas para el cumplimiento de las leyes y aspectos del comportamiento. Se llama la

atención sobre los beneficios de los desplazamientos a pie, que deberían promoverse como un modo de transporte esencial, ya que mejoran la salud y protegen el medio ambiente.

Discusión.

Ante los resultados expuestos, se evidencia claramente que aun existiendo la norma, no se aplica, porque no se cumple, es totalmente insuficiente ante la normativa ciudadana, por eso se expone y propone la creación de un departamento de área pública, donde se evidencie como antecedente y prueba las quejas, molestias o incluso denuncias por parte de los peatones de la ciudad de Babahoyo, o a su vez la implementación de un Municipal que a su vez recorra los horarios donde existan las aglomeraciones masivas de comercio por parte de los locales comerciales, como la exhibición de vitrinas, carretas, perchas, maniqués, armarios en la plena y total zona de la vía peatonal como conocemos veredas y parterres que son de uso exclusivo y obligatorio para el peatón en horarios 8AM a 12AM y 1PM a 5PM, que es donde se evidencia por parte de los ciudadanos las molestias de tener que caminar obligatoriamente por la calle por la obstrucción de vías peatonal, veredas y parterres.

Es importante realizar el diagnóstico de campo y oportuno del problema que permita el estudio de las causas que lo generan, y esto ratifica la necesidad de disponer de un sistema confiable y efectivo de información, que represente la situación de los ámbitos municipal, regional y nacional. En tal sistema, es fundamental la sinergia de los sectores público y privado. Posteriormente, se debe propender por la existencia de una voluntad política gubernamental de nivel central y local para definir, liderar y lograr el sostenimiento de los planes y programas destinados a solucionar los problemas inherentes a la seguridad peatonal y vial.

En la región de las Américas es notable la carencia de soluciones integrales en los gobiernos nacionales y locales; se evidencian políticas aisladas e individuales como las de salud, tránsito y transporte, sin que los Estados hayan logrado reconocer la seguridad vial y peatonal como problemática de salud pública y de seguridad ciudadana.

Escasamente se cuenta con una memoria de experiencias exitosas y no exitosas, que si bien se deben tener en cuenta a la hora de definir una política, deben consultar la realidad nacional o municipal en donde se van a desarrollar, puesto que las réplicas en ocasiones no tienen en cuenta los contextos particulares.

Todos somos peatones. Caminar es un modo de transporte básico y habitual en todas las sociedades del mundo. De hecho, así se inician y terminan todos los desplazamientos. Algunos se efectúan únicamente de esa forma, ya sea que se trate de un largo recorrido o de un corto paseo para ir a la tienda. Otras veces, puede que se haga a pie una parte o más del trayecto; por ejemplo, para ir hasta una parada de autobús o volver de la misma. Está claramente probado que el caminar es beneficioso para la salud y el medio ambiente, ya que una mayor actividad física puede reducir la incidencia de enfermedades cardiovasculares o relacionadas con la obesidad.

Muchos países han empezado a aplicar políticas que fomentan la idea de que los desplazamientos a pie son un importante modo de transporte. Desgraciadamente, en algunas situaciones, el incremento del número de peatones conlleva un mayor riesgo de colisiones y traumatismos a causa de accidentes de la circulación. Debido a que el número de vehículos motorizados y la frecuencia de uso de los mismos han aumentado en todo el mundo de forma espectacular, y a que por regla general, se descuidan las necesidades de los peatones al diseñar las vías públicas y planificar la ordenación territorial, las personas que se desplazan a pie corren cada vez más riesgos de sufrir percances a causa del tránsito. Estas personas son aún más vulnerables en los lugares donde no se impone adecuadamente el respeto a la legislación en la materia. Recordemos, que todo esto es debido a que el peatón camina por la calle y no por la vereda, ya que no puede.

El derecho a caminar libremente es un derecho propio de cada individuo, es derecho a transitar libremente que tiene cada integrante del mundo en la vida del individuo, especial de la especie humana, pues sin éste, se vería coartado a desempeñarse en sus actividades que requiere y se traslade de un lugar

a otro; en fin, para que el ser humano pueda desenvolverse requiere de libertad en el caminar, transitar o circular dentro del territorio nacional.

Para que las acciones tomadas por las ciudades sean efectivas en garantizar el tránsito seguro y el cumplimiento de estándares de calidad respecto del servicio que ofrecen las aceras, es necesario estudiar y entender cada vez más al peatón para conocer los flujos peatonales; esto es, brindar a los planificadores y diseñadores criterios para crear, mantener y modificar la infraestructura en la que el peatón se pueda desenvolver con comodidad y seguridad, logrando incentivar esta forma la movilidad.

CONCLUSIONES.

La investigación destaca la urgente necesidad de abordar el problema de la contaminación por desechos sólidos en la comunidad Brisa del Río, en Babahoyo. La acumulación descontrolada de basura afecta negativamente la estética del entorno y la salud de los habitantes. Se propone implementar una ordenanza integral de gestión de residuos sólidos que promueva el reciclaje y aumente la conciencia ambiental.

La colaboración entre la comunidad local, las autoridades municipales y las instituciones es fundamental para el éxito de esta iniciativa. La implementación de esta ordenanza no solo mejoraría la calidad de vida de los residentes, sino que también sería un testimonio de la capacidad de las comunidades para generar un cambio positivo en su entorno.

Es esencial abordar la contaminación por desechos sólidos en Brisa del Río a través de una ordenanza integral y la colaboración activa de todos los actores involucrados para lograr un futuro más limpio y saludable. También se hace pertinente, como se ha desarrollado en este trabajo, la imperiosa necesidad de un tránsito adecuado y seguro por las vías correspondientes que utilizan los peatones por las diferentes vías de acceso y tránsito.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

1. Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). Constitución de la República, del Ecuador. Registro Oficial N. 449. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
2. Bazant, J. (2009). Espacios urbanos: historia, teoría y diseño. Editorial Limusa. https://www.academia.edu/61070100/Espacios_Urbanos_Historia_teor%C3%ADa_y_dise%C3%B1o_Jan_Bazant_S
3. Bernal, M. (2015). Análisis y diagnóstico urbano-regional: Metodología para la caracterización territorial. Universidad Piloto de Colombia. http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/4454/analisis_diagnostico_urbano-regional.pdf?sequence=5&isAllowed=y
4. Campos, G. (2011). El origen de la plaza pública en México: usos y funciones sociales. Argumentos (México, DF), 24(66), 83-119.
5. Demerutis-Arenas, J. Á. (2019). Planeación urbana: crítica y tendencias emergentes desde el campo de la teoría. La experiencia planificadora en el Estado de México. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 21(1), 77-83. <https://www.redalyc.org/journal/401/40158875006/40158875006.pdf>
6. Escobar, O., & Tipantasig, J. (2015). La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato (Bachelor's thesis de la Universidad Técnica de Ambato). <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/8513/1/FJCS-DE-738.pdf>
7. La Hora. (2023). Hay quejas por las aceras obstaculizadas en Babahoyo. (sitio web La Hora). Obtenido de: <https://www.lahora.com.ec/noticias/los-rios-noticias/quejas-aceras-obstaculizadas-babahoyo/>

8. La Junta Militar de Gobierno el Ecuador. (1964). Ley de caminos, Decreto Supremo 1351. Registro Oficial N. 285. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley_de_caminos_y_reglamentos2.pdf
9. Muixí, Z. (2014). Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género. Col· lectiu Punt 6: Introducció. https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2014/265215/nosursol_a2011n29p147.pdf
10. Naciones Unidas Habitat. (2020). El valor de la urbanización sostenible. Reporte Mundial de las Ciudades 2020. Nairobi. https://urbanoctober.unhabitat.org/sites/default/files/2020-11/Final%20World%20Cities%20Report%20Press%20Release_Spanish.pdf.pdf

DATOS DE LOS AUTORES.

1. **Nelly Valeria Vinueza Ochoa.** Magíster en Derecho Constitucional. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo, Ecuador. E-mail: ub.nellyvinueza@uniandes.edu.ec
2. **Gabriela Elizabeth Cornejo Llanos.** Estudiante de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo, Ecuador. E-mail: db.gabrielaec191@uniandes.edu.ec
3. **Dayanara Altamirano Basantes.** Estudiante de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo, Ecuador. E-mail: janethab88@uniandes.edu.ec

RECIBIDO: 6 de septiembre del 2023.

APROBADO: 9 de octubre del 2023.