

La bicicleta como medio de transporte sostenible para el plantel de funcionarios públicos del MOPC, 2022

Ramón Riveros

Estudiante de la Facultad de Educación a Distancia y Semipresencial

Palabras clave: Congestión vehicular, ciclista, obesidad, peatonal.

Introducción

La calidad de vida de cada funcionario, así como del público en general se ve afectada, por la disminución significativa de la actividad peatonal y del ciclista en general, la falta de incentivo emocional por parte del gobierno en la utilización de bicicletas, como la construcción del entorno más amigable para ciclistas y peatones hace difícil la implementación de éste sistema de transporte y en consecuencia trae aparejada el aumento de la obesidad y el desinterés por la salud emocional y físico.

Objetivo: Analizar y evaluar la implementación de bicicletas en el plantel del funcionariado público del MOPC.

Materiales y Métodos

El trabajo engloba dos fases: una fase cuantitativa y otra cualitativa. La fase cuantitativa fue llevada a cabo mediante entrevistas a usuarios de bicicletas en el MOPC de la ciudad de Asunción.

La fase cualitativa se desarrolla mediante la realización de una encuesta a estos usuarios del transporte y por medios de observaciones o investigaciones referentes al sistema global.

Resultados

El ciclismo urbano es visto en el Paraguay como algo exótico, cuando no directamente absurdo. En la visión tolerante (la del exotismo), el ciclista urbano es algún tipo de excepción social relativamente simpática: es aquel tío deportista, o la prima alternativa que se conecta con todo lo que sea, parezca, o pretenda ser, tendencia de vanguardia. En la visión intolerante (la reaccionaria), el ciclismo urbano y todo lo que se relacione con el mismo, es simple y llanamente una dificultad, las personas invaden el espacio imprescindible para el desplazamiento o el estacionamiento de los autos sin tener en cuenta las necesidades de los demás.

Estudios del BID señalan que el tiempo promedio de desplazamiento en AMA (Área Metropolitana de Asunción) es de 50 minutos por viaje (Terraza, et al. 2014). Realizados en transporte público estos mismos desplazamientos pueden llevar dos horas o más por viaje, añadiendo cerca de cuatro horas diarias de desplazamiento a la jornada laboral de ocho horas. Esta dinámica representa elevados costos, incluso para quienes conducen vehículos particulares, y deben gastar regularmente montos importantes en combustible y mantenimiento.

El modelo de movilidad urbana que predomina en el AMA y en otras áreas urbanas del Paraguay se constituye en una dinámica socio-económica que impulsan al sedentarismo y esto, a su vez, resulta en enfermedades crónicas.

Por último, la cuestión del derecho a la ciudad y dentro de esta concepción el derecho al placer y las oportunidades de desarrollo derivadas del juego, del deporte y del esparcimiento. ¿De qué modo las bicisendas pueden contribuir a esto?

El pensamiento es el siguiente: una red metropolitana de bicisendas tendría el efecto positivo de permitir que más personas se desplacen en la ciudad utilizando la bicicleta, de modo seguro.

Conclusión

La movilidad sostenible, que incluye el ciclismo urbano y sus infraestructuras, constituye una parte importante de las respuestas concretas que necesitamos para enfrentar desafíos sociales de enorme significado. No es una bala de plata que pueda resolver mágicamente todos nuestros males, pero es un medio real que puede contribuir a mejorar y a salvar vidas y a producir una ciudad más democrática y menos desigual.

Bibliografía

- LEY N° 5430 Que establece la circulación de bicicletas y crea la red nacional de carriles preferenciales para bicicletas, denominadas bicisenda
- Ordenanza N.º 607/16 para la promoción de la movilidad sostenible, la creación de ciclovías y el plan integral de trazado de la red de bicisendas en la ciudad de Asunción
- Ley N.º 5016/14 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, <http://olmo.pntic.mec.es/~ralons1/bach/diego/histori.htm>