

**Impacto de las Ordenanzas Municipales en la Movilidad Sostenible y el Uso De Transporte no Motorizado**

**Impact of Municipal Ordinances on Sustainable Mobility and the Use of non-Motorized Transport**

**Darwin Vicente Ordoñez-Mendoza<sup>1</sup>**  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
Darwinordonez2510@gmail.com

**Rigoberto Balcazar-Ortiz<sup>2</sup>**  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
rigobal@hotmail.com

**Alejandro Ricardo Vanegas-Maingon<sup>3</sup>**  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
abvanegas@abogadosvanegas.com

**Duniesky Alfonso-Caveda<sup>4</sup>**  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
dalfonsoc@ube.edu.ec

**[doi.org/10.33386/593dp.2025.4.3381](https://doi.org/10.33386/593dp.2025.4.3381)**

V10-N4 (jul) 2025, pp 747-759 | Recibido: 08 de julio del 2025 - Aceptado: 28 de julio del 2025 (2 ronda rev.)

1 ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-2437-9473>. Abogado en libre ejercicio, Mgs. En Derecho Penal por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Manabí.

2 ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4245-1234>. Abogado en libre ejercicio, título emitido por la universidad "LUIS VARGAS TORRES" de Esmeraldas, Especialista en Procesal Penal de Universidad Técnica Equinoccial, mediador en la UTQ Universidad Técnica de Quevedo y maestrante en la UBE del Ecuador.

3 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2879-6392>. Docente a tiempo parcial de la Facultad de Derecho Universidad Especialidades Espíritu Santo y de la Escuela de Derecho Universidad Bolivariana del Ecuador, así como abogado en el libre ejercicio principalmente en la rama constitucional. Investigador.

4 ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7889-8066>. Director de Diseño e integración curricular. Universidad Bolivariana del Ecuador. Autor de numerosos artículos y libros científicos.

Ordoñez-Mendoza, D., Balcazar-Ortiz, R., Vanegas-Maingon, A., & Alfonso-Caveda, D., (2025). Impacto de las Ordenanzas Municipales en la Movilidad Sostenible y el Uso De Transporte no Motorizado. 593 Digital Publisher CEIT, 10(4), 747-759, <https://doi.org/10.33386/593dp.2025.4.3381>

Descargar para Mendeley y Zotero

## RESUMEN

Las ordenanzas municipales son instrumentos clave para fomentar la movilidad sostenible y el uso de transporte no motorizado, como bicicletas y caminatas. Su impacto se evidencia cuando promueven infraestructura adecuada, restringen el uso del automóvil en ciertas zonas y ofrecen incentivos para la movilidad activa. No obstante, la falta de coordinación entre autoridades locales y la débil fiscalización limitan su alcance. Por ello, es fundamental que las ordenanzas estén bien estructuradas, alineadas con políticas de sostenibilidad y enfocadas en garantizar seguridad vial y accesibilidad.

La presente investigación está dirigida al Gobierno Autónomo Descentralizado de la Ciudad de Santo Domingo para que fortalezcan el marco normativo y operativo de las ordenanzas municipales que regule el transporte no motorizado, para lo cual se utilizaron métodos teóricos empíricos, y estadísticos que permitieron realizar un exhaustivo análisis evolutivo del objeto de estudio y sus tendencias fenomenológicas actuales. Con ello, se justifica la necesidad de la adecuada implementación de la ordenanza municipales que vaya en beneficio de los ciudadanos incentivando a que usen el transporte no motorizado.

Palabras clave: Movilidad sostenible; Transporte no motorizado; Ordenanzas municipales; Infraestructura urbana; Políticas públicas.

## ABSTRACT

Municipal ordinances are key instruments for promoting sustainable mobility and the use of non-motorized transportation, such as cycling and walking. Their impact is evident when they promote adequate infrastructure, restrict car use in certain areas, and offer incentives for active mobility. However, the lack of coordination between local authorities and weak oversight limit their reach. Therefore, it is essential that ordinances be well-structured, aligned with sustainability policies, and focused on ensuring road safety and accessibility.

This research is aimed at the Decentralized Autonomous Government of the City of Santo Domingo to strengthen the regulatory and operational framework of municipal ordinances governing non-motorized transportation. For this purpose, empirical and statistical methods were used to conduct a comprehensive evolutionary analysis of the object of study and its current phenomenological trends. This justifies the need for proper implementation of municipal ordinances that benefit citizens by encouraging the use of non-motorized transportation.

Keys words: Sustainable mobility; Non-motorized transport; Municipal ordinances; Urban infrastructure; Public policy.

## Introducción

La administración pública de conformidad con el artículo 227 de la Constitución de la Republica del Ecuador en adelante CRE establece que es un servicio a la colectividad bajo principios en los cuales se regula la actividad administrativa de las entidades del sector público y más como principio del derecho constitucional administrativo la descentralización (Gómez, 2013) explica que la descentralización es un método de remitir competencias a un órgano en el cual será responsable de la gestión administrativa; la misma que bajo la propia autonomía comprende en ser:

Administrativa

Financiera; y,

Política

En base a estos tres modelos de gestión es menester la creación de los respectivos Gobiernos Autónomos. El transporte no motorizado, que incluye principalmente caminar y andar en bicicleta, se ha consolidado como una de las estrategias clave para alcanzar un sistema de movilidad sostenible. En un contexto de creciente urbanización, contaminación atmosférica y crisis climática, repensar la forma en que nos movemos en las ciudades es fundamental.

Este tipo de transporte no solo reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que también contribuye a una mejor calidad de vida urbana. Caminar o usar la bicicleta no requiere combustibles fósiles, no genera ruido y tiene un impacto ambiental prácticamente nulo. Además, fomenta estilos de vida activos, lo que reduce problemas de salud pública relacionados con el sedentarismo y las enfermedades cardiovasculares.

Uno de los pilares de la sostenibilidad es la protección del medio ambiente, y en este sentido, el transporte no motorizado juega un papel fundamental. A diferencia de los automóviles y motocicletas, que generan emisiones contaminantes como dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas en

suspensión (PM), los medios no motorizados son completamente limpios. Su adopción masiva puede disminuir significativamente la huella de carbono de una ciudad, mejorar la calidad del aire y reducir el efecto de isla de calor. Además, al requerir menos infraestructura pesada (como autopistas o estacionamientos), se minimiza la alteración de ecosistemas y la ocupación de suelo natural o agrícola.

Además de sus beneficios ambientales, el transporte no motorizado genera impactos positivos en el ámbito social y económico. Por un lado, ofrece una opción de movilidad accesible para personas de todas las edades y niveles socioeconómicos, reduciendo las desigualdades en el acceso a servicios básicos como educación, salud y empleo. Por otro lado, al eliminar los costos de combustible, mantenimiento de vehículos y estacionamiento, representa un ahorro importante para las familias. Asimismo, fomenta el comercio local al hacer más amigables las calles para los peatones y ciclistas, lo que dinamiza las economías de barrio y fortalece el tejido social urbano.

A pesar de sus múltiples beneficios, el transporte no motorizado enfrenta diversos obstáculos para su implementación efectiva. La falta de infraestructura adecuada —como ciclovías seguras, aceras en buen estado e iluminación pública— disuade a muchas personas de optar por este tipo de movilidad. Además, la percepción de inseguridad vial, la falta de cultura vial compartida y la priorización del automóvil en el diseño urbano son barreras importantes. Las ciudades que han tenido éxito en promover este tipo de transporte han invertido en planificación integrada, educación vial, y campañas de concienciación pública que cambian los hábitos de movilidad.

Algunas ciudades del mundo han demostrado que, con voluntad política y planificación adecuada, el transporte no motorizado puede convertirse en la columna vertebral de una movilidad urbana sostenible. Copenhague, por ejemplo, es conocida por tener más bicicletas que autos y una red de ciclovías extensa y bien mantenida. Bogotá

ha implementado políticas como la Ciclovía dominical y redes de ciclorrutas que han cambiado la cultura de movilidad. Estos ejemplos muestran que, con inversión, participación ciudadana y visión de largo plazo, es posible transformar el paisaje urbano y hacerlo más humano, inclusivo y sostenible.

El fomento del transporte no motorizado es esencial para enfrentar los retos ambientales, sociales y económicos del siglo XXI. No se trata solo de una alternativa ecológica, sino de una herramienta transformadora para crear ciudades más equitativas, saludables y resilientes. Para lograrlo, se requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, en las políticas públicas y en la cultura ciudadana. El futuro de la movilidad urbana pasa necesariamente por poner en el centro a las personas y al medio ambiente, y el transporte no motorizado ofrece una vía directa hacia esa visión.

## Objetivo General

Fundamentar, teniendo en cuenta aspectos normativos y jurídicos, una ordenanza sostenible para la adecuada regulación del transporte no motorizado, en la ciudad de Santo Domingo Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.

## Objetivos Específicos

Identificar las características de la regulación actual del transporte no motorizado

Analizar las competencias normativas en materia de transporte, del Gobierno Autónomo Descentralizado de Santo Domingo.

Determinar cuál es el impacto de las ordenanzas municipales dentro de la movilidad sostenible en el uso de transporte no motorizado.

Desarrollar los componentes normativos esenciales de una ordenanza sostenible para la adecuada regulación del transporte no motorizado.

## Métodología

En el proceso investigativo fueron aplicados diferentes métodos teóricos, empíricos y estadísticos brindando un enfoque multimodal. En los métodos teóricos se destacan:

**Método Deductivo:** Según el autor (Daniels & Castro, 2011) examina la posibilidad de la regulación de los vehículos no motorizados a través de una ordenanza y principios generales del derecho. Comienza con normas legales sobre las ordenanzas en las cuales se puedan crear las regulaciones correspondientes. Este enfoque ayuda a identificar cómo la normativa actual aborda la validez de los documentos firmados por estas personas, destacando posibles vacíos legales y contradicciones. A través del razonamiento deductivo, se puede evaluar la coherencia entre la ley y su aplicación práctica, proponiendo cambios normativos que aseguren la plena protección jurídica de estas personas.

**Método Analítico:** Según el autor (Abarca & Arroyo, 2024) aborda la regulación de los vehículos no motorizados descomponiendo el problema en sus elementos constitutivos. Se analiza cada componente relevante, como la interpretación legal de la mención ordenanza y los requisitos para proceder en los vehículos no motorizados además de los derechos de las personas que mantienen a la movilidad. Este enfoque detallado permite identificar y comprender los desafíos específicos que enfrentan estas personas en contextos de la administración pública. La descomposición del problema facilita la identificación de soluciones precisas y fundamentadas, mejorando la práctica administrativa y la protección de los derechos de las personas.

**Método Sintético:** Para el autor González, (2016) se integra diversas perspectivas sobre las ordenanzas de la regulación de los vehículos no motorizados además sirve para comprender las implicaciones jurídicas de estos instrumentos. Combina análisis legales, doctrinales y prácticos para ofrecer una visión completa del problema. Este enfoque permite elaborar recomendaciones bien fundamentadas que aborden tanto aspectos

normativos como prácticos, garantizando que los derechos de estas personas sean respetados en el tema del libre tránsito. La síntesis de información variada proporciona una base sólida para mejorar la legislación y las prácticas administrativas, asegurando inclusión y protección adecuadas para todos.

Por su parte, la encuesta fue la técnica empleada en los empíricos con el objetivo de obtener información sobre el objeto investigado. Esto generó la necesidad de técnicas estadísticas para la tabulación de los resultados de la encuesta.

## Resultados y Discusión

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 425 determina el orden jerárquico de las normas jurídicas al establecer “El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos”;

El término ordenanza en base a (MUÑOZ, 2017) se refiere a una “Norma de valor reglamentario, ordinariamente dictada por una administración local”; pero de esta manera tiene competencia únicamente en la administración local del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón que corresponda; conforme a las normas jurídicas establecidas para el efecto. A su vez, las ordenanzas municipales mantienen una jerarquía en la cual obliga al cumplimiento dentro de una circunscripción territorial determinada y denominada Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de cualquier cantón.

**Artículo 1. Objeto de la Ordenanza:** Regular, fomentar y garantizar el uso seguro, accesible y sostenible del transporte no motorizado, como caminar, ciclismo y otras formas de movilidad activa, dentro del territorio del cantón

**Artículo 2. Ámbito de aplicación:** La presente ordenanza se aplica a todo el espacio público urbano y rural bajo competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) del cantón.

## Artículo 3. Definiciones

Se entenderá por:

Transporte no motorizado: Desplazamientos realizados sin el uso de motores, como bicicletas, monopatines, patines, y caminar.

Infraestructura no motorizada: Ciclovías, senderos peatonales, ciclistas, señalización, entre otros.

## Capítulo II: Principios y Objetivos

### Artículo 4. Principios rectores

Sostenibilidad ambiental

Equidad e inclusión social

Seguridad vial

Accesibilidad universal

Participación ciudadana

### Artículo 5. Objetivos específicos

Reducir el uso de vehículos motorizados privados.

Disminuir la contaminación del aire y sonora.

Aumentar la seguridad de peatones y ciclistas.

Promover el transporte activo como medio de movilidad cotidiana.

Desarrollar infraestructura inclusiva y funcional para usuarios no motorizados.

## Capítulo III: Planificación e Infraestructura



## Artículo 6. Red de movilidad activa

El GAD desarrollará y actualizará un Plan Cantonal de Movilidad Sostenible, que incluirá una Red Integral de Ciclovías y Rutas Peatonales conectadas entre zonas residenciales, educativas, comerciales y de transporte público.

## Artículo 7. Diseño y estándares técnicos

La infraestructura deberá cumplir criterios técnicos establecidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y organismos internacionales, garantizando:

Anchos mínimos de ciclovías y aceras.

Separación física del tránsito vehicular.

Iluminación adecuada.

Accesibilidad para personas con discapacidad.

## Artículo 8. Estacionamientos y equipamiento

Deberán instalarse estacionamientos seguros para bicicletas en espacios públicos, instituciones públicas y privadas, parques, escuelas, y estaciones de transporte.

Según el Autor Wunder & Gabardo, (2018) menciona que este término se relaciona con la utilización adecuada de los recursos en el desarrollo de las actividades institucionales a efecto de cumplir la misión encomendada por la Constitución y la Ley, las actividades que ejecutan las entidades y organismos deben ajustarse a requerimientos y disposiciones impartidas por las normas jurídicas y técnicas las cuales constituyen las ordenanzas municipales, a fin de crear una ordenanza que satisfaga las necesidades del pueblo es necesario establecer los siguientes parámetros: Lo Constitucional; Lo esperado; Lo planificado; Lo técnico; Lo ético; Lo legal; Lo requerido; De esta manera la creación de una ordenanza debe centrarse en disposiciones que deban ser aplicadas en favor de la sociedad, es decir para que una ordenanza se considere eficiente obliga a analizar el costo

de los recursos utilizados en la ejecución de las actividades administrativas, productivas, de inversión, de adquisición y pago del personal en el cual intervendrán a fin de plantear un instrumento legal y determinar las metas en las cuales se espera obtener el beneficio de la colectividad.

**Eficacia :** Para el autor SIERRA, (2017) señala: en este sentido es necesario determinar que el principio de eficacia converge con el logro de metas y objetivos programados o esperados dentro del régimen autónomo descentralizado los objetivos y metas se visualiza en los planes estratégicos, en el presupuesto el cual constituye la herramienta a través del cual, los objetivos y metas definidos en el Plan Operativo Anual (POA) son financiados; por lo que la ejecución del presupuesto representa su logro parcial o total, por lo que la eficacia se relaciona con el logro de metas es decir el fin que cumple la ordenanza por lo que se considera de carácter demostrable que una ordenanza de movilidad cumple con los objetivos de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.

**Calidad:** En el sector público las actividades de las instituciones públicas deben tender a lograr la satisfacción del pueblo; por tanto, es necesario e importante que exista una planificación participativa; Las actividades más usuales en la determinación del indicador de calidad, constituyen las entrevistas, encuestas, normas de calidad; Una de las funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales es aquella que comprende en el artículo 130 inciso 2 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que menciona les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal por lo que cada municipio de conformidad con la normativa legal vigente podrá regular la gestión del transporte.

Según el Autor (Bambarén & Chú, 2013) menciona que el transporte no motorizado, especialmente el uso Motos eléctricas, ha cobrado una relevancia creciente en el marco

de la movilidad urbana sostenible. Este tipo de transporte no solo representa una alternativa accesible, económica y saludable para los ciudadanos, sino que también contribuye significativamente a la reducción de emisiones contaminantes, la mitigación del cambio climático y la descongestión vehicular en las ciudades.

Diversos estudios de organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y ONU-Hábitat reconocen que fomentar medios de transporte activos ayuda a mejorar la calidad del aire, reducir el sedentarismo y promover la equidad social. Sin embargo, a pesar de sus múltiples beneficios, el transporte no motorizado sigue siendo subvalorado y, en muchos casos, invisibilizado en las políticas públicas de movilidad. Esta invisibilización se traduce en la ausencia de infraestructura adecuada, falta de seguridad vial y escasa integración con otros modos de transporte.

En muchos entornos urbanos, los peatones y ciclistas enfrentan condiciones precarias como aceras en mal estado, ciclovías discontinuas, cruces peligrosos y la ocupación del espacio público por vehículos motorizados. Esta situación desincentiva su uso, perpetuando un modelo de movilidad centrado en el automóvil, con altos costos sociales y ambientales. Por ello, surge la necesidad de formular y aplicar una regulación específica para el transporte no motorizado, que lo reconozca como un componente esencial del sistema de movilidad urbana y garantice condiciones adecuadas para su desarrollo.

Según el autor Núñez & Veloz, (2022) señala que La regulación del transporte no motorizado es fundamental para consolidar una movilidad urbana más inclusiva, eficiente y sostenible. La falta de un marco normativo claro genera vacíos en temas críticos como la seguridad vial, la prioridad de paso, el diseño de infraestructura, la convivencia entre modos de transporte y el respeto por los derechos de los usuarios no motorizados. La normativa no debe entenderse únicamente como un conjunto de prohibiciones o sanciones, sino como una

herramienta que establece principios rectores para la planificación, gestión y promoción de la movilidad activa. Un enfoque regulador adecuado debe considerar el derecho a la movilidad, la equidad en el acceso al espacio urbano, la protección del medio ambiente y la participación ciudadana.

La experiencia de ciudades como Ámsterdam, Copenhague o Bogotá demuestra que la regulación, acompañada de inversión en infraestructura y campañas de sensibilización, puede transformar el comportamiento urbano, incrementar el uso del transporte no motorizado y generar entornos más seguros, saludables y habitables. Por lo tanto, avanzar en una regulación integral del transporte no motorizado no solo responde a una necesidad técnica y social, sino que también se convierte en una estrategia clave para lograr ciudades más humanas y resilientes.

Las ordenanzas municipales desempeñan un papel crucial en el fomento de la movilidad sostenible y el uso de transporte no motorizado, siendo instrumentos clave para enfrentar desafíos urbanos como la contaminación, la congestión vehicular y la inequidad en el acceso al transporte. Estas normativas tienen el potencial de transformar la infraestructura urbana, fomentando espacios que prioricen a peatones y ciclistas, en lugar de vehículos motorizados. Por ejemplo, a través de la implementación de zonas de bajas emisiones, restricciones al uso de vehículos particulares en ciertas áreas y horarios, y la promoción de programas de bicicletas públicas, las ciudades pueden incentivar a sus habitantes a optar por medios de transporte más sostenibles.

Una combinación de incentivos y regulaciones, los gobiernos locales pueden crear un ecosistema que facilite y haga atractivo el desplazamiento a pie o en bicicleta, apoyando así la descarbonización del transporte y la mejora de la calidad de vida urbana, sin embargo, el éxito de estas ordenanzas depende en gran medida de su adecuada planificación, implementación y supervisión. Desafíos como la resistencia social al cambio, la falta de recursos y la inadecuada infraestructura previa pueden

ralentizar el impacto positivo de estas medidas. Es esencial que las autoridades municipales trabajen en colaboración con la sociedad civil, el sector privado y otros niveles de gobierno para garantizar una visión compartida y un enfoque inclusivo. Asimismo, es crucial que estas normativas estén respaldadas por estudios técnicos que identifiquen las necesidades específicas de movilidad de cada comunidad.

La creación de una ordenanza en la cual se regule el uso de motos eléctricas, así como la integración del transporte no motorizado con otros sistemas de transporte público, puede aumentar significativamente su adopción. Además, las políticas fiscales, como incentivos para la compra de bicicletas o impuestos al carbono, pueden complementar estas ordenanzas al hacer económicamente viable y atractivo el cambio hacia opciones de transporte más sostenibles. En definitiva, las ordenanzas municipales no solo regulan el comportamiento individual, sino que también marcan la pauta para una transformación urbana que priorice la sostenibilidad y el bienestar colectivo.

(Cuenca,2012) las ordenanzas municipales desempeñan un papel esencial en la regulación del transporte no motorizado, promoviendo la movilidad sostenible y el bienestar urbano. Estas normativas buscan fomentar el uso de bicicletas, patines, monopatines y otros medios no motorizados como alternativas viables al transporte convencional. Para ello, se establecen lineamientos claros sobre la construcción y el mantenimiento de infraestructura adecuada, como ciclovías y estacionamientos seguros, con el fin de garantizar la seguridad y la comodidad de los usuarios.

Las ordenanzas suelen incluir disposiciones sobre normas de tránsito específicas para este tipo de transporte, creando un marco legal que protege tanto a los usuarios de transporte no motorizado como a los peatones. En ciudades con altos niveles de congestión y contaminación, estas medidas se han convertido en herramientas clave para reducir las emisiones de carbono, descongestionar las calles y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Estas

ordenanzas fomentan la convivencia armónica entre los distintos actores viales y contribuyen a la educación y sensibilización ciudadana.

Muchas municipalidades incluyen en sus normativas programas educativos dirigidos a concienciar a la población sobre los beneficios del transporte no motorizado y las reglas para su uso responsable. También se establecen sanciones para conductas que pongan en peligro la seguridad de los usuarios, como estacionar vehículos en ciclovías o invadir estos espacios con transporte motorizado. Al promover el transporte no motorizado, las ordenanzas no solo impulsan un cambio cultural hacia formas más sostenibles de movilidad, sino que también abordan problemas de salud pública al incentivar la actividad física. De esta manera, estas regulaciones municipales se convierten en instrumentos fundamentales para construir ciudades más inclusivas, saludables y sostenibles, donde la movilidad sea un derecho accesible para todos.

En el presente trabajo se tomó como población al Cantón Santo Domingo con una población de 471. 217 habitantes de los cuales se obtuvo la muestra para sacar los respectivos datos mediante la encuesta física un total de 384 habitantes.

**Tabla 1**  
*¿Cómo han influido las ordenanzas municipales en la transformación del espacio urbano el uso de transporte no motorizado?*

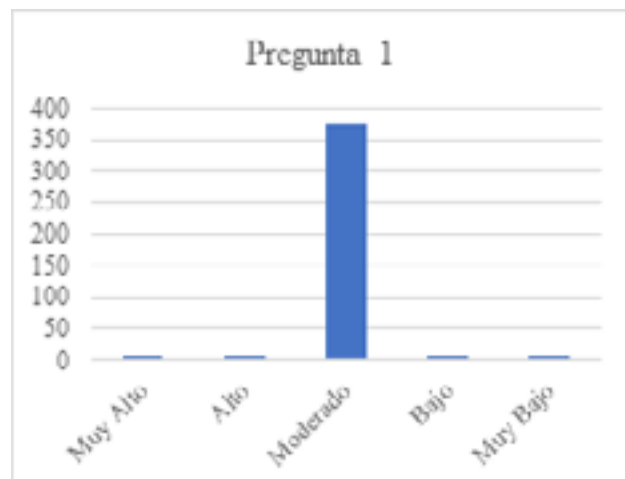
| RESPUESTA | RESULTADOS |
|-----------|------------|
| Muy Alto  | 1          |
| Alto      | 1          |
| Moderado  | 376        |
| Bajo      | 4          |
| Muy Bajo  | 2          |
| TOTALIDAD | 384        |

*Nota Fuente:* Darwin Ordóñez



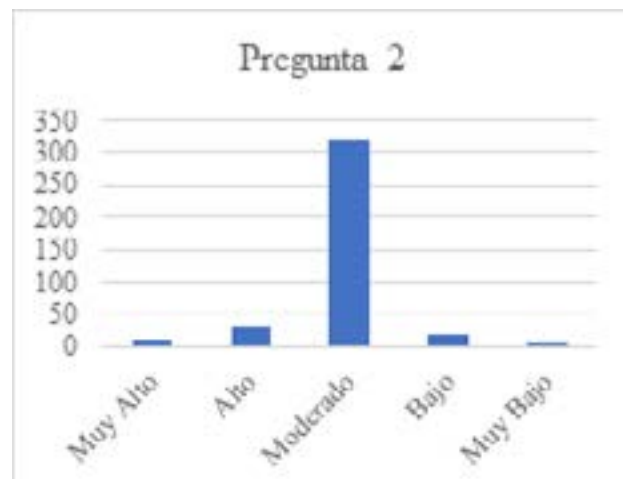
**Figura 1**

*¿Cómo han influido las ordenanzas municipales en la transformación del espacio urbano para favorecer el uso de transporte no motorizado?*



**Figura 2**

*¿Que efecto tienen las ordenanzas municipales en los hábitos de movilidad de los ciudadanos y su disposición a utilizar medios de transporte sostenibles?*



**Tabla 2**

*¿Qué efecto tienen las ordenanzas municipales en los hábitos de movilidad de los ciudadanos y su disposición a utilizar medios de transporte sostenibles?*

| RESPUESTA | RESULTADOS |
|-----------|------------|
| Muy Alto  | 10         |
| Alto      | 30         |
| Moderado  | 320        |
| Bajo      | 20         |
| Muy Bajo  | 4          |
| TOTALIDAD | 384        |

Nota Fuente: Darwin Ordóñez

**Tabla 3**

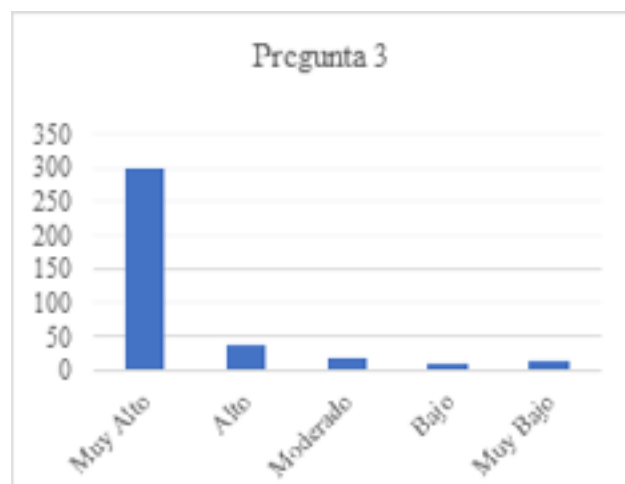
*¿En qué medida las ordenanzas municipales han contribuido a mejorar la seguridad vial para peatones y ciclistas en zonas urbanas?*

| RESPUESTA | RESULTADOS |
|-----------|------------|
| Muy Alto  | 300        |
| Alto      | 40         |
| Moderado  | 20         |
| Bajo      | 10         |
| Muy Bajo  | 14         |
| TOTALIDAD | 384        |

Nota Fuente: Darwin Ordóñez

**Figura 3**

*¿En qué medida las ordenanzas municipales han contribuido a mejorar la seguridad vial para peatones y ciclistas en zonas urbanas?*



**Tabla 4**

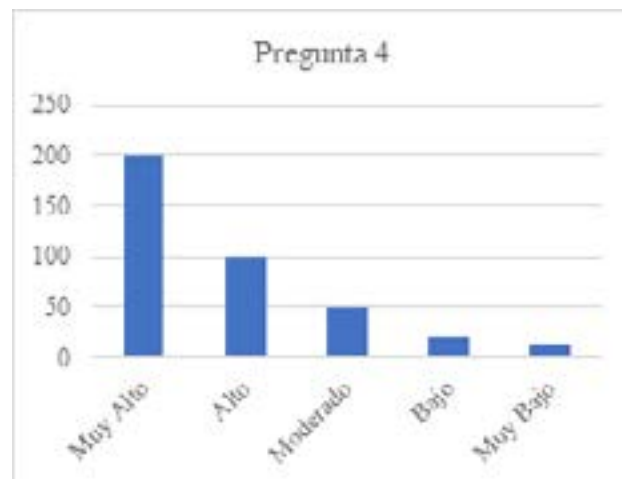
*¿Enfrentan los gobiernos locales para aplicar y hacer cumplir ordenanzas que promueven la movilidad sostenible y el transporte no motorizado?*

| RESPUESTA | RESULTADOS |
|-----------|------------|
| Muy Alto  | 200        |
| Alto      | 100        |
| Moderado  | 50         |
| Bajo      | 20         |
| Muy Bajo  | 14         |
| TOTALIDAD | 384        |

Nota Fuente: Darwin Ordóñez

**Figura 4**

*¿Enfrentan los gobiernos locales para aplicar y hacer cumplir ordenanzas que promueven la movilidad sostenible y el transporte no motorizado?*



**Tabla 5**

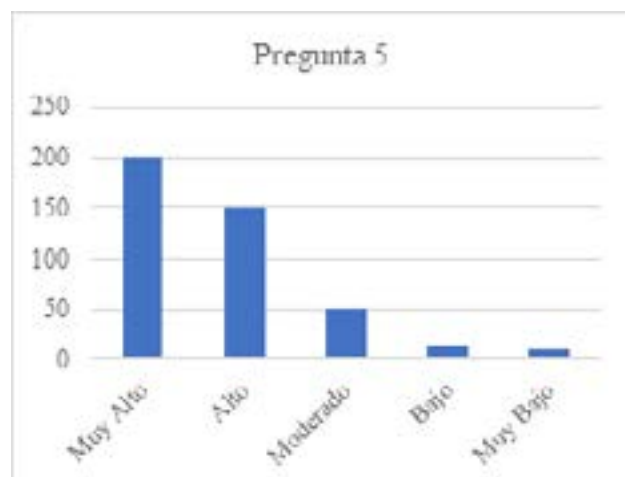
*¿Existen beneficios ambientales, sociales y económicos que se derivan de la aplicación efectiva de ordenanzas municipales orientadas a la movilidad sostenible?*

| RESPUESTA | RESULTADOS |
|-----------|------------|
| Muy Alto  | 200        |
| Alto      | 150        |
| Moderado  | 10         |
| Bajo      | 14         |
| Muy Bajo  | 10         |
| TOTALIDAD | 384        |

Nota Fuente: Darwin Ordóñez

Figura 5

*¿Existen beneficios ambientales, sociales y económicos que se derivan de la aplicación efectiva de ordenanzas municipales orientadas a la movilidad sostenible?*



Se evaluó el impacto de las ordenanzas municipales en la movilidad sostenible y el uso del transporte no motorizado. Los resultados muestran una percepción moderada en cuanto a la transformación del espacio urbano (pregunta 1), con un 97.9% calificando la influencia como moderada, baja o muy baja. Esto sugiere que, si bien existen esfuerzos normativos, aún no se han materializado de forma significativa en el entorno urbano visible para la ciudadanía. En la pregunta 2, sobre el cambio de hábitos de movilidad, un 82% indicó un efecto moderado o bajo, lo que evidencia que las ordenanzas no han logrado aún motivar un cambio contundente en la conducta de transporte de los ciudadanos. En contraste, la seguridad vial (pregunta 3) recibió una evaluación altamente positiva: el 79.1% percibe un impacto muy alto o alto, lo cual indica que las medidas adoptadas han mejorado las condiciones para peatones y ciclistas. Respecto a los desafíos para implementar las ordenanzas (pregunta 4), el 78.1% reconoce un alto grado de dificultad, lo que refleja obstáculos institucionales y operativos para su aplicación efectiva. En la pregunta 5, el 91.4% percibe beneficios ambientales, sociales y económicos derivados de las ordenanzas, validando su valor estratégico. La ciudadanía reconoce beneficios claros en seguridad y sostenibilidad, aunque

también se evidencia una débil transformación del espacio urbano y una lenta modificación de hábitos de movilidad.

Tema: Impacto de las ordenanzas municipales en la movilidad sostenible y el uso de transporte no motorizado en el cantón Santo Domingo.

## Propuesta

A partir de los resultados obtenidos, se propone fortalecer el marco normativo y operativo de las ordenanzas municipales en Santo Domingo mediante una estrategia integral basada en tres ejes:

**Rediseño urbano participativo:** Impulsar la transformación del espacio público con infraestructura adecuada para peatones y ciclistas (ciclovías, pasos peatonales seguros, zonas peatonalizadas), incorporando procesos de participación ciudadana en el diseño y priorizando sectores con alta circulación.

**Campañas de concienciación y educación vial:** Promover una cultura de movilidad sostenible mediante programas educativos en escuelas, medios de comunicación y espacios comunitarios, incentivando el uso de medios no motorizados.

**Fortalecimiento institucional y fiscalización efectiva:** Garantizar que las ordenanzas se apliquen con recursos técnicos y humanos suficientes, estableciendo mecanismos de seguimiento, control y sanción para quienes no las cumplan, además de asegurar coordinación entre instituciones locales.

## Validación de la propuesta

Los datos obtenidos muestran que, si bien existe una percepción positiva sobre los beneficios de las ordenanzas (91.4% lo reconoce), el impacto en la transformación urbana (solo un 0.5% lo califica como alto) y el cambio de hábitos (apenas un 10.4% lo percibe como alto o muy alto) es aún limitado. Esto valida la necesidad de una intervención más estructurada, visible y educativa. Además,

el reconocimiento de altos niveles de dificultad en la aplicación de las normativas (78.1%) confirma que la propuesta debe incluir mejoras institucionales y de gobernanza local. Esta validación empírica respalda la propuesta como una vía coherente para mejorar la eficacia y el alcance de las ordenanzas municipales en favor de una movilidad urbana más sostenible en Santo Domingo.

## Conclusiones

A pesar de la existencia de ordenanzas enfocadas en fomentar la movilidad sostenible, los resultados evidencian que su impacto tangible en el rediseño del espacio urbano de Santo Domingo ha sido limitado. El 97.9% de los encuestados percibió una influencia moderada o baja en la transformación del entorno urbano, lo que indica una falta de intervenciones visibles o suficientemente eficaces. Esto sugiere que las disposiciones normativas no han sido acompañadas por una planificación urbana coherente ni por inversiones significativas en infraestructura para peatones y ciclistas.

Para que estas ordenanzas logren sus objetivos, deben traducirse en obras concretas, como ciclovías, pasos seguros y zonas de prioridad peatonal. La escasa percepción de cambio físico también podría afectar la credibilidad y el cumplimiento ciudadano.

Una de las principales conclusiones del estudio es que, si bien existen ordenanzas que promueven el transporte no motorizado, estas no han logrado influir de manera contundente en los hábitos de movilidad de los ciudadanos de Santo Domingo. Un 83.3% de los encuestados considera que el efecto de dichas normativas es moderado o bajo, lo que refleja una desconexión entre la política pública y la práctica cotidiana. Esta situación podría deberse a la falta de incentivos concretos, escasa infraestructura, percepción de inseguridad vial o carencia de campañas educativas.

Para cambiar patrones de movilidad profundamente arraigados, es fundamental combinar regulación con acciones pedagógicas,

estrategias de sensibilización y un entorno urbano adecuado. Además, se debe trabajar en la confianza ciudadana respecto a los beneficios de estos cambios, mostrando resultados visibles y sostenibles. Sin estas condiciones, las ordenanzas difícilmente se convertirán en herramientas efectivas para transformar el comportamiento urbano en favor de la movilidad sostenible.

La mayoría de los habitantes encuestados reconoce los beneficios ambientales, sociales y económicos que pueden derivarse de la aplicación efectiva de las ordenanzas municipales. Un 91.4% calificó como alto o muy alto el impacto positivo de estas medidas, lo que evidencia una receptividad ciudadana hacia el concepto de movilidad sostenible. Sin embargo, este reconocimiento convive con importantes barreras estructurales para su implementación, como se refleja en el 78.1% que considera alta la dificultad de hacer cumplir estas normativas.

Esta dualidad pone en evidencia la necesidad de fortalecer la institucionalidad local, mejorar la articulación interinstitucional y asignar mayores recursos para la fiscalización y seguimiento. Además, se requiere una visión de largo plazo, donde la movilidad no motorizada sea parte central de los planes de desarrollo urbano. Solo superando estos obstáculos será posible convertir la buena intención normativa en una política pública efectiva que genere cambios duraderos en la movilidad y en la calidad de vida urbana.

## Conflictos de Intereses

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

## Referencias Bibliográficas

- Abarca, J. P. M., & Arroyo, R. G. (2024). Metodologías de investigación y usos de la inteligencia artificial aplicada al periodismo. *Comunicación & Métodos*, 6(1), 90-107.
- Bambarén, C., & Chú, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito

- por vehículos motorizados en el Perú.  
*Revista Médica Herediana*, 24(4), 305-310.
- Daniels Rodríguez, M. C., & Castro Paredes, M. I. (2011). *Metodología de la investigación jurídica*. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/36358/danielsrodriguezmartha.pdf>
- de Cuenca, C. C. (2012). ORDENANZA QUE REGULA Y CONTROLA LA OCUPACIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS POR LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DENTRO DEL CANTÓN CUENCA Y EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO Y PARQUEO INDEBIDO-SERT EN EL CANTÓN CUENCA. *Registro Oficial*, (765). <https://www.emov.gob.ec/sites/default/files/transparencia/a2.23.pdf>
- Gómez, H. B. (2013). El actual modelo de descentralización en el Ecuador: Un desafío para los gobiernos autónomos descentralizados. *FORO: Revista de derecho*, 20, 5-22.
- González, E. L. (2016). El método científico. *Revista de la Universidad de Costa Rica*, 1(1), 165-169.
- MUÑOZ. (2017). *DICCIONARIO PREHISPANICO JURIDICO*.
- Núñez Tene, J. E., & Veloz Camacho, J. A. (2022). *Propuesta de estrategias de sostenibilidad para mejorar el transporte no motorizado del cantón Baños de Agua Santa, provincia de Tungurahua*. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/18671>
- SIERRA LOPEZ, E. (2017). *El principio de eficacia administrativa como criterio complementario del principio de legalidad en el Derecho administrativo* [Master's Thesis, UAEM]. <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/66178>
- Wunder Hachem, D., & Gabardo, E. (2018). El principio constitucional de eficiencia administrativa: Contenido normativo y consecuencias jurídicas de su violación. *Cuestiones constitucionales*, 39, 131-167.