



Horizonte de la Ciencia

ISSN: 2304-4330

ISSN: 2413-936X

horizontedelaciencia@gmail.com

Universidad Nacional del Centro del Perú

Perú

Patiño Rivera, Alberto Rivelino

Perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible en el Perú

Horizonte de la Ciencia, vol. 9, núm. 17, 2019, pp. 67-75

Universidad Nacional del Centro del Perú

Huancayo, Perú

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=570967709008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



Perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible en el Perú

Patiño Rivera, Alberto Rivelino

Perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible en el Perú

Horizonte de la Ciencia, vol. 9, núm. 17, 2019

Universidad Nacional del Centro del Perú, Perú

DOI: <https://doi.org/10.26490/uncp.horizonteciencia.2019.17.507>

Los autores otorgan el permiso a compartir y usar su trabajo manteniendo la autoría del mismo.
Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

Perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible en el Perú

Malkalisichikuy likayninkuna bisiklitawan allip kawsyapa Piru malkachupulichikunapa

Ethnographic Perspectives of Bicycle Valuation as a Sustainable Means of Transport in the Peru

Perspectivas etnográficas de valorização da bicicleta como meio de transporte sustentável em Peru

Alberto Rivelino Patiño Rivera

Investigador Independiente, Perú

apatino@uniscjsa.edu.pe

 <http://orcid.org/0000-0002-3783-9796>

DOI: <https://doi.org/10.26490/uncp.horizonteciencia.2019.17.507>

Recepción: 08 Octubre 2018

Corregido: 27 Noviembre 2018

Aprobación: 22 Febrero 2019

Recepción: 08 Octubre 2018

Corregido: 27 Noviembre 2018

Aprobación: 22 Febrero 2019

RESUMEN:

Históricamente el ser humano buscó diversas opciones de transporte, a fin de desplazarse cómoda, garantizada y rápidamente. Dentro del ámbito urbano la bicicleta es alternativa como medio de transporte sostenible en la ciudad, cuidando el medio ambiente y promocionando la actividad física, acorde al Séptimo Objetivo de Desarrollo del Milenio: Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente (2013). La bicicleta mejora condiciones sociales, ambientales y económicas de la población, porque sus bondades y potencialidades hasta la actualidad en Huancayo enfrentaría el caos y dependencia vehicular motorizada, con alarmante parque automotor y vías colapsadas, desorden y necesidad de mejora de transporte urbano.

PALABRAS CLAVE: valoración, dinámica urbana, transporte sostenible, calidad de vida, cultura ciclística.

ABSTRACT:

Historically, human being has sought various forms of transportation, to move comfortably, quickly and guaranteed. In the urban sphere, the bicycle is an alternative as a sustainable means of transport in the city, taking care of the environment and promoting physical activity, in accordance with the Seventh Millennium Development Goal: To guarantee the sustainability of the environment (2013). The bicycle improves the social, environmental and economic conditions of the population, because its potential and difficulties until today in Huancayo would face the chaos and motor vehicle dependence, with alarming automotive park and collapsed roads, disorder and the need for improvement of urban transport.

KEYWORDS: valuation, urban dynamics, sustainable transport, quality of life, cycling culture.

RESUMO:

Historicamente, o ser humano buscou várias opções de transporte, para se deslocar de forma confortável, rápida e garantida. Na esfera urbana, a bicicleta é uma alternativa como meio de transporte sustentável na cidade, cuidando o meio ambiente e promovendo a atividade física. De acordo com o Sétimo Objetivo de Desenvolvimento do Milênio (2013): Garantir a sustentabilidade do meio ambiente. A bicicleta melhora as condições sociais, ambientais e econômicas da população com suas

NOTAS DE AUTOR

Alberto Rivelino Patiño Rivera. Peruano. Investigador y docente de Ciencias Sociales e Historia. Doctor en Ciencias de la Educación por la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, Lima-Perú. Magíster en Ciencias de la Educación, mención: Gestión Educacional por la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle

apatino@uniscjsa.edu.pe

potencialidades e bondades. Na atualidade, Huancayo enfrenta o caos, a dependência de veículos com seu alarmante parque automotivo, estradas colapsadas, em desordem, e necessidade de melhoria do transporte urbano.

PALAVRAS-CHAVE: valorização, dinâmica urbana, transporte sustentável, qualidade de vida, cultura ciclista.

PALABRAS CLAVE ćhaninchay, malkap kawsaynin, allip pulichikuna, allin kawsay, bisiklitawan puliy yaćhay

INTRODUCCIÓN

Se trata de una problemática con expectativa generacional y perspectiva transgeneracional; ¿Cuáles son las perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible en Huancayo y el valle del Mantaro, en la región Junín – Perú?, ¿Qué opciones se tiene de elección vial, más eficiente, económica, no contaminante, deportivo-saludable? y ¿Por qué hay inconciencia pública en descuidar la conservación del medio ambiente, sumado de apatía, indiferencia y desinterés de autoridades de diversa índole, frente a la tilización intensiva posible de la bicicleta como vehículo no motorizado de transporte sostenible?

Finalmente, la perspectiva de utilización y valoración de la bicicleta en la población de Huancayo, las potencialidades y oportunidades que posee como alternativa de medio de transporte sostenible para optimizar la aptitud de vida y comprimir los horizontes de sedentarismo de la colectividad de Huancayo y del valle del Mantaro, en la región Junín, en el centro del Perú, con proyección de impacto para el fomento e implementación de una cultura ciclística y la promoción para la construcción-habilitación de ciclovías y ciclorrutas.

En la actualidad desde el enfoque epistemológico y metodológico existe predisposición e importancia a nivel de la ciudadanía, organizaciones y autoridades, en realizar estudios frente a la utilización y valoración de la bicicleta en Huancayo y el valle del Mantaro, a fin de otorgar reconocimiento como vehículo no motorizado y medio alternativo de transporte sostenible en la parte central del Perú, en contraste con la relevancia actual de conservación del medio ambiente como uno de los Ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio desde la Organización de las Naciones Unidas, el PNUD y COP21 (También véase las propuestas de la ONU, 1987).

Desde la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad en Huancayo se presenta una problemática de índole dicotómica entre transporte y desarrollo sostenible, se presentan fenomenologías citadinas, que a menudo describe caos y dependencia vehicular motorizada, con consecuencias bastante dañinas: lentitud en traslados de destinos según rutas por la aglomeración de pequeñas unidades de empresas de transporte, contaminación por la excesiva emisión de dióxido de carbono, contaminación auditiva, siniestros imprevistos como choques, atropellos, robos, etc.; en general un parque automotor incrementado alarmantemente y vías colapsadas, desorden y por eso la urgente necesidad de plantear alternativas de mejora del transporte urbano de manera sostenible.

Si bien la dinámica urbana depende de los actores con modelos de comportamiento; es decir, el nivel cultural y gobierno de valores que determinan la actuación de las personas y, por consiguiente, establece las convenciones de valoración de cada medio de transporte, muy particularmente de la bicicleta (Borja y Castells, 1997). Es sabido que la actuación en general de las personas obedece a la educación, su régimen de valores en primer lugar y, consecutivamente, del sistema político-económico, pero éstos, al mismo tiempo, son establecidos por los modelos imponentes en la colectividad, en torno a la educación y los medios de transporte (Cabrerero, Orihuela y Zicardi; 2003).

Se continúa percibiendo limitada utilización y valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible, inconciencia por conservar el medio ambiente, sumado de apatía, indiferencia y desinterés de autoridades de diversa índole, que gobernaron y gobiernan diversas instituciones desde hace décadas atrás, sin garantizar infraestructura para el uso masivo de la bicicleta como gran alternativa para la práctica ciclística en la población.

METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación está dentro del paradigma cualitativo, con carácter teórico-metodológico, inmerso metodológicamente en el enfoque hermenéutico - fenomenológico y con perspectiva de investigación acción participativa con triangulación de los resultados de datos acerca de la problemática de la investigación y se presume una contribución hacia el fomento de utilización y sobretodo la valoración de la bicicleta como medio de transporte sostenible en Huancayo y el valle del Mantaro, como objeto de estudio.

Finalmente, se buscó analizar las perspectivas etnográficas frente a la valoración de la bicicleta, que mejoren las situaciones sociales, ambientales y económicas de la población, sus potencialidades y dificultades de uso como medio alternativo de transporte sostenible, las características de utilización y valoración para mejorar la calidad de vida, con opciones de elección vial de transporte, más eficiente, económica, no contaminante, deportivo y saludable en Huancayo y valle del Mantaro, región Junín.

La sostenibilidad y la competitividad se relacionan con la eficiencia y eficacia de los medios utilizados y, a la vez, impiden las consecuencias negativas de los deshechos y de los procesos sistémicos de la sociedad actual tan consumista y dependiente del parque automotor y de los combustibles fósiles.

LA SOSTENIBILIDAD EN LA ACTUALIDAD

Es menester incidir que la sostenibilidad como concepto fue planteado y establecido en la década de los 80; sin embargo, desde el año 1972 se forjaba en un “desarrollo duradero, sustentable o sostenible”.

Al inicio, estuvo comprometido con razonamientos de valoración cuantitativa, pero a mitad de los años 80 se incorporaron medidas de carácter cualitativo en cuanto a aspectos éticos, culturales y humanitarios. Hasta 1987 el desarrollo sostenible y manejada en la actualidad como: “Un desarrollo que permite a las generaciones presentes satisfacer sus necesidades sin poner en riesgo la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer los propios” como reto y compromiso humano.

Cultura de movilidad y dinámica urbana en la posmodernidad y/o contemporaneidad

Las dificultades de no movilidad, repleción, estabilidad, etc.; conllevan gradualmente a la concepción de un contexto urbano desfavorable para el progreso sistémico de la colectividad y a la disminución del horizonte de calidad de vida. La multitud vive, pero no convive, existe imposición de intereses que datan de mucho tiempo y no se ofrece opciones a otra parte de la sociedad que desea transportarse conduciendo su bicicleta, porque también se suma la ausencia llamativa de ciclovías en las principales vías de la ciudad.

Experiencias internacionales impulsadas desde el sector privado

Como ejemplo tenemos las siguientes (Forester, 1998 y Möller, 2003):

- ECOVER, empresa belga que implementó políticas de transporte a fin de estimular la utilización de la bicicleta mediante incentivos. Desde 1992 se solventa el transporte de sus empleados que usan la bicicleta, al triple que para quienes se trasladan en auto. Asimismo, se instaló aparcamientos para bicicletas, módulos de reparación, duchas y camerinos para muda de ropa. Con grandes beneficios para los trabajadores y la metrópoli, galardonados por el presidente de Bélgica.

- HIJDEMID y GRONTMIJ, compañías de ingeniería holandesas que introdujeron programas de transporte para comprimir la penuria de utilizar automotores. Hijdemij con un programa ciclista, en el que la empresa adquiere la bicicleta a sus trabajadores sumado de indumentaria para el aguacero y seguro de vida,

para que circulen en promedio tres veces por semana. Complementariamente al trabajador se le accede usar la bicicleta de forma particular.

Grontmij, igualmente posee un programa, en el cual se premia a los trabajadores que utilicen su bicicleta propia, quienes adquieren cupones de rebaja para la adquisición de repuestos y mantenimiento.

El rol del transporte urbano es acceder los movimientos con más eficiencia, eficacia y efectividad, es decir que propicie calidad, por ello la propuesta de valoración de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible en Huancayo y el valle del Mantaro, en la región Junín - Perú.

Los modelos de vida de la colectividad son resultado de usos y costumbres que demandan bastante tiempo para su evolución, como del peruano en general y particularmente del poblador huancayo. Los servicios públicos de transporte, desde el Estado compensarían aplicar políticas de apremio, que los gobiernos municipales (distrital y provincial), regional y central debieran construir infraestructura, ciclovías y ciclorutas, en perspectiva con el desarrollo sostenible.

Esas circunstancias son versátiles en el tiempo y en el espacio, en aspectos de funcionamiento, servicio de transporte, con mejoras tecnológicas y operacionales. La ausencia de reconocimiento por utilizar el transporte público masivo, y de inversión en infraestructura ha confinado la supremacía del automóvil en la totalidad de las ciudades en Latinoamérica incluido el nuestro y, por tanto, la raíz de problemas de apoplejía vehicular, contaminación alarmante e incertidumbre de seguridad.

Los principios coligados a la educación y a la evolución cultural de la sociedad, en proyección de mejorar su carácter de vida comprometerán factores como la elección por medios de transportes menos contaminantes y ahorrativos como la bicicleta, más urbanidad y cortesía en su conducta y sobre todo con más conciencia por cuidar el medio ambiente, merecen innovaciones cualitativas.

Es labor del Estado fomentar esfuerzos respecto a los objetivos de sostenibilidad, lo que nos comprometería a sacrificar algo en lo particular en beneficio de la comunidad; pero, estas transformaciones dependen con las evoluciones socio-culturales en las colectividades y éstas demandan de plazos muy largos, a veces generaciones enteras, para sintetizar los novedosos modelos de vida y convertirlos hacia una perspectiva de mayor beneficio social.

Beneficios de la cultura ciclística y utilización de la bicicleta para la salud

La lista es larga y heterogénea, reducción del sedentarismo y sus enfermedades coligadas. En efecto, la Organización Mundial de la Salud (OMS), enalteciendo la importancia de la actividad física en cuanto a la salud de las personas, para salvaguardarse físicamente activas en cuatro sectores principales de la vida diaria: el trabajo (especialmente si éste compromete una actividad manual); el transporte (caminar o ir en bicicleta al centro laboral); las tareas domésticas (ocuparse de los quehaceres del hogar); y el tiempo libre o de ocio (participar en dinamismos físicos y deportivos).

El doctor Ingo Froböse, profesor de rehabilitación y prevención en el Politécnico Alemán de Deporte (Deutsche Sporthochschule DSHS) de Colonia, comprometido con el Instituto de Salud, y especialista en medicina deportiva, determinó los beneficios de la actividad física respecto a la utilización de la bicicleta.

En su estudio *Cycling and Health*, el doctor Froböse, sostiene que:

- 10 minutos diarios de bicicleta mejoran las articulaciones, especialmente las rodillas, pues disminuye el contacto óseo al amortiguar el sillín un 70% u 80% del peso de cuerpo. Se fortalece la musculatura de la espalda.
- 20 minutos fortalecen el sistema inmune, el pedaleo moviliza los fagocitos.
- 30 minutos mejoran la función cardiaca, reduciendo el riesgo de padecer un infarto de miocardio en un 50%.
- 40 minutos aumentan la capacidad pulmonar.
- 50 minutos provocan una reducción del metabolismo.
- 60 minutos disminuye el peso corporal y generan efectos antiestrés.

FIGURA 1

Por recomendaciones del doctor Froböse y la OMS, la utilización de la bicicleta tiene beneficios como los siguientes:

- Favorece la ventilación pulmonar y la circulación sanguínea, al pedalear la bicicleta.
- Practicando la bicicleta como aeróbico y a una intensidad adecuada, desarrolla la mejor eficiencia cardiaca (mas bombeo de sangre, con menos esfuerzo) y respiratoria.
 - Reduce la posibilidad de padecer patologías cardiovasculares, como la hipertensión, la hipercolesterolemia o la diabetes.
 - Ayuda a incrementar el gasto calórico y combatir los problemas de sobrepeso y obesidad.
 - Disminuye la presión arterial, a corto y largo plazo, reduciendo el riesgo de hipertensión.
 - Advierte dolores de espalda, porque al conducir la bicicleta, la musculatura de la espalda está bajo tensión estabilizando el tronco fortaleciendo toda la zona dorsal.
 - Resguarda la articulación, musculatura y tendones, principalmente en el miembro inferior (pies, piernas, muslos y glúteos).
 - Previene las molestias de artrosis, especialmente de caderas y rodillas.
 - Fortifica el sistema óseo, acrecentando su densidad y minimizar el padecer fracturas.
 - Optimiza el trabajo físico y mental, aminorando síntomas de fatiga.
 - Favorece el aspecto personal y la condición de ánimo, disminuyendo la ansiedad y el estrés.
 - Trasciende en la inmunología del cuerpo de los ciclistas, toda vez que segregan compuestos químicos que mejoran momentos de ánimo y permiten condiciones de bienestar. Específicamente los fagocitos o células devoradoras de bacterias del organismo humano, son reunidos al pedalear, a fin de arrasar bacterias y células cancerígenas.

Calidad de vida y bienestar general en bicicleta

El uso frecuente de la bicicleta conlleva beneficios directos a la salud (Información construida a partir de Zayas)



FIGURA 2

Discusión sobre perspectivas de la bicicleta en la Ciudad Incontrastable de Huancayo

Pese a que en el Perú existe la ley de la bicicleta, las autoridades del gobierno regional y gobierno municipal no muestran interés y más se preocupan por otras obras.

Normas nacionales vinculadas al transporte urbano y a la infraestructura vial

LEY N° 29593 QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA Y PROMOCIONA SU UTILIZACIÓN COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 1º Objeto de la ley

- El objeto de la presente ley es declarar de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, económico y saludable, y promover su utilización.

Artículo 2º Acción de promoción

- Con el objeto de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 1º se establecen las siguientes acciones:
- El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible
- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro, y tiene el deber de informar anualmente a la ciudadanía sobre la aplicación de la presente Ley
- El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso y el estacionamiento de la bicicleta como medio alternativo de transporte.*
- Los gobiernos locales promueven el uso como medio de transporte y en sus planes de ordenamiento territorial de las grandes áreas metropolitanas así como en los programas de salud de su competencia.
- Los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL ÚNICA.- Día Nacional sin Auto

- Declarase el día 22 de setiembre de todos los años **Día Nacional sin Auto**.
- Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.
- En Lima, a los siete días del mes de octubre del dos mil diez.

FIGURA 3

Fuente: Extracto de relevancia de la Ley N°29593 – Normas Legales El Peruano 08/10/2010

Es Huancayo, con una población que bordea actualmente un aproximado a los 600 000 habitantes y uno de los preocupantes casos de contaminación en el Perú, que debe ser ineludible tener estrategias públicas de transporte sostenible, que coadyuven a solucionar las consecuencias dañinas, que el incremento del transporte motorizado de estas últimas décadas ha repercutido. En cuanto a la infraestructura vial construida particularmente para bicicletas, se tiene cerca de 400 metros a orillas del río Shullcas entre la Av. Ferrocarril y debajo del puente Centenario, altura bajada de El Tambo, el cual no funciona por interrupción-cierre frente a la posconstrucción del supermercado OPEN PLAZA, y el tramo visible de solo 200 metros en la Av. Ferrocarril (altura puente de Integración Wanka), debido al poco interés y desconocimiento de sus beneficios para la población por las autoridades, indiferencia por realizar inversiones que puedan garantizar

un desarrollo sostenible, desinterés para con la ciudadanía y no valoración como alternativa de medio de transporte en Huancayo.

Un estudio incisivo respecto a la infraestructura vial predestinada a las bicicletas, enfatizando la ausencia de unificación de ciclovías en un sistema, sumada de insuficiente seguridad en las avenidas, jirones, calles, pasajes ponen en riesgo día a día a entusiastas ciudadanos que utilizan la bicicleta y peor la ausencia de una proyección integrada o sistémica de la ciudad desde la visión de viajes en bicicleta, debiera atenderse con urgente prontitud e interés.

Interactivo: Día Mundial de la Bicicleta

Cada 19 de abril se celebra el Día Mundial de la Bicicleta, teniendo por propósito fomentar, promover este medio de transporte y respetar los derechos de los ciclistas en las ciudades.

En una urbe caótica primordialmente por el tráfico como la capital Lima, y de manera similar en las otras ciudades grandes del país, capitales de región como Huancayo, la bicicleta significa una alternativa excelente porque es amigable con el planeta, que nos brinda grandiosos beneficios.

Conduciendo bicicleta mejora la firmeza muscular, superación del estrés y control del sobrepeso. Asimismo es accesible para adultos, jóvenes, adolescentes y niños, pudiendo promover el compañerismo y solidaridad.

También significa ahorro de tiempo y dinero: resulta eficiente en recorridos cortos en horas cúspide y ahorro en gasolina para vehículos menores o pasajes en combis u ómnibus.

En la presente contemporaneidad somos testigos de una incoherencia en el movimiento urbano y desarrollo sostenible. Esta globalización plantea imposición y cambios de planeación de espacios en las ciudades, con el carácter legal de los planes, dan término al modelo de Taylor y Ford del aspecto económico y sellan el final de la época moderna de la urbe (Jiménez, 1996 y Jiménez y otros 2008).

Las propuestas urbanísticas posmodernistas y contemporáneas vislumbran la trasformación del centro histórico de las ciudades, el progreso de nuevas opciones habitacionales, comerciales, de galerías y oficinas, etc. En conjunto, añadido a los objetivos de alcanzar la sostenibilidad de las áreas (Ruano, 1999), manifiesta los menesteres de innovación de los prototipos para el esquema, la planificación y la gestión de la ciudad.

CONCLUSIONES

Las perspectivas etnográficas de valoración de la bicicleta como alternativa de medio de transporte sostenible en Huancayo tiene letargo, indiferencia y exigüas expectativas en esta segunda década del siglo XXI, pese a que se sabe que mejora la situación social, ambiental y económica de la población, por ello existe desazón e impotencia en la población porque no se aprovecha sus potencialidades, por las dificultades de utilización como medio alternativo de transporte sostenible, terriblemente porque las autoridades no tienen proyecciones de desarrollo sostenible por ejemplo en el aspecto vial, no hay ciclovías ni ciclorrutas en pro de su utilización y valoración de la bicicleta para optimizar la calidad de vida, con opciones de elección vial de medio de transporte, más eficiente, económica, no contaminante, deportiva y saludable en Huancayo y valle del Mantaro, dentro de la región Junín.

Hoy se debe tener mayores opciones de elección en la ciudadanía respecto a los medios de transporte para su movilidad cotidiana. Hoy con tendencia al desarrollo sostenible, los problemas concernientes al transporte se acrecientan de modo preocupante en las horas punta a nivel de individuos y automóviles. Por eso, se requiere innovación en la política y estrategia para garantizar eficiencia, eficacia y efectividad con visión de sostenibilidad e idoneidad.

La tendencia de la bicicultura busca promover la concepción de ingenios culturales respecto a la bicicleta, engarzar el turismo y fomentando el urbanismo sostenible, etc. Desde nuestra proyección personal y

profesional se espera concursar a fondos de cooperación, a nivel nacional e internacional, para realizar proyectos, asesorías y forjar un compendio de datos importantes en cuanto a la bicicleta y su trascendencia en diversos aspectos.

Las políticas públicas sobretodo en lo gubernamental a nivel regional, provincial y distrital, las autoridades deben incorporar nuevos conocimientos y hábitos en el servicio de transporte urbano con mejora tecnológica; deben impulsar cambios actitudinales de las personas hacia el desarrollo sostenible, por eso la incisión en la utilización y valoración de la bicicleta como alternativa de medio de transporte sostenible en Huancayo, dentro del valle del Mantaro, en la región Junín - Perú. Por consiguiente, a partir de la prospección de este trabajo de investigación, se anhela una mejor perspectiva contemporánea actual.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Borja, J. y Castells, M. (1997). Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. UNHS, Madrid: Taurus.
- Cabrero, Orihuela y Zicardi (2003). Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas. México, D. F.: Cuadernos del CIDE, Centro de Investigación y Docencia Económica.
- Forester, J. (1998) Ciclismo Eficiente, Editorial Cuatro Vientos.
- Jiménez, J. (1996). El transporte y los usos del suelo: Un marco para el análisis de sus relaciones e interdependencias en Revista IDEAS, Núm.12, Toluca, México: Facultad de Ingeniería, UAEM.
- Jiménez, J.; Álvarez, V. y De Hoyos, M. (2008). Las dimensiones física y moral en las políticas de desarrollo sustentable y la competitividad urbanas, en Antología de Estudios Territoriales, fomento de los estudios territoriales en Iberoamérica. La Habana, Cuba: Casa Editora Geotech.
- Möller, R. (2003). Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia. Tesis para obtener el título de Doctor en Ciencias Sociales Aplicadas. División de Ciencias de Educación Profesional, Sociales y de Derecho. Universidad de Kassel. Alemania.
- ONU (1987). Reporte “Nuestro Futuro Común”, también conocido como “Reporte Brundtland” preparado por Gro Harlem Brundtland, Noruega, ONU.
- Ruano, M. (1999). Ecourbanismo: entornos humanos sostenibles. Barcelona.
- Zayas (s.a) Ciclismo: disfrutar de sus beneficios sin lesiones. Disponible en: www.terra.org/articulos/art1250.html
- Los autores otorgan el permiso a compartir y usar su trabajo manteniendo la autoría del mismo.
CC BY-NC