

Universidad Andina Simón Bolívar
Sede Ecuador
Área de Letras y Estudios Culturales

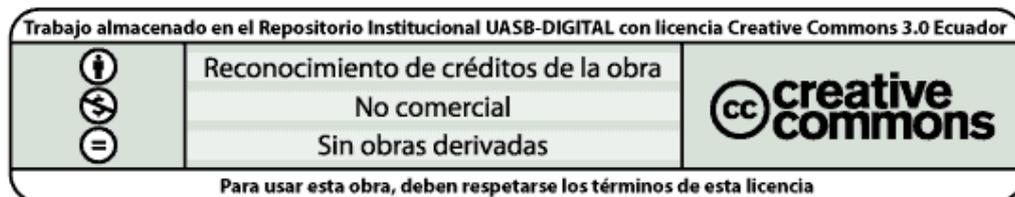
Maestría en Estudios de la Cultura
Mención en Artes y Estudios Visuales

Visualidades, espacio público y culturas de movilidad urbana
Bicikultura: Estudio de caso en la ciudad de Ibarra 2013-2016

Jaime Marcelo Vizcaíno Haro

Tutor: Alex Schlenker

Quito, 2018



CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN DE TESIS

Yo, Jaime Marcelo Vizcaíno Haro, autor de la tesis intitulada **Visualidades, espacio público y culturas de movilidad urbana Bicikultura: Estudio de caso en la ciudad de Ibarra 2013-2016**, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Estudios de la Cultura, mención Artes y Estudios Visuales, en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.

2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.

3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha.

Firma:

Resumen

La presente investigación consta de dos capítulos. En el primero se realiza un análisis del espacio/tiempo como categorías del control que se van resignificando y reinterpretando en el espacio público, entendido como el escenario donde se construye la modernidad. Nos apoyamos en los estudios de Marc Augé, Michel de Certeau, Zygmunt Bauman y Henri Lefebvre.

Realizo un breve recorrido histórico sobre Ibarra y las lógicas con las que fue reconstruida a cargo de Gabriel García Moreno a partir del terremoto que destruyó la ciudad en 1868. Expongo los motivos singulares de una ciudad movедiza que buscó el mar desde su fundación y los distintos imaginarios urbanos que han mutado a través del tiempo.

Se analiza la historia y memoria de personajes que utilizaron la bicicleta como medio de transporte y su incidencia en el desarrollo de la ciudad. Se propone una relación de la Cultura con la movilidad, a partir de las tensiones/resistencias. Además se cuestiona el poder de la representación y las visualidades a través de las categorías: ‘modernidad’ ‘desarrollo’ y ‘urbano’.

En el segundo capítulo, una vez presentado al colectivo biciactivista “Bicikultura Ibarra” y su trabajo de transformación y resistencia frente a los paradigmas de la movilidad, se realiza una investigación de tipo etnográfica sobre los proyectos, negociaciones político-ciudadanas, ciclopaseos y avances del trabajo en conjunto con varias organizaciones que fomentan una ciudad más humana a través de intervenciones urbanas, foros de movilidad y desarrollo sustentable, encuentros de oralidad informal y de apropiación del espacio público debido a que Ibarra reúne las condiciones idóneas para que la bicicleta sea un vehículo de transformación limpio, innovador y amigable.

Palabras claves: espacio público, modernidad, culturas de movilidad, bicicleta, biciactivismo, Ibarra.

A mis padres que han sido el motor para poder
hacer del arte el mejor camino de luz.
A Valeria y Leonardo por hacer una gravedad
más adecuada y tener ese don de inspirar.
Gracias Alex Schlenker, Alicia Ortega y
Angélica Ordóñez por su ayuda
y afinación en estas páginas.

A la Universidad Andina Simón Bolívar
por permitirme presentar poesía, música
y movimiento sobre dos ruedas.

Tabla de contenido

Introducción.....	7
-------------------	---

Capítulo I: E s p a c i o s en disputa

1.1 Poética del espacio: La ciudad como un organismo vivo.....	9
1.2 Lo ‘público’ y lo ‘privado’ en el espacio.....	21
1.3 Ibarra, identidad como destino de mar.....	27
1.4 Testimonios y memorias desde la bicicleta.....	31
1.5 La Cultura y su relación con la movilidad: tensiones y resistencias.....	41
1.6 Visualizando la modernidad y lo urbano: el poder como representación.....	44

Capítulo II: Estudio de caso: “Bicikultura Ibarra” y el movimiento ciclero

2.1 Breve reseña del colectivo.....	53
2.2 Bicikultura para Ibarra.....	56
2.3 Apropiaciones del espacio público	65
2.4 Corporalidades y autorepresentación.....	71
2.5 Aprendiendo a pedalear.....	76
Conclusiones.....	79
Bibliografía.....	82
Anexos.....	87

Tabla de imágenes

01 <i>Contradicciones recurrentes</i>	14
02 <i>El caballero de la ibarreñidad</i>	34
03 <i>Pasado reconstruido desde un presente</i>	35
04 <i>Boticario en bicicleta (década del 60')</i>	36
05 <i>Clásica ciclística internacional (1963)</i>	37
06 <i>Cambios funcionales de la bicicleta</i>	38
07 <i>Carlos Suárez Veintimilla en Roma</i>	39
08 <i>Hibridez</i>	43
09 <i>Carreta Marañón</i>	47
10 <i>Pirámide de movilidad urbana invertida</i>	49
11 <i>La dimensión humana: descuidada, eliminada, ignorada</i>	50
12 <i>Los colectivos producen sus propias visualidades</i>	55
13 <i>Una bici segura</i>	57
14 <i>El primer Foro de Movilidad en Ibarra</i>	59
15 <i>Café de ciudad</i>	62
16 <i>La ciudad es de la gente</i>	63
17 <i>Paradoja de la movilidad</i>	64
18 <i>Energía ciclera</i>	65
19 <i>¡Pedal, pedal!</i>	66
20 <i>Al obelisco en bici</i>	67
21 <i>Cambio de perspectiva</i>	68
22 <i>Superhéroes cicleros</i>	70
23 <i>Bike angel</i>	70
24 <i>El ciudadano expulsado de la ciudad</i>	72
25 <i>Cuadro de la movilidad por género</i>	73
26 <i>Tacones y pedal</i>	75

INTRODUCCIÓN

En el marco de la convivencia en el espacio público, el uso del automóvil se ha intensificado, así como su demanda de vías para moverse y espacios para estacionarse, lo que conlleva un privilegio para los autos por sobre otras formas de movilidad, afectando a otros actores que integran la identidad de una urbe. El proceso de planificación y desarrollo urbanístico se ha orientado a dar comodidad a la movilidad motorizada privada, que día a día colapsa las arterias viales y crea mayor contaminación ambiental y sonora, más accidentes de tránsito, muertes en las vías, así como enfermedades en los usuarios del automóvil a causa del creciente sedentarismo.

El problema radica en el irrespeto de los derechos de quienes intervienen en la movilidad urbana, en la cual peatones y ciclistas están en desventaja frente al transporte público, transporte pesado y finalmente motocicletas y automóviles. Frente a este fenómeno en donde el peatón y el ciclista no son prioridad, nacen organizaciones y colectivos con el fin de crear una conciencia ciudadana que modifica los modos de moverse y habitar la ciudad. Como ciudadanos transitamos en un tiempo y un espacio en los cuales también se movilizan otros, nuestro tránsito influye y es influido por el desplazamiento de otros individuos; las formas como nos movilizamos son una construcción cultural de sentidos diversos, por ello se las puede denominar “culturas de movilidad urbana” que intervienen en el diseño y aplicación de políticas públicas.

La presente investigación etnográfica busca conocer los usos de la bicicleta a través del colectivo biciactivista “Bicikultura Ibarra” que nace en marzo de 2013, a partir del atropellamiento vehicular -intencional- del que fuera víctima uno de sus fundadores mientras transitaba en bicicleta, como consecuencia de no haberle cedido la vía al automovilista que circulaba atrasado al trabajo.

Ante esta situación, dicho colectivo ciudadano se traza como objetivo el promover y apoyar actividades que impulsen el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sustentable, así como el respeto en las vías entre ciudadanos, a través de activismo e intervenciones educativas de sensibilización en movilidad no motorizada.

Miembros del colectivo y ciudadanía en general acuden cada semana con su bicicleta a recorrer las calles y avenidas como una forma de empoderamiento y apropiación del espacio vial.

Ibarra es una urbe plana, con clima andino templado y con un trazado arquitectónico que contempla cuadras de cien metros y calles amplias por lo que la ciudad reúne las condiciones geográficas necesarias y es idónea para el uso masivo de la bicicleta.

Los amplios bosques aledaños y las corrientes de aire provenientes de la costa convierten a Ibarra la segunda ciudad con aire más puro de Latinoamérica seguida por Salvador de Bahía en Brasil, según un estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud en 2012 entre 1600 urbes del mundo y lo que la constituye como la ciudad con aire más limpio del país. Así, Ibarra como ciudad sostenible debe trabajarse desde la educación ciudadana, la infraestructura y las políticas públicas que refieren a éstas áreas.

La presente investigación busca realizar un análisis del espacio que ha sido el encuentro para la práctica de sentidos, la convivencia y las formas de desplazamiento. Hoy el espacio público está moldeado al servicio del mercado, los autos, la publicidad, en otras palabras al servicio del poder. Por ello se puede afirmar que el ciudadano ha sido expulsado del espacio público.

El uso particular del automóvil como el de cualquier tecnología, incluso la bicicleta, es una extensión del cuerpo humano que expande las capacidades de movilidad; su uso individualizado e individualista altera la semántica del espacio público, por ello no solo acorta las distancias con su rapidez, sino acorta los espacios para su estacionamiento y movilidad; así como altera las relaciones inter-personales.

La experiencia de transportarse y movilizarse en la ciudad varía no solo de un medio a otro, (transporte público - auto), (ciclistas - peatones) sino también cambia nuestra práctica de sentidos, modifica nuestras rutas, nuestra relación con el espacio, nuestra comunicación con la gente, nuestra postura, nuestra visión y perspectiva. Cada vez que nos transportamos ingresamos en una especie de ritual en el que cambia nuestro modo de estar en el mundo.

CAPÍTULO I

E S P A C I O S EN DISPUTA

Vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible para no golpearse

George Perec – Especies de espacios

1.1 Poética del espacio: La ciudad como un organismo vivo

El tiempo y el espacio me suenan a ciencia ficción. Tal vez son un par de categorías que sirven para los cómics, la ciencia o el control. Es difícil mostrar lo que no está en un espacio, la letra, el sonido, el mar, el aire, incluso Méliès, Verne o Montalvo. Todos estamos sujetos a un lugar porque el espacio ocupa un espacio.

Podríamos responder tan solo con estos ejes inseparables que invaden una noción que pareciese lejana: espacio/tiempo, a veces con referencias abstractas que tan solo crean imágenes mentales pragmáticas que se han venido ligando a la razón, y si la analizáramos de otro sentido, serían solo un conjunto de palabras que no refieren a un objeto en especial. La letra nos permite poner en el espacio el tiempo de la sensación ocurrida, tal como el tiempo que necesita de una duración para mostrar lo que está transcurriendo en ese instante del reloj planetario.

Ahora todo debe ser medible, cuantificable y jerarquizado. Qué es una cosa sin habitar en su territorio, incluso el vacío tiene su espacio. La mente humana ha creado horarios, secciones, rutas, todas previamente aprobadas y evaluadas para generar y a la vez mantener el poder. ¿Quién elige la trayectoria y en función de qué? Si yo sé a dónde y por dónde vas podría ejercer un poder sobre el tuyo, así como un sospechoso es esperado en el aeropuerto, en la terminal o en asfalto. A qué horas, en qué tiempo, a qué velocidad incluso si quisiéramos ser más exactos. Es la manera de ver el tiempo, cómo plasmar un rato.

En América Latina la mayoría de modos de organización han tocado el fracaso. De Certau afirma que las ciudades se deterioran al mismo tiempo que los procedimientos que las han organizado, en cuanto a organización me refiero

puntualmente al modo social-político para disponer del espacio. Marc Augé refiere que el factor común entre etnólogo y aquellos de los que habla precisamente es el lugar.

Y el etnólogo, por el contrario, se vanagloria de poder descifrar a través de la organización del lugar (la frontera siempre postulada y balizada entre naturaleza salvaje y naturaleza cultivada, la repartición permanente o provisional de las tierras de cultivo o de las aguas para la pesca, el plano de los pueblos, la disposición del hábitat y las reglas de residencia, en suma, la geografía económica, social, política y religiosa del grupo... (Augé 2000:26)

Tal como lo analiza no es sino una semifantasia en tanto en cuanto la lógica ha sido valorizar la tierra, domesticar la naturaleza, asegurar la reproducción de las generaciones, entre otros. Es por ello que el etnólogo se siente tentado a “identificar a aquellos que estudia con el paisaje donde los descubre y con el espacio al que ellos le dieron una forma... su movilidad, la multiplicidad de los espacios a los que se refieren y la fluctuación de sus fronteras” (ibíd.). Es ahí donde el ideal del etnólogo choca la realidad, porque las etnias no son islas con características singulares u homólogos de sus vecinos¹.

Esta América también es un espacio problemático de subjetividades lleno de “poetas y mendigos, guerreros y malandrines, todas las criaturas de aquella realidad desaforada, hemos tenido que pedirle muy poco a la imaginación...” (García Márquez 2010), palabras del “Gabo” en su discurso en Estocolmo al cual nombró “La soledad de América Latina”. Ese es el poder de la representación y el tamaño de la desmesura que exige una organización.

La ordenación del espacio supone así pues una configuración o estructura, una disposición de la materia diseminada o dispersa que no es una fragmentación caótica dinamitada de la materia, sino agrupaciones nucleares del todo en múltiples partes, en las que se establecen y mantienen relaciones de variada tipología y nivel... (Perec 1974:11).

Un todo en sus partes, en pequeñas partículas de existencia que necesitan de otras para ver luz. En un ejercicio visual, el espacio es todo aquello con lo que nuestra mirada choca para ser visto y rebotar a nosotros como si nos enseñase un camino. Incluso jugamos con el espacio. En Quito he visto a cientos de familias que desean cargar el planeta allá en el monumento a la mitad del mundo. El fotógrafo calcula la distancia como si hiciese un ejercicio matemático. Un poco a la izquierda, sube tus manos, contiene el aire y el espacio es capturado.

¹ En la presente investigación parto de este enunciado para tomar las debidas precauciones de no caer en la “tentación de totalidad” en los estudios estructuralistas de Claude Lévi- Strauss.

Hay espacios verdes, espacios de estacionamiento, espacios para el semáforo y también especies de espacios, “se aplica indiferentemente a una extensión, a una distancia entre dos cosas o dos puntos (se deja un espacio de dos metros entre cada poste de un cerco) o a una dimensión temporal (en el espacio de una semana)” (Augé 2000:46).

El espacio público, de acceso común y de propiedad pública, entendido como el escenario donde se construye la modernidad, es el lugar donde confluyen varias prácticas sociales de sentidos. Existen flujos habituales, corrientes, incluso cotidianos que pasan por desapercibido e indican que la gente está en movimiento. Hombres cargados sus portafolios dirigiéndose a su trabajo, mujeres que transitan por las vías, algunas tienen prisa otras miran el tiempo en sus muñecas, los niños llevan sus libros en maletas con ruedas que poco se escuchan por el ruido de la ciudad. A lo lejos los semáforos siempre son vistos por largas filas de vehículos dirigidos por individuos que esperan llegar. Pocos son los que se resisten a estas lógicas. Y hablo de resistencia porque tarde o temprano la ciudad se ahoga por los autos.

...el semáforo se pone en verde y en rojo
autos y autos
mendigos vendedores niños niñas
autos y autos
asaltantes prostitutas traficantes
autos y autos... (Ruffato 2001:101)

La sinergia de estos microcosmos que conviven en el territorio convierte a la ciudad en todo un tejido social, no solo vemos un conjunto de manzanas y cuadras esparcidas por un todo. Ruffato en el texto *Ellos eran muchos caballos* plantea a la ciudad como un organismo vivo, una expresión que muestra las dificultades del orden social. Su totalidad es criticada, son materias que van creciendo en cuanto se las va alimentando. ¿Qué dejamos de hacer para no alimentarla? Los planificadores urbanos hablan de soluciones, pero acaso hay construcción sin destrucción, acaso alimentamos a los espacios verdes que por ley deben estar siempre en una ciudad.

Si pudiésemos ser más puntuales con los detalles, al salir a la calle vemos varios telones que son paseados por la vorágine contradictoriamente volátil de momentos que se apagan y otros que duran por un rato, vemos “toda identidad de autores o de espectadores” (De Certeau 2000:104).

El lugar tiene en su posesión pedazos de historia. Su carga claro que también es emotiva, o sino por qué tanto nos apasionan unos de otros o nos roban momentos que han tocado por poco al olvido si no fuese por un estallido de sensaciones cuando tan solo los miramos.

Ernesto Sabato ya lo dijo en su obra *Sobre héroes y tumbas*, “siempre es levemente siniestro volver a los lugares que han sido testigos de un instante de perfección” (Sabato 1961). En un museo la representación hace referencia muchas veces a las asociaciones que hacemos para evocar un legado, un hecho, un mito incluso. En la calle no. Afuera vemos historias que transcurren en segundos y otras que no han terminado de contarse si la unidad de medida fuese el tiempo planetario.

Hay episodios en el cotidiano que me parecen más valiosos que cuando hacemos fila para ver el boom del momento valorado así por el sistema que ha seguido manejando. Todo indica que afuera siempre hay algo que contar.

“La ciudad como lugar del acontecimiento cultural y como escenario de un efecto imaginario” (Silva 2006) se ha venido resignificando a través de la construcción de nuevos sentidos y referencias para el arte, la intimidad, el regocijo, es decir, los vamos asimilando como nuestros “lugares” que no solo se usan sino sirven como un “espacio identificador y como lugar de expresión urbana” (ibíd.).

Yo como ciudadano de Ibarra muchas veces he escuchado que a la blanca ciudad la reconocen por sus hermosas campiñas, sus vistosas elevaciones, por estar en la hoya del Chota y de esta manera para muchos extranjeros es fácil situarse por su entorno natural. Subir o bajar de las faldas del Imbabura, ir hacia la loma de Guayabillas o visitar su lago de sangre en el norte de la urbe. “Podemos decir que una ciudad no solo se reconoce por lo físico-natural sino por lo edificado. La herencia artesanal de la ciudad y el buen gusto de algunos de sus arquitectos, han venido labrando un tejido de casa en casa y de edificio en edificio” (ibíd.), también está constituida bajo una construcción de mentalidad urbana, pero sobre todo se autodefine por sus ocupantes y la vecindad.

Michel de Certeau tiene un análisis sutil que puede abrir camino y desplegar estrategias, propone que el espacio “es un lugar practicado, un cruce de elementos en movimiento: los caminantes son los que transforman en espacio la calle geoméricamente definida como lugar por el urbanismo” (Augé 2000:45). Es decir, quienes los transitan, atraviesan y voltean son los que los develan así como una palabra cuando es hablada, por lo tanto, en su acción de “hacer” y “ver”, según De Certeau,

basándose en los relatos de viajes, porque al fin de cuentas “todo relato es un viaje” (ibíd.).

La calle tiene ritmo y la ciudad color. Su pulso es intermitente, los autos vienen en masa porque están de cuadra en cuadra esperando su paso. Leer el tono de la ciudad, escuchar sus múltiples voces, mirar las paredes sin cuadros, o tal vez los tienen pero sin marco. Descifrar la prisa, imaginarse las tuberías de agua, luz, teléfono que se sumergen bajo tierra sin las cuales no existiría vida aceptada en la superficie. Mirar el matiz del aire, pisar el prado de un parque, tal vez es un camino pero también un escenario o tal vez varios. “El espectador puede leer ahí un universo que anda de juerga” (De Certeau 2000:103).

Las calles son un laberinto, las puertas las van separando. No se puede pasar de un lado a otro sin pasar por una puerta, es necesaria su autorización, su contraseña o su cerradura. Por eso en cada llavero llevamos el permiso de cada espacio.

Es hora de repensar lo que significa ser ciudadano de América Latina, qué símbolos desbordan nuestra urbe que han venido atravesando los discursos y los usos sociales que damos al lugar como aquel encuentro de ritos y redes simbólicas que siguen en construcción y expansión. “Ver, oler, oír, pasear, detenerse, recordar, representar, son atributos que deben ser estudiados en cada ciudad” (ibíd.).

Los entretelones de los espacios urbanos muestran las dinámicas que posibilitan el lazo social, por ello, el desplazamiento implica la performatividad del sujeto, nuestro tránsito influye y es influido por el desplazamiento de otros individuos. El cómo nos movemos, el recorrer el cosmos fragmentario de un espacio, como lo dice Georges Perec, es una construcción cultural y como en toda hegemonía, en las vías también existen rupturas que generan tensiones. Dichos cortes temporales espaciales son los que permiten ver las lógicas y sentidos sociales desde más de una perspectiva.

Es inevitable que en cualquier lugar que nos alojemos nos vamos apropiando del espacio, cuando vamos por un café, al cine, al supermercado, vamos en busca de espacio y lo llevamos consigo de manera inconsciente, claro está porque nuestra corporalidad lo necesita pero también porque necesitamos ordenarlo para asegurar nuestro bienestar, o incluso una apariencia de ello.

El afán de la modernidad hace que el individuo desee estar a la vanguardia, pero qué hace con su cuerpo, su salud, claro que le interesa, desde la década del noventa ya es un valor suntuario. Destina parte de su presupuesto para acudir a un gimnasio, va en auto, espera estacionarse a cuerdas cercanas y al ingresar busca una bicicleta estática. Es

así que inicia su rutina. Luego de acabar sus series, busca su estacionamiento para continuar con su día. Si el caso es grave a la clínica privada.



Imagen 01: *Contradicciones recurrentes*; Fuente: Internet

Haré un paréntesis en el caballo de acero del caballero andante, tal vez sería un capítulo que se le olvidó a Cervantes. Y es precisa una poesía en bici, que te haga repensar por un rato. La manejas con la gravedad que la consideres adecuada, el pedal puro es el silencioso acompañante de la vía. Y es que vale ver la otra parte, muchos la utilizan por el simple hecho que es un transporte barato, no les interesa que no hace ruido, que aporta a las enfermedades cardiovasculares, para ellos su respuesta es simple, “me ayuda a moverme más rápido”.

Hay otro grupo como todo espacio que es fragmentado que se dedica a promoverla. Su activismo es clave y sus colectivos van sonando, como si fuesen de otro horizonte son señalados. Ni pensar que llegarían a ser cientos y que se apropien de las calles y avenidas por las que van a su trabajo.

Para quien conduce una bici todo desplazamiento es una manera de aprovechar su tiempo y su espacio, aunque lo haga de manera inconsciente. Destina su viaje para hacer ejercicio, incluso he visto que sobre dos ruedas se rescata el carácter oratorio, el saludo es más cercano, su manubrio está al mando. No se tiene cinco o seis toneladas de latas² que le encierren en su lógica. La altura para ver el mundo es distinta.

² En el apartado “Tengo auto puedo viajar” del texto *Modernidad líquida*, Weber predice el triunfo de la ‘racionalidad instrumental’ “El hombre que acuñó la expresión ‘revestido de acero’ difícilmente podría advertir que el ‘peso’ era simplemente un atributo temporal del capitalismo y que era posible concebir otras modalidades –que ya se insinuaban– del orden capitalista.” (Bauman 2004:65).

Mar Augé realiza un análisis que aterriza en la temática de los andares de la ciudad. Subir al World Trade Center³ implica transformarse en mirón. “Lo pone a distancia. Transforma en un texto que se tiene delante de sí, bajo los ojos, el mundo que hechizaba y del cual quedaba “poseído”. Permite leerlo, ser un ojo solar, una mirada de dios. Exaltación de un impulso visual y gnóstico.” (De Certau 2000:104), bajo este principio no hace falta subir a un rascacielos para estar en una manera de trance por el que nuestro modo de estar en el mundo cambia. El subirse a un automotor también implica un “SENTIR” diferente.

Margarita Arias, ciclista cuencana afirma que gracias al uso de la bicicleta se recupera el concepto de vecindad, se utiliza los servicios presentes en el barrio, la panadería, la peluquería, el zapatero, la tienda, el bazar, la señora de los periódicos. Y no es que deseo hacer hagiografía de esta forma de movilizarnos, simplemente la veo como una salida.

“La gente hoy no mira nada, pasamos en el vehículo como seres superiores, fuere de él, nada sirve...” (Pinto 2016). Y por ello como ciclista veo que las y los conductores creen tener un poder omnividente, que propone Michel Foucault en su texto *El ojo del poder*. Creen verlo todo curiosamente encerrados y filtrados por un vidrio muchas veces polarizado, ¿es la totalidad lo que vemos desde un auto?

En la presente investigación los llamaré “atópicos”, debido a que muchas veces han o siguen estando desubicados y fuera del lugar. Recordemos que todos somos peatones y todos pisamos el mismo suelo por el que nos movemos.

“La ciudad-panorama es un simulacro “teórico” (es decir, visual)... es un gran monasterio, decía Erasmo.” (De Certeau 2000:105), carga condiciones de posibilidad de olvido y desconocimiento de sus prácticas, es abajo donde están los caminantes, quienes hacen esa ciudad habitada que plantea Descartes.

El ANDANTE tiene un conjunto de posibilidades, es decir los lugares donde puede circular y prohibiciones como muros, pasos cebras totalmente ignorados, atascos. En ese “durante” donde pasa el acto de andar es donde va actualizando y repensando el para qué en su repertorio de usos de su ciudad. Los desplaza e “inventa otras pues los atajos, desviaciones o improvisaciones del andar, privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales.

³ La primera reimpresión de la primera edición en español del texto *I Artes de hacer* es publicada en el año 2000, un año antes del atentado al World Trade Center considerado por Augé como el “más monumental de todas las formas del urbanismo occidental.”

De este modo Charlie Chaplin multiplica las posibilidades de su bastón⁴: hace otras cosas con la misma cosa y sobrepasa los límites que las determinaciones del objeto fijan a su utilización.” (De Certau 2000:110). Es decir, transformar el significante a un “metauso” que desborda la lógica de la movilidad con un fin que solo es el desplazarse.

Es importante mencionar el análisis que hace Georges Benko siguiendo a Marc Augé sobre los ‘no lugares’ entendidos como espacios despojados de “expresiones simbólicas de la identidad de las relaciones y la historia: los ejemplos incluyen los aeropuertos, autopistas, anónimos cuartos de hotel, el transporte público... en la historia del mundo los ‘no lugares’ nunca han ocupado tanto espacio” (Bauman 2004:111).

A decir de Bauman requieren de una conducta de pocos preceptos y de fácil aprendizaje, por lo que la sofisticación y civilidad no es necesaria. Ahora bien, tal como los ‘no lugares’ cuya presencia es limitada y su uso radica en el transporte por lo que debemos abandonarlos tan rápido como sea posible existen los ‘espacios vacíos’, es decir “...lugares a los que no se les adscribe sentido alguno. No tienen que estar físicamente aislados por medio de cercas o barreras. No son lugares prohibidos sino espacios vacíos, inaccesibles debido a su invisibilidad” (Kociatkiewicz y Kostera 1999).

Precisamente el carácter vacío quiere más bien decir no son visibles. Son aquellos ‘sobrantes’ luego del proceso de estructuración de los espacios que ‘realmente importan’. Sin embargo los espacios vacíos no se reducen al desecho que queda de la planificación arquitectónica sino son “ingredientes necesarios de otro proceso: el de ‘mapear’ el espacio compartido por muchos usuarios diferentes.” (Bauman 2004: 112)

Zygmunt Bauman en el apartado “Espacio/tiempo” del texto *Modernidad líquida* ofrece un ejemplo para demostrar este concepto. En uno de sus viajes a una populosa ciudad en el sur de Europa fue recibido en el aeropuerto por una docente hija de profesionales ricos, quien le advierte que el trayecto hasta llegar a casa llevará mucho tiempo debido a que no se podía evitar el embotellamiento. Al regreso Bauman prefirió ir en taxi que tardó menos de diez minutos, el taxista⁵ bordeó la ciudad por calles de barrios pobres y niños harapientos. La afirmación de la joven no era falsa, fue fiel y sincera a su mapa mental de la ciudad, ese REPERTORIO de posibilidades no incluían

⁴ El bastón es a Chaplin lo que la bicicleta es a la ciudad, (un transporte bisagra) se la utiliza con un fin no solo explícito, sino también para hacer uso de su comunidad en un diferente tiempo/espacio a través de las rutas, atajos y desviaciones que se producen en el andar. Aumenta las posibilidades, inercia a veces inconsciente y transgrede el “¡DEBES IR SOLO POR AQUÍ!”.

⁵ El filósofo francés Henri Lefebvre, fue taxista, muchos pueden develar este hecho para explicar el rumbo que tomarán sus estudios sociológicos que los analizo a continuación.

a la periferia y barrios ‘bajos’, mientras que el mapa mental del taxista tenía simplemente un espacio vacío para ocuparlo.

En la ciudad de Ibarra, cada habitante tiene su mapa mental que no es superpuesto, de acuerdo a su contexto socio-cultural, posición económica, lugar de trabajo, entre otros. Para que los mapas cobren sentido deben descartar ciertas áreas, eso es el ‘MAPEAR’ la ciudad para que unos brillen y otros los atraviesen. Por lo tanto el vaciado de un lugar está en el ojo de quien lo descubre, y en las piernas de quienes lo circulan.

Como ciclista desde hace más de veinte años voy a utilizar la metáfora de la cadena de una bicicleta. Todos las hemos visto, aquel metal engrasado que abraza al plato y que sin ella no habría movimiento de sus ocupantes. Aquellas bicis que tienen varios piñones tienen una lógica, cambiamos de piñón trasero o delantero de acuerdo a la velocidad o exigencia que requiera nuestro viaje, todo tiene un sentido no solo mecánico sino físico. Una vez dicho esto, estoy seguro que muchas familias tienen autos que rebasan sus necesidades. He visto 4x4 que circulan de la casa al trabajo y viceversa. Las llantas no pueden ser simples, las cambiamos por estética o lujo pero todo tiene una razón, es decir, los neumáticos se utilizan de acuerdo a una necesidad, ¿y todos aquellos modelos que los sobreutilizamos?

Con esta breve descripción quiero explicar la lógica de los conductores en muchos contextos de nuestro país, tenemos auto pero no sabemos la utilidad de cada accesorio, es por ello que es hora de “CAMBIAR EL PIÑÓN” de acuerdo de nuestro contexto, sobre todo con el fin de garantizar un planeta al menos igual del que nos dejaron las generaciones pasadas.

Según el sociólogo francés Henri Lefebvre ‘cambiar la vida’, ‘cambiar la sociedad’, no significan nada si no existe la producción de un espacio apropiado, es por ello que su obra *El derecho a la ciudad*⁶, es definido como “el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista” (Molano 2016).

Además de atraer al lector a desenmascarar los mecanismos de dominación por su corriente “marxiana”, a decir de Lefebvre, devela que los habitantes de París en

⁶ En 2019 cumple 50 años, obra con varias aproximaciones (ida y vuelta) para analizar la ciudad. Es un abordaje heurístico a decir del autor una “visión de un caballero andante”, experiencia espacio – temporal que se asemeja a caminar por la ciudad. Cargado de precisión histórica, propia de los análisis marxistas pero también con componentes poéticos sobre el ‘viaje’ del vivir y la ciudad.

1871⁷ en realidad no buscaban obtener los medios de producción sino la recuperación de la calle.

Propone una poética del vivir como búsqueda artística, en otras palabras, la ciudad debe ser entendida como una obra de arte colectiva. Por ello afirma que la ciudad debe recuperar el sentido de fiesta, entendida como el lugar de encuentro de alegría cotidiana. Lefebvre quiso transformar la ciudad en un escenario privilegiado. Por esta razón el título de su obra refiere al derecho no como normativa jurídica, sino derecho como goce y apropiación de la ciudad.

Para finales de los sesenta se inserta una acción que se aproxima a los efectos de la globalización (que en esa época eran escasos), PRODUCIR EL ESPACIO, un análisis que ha surgido con la explosión de la ciudad histórica y los problemas de la organización espacial. Su crítica muestra que se ha pasado de la producción de cosas en el espacio a la producción del espacio mismo.

La economía moderna tiende a convertirse en la planificación del espacio, con el componente ‘sostenibilidad’, entendido como “el que utiliza hoy los recursos escasos y limitados de forma racional y responsable, de manera que se comprometa el desarrollo de las generaciones” (Ingenieros 2008).

Las políticas de movilidad entendidas como los diversos procesos y acciones con el fin de facilitar el acceso a los ciudadanos a través de diversos modos de transporte ahora tienen un componente no solo equitativo (sin discriminaciones) sino ambiental, denominado como “movilidad sostenible” con el fin de “reducir el “consumo de combustibles fósiles (para evitar el calentamiento global) o electricidad nuclear (para evitar el daño al medio ambiente provocado por la generación de electricidad por energía nuclear)” (Ingenieros 2008).

Lefebvre analiza los componentes sociológicos del espacio social, “se trata de la asignación de lugares más o menos apropiados para las relaciones sociales de reproducción, es decir, las relaciones bio-fisiológicas entre los sexos, las edades, la organización específica de la familia, y para las relaciones de producción, es decir, la división del trabajo y su organización” (Jiménez 2017)

Sin duda el espacio es una relación social pero Lefebvre cuestiona años más tarde en su obra *La producción del espacio*, afirmando que las relaciones no pueden existir sin un soporte y ese soporte es el sustrato material.

⁷ Para mayor información véase: Guerra franco-prusiana en: <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1030021222/1030021222.PDF> (pág. 115).

La pirámide invertida de movilidad, liderada por peatones, ciclistas, transporte público, transporte pesado y finalmente motocicletas y automóviles está totalmente eliminada e ignorada. Los planificadores urbanos han destinado el espacio para adecuarlo para el automóvil motorizado. “Las zonas de contacto entre la calzada y las aceras permiten aparcar a los automovilistas que ya no quieren circular. Como la cantidad de vehículos automóviles deseosos de no circular es mucho más grande que la cantidad de plazas disponibles, se han limitado esas posibilidades de estacionamiento” (Perec 1974:80). La solución ha sido capitalista, bien las zonas requieren un limitado tiempo de parqueo o bien con el establecimiento de un pago por el lugar donde ubico el transporte.

Ernesto Che Guevara ya advirtió sobre el rigor monetario, vislumbra un hombre que está dirigido por un frío ordenamiento. “El ejemplar humano, enajenado, tiene un invisible cordón umbilical que le liga a la sociedad en su conjunto: la ley del valor. Ella actúa en todos los aspectos de su vida, va moldeando su camino y su destino” (Guevara 1970: 370). Su latinoamericanismo busca un hombre nuevo de vanguardia, claro que requiere de sacrificio. Propone una masa pero que no se mueva como rebaño, un ser humano no como producto acabado.

Él ya lo dijo: el capitalista tiene que ir muriendo. “La mercancía es la célula económica de la sociedad capitalista, mientras exista, sus efectos se harán sentir en la organización de la producción y, por ende, en la conciencia” (Guevara 1970: 371).

Su testimonio plantea una convivencia más equitativa, pero la tentación de seguir los caminos trillados del interés material como lo plantea, se hace cada vez más fuerte en la construcción de la base económica cuyo desarrollo fuga hasta el punto de correr el peligro de que no haya árboles para ver el bosque.

Guevara puso su esperanza en los jóvenes, justamente ellos son quienes deberían luchar contra del sedentarismo, no más manadas en fila que esperan atendidos del cansancio.

“Los “de automóvil”, como antes los “de a caballo”, se envanecen y consideran a los peatones unos pobres infelices convertidos en estorbo. Claro que si bajan del automóvil -como los policías cuando se quitan el casco- quizá puedan volverse seres humanos” (Moreano 2009). Tal vez los conductores cuando pitan al peatón o ciclista, se acuerden de sus hijos que pueden ser los que cruzan o a lo mejor sus padres, acaso vale apresurarlos. El espacio es lo que es y no solo para el que tiene auto.

Recuerdo en *Un oscuro día de justicia* de Rodolfo Walsh plantea la idea de justicia. La balanza que determina el equilibrio entre un peso y otro sostenida por una dama con los ojos vendados es una de las representaciones más icónicas sobre este término tan usado en la práctica social. América Latina ha socavado por su significancia no solo con la independencia de sus tierras sino en la plena convivencia que ha sido regulada por este poder.

El pequeño Collins se viste de la imagen de aquel sujeto que no está preparado para luchar con un adversario que tiene OTRO TIPO DE CONDICIONES, su lucha no es para destrozarse a otro individuo, su lucha se basa en SOBREVIVIR. No se aleja de la realidad cuando escucho pitar al del auto, al frente claro está, un peatón o ciclista le está “hurtando” su prisa para llegar más rápido.

Gielty no solo encarna la imagen del sujeto que vigila el cumplimiento de las normas, sino se disfraza de réferi para cargar más su papel de vigilante in situ. En las vías miro violencia, para muchos el maltrato es necesario para asegurar logros individuales. No se pelea la razón, se pelea un legado y sobre todo un *status*. “No es lo mismo vivir cerca del asfalto que a cinco cuadras de él; no es lo mismo vivir en una cuadra iluminada y asfaltada que en una de tierra... ni es lo mismo vivir cerca del tendido de cables de alta tensión o a cierta distancia de él” (Di Virgilio 2014).

Ahora vamos mutando y el contexto también lo hace con nosotros, aunque creo que es a la inversa, hay grandes avenidas porque hay autos. Los espacios se han multiplicado o la fuerza del cemento los ha duplicado, si no se puede por el piso también van por los altos, qué es lo que en realidad se ha fragmentado y diversificado.

E s p a c i o, si lo relacionamos con el cine, no solo es el ‘dónde’, también es el ‘qué’ para que los ‘quiénes’ sepan ‘cómo’ hacerlo con un motivo x. La construcción de sets ha sido imprescindible. Así como añade Lefebvre sobre el sustrato material, sin un dónde el qué es como que no calzara.

Y es por esto que “vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible para no golpearse” (Perec 1974:25). Tal vez los golpes son cada vez más fuertes, ahora condicionan los días que te faltan o que te sobran. Para un sobreviviente los segundos de un accidente se paralizan, sus heridas curan, pero la muerte siempre ha perseguido el asfalto. Ya no hacen falta las armas, ahora tu transporte es el que hace daño.

Para el terrícola de a pie cada viaje es distinto, los hay de esos en el que caminas por tu ciudad indiferente a lo que pasa a tu alrededor y también cuando es como si entraras al laberinto del “Resplandor” de Stanley Kubrick.

Tienes que estar en la acera, mirar la señalética de tránsito, pasar por el paso cebra, (si no está algún auto) y cuidado con reclamar a los atrasados. Es curioso que muchos conductores se atreven a dar un grito porque saben que no que se quedarán en un espacio, incluso esperan al verde para reclamar y luego si a la fuga. El peatón es el que espera, a veces responde y cuando sube a la acera continúa el día saludando.

El neón vaga veloz por sobre el asfalto irregular, ignorando relieves, lomadas, surcos, agujeros, protuberancias, nervaduras, cascotes, negra mancha en la noche negra, aprisionada, la música hipnótica, tun-tun-tun-tun, rige el tronco que trenza, tun-tun-tun-tun, sensuales las manos se deslizan en el cuero del volante, tun-tun-tun-tun, el cuerpo, el auto, avanzan, abducen las luces que lucen a la izquierda a la derecha, un anillo comprado en Portobello Road, satélite en el dedo medio derecho, tun-tun-tun-tun, el bólido zumba en dirección al Aeropuerto de Cumbica, de frente cruzan luces de ómnibus que convergen de todas direcciones... (Ruffato 2001:14).

Decime si no es un espectáculo. El transporte siempre ha sido necesario, quién no se mueve, quién no viaja, cuál es su motivo, por qué lo hace tanto. Incluso para salir al auto tienes que ir caminando. “Después de todo, el automóvil es transitorio; el peatón es eterno” (Moreano 2009).

Los diversos roles en el espacio público son los que tanto me alarman, si eres peatón y te agreden, respondes, le señalas el semáforo, al subirse a la acera tomas otro papel, en ese enfado saludas con sonrisa al vecino que lo has encontrado. Después de todo esto, cómo se mueve en paralelas calles, numeradas, sectorizadas y abombadas de anuncios, pasos a desnivel, visualidad, presuntamente puesta en común, aunque no la hagan caso. “El espacio es una duda: continuamente necesito marcarlo, designarlo; nunca es mío, nunca me es dado, tengo que conquistarlo” (Perec 1974:139).

Imagino al español en nuestra América, su sueño fue tomar el oro, para mi jamás imaginaron que ganarían más con apropiarse del verdadero palacio. Los lugares poseen perfección, poseen saltos de tiempo, van envejeciendo, se van opacando, se van alegrando, se van ocupando. El espacio cada vez se queda sin espacio.

1.2 Lo ‘público’ y lo ‘privado’ en el espacio

Categorías como “público” y “privado” denotan varias significaciones y han sido temas para el debate en materia de encuentros, espacialidad de la cultura y

territorio. Tal es así que en el texto *Historia y crítica de la opinión pública*⁸ de Jürgen Habermas se realiza un recorrido por la esfera pública y los espacios donde se ha venido construyendo la opinión pública⁹.

Si nos situamos en un contexto, en los siglos XVII y XVIII en Europa se regía un sistema monárquico. El quehacer social era resuelto por la élite que controlaba los pueblos bajo un sistema autoritario. Las clases sociales estaban definidas desde arriba. Dicho poder se obtenía la mayoría de veces de forma hereditaria o el nepotismo se presenciaba a través de la burguesía y sus pequeños grupos que controlaban al estado. Desde este contexto la burguesía genera lo público.

En este sentido lo público no existe per se, es una construcción histórica que se define por oposición, es decir, desde lo privado se construye lo público, así como desde lo privado se va redefiniendo el campo de participación¹⁰. Habermas lo explica partiendo de la idea de esfera pública perteneciente específicamente a la sociedad burguesa a través de sus propias leyes de manera impositiva¹¹.

“La vida pública, *bios politikos*, se desenvuelve en el *agora* pero no está localmente delimitada: la publicidad [opinión pública] se construye en la conversación (*lexis*)... así como en el hacer común (*praxis*)” (Habermas 1994:43).

Es por ello que lo público también surge como REPRESENTACIÓN. El poder radica en tanto en cuanto el señor feudal se representa. Las distintas expresiones de lo público dan lugar a la luz de cómo se manifiesta el poder y cómo se hace a todos visible. Es así que Habermas nos dice que no existe poder sin representación.

Estamos sometidos a una continua performance en la que el poder debe ver y ser visto para cobrar vida. Dicho tema no solo se limita a siglos pasados, el sistema sigue

⁸ En el apartado de advertencia del traductor se da cuenta que la traducción literal del libro es: “*El cambio estructural de la publicidad*”. Lo problemático de la traducción es el término “publicidad”, su variedad de denotaciones conlleva a la extendida traducción por “vida pública”, “esfera pública”, “público”, “opinión pública”, incluso “notoriedad pública”. Es por eso que se trató de hacer una excepción en el título y traducirlo como: “*La transformación estructural de la vida pública*”, aunque los editores han preferido “*Historia y crítica de la opinión pública*” por lo que el traductor manifiesta su ajenidad a la decisión de la editorial.

⁹ La categoría de ‘público’ surge en contraposición a lo ‘privado’ y es necesario develar su desarrollo histórico, en el que interviene la escritura y las reuniones en lugares claves para dar origen al diálogo privado en el espacio público. Incluyo categorías como exhibición y exclusión que son útiles para el desarrollo de la presente investigación.

¹⁰ Los estudios sociológicos del filósofo francés Henri Lefebvre, atraen su atención en la categoría de ciudad, gracias a sus investigaciones de un fenómeno aparentemente opuesto: la situación del campo, que analizo en la página 17.

¹¹ Para el análisis de este tema es importante mencionar que el ideal de la ilustración era el sujeto ilustrado (los ilustrados se convierten en ilustrados porque leen). Educar al pueblo para acabar con su ignorancia a través de la luz de la razón, eran las consignas que años más tarde desembocarían en la Revolución Francesa en 1789.

bajo el mismo concepto (no existe legitimidad si no se representa) cargado de alumbramiento público a través de ritos y prácticas que fortalecen al gobernante y hacen que el poder esté concentrado a través de insignias, condecoraciones, armas, gestos, ademanes, discursos, en general comportamientos, bienes y hábitos del “noble”.

«Públicas» llamamos a aquellas organizaciones que, en contraposición a sociedades cerradas, son accesibles a todos; del mismo modo que hablamos de plazas públicas o de casas públicas. Pero ya el hablar de «edificios públicos» implica algo más que la alusión a su accesibilidad general; ni siquiera tendrían por qué estar abiertos al tráfico público; albergan instalaciones del Estado y ya sólo por eso cabría predicar de ellos la publicidad [opinión pública] (Habermas 1994:41).

La esfera pública y el ámbito privado se mezclan de modo que las dos facultades emanan de un poder unitario. La plaza, el mercado, las vías, son públicamente accesibles y administradas por el estado pero constantemente están enfrentadas a lo particular¹². Un ejemplo claro es la relación entre laicos y el clero, que muestra cómo el entorno forma parte de lo público pero también está excluido, al celebrar la misa y leer la biblia en latín y no en el lenguaje del pueblo¹³.

La representación es la clave. En la Edad Media, las distintas fiestas no servían para la distracción de los participantes sino para demostrar la grandeza del anfitrión. “El pueblo, que no precisaba más que contemplar, se entretenía al máximo”¹⁴ (Habermas 1994:277). En análisis, supone que el espacio habitable sea festivo (tal como lo dice Lefebvre en *El derecho a la ciudad*), hecho que diferencia al talente burgués del cortesano.

Al inicio ponía en consideración que lo público se define por oposición, así también a través de la historia se ha definido a lo privado.

En alemán se encuentra ya a mediados del siglo XVI la palabra *privat*, derivada de la latina *privatus*, y desde luego con la misma significación que por entonces habían adquirido *private* en inglés y *privé* en francés. Lo que quiere decir: sin oficio público... sin ocupar cargo público o posición oficial... sin empleo que lo implique en los asuntos públicos... *Privat* alude a la exclusión de la esfera del aparato estatal. (Habermas 1994:50)

¹² Las distintas denotaciones de lo público radican en los diferentes contextos en el que se emplea dicho término. Una audiencia pública o un nombre público remueven la significación y proceden desde otros lugares de enunciación. En el presente análisis nos centraremos en lo público a partir del espacio donde se genera la opinión pública y su constante reconfiguración.

¹³ Es necesario destacar el espacio que ocuparon las clases sociales en un templo, en una cena protocolaria, en este contexto, el espacio se convierte en una acción comunicativa imperativa. Cada espacio es ocupado por una clase, su punto de vista es clave porque el centro es la punta de la pirámide.

¹⁴ En todos los acontecimientos públicos se daba lugar a juegos artificiales que iluminaban al espacio seguido del toque de cornetas, que engrandecían los encuentros y celebraciones.

Es así que podemos hablar de una emergencia de la burguesía en tanto clase, debido a que la burguesía ya no puede seguir representando desde su casa. Habermas afirma que el noble es lo que representa; el burgués lo que produce, por eso aconseja Goethe no preguntarle ¿Qué eres?, sino sólo: ¿Qué tienes?¹⁵

Las nuevas funciones del espacio de la ciudad, donde acontece la vida y la muerte, nacen a través del tráfico de mercancías y noticias creado por el comercio. Es así que los mercados locales en manos de gremios y cofradías se van modificando con el capitalismo a larga distancia. Desde el poder político se establecen las reglas del juego, surgen mercados de otro tipo que se denominan ferias periódicas.

Las grandes ciudades son escenarios para el tráfico de noticias, se consolidan las bolsas, el correo como medio de comunicación duradero, creados en lo que por vez primera se denomina “nación”.

Pocos años antes de la Revolución francesa se dan lugar los juicios públicos en los que las personas privadas en calidad de público forzaban al poder público a su legitimación ante la opinión pública (un mismo espacio de varias clases sociales, en el que se decide por negociación del mandante y sus mandatarios). Dicho estado moderno tiene como clave la administración financiera y la delimitación entre bienes domésticos del soberano y bienes estatales, de ahí emanarán las relaciones personales de dominio.

Las dependencias surgen en torno a lo público por lo que la actividad económica privada deberá estar sometida a sus supervisiones.

La sociedad es la forma de vivir en común en la que la dependencia del hombre respecto de su igual tiene lugar por amor a la vida misma, y ninguna otra cosa llega a alcanzar relevancia pública; y en la que, como consecuencia de ello, las actividades que sirven sencillamente al mantenimiento de la vida no sólo se manifiestan públicamente, sino que están llamadas a determinar la fisonomía del espacio público. (Habermas 1994:47).

Los entretelones de los espacios muestran las dinámicas que posibilitan el lazo social, de ahí surgen los hábitos, los encuentros clandestinos. “La luz de la razón necesariamente oculta bajo un velo protector” acuñados a la masonería, que sería tan vieja como la sociedad burguesa “si es que acaso no es la sociedad burguesa sólo un vástago de la francmasonería”¹⁶. (Habermas 1994:73).

¹⁵ Sugiero que el lugar desde donde se manda y representa al otro es clave para que el espacio público posibilite los flujos sociales.

¹⁶ El rol que cumplen las sociedades secretas va de la mano con los procesos y cambios históricos en Francia.

En Inglaterra las CASAS DE CAFÉ y después los SALONES DE TÉ, fueron las incubadoras de la agitación política. Es así que también nace el salón como una redefinición del artista en el espacio. A partir de estas reuniones surgen las *ruelles*¹⁷.

Escritores, científicos, artistas y más hombres de letras en su mayoría procedentes de la burguesía, transforman la conversación en crítica y argumentos en medio de la atmósfera de la época en donde se aunaron esfuerzos por una prensa cada vez más crítica e independiente. En esos lugares se debatieron las ideas que propiciaron los procesos revolucionarios en Inglaterra y Francia. Habermas explica que en la conversación entre ciudadanos fluyen las cosas hacia el lenguaje y ganan forma, pero el lugar es el autor del contexto de dichas charlas¹⁸.

Garat atribuye al poder de la palabra las conmociones que lo coronaron. “En las conversaciones fue donde adquirió esa forma siempre creciente que nada podía vencer, y había de cambiar todo” (Chartier 2000:207).

El teatro por su parte, se convierte más a lo cotidiano y visible a lo público. Entre sus principales efectos está el crear al crítico, hacer de su apogeo una moda. Es así que se construye otro teatro, uno en el que la platea no solo tiene a la corte, van los otros, quienes compran su acceso y de esta manera se empieza a redefinir también el espacio del teatro, como encuentro de crítica, de discusión y de enfrentamiento a la realidad, aquella que muchos no la decían para de esta manera redefinir la palabra al ciudadano.

La categoría en contraposición se ha manifestado visiblemente sobre todo en la arquitectura. El comedor y los dormitorios fueron trasladados a la planta superior, la distribución del espacio en el número y medición de las recámaras se modificó. La llamada “habitación familiar” se hizo más pequeña con el fin de que la casa sea más habitable para cada individuo. Es tremendamente importante recalcar, tal como lo dice Habermas, que la línea fronteriza entre la esfera privada y la pública atraviesa la casa. El salir de la sala, al salón implica ya una EXHIBICIÓN de lo particular, lo público de lo privado. Las personas en lo PRIVADO van discutiendo PÚBLICAMENTE sobre lo leído. Los libros de cabecera son más recurrentes, las relaciones entre autor, obra y público cambian.

¹⁷ Reuniones mundanas celebradas alrededor de la cama de una persona distinguida.

¹⁸ Véase un informe aparecido en la *National Review*, n° 8, citado por Westerfolke. Pág. 15: “Cada profesión, cada estamento comercial, cada clase, cada partido tenía su café predilecto. Los juristas discutían de derecho o de ciencia... se encontraban para criticar la subida y bajada de las acciones...”.

Chartier da importancia al papel femenino dentro de la relación de lo público y lo privado. Es por ello que podemos deducir que los nuevos debates ya no solo se dan en el café, sino se trasladan al salón. Es a partir de su uso público donde se construye el ejercicio crítico que se apodera de las creencias, *habitus*¹⁹, doctrinas e instituciones.

Kant propone una doble ruptura. Por un lado expone la articulación entre público y privado, define lo público como la esfera de lo universal y lo privado como el dominio de los intereses particulares, aun cuando se trate de una Iglesia o un Estado. Kant asocia el uso público de la razón, producción y lectura del escrito. Para él, lo público no está pensado a través de clubes, cafés o logias masónicas porque se asemejan a una comunidad particular. “La única figura aceptable de lo universal es la comunicación escrita que permite el intercambio con quienes están ausentes y crea un espacio autónomo para la confrontación de ideas”²⁰.

Por el contrario hago también hincapié en el uso, intercambio y práctica de la palabra viva, el debate como espacio de discusión pública y política. Las *coffee houses* a diferencia de algunos cafés en Francia, no EXCLUÍAN a las mujeres, algunas de ellas dirigían cafés en Londres y otras ciudades. Es así que surgen nuevos espacios públicos a partir de la Ilustración, a través de encuentros que dan lugar a las artes y a las letras. “Todo indica que las mujeres frecuentaban los cafés que eran nuevos lugares de moda, que acogían discursos sobrios y moderados e intercambios culturales y no las diversiones de la ebriedad o la exhibición de las condiciones” (Chartier 2000).

Sin embargo, Rousseau critica a los salones, así como Edward Gibbon que fue un participante de las comidas literarias. Para Gibbon eran más meritorias las visitas privadas a personas ilustres antes de la comida. El sentarse al pie de un árbol de las grandes avenidas comenzaba a instaurarse como encuentro para filosofar a gusto, recibir noticias y criticar al gobierno.

Chartier realiza una prolífica comparación en este sentido, “el jardín contra la casa, el árbol contra el hogar, las discusiones libres contra las conversaciones controladas, una compañía exclusivamente masculina contra la sociedad elegida y gobernada por la dueña de la casa.” (Chartier 2000:214).

¹⁹ Uno de los conceptos centrales de la teoría sociológica de Pierre Bourdieu.

²⁰ Para Kant la matriz para pensar el dominio del uso público de la razón es proporcionada por el concepto de *Res Publica litteratorum*, que junta a sabios y eruditos por medio del intercambio de escritos e impresos.

Si bien las mujeres eran aceptadas en la Masonería a través de las logias de adopción, estaban fuera del conocimiento de los secretos masónicos, sin embargo Janet Burke y Margaret Jacob proponen una interpretación diferente de dichas logias²¹.

Chartier con una forma sutil introduce la violencia simbólica de la mujer, cuando el dominado participa de su violencia o está en un estado con inferiores posibilidades, (cuando es excluida simbólicamente en un espacio donde está presente). Pero Dena Goodman tiene razón cuando señala que los salones como una de las instituciones de la República de las Letras, no se constituían como su único centro.

La clase en tanto categoría de público y privado ha ido mutando, porque en el público también queda el olvido y en lo privado lo guardado. Porque en el campo también se lee con los oídos y en la ciudad se ve con el tacto. Los cortesanos se vuelven burgueses (son de espada y son de corte), pero también hay otras formas a manera de fracturas, puntos de quiebre y resistencias que articulan el debate histórico y han ido deconstruyendo la razón, para que la luz nos abra los ojos al punto que “la mano en la pluma, vale lo que la mano en el arado”²².

1.3 Ibarra, identidad como destino de mar

Las ciudades de origen español en América tienen una diferencia con las ciudades del viejo mundo, debido a que las últimas fueron construidas bajo una matriz circular porque estaban en asedio como Toledo, Florencia y ciudades medievales. Esto se debe a que debían protegerse, pero cuando los españoles llegan al nuevo mundo se dan cuenta que “no tienen enemigos”, porque por un lado los habían exterminado y construyen la ciudad bajo una lógica diferente.

“¿Cuál fue el fervor en el pecho de los colonizadores que, después de haber echado los cimientos de la ciudad de Quito, se regaron para avecindarse en el norte de la capital de los Shyris?” (Cazorla 1997:11).

Según Jorge Isaac Cazorla, en marzo de 1607 Cristóbal Troya observaba y trazaba la posible ruta hacia el mar, desde del Puerto de Tierra de la Villa de Ibarra a la Bahía del Pailón, las ramificaciones del Nudo del Cajas y los contrafuertes de las

²¹ Véase a Janet M. Burke y Margaret C. Jacob. “*French Freemasonry, Women and Feminist Scholarships*”, *The Journal of Modern History*, vol. 68, núm. 3. 1996. pág. 537.

²² Frase del poema: *Una temporada en el infierno* de Jean Arthur Rimbaud (1873).

cordilleras centrales. Es así que la Ibarra se convirtió desde su génesis como villa española, en la ‘ciudad que busca el mar’²³.

El proyecto concebido durante la colonia, por conectar Ibarra con el pailón de San Lorenzo, buscaba que Quito tenga una salida directa a la costa para restar la exclusividad del comercio exterior a Guayaquil, así como una unión sierra-litoral para acercarse a Panamá mediante una vía hacia el Océano Pacífico²⁴.

Gabriel García Moreno fue el artífice de la reconstrucción de Ibarra, tras el terremoto del 16 de agosto de 1868 que ocasionó 5000 víctimas de las 7200 que vivían en la villa de Ibarra. “Aun en los Andes, donde los terremotos y erupciones volcánicas eran peligros bastante comunes, el terremoto de 1868 se destacó como uno de los más devastadores del siglo diecinueve” (Henderson 2010:175). Según Peter Henderson en Imbabura se contabilizó entre 15.000 y 20.000 muertos.

El terremoto es clave en la historia de la ciudad porque en la reconstrucción se deja la arquitectura colonial (casas de adobe y tapial) para ir a una arquitectura moderna. García Moreno estudia en París en un tiempo donde se trabaja en la ambiciosa restauración de la ciudad bajo el influjo del arquitecto Georges Haussmann²⁵. Esto obedecía a necesidades como un urbanismo más higiénico (pestes y epidemias), así como la adaptación del eje de la ciudad a nuevos medios de transporte como el ferrocarril. Es por eso que trae al país la idea de modernización con la llamada arquitectura de damero²⁶. “García Moreno siguió adelante con la reconstrucción de Ibarra, ampliando sus calles (...)” (Henderson, 2010:176). Las calles de Ibarra tienen 13 metros, son construidas pensando en las carretas y en una visión de movilidad moderna.

El dos veces presidente de la república ya entiende a la ciudad como un eje que tendría otras estructuras de movimiento y sigue los preceptos de la cimentación de las ciudades españolas, que como ley tenían el construir una ciudad cerca de un río para

²³ El escritor ibarreño Juan Carlos Morales titula de esta manera una de sus obras literarias, que habla de la historia de la ciudad de Ibarra.

²⁴ Para mayor información véase “Monografía de Ibarra” Volumen 1. Pág. 165.

²⁵ En menos de dos décadas, Haussmann convirtió a París, de ciudad medieval a la más moderna del mundo. Entre las múltiples reformas se crearon nuevos espacios donde la burguesía hace ostentación de su nueva riqueza, sin embargo, también se habla de una *haussmannización* debido a que las clases obreras fueron desplazadas a las periferias. Para mayor información ver el cuadro *Un bar en el Folies-Bergère*, del pintor francés Édouard Manet.

²⁶ Planteamiento urbanístico que organiza una ciudad con calles que se cruzan en ángulos rectos, de esta manera se da origen a las manzanas o cuadras rectangulares.

abastecerse, en la caso de San Miguel de Ibarra, a las orillas del río Tahuando. Es por ello que la palabra “Ibarra” en el idioma Guipúzcoa²⁷, significa “la rivera”.

De esta manera el 28 de abril de 1872 es recordado como una especie de segunda fundación, los habitantes que estaban alojados en la actual “Plaza la Candelaria” regresan a la ciudad cuatro años más tarde del terremoto, por ello existe la avenida “El Retorno”²⁸, en honor a este acontecimiento. Uno de los detalles interesantes es que el proceso de reconstrucción permite a García Moreno promocionarse para su segundo mandato (1869- 1875).

Lo interesante de la ciudad es que mantiene lugares claves en términos de movilidad, como la conocida “cruz verde” en San Juan Calle, donde existía una pacarina, es decir un lugar sagrado para las culturas indígenas. En este lugar había una vertiente y por eso era el límite la ciudad, llamado también como los “extramuros”. “Era el terminal terrestre de la época desde donde salían las caravanas hacia Lima que se tardaban un mes” (Morales 2017).

Así también se tiene el “carretero”, o en la época colonial conocido como “camino real” que era la arteria que conectaba Otavalo. Al norte de la ciudad, en cambio, se encontraba la “calle larga” que es la actual avenida “Eloy Alfaro” en donde habían cañaverales.

Ibarra tiene lugares sagrados como “Yacucalle” que significa la calle del agua, donde había antiguos pogyos o pantanos. “Si tu cavas un hueco en Ibarra a 6 metros sale agua²⁹” (Morales 2017).

Los artífices de la reconstrucción ya entendieron una estructura moderna pensando en las “carretas”, y claro está una construcción más fuerte de viviendas para posibles terremotos futuros.

Es importante destacar que la movilidad así como las visiones de ‘modernidad’ y ‘desarrollo’ tiene estructuras de poder. La mayoría de ciudades fundadas por la corona española tienen un factor común clave para entender los flujos que tendrá la ciudad, es decir el centro del poder conocido como parque principal o plaza. Es allí donde está reunido el poder eclesial, regido por la iglesia católica (el obispo como representante de

²⁷ Provincia española y territorio histórico del país Vasco.

²⁸ Nombre con carga emotiva basado en la movilidad de pobladores que salen de su ciudad destruida y regresan cuatro años más tarde a poblarla.

²⁹ En el más reciente centro comercial ubicado en la avenida de ingreso a la ciudad se tuvo que extraer gran cantidad de agua al cavar los cimientos, por ello y al estar en la capital de la provincia de los lagos, se puede deducir su nombre “Laguna mall”.

la villa ante el papado), luego el poder judicial, el poder municipal y finalmente el poder del estado con la gobernación, y todo ello encontramos en Ibarra en la plaza central llamado ahora parque “Pedro Moncayo”.

Armando Silva en el texto *Imaginario urbanos* afirma que las diferentes partes de la ciudad crean rutas, y estas rutas van a delimitar la clase social, su ascenso social, e incluso la condición económica. “Un empleado público de Ibarra tiene su residencia en sectores como Los Ceibos o La Victoria, él no va a cruzar el sector de Alpachaca³⁰ para ir a su trabajo o residencia” (Morales 2017). Es así como estos centros movedizos desde la historia ya han ido cimentando procesos de control por el territorio,

Hay dos aspectos centrales de la historia de Ibarra, descritos por el historiador Enrique Ayala Mora (...) el deseo del control territorial para beneficio de sus élites, formulado en el recurrente sueño por obtener una salida al mar desde Ibarra; y los juegos de representación y poder que se desprendían de la ausencia progresiva de una élite local cuyos espacios cedidos/abandonados eran ocupados por grupos de mestizos urbanos de clase media que, en su gran mayoría, eran funcionarios, empleados públicos o municipales, profesores, abogados... (Schlenker, 2013).

El centro histórico de Quito por las mañanas sirve para que cientos de personas realicen todo tipo de trámites, es ahí donde está la centralidad. Sin embargo, la ciudad poco a poco se va descentrando, es decir buscando otros flujos y otros centros.

En Ibarra “el centro para ingerir alimentos puede ser el mercado Amazonas, pero a las doce de la noche el centro es la ciudadela los Ceibos, es decir el centro se ha movido” (Morales 2017). Las ciudades de esta manera tienen identidades propias y en el caso de Ibarra los trabajos se han ido asociando a la ocupación del espacio³¹.

“¿Dónde están los ceviches de Ibarra? Redondel Cabezas Borja, dónde consigo repuestos, avenida Jaime Rivadeneira” (Morales 2017). Lo destacable es que todo tiene su historia y su razón de ser, por ejemplo las funerarias y ventas de ataúdes están ubicadas en las calles Colón y Velasco, a pocas cuadras estuvo ubicado el Hospital “San Vicente de Paúl”, así como el cementerio “San Francisco”. Como dice Henry Lefebvre, los espacios se van resignificando de acuerdo a categorías que los van agrupando (relaciones de producción, edad, ocupación, entre otros)³².

³⁰ Conocido como uno de los puntos de mayor delincuencia en la ciudad.

³¹ Entre las críticas a Haussmann se destaca el separar las zonas de trabajo y se anuncia el funcionalismo moderno para mantener el orden establecido en las sociedades.

³² Para mayor información véase pág. 18.

Ahora el cómo unir esos puntos y a través de qué rutas sin que se altere una convivencia de los distintos actores y viajeros del espacio es el punto de quiebre para el caos y agresividad característico de las urbes.

Al construirse los ‘otros’ dispositivos de movilidad se rompe y se crea un diferente espacio-tiempo. El ferrocarril en Ecuador marcó un antes y un después para la historia del país. En el siglo XIX viajar de Guayaquil a Quito tardaba quince días, siempre y cuando no llovía. Cuando se termina de construir el tren de Alfaro³³ las dos semanas de viaje se convirtieron en 16 horas. “(...) la nación disponía ya de un itinerario permanente dotado de un medio de transporte masivo y rápido, entre sus dos principales centros urbanos [Quito - Guayaquil]” (Deler 2007:265).

Es así que el ferrocarril se convirtió en el eje unificador no solo para transportar materia prima sino para auxiliar la obra centralizadora de Alfaro³⁴.

“En Ibarra el paseo mayor de fin de semana de mi abuelo era ir a Yahuarcocha a pie... iban con música, choclos y compraban un árbol de guaba” (Morales 2017), otro viaje tenía como destino Caranqui. Ahora es improbable que una familia de clase alta acuda a Yahuarcocha, debido a que se encuentran personas de las ruralidades, por ello los centros comerciales son los destinos para el fin de semana.

Es así que funcionamos con la ciudad, “lugar de transformaciones y de apropiaciones, objeto de intervenciones pero sujeto sin cesar enriquecido con nuevos atributos: es al mismo tiempo la maquinaria y el héroe de la modernidad.” (De Certeau 2000: 107).

1.4 Testimonios y memorias desde la bicicleta

Vivir entre la historia de tu ciudad es algo que suena fantasioso, idílico e incluso improbable. Don Fausto Yépez, toda una leyenda viviente de la ciudad blanca, siempre atento y generoso acude a todos los actos culturales de la urbe con una puntualidad que lo caracteriza. Su presencia transita y recoge las huellas que su ciudad natal le sigue dejando en su peculiar “Botica Ibarra”, ubicada en las calles Flores y Maldonado.

³³ El ferrocarril inicia en 1872 en la segunda presidencia de García Moreno. “Unir la Sierra con la Costa fue una obsesión para García Moreno escribe E. Ayala” (Deler, 2007:265). En 1897 Eloy Alfaro, gracias a su visión geopolítica para unir al país, firma el acuerdo para la construcción del “ferrocarril más difícil del mundo”, en 1908 llega la primera locomotora a Quito.

³⁴ Para mayor información véase: “El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional” y “Ecuador del Espacio al Estado Nacional” pág. 265.

Allí guarda tesoros olvidados, lo que lo convierte en uno de los pocos ibarreños que ha dedicado su vida a la filatelia. El oro de la historia se imprime en finas estampillas, llaveros, rosarios, artilugios médicos, colección de fotografías de todos los alcaldes, autoridades diocesanas y reinas que han representado a Ibarra.

Su intensa vida política lo hizo acreedor de varias condecoraciones. Fue durante 20 años jefe político, concejal de la ciudad en dos ocasiones y gobernador un año y medio, allá en los años donde el gobernador no recibía sueldo, él lo hacía con el orgullo de servir a su ciudad.

Fue un 3 de noviembre de 1928 cuando Fausto Yépez vio la luz por vez primera. Su vida laboral dio inicio como empleado de la botica “Inglesa”, luego en la “Alemana” y después en la “Sucre”, conocida también como farmacia Imbabura y Parisiense, finalmente por amor a su tierra cambió su nombre por “Botica Ibarra”.

Su casa es un museo, una biblioteca, una máquina del tiempo y su espacio es de memoria. Cuando converso con él, es como si sus recuerdos crean más de una visión en mi cabeza. Respecto a Yépez se dice: “No es un coleccionismo como hobby como «distracción predilecta» o «pasatiempo favorito», es algo más que eso, es un movimiento interior, vivencial, es sumergirse en un cielo de emociones donde vuela la vida contemplando la belleza de su ciudad...” (Barahona 2015:16).

Este ejercicio de recoger parte de la memoria es muy potente, guardar las huellas para evocarlas. Y claro, como en todo ejercicio el poder viene atravesando a la memoria. ¿Qué es lo que guardo y qué no?, ¿cuáles objetos son útiles? Pero me doy cuenta que hay ocasiones en las que el valor de los objetos no está en ellos sino en quien los da.

Sus documentos y archivos históricos son valiosos en tanto en cuanto él los ha apartado de los demás, los ha guardado y los ha ubicado en álbumes y repisas para la vista de visitantes. Tal como afirma Prats, “en el ámbito de patrimonio se habla de selección que hace la sociedad... pero ¿quién decide qué mostrar en la vitrina?” (Prats 1997:33). Es así que la memoria surge de una construcción selectiva y excluyente. Es importante en este punto citar a Elizabeth Jelin sobre el punto clave que encuentra en el pensamiento de Maurice Halbwachs.

Las memorias individuales están siempre enmarcadas socialmente. Estos marcos son portadores de la representación general de la sociedad, de sus necesidades y valores... sólo podemos recordar cuando es posible recuperar la posición de los acontecimientos pasados en los marcos de la memoria colectiva (Jelin 2002).

Es así que no existe una memoria porque no existe un único pasado³⁵. La construcción de los distintos acontecimientos muchas veces es lograda por un pequeño destello que da vida al hilo del proceso histórico.

Cuando entrevisto al “caballero de la ibarreñidad” como lo llama Carlos Barahona en su libro, me doy cuenta que la historia sigue viva. Él hace un ejercicio inconsciente de dar sentido a lo acontecido. Beatriz Sarlo en el segundo capítulo de su texto “Tiempo pasado” propone que no hay experiencia sin narración. La experiencia en sí no tiene significado porque su relato es el que va a dar su sentido, es por ello que se habla de la imposibilidad de la transmisión pura.

En la entrevista con Yépez, tal como propone Sarlo, me encuentro en un proceso de negociación de lo que pasó, con el protagonista de la experiencia vivida. No podemos negar que cuando damos sentido hay una intencionalidad y por ello hablamos de que existe la voluntad de hacer referencia del pasado. Dicha experiencia ya mediada por el recuerdo del recuerdo de haber contado crea la tendencia, que el relato sea nuestro referente de recuerdo que puede llevar a la ficción.

La inquietud de cómo enfrentar aquellos relatos del otro mediado por décadas, y qué hacer con la parte que fragmenta la uniformidad del relato abren nuevas posibilidades e intersticios, que a mi parecer, también son puestas en sentido del pasado a partir del día de hoy.

Fausto Yépez afirma que las nuevas generaciones poco lo conocen, sin embargo es una fuente de consulta para pequeños de escuela. Don Fausto ha ido construyendo su memoria desde su identidad, ¿desde qué posición? sería falso si dijera que su postura socialista no lo ha ido forjando en la política, pero también lo puedo definir como un hombre apegado al servicio y a las artes.

En la conversación me doy cuenta de su profundo apego a su ciudad. Para ayudar a los artistas compró un piano, dos órganos y un contrabajo.

Por las noches, cuando las beatas cerraban sus rendijas, se reunían en la casa de Fausto Yépez Almeida los mejores cantantes de música nacional para grabar en su reluciente equipo de cinta, adquirido ex profeso, en un tiempo en que las melodías de Armando Hidrobo parecían deslizarse más allá de las callejas. Las grabaciones de esa época de oro de la música ecuatoriana son, sin duda, su mejor legado (Morales 2013).

³⁵ Discusiones de clase con el docente Alejandro Aguirre en la materia “Historia y memoria”.



Imagen 02: *El caballero de la ibarreñidad*³⁶; Fuente: Autor

Sus funciones le hicieron responsable de otorgar el pasaporte a los viajantes, por este motivo muchos personajes representativos dejaron sus recuerdos y agradecimientos, que son ahora íconos de memoria para historiadores y escritores. Sus ojos verdes muestran una cansada mirada, su relato me da pistas de que es un hombre sabio. Siempre tan elegante, es frecuente verlo con terno y su tradicional reloj de mano que cuelga una cadena que se aposenta bajo un botón de su chaleco.

Las decenas de fotografías que él posee hablan de una ciudad movediza. Ibarra ha ido mutando por los años, es una urbe plana, con clima andino templado y con un trazado arquitectónico que contempla cuadras de cien metros, calles amplias (con respecto a otras urbes como Cotacachi) a partir de la reconstrucción de la ciudad por García Moreno terminada en 1872.

En ese tiempo de finales de la década de 20 “la urbe continuaba levantando imponentes edificios públicos, casas de paredes anchas por temor a un nuevo terremoto, en medio de buganvillas y palmeras, y contaba con varios periódicos, hechos con plata y persona, que tenían una idea fija: la salida al mar por San Lorenzo” (Morales 2013).

³⁶ Término usado por Carlos Barahona en su texto publicado por la Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo de Imbabura.



Imagen 03: *Pasado reconstruido desde un presente*; Fuente: Tour Ibarra (Internet)

Una palmera de Coco fue el punto de referencia para que el ex presidente García Moreno trace el nuevo plano de la ciudad. Ahora lo veo como un potente encuentro donde desde la contemporaneidad se recuerda un pasado de escombros y briosas construcción, “... el centro constituye un espacio privilegiado por su significado simbólico, en el que es posible reconstituir lo público. Se parte de la idea de que la ciudad es organismo que tiene un centro o eje a partir del cual puede reorientarse” (Kingman 2004).

Respecto al tamaño de la ciudad Yépez afirma que “Ibarra era sumamente pequeña, tenía diez cuadras de longitud en la que nos conocíamos todos... habían pocos taxis para transportar a la gente, era tranquila...”. Pero el tiempo hizo lo suyo y el progreso también. A mediados del siglo XX, la población fue concebida en términos espaciales “como ordenación del territorio que se había expandido más allá de los antiguos cascos históricos” (Kingman 2004).

El motivo de acudir donde Fausto Yépez, a más de ser un sabedor de la historia de la ciudad, es porque usó al caballo de acero, más conocido como bicicleta. Como boticario se relacionaba con varios médicos y todos sabemos que una de las principales funciones era curar los virus y qué mejor si a domicilio. “Años más tarde, el joven Yépez, de bigote, amplia sonrisa y zapatos lustrosos, acaba de sorprender a sus paisanos con una bicicleta a motor, que lo lleva por las empedradas calles, hasta los pacientes que esperan por una inyección” (Morales 2013).

Una bicicleta a motor en Ibarra me causó asombro. Don Fausto o también llamado “el señor de los remedios” cuenta que el señor Madera, propietario de un almacén que hasta la actualidad sigue ofreciendo sus productos, siempre le brindaba

cosas novedosas. “Fausto me llegó tal cosa”, y es así que en una ocasión le ofrece una bicicleta de motor, por lo que don Yépez, decide adquirirla para transportarse con mayor rapidez y poner inyecciones a domicilio.



Imagen 04: *Boticario en bicicleta (década del 60’)*; Fuente: Juan Carlos Morales
Fausto Yépez nos dice “yo estuve ahí”. Fue uno de los primeros ibarreños en tener una bicicleta a motor.

Para esos años, la ciudad contaba con dos bicicletas de motor, una la tenía un “gringuito” como lo dice el ex jefe político, y otra la tenía Fausto Yépez. Con una sonrisa me cuenta que debía primero pedalear para que se prenda el motor y de esa manera subía incluso hasta la parte de Caranqui, que en ese entonces se encontraba alejada del casco principal de la urbe.

En el afán de obtener más recuerdos de una Ibarra que ha sido construida también a partir de imágenes y huellas, era necesario conocer al tatarabuelo del ciclismo, Gerardo Coral. Nació un 19 de abril de 1935 en Tulcán. A sus 14 años participó en su primera competencia en la capital de la provincia del Carchi. “Siempre corrí en bicicleta prestada. Mi madre no tenía los recursos para darme una y mis amigos me la prestaban para que corra” (Coral 2013).

Es sui géneris analizar este cambio profundo en las formas de movilización, mientras en décadas pasadas era un transporte costoso ahora resulta el más barato, en comparación a las motocicletas, automóviles, buses y transporte pesado.

Don Gerardo Coral ha participado en innumerables competencias tanto nacionales como internacionales obteniendo los primeros lugares. Trofeos, medallas, diplomas y premios adornan la sala de su casa. Por cosas del destino se casó con Esperanza Caicedo e hizo su hogar en Ibarra donde vive por más de cincuenta años.

Hacia 1966 formó un negocio de bicicletas en la ciudad de Pasto, que ahora se llama “El Rin” en honor a su amigo Ignacio Montenegro, a pedal puro ha sido su vida.



Imagen 05: *Clásica ciclística internacional (1963)*; Fuente: Gerardo Coral

Gerardo Coral (casco negro) ganador de la Clásica ciclística internacional. Salida desde la ciudad de Bolívar a San Gabriel.

A sus 80 años sigue pedaleando. “He dejado de salir a la carretera porque no hay respeto al ciclista por parte de los conductores, por lo que para mantenerme saludable pedaleo entre 30 a 60 minutos diarios en mi bicicleta estática” (Coral 2013).

Es así que en septiembre de 2015 cumplió uno de sus sueños, lograr una marca a nivel mundial. Si hay un espacio en Ibarra para los deportes es el coliseo “Luis Leoro Franco”, ahí conquistó el récord de pedalear durante una hora en bicicleta estática a sus 80 años, logrando una distancia recorrida de 43 kilómetros con 240 metros.

Las otras³⁷ formas de movilidad en una ciudad crean cambios funcionales, permanecen viejos objetos (bicicleta) pero cambian de función. En este espacio haré un

³⁷ Para evitar el término ‘nuevas’, porque la bicicleta fue creada en 1818 y el automotor en 1885.

ejercicio de memoria en el que la bici sigue siendo parte de la vida de don Gerardo pero ha cambiado de función.



Imagen 06: *Cambios funcionales de la bicicleta*; Fuente: Gerardo Coral

Gerardo Coral a sus 15 años es el ganador en la competencia Tulcán-San Gabriel-Tulcán en el año 1950. Ahora a sus 80 años tiene el récord por pedalear una hora en bicicleta estática e impuso una marca de 43 kilómetros y 240 metros.

Otro ibarreño ciclero fue Carlos Suárez Veintimilla, nacido el 16 de junio de 1911, reconocido como el mejor poeta religioso hispanoamericano. En 1927 viaja a Roma para sus estudios eclesiásticos y en 1934 se ordena como sacerdote. A su retorno a Ibarra en 1938, trabaja con los sacerdotes Leonidas Proaño, Luis Carvajal y Arsenio Torres en la formación de grupos juveniles, así como gremiales de obreros y artesanos.

Aunque la memoria de las nuevas generaciones lo desconoce, Suárez fue un notable poeta ibarreño, con varios premios en literatura a nivel nacional. Fascinado con el paisaje de la provincia de los lagos, dedicó numerosos versos para exaltar la canción al paisaje.

Es que la naturaleza atrae constantemente la atención del poeta. Es, en muchas ocasiones, el paisaje de Imbabura, su patria chica, pero también el de otros lares entrevisto apenas en uno de sus viajes, que provoca a la distancia la saudade de lo suyo; o son aquellos otros retazos de paisaje, sin ubicación precisa, cuyos rasgos sueltos reaparecen de pronto en nuestra memoria, sin que atinemos a colocarlos en su lugar exacto. La comunión con la tierra, que no es fácil

restablecer, pues el estilo moderno de vida nos hace olvidar que la tierra es nuestro principio y nuestro fin. (Albán 2001)³⁸

Suárez Veintimilla utilizaba la bicicleta como medio de transporte, “era curioso porque la ciudad ya no es la misma... él siempre se olvidaba la bicicleta, entonces la gente le iba a devolver... Carlitos se olvidó su bicicleta” (Morales 2017).

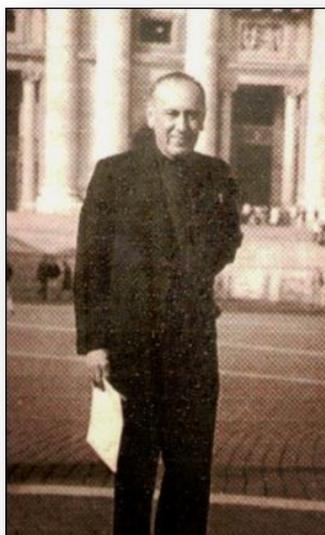


Imagen 07: *Carlos Suárez Veintimilla en Roma*; Fuente: Internet

Su esencia del don poético le hizo contemplar distintos rincones de Ibarra, aquellas hermosas campiñas que son ideales para viajar de forma libre y sin apuros. El padre Carlitos, uno de los mayores poetas religiosos ecuatorianos, dedica la siguiente elegía al momento de la muerte de su fiel compañero, el crítico jesuita Miguel Sánchez Astudillo, ambos son considerados discípulos de otro eminente jesuita, Aurelio Espinosa Pólit. Ernesto Albán sobre Carlos Suárez Veintimilla dice:

la ciudad, «esa cosa abstracta», como la califica, ese mundo artificial, que han construido los hombres con piezas mal acomodadas e inestables, le merece un recelo instintivo, un temor a ser engañado, a ser arrojado hacia experiencias dolorosas y pasiones extenuantes; a arrastrar una vida sin sentido, absurda, atosigada por preocupaciones estériles y enfrentamientos suicidas. Por eso las flores del páramo son tan distintas a las flores ciudadanas. (Albán 2001)

³⁸ Texto leído en el homenaje de incorporación del poeta Carlos Suárez Veintimilla como profesor honorario de la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, realizado el 30 de octubre de 2001. Para mayor información véase: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1572/1/RK-13-Ho-Alb%C3%A1n.pdf>

La bicicleta tuvo tal importancia que el considerado mejor poeta religioso hispanoamericano dedica un poema para mostrar esa sencillez con la que una vieja bicicleta varias veces perdida u olvidada era su fiel compañera y en la que seguramente se inspiró para hacer más elegías³⁹.

A MIGUEL⁴⁰

A Miguel Sánchez Astudillo

Tú en tu celeste bicicleta
- la de los alegres días
en que a Jesús llevabas, montado en la barra,
por las calles frías
de la madrugada
y yo en mi vieja bicicleta perdida,

nos marchábamos, Miguel, por los caminos
- por los caminos de las horas idas;
y de mis horas que siguen pedaleando en la tierra;
de tu hora misteriosa de allá arriba.

Vamos por un camino
lleno de hojas caídas
doradas por la lumbre de la tarde
que dora el aire, el corazón, las cimas.
Yo no sé si es la tarde, dime:
¿hay también tardes en tu día?

Altos árboles alzan en sus manos
la canción de la vida:
pájaros escondidos,
niños pobres que ríen y que gritan,
flores que dicen su lección de aroma,
un motor y dos alas, allá arriba,
nuestros sueños, y el roce de las ruedas
de nuestras bicicletas en la vía....

La canción de las cosas en tus ojos
con una extraña lumbre brilla.

Él también va esta tarde con nosotros
¿Él va en tu bicicleta o en la mía?
Va en tu paz. En el gozo silencioso
y pleno de tu alma. En tu sonrisa.
Y en mi nostalgia y mi quietud. Uniendo
estos cabos distintos de la vida.

El camino ha empezado
a subir, y te sigo con fatiga.
Tú subes levemente, tiene alas
tu bicicleta. Veo por última vez tu sonrisa.

³⁹ Véase un poema dedicado al bus, como aquel lugar de encuentro e idiosincrasia de la ciudad, pág. 96.

⁴⁰ Tomado del libro "Poeta en Ibarra" publicado en 2002 por el escritor ibarreño Juan Carlos Morales.

La izquierda en el manubrio, alzas la diestra
sin volver la cabeza, en despedida.
Hasta luego, Miguel,
hasta otro día. ¡Hasta mi día!

La bicicleta es un medio de transporte para pobres, para ricos, para negros, para mestizos, para pies descalzos y para cualquiera. No se trata de reproducir la lógica según la cual el espacio público está destinado al hombre y lo privado a la mujer⁴¹. La bicicleta cobra sentido con el pedal, como activador de un mecanismo de transporte que trabaja de acuerdo al ritmo de su viajero.

Pero no solo hay razones que se remontan al tiempo y espacio en donde la bicicleta toma la delantera. Los amplios bosques, paisajes andinos y corrientes de aire provenientes de la costa han hecho de Ibarra la segunda ciudad con aire más puro de Latinoamérica⁴² seguida por Salvador de Bahía en Brasil, según un estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud en 2012 en 1600 urbes del mundo y lo que la convierte en la ciudad con aire más limpio del país. La historia dice que la razón de ser de Ibarra es su paso para la salida al mar, el turismo está profundamente marcado en sus políticas públicas.

Pero lo importante en toda victoria, récord y memoria son mantenerlas y estoy seguro que andar sobre dos ruedas trata sobre ello. No es deslegitimar a las otras formas de transporte, es simplemente mostrar una o varias alternativas. En todo caso el espacio, el lugar y la memoria van de la mano con nuestra identidad, aquella que sigue construyéndose socialmente.

Si nos pusiéramos más detallistas con los lugares a los que vamos, cada espacio nos traslada en el tiempo, cada lugar tiene su historia, cada memoria se recuerda y se relega. Es así que cada acontecimiento nos lleva a vivirlo, como totalidad y como caos, como tratando de desafiar al olvido.

1.5 La Cultura y su relación con la movilidad: tensiones y resistencias

La razón y las nuevas formas de modernidad han matado aquella magia de las prácticas culturales. Al analizar a este concepto debemos partir por el hecho que no

⁴¹ Reflexiones que analizo en el primer capítulo de la presente investigación. Para mayor información véase pág. 26.

⁴² “Según un estudio de la Organización Mundial de la Salud, en varios países europeos (Austria, Francia y Suiza), mueren más personas como consecuencia de la polución producida por los automóviles que de los accidentes de tráfico (WHO, 2000)” (Ingenieros 2008).

puede haber un solo concepto de CULTURA, en este sentido varios elementos moldean aproximaciones conceptuales. Un punto válido de inicio es analizar la Cultura como un movimiento inacabable, de ahí emerge su complejidad para su estudio que está en un constante proceso de resignificación, se analizan los problemas del saber como parte de los conflictos culturales.

Es inevitable una reflexión política de cultura (politicidad), se puede afirmar que Cultura hace referencia a un término que tiene polisemia, no es un objeto estático y no se la pueda ver solo desde la posición del enunciador.

La historicidad de la cultura es eminentemente cambiante, es un sistema, una configuración y una red que va mutando en el tiempo por ello la CULTURA es un proceso de construcción y reconstrucción de sentidos. Es un mecanismo de constitución que implica mutación, en este contexto no existe un sujeto histórico único preconstituido y estático. El sujeto es cambiante y heterogéneo.

Además es una construcción social que conlleva a una dimensión significativa de los hechos sociales. La relación de la cultura con la comunicación conlleva acciones recíprocas entre ellas, a partir de un enfoque socio-semiótico que se da en un marco de producción, circulación y reconocimiento del sentido se puede expresar una o varias miradas (cosmovisión) sobre el mundo.

Se ha cuestionado los modelos esencialistas a partir de una diseminación en distintas posibilidades. En primer lugar toca ser precisos y renunciar a la idea de totalidad, nada es completo en este mundo por lo tanto hemos venido constituyéndonos a partir del principio de incompletitud. El yo actúa en relación múltiple, es decir construir una relacionalidad que siempre está incompleta pero que siempre se corresponde, es así que la identidad conlleva un proceso dialéctico más no binario.

¿Es legítimo que el pedaleo de una bici irrumpa en la cotidianidad? Justamente este precepto es el que propongo en la movilidad, no simplemente como metáfora sino en tanto en cuanto yo como (peatón – ciclista - conductor) me relaciono con quien circula en el espacio público, siempre y cuando se lo conciba como el espacio de todos más no como aquel lugar ajeno, incómodo, censurado, peligroso e inadecuado para su uso y goce cotidiano.

Es necesario repensar la ‘ciudad’ como esa casa de todos, lo peculiar es que “el hecho urbano ha ido forjando una identidad cultural propia, contribuyendo en parte a conformar la idiosincrasia de un pueblo” (Ingenieros 2008).

Por lo tanto ese lugar de encuentro y de fomento de relaciones humanas de cierto modo va moldeando, incluso inconscientemente, los viajes/traslados/rituales que atienden a diversas motivaciones.

García Canclini justamente cuestiona aquella universalidad de la ciencia que muchos la han desmitificado de su gran pedestal. Propone rechazar el pensamiento binario para de esta manera entender la construcción de relaciones. Es así que propone el término HIBRIDEZ que es más abarcativo que sincretismo para explicar que nunca han existido culturas puras. Dicho término conduce a un quiebre y desterritorialización como una condición de enorme opulencia significativa (se alude a la condición de transdisciplinariedad).

HIBRIDEZ EN EL ESPACIO PÚBLICO

Bicicleta + Auto compartido + Transporte público⁴³

Imagen 08: *Hibridez*; Fuente: Autor

Llego al punto donde la Cultura es como la movilidad, no debemos deslegitimar procesos ni caer en universalismos. Martín Barbero plantea un punto medio para estar en las llamadas nuevas temporalidades que son más flexibles para convivir con ingredientes de universos dispersos. Su postura es conciliadora con la heterogeneidad y la importancia de las particularidades que existen en las grietas de las cuales no se ha hablado lo suficiente⁴⁴.

La conflictividad de la cultura reside en la radical heterogeneidad cultural en la dimensión afectiva y práctica (prácticas culturales). La cultura como tal se produce y se practica (tal como el utilizar la bicicleta). En ella interviene la producción a manera de visión activa, los usos, las diversidades, las apropiaciones y reapropiaciones, por todo ello es una creación y construcción permanente. “...el espacio, las calles, los edificios y el paisaje urbano son significantes. Caminar por la ciudad lleva consigo la posibilidad de recibir e interpretar múltiples mensajes que hablan sus habitantes, emiten señales e intervienen en los comportamientos” (Margulis 2002:519).

⁴³ Conversaciones con el docente Alex Schlenker.

⁴⁴ Aquellas grietas y abyecciones son las que los colectivos proclaman con el activismo y varias intervenciones e instalaciones donde se repiensa los usos del espacio público, que analizaré en el siguiente capítulo.

Sin embargo esto no quiere decir caer en una suerte de categorías infinitas donde todo vale porque es inconcluso, la impureza permite un espacio de reflexión frente a la uniformidad que aparenta tener en los diferentes contextos.

Los procesos de pérdida cultural se han desarrollado desde las tensiones entre las memorias culturales frente al espectáculo mediático y académico que visibiliza solo aquello que tiene legitimidad epistémica.

Los estudios de cultura popular tienen un origen geopolítico frente a los estudios subalternos de América Latina. El pueblo como entelequia originaria es el que da lugar a la nación. Los autores plantean reconocer la importancia del Estado Nacional como lugar de referencia de lo popular.

Es así que conlleva resistencias dentro de la lógica de la colonialidad del poder, saber, sentir y mover.⁴⁵ Se debe repensar las culturas populares y la subalternidad (colectivos activistas) como condición del sujeto que ha estado luchando, peleando, golpeando. En ese enfoque es válido entender el conflicto y las tensiones que genera. Lo subalterno frente a la hegemonía que proponía procesos de dominación para de esta manera opacar lo que se venía dando. Lo subalterno entendido como una condición de estructura dinámica que es mutante y migrante con procesos de desplazamiento y desterritorialización.

Los usos y dispositivos del poder, son usos de resistencia. Justamente los autores plantean incorporar aquellos elementos que han estados denigrados o excluidos de un sistema que posiblemente está prefabricado.

Tampoco se debe caer en los idealismos ni esencialismos de la cultura, sino estar en una capacidad de adaptación a través de intersticios y desvíos culturales (estar entre medio). Es más la posición del intelectual muestra el estar cerca y estar lejos como una estrategia.⁴⁶

1.6 Visualizando la modernidad y lo urbano: el poder como representación

Para el análisis del siguiente apartado me limitaré en el sector urbano, que hace referencia a lo perteneciente a una ciudad, donde sus habitantes se dedican en su

⁴⁵ El auto como poder que ha deslegitimado a otras formas de transporte y ha expulsado al ciudadano del espacio público.

⁴⁶ Estrategia que la he puesto en práctica en la presente investigación.

mayoría al sector secundario (industrias) o terciario (servicios), debido a que es el contexto por donde se desarrolla la presente investigación.

La modernidad nos llega sin ser modernos. Es preciso analizar lo que significa dicho concepto para el estudio de los siguientes postulados y prácticas que presento en este apartado.

De acuerdo a Anthony Giddens autor del libro ‘Consecuencias de la modernidad’, se debe trazar un análisis en la relación tiempo-espacio en el mundo premoderno. Los modos de calcular el tiempo fue una de las características de las culturas premodernas que en la mayoría de caso era impreciso y variable debido a que “el «cuándo», estaba casi universalmente conectado al «dónde»” (Giddens 1990:29). El tiempo estaba conectado al espacio hasta que la uniformidad del reloj se ligó con la uniformidad en la organización social del tiempo.

El invento del reloj mecánico y su difusión a todos los miembros de la población (un fenómeno que en su primera etapa se remonta a finales del siglo dieciocho), fueron de crucial importancia en la separación del tiempo y el espacio. El reloj expresó una dimensión uniforme del tiempo «vacío» cuantificándolo de tal manera que permitió la precisa designación de «zonas» del día (v.g.: «la jornada laboral») (Giddens 1990:29).

Este cambio coincide con la expansión de la modernidad y la homologación mundial de los calendarios. El vaciado temporal, según Giddens, es una precondition para el vaciado espacial, esta conexión supone así la separación entre el espacio y el lugar.

En las sociedades premodernas casi siempre coinciden el espacio y el lugar puesto que las dimensiones espaciales de la vida social, en muchos aspectos y para la mayoría de la población, están dominadas por la «presencia» -por actividades localizadas. El advenimiento de la modernidad paulatinamente separa el espacio del lugar al fomentar las relaciones entre los «ausentes» localizados a distancia de cualquier situación de interacción cara-a-cara (Giddens 1990:29).

En estos términos la modernidad supone los espacios fantasmagóricos, es decir lo configurado desde a gran distancia, y términos como ‘representación’ y su llamada crisis han influido y lo siguen haciendo en las distintas relaciones sociales.

Para una aproximación a la modernidad, Giddens afirma que se refiere a los modos de vida u organización social que surgieron en Europa a partir del siglo XVII, conviene decir que propone un mundo de metas.

La MODERNIZACIÓN, es un proceso socio-económico de industrialización y tecnificación, usando el concepto de Jaques Derrida, un estado siempre porvenir cuyo fin es llegar a la modernidad.

Pero la modernización no solo es llegar a la modernidad sino asumir todas sus condiciones y convertirlas en paradigmas mentales. Estas maneras de representar la realidad son puestas en práctica con el principio de la renovación constante.

La modernidad supuso un distinto carácter, no me refiero al acondicionamiento de la urbe⁴⁷ con el avance técnico, sino que produjo cambios en las mentalidades, cómo las élites percibían su acercamiento con el espacio, por ello los conflictos culturales emergen en función de esas nuevas rupturas.

Las políticas de la memoria se asocian con el patrimonio de una ciudad que debe ser preservado e intervenido, “se trata de procesos paralelos relacionados con la modernización o con el deslumbramiento que produce la modernización” (Kingman, 2004:1).

El concepto de DESARROLLO en términos generales es un proceso de evolución, “se deriva del verbo “desarrollar”, que se compone del prefijo “des-”, que denota negación o inversión de la acción, y “arrollar”, del latín rotulāre, derivado de rotūlus, que traduce ‘rodillo’. En este sentido, desarrollar es una derivación de desenrollar, y puede significar desenvolver, extender o ampliar.” (Desarrollo s/f).

De acuerdo a las Naciones Unidas este concepto a través de los años se ha ido cambiando, en la actualidad los países han acordado que el desarrollo sostenible⁴⁸, que fomenta la prosperidad y las oportunidades económicas, un mayor bienestar social y la protección del medio ambiente, es el mejor camino a seguir para mejorar la vida de la población.

Ahora vemos a Ibarra que crece tanto al norte como al sur. La avenida Mariano Acosta por la que se ingresa a la ciudad está llena de concesionarios automotrices de un sinnúmero de marcas, colores y modelos. El capital marcha bien y las placas que inician con la “I” perteneciente a la provincia de Imbabura son cotizadas en el mercado de autos a nivel nacional. Fausto Yépez asegura que es la ciudad con mayor cantidad de autos respecto a su población, lo que da cuenta de un fenómeno bravo de desarrollo.

El espacio es siempre un Presente, una construcción horizontal, una situación única. Cada paisaje se caracteriza por una determinada distribución de formas-objetos, provistas de un contenido técnico específico. El espacio resulta de la intrusión de la sociedad en esas formas-objetos. Por ello, esos objetos no cambian de lugar, pero cambian de función, es decir, de significación, de valor sistémico... el espacio es un sistema de valores, que se transforma permanentemente (Santos 1997:87).

⁴⁷ Espacio que tiene una alta población sobre su territorio.

⁴⁸ Compatible con los recursos que dispone una región o sociedad.

Pero las formas urbanas no son los únicos elementos en juego que caracterizan a una ciudad, los discursos e imaginarios que se establecen de manera indefinida chocan con la ciega idea de lo que es moderno. “Nuestras relaciones con la ciudad se ven previamente determinadas por una suerte de relación imaginaria, en parte adquirida y en buena parte heredada” (Kingman, 1998).

Es interesante como la ubicación de la residencia puede definir la clase social de las familias en una urbe, así como la facilidad de contar con transporte público, servicios básicos y el trato con el otro. En Ibarra los barrios han ido formando códigos de convivencia, no me refiero a los reglamentos, sino las relaciones entre vecinos, inquilinos, las culturas que ahí emergen negocian sus modos de organización.

Las prácticas culturales y el territorio han estado marcados por estrategias y tácticas de poder, allí afuera hay diálogos y movimientos de ida y vuelta, su consenso no es absoluto. Las funciones han cambiado tal como lo dice Santos, si Ibarra se movilizaba en carretas ahora se moviliza en autos.



Imagen 09: *Carreta Marañón*; Fuente: Autor

Bienvenido Domingo Mercado Mina, también llamado “Mercadito” o “el rey de la carga” es uno de los tres últimos arrieros de las famosas carretas “Marañón”, que desde 1970 a 1990 fueron fundamentales para el comercio en Ibarra.

Con el crecimiento de la ciudad y las periferias, coches, taxis y camionetas han reemplazado a los arrieros que se resisten a no desaparecer⁴⁹. La modernización ha quitado el valor simbólico de aquellas prácticas que fueron las que tanto caracterizaron a las ciudades, tal como las carretas en Ibarra, y ahora con las bicicletas como un medio de transporte alternativo, rápido y saludable.

A lo largo de todo este periodo en que el automóvil usurpó el espacio público, las ciudades se dedicaron a tratar de eliminar el tránsito ciclista de sus calles. Durante todos estos años en que se consolidaba el uso vehicular, el riesgo de accidentes para peatones y usuarios de bicicleta ha sido extremadamente alto, y el miedo a accidentes, más alto todavía (Gelb 2014: 92).

El abarrotamiento del espacio por parte de una forma de movilidad basada en el automóvil particular motorizado ha propuesto condicionamientos como señales de tránsito, pasos a desnivel, túneles, todo para dar mayor comodidad al automovilista. "... las ciudades se han hecho caóticas, desordenadas, inmanejables y en las que la noción de cultura como esencia ya no tiene sentido" (Kingman 2004).

El marco legal vigente en la Constitución de 2008 y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad en Ecuador, plantean la protección y prioridad de los actores con alta vulnerabilidad: personas con discapacidad, adultos mayores peatones y en general transporte no motorizado⁵⁰, sin embargo la vía pública es y ha sido escenario de accidentes por atropellamientos, choques y estrellamientos que han cobrado cientos de vidas humanas.

Según el INEC en 2013 la principal causa de muerte en los hombres fueron los accidentes de transporte terrestre con 2.469 casos registrados, mientras que en las mujeres la principal causa de defunción es la diabetes con 2.538 casos.

Los peatones quedan relegados pese a que en la pirámide de movilidad se encuentran en el primer lugar de prioridad, seguido por ciclistas, transporte público, transporte pesado y finalmente motocicletas y automóviles.

⁴⁹ Para mayor información véase https://www.youtube.com/watch?v=vH_uTIDTdak

⁵⁰ Circular en bicicleta es amigable con el ambiente (reduce la contaminación del aire, el consumo de energía y el ruido) y presenta beneficios para la salud de quienes la practican en distancias medias, que constituyen la mayor parte de desplazamientos urbanos. Sus ventajas benefician tanto al usuario como al resto de ciudadanos.



Imagen 10: *Pirámide de movilidad urbana invertida*; Fuente: Ciudad verde, ciudad viva

¿Quién no ocupa la ciudad? Lo hacemos todos. Beatriz Sarlo al analizar el paisaje para Borges afirma que la ciudad organiza debates históricos, utopías sociales, sueños irrealizables, paisajes del arte, y esta se convierte en el teatro por excelencia donde los escritores como su público son actores urbanos. Es así que la calle es, de acuerdo a Sarlo “el lugar, entre todos, donde diferentes grupos realizan sus batallas de ocupación simbólica” (Sarlo 1996:187).

Es indudable que a medida que el tiempo avanza, cambian las cosas. Es así que las prácticas de progreso han modificado las actividades humanas, haciéndolas tal vez más rápidas, incluso efectivas (para un grupo de personas), y también más voraces, porque logran que el consumidor adquiera necesidades innecesarias y la sensación de tener todo y no tener nada. El afán de lucro se ha convertido en una estrategia para sacar provecho y encontrarnos con productos que en unos años serán desechados y a seguir comprando.

La tendencia de la inmediatez junto con la globalización del territorio es uno de los puntos de partida de la paradoja de la modernidad “la separación total entre naturaleza y cultura” (Santos 1997:84).

En occidente “el mirar” es equivalente al ¿qué es? pero en el mundo no occidental se aproxima al ¿para qué sirve? Por ello se fija un objeto de acuerdo a su experiencia, es decir una práctica que liga al ser humano con su entorno.

Kant escribió en 1802 que los objetos cambian y proponen diferentes geografías, en este sentido las “otras” formas de vialidad, como el uso de la bicicleta, genera nuevas visualidades y por lo tanto un nuevo reordenamiento del territorio.



Imagen 11: *La dimensión humana: descuidada, eliminada, ignorada*; Fuente: Gehl, 2014:2

La fotografía “*La dimensión humana*” muestra la usurpación del espacio público por parte de una forma de movilidad basada en el automóvil particular motorizado que ha invadido las ciudades en modo masivo a partir de la década de 1960,

...dando inicio así a un proceso que acabaría erosionando cualquier posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana. Los daños que este fenómeno provocó se volvieron tan numerosos y constantes que hoy en día es casi imposible percibir cuán perjudicial ha sido el impacto del automóvil para la calidad de vida de nuestras ciudades (Gehl 2014: 5).

Mientras la cantidad de automóviles fue creciendo, políticos y planificadores fueron adecuando el espacio público para su movilización y estacionamiento, lo que implica más espacio para unos y menos para los otros, en otras palabras, los ciudadanos que no usan el coche a diario resultan ser los más perjudicados. “El Otro es negado como Otro, es alienado a incorporarse a la totalidad dominadora, como una cosa, un instrumento, como oprimido, como encomendado” (Dussel 1994).

Los autos están estacionados de manera vertical, una forma de dar comodidad al automovilista y también mayor espacio para que se estacionen más autos pero sin pensar en la apropiada circulación del peatón. Como toda tecnología acorta las distancias entre la realidad y la representación, pero es válido cuestionarse cómo regresar a lo real.

Este cambio de escenario no solo ha reducido las oportunidades para que la caminata se desarrolle como forma de transporte, sino que también ha puesto en riesgo las funciones sociales y culturales que cumplen los espacios públicos. El lugar tradicional que ocupaba el espacio urbano como sitio de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades se ha ido reduciendo y en algunos casos se ha llegado gradualmente a eliminarlo (Gehl 2014:3).

Es el siglo XIX el que ve emerger al sujeto moderno/colonial que es sobre todo visual, solvente, heterosexual, estético, blanco, insaciable, que toma sus decisiones con el fin de culminar un proyecto civilizatorio. Se ha creado contextos estratégicos para que la

pantalla y la puesta en escena en la que entramos sea una exigencia. Todo aquel sujeto que no reúna las características dichas no está civilizado.

Para occidente la representación es más importante que la realidad, lo verídico está en la representación y la verdad no está en lo real, por lo tanto solo existe una sola “verdad”, es por ello que la realidad está cada vez más lejana del sujeto. En este sentido la globalización opera bajo el postulado de mirar y luego representar, por ello se habla de individuos ocularlogocentristas, que construyen su identidad en tanto en cuanto ven la de los otros. Es ahí donde el capitalismo utiliza a la identidad a manera de ficción de la democracia, en donde todos somos sujetos de consumo, se sustituye la realidad por el ideal, es decir tenemos todo y no tenemos nada. “Como dice un aviso de televisión: «Sea deportivo - en su sillón» Se es espectador y se renuncia a ser actor. El imaginario está en el extremo del «ver». Desarrolla un exotismo, pero un exotismo ocular. Pues, finalmente, se encuentra una lógica en todo... cuanto más se ve menos se alcanza” (De Certeau 1999).

La globalización ha traído mecanismos del campo imaginario al simbólico con el fin de activar el consumo, el mercado justamente opera para hacernos iguales, en este sentido cabe preguntarse por lo que no se dice, por lo que no nos hace iguales, por las particularidades y por lo que desestabiliza a dicho sistema.

El sujeto moderno/colonial constantemente en sus actos de ver es bombardeado con lo que le falta, es decir con lo que constituye su deseo, para ser visto igual o mejor como lo que ve. La relación del sujeto y la pantalla es de infinito deseo (imagen deseante).

La visualidad determinada por aquel conjunto de dispositivos externos, hacen que miremos de una manera y no de otra, es así que se convierte en un vehículo para dar cuenta de muchos componentes que nos rodean como el social, político, religioso, económico, entre otros.

Por ello la modernidad posibilita un contexto en donde el sujeto va a asumir las normas, aquel individuo moderno configurado es parte del posicionamiento de una visión de humanidad.

El capitalismo dentro de la modernidad mantiene el postulado de que todo lo que está fuera del uso de la vanguardia motorizada se constituye como una PERIFERIA, a manera de que todo lo que está fuera del automóvil no está “civilizado”, por lo tanto toca adquirirlo y no solo eso, utilizarlo sin importar la distancia ni el número de pasajeros.

No concibo utilizar el auto para ir por un refresco a cuatro cuadras de casa, ¿acaso es necesario? Bordeu afirmó que la colonialidad del poder se encarna en los hábitos. Mayor movilidad conlleva mayor compra de gasolina (que proviene de un recurso no renovable), mayor kilometraje para el cambio de aceite, mayor desgaste de las llantas para comprarlas y mayor uso para deshacerse del viejo coche y comprar otro que esté a la altura para de esta manera tratar de encajar en un sistema con actualizaciones permanentes⁵¹, en unos años muere y a seguirse renovando por lo viral, en el que las identidades se construyen desde el consumo, es decir, soy en tanto entro al mercado.

Es una relación de infinito deseo y un proyecto de ilusiones. Aimé Césaire afirma que la colonización está fundada en la psicología (complejo de dependencia). Fanon es también claro cuando dice: “no es un esclavo de la idea de otros sino de su apariencia” (Fanon, 2009). Por ello el sujeto moderno renuncia al cuerpo para mirar el desplazamiento desde otras perspectivas que han fragmentado la comunidad real y lo ha desnudado de libertad y autonomía. PERO ninguna práctica colonial se da sin resistencias.

Como en toda sociedad existen aquellas grietas de las que no se habla y se las invisibiliza por una construcción histórica de la mirada o porque simplemente no cesa la supremacía de un todo por sobre sus partes.

⁵¹ Renovación constante como una de las precondiciones de la modernización, véase pág. 46

CAPÍTULO II

ESTUDIO DE CASO:

“BICIKULTURA IBARRA” Y EL MOVIMIENTO CICLERO

“Dentro del mismo mundo en el que cruzan raudos los trenes bala, despegan las naves espaciales y zumban los vehículos que ambicionan la velocidad de la luz, siempre habrá una persona deambulando por alguna calle, sentada sobre un aparato de tubos metálicos sostenido sobre dos ruedas y movido exclusivamente por la energía aplicada a los pedales, como una especie de poema en medio de la prosa del tráfico. La bicicleta representa el transporte esencialmente humano”

María del Rosario Escobar Pareja, Secretaria de Cultura Ciudadana de Medellín
(Abril de 2014)

2.1 Breve reseña del colectivo

El colectivo biciactivista “Bicikultura Ibarra” nace en marzo de 2013, a partir del atropellamiento vehicular -intencional- de Álvaro Pesantes, uno de sus dos fundadores mientras transitaba en bicicleta, como consecuencia de no haberle cedido la vía a un automovilista que circulaba atrasado al trabajo. Ante esta problemática, el colectivo ciudadano se trazó como objetivo principal el gestionar participativamente un proceso de cambio estructural en la cultura vial de la ciudad.

La ‘KULTURA’ como término de re-apropiación forma parte del nombre del colectivo porque es clave para entender los procesos de inclusión, exclusión y formas de convivir en el territorio.

“La cultura vial, desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento” (Camacho-Cabrera 2009). Es incorrecto afirmar que una población o comunidad “carece” de cultura vial, de esta manera todas las sociedades y comunidades tienen diferentes maneras de vivir, sentir, pensar y actuar en los espacios de movilización. La cultura vial es la expresión de la forma en que la población de una sociedad o comunidad se relaciona en el espacio⁵².

⁵² Propongo un análisis del espacio y no de las vías, debido a que no solo las vías son el escenario de movimiento y convivencia/rupturas.

Los bicikultores⁵³ acuden cada semana con su bicicleta a recorrer las calles y avenidas como una forma de empoderamiento del espacio público. El ruido de los autos por la mañana se ve contrastado por las consignas que gritan en la noche. “Más bicis, menos autos” o “de día o de noche en bici mejor que en coche” se escuchan por los principales parques y avenidas de la ciudad.

El colectivo inició con 7 amigos, luego fueron 15, durante cuatro meses no pasaron de 30 y han llegado hasta 250 participantes, que para una ciudad como Ibarra es bastante, recorriendo cada jueves las calles de la ciudad. La lucha corporal contra la gravedad sobre dos ruedas posibilita crear nuevas cartografías (no se limitan a espacios físicos) a través del contacto directo con el entorno social y natural.

Es importante mencionar el lugar de enunciación de los fundadores. Chari Vercoutère, su madre es otavaleña y su padre francés, lo que le ha posibilitado vivir varios años en algunos países de Europa. Principalmente se radicó en Barcelona, donde la bicicleta es un mecanismo que ha logrado disputarse un lugar en el espacio público. Es el propietario del epicentro cultural Gong, desde donde inician los ciclopaseos del colectivo.

Álvaro Pesantes, quiteño de nacimiento ha formado parte de varias organizaciones que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte, es fotógrafo y vivió en México.

Carolina Salazar, ha visitado varios países europeos así como latinoamericanos. Se radicó algunos meses en Medellín, donde vivió el proceso de “Ciudad Verde Colombia”, es por eso que a su regreso a Ibarra funda “Ciudad Verde Ecuador”. “Somos ciudadanos independientes, apartidistas, hacemos política de una manera diferente, pero no tenemos ningún grupo afín” (Espinoza 2016). Es ecóloga humana y estudió una maestría en Desarrollo Internacional en Gobernanza en Holanda.

El colectivo biciactivista promueve reuniones, acercamientos a las entidades públicas para la construcción de nuevas políticas, charlas técnicas previas a sus ciclopaseos y una mejor convivencia en el espacio vial porque se lee el espacio desde otras lógicas, ya no importa el aire acondicionado de un motor sino la libertad que refresca al bicikultor. En este sentido se ha sobredimensionado el valor de cambio sobre el valor de uso.

⁵³ Término del colectivo biciactivista “Bicikultura Ibarra”, que refiere a la mujer, hombre, adolescente, niña o niño que utilice la bicicleta como su medio de transporte

Así como anota Lefebvre en el primer capítulo de la investigación, se propone “recuperar la capacidad creadora de la población... una manera de habitar guiado por la creatividad y el sentido lúdico” (Palero: 2016).



Imagen 12: *Los colectivos producen sus propias visualidades;*

Fuente: Fotograma del reportaje “Salsa y pedal”⁵⁴

No se trata de llevar a cabo una política que satanice el uso del vehículo privado sino “lograr la utilización más eficiente, evitando viajes innecesarios” (Ingenieros 2008). Según Walter Mignolo no se trata de negar lo moderno y europeo, no significa ir a la selva y vivir como ermitaños sino desprenderse de las reglas del juego y comenzar a jugar otro juego, por lo tanto el uso de la bicicleta es una alternativa para empezar y “fagocitar la modernidad eurocentrada” (Mignolo 2008).

La bicicleta como vehículo de propulsión humana, cobra sentido con el pedal, como activador de un mecanismo de transporte que trabaja de acuerdo al ritmo de su viajero. Se lo puede catalogar como un transporte bisagra, que articula los modos de ver y ser visto dentro de la movilidad.

Ha estado por debajo como una forma de resistencia a través de múltiples estrategias que han demostrado que grandes ciudades utilicen este medio de transporte como Amsterdam en Holanda en donde el 40% de los viajes urbanos se realizan en bicicleta, Copenhague en Dinamarca y Bogotá en Colombia. Recuerdo que en clases hablábamos sobre una teoría que afirma que todos los inventos han sido creados para ahorrar tiempo⁵⁵, por ello la bicicleta presenta amplios beneficios en movilidad y

⁵⁴ Para mayor información véase: https://www.youtube.com/watch?v=16M1EOX_dT8

⁵⁵ Clases de Régimen colonial de la visión con el docente Alex Schlenker.

estacionamiento en distancias medias, que constituyen la mayor parte de los desplazamientos urbanos.

El espacio no solo es para el conductor, en este contexto hay que mirar las otras escenas que genera múltiples tensiones. “La *amenaza* del mimetismo es su *doble* visión que al revelar la ambivalencia del discurso colonial también perturba su autoridad” (Bhabha 1994: 114).

2.2 Bicikultura para Ibarra

El 26 de septiembre de 2012 la organización ciudadana CiclóPolis de Quito organizó el primer ciclopaseo dominical en Ibarra. A partir de esa primera experiencia, la administración del entonces alcalde Jorge Martínez posibilitó que los últimos domingos de cada mes desde las 8:00 hasta las 13h00 varias arterias viales de Ibarra estén a disposición de los ciclistas que salían con su familia, amigos y compañeros del trabajo a un espacio de esparcimiento y deporte.

Diego Puente, vocero de Ciclópolis y encargado del proyecto Ciclopaseos del Ecuador, informó que Ibarra era la ciudad piloto, luego se trasladarían a Santo Domingo, Milagro, Manta, Zamora y Santa Elena⁵⁶.

Los ciclopaseos duraron aproximadamente ocho meses. Es por ello y sumado al atropellamiento intencional de Pesantes, Bicikultura nace el 21 de marzo de 2013 con un recorrido por la calle Simón Bolívar hasta el parque Pedro Moncayo donde se encontraba la Gobernación y el Municipio de Ibarra. Letreros, banderas y varias consignas se escucharon en esa ocasión, donde los medios de comunicación y la ciudadanía miraron el reclamo a causa de varios abusos por parte de los conductores. Es ahí donde el colectivo decide crear su propio ciclopaseo los días jueves.

“Gong epicentro cultural” desde donde el colectivo nace con los ciclopaseos, fue el primer local en tener un parking de bicis y ahora hay muchos más en la ciudad que ofrecen espacio para las bicicletas. La seguridad para un ciclista y su compañera de viaje es uno de los motivos por los que una persona no utiliza a la bicicleta. “La gente utiliza el medio de transporte más seguro y cómodo para llegar a su destino(...) si voy hacer un viaje de un punto A a un punto B a veces aunque inconscientemente tomamos

⁵⁶ Para mayor información véase: <https://www.youtube.com/watch?v=zmiZmC2fPOI>
<https://www.youtube.com/watch?v=Uq5pxzuUq-Y>

una decisión(...) no podemos exigir a la gente que utilice la bicicleta si no estamos ofreciendo el entorno seguro y adecuado para ello (...)" (Platán 2016).



Imagen 13: *Una bici segura*; Fuente: Internet

Chari, uno de los fundadores del Bicikultura vivió en Barcelona justo cuando la red de ciclovías se implementó y las bicicletas a su parecer se pusieron de moda, habían de tipo playera, urbana, minimalista y más. Sus primeros lazos con este transporte se basaron en reparar las bicicletas clásicas, que visualmente hablando, le llamaban mucho la atención. “Eso es lo bueno de la bicicleta, es mecánica básica, si tienes un poco de sentido común es muy fácil armarlas...” (Vercoutère 2017).

Una de las performance más interesantes con las que me he topado al realizar la presente investigación son las funcionalidades del pedal, como un activador no solo del transporte sino también de música. Chari con su banda en Barcelona llamada “The Platanotes”, hace una intervención pública en una plaza en el año 2010. Lo curioso es que todos los amplificadores, cajas de sonido y micrófonos eran abastecidos con el pedaleo de una mujer que es parte del público que se sube a una bicicleta estática que está conectada a un motor⁵⁷.

Este proyecto es llamado “Anthroposinergia” y así como este, existen muchos más en desarrollo. Pongámonos pensar en cuántos celulares se cargan diariamente en el

⁵⁷ Este proyecto de almacenamiento y distribución de energía con el pedaleo podría ser una solución para pedalear por más motivos. Para mayor información de la performance véase: <https://www.youtube.com/watch?v=r-uHraMeSpY>

mundo, esta actividad la podríamos hacer gracias a una bicicleta, haces ejercicio y abasteces de energía limpia a la vez⁵⁸.

“En Barcelona cuando un ciclista sea cae, la gente para el carro y se baja y te pregunta si estás bien, te ceden el paso, no toda pero si la mayoría comprende que le haces un favor a la sociedad... y si ellos no lo hacen por último te dan la prioridad” (Vercoutère 2017).

Considero que la actitud en el espacio público juega el rol principal, actitud para defenderse, reclamar, pitar o ser prudente. No por el hecho de que un ciclista tenga la razón podemos poner en riesgo nuestra vida y cruzarnos a un vehículo.

Chari tiene una anécdota que fue importante para que se haya enganchado tanto con la bicicleta y es que a finales de diciembre de 2009 viaja de Barcelona a Ibarra (visitaba a su familia cada año y medio) pero la aerolínea con la que compra su pasaje de regreso cae en quiebra y cesa sus funciones, es así que su estadía de dos meses se convirtieron en seis, en los cuales arma una bicicleta de montaña con partes que le ayudaron a conseguir. “La ciudad es como un juego, tienes que ir esquivando a los malos pero la montaña te enamora” (Vercoutère 2017). Luego regresa a España y se empodera del tema de la bicicleta para finalmente crear el colectivo en 2013.

Ibarra tiene varias campañas a tan poco tiempo y es un lujo que no tienen otras ciudades, sin irnos tan lejos como Quito. Muchas veces tenemos que alquilar una camioneta para luego pedalear. “Toda la gente que viene a vivir acá me dice eso, aquí en diez minutos ya estás en el campo... es una calidad de vida y un privilegio que mucha gente no se da cuenta” (Vercoutère 2017).

Gong, epicentro cultural además de ser la cuna del colectivo es un lugar de alojamiento para extranjeros y ellos son los que nos han hecho caer en cuenta los cotidianos que la ciudad vive pero que en realidad son privilegios. “Ibarra está a tiempo de convertirse en una ciudad ciclista... tiene todas las condiciones es impresionante, yo turista llevo ya cinco días pedaleando y realmente es muy fácil, es muy cómodo, hay unas calles gigantescas y hay espacio para todos... afortunadamente los carros van suficientemente despacio todavía” (Cadena- Gaitán 2016).

Es indudable que Ibarra va a crecer, pero las negociaciones ciudadanas y el colectivo proponen que se desarrolle de manera inteligente. Para ello varias

⁵⁸ Para mayor información véase: <https://www.youtube.com/watch?v=OZBZQ30ggR4>

organizaciones como “Bicikultura Ibarra”, “Ciudad Feliz” y “Ciudad Verde Ecuador” ayudaron a realizar varias acciones concretas.

El 19 febrero de 2015 se realiza el primer Foro Académico Ciudadano de Movilidad sustentable *¡ciudades para todos!* Actividad hecha desde la academia y ciudadanía para la ciudadanía. Diseñado, organizado y producido, por ciudadanos partidarios del desarrollo sustentable. Cada año, cuenta con más apoyo de voluntarios de otros países del mundo. Los temas que promueve este foro, son trabajo de individuos, colectivos, ONG’s, academia, medios, empresas y entidades gubernamentales que juntos, pretenden lograr un cambio positivo en todos los niveles: individual-local-regional-nacional-mundial, para así lograr una vida de calidad para ésta y las siguientes generaciones, basándose en un desarrollo sostenible en todos los ámbitos.⁵⁹



Imagen 14: *El primer Foro de Movilidad en Ibarra*; Fuente: Ciudad feliz

Y si hablamos de acciones que incidan en las políticas públicas, los fundadores de Bicikultura crean un proyecto de ordenanza junto al concejal Juan Manuel Mantilla que se expone a la ciudadanía en el primer Foro de Movilidad.

Se hace un reconocimiento al fundamento legal por el que el estado promoverá. “en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.” (Constitución 2008). Así como el art. 31 que dice: “Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y

⁵⁹ Para mayor información véase: <http://ciudadfeliz.org/>

de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural” (ibíd.).

Entre los principales puntos la ordenanza propone que toda entidad sea pública o privada que brinde atención o servicios a los ciudadanos y que cuente con parqueaderos para vehículos motorizados, obligatoriamente deberá utilizar un mínimo del 10% del espacio de cada playa de parqueo para plazas seguras de parqueo de bicicletas, así como modelos de capacitación de convivencia vial con énfasis en el respeto al peatón y al ciclista como requisito para la aprobación de la revisión vehicular así como a operadores de transporte público y comercial del cantón previo la obtención y renovación de los permisos de operación⁶⁰.

Además contiene las obligaciones por parte de los ciclistas como la prohibición del uso de accesorios que distraigan su atención al momento del uso del medio de transporte como son celulares y audífonos, así como respetar la acera que nos pertenece a todos como peatones.

Para analizar la ordenanza el GAD Ibarra crea una “comisión de la bicicleta” en la que lamentablemente hubo falta de asistencia y pugnas políticas con quienes la integraban, por tal motivo la ordenanza fue archivada.

La realidad postula que independientemente de quien esté en el GAD y las distintas comisiones de la bicicleta o de movilidad, los ciudadanos somos los que hacemos la ciudad. Así como dice Moreano en el primer capítulo de la investigación, el ciudadano es eterno, los gobiernos terminan su periodo en unos años pero el desarrollo o involución sigue. “A pesar que Bicikultura sea apolítico, hacemos activismo en el sentido más puro de la palabra, es decir nos implicamos con la ciudad y la ciudadanía” (Vercoutère 2016).

A decir de Carlos Cadena Gaitán, Ph.D. en movilidad sostenible de la Universidad de Maastricht en Holanda y director de “Ciudad Verde Colombia”, nuestros pueblos latinoamericanos son bipolares porque al mismo tiempo que dedicamos todo nuestro presupuesto a construir autopistas y pasos a desnivel, decimos que somos la ciudad más sostenible del mundo porque le apostamos un poco a la bicicleta y un poco al peatón, sin embargo no hacemos ni uno ni lo otro. “Con un solo puente que construyeron en la última administración que vale 400.000 millones de pesos podríamos haber construido más de todas las ciclorutas que necesita Medellín

⁶⁰ Para mayor información de la ordenanza véase: <http://ciudadfeliz.org/index.php/ordenanza>

para ser la capital mundial de ciclismo urbano... no construimos sino tres kilómetros” (Cadena – Gaitán 2016).

Cadena Gaitán analiza la sinergia de la promiscuidad en relación al tema de trabajo en conjunto “con el que sea, si me ayuda el alcalde perfecto, si no me ayuda perfecto, la viceprefecta bienvenida, el que sea” (Cadena-Gaitán 2016).

Existen experiencias previas de municipios que han tomado los temas de movilidad en un distinto nivel⁶¹. “Muchas veces la política es una traba, cuando debería ser una ayuda” (Vercoutère 2016).

En julio de 2016 se crea el II Foro ya con una experiencia previa y con mayores actividades que involucraron más ciudadan@s empoderados con la ciudad. Es así que entre los resultados obtenidos se encuentran:

- Más de 500 participantes asistieron a la, hasta el momento, cicleada urbana más grande de Ibarra.
- Más de 150 participantes en las actividades recreativas al aire libre de Slackline, Bici Yoga y Cine foro.

Así como analizo en el primer capítulo de la presente investigación, los encuentros de oralidad informal eran incubadoras de agitación política⁶², con experiencias de Ciudad Verde Colombia se crea en Ibarra el espacio “Café de ciudad”. “Cada vez que vamos a un foro sentimos que solo los expertos pueden hablar... y eran espacios muy cerrados, un auditorio, muy fríos...” (Cadena – Gaitán 2016).

Por lo tanto se pretende propiciar un encuentro donde la gente se sienta libre de conocer a otras personas, de interactuar, de pronto empezar un proyecto por la ciudad e inspirarse con algunas personas que proponen cambios estratégicos.

Según Cadena Gaitán, este encuentro ciudadano es replicable en cualquier ciudad del mundo, la única condición es dar la voz a los ciudadanos y que puedan preguntar con libertad lo que quisieran y que puedan consumir bebidas, comida y conocerse entre sí.

⁶¹ Alcalde lituano castiga a quienes se parquean en las ciclovías, para mayor información véase: https://www.youtube.com/watch?v=khzSKH1mI_w

⁶² Para mayor información de las casa de té o salones de café véase página 25.



Imagen 15: *Café de ciudad*; Fuente: Autor

La publicidad hacer aflorar deseos que ni sabíamos que teníamos. Los informativos nos sobrecogen con multitud de catástrofes, crímenes y controversias. La vida de las rutilantes celebridades lleva a pensar que la calma es un aburrimiento. Las bandejas de entrada del correo electrónico se llenan a tal velocidad que no hay modo de vaciarlas. Y, para colmo, tenemos internet: el rey de la distracción. Con una vida tan cargada de tensiones cuesta ser feliz. Las largas jornadas laborales y los extenuantes desplazamientos de ida y vuelta al trabajo nos hacen sentirnos mal... (Irvine 2012:17)

Por lo tanto se convierten en espacios informales donde se recupera el carácter oratorio. Profesionales, universitarios, ciclistas, niños, padres y vecinos discuten temas sobre su ciudad.

Así también se creó la primera ciclo vía urbana experimental, con esquinas seguras y espacios ciudadanos gracias a estudiantes y profesores de la escuela de arquitectura de la PUCE-SI. Esta potente intervención es denominada ‘Placemaking’ y se basa en la planificación, diseño y gestión de los espacios públicos. La calle principal de Ibarra llamada “Simón Bolívar” amaneció con un rostro distinto. Y es que varios autos permanecen parqueados más de 8 horas hasta que los usuarios salen de los trabajos.



Imagen 16: *La ciudad es de la gente*; Fuente: Ciudad feliz

De acuerdo al arquitecto ibarreño Jorge Andrade, magíster en Planificación Urbana otorgada por la Universidad de Melbourne en Australia y con varios reconocimientos nacionales e internacionales, montos significativos del presupuesto en las ciudades son gastados en inversiones que sirven mayoritariamente al uso del vehículo privado (mantenimiento, señalización, iluminación, agente de tránsito, parqueo, gastos administrativos).

“En una ciudad donde el 70% de las personas se movilizan en transporte público o alternativo, la inversión en infraestructura mayoritariamente utilizada por transporte privado es del 98% del valor total destinado a movilidad y solo el 2% a modalidades públicas o alternativas” (Andrade 2017).

Entonces ¿quién realmente paga los embotellamientos? Se entiende que el 10% del presupuesto destino a movilidad es usado para transporte no motorizado. Andrade hace un análisis y argumenta que si los recursos públicos nos pertenecen a todos por igual, un 90% que NO posee vehículo privado paga, por igual, por infraestructura vial que es utilizada por una flota vehicular de la cual solo el 2% son automotores de servicio público.



Imagen 17: *Paradoja de la movilidad*; Fuente: Jorge Andrade Benítez

Para explicar la *imagen 17*, “Es como si en un grupo de 10 PERSONAS todos aportasen por igual para comida, pero SOLO 1 quedase lleno” (Andrade 2017).

“Se debe peatonizar el centro histórico de Ibarra, porque todos podemos caminar tres cuadras” (Morales 2017), esta propuesta puede dar paso incluso a la reactivación del comercio, es distinto mirar un almacén en auto que a pie. La educación a todos los actores de movilidad es clave y tal como plantea el proyecto de ordenanza, las capacitaciones deberían ser requisitos para renovar la matrícula de los autos.

En el Centro de Arte y Cultura “Tola”, se realizó el Primer concurso fotográfico con temática de la bicicleta. Esta convocatoria abierta reunió a profesionales y aficionados con el factor común de una mirada subjetiva a través del uso de la bicicleta. A través de diversos ángulos se mostró cómo, este objeto, es el compañero de aventuras y vida de quienes la usamos.

El evento tuvo una gran acogida en medios de comunicación local y redes sociales, además de una gran visibilidad de ciudadanos en calles, plazas y parques de la urbe. “Cuando vine de Barcelona hace cinco años, circulaba por la ciudad y veía siempre solo dos mujeres en bicicleta, eran extranjeras y ahora son muchas más (...) hace falta más pero esto es un paso bastante grande” (Vercoutère 2016).

Hasta mediados de 2017 con la ayuda de varias organizaciones como “Bicikultura Ibarra”, “Ciudad Feliz” y “Ciudad Verde Ecuador” quienes nos apasionamos con ver a una mejor ciudad hemos disfrutado de tres foros Académicos Ciudadanos de Movilidad y Desarrollo Sostenible que se han desarrollado desde el 2015. Han llegado a Ibarra exponentes de movilidad de Colombia, Panamá, México con la organización del concejal ibarreño Juan Manuel Mantilla, que a decir de uno de los ponentes el colombiano Carlos Cadena Gaitán, “lo que han hecho con la posibilidad de arriesgarse a traer un post foro mundial de la bicicleta a Ibarra - Ecuador es una locura” (Cadena-Gaitán 2016).

2.3 Apropiaciones del espacio público

Desde marzo de 2013 en que nace el colectivo biciactivista Bicikultura en Ibarra se han organizado ciclopaseos todos los jueves a partir de las 20h00. Así como refiero a Henri Lefebvre en el primer capítulo⁶³, el colectivo se apropia del espacio público en bicicleta. Por medio de las redes sociales y el *boca a boca*, se invita a toda la ciudadanía, niños, jóvenes, adultos mayores, no importa la edad para pedalear por una ciudad más sustentable.

El punto de encuentro es el llamado Gong, epicentro cultural que se encuentra en las avenidas Atahualpa y Ricardo Sánchez. Existen murales, cuadros relacionados a la movilidad, bicis clásicas colgadas en las paredes. Sus propietarios proponen una actividad culinaria que revaloriza los productos locales; existen talleres, proyecciones de reportajes y documentales, una exposición de instrumentos musicales del mundo. Además se aprecia una estantería donde el visitante puede tomar un libro mientras disfruta de un sábado; ese lugar es la sede del colectivo para sus distintas reuniones y planificaciones. Los días viernes por la noche organizan un “jam session”, que se basa en un encuentro informal de improvisación musical y también hay clases de salsa.



Imagen 18: *Energía ciclera*; Fuente: Autor

La *imagen 10* muestra uno de los varios afiches ubicados en el Gong, desde donde nace el colectivo e inicia con sus ciclopaseos.

Los jueves son de lo que denomino, ‘*salsa y pedal*’. Pero este jueves no es como los otros, es el aniversario número tres del colectivo. Falta una cuadro para llegar y se aprecian luces parpadeantes que son ubicadas en las bicicletas como modo de

⁶³ Henri Lefebvre en su obra *Derecho a la ciudad*, proclama el derecho no como norma jurídica sino como escenario de goce del cual debemos apropiarnos.

precaución. Continúo pedaleando y me asombra ver a policías ahora ya montando bici. Como lo dice Moreano en el primer capítulo de la investigación, hay casos donde las mismas “autoridades”, ven al peatón como un estorbo. Cabe señalar que en los primeros años acompañaban al ciclopaseo un par de motocicletas, ahora son los mismos policías pero en bicicleta y con casco ciclista⁶⁴. Su característico chaleco reflectivo se enciende con las luces medias de autos que cruzan por la vía.



Imagen 19: ¡Pedal, pedal!; Fuente: El autor

Inicia la charla técnica de Carolina Salazar, una de las fundadoras del colectivo. Aparte de reparar asientos, inflar llantas y ajustar pernos se indican normas de seguridad para el ciclopaseo. Claro que es recreativo pero se trata de un gran grupo que realiza activismo.

Un policía en calentador azul solicita a los asistentes ponerse en la ubicación de partida. El espacio empieza a ser ocupado, las aceras son un puente para dejar el equilibrio de peatón por el de bicikultor. Se escuchan bocinas de autos y la luz de una bici que se encuentra a mi costado ve la luz roja, es intermitente, sus baterías están cargadas. Miembros del colectivo reparten pitos a quienes quieren acompañar la fiesta de andar sobre dos ruedas. Previamente por redes sociales se solicitó traer un disfraz para celebrar el tercer aniversario del colectivo. Los pequeños son los más apegados a la idea.

Varias máscaras visten los rostros de niños, todo indica que están listos. Las bicis ahora están en la calzada, otro de los fundadores grita: “pedal, pedal”, de a poco el garaje del Gong se vacía. La calle tiene ritmo y la ciudad color, su pulso es intermitente, los autos vienen en abundancia porque están de cuadra en cuadra esperando su paso.

⁶⁴ En el primer capítulo cito una crítica (véase pág. 19). Ver ahora a quienes guardan la seguridad en bicicleta ya es un avance.

En la esquina se aprecia el rótulo urbano que nombra la avenida Atahualpa, su carácter es muy comercial. Escucho a un niño decirle a su madre: “vienen los policías en bicicleta”, tres de ellos están adelante. Las miradas de asombro se ven en la vereda, el ciclopaseo es una vez a la semana, aunque hay pequeños grupos que nacieron en el colectivo que organizan sus salidas los viernes o sábados por la mañana.

La primera consigna que es gritada dice: “¡es mejor, en bicicleta!”; posee ritmo, cual si fuese un coro de una canción, no se la dice de corrido sino es cantada. El silencio de la bici contrasta con los gritos del colectivo. También se escucha “de día o de noche en bici mejor que en coche”. Este activismo es una manera de “cómo los grupos dominados son capaces de resistir frente al control del discurso, de la mente y de la acción, o de adquirirlo” (Van Dijk 1999:26).

Una mano en el manubrio y con la otra sostengo un esfero que raya una pequeña libreta, la cámara de fotos por ahora está en el pecho. Allí se encuentran estos detalles, esos momentos que se eternizan con la palabra, son esas huellas que las tomo del espacio.

El recorrido se apropia de la calle principal de Ibarra llamada Simón Bolívar. Se llega hasta su extremo donde se encuentra la iglesia Santo Domingo. En el transcurso quienes tienen negocios que dan a la arteria salen de sus estanterías para ver lo que pasaba. Por qué tantas voces, incluso los peatones detienen su paso para saludar a conocidos que ven en dos ruedas sobre el adoquín. Luego de regresar por la calle paralela se visita el obelisco de Ibarra.



Imagen 20: *Al obelisco en bici*; Fuente: El autor

Decenas de ciclistas circunvalan el representativo monumento como una potente manera de apropiarse del espacio público a puro pedal. Luces, chalecos y cascos acompañan la noche, todo el redondel es ocupado. El lugar cobra vida, el espacio ahora tiene movimiento, pareciese que los dos fundadores de la ciudad estuviesen con un brillo especial. El dominio de los autos es el que ahora está esperando. “El dominio puede ser definido como el ejercicio ilegítimo del poder” (Van Dijk 1999:26).

Se cruza por la restaurada estación del tren, cuadas más adelante está el mercado central, sus guardias de seguridad que se amanecen y a veces juegan baraja ya sabían lo que pasaba. En el parque Ciudad Blanca que se encuentra a la entrada de la urbe y con una extensión de 24 hectáreas existe una ciclovía que cruza toda la calzada. La niebla cubre el lugar y Chari Vercoutère, otro de los fundadores del colectivo, explica a los policías sobre la importancia que tiene el parque al ser uno de los pocos que cuenta con ciclovía. Es así que preparan el camino para ingresar.

Las bicis siguen su camino, verlas cruzando por uno de los puentes en medio de la noche me remonta a todo un escenario lleno de color e iluminación mientras los autos pasan por debajo. “Los esquemas que poseemos hacer de los demás (esquemas sociales) contienen datos que no solo se refieren a las propiedades identitarias del sujeto... sino también a la posición que ocupan (estatus) y la función que desempeñan (rol) dentro de los grupos y organizaciones sociales...” (Piñuel 2002:4). En este caso, los roles asignados ya no tienen nada que ver con lo esperado. El régimen visual se invierte, ahora los conductores de los autos tienen que alzar la mirada para ver a quienes gozan del traslado en el espacio sobre sus cabezas, ya no importa si estás sobre un 4x4.



Imagen 21: *Cambio de perspectiva*; Fuente: El autor

Cada jueves las rutas cambian, envían una fotografía con el croquis de la ciudad y las calles que serán visitadas, el factor común es que siempre van a Caranqui, desde aquí se puede apreciar los flujos de la ciudad por la noche. Sus calles rectas y planas son características del casco urbano. En el trayecto los miembros del colectivo conversan, el espacio oral es recuperado, el viento los refresca, se hace amigos y se habla de los cotidianos. Incluso los policías, aquellos de casco y moto por la mañana, ahora en bici se los ven más ciudadanos.

El semáforo está en verde y me llama la atención un niño de no más de 6 años. Levanta su pie de apoyo, con el que descansaba y logra subirse a su bicicleta que pareciera la de un chico que está en bachillerato. Se balancea lentamente, toma impulso y el equilibrio es adecuado. Repite esto en todos los semáforos y jamás lo vi caerse de su bici de gran tamaño.

El colectivo siempre está preocupado del tránsito, sus fundadores bautizan a integrantes que han demostrado su compromiso y los designan como “guardavías”. Es una especie de ritual de iniciación. Ellos son quienes detienen el tránsito cuando el colectivo está a punto de cruzar, incluso si hay niños que están cansados, les toman por la espalda con sus manos y les ayudan en algún lugar que implique más esfuerzo. Es muy potente esa ayuda, porque ninguno de los dos se baja de la bici, sino que mientras pedalean los dos van avanzando.

Luego de un recorrido de aproximadamente dos horas las campanas de las bicis suenan en el tradicional parque de Caranqui, un espacio público iluminado en el que se venden helados de crema y el pan de leche tan cotizado. Las bicis ahora están solas, de las tiendas salen helados. A los policías se les brinda este aperitivo por acompañar al colectivo.

Algunos bicikultores se ponen sus guantes para emprender la salida, recorro el parque como peatón, hay grafitis, basureros, la pileta central da movimiento al agua, la cámara está encendida. Al ir por mi bici encuentro un instante que a cierto modo no encaja en ese lugar. Dos niños quisieron tener su mejor disfraz, dos fundas plásticas eran sus capas, a manera de héroes las flameaban en su espalda. Mientras uno levantaba su bici, el otro acomodaba su casco.



Imagen 22: *Superhéroes cicleros*; Fuente: El autor

De fondo unas letras gastadas en el tiempo dicen: “NO a la dictadura”. Ese escenario no es muy común encontrarlo en otros lados, más aun si la inocencia de los niños con su aspiración de volar sobre ruedas, está por delante de tal discurso que es modificado en todo su contexto. El héroe ha superado o ha forzado un rol diferente en el espacio.

Este momento lo recordé meses más tarde, en las conversaciones del Hábitat III que se dieron en octubre de 2016, en la Universidad Central del Ecuador. “Transporte activo” y “Bike angel” de Río de Janeiro en Brasil nos compartía su experiencia sobre el uso masivo de la bicicleta, no es ser la negación de algo, que es clave en la elaboración de la presente investigación. En esta organización el voluntariado es vital para el desarrollo de permanentes encuestas y los denominan como ‘ángel de la bici’ motivándolos con múltiples beneficios como descuentos en productos relacionados a la bicicleta.



Imagen 23: *Bike angel*; Fuente: El autor

Luego de cada ciclopaseo de Bicikultura, en el mismo lugar de inicio los participantes bailan y recrean esta festividad latinoamericana que tanto nos caracteriza. Es por eso que la “salsa y pedal”, ha logrado aquella fuerza con la que la bicicleta los mueve de espacio en espacio.

2.4 Corporalides y autorepresentación

Las disputas en el espacio público remiten a formas de control que en determinadas instancias de poder desarrollan flujos y negociaciones, el análisis de la teoría decolonial puede abrir el debate para la construcción de nuevos sentidos y fracciones.

La noción de cultura ha sido uno de los puntos del conflicto en la colonialidad del saber, el pensar y el sentir. En este sentido dicho término no puede evadirse por la experiencia del cuerpo para desenvolverse en prácticas de sentidos y como un amplio campo de tensiones en las que se evidencian hegemonías, subalternidades pero también plasticidades y migraciones. Es así que se constituye en un proceso de construcción social inacabado. No es una línea de universalismos sino una red de particularidades y relaciones antropocéntricas.

El cuerpo es considerado el primer territorio para descubrir y descubrirse a uno mismo en medio de la constante construcción de identidades que superan el carácter binario y hegemónico, pero como en todo proceso de resignificación y colonialismo, existen resistencias perturbadoras al modelo patriarcal que han venido planteando una destrucción de aquellas oralidades y cosmovisión desde el nuevo continente.

A lo largo de la historia han sido evidentes los llamados lavados de cerebro en donde se proclamaba la supremacía de una racionalidad que ha intentado reprimir las subjetividades, las emociones y creencias de pueblos.

Frente a ello lo cultural pone de manifiesto el lugar de enunciación como espacio y tiempo para construcción de saberes y prácticas.

Los Estudios Culturales han trabajado en la producción de conocimiento crítico como práctica y en el análisis de los diferentes debates que surgen con las relaciones de poder, la representación y el conocimiento. “La única teoría que vale la pena tener es aquella con la que uno tiene que luchar, no aquella de la que uno habla con fluidez profunda” (Hall 2010).

Todas las culturas poseen un aspecto visual y también van construyendo nuevas visualidades. En ese punto como afirma Mieke Bal es necesario “mostrar la mirada” y poner al descubierto lo que ha estado coexistiendo en aquella otredad interdictoria a manera de grietas y fisuras que emergen en varias dimensiones. Las otras escenas tienen la capacidad de crear artefactos culturales como algo que se va construyendo. En ellas

no existen consensos pero si transformación social. Es válido preguntarse cómo se resiste contra las expresiones de dominación.

El debate de la construcción social de la visión o la construcción visual de lo social se desarrolla con la criticidad de la cultura visual que también se ha convertido en un mercado pedagógico especializado. El trabajo está en no perder la oportunidad de enfrentarse a nuevos actos de visión. Como dice Gehl en el primer capítulo de la investigación, la saturación del espacio por parte de una forma de movilidad basada en el automóvil particular motorizado ha propuesto condicionamientos y ha reducido la caminata como ritual de encuentro de función social y cultural⁶⁵.



Imagen 24: *El ciudadano expulsado de la ciudad*; Fuente: (Gehl 2014:5).

En este punto es válido preguntar, ¿a qué suena la modernidad? ¿Cuáles son las visualidades y sonoridades que genera el “progreso”? El ruido del capitalismo y el abarrotamiento del espacio público han sido constantes en la cotidianidad de la movilidad.

La modernidad se ha desarrollado en el dominio del tiempo y el espacio como ejes de control. En ese afán la tecnología ha nutrido el acortamiento de distancias gracias al internet, así como la versatilidad de la comunicación pero también cabe cuestionarse a qué costo-beneficio que es inmanente al “progreso”.

⁶⁵ Para mayor información véase pág. 50.

La lucha contra la gravedad sobre dos ruedas pone de manifiesto una libertad más cercana con el entorno natural y social. Las geografías cambian así como se ejerce un desarrollo pleno de la llamada flexibilidad territorial⁶⁶. Es así que las culturas movilizadas han creado nuevas cartografías para el desplazamiento.

Dicha práctica cultural de traslado surge como contrapeso al consumo del capital y recursos no renovables que producen contaminación visual, sonora (como resistencia al ruido del capitalismo que cada vez genera más usurpación en las calles) y sensorial en el sentido que cada vez estamos más lejanos de la realidad. Lo artificial se vuelve imprescindible para generar el postulado de separar la naturaleza de la cultura⁶⁷.

En los estudios de género también existen varias investigaciones, en donde “hablar de mujer y bicicleta como una categoría más del feminismo, una categoría de derechos... es una necesidad que surge en la vivencia en la calle, pues hombres y mujeres sentimos la ciudad de forma diferente” (Pinto, 2016:98).

MUJER	HOMBRE
<ul style="list-style-type: none"> • Trayectos numerosos y complejos. • Rutas variadas y concentradas en áreas geográficas, preferentemente alrededor del hogar. • Acompañadas por hijos. • Cargadas con bultos, compras o carritos de bebé. • Más vulnerables al acoso sexual y a ser molestadas. • Alta percepción de la inseguridad. • Valorar la flexibilidad horaria y la iluminación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trayectos escasos, simples y repetitivos. • Destinos alejados del hogar. • Rara vez llevan carga consigo. • Rara vez sufren acoso sexual o son molestados. • Baja percepción de la inseguridad. • Valoran la velocidad.

Imagen 25. Cuadro de la movilidad por género;

Fuente: GTZ, 2007 Elaboración: BID, 2013.

En la *imagen 16* se aproxima al contexto latinoamericano con las características generales en la movilidad por género, sin embargo pueden variar de acuerdo al estrato socioeconómico, origen étnico y condiciones topográficas como variables relacionadas con el uso de suelo y la distribución de la infraestructura.

... algunos médicos como Philippe Tissié, advertían que la bicicleta podía provocar el aborto y esterilidad, y otros colegas aseguraban que este indecente instrumento inducía a la depravación, porque daba placer a las mujeres que frotaban sus partes íntimas contra el asiento. (Galeano, 2011:199)

⁶⁶ Tomado de la conversación con Óscar Forero sobre su capítulo Antropocentrismo, paz y derechos humanos en su obra *Globalización, paz y derechos humanos*.

⁶⁷ Tomado del libro *La naturaleza del espacio* de Milton Santos

Existe una marcada diferencia sobre quién conduce y las repercusiones en la convivencia del espacio público. “El chip del patriarcalismo ya existía” (Forero 2013) no se diga en la calle, como aquel escenario cotidiano de ritos de ocupación simbólica. Al usar la bicicleta, los ciclistas retan el modelo de movilidad hegemónico y demandan con acciones una visión sustentable de las políticas de movilidad. Es decir, “mientras pedalean, demuestran que otra ciudad es posible, y que la solución a los problemas de tráfico y movilidad, no es tener más vías, sino incorporar otros modos de transporte en el sistema” (Pinto 2016).

El uso de la bicicleta implica perder el temor a las calles, demandar respeto de los conductores, romper prejuicios y estereotipos de que no es una actividad para mujeres, que para ellas es más riesgoso, o que no tienen las mismas destrezas que los hombres. Una mujer usando la bici llama la atención porque demuestra que es VIABLE andar en bici a pesar de todas las restricciones, “tiene el potencial de motivar a otros, incluidos los hombres, a movilizarse en ella” (ibíd.).

Las críticas son periódicas en la vía pública cuando una mujer maneja un medio de transporte especialmente el automóvil, pero también la historia da cuenta que el movimiento feminista rechazó formas organizacionales rígidas⁶⁸.

A finales del siglo XIX a ambos lados del Atlántico empezaron a fabricarse bicicletas en serie. Todas las colonias las adoptaron como signo de progreso. El ciclismo dejó de ser una práctica reservada a las élites masculinas y la bicicleta se convirtió realmente en vehículo de transporte. (Kreimer, 2012:23)

El colectivo Bicikultura ha organizado múltiples encuentros con los actores sociales de la ciudad, es así que surge el ciclopaseo denominado “Tacones y pedales” a manera mimesis⁶⁹ para criticar el patriarcado con potentes y diversas miradas que mostraban a mujeres de toda edad circulando en bicicleta por las principales calles, avenidas y parques de Ibarra. Alrededor de 215 mujeres con tacones y vestidos, con bicicletas clásicas, de montaña y ruterías hicieron eco de varias consignas a manera de biciactivismo por medio de los ciclopaseos. “Más bicis, menos autos” o “de día o de noche en bici mejor que en coche”, se escucharon un 28 de agosto de 2015, que

⁶⁸ Dimensión que cuestionaba todas las facetas de la vida personal, social y política.

⁶⁹ Tomado del libro *El Lugar de la cultura* de Homi Bhabha.

constituyó la primera edición de esta práctica que buscaba fomentar el respeto para las y los ciclistas urbanos.



Imagen 26. *Tacones y pedal*; Fuente: Diario la Hora. 30 de agosto de 2015

El Feminismo como los Estudios Visuales han apoyado la lucha contra la opresión racial y aquella noción transcultural del patriarcado, entendido como un sistema de poder que ha estado presente en todo y subordina a la mujer a los cuerpos femeninos y cuerpos feminizados. El cuerpo es el primer territorio y también se lo puede definir como un órgano de percepción y de identidad.

En los Estudios Visuales se acepta que existe un régimen global, lo que se plantea es entrar en él para reordenarlo y no simplemente rechazarlo, por ello se torna imprescindible el Feminismo para el análisis de aquellas tensiones que se generan en las estructuras de poder que se han venido repitiendo, además de las diversas percepciones que se generan fuera del sistema excluyente. Justamente el patriarcado lo que hace con el cuerpo es abyectarlo.

Los comentarios y críticas no se hicieron esperar. “El efecto del mimetismo sobre la autoridad del discurso colonial es profundo y perturbador. Pues al “normalizar” el estado o sujeto colonial, el sueño de la civilidad postiluminista aliena su propio lenguaje de libertad y produce otro saber de sus normas” (Bhabha 1994: 112).

La bicicleta como medio de transporte que genera autorepresentación es para todos, no excluye género. Al ser un vehículo de propulsión humana se moviliza de acuerdo al ritmo de su viajero, además de ser económico, silencioso, amigable con el

ambiente y fácil de estacionar, previene muchas enfermedades cardiovasculares en sus ocupantes⁷⁰.

En ciudades como Quito que desde la primera década del 2000 ya ha trabajado en temas de sustentabilidad, se propone una nueva lógica para mirar la realidad que surge a partir de la ambivalencia del poder, tal es el caso del colectivo “Carishina EnBici”.

Es muy bonito la idea porque, “Carishina” es un kichwismo y viene de la idea de parecerse a un hombre, entonces el Colectivo a la vez quiere reivindicar la palabra, el significado que la gente tiene de la palabra... como salirte de tu rol de mujer... si no estás en la cocina, si no cocinas bien, si te subes al árbol, si manejas bici, te pareces o eres un hombre. Dejas de ser mujer por no cumplir estos roles. (Arellano 2014)

En este sentido es indudable abrir los debates en políticas públicas debido a que la vía no solo es para el que tiene auto, hay que mirar las otras escenas y aquella otredad que seguirá ya sea en pedales, a pie o en un coche.

2.5 Aprendiendo a pedalear⁷¹

La familia, como la primera escuela de toda niña y niño, es la posibilitadora de las primeras formas de motricidad así como también lleva el crédito a las influencias y gustos que tendrán los más pequeños. En ese contexto, los principales logros que tiene un niño se basan justamente en su movilidad por el espacio. El bebé tiene todo un proceso de evolución, debe aprender a sentarse (fijación), luego aprenderá a gatear y así tendrá las primeras sensaciones de libertad por el espacio (ya no necesita de otros para movilizarse).

Luego vendrán los *pininos*, llamados así a los primeros intentos por levantarse y caminar con sus piernas erguidas, hecho que según ciertas teorías han hecho que el humano adquiera su evolución, así como el tener pulgares opuestos que si nos pusiéramos a pensar, son la clave para el ‘manejo’ y capacidad de creación en las artes, la ciencia, actividades corporales, entre otras.

⁷⁰ “Las personas mayores que realizan algún tipo de actividad física, reducen el riesgo de enfermedades coronarias al menos en un 50%, y el de sufrir muerte prematura entre el 20% y el 30%, de acuerdo con el estudio At least five a week: Evidence on the impact of physical activity and its relationship to health. A report from the Chief Medical Officer (Department of Health, 2004)” (Ingenieros 2008).

⁷¹ Concluyo con este apartado porque considero que la bicicleta como transporte bisagra, consigue uno de los más potentes encuentros del hij@ con sus padres o sus referentes para el camino.

Es así que el niño está listo para, en mi opinión, el último ritual más afectivo en la relación (padre/madre - hijo) que es el aprender a montar bicicleta. Un padre corriendo tras su hijo que hace lo posible por mantener el equilibrio, son las imágenes mentales que a muchos nos despertarán recuerdos. Si los analizamos a detalle, no es simple. El adulto es el responsable de encontrar un lugar seguro, de buscar una bicicleta y fijar el asiento a una altura adecuada, revisar los frenos, evitar accidentes y sobre todo cuidar, como uno de los más instintivos acontecimientos que se adquiere sin ningún aprendizaje previo.

Moretones, gritos, incluso frustración se dan lugar en ese mágico proceso, pero nada se compara con la satisfacción de pedalear sin las ruedas de apoyo, y sin un adulto que estaba ayudando en el desplazamiento.

Este ritual toma gran importancia porque se convierte muchas veces en el referente de un niño con su bicicleta. Es clave para formar su estilo y su modo de estar en el mundo a través de la bicicleta, así como hay estilos para manejar el auto, cómo andamos y mapeamos la ciudad, hay singularidades en la forma y el arte de pasar del “aquí” al “allá” a través de la bici.

Pero el tiempo hace también lo suyo. Existen ejercicios interesantes en los que por ejemplo a un conductor de autobús lo hacen manejar una bicicleta⁷², o al contrario a un ciclista manejar un automóvil. “No podemos permitir que le metemos la culpa al señor del bus porque no nos respeta, pero el señor del bus no ha montado bicicleta desde los tres años, entonces debemos entender cuáles son los contextos” (Cadena-Gaitán 2016).

Sin embargo he sido testigo que en nuestra ciudad y estoy seguro que en otras, en la mayoría de casos las personas actúan con un comportamiento bastante peculiar. Cuando un niño, adolescente o joven sale en bicicleta sus padres los miran PREOCUPADOS y les advierten del peligro de la ciudad. Un ciclista se siente mal, porque sus padres los despiden con angustia, sin embargo cuando un adolescente sale en su auto a conducir es difícil escuchar advertencias sobre el cuidado con peatones o ciclistas, por ahí un no vayas tan rápido pero no más. Esos son los detalles que desde la historia han hecho que un vehículo se convierta en un bien deseado porque a muchos les da orgullo tenerlo.

⁷² Conductores de transporte público manejan bicicleta, para mayor información véase: <https://www.youtube.com/watch?v=zT74IMdBi3I>

“Así como Einstein ascendió a altas cumbres intelectuales y divisó maravillosas pautas que hasta entonces no se habían vislumbrado, la humilde bicicleta nos ayuda a elevarnos sobre nuestras agitadas vidas e ir conformando una visión más amplia del mundo y de los demás” (Irvine 2012:10).

La ciudad es un espacio simbólico, con prácticas cotidianas y representaciones y todavía hay conciencia en quienes quieren dejar una ciudad en al menos las mismas condiciones con las que nos dejaron. Como propone Henri Lefebvre en el capítulo anterior, la ciudad es nuestro derecho y como tal, debemos construirla como una obra de arte colectiva, eso implica una recuperación de la ciudad a través de una organización activa de sus habitantes.

Pero si la bici es tan buena por qué no la utilizamos, un factor categórico es la comodidad y muchas veces vanidad de adolescentes y jóvenes que estando en todas sus capacidades prefieren el auto por el *status* que adquieren en cierta medida. La ignorancia también juega otro rol, cuando no tenemos experiencias previas o cercanas damos por hecho realidades que han sido así porque no hay otra salida. La motivación de colectivos, padres, amig@s, en mi caso, fue decisiva para desde pequeño escoja a un compañero que no me pide cambio de aceite, matrícula, ni multas por exceso de velocidad. Y claro está, el temor a ser arrollado también es causa para que muchos hayan desistido de montarse sobre una bicicleta, es por ello que las prácticas ciudadanas posibilitan convivencias y encuentros con acciones concretas a través de políticas que promuevan un ambiente adecuado para el bicikultor.

Chari, a pesar que no tiene hijos, cree que todo lo que utilizamos ahora es prestado, por ello sigue promoviendo el uso de la bici desde el hogar, “...para mí lo más gratificante es como sembrar bicis” (Vercoutère 2016).

La familia es la primera escuela también para entender cuáles son las prioridades al momento de movernos, qué bueno sería cuando podamos, y en eso los jóvenes y adolescentes tenemos, en la mayoría de casos, la capacidad para cambiar los paradigmas de la movilidad y de decir: SOY UN AUTO MENOS y PEDALEO por una MEJOR CIUDAD.

CONCLUSIONES

La ciudad es tanto sociológica como material, por lo tanto como propongo en el primer capítulo, es un organismo que vive tal como vivimos nosotros. Las historias en su diversidad son fundamentales para interpretar y planificar las ciudades que promueven el uso de la bicicleta, tenemos que entender de dónde venimos para saber hacia dónde nos proyectamos. Bajo qué parámetros se construyó nuestra urbe y las lógicas de los distintos polos movedizos que se han ido agrupando de acuerdo a las necesidades de los ciudadanos.

Ibarra, esa casa grande de todos, reúne muchas condiciones que no las tienen otras ciudades para que la bicicleta sea un medio de transporte ideal. Es una ciudad plana, tiene un trazado en el centro histórico a manera de cuadrícula, sus calles son anchas, tiene distancias cortas, su clima es andino templado a tal punto que se la llama la ciudad de la eterna primavera. De acuerdo a las Naciones Unidas las mejores ciudades para vivir son las que tienen menos de 200.000 habitantes, según el INEC la ciudad blanca tiene 181 000 habitantes.

El uso de la bicicleta no solo significa un medio para desplazarse sino debe ser entendida como una acción filosófica y una opción de vida porque nos lleva a un encuentro con el ser y con el espacio circundante. Para quien conduce una bici todo desplazamiento es una manera de aprovechar su tiempo y su espacio, aunque lo haga de manera inconsciente. Destina su viaje para hacer ejercicio, incluso he visto que sobre dos ruedas se rescata el carácter oratorio, el saludo es más cercano, su manubrio está al mando. No se tiene cinco o seis toneladas de latas que le encierren en la lógica de la modernidad.

Esta pequeña acción puede generar varios cambios, cuando nos subimos a la bicicleta, ésta se encarga de llevarnos cada vez más lejos, el estado físico cambia, pongo a este constante proceso como analogía para explicar las distintas acciones que generan los colectivos con sus acuerdos, fracciones y resistencias.

Los ciclistas se topan con que la estructura de la ciudad no está hecha para ellos, porque las ciudades como son centros de poder, construyen sus discursos de movilidad en torno a los autos, sin embargo no podemos hablar de opresión sin resistencias. Es ahí donde los colectivos y organizaciones han trabajado para mejorar los procesos a través de acciones concretas y proyectos que han llegado hacia la gobernanza tal es el caso del colectivo biciactivista Bicikultura.

La educación desde las bases, escuelas y colegios y los actores de movilidad es clave para que Ibarra sea una ciudad biciamigable. Temor, comodidad, orgullo y prejuicios han hecho que muchos ciudadanos no perciban a la bicicleta como un (no medio sino entero) transporte bisagra frente al recurrente sedentarismo que tanto ha salpicado a la mentalidad moderna.

De acuerdo a varias experiencias tanto en el país como fuera, podemos deducir que no hace falta, muchas veces, la existencia de ciclovías para masificar su uso y para que los conductores nos respeten. No se trata de pintar el asfalto para ayudar a reducir la contaminación ambiental y las enfermedades cardiovasculares, se trata de un proceso educativo de socialización constante. Es clave entender que todos somos peatones, incluso quienes utilizan el auto a diario, por lo tanto el peatón es quien siempre tiene la prioridad. Sin embargo uno de los primeros trabajos es la colocación de parqueaderos de bicicletas en puntos de mayor afluencia en la ciudad, una persona viaja en un transporte cómodo y seguro, que sabe que estará ahí luego de parquearlo.

Las culturas de movilidad urbana en una sociedad no son malas ni buenas por sí solas, simplemente existen y son. Lo correcto es hablar de varias culturas, debido a que las sociedades y comunidades son diferentes entre sí de acuerdo a sus contextos, y es ahí donde surge a decir de Michel de Certeau una inquietante familiaridad de la ciudad.

Hay muchas personas para las que no va a resultar conveniente usar la bicicleta y está bien, tenemos que aprender a respetar otros medios de vialidad, el problema radica al utilizar el auto cuando no es necesario.

No olvidar que los políticos están ahí porque nosotros los ponemos, no llegan solos, por lo tanto están para ayudarnos y no al contrario, tampoco son enemigos hay que buscar los espacios y trabajar con ellos, para que la llamada voluntad política que varias veces ha tenido rupturas pero también consensos, posibilite que la movilidad sea vista como lo es, un inherente derecho humano, así como *El derecho a la ciudad* que propone Lefebvre.

Armando Silva en su texto *Imaginario urbanos* afirma que São Paulo no sólo es grande, sino que sus ciudadanos se la imaginan más grande de lo que es, esta cualidad de fantasía no solo produce efectos en la percepción sino se expresa en sus calles y cotidianos. En este sentido a Ibarra la hacen más pequeña de lo que es. Y no hablo en términos de espacialidad sino en la complacencia con su entorno y lo que nace de él. Cierta ocasión al salir de una función de cine silente escuché decir “en Ibarra no pasa nada”. Es ahí cuando tardas en averiguarte a ti mismo lo apropiado para no todos, claro

está, en responder. Leve sonrisa y salí del lugar. Es muy injusto caer en la generalización, pero más injusto es la indiferencia. Es por ello que he tratado de hacer esta investigación primero en honor a la ciudad que me ha hecho quien soy, y segundo por una responsabilidad social de evitar el facilismo por un aire más sano. En nuestras piernas está la decisión, o pedaleas por tus hijos, o quemas gasolina como si fuese un recurso renovable. ¿Si puedes por qué no?

Finalmente entender que las vías y las calles nos pertenecen a todos por lo tanto podemos hablar de una COEXISTENCIA y siempre ponerse en los zapatos del otro, solo así podemos lograr un comportamiento apropiado al momento de ser parte de nuestro espacio público. Según Víctor Vich, la cultura es un universo simbólico donde los sujetos actúan de manera diferente para la constitución y construcción de identidades sociales. Es decir reconocerse a partir de la RELACIONALIDAD, no es posible considerar a la diferencia (al otro) como algo que surge de dos entidades (modelo binario), la diferencia hay que entenderla como el resultado que se da en la práctica luego de todo un proceso abierto a descentrar los saberes hegemónicos y totalitarios que han perturbado su autoridad.

Podemos escoger lo que comemos, podemos escoger lo que compramos, pero no podemos escoger el aire que respiramos.

Pedal, pedal, pedal...

Referencias:

- Albán Gómez, Ernesto. 2011. "Homenaje a Carlos Suárez Veintimilla". Kipus: revista andina de letras. 13 .II Semestre. 3-7.
- Andrade Benítez, Jorge. 2017. "Tercer Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable". Ponencia. Cotacachi, 24 de marzo de 2017.
- Arellano, María. 2014. "Construyendo ciudad: un enfoque desde las subjetividades femeninas a partir de la decisión del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Quito". Tesis de Sociología, Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Augé, Marc. 2000. "El lugar antropológico". En *Los 'no lugares'. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
<<https://antropologiainacap.files.wordpress.com/2013/04/51458639-auge-marc-los-no-lugares-pdf.pdf>>.
- Ayala Mora, Enrique. 1985. *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*. Tercera edición. Corporación Editora Nacional.
- Barahona Sandoval, Carlos. 2015. *Fausto Raúl Yépez Almeida, el caballero de la ibarreñidad*. Colección Tahuando N° 199-200. Casa de la Cultura Ecuatoriana "Benjamín Carrión" Núcleo de Imbabura.
- Bauman, Zygmunt. 2004. "Espacio/tiempo". En *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bhabha, Hommy K. 1994. *El lugar de la cultura*. Manantial: Buenos Aires.
- Cadena-Gaitán, Carlos. 2016. "Segundo Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable". Conversatorio Café de Ciudad. Ibarra, 6 de julio de 2016.
- Camacho-Cabrera, G. (2009). Qué es cultura vial. En: culturavial.net. Disponible en Internet: <<https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>>.
- Cazorla, Jorge Isaac. 1997. *La Fundación de Ibarra -versión de la escritura paelográfica-*. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamin Carrión "Núcleo de Imbabura".
- Césaire, Aimé. 2006. "Discursos sobre el colonialismo". Ram - Wam Akal.
<<http://www.ram-wan.net/restrepo/decolonial/4-cesairediscurso%20sobre%20colonialismo.pdf>>.

- Chartier, Roger. 2000. Sociabilidad femenina y espacio público. Capítulo XI. En, *Entre el placer y el poder. Cultura escrito y literatura en la Edad Moderna*, Ediciones Cátedra.
- Constitución de la República del Ecuador. 2008. título II. “Derechos”, cap. Segundo, “Derechos del buen vivir”, art. 15. Montecristi: Asamblea Nacional.
- De Certeau, Michel. 1996. “Andares de la ciudad”. En *La invención de lo cotidiano. I Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- , 1999. *La cultura en plural*. Buenos Aires: Nueva visión.
- Deler, Jean-Paul. 2007. *Ecuador del Espacio al Estado Nacional*. Quito: Editorial Ecuador.
- Desarrollo (s/f.). En Significados.com. Disponible en: <<https://www.significados.com>>. [Consultado: 4 de Marzo de 2017].
- Di Virgilio, Mercedes y Perelman, Mariano, coord. 2014. *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires: CLACSO.
- Dussel, Enrique. 1994. *1492 El encubrimiento del Otro. Hacia el origen del “mito de la modernidad”*. La Paz: Plural.
- Eagleton, Terry. 1994. “El postestructuralismo” En: *Introducción a la teoría literaria*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Espinoza, F. 2016. “Ibarra debería ser una ciudad amigable con las personas”. *El Comercio* (Ibarra- Tulcán). 11 de septiembre de 2016.
- Fanon, Frantz. 2009. La experiencia vivida del negro, en Frantz Fanon, *Piel negra, máscaras blancas*, Capítulo V. Madrid: Akal.
- Forero, Óscar. 2013. Antropocentrismo, paz y derechos humanos, en *Globalización, paz y derechos humanos*, Comp. Programa Andino de Derechos Humanos, Universidad Andina Simón Bolívar-Sede Ecuador. Quito: Ediciones La Tierra.
- García, Márquez Gabriel. 2010. La soledad de América Latina, en *Yo no vengo a decir un discurso*. Bogotá: Mondadori.
- Gehl, Jan. 2014. “Ciudades para la gente”. Urban Gateway. Buenos Aires: Infinito <http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf>.
- Guevara, Ernesto. 1970. El socialismo y el hombre en Cuba, en *Obras, 1957-1967* Tomo II. La Habana: Casa de las Américas.
- Giddens, Anthony. 1990. *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza.

- Grupo, “Amigos de Ibarra”. 1995. *Monografía de Ibarra*. Volumen 1. Ibarra: Diario “La Verdad.
- Habermas, Jürgen. 1994. I. Introducción: delimitación propedéutica de un tipo de publicidad burguesa; II: Estructuras sociales de la publicidad. En, *Historia y crítica de la opinión pública*, 1962. Ediciones G. Gil, S. A. de C.V., México.
- Hall, Stuart. 2010. “Estudios culturales y sus legados teóricos” En: Stuart Hall. *Sin Garantías, trayectorias y problemáticas en Estudios Culturales*. E. Restrepo, C. Walsh, V.Vich (ed.). pp. 51-71.
- Henderson, Peter. 2010. *Gabriel García Moreno y la formación de un estado conservador en los Andes*. Quito: Iberia.
- Ingenieros, Colegio de, edit. 2008. Libro verde de Urbanismo y la Movilidad. Comisión de Transportes. Madrid: Almagro.
- Irvine, Ben. 2012. *Einstein y el arte de montar en bicicleta. Buscando el equilibrio en el mundo moderno*. España: Ciruela
- Jelin, Elizabeth. 2002. “¿De qué hablamos cuando hablamos de memoria?”. En *Los trabajos de la memoria*, 17-37. Siglo XXI: Madrid.
- Jiménez, Pedro. 2017. “El espacio: producto social y valor de uso”: Henri Lefebvre. *Marxismo Crítico*. Edición electrónica.
- Kigman, Eduardo. 2006. La idea del ornato, los higienistas y la planificación urbana. En *La ciudad y los otros Quito 1860-1940 Higienismo, ornato y policía*. Quito: FLACSO – Ecuador.
- , 2004. “Patrimonio, política de la memoria e institucionalización de la cultura”. Iconos. Revista de Ciencias Sociales. Quito: Flacso.
- , 1998. Historia, arquitectura y ciudad, en Procesos, revista ecuatoriana de Historia. N°12. Quito: Corporación editorial nacional.
- Kociatkiewicz, Jerzy, Kostera Mónica. 1999. “The anthropology of empty space”. En *Qualitative Sociology*.
- Kreimer, J. 2012. *Bici Zen*. Buenos Aires: editorial Planeta.
- Lefebvre, Henri. 1969. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Margulis, Mario. 2002. *La ciudad y sus signos*, México D.F: Red de Revistas, de América Latina y el Caribe.
- Mignolo, Walter. 2008. “La opción descolonial”. Letral. Número 1. p. 4 - 22.
- Molano, Frank. 2016. El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, 44. 3-19.

- Morales, Juan Carlos. 2017. Escritor e historiador ibarreño, entrevistado por el autor. Ibarra, 26 de julio de 2017.
- . 2013. “El caballero de fina estampa”. *Diario el Telégrafo*. Sábado 15 de noviembre de 2013. Sección Opinión.
- . 2002. *Poeta en Ibarra Carlos Suárez Veintimilla*. Ibarra: Pegasus.
- Moreano, Alejandro. 2009. Apología del peatón. Tomada de la edición impresa del Telégrafo, 18 de agosto de 2009.
- Palero, Juan Santiago. 2016. El derecho a la ciudad, según Henri Lefebvre. Del libro al movimiento. *Vivienda & Ciudad*. Volumen 3.
- Perec, Georges. 1974. *Especies de espacios*. Barcelona: Montesinos.
- Pesantes, Álvaro. 2016. Fundador de Bicikultura Ibarra, entrevistado por el autor. Ibarra, 20 de marzo de 2016.
- Pinto, Nataly, edit. Endara, Gustavo, coord. 2016. *Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras*. Quito: Friedrich Ebert Stiftung (FES)–ILDIS.
- Piñuel Raigada, José Luis. 2002. Epistemología, metodología y técnicas de análisis de contenido. Madrid: Universidad Complutense de Madrid
- Platán, Nelly. 2016. “Segundo Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable”. Conversatorio Café de Ciudad. Ibarra, 6 de julio de 2016.
- Prats, Llorenç. 1997. *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel Antropología.
- Ruffato, Luis. 2001. *Ellos eran muchos caballos*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- Santos, Milton. 1997. *La naturaleza del espacio*. Barcelona: Ariel.
- Sarlo, Beatriz. 1996. “Modernidad y mezcla cultural” en, Vázquez, Horacio, director, Buenos Aires, 1880-1930, Alianza Editorial: Madrid, pp. 183-195.
- . 2005. “Críticas del testimonio: sujeto y experiencia”. En *Tiempo pasado. Cultura de la memoria y giro subjetivo. Una discusión*, 27-58. Siglo XXI: Buenos Aires.
- Schlenker, Alex. 2013. “Indagaciones visuales en la representación fotográfica del Foto Estudio Rosales: cartografía de los flujos de poder”. Tesis doctoral, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.
- Silva, Armando. 2006. *Imaginario urbanos*. Bogotá: Arango.
- Van Dijk, Teun A. 1999. *El análisis crítico del discurso*. Barcelona: Anthropos.
- Vercoutère, Chari. 2016. “Segundo Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable”. Conversatorio Café de Ciudad. Ibarra, 6 de julio de 2016.

-----. 2017. Fundador del colectivo biciactivista Bicikultura, entrevistado por el autor.

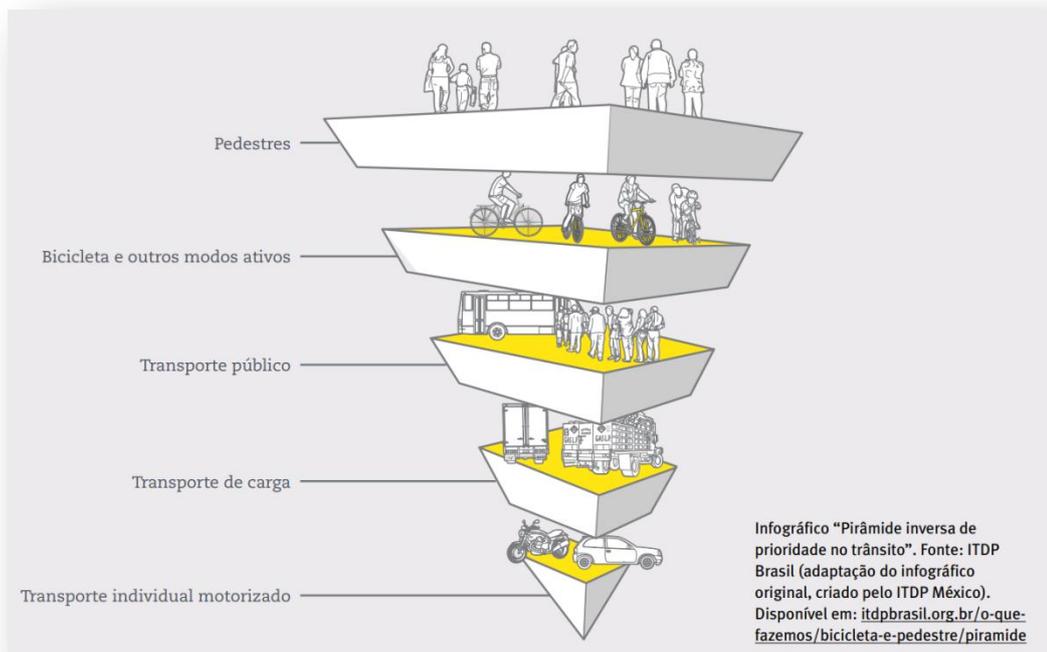
Ibarra, 19 de enero de 2017.

Walsh, Rodolfo. 1973. *Un oscuro día de justicia*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.

Anexos:



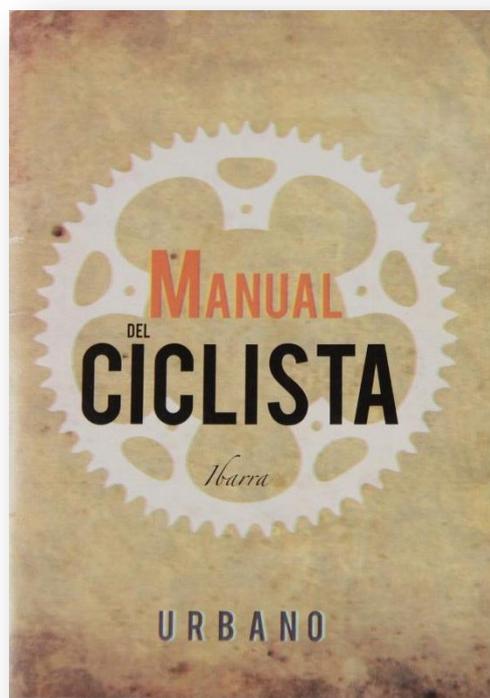
Anexo 1: Ibarra, la ciudad blanca, plana y templada. Sus condiciones geográficas la hacen ideal para el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte, al ser una ciudad plana, con clima templado, con calles anchas y con un diseño de cuadrícula no solo en su centro histórico. Fuente: <https://www.dropbox.com/sh/b0jyk2nchpl4j89/NIF6lqCQyb?preview=2012-06-25+13.08.24.jpg>



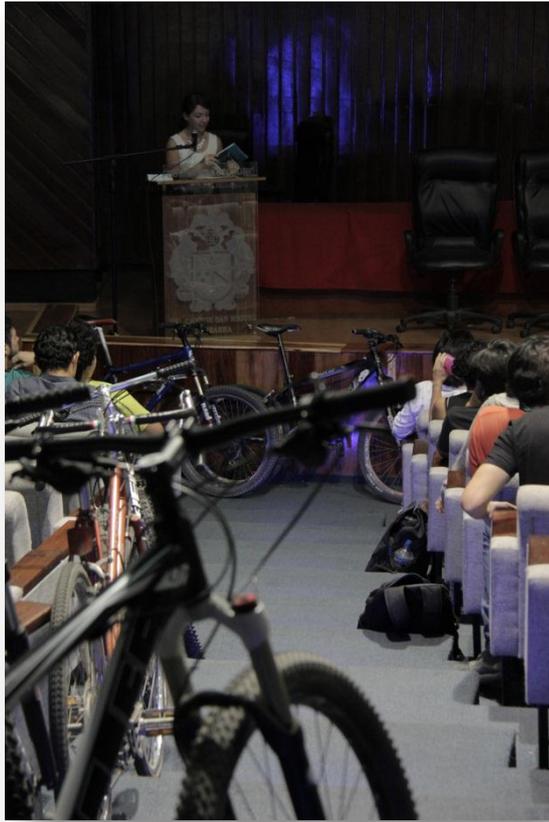
Anexo 2: Pirâmide inversa de movilidad.



Anexo 3: Representación visual del colectivo Bicikultura.



Anexo 4: Manual del ciclista urbano elaborado por Bicikultura en donde se muestran derechos y deberes, aspectos básicos de mecánica, consejos para pedalear seguro y las ventajas de integrar la bicicleta a la vida diaria.



Anexo 5: Segundo Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable. Debido a que no hay un parqueadero, los asistentes ubicamos nuestras bicicletas dentro del auditorio “Monseñor Leonidas Proaño”, en señal de protesta para garantizar la seguridad de nuestro medio de transporte.



Anexo 6: Bicipolo es otro de los proyectos del colectivo biciactivista “Bicikultura”. Todos los martes y domingo por la noche se reúnen en la cancha del parque “San Martín”. Fuente: Ciudad feliz.



Anexo 7: “Café de ciudad” como espacio de encuentro y oralidad en el epicentro cultural Gong, ubicado en la Avenida Atahualpa y Ricardo Sánchez.



Anexo 8: Cineforo en bicicleta en la Plazoleta “Francisco Calderón”. Fuente: Ciudad feliz.



Anexo 9: Placemaking, planificación, diseño y gestión de los espacios públicos a través de una ciclovía y estacionamientos para bicicletas en la calle “Simón Bolívar”.



Anexo 10: Empoderamiento del espacio público a través de encuentros con la ciudadanía, al fin de cuentas la ciudad es de la gente. Fuente: Ciudad feliz.



Anexo 11: Contenido del Manual del ciclista elaborado por Bicikultura.



Anexo 12: Nota de prensa del diario ibarreño “El Norte” publicada el 31 de julio de 2017.



Anexo 13: Como parte del Segundo Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable se desarrolló el primer concurso fotográfico con temática de la bicicleta con una participación de 18 expositores con 65 fotografías y una asistenta a la galería fotográfica de aproximadamente 200 personas.



Anexo 14: Fotografías en blanco y negro como contemporáneas se expusieron a la ciudadanía. Fuente: Ciudad feliz.



Anexo 15: “No permitiremos que un país de ciclistas nos corte el camino”. Publicidad de Volkswagen en el partido Francia - Holanda.



Anexo 16: La pedaleada en Ibarra. Avenida Eugenio Espejo.



Anexo 17: Segundo Foro de Movilidad con la presencia de panelistas nacionales y extranjeros. Auditorio Monseñor Leonidas Proaño.

#ciudadeshumanas
ESPACIO 2: Equidad de género y bicicleta.
 Modera: Carolina Salazar



Carolina Salazar
(Ibarra)

Ecóloga Humana, ciclista, activista ciudadana y miembro del Colectivo La Ciudad Verde Ecuador.



Carmita Cifuentes
(Ibarra)

Ciudadana, 76 años de edad, ocupa la bicicleta como medio de transporte y trabajo, desde hace 11 años ella reparte bizcochos y pan por toda la ciudad de Ibarra.



Margarita Arias
(Cuenca)

Mujer, madre abuela, 52 años, ciclista urbana y de montaña, egresada de la carrera de Género y Desarrollo, defensora de los derechos de las mujeres, y el derecho a la ciudad, siempre en busca de encontrar mecanismos que mejoren la calidad de vida de la gente, sobre todo desde el sentido de pertenencia como son los barrios. Forma parte del colectivo ciudadano "Cuenca ciudad para vivir".

Ha participado como expositora en congresos sobre movilidad urbana y ciclovías fuera y dentro del país, así como en eventos sobre el derecho a la ciudad y participación ciudadana. Miembro fundador de la fundación Biciñan, y creadora del proyecto Biciwami.

Anexo 18: Conversatorios del Tercer Foro Académico Ciudadano de Movilidad y Desarrollo Sustentable realizado en marzo de 2017.

Anexo 19: Poema de Carlos Suárez Veintimilla tomado del libro “Poeta en Ibarra” editado por Juan Carlos Morales.

BUS

“Señor de mi bus de a dos reales,
te doy gracias porque estoy cansado
y he hallado asiento junto a la ventana
que lame, como un perro amigo, la luz del ocaso.
Si fuera manejando un automóvil,
no pudiera estar así tranquilo, mirando
los guiños de los letreros luminosos,
los brazos estirados/ de la ciudad que bosteza,
los ojos fijos y duros de los autos,
las pupilas veladas de la gente cansada,
la mano gris de la tarde sobre el paisaje despintado.
Aquí adentro, los pobres, con la tarde en los ojos
vamos un poco apretados;
una mujer con la canasta vacía
y una sombra de ausencia en los ojos helados;
la sonrisa de una niña
-sobre tanta cosa marchita, ¡rosa de milagro!-
¡Cierro los ojos y pienso!
que te tengo a mi lado cuando viajo,
olvidado de que eres Dios, para sentarte
junto a mí, como hermano.
Pero hoy me cuesta trabajo descubrirte
en el que va junto a mí, un poco borracho
pero tranquilo y silencioso,
las manos juntas y los ojos bajos;
me cuesta prescindir, para sentirte, del vago olor del trago.
Pero, al fin, en la penumbra
del bus, tu rostro poco a poco se va iluminando;
y te veo a través de la pobreza
del dolor de los ojos fatigados, de la vieja camisa de marca inglesa,
de los callos que ennoblecen esas manos.
Él ha alzado la frente;
nos vemos, nos entendemos sin hablarnos.
Tengo que bajarme en la próxima parada:
como te agradezco por haber viajado
por dos reales, los dos
¡juntos, como dos hermanos!.”

Anexo 20: Crónica elaborada por el autor en un ciclopaseo.
Véase el video en: <https://www.youtube.com/watch?v=us2zDqIlnAK4>

Madre ciclera

Motivaciones, intenciones y acciones dentro del Tercer Foro de movilidad y desarrollo sustentable. El lazo afectivo de la madre desde el parto hasta el viaje. La protección es primero, cascos en su lugar, eso sí, encima de un gorro que protege del frío en la ciudad donde hoy se respira un aire diferente. En movimiento va un señor que ensaya y afina su gravedad, al fin y al cabo como a un músico y un ciclero - el compás y el cómo montar una bici - nunca lo olvidas.

Al ponerse a punto sonrío. Por esta vez, pasé por alto el “si pedimos una bici” que me dijeron al costado, mejor seguí grabando. Un niño y su madre ayudan, en un potente y cariñoso furtivo momento, aquellos en donde no opera lo imperativo, son simples y grandes manos, son fuertes y eternos actos.

Margarita que desde Cuenca nos visita, se acerca a la escena aunque sale de prisa, asumo que en ese momento fueron a traer su bici que le prestaron para el camino. Un par de cascos salen de la funda que son compartidos para los de a pedal. ¿Ya te abrochaste? replica la señora luego de ajustar la silla para montar del caballo de acero. La “6 de julio” también pasea. El primer intento para subir suelta la risa de la madre, al segundo ya estaba su hijo frente a ella. Ahora que estamos equipados transitemos lo bohemio que encierran las calles, de tertulias y pasillos, de cuentos y ladridos.

La banda, esa que repentinamente se ubica en una vereda, un balcón o un portal, no necesita ser vista para que su presencia nos visite. El pequeño con su sangre y el mayor va primero.