

UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR

SEDE ECUADOR

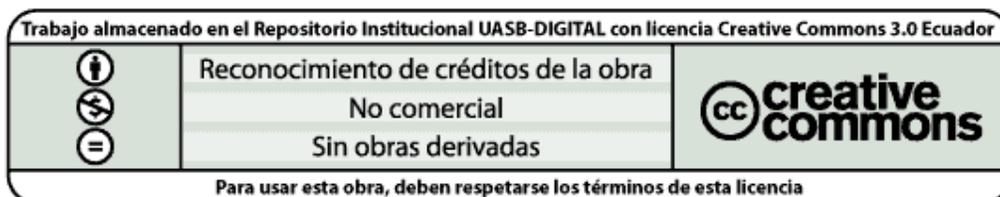
ÁREA DE LETRAS

**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN ESTUDIOS DE LA CULTURA
MENCIÓN EN COMUNICACIÓN**

**CULTURA “CICLERA” EN QUITO, POLÍTICAS DE MOVILIDAD:
ESTUDIO DE CASO CICLÓPOLIS Y AL SUR EN BICI**

GABRIELA PROAÑO

2012



**CLAUSULA DE CESION DE DERECHO DE PUBLICACION DE
TESIS**

Yo, María Gabriela Proaño Cortez autora de la tesis intitulada **Cultura “Ciclera” en Quito, políticas de movilidad: estudio de caso Ciclópolis y al Sur en bici**, mediante el presente documento de 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 Magister en Estudios de la Cultura, Mención Comunicación, 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 12 de junio de 2013

Firma:

UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR

SEDE ECUADOR

ÁREA DE LETRAS

**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN ESTUDIOS DE LA CULTURA
MENCIÓN EN COMUNICACIÓN**

**CULTURA “CICLERA” EN QUITO, POLÍTICAS DE MOVILIDAD:
ESTUDIO DE CASO CICLÓPOLIS Y AL SUR EN BICI**

GABRIELA PROAÑO

DIRECTOR: HERNÁN REYES

Quito, Noviembre 2012

ABSTRACT

La presente investigación contiene una aproximación analítica de tipo socio-cultural y de carácter exploratorio, sobre una de las nuevas tendencias de la movilidad urbana en Quito: *el uso cotidiano de la bicicleta*. Una actividad, que se ha tornado en un modelo diferente para la movilidad, en una nueva forma de habitar, experimentar y construir sentidos en la ciudad.

Este trabajo, ha partido del supuesto que el uso de la bicicleta es un modelo diferente de movilidad urbana, a partir de tres ejes fundamentales: primero, la relación existente entre lo alternativo-saludable, entendiéndose como una forma de promover una vida más sana, menos costosa, más amigable con el entorno y con el ambiente, segundo, como una expresión urbana que nace de los sectores de clase media, en donde jóvenes y adultos apuntan a la promoción de una forma diferente de movilidad, y tercero, se ha considerado a esta actividad como una práctica cultural en la medida en que se ha convertido para muchos en un estilo de vida, generando así, diversos simbolismos alrededor de esta.

Finalmente, el lineamiento de la investigación, gira en torno a un análisis sociocultural sobre la movilidad en bicicleta, y cómo esta se ha insertado en las políticas públicas que impulsa el Distrito Metropolitano de Quito.

AGRADECIMIENTOS

Una vez concluida esta investigación quiero agradecer a todas y cada una de las personas que de uno u otro modo colaboraron para la realización de mi trabajo, en especial, a los ciclistas urbanos por permitirme conocer de cerca el devenir de su esfuerzo para integrar de manera organizada a la bicicleta como un medio diferente de movilidad en Quito.

Quiero agradecer también a todos los profesionales que, desde su experiencia y conocimiento, supieron compartir las distintas interpretaciones y lecturas sobre este tema, para posibilitar con ello, que la investigación se enriquezca en la interrelación ciclista-urbe.

Quiero dirigir mi más profundo agradecimiento a las personas que me acompañaron de cerca, desde el inicio hasta el fin, en este descubrimiento que simbólicamente concluye con el trabajo de tesis: mi familia y amigos.

Finalmente, a mi tutor, Hernán Reyes, por su paciencia, dedicación, e infinita generosidad en el ejercicio de la dirección de mi tesis: mil gracias.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO I	
CULTURAS E IDENTIDADES URBANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO	
1.1 Culturas urbanas: expresiones de la vida en la ciudad	13
1.2 Culturas urbanas y configuración de identidades sociales	23
1.3 Ciudad y espacio público: lugar para las prácticas e intercambios sociales	26
1.4 La ciudad: como horizonte de múltiples percepciones	29
CAPÍTULO II	
MOVILIDAD URBANA Y POLÍTICAS PÚBLICAS: DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL DEL USO DE LA BICICLETA	
2.1 Movilidad urbana: la bicicleta una opción diferente de transporte	35
2.2 Las políticas públicas metropolitanas en torno a la movilidad en bicicleta	44
2.3 La movilidad <i>ciclera</i> en Quito	50
2.4 Dimensión social, cultural, y política del uso de la bicicleta	55
CAPÍTULO III	
ESTUDIO DE CASO (CICLÓPOLIS Y AL SUR EN BICI)	
3.1 La bicicleta: un hito en la historia de la movilidad urbana	60
3.2 La bicicleta y la ciudad	64
3.3 Estudio de caso Ciclópolis y Al Sur en Bici: análisis comparativo de las dimensiones sociales, culturales y políticas del uso de la bicicleta	66
3.4 Representación simbólica de las prácticas <i>cicleras</i>	76
CONCLUSIONES	84
ANEXOS	88
BIBLIOGRAFÍA	100

INTRODUCCIÓN

En la última década, Quito ha experimentado grandes transformaciones en varios de sus aspectos: territoriales, sociales, culturales, políticos, etc., debido en buena medida a la “modernización” de la ciudad, que trajo consigo desarrollo tecnológico, tendencias relacionadas con la globalización y procesos de urbanización. Estas dinámicas, han provocado nuevas necesidades, estilos de vida emergentes, nuevos comportamientos y demandas sociales en la ciudad.

Desde esta perspectiva, la ciudad en tanto espacio y escenario para la vida se convierte en una preocupación desde el ámbito de la política, la convivencia urbana y la preservación ambiental, pero, sobre todo, en una preocupación constante y cotidiana para la ciudadanía, que busca además desarrollar estilos de vida “diferentes”, en donde las relaciones sociales sean más armoniosas, confiables, seguras, es decir, más integrales. Esto configura presiones para que el sistema urbano actual responda a las nuevas necesidades y demandas de la población y, en relación a este contexto, la presente investigación pretende abordar uno de los temas fundamentales del mundo urbano: la movilidad

Así, este trabajo procurará analizar la nueva problemática relacionada con recientes tendencias de acción político cultural que han intentado contribuir a una movilidad diferente en la ciudad, - el uso cotidiano de la bicicleta en Quito-. Para dar cuenta de este nuevo fenómeno social, se considera primordial entender los diversos problemas que encierra la movilidad: conflictos de tránsito –principalmente con el tráfico vehicular–, efectos del incremento desmesurado de autos en la ciudad, malos usos del espacio público, problemas ambientales, aumento de accidentabilidad con

graves consecuencias para peatones, conductores, *cicleros* y motociclistas, e inadecuado funcionamiento del sistema de transporte que debilita profundamente la convivencia ciudadana.

Bajo esta mirada, en Quito surgen nuevas acciones sociales que intentan solucionar esta problemática, y una de ellas se ha expresado en el - uso de la bicicleta-, caracterizado como un novedoso modelo de movilidad, y como una nueva forma de convivir, experimentar y construir sentidos en la ciudad.

El enfoque de esta investigación se centra en un análisis sociocultural del uso de la bicicleta, y cómo esta ha incidido en las políticas públicas y culturales de la ciudad, tomando como casos de estudio, a la organización Ciclópolis y al colectivo Al Sur en Bici. El propósito es analizar las prácticas materiales y simbólicas de estas dos agrupaciones, además, se examinar las diferentes percepciones, intereses, razones y motivaciones por la cual estos colectivos promueven el uso de la bicicleta, no solo como una herramienta para la movilidad, sino, como una forma para proyectar socialmente otros “estilos de vida” urbana.

Bajo esta entrada, el desarrollo de este estudio se estructura así: el primer capítulo profundiza un marco teórico que aborda tres variables fundamentales: culturas, identidades urbanas y espacio público. En este acápite se entenderá a la cultura urbana desde el enfoque que propone José Luis Romero en su obra, *La ciudad occidental, culturas urbanas en Europa y América*, quien considera a las culturas urbanas “como expresiones sociales que provienen de los procesos de la urbanización o metropolización, característicos de las grandes ciudades, ubicando entre ellas, a las

culturas de clase media y las culturas de clase popular”¹. En los casos que se analizarán, el uso de la bicicleta corresponde a un sector social que pertenece mayoritariamente a la clase media, quienes usan a la bicicleta como un modo de transporte diferente de movilidad. Además, Romero propone entender a las culturas urbanas como formas singulares de cultura que se traducen en ciertos estilos de vida. A partir de esta consideración, se entenderá que el uso de la bicicleta es una cultura urbana emergente, proveniente de un sector de clase media, y productor de un nuevo estilo de vida.

Así mismo, se indagará sobre las *identidades urbanas* desde la propuesta de Reguillo², en cuanto inscribe a la identidad a partir de las perspectivas de la identificación y la diferenciación. Este enfoque, permite comprender a las identidades como una dimensión simbólica, que intentan diferenciarse del resto y, como bien lo plantea Eduardo Kingman³, se configuran en la medida en que los sujetos desempeñan diversos roles en su vida diaria, y por todo un juego de elementos culturales resultado en gran parte, de los diferentes roles que cumple y que incluye las formas como va percibiendo y definiendo a los otros. Además, cabe decir que las identidades se configuran de aquellos conflictos que se forman de las prácticas sociales, de las diferencias que se expresan en aquellas acciones de resistencia que de alguna forma el individuo lo expresa en su diario vivir.

No obstante, Jordi Borja señala que, “la identidad no puede ser estática o referirse a unas esencias por definición permanente, sino reformulada y reelaborada constantemente mediante la incorporación de nuevos elementos resultantes de dinamismos económicos, culturales, geográficos (...) y nuevas cohesiones que generen

¹ José Luis Romero, *La ciudad occidental: culturas urbanas en Europa y América*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno S. A., 2009, p. 285.

² Rosana Reguillo, *Emergencias culturales juveniles*, Bogotá, Norma, 2000. p. 41.

³ Ton Salman y Eduardo Kingman, *Antigua modernidad y memoria del presente, culturas urbanas e identidad*, Quito, FLACSO, p. 23.

los proyectos colectivos”⁴. Según Borja, las identidades no pueden ser estáticas ni referirse a una sola, pues se redefinen constantemente y son el resultado de dinamismos socio-espaciales, culturales, demográficos, como así mismo lo expone Reguillo. A partir de estos enfoques, se ha aplicado dicha definición a las identidades urbanas para el caso de los ciclistas, en la medida en que ellos se identifican con la práctica de la bicicleta, pero al mismo tiempo, cada uno tiene su particular forma de diferenciarse e identificarse de acuerdo con su tendencia política, ideológica y filosófica frente a la bicicleta. Bajo esta aproximación, los ciclistas configuran sus identidades en base aquellas tensiones y diferencias que en cada uno coexisten, lo que provoca la toma de una posición política en detrimento de sus ideologías y forma de vida. La política, así, es entendida desde esa lucha y resistencia permanente de los cicleros por apropiarse de las calles, expresarse, identificarse y transformar a la ciudad, en un espacio potencialmente transitable para las bicicletas.

Por otro lado, se analiza al *espacio público* desde la perspectiva de Manuel Delgado, quien define a esta categoría como un lugar de interacción social, de flujos comunicativos, que permite una interacción permanente. Mientras que Jordi Borja afirma que “la ciudad es ante todo un espacio público, un lugar abierto y significativo en el que confluye todo tipo de flujos”⁵: Desde estas dos aristas, se analiza al espacio público como parte de la ciudad, como el lugar donde se efectúan las dinámicas culturales, reciprocidades sociales; donde se crean múltiples simbolismos; y en el cual, se multiplican experiencias individuales y colectivas.

En el segundo capítulo, se indagará a la *movilidad urbana* como un componente fundamental en la ciudad, y como una de las necesidades más importantes del mundo urbano, pero además, como un derecho ciudadano del circular de una manera fluida,

⁴Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza S. A., 2003, p. 301.

⁵Ibíd.21.

accesible y segura. “La movilidad describe a todos los aspectos relacionados con las necesidades del movimiento y, por lo tanto, representa el lado de las necesidades”⁶. En este punto se inscribe a la movilidad principalmente como un derecho y una necesidad de la ciudadanía.

Paralelamente, se analiza la visión de la oficialidad, es decir, del gobierno local frente a la movilidad en bicicleta, así mismo, se indaga cuánta atención ha prestado y qué tipo de políticas públicas han sido llevadas dentro del Distrito Metropolitano de Quito. En base a ello, se examina si el discurso y la política municipal han sido coherentes con su gestión. Complementariamente, se desarrolla un breve acercamiento sobre el surgimiento del uso de la bicicleta en Quito, y cómo esta ha evolucionado hasta la actualidad.

Finalmente, en el tercer capítulo se examina puntualmente la representación social, cultural y política del uso de la bicicleta, determinando e identificando las diversas perspectivas de los dos casos de estudio: Ciclópolis y Al Sur en Bici. En este apartado, se reúne un conjunto de criterios y opiniones de los ciclistas urbanos, y también, la gestión que han venido ejerciendo las autoridades competentes respecto a la bicicleta.

Se aspira que este trabajo constituya un primer aporte investigativo sobre la realidad de los ciclistas, ya que este modelo de movilidad se ha convertido en una expresión fuertemente simbólica de proyectos y utopías en la ciudad. Cabe señalar que la intención de este primer enfoque teórico y analítico, sea un aporte para comprender cómo y qué efectos ha causado en la sociedad y en la gestión pública, tomando en cuenta que este tema ha merecido poca atención de parte de la opinión pública y del mundo académico.

⁶Konrad-Adenauer-StiftungeV. *Gestión Local y Desarrollo Municipal*, Chile, Fundación Konrad Adenauer, 2011, p. 44.

CAPÍTULO I

CULTURAS E IDENTIDADES URBANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO

1.1 Culturas urbanas: expresiones de la vida de la ciudad

Como bien lo explica Fernando Carrión, a partir de la segunda posguerra se inició una nueva lógica de urbanización basada principalmente en la metropolización del modelo económico. Este proceso configura un nuevo patrón del proceso de globalización en las ciudades latinas: “estaríamos entrando en una urbanización caracterizada como introspección cosmopolita, es decir, de regreso a la ciudad construida, pero en un contexto de mundialización o globalización”⁷. A partir de esta perspectiva, podría suponerse que vivimos una nueva coyuntura urbana en América Latina, que se expresa a través de tres ejes concurrentes (cambios demográficos, el fenómeno de la globalización y el desarrollo tecnológico). Tres componentes que tienden a modificar representativamente el ámbito urbano.

Por su parte, José Luis Romero considera que el proceso de la modernidad es una condición urbana que puede vincularse directamente con otro tema, al fenómeno de la migración *–campo-ciudad–*, cuyo sentido principal fue el desplazamiento del campo a la urbe, es decir, a lugares de mayor confluencia y concentración del capital. Esto sin duda, generó la aparición de una nueva matriz urbanística denominada *centralidades*.

⁷ Fernando Carrión, *Ciudad, memoria y proyecto*, Quito, OLACCHI, 2010, p. 15.

La percepción del fenómeno urbano como un campo histórico, en el que se expresa un estilo de vida –y no un estilo cualquiera, sino uno de los posibles que han conocido el desarrollo histórico–, es una apreciación relativamente moderna. No es por azar que el fenómeno surge a mediados del siglo XIX. Corresponde al momento en que la industria acentúa la distinción entre campo y ciudad⁸.

No obstante, “desde 1880, muchas ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar nuevos cambios, esta vez no solo en su estructura social, sino también en su fisonomía. Creció y se diversificó el paisaje urbano y se alteraron las tradicionales costumbres y las maneras de pensar de los distintos grupos de las sociedades urbanas”⁹. Así, es como se gestaron cambios sustanciales que operaron en la estructura económica de casi todos los países de Latinoamérica, y donde además, se crearon nuevas fuentes de trabajo, lugares de concentración y recreación masiva, nuevas edificaciones, lo que llevo consigo nuevas prácticas sociales.

Este proceso produjo una suerte de renovación de las costumbres y de los estilos “tradicionales” de vida que prevalecían en las grandes ciudades y las metrópolis. A mediados del siglo XIX en las ciudades latinoamericanas se extendió un proceso de inmigración externa, que fue complementado por una inmigración interna y esto hizo que las ciudades empezaran a tomar otra cara, en la medida en que no solo implicó un cambio urbanístico en términos de estructura física, sino, un cambio en los ámbitos político, social, económico y cultural de las sociedades.

Bajo este orden, el proceso de urbanización en América Latina derivó principalmente el fenómeno de la sobrepoblación de algunas ciudades de esta región, como el caso de: Buenos Aires, Río de Janeiro y San Pablo, que rebasaron los diez mil millones de habitantes, según Fernando Carrión. “Además existen 16600 municipios,

⁸ José Luis Romero, *La ciudad occidental, culturas urbanas en Europa y América*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno, S. A., 2009, p. 103.

⁹ José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno, S. A., 2007, p. 247.

(...). Todos son parte del proceso de urbanización que vive América Latina desde la segunda posguerra. En 1950, el 41% vivía en ciudades, cuando hoy casi es el doble”¹⁰.

Esto muestra, cómo América Latina se convierte en una región considerablemente urbana, por la cantidad poblacional, por los cambios estructurales y urbanísticos, pero sobre todo, por el peso sociopolítico y económico que adquieren sus ciudades.

A partir de aquello, la noción de *ciudad* en América Latina se transforma debido al proceso de urbanización y globalización que configura la constitución de nuevos procesos regulatorios, normativos, organizativos y administrativos. El horizonte de este proceso de urbanización, convierte a la ciudad en un espacio político por excelencia, un espacio donde se concentra la diversidad cultural, un lugar abierto y significativo, en donde converge todo tipo de flujos individuales y colectivos.

Este proceso, de alguna manera generó cambios en la dimensión cultural de la sociedad (en la configuración de identidades, en los comportamientos sociales, en las prácticas cotidianas, en los estilos de vida, en las formas de convivir, en las formas de representarse, de comunicarse, etc.). Simultáneamente, Quito no deja de estar aislado a este nuevo patrón, en la medida en que la ciudad vivió una etapa de resignificación y reestructuración socio-territorial, que se enmarcó fundamentalmente con la idea de progreso en términos de desarrollo geopolítico, y con la idea de inclusión del “mundo urbano”, según Eduardo Kingman. Bajo este referente, nuestra ciudad ha cambiado gradualmente en distintos ámbitos: geográficos, sociales, culturales, políticos, económicos, etc., por lo que “en este último cuarto de siglo, se ha producido un cambio estructural en el patrón de urbanización del Ecuador y en el desarrollo urbano de las ciudades: de lo rural a urbano, de municipio a gobierno local, de ciudad periférica a ciudad construida, y finalmente de la ciudad como un nuevo contexto”¹¹. Ecuador

¹⁰Fernando Carrión, *La ciudad construida; Urbanismos en América Latina*, Quito, FLACSO, 2001, p. 123.

¹¹Ibíd., p. 81

también se ha transformado en un país eminentemente urbano, donde se han instaurado procesos regulatorios para el funcionamiento y el uso de la ciudad, se han fundado sistemas fuertes de control social, políticas que norman y regulan la existencia y el funcionamiento de la misma, en donde los habitantes entran en una lógica de disciplinamiento y cumplimiento con ciertos dispositivos normativos.

Por otro lado, como bien lo señala Kingman¹², con el surgimiento de la modernidad se impuso una serie de normativas y reglas para el control de la población y de la ciudad, con el propósito de gobernar el espacio público y el comportamiento de los habitantes. Como consecuencia de este proceso, la ciudad opera como una especie de sistema de racionalización creciente de la vida social.

Desde esta perspectiva, la ciudad se vuelve un espacio socialmente constituido por la gente que la habita, por las normas, así, como por las políticas que la estructuran, organizan y regulan. A partir de esta breve reflexión, sobre los cambios que ha sufrido la ciudad debido al proceso de urbanización, se indagará puntualmente acerca de la dimensión cultural en la vida urbana, vinculada con aquellas prácticas cotidianas que los sujetos desarrollan en la urbe. Para dar cuenta de esto, se considera fundamental formular un marco teórico que oriente la comprensión de las *culturas, identidades urbanas* y *espacio público* (espacio público entendido como parte del mundo urbano). El fin de esta aproximación, es explorar bajo qué órdenes categorial, contextual y descriptivo se inscriben los fenómenos indagados.

Para el desarrollo de este acápite se partirá entonces, por una descripción general sobre qué es cultura y cómo se articula con la urbe, tomando en cuenta las prácticas sociales que adoptan los individuos en la ciudad y que son parte de la vida cotidiana y del mundo simbólico. Frente a ello, se examinará las culturas urbanas como una

¹² Eduardo Kingman, *La ciudad y los otros, Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*, Quito, FLACSO, 2008.

expresión de la ciudad. Para contextualizar mejor esta categoría, es necesario abordar la noción de cultura. Según Esteban Krotz:

La cultura puede ser sinónimo de una agrupación humana (natural como una etnia, macrosocial como los integrantes de un rama de una actividad productiva,...) pero también es utilizado el vocablo para designar el producto de una agrupación de este tipo o el espacio simbólico en el cual se desenvuelve y mediante el cual se distingue de otras agrupaciones.¹³

Se destaca este punto en la medida en que la cultura se asienta en todas las dimensiones sociales de la vida de los sujetos, en los comportamientos y prácticas cotidianas, en su forma de concebir al mundo. En este sentido, la cultura es una construcción social que permea en todas las bases sociales e individuales y que constituye un valor simbólico.

Por otro lado, recogiendo el enfoque de Bolívar Echeverría, se puede definir a la cultura como una expresión que viene del comportamiento y la dimensión humana.

Puede verse entonces, que la dimensión cultural de la existencia no solo está presente en todo momento como un factor que actúa de manera sobre determinada en los comportamientos colectivos e individuales del mundo social, sino que también puede intervenir de manera decisiva en la marcha misma de la historia.¹⁴

Desde esta definición, la cultura es una expresión que ocupa un lugar fundamental en la vida urbana y para dar cuenta de ello, es necesario puntualizar qué se entiende por *urbano*. Según Manuel Delgado, lo urbano es un lugar de interacción

¹³ Esteban Krotz en *Los estudios culturales en México*, Fondo de cultura económica, coord. de José Manuel Valenzuela, México D.F., CONACULTA, 2003, p. 105.

¹⁴ Bolívar Echeverría, *Definición de la cultura*, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México Facultad de Filosofía y Letras, Ciudad Universitaria, 2001 p. 26.

social, de cohesión comunitaria: “lo urbano suscita un tipo singular de espacio social: el espacio urbano. Como todo espacio social, el espacio urbano resulta de un determinado sistema de relaciones sociales (...)”¹⁵. Esta descripción da cuenta a la urbe como un campo de interacciones sociales, un lugar para las prácticas culturales donde se mezclan las acciones humanas.

El desarrollo de este argumento,- que intenta fijar a la cultura como parte de la urbe, crea sentidos, identidades e imaginarios-. No obstante, Fernando Carrión afirma que resulta imposible desenlazar la noción de cultura con la ciudad, pues “hoy se vive como nunca una gran articulación entre ciudad y cultura, al extremo que la línea divisoria entre ellas se hace bastante porosa, así como es imposible pensar la una sin la otra”¹⁶. Bajo esta mirada, es necesario puntualizar a la cultura urbana desde dos perspectivas, la primera, desde el enfoque de José Luis Romero quien afirma que la cultura urbana surge a partir del proceso de urbanización de las grandes ciudades, que ha generado un nuevo tipo de sociedad, vinculada sobre todo a una *cultura de clase media*. Así mismo, el autor expone que a partir de este proceso se acentúan dos grandes formas de creación cultural: la primera, los relaciona con el grupo de los integrados, de la que se analizará en esta investigación, y la segunda, con los grupos marginales. Los grupos integrados se relacionan con la “cultura de la clase media”, misma que posee ciertas particularidades, como; la forma de representarse y convivir en la ciudad, las formas de relacionarse y manifestarse en el mundo. “La clase media es la gran consumidora de cultura, y los toques de ese consumo son, precisamente, los de la clase media misma. Sin duda, la clase media de las metrópolis se ha masificado –como se han

¹⁵Manuel Delgado, *Sociedades Movedizas*, Barcelona, Anagrama S. A., 2007, p. 11.

¹⁶ Fernando Carrión, *Ciudad, memoria y proyecto*, Quito, FLACSO, OLACCHI, 2010, pp. 225-226.

masificado en alguna medida las clases altas—pero aun así sigue siendo la que crea la cultura singular de una metrópoli”¹⁷.

La segunda perspectiva que plantea Romero, afirma que en la metrópoli surge además, la *cultura de las clases populares*.

Hay sin duda una cultura de las clases populares integradas, pero de escaso relieve. Y no porque en determinado momento no haya sido fuertemente creadora (...) sino porque su creación no llega a tener vigencia hasta que no se incorpora al caudal predominante de la cultura de las clases medias, (...) tal ha sido el caso de la música popular, del habla, de la vestimenta, de la cocina o de la mitología urbana.(J. L. Romero, 2009 pp. 285)

Esta reflexión parte de la idea, que en la metrópoli se configuran varias culturas: *la cultura de clase media y la cultura popular*. Por un lado, la cultura de clase media responde a patrones sociales y culturales que se expresan a través de diferentes aspectos (nuevas relaciones sociales, nuevos estilos de vida, nuevos comportamientos, nuevas formas de coexistir en la ciudad, nuevas formas de mirar y entender la ciudad.). A partir de esta mirada, la cultura urbana supone ser un modo de vida en la urbe, en donde la figura de los actores establece un amplio sistema de simbolismos e identidades en la ciudad.

En este marco, se aplicará la propuesta de Romero, pues sostiene que la *cultura de clase media*, es una cultura que se desprende fundamentalmente del proceso de urbanización de las grandes ciudades. Este acercamiento, permite comprender que la cultura *ciclera* surge de una clase media, debido que se origina principalmente en la urbe, de un sector que promueve la bicicleta de la centralidad de la ciudad, y desde la necesidad de movilidad urbana .Mientras existen otros sectores que Romero ha

¹⁷ José Luis Romero, *La ciudad occidental: culturas urbanas en Europa y América*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno S.A, 2009, p. 285.

denominado *la cultura de las clases populares*, que ha sido relacionado con quienes usan la bicicleta como un medio de transporte vital para solventarlas las economías de sus hogares, un sector que por cierto, ha quedado invisibilizado y relegado por la sociedad.

A partir de ello, los ciclistas urbanos se caracterizan principalmente por la necesidad de movilizarse en la ciudad, con el fin de cumplir con sus tareas cotidianas como por ejemplo: ir al trabajo, ir a estudiar, llegar a sus hogares, y demás actividades que desarrollan diariamente. Este sector usa la bicicleta como una herramienta para la movilidad, y que además, es el sector que ha sido reconocido por la esfera pública.

Es así, que el proceso de la bicicleta viene, sobre todo, de la zona urbana y de un grupo de personas de clase media de la capital, mientras que existe el otro sector, la usa como un sustento de vida. A partir de este análisis, la presente investigación ha partido de la idea de que la bicicleta es reconocida desde un sector perteneciente a la clase media, mientras, que los sectores de clase popular, en este caso los *cicleros* comerciantes, quienes a tempranas horas del día venden sus productos para solventar sus economías han sido imperceptibles. En virtud de ello, se afirma que la práctica de la bicicleta fundamentalmente es reconocida de la clase media, en vista de que este sector ha impulsado una nueva forma de movilidad en la ciudad.

Desde otro punto de vista, Eduardo Kingman¹⁸ hace un análisis sobre las culturas urbanas en el contexto de América Latina y su reflexión se aproxima a las condiciones socio-históricas y económicas de ese contexto. Kingman hace una lectura etnográfica del surgimiento de las culturas urbanas y expone primero aquellas modificaciones que se han producido en la vida cotidiana de América Latina, y además, señala que las culturas urbanas en ese contexto desarrollaron una serie de indagaciones

¹⁸ Eduardo Kingman y Ton Salman, *Antigua Modernidad y memoria del presente, culturas urbanas e identidad*, Quito, FLACSO, 1999, pp. 20,21

que demostraron cómo las sociedades andinas se encontraban marcadas por una división de clases, de aspectos sociales y geográficos, que ciertamente conservaban elementos culturales locales. Pero, con el surgimiento de la Modernidad se han acentuado nuevas expresiones y desafíos culturales. “La Modernidad –hoy más que antes–está lejos de constituir un fenómeno externo a la cultura popular (...). Ha pasado a formar parte fundamental de la vida. De hecho, existe una interiorización mucho más profunda de valores y códigos modernos”¹⁹. Desde esta visión, Kingman propone tener en cuenta que muchas de las ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar nuevos cambios estructurales y culturales lo que modificó gradualmente el paisaje urbano, y además, alteró las tradiciones en términos de costumbres, ritos, religiones, etc. Esta transformación conllevó a que distintos grupos de la sociedad urbana y rural empezaran a tomar un rol protagónico frente a estos cambios, lo que configuró a su vez, la formación de una visión dualista en la urbe.

Sin duda, este fenómeno detonó el surgimiento de nuevas y diferentes prácticas culturales y, en efecto, esta metamorfosis estructural y social, a la que alude el autor, provocó el surgimiento de las *culturas urbanas* en la ciudad.

Ahora bien, respecto a cómo surge la práctica cotidiana de la bicicleta en el contexto de Quito, cabe señalar que nace a finales de los ochenta e inicios de los noventa, con la promoción de varios países del mundo que se reunieron para discutir problemáticas ambientales en que “se realizaron varios tratados, como el Kyoto y el de Río de Janeiro, con los que se intenta frenar la contaminación ambiental y el llamado “calentamiento global producto del crecimiento mundial del parque automotor”²⁰. Desde ese momento, se originan las primeras organizaciones sociales que trabajan para

¹⁹Ton Salman y Eduardo Kingman, *Antigua Modernidad y memoria del presente*, Quito, FLACSO, 1999, p. 22.

²⁰Sofía Gordon, *Movilidad Sustentable en Quito: una visión de los más vulnerables*, Quito, FLACSO, 2012 p. 88.

fortalecer una conciencia ecológica ambientalista en la ciudad, y una de estas organizaciones es Acción Ecológica que aparece en 1986. La misión de esta organización fue frenar y visibilizar los problemas ambientales que enfrentaba Quito, y en esa medida, Acción Ecológica, interesada por instaurar proyectos sustentables enfocados principalmente en generar conciencia social y disminuir los problemas ambientales, desarrolla en una de sus acciones, la creación de campamentos vacacionales por un grupo de jóvenes que realizaban charlas y promovían una visión diferente del mundo, relacionada con el cuidado del ambiente y la ciudad.

A partir de aquella acción, se introdujo poco a poco la práctica de la bicicleta en la ciudad y se emprende una nueva forma de convivir orientada a construir un nuevo modelo de movilidad (menos contaminante, menos costosa, más eficaz y más amigable).

Esta práctica ha detonado cambios importantes en la ciudad: la apropiación de los espacios públicos con el uso de la bicicleta, el surgimiento de nuevas actividades en la ciudad, la integración y el fortalecimiento de lugares de encuentro entre los ciclistas, la creación de nuevas vías para las bicicletas, nuevas prácticas culturales vinculadas a esta herramienta de transporte, etc. Aquellas características muestran ciertamente que esta práctica tiene un peso simbólico en la ciudad, porque además, crean identidades, imaginarios, formas de manifestarse, de expresarse, que vienen de la experiencia compartida de la bicicleta.

Actualmente, la práctica de la bicicleta ha conseguido un lugar protagónico en la ciudad, y esto ha implicado que tome otros usos, como el de reivindicar el derecho a una circulación libre, segura, accesible, confiable, pero por otro lado, ejercer poder a través

del uso de la bicicleta, como una acción de lucha en promover un tipo de movilidad diferente.

1.2 Culturas urbanas y configuración de identidades sociales

Eduardo Kingman plantea que la identidad es como un juego de elementos culturales que se encuentran en constante movimiento, en la medida en que el individuo va percibiendo a los otros y va auto reconociéndose.

Una identidad ya no está marcada únicamente por el lugar de origen, o por el barrio en el que se habita, sino por todo un juego de elementos culturales en movimiento, resultado en gran parte, de esta diversidad de roles. Todo esto influye en las formas como los individuos van percibiendo y definiendo al otro o autodefiniéndose²¹.

Kingman enfoca a las identidades como un sistema en continua transformación, que se configuran a través de las diferentes conductas del sujeto. Bajo esta noción, las identidades urbanas juegan un papel importante en la ciudad, debido principalmente, a que cada sujeto cumple diversos roles en su vida diaria.

Las identidades se originan de las prácticas sociales que emergen de los sujetos, y que además, son producto y productoras de conflictos socioculturales. Así, las identidades se configuran en las resistencias, en las pugnas, en los conflictos, que cada sujeto constituye en su relación con el mundo.

La construcción de la identidad social - que lleva al joven a buscar el grupo- como la condición normal para la construcción de la identidad personal e individual, por lo que la variedad de grupos que se forman, la ideología subyacente a los mismos y la implicación o el grado de

²¹Ton Salman y Eduardo Kingman, *Antigua Modernidad y Memoria del presente*, Quito, FLACSO, 1999, p. 23.

participación que requieren de sus miembros, tendrían en común el hecho de tratarse de alago meramente transitorio.²²

Desde otro punto de vista, Rossana Reguillo señala que las identidades no se originan en una sola causa, sino, se encuentran inmersas por un conjunto de dispositivos socioculturales. “Las identidades sociales no son monocausales, por el contrario están compleja y multidimensionalmente articuladas a un conjunto de elementos sociales, económicos, políticos”²³. Desde esta mirada, las identidades están conectadas con diversas dimensiones sociopolíticas, económicas, culturales de la sociedad. “La identidad es centralmente una categoría de carácter relacional (identificación-diferenciación). Todos los grupos sociales tienden a instaurar su propia alteridad”²⁴.

Reguillo inscribe a la identidad desde estos dos ejes, identificación-diferenciación, este enfoque permite comprender a las identidades como una dimensión simbólica que intenta diferenciarse del resto, y que así mismo, se configuran en la medida en que los sujetos desempeñan diversos roles en su vida diaria, que responden a un conjunto de elementos sociales, económicos y políticos.

Así, la identidad vista como una construcción social que se da a partir de una base cultural, se convierte en un sistema simbólico, en cuanto se intercambian actos comunicativos, de reconocimiento, de identificación con la gente y con la ciudad. Los procesos identitarios son “principales referentes de la memoria colectiva, representan el encuentro con el otro, y con el lugar, y a ellos se asocia la capacidad de identificación y apropiación ciudadana, contribuyendo decisivamente a la estructuración y al reconocimiento de la ciudad”²⁵. Por ello, hablar de identidad implica considerar varios

²² Oriol Costa, Pere, Josè Manuel Pèrez, Fabio Trope, *Tribus urbanas*, Barcelona, Paidós Ibèrica, S.A, pp. 74

²³ Rosana Reguillo, *Emergencia de culturas juveniles*, Bogotá, Norma, 2000, pp.56

²⁴ *Ibíd.* 41.

²⁵ Adolfo Vásquez, Artículo, *El malestar en la ciudad: imaginarios, cartografía de las emociones encendidas y crisis del proyecto urbano*, Universidad Católica Complutense de Madrid.

puntos, como los constantes encuentros con “el otro” y una relación con “el lugar”, que se asocia con la capacidad de identificarse con la ciudad.

Bajo los enfoques aquí planteados, la identidad no puede ser limitada a una sola, sino, que existen múltiples identidades que se encuentran en constante evolución. Indudablemente, las culturas urbanas ofrecen un marco inacabable de identificaciones, como es el caso de los ciclistas quienes se identifican por el uso compartido de la bicicleta, pero, al mismo tiempo al interior de esta acción, existen otras formas de identificación, debido a que sus posturas filosóficas, ideológicas y políticas son diversas.

De este modo, las identidades urbanas se manifiestan en base a distintas dimensiones –sociales, culturales, políticas, geográficas– pues se alimentan de la relación con los otros, con el entorno en que se desenvuelven, es decir, de todos aquellos patrones que rodean a la sociedad. Desde esta perspectiva, en los siguientes capítulos se abordará cómo se configuran las identidades de los ciclistas, tomando en cuenta las identidades y subjetividades a las que alude Manuel Delgado. Las identidades se asientan en el interior de cada actor social, y se encuentran siempre presentes aguardando el momento propicio para aflorarla.

Esa identidad subjetiva es el resultado de la confrontación de definiciones de quién es uno mismo, que cada cual reivindica o que aquellos con quienes nos relacionan nos asignan. Esa identidad subjetiva está continuamente puesta en cuestión y es por ello, que como las sociedades de las que habla Durkheim, debe cuidarse, rejuvenecerse, restaurarse luego de haber padecido el desgaste a que le somete cada situación, (...)²⁶

²⁶ Manuel Delgado, *Disoluciones urbanas: procesos identitarios y espacio público*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2002, p. 213.

Bajo este contexto, las identidades subjetivas son el fruto de confrontaciones que se sientan en todos aquellos signos que pretenden afirmar la existencia de ese referente subjetivo, como: las intenciones, sentimientos, que sólo a través de cada uno de los individuos acceden a la visibilidad, - cada gesto, cada palabra, cada criterio-, atribuyen además, estados mentales, deseos, emociones, pensamientos, que enmarcan las identidades subjetivas según Delgado.

1.3 Ciudad y espacio público: lugar para las prácticas y los intercambios sociales

La ciudad es especialmente el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa. (J.Habermas)

Para el desarrollo de este punto, se abordará el *espacio público*, con el propósito explorar las diferentes percepciones, usos y simbolismos que giran alrededor de este. Según Jordi Borja, “la ciudades ante todo un espacio público, un lugar abierto y significativo en el que confluyen todo tipo de flujos”²⁷: Desde esta perspectiva se analizará al espacio público como parte de la ciudad, lugar donde se efectúan las dinámicas culturales, donde surgen las reciprocidades sociales, y donde se crean múltiples simbolismos, experiencias individuales y colectivas.

El espacio público es un espacio de configuración de identidades, un espacio de conflictos, tensiones, de poder y dominación. Bajo esta mirada, la ciudad se torna en un escenario de disputas.

²⁷Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza S.A, 2003, p.21.

“La ciudad y su espacio público son el lugar de la representación y expresión de la sociedad, tanto de dominados como de dominantes”²⁸. Es así, que la ciudad se asienta en un amplio escenario simbólico, cultural, político y social, es un vehículo de relaciones sociales que evoca además, emociones: calidez, cordialidad, sentimientos de pertenencia, reconocimiento, lucha, resistencia, etc.

Borja describe la ciudad desde múltiples perspectivas y la concibe como un lugar para la participación política, para la transformación, pero sobre todo, donde se condensan futuros.

La ciudad aparece como un lugar de las oportunidades, de las iniciativas y de las libertades individuales y colectivas: el lugar de la privacidad y de la intimidad, pero también el de la participación política, la rebelión social y el autogobierno; de la innovación y del cambio. La ciudad es el continente de la historia, el tiempo concentrado en el espacio, la condensación del pasado y la memoria, es decir, el lugar desde donde se inventan los proyectos de futuro que dan sentido al presente ²⁹

La ciudad como un lugar de prácticas, de moviidades, de expresiones, se mezcla y reproducen múltiples cosas que el ser humano configura con su práctica de vida. Como lo afirma Borja, la ciudad un lugar de participación ciudadana, para las rebeldías que se constituye en una constante contienda social, y lucha por el uso y apropiación de este.

La ciudad en tanto espacio político en términos de Borja, se enmarca en dos modalidades, por un lado, un *espacio social* para las prácticas culturales, para la construcción de sentidos, para la creación de imaginarios, y por otro lado, un *espacio físico* donde permea lo planificado, lo diseñado, lo ajustado a un orden estructural.

²⁸Ibíd. 120.

²⁹Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza S.A, 2003, p. 165.

En el marco de este análisis, las prácticas culturales atraviesan estas dos modalidades, por un lado, configuran un entorno simbólico de representaciones, e identificaciones, y por otro, responden a lo normativo, cumplen con reglas para el control de las prácticas en la vida pública. Como lo señala Alicia Lindón³⁰, en el espacio público emergen dos modalidades, por un lado, las percepciones significativas, y por otro, las acciones y comportamientos del sujeto.

El espacio visto como un lenguaje no verbal puede ser reconocido a través de dos grandes modalidades de emergencia del sentido. Una de ellas son las percepciones significativas que hablan del espacio tal como él es percibido (...) y la otra, las prácticas significantes que dan cuenta del sujeto tal como se comporta y actúa en el espacio, y lo significa para él y otros.³¹

Bajo esta consideración, el espacio público es un espacio que evoca sentidos y significados de las experiencias vividas en él, se convierte en el lugar donde se exponen lenguajes, donde se evidencia especialmente un cúmulo de nuevas significaciones.

Según Manuel Castells, “la sociedad urbana es definida ante todo como una cierta cultura, la cultura urbana, en el sentido antropológico del término, es decir, un cierto sistema de valores, normas y relaciones sociales que poseen una especificidad histórica y una lógica propia de organización y de transformación”³². Castells define a la sociedad urbana como la cultura urbana relacionada a su propia base histórica y social, al modo de organizarse y transformarse.

³⁰ Alicia Lindón, Doctora en ciencias sociales con especialidad en sociología, profesora- investigadora Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa México. Publicaciones, libro *La construcción social de un territorio emergente: el valle de Chaco*, 2000, libro, *La vida cotidiana y espacio –temporalidad*, 2000.

³¹ Alicia Lindón, *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, México, Anthropos, 2000, p. 12.

³² Manuel Castells, *La cuestión Urbana*, Madrid, Siglo Veintiuno, 1974 p. 95

1.4 La ciudad como horizonte de múltiples percepciones

La ciudad es una realidad histórico geográfica, sociocultural, incluso política, una concentración humana y diversa (urbs), dotada de identidad o de pautas comunes y con vocación de autogobierno (civitas, polis). (J.B.)

La ciudad es un horizonte donde se desarrollan y crean múltiples percepciones, y esto la transforma en un lugar simbólico, de recuerdos, de nostalgias, de intercambios, de poder, que ha permitido la accesibilidad a la convergencia de encuentros múltiples, donde “el enfrentamiento de miradas en el que los individuos se someten mutuamente a la mirada directa el uno con el otro, pero no ratifican el intercambio de miradas con el ritual del reconocimiento social (...)”³³.

Ahora bien, para acercarnos al estudio de caso –el uso de la bicicleta– podría evocar varias sensibilidades, como por ejemplo cierta liberación, apego a la aventura de pasear en este medio de transporte, pero por otro lado, provoca cierto miedo al enfrentarse ante una ciudad donde no existe una cultura de la bicicleta, y en donde los autos son el medio de mayor predominio en la urbe.

A partir de este escenario, podría considerarse que los ciclistas se vuelven “vividores de las calles” y con la “ciudad de los carros”, cargada de limitaciones y restricciones al igual que los peatones. Es así como Manuel Delgado lo analiza: “el transeúnte es un desplazado entre sitios que, mientras tanto, crea o se desplaza a otros mundos. Es un doble viajero porque su tránsito en un plano lineal se acompaña de un desapego del lugar en que realmente está, a favor de otro donde le conduce su ensoñamiento (...)”³⁴.

³³ Erving Goffman, *Relaciones en público*, Madrid, Alianza, S.A, 1979, p. 86.

³⁴ Manuel Delgado, *El animal público*, Barcelona, Anagrama S.A, 1999, p. 119.

Los *cicleros* podrían asemejarse a lo que Herrero y Navarro señalan, como *salvajes tatuados*, en la medida en que se vuelven actores y productores de una nueva cultura de la movilidad denominada en esta investigación - *cultura ciclera*-.

La mejor condición simbólica de quienes son los jóvenes es quizás la respuesta de Herrero y Navarro (1997:81): ellos son los *salvajes tatuados*; pues al apropiarse semánticamente de los espacios sociales establecen la condición de posibilidad para que la cultura y la sociedad se mantengan renovadamente vivas; son los *salvajes tatuados*, porque a la vez destruyen lo anquilosado, siguen llevando las marcas de lo anterior; llevando a cabo su papel fundamental de productores y reproductores de cultura³⁵.

Ahora bien, la reflexión de Manuel Delgado sobre espacio público, entendido como una parte de la ciudad, es un lugar donde se exteriorizan múltiples acciones que los habitantes configuran, “el espacio social es escenario y producto de lo colectivo haciéndose a sí mismo un territorio desterritorializado en que no hay objetos sino relaciones diagramáticas entre objetos, bucles, nexos sometidos a un estado de excitación permanente y hechos de simultaneidad y confluencia”³⁶. Frente a esta mirada, la ciudad ocupa una importante significación con relación a los procesos de interacción que se producen en ella. La reflexión que propone Manuel Delgado, sin duda, abre un abanico de posibilidades para comprender las múltiples descripciones que encierra esta categoría.

El espacio público es una comarca en la que cada cual está con extraños que, con frecuencia, de pronto y casi siempre provisionalmente, han devenido sus semejantes. Se habla entonces de un escenario comunicacional en el que los usuarios pueden reconocer automáticamente

³⁵Herrero y Navarro en Carles Feixa, Fidel Molina y Carles Alsinet, *Movimientos juveniles en América Latina*, Barcelona, Ariel, 2002, p. 147

³⁶ Manuel Delgado, *Sociedades movedizas*, Barcelona, Anagrama, 2007, p. 12.

y pactar las pautas que los organizan, que distribuyen y articulan sus disposiciones entre sí y en relación con los elementos del entorno.³⁷

Desde este análisis, se puede reconocer la idea de que el espacio público-*ciudad*-, se convierte en una red de flujos comunicativos entre conocidos y desconocidos, en el que se reconocen y se organizan para articular sus disposiciones entre sí.

El espacio público concebido también como instrumento de redistribución social, de cohesión comunitaria, de autoestima colectiva. Y asumir también que el espacio público es espacio político, de formación y expresión de voluntades colectivas, es espacio de la representación pero también del conflicto. Mientras haya espacio público, hay esperanza de revolución o de progreso.³⁸

Para Jordi Borja la ciudad, a pesar de ser concebida como un espacio público, no deja de ser un espacio funcional, pues reordena las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia. En tanto así, la ciudad sería un lugar de inclusión, en donde se forman voluntades y representaciones sociales, y en esa medida se convierte en un *espacio político*, pero también, en un espacio de esperanzas y progresos.

Patricia Ramírez analiza al espacio público desde una perspectiva socio territorial, y argumenta lo siguiente: “es un lugar común donde la gente lleva a cabo actividades cotidianas, funcionales y rituales que cohesionan a la comunidad”³⁹. Este aporte en alguna medida coincide con los planteamientos de Manuel Delgado, pues sin

³⁷ Manuel Delgado, *Disoluciones urbanas: procesos identitarios y espacio público*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2002, p. 10.

³⁸ Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza, S.A, 2003, p. 29.

³⁹ Patricia Ramírez, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, México D.F, Miguel Ángel Porrúa, 2003, p. 7.

duda, ambos autores afirman que el espacio público es un lugar donde emergen las actividades de rutina, lo que permite una interacción permanente. El espacio público es entonces, un componente importante que ofrece nuevas formas de vida, nuevas expresiones y representaciones sociales.

Fernando Carrión analiza desde otra mirada: “el espacio público no se agota ni está asociado únicamente a lo físico-espacial (plaza o parques), de una unidad (un parque) o de un sistema de espacios. Es, más bien, un ámbito contenedor de la conflictividad social, que contiene distintas significaciones dependiendo de la coyuntura y de la ciudad de que se trate”⁴⁰.

La idea propuesta por Carrión, invita a pensar al espacio público como un ámbito donde fluctúan tensiones y conflictos sociales, que responden a distintos contextos coyunturales. Según el autor, el espacio público le da sentido y forma a la vida colectiva, donde el eje de la ciudad, es el espacio público y no el privado, lo colectivo y no lo individual, es un espacio de encuentro y de representaciones.

A partir de este análisis, el espacio público es parte de la ciudad y es conquistado por las prácticas culturales, que se convierten en acciones que expresan diferentes simbolismos y que dan lugar a nuevas culturas en la sociedad.

El espacio no es solo el lugar donde el poder es ejercido, sino, además, es el escenario donde se produce la resistencia ciudadana. El espacio es expresión de relaciones de poder y de dominación, pero al mismo tiempo es en dicho lugar donde los usos y condiciones propuestos por los sectores dominantes son discutidos por los grupos subordinados; lo han sido en el pasado y lo serán en el futuro.⁴¹

⁴⁰Fernando Carrión, *Espacio público: punto de partida para la alteridad*, Quito, FLACSO, 2004, p. 80

⁴¹Rodrigo Salcedo en, Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social*, Santiago de Chile, SUR, 2007, p. 70.

No obstante, Olga Segovia ⁴²expone que el espacio público es un espacio donde el poder es practicado, donde muchas veces se convierte en lugar de disputa cotidiana, y donde cada uno intenta reapropiarse y usar de acuerdo a sus fines e intereses. Quizás esta sea la intencionalidad de la práctica del uso de la bicicleta en la ciudad, pues posiblemente intentan apropiarse de los espacios de acuerdo a sus intereses, o convertir a la ciudad en espacio de resistencia ciudadana, un lugar donde se expresan relaciones de poder y dominación.

Por otro lado, Fernando Carrión plantea que “el espacio público cumple dos funciones dentro de una ciudad: le da *sentido y forma a la vida colectiva, y es elemento de representación de la colectividad*”⁴³. Bajo esta noción, la ciudad como un lugar que da sentido y forma a la vida colectiva, como si fuese un elemento que permite la representación de la población.

Pues bien, para retomar nuevamente el estudio de caso interesa mencionar que en el contexto de Quito la práctica cotidiana del uso de la bicicleta ha trascendido notablemente en esta última década, a tal punto que su impacto sociocultural ha generado grandes transformaciones en el aspecto de la movilidad urbana. Así, el horizonte del presente trabajo intenta proponer a la práctica de la bicicleta como una nueva cultura de la movilidad urbana en la ciudad.

El mundo de la bicicleta se ha convertido en una nueva práctica de la movilidad, cuyo efecto ha generado nuevos estilos de vida para muchos ciudadanos/as, pues uno de los impactos se ve reflejado en el cambio y la transformación del sistema urbano de movilidad en Quito.

⁴²Olga Segovia, Investigadora y arquitecta chilena obras, *Espacios públicos y construcción social: una relación de correspondencia, artículos, Gestión participativa de espacios públicos: tres experiencias, Gestión participativa y mejoramiento vecinal en un conjunto de vivienda social: Marquesa, valle de Elqui, Herminda, de la Victoria: recuperación de memoria histórica y diseño participativo de espacios públicos.*

⁴³Fernando Carrión, en Olga Segovia *Espacio público y construcción social, hacia un ejercicio de ciudadanía*, Chile, SUR, 2007. 83

El progreso de esta práctica también ha afectado marcadamente en la gestión de las políticas públicas municipales, a tal punto que ahora existen programas y proyectos enfocados a la promoción de la bicicleta. Esto indica, que este medio de transporte toma representatividad en la ciudad y en la esfera de las políticas públicas, así también, se evidencia en la urgencia de promover una movilidad diferente en vista de que es una necesidad fundamental para la ciudadanía. A partir de ello, el siguiente capítulo aborda al tema de la movilidad como una necesidad y un derecho, y complementariamente se analiza las políticas públicas en torno a la movilidad en bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO II

MOVILIDAD URBANA Y POLÍTICAS PÚBLICAS: DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL DEL USO DE LA BICICLETA

2.1 Movilidad urbana: la bicicleta una opción diferente de transporte

Actualmente, uno de los ejes fundamentales de las políticas urbanas es el tema de la movilidad. En los últimos años las condiciones de movilidad en Quito se ha tornado en un problema social, debido a factores como: el aumento del tráfico vehicular, el crecimiento del parque automotor, las malas condiciones del transporte público, el mal uso de las vías, y otros. Aquellas causas han impulsado un conflicto en la movilidad de la ciudad, y bajo ese este contexto, la bicicleta cumple un rol clave en los desplazamientos urbanos, debido principalmente a las velocidades que es capaz de generar. Es pertinente aclarar entonces, que el interés por investigar la incorporación de la bicicleta a los desplazamientos urbanos se debe al papel que es capaz de cumplir en la ciudad.

Ahora bien, es importante profundizar que se entiende por la movilidad urbana.

Para Ricardo Montezuma,

La movilidad se ha convertido en una manera estándar de vida en la sociedad y la economía contemporánea. El hombre actual es un *homo mobilis*, tanto flexible, como integrado. Naturalmente el hombre usa todos los medios de transporte: rápidos y lentos, poderosos y suaves, individuales y colectivos, desde y cuándo estos sean fáciles de usar. Este deseo por movilidad (por no decir la necesidad imperativa de movilidad) que está presente en cada nivel de la sociedad y en todos los campos de la

actividad humana, es una razón apremiante para solucionar los problemas de transporte.⁴⁴

En este sentido, la movilidad urbana incluye el tratamiento de los espacios donde las actividades van a tener lugar, es decir, los espacios que permiten la accesibilidad –calles, vías, aceras, puentes peatonales, entre otros–, e incluye la articulación entre los espacios para asegurar el acceso y facilitar los desplazamientos.

La movilidad se vuelve así, en una de las necesidades más importantes de la ciudad. “La movilidad se describe a todos los aspectos relacionados con las necesidades del movimiento”⁴⁵.

Marc Augé invita a pensar desde una mirada antropológica a la movilidad.

La movilidad en el espacio sigue siendo un ideal inaccesible para muchos, al mismo tiempo en que constituye la primera condición para una educación real y una aprehensión concreta de la vida social. En cuanto a la movilidad en el tiempo, tiene, a primera vista, dos dimensiones muy distintas pero estrechamente complementarias: por un lado, aprender a desplazarse en el tiempo, (...). Por otro, escapar en la medida de lo posible, a las barreras de la época en la que se vive es el modo más auténtico de libertad.⁴⁶

Según Augé, la movilidad urbana se analizará desde la articulación entre los niveles de desplazamiento en la ciudad, los medios de transporte por efectuar estos desplazamientos y los actores de la movilidad (conductores, peatones, *cicleros*, etc.)

⁴⁴ Ricardo Montezuma, *Movilidad y ciudad del siglo XXI, retos e innovaciones*, Fundación Ciudad Humana, Bogotá, 2010, p. 16

⁴⁵ Konrad-Adenauer-Stiftung eV. *Gestión Local y Desarrollo Municipal*, Chile, Fundación Konrad Adenauer, 2011, p. 44.

⁴⁶ Marc Augé, *Por una Antropología de la movilidad*, Barcelona, Gedisa S.A, 2007, p. 101.

Para entender el concepto de movilidad urbana y cómo funciona en Quito, es necesario comprender algunas características: la primera es la concentración de servicios urbanos en el centro de la ciudad; la segunda, la creación de viviendas en las afueras debido al bajo costo que representan; y tercera, la confluencia diaria de personas desde las distintas periferias hacia el centro. Todas aquellas características hacen que aumenten los desplazamientos en la ciudad, y que mayormente se den por medios de transporte motorizados debido a las largas distancias.

No obstante, uno de los problemas que enfrenta actualmente nuestra ciudad en torno a la movilidad se debe al crecimiento del tráfico vehicular y el aumento del parque automotor. Según datos de diario El Quiteño—publicado por el Municipio—, se afirma que existe un incremento de 29411 vehículos que representa el 6,52% para el periodo abril 2010-abril 2011. “Por otra parte, la Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) informa que la venta de autos nuevos a nivel nacional en el 2010 fue de 132172 unidades; de esos, en Pichincha fueron 53349 vehículos. La participación de Pichincha en el mercado nacional en este año es de un 40,40%”⁴⁷.

Estos factores hacen que las condiciones de la movilidad en la ciudad se tornen deficitarias, lo que ha intensificado de manera especial el desarrollo socioeconómico, local, nacional, la forma de ocupación y uso del territorio, el incremento de las distancias urbanas, originando así, cambios profundos en la manera en que la población requiere con mayor necesidad realizar sus desplazamientos.

Uno de los hechos que han marcado la historia de las sociedades, ocurrido en el transcurso del siglo XX, de validez en el Norte como en el Sur, ha sido el elevado aumento de la movilidad de las personas. Los factores que

⁴⁷ Fuente tomada, Noticias Quito. Movilidad, 2011. 07-01
http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/evaluacion_anual_de_pico_y_placa_confirma_buenos_resultados--3787

han contribuido con esta tendencia son en particular, la expansión urbana (incremento de las distancias intraurbanas) que implica recurrir casi obligadamente a los medios de transporte motorizados, individuales o colectivos, y la acentuación de la heterogeneidad del tejido urbano.⁴⁸

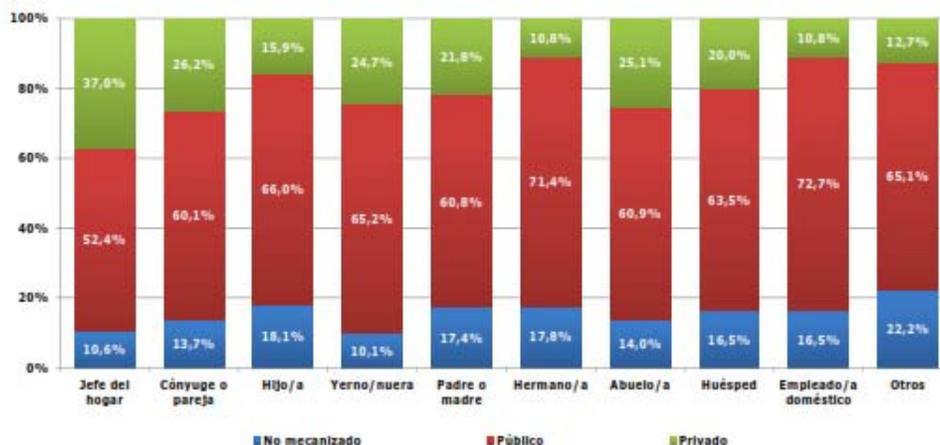
Según datos de la Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito, señala que alrededor del 80 % de desplazamientos ciudadanos se realizan en transporte público, pues esta cifra se basa en una encuesta realizada en el 2011 e indica que 8 de cada 10 quiteños usan transporte de uso masivo para los desplazamientos, por lo que en “un universo de 2 370 884 habitantes en 599 621 hogares, de los cuales en un día se desplazaron un total de 1 769 975 personas a sus destinos de trabajo, educación, negocios, comercio y otros, es decir el 81,5 % de la población, mientras que 401 461 personas, el 18,5 % de habitantes, no salieron de sus hogares”⁴⁹. Esto revela que la mayor parte de la población quiteña se desplaza, y que apenas un pequeño porcentaje se mantiene en sus hogares. (Anexo N. ° 1, encuesta realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Quito, 2011)Estas cifras revelan que la movilidad en la ciudad es elevada, tomando en cuenta la función que cada habitante desarrolla en su vida diaria. A continuación, en la figura N. ° 1 se detalla la distribución modal de viajes de acuerdo a la funcionalidad en el hogar de las personas

Figura N. ° 1

Distribución modal de los viajes por etapas, de acuerdo con la función en el hogar de las personas

⁴⁸FlorentDemoraes en Balance de los estudios urbanas (1985-2005), la corporación IRD-Municipio de Quito, Nury Bermúdez y Henry Godar (eds), Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2006, p. 142.

⁴⁹ Datos según una encuesta realizada en el 2011, por la Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito.



- El estudio determina además que 872847 habitantes de Quito tienen un puesto de empleo, lo que demanda que cada día se realicen 4271565 viajes, de los cuales 3603609 son mecanizados y 667957 no mecanizados.
- De la totalidad de viajes, 2629058, el 73%, se hacen a través de la transportación pública, mientras que 974550 viajes, el 27%, se realizan en transportes privados.⁵⁰ (Ver Anexo N.º 2)

Se presenta en la Tabla N.º 2, la distribución de los modos de viajes por etapas y los porcentajes en el Distrito Metropolitano de Quito.

Tabla No. 2

Distribución modal de los viajes por etapas en el DMQ

Modo	Etapas	Porcentaje
Bus convencional	2201959	42,18
Metro bus-Q	785791	15,05
Escolar e institucional	417107	7,99
Otros colectivos (informales)	62522	1,20
Auto particular	856800	16,41
Taxi	207848	3,98
Bicicleta	13206	0,25
A pie	654751	12,93
Total	5199984	100,00

⁵⁰ Datos según una encuesta realizada en el 2011, por la Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito.

Según la partición modal mostrada en la Tabla N. ° 2, los viajes no motorizados (a pie) significan un rubro importante en la composición general de la movilidad, de allí que la protección y la mejoría de los espacios peatonales constituya también una política equitativa y necesaria que debe ser impulsada. Por otro lado, el uso de la bicicleta todavía representa un porcentaje mínimo, pero con gran potencialidad de crecer.

Así mismo, las bicicletas ocupan poco espacio al desplazarse, como se observa en la Fig. N. ° 1; donde un mismo grupo de personas ocupan automóviles, y vemos que las calles se congestionan. Sin embargo, el mismo número de personas ocupan bicicletas entonces el espacio ocupado es considerablemente menor, sin mencionar que en un sólo bus caben el mismo número de usuarios

Figura. N. ° 1



Frente esta realidad, una de las necesidades y demandas de la ciudadanía es justamente la optimización de un nuevo modelo de movilidad, ajustada a una visión ecologista, ambientalista, como una alternativa que disminuya el consumo de energía.

Por ello, una movilidad diferente, en este caso, el uso de la bicicleta como un modo de transporte en Quito, se convierte en una prioridad de las políticas públicas. Según datos de la Secretaría de Movilidad, muestra que ha incrementado prodigiosamente el uso de la bicicleta en la ciudad. (Anexo N.º 3, Proyecto BICI-Q).

La percepción con relación a la bicicleta es que se ha triplicado los usuarios hemos pasado de unas 14 000 movilizaciones día en bicicleta (encuesta estudio del metro) a unas posibles 40 000 movilizaciones, no obstante este último dato debe corroborarse con una encuesta que aún no se la ha realizado. La expectativa de Bici-Q (de acuerdo a la experiencia de México, Argentina, y Chile) era de 250 movilizaciones día a la fecha, así que tenemos casi 5 veces el número de usuarios según lo inicialmente estimado. Tenemos 8 000 peticiones de inscripción y 2 400 personas carnetizadas⁵¹.

Esto indica que ha aumentado el número de usuarios de la bicicleta a partir de la implementación del proyecto de la Bici-Q, por lo que ahora existen 63,84 kilómetros de ciclovías en total, entre urbanas para ciclistas y peatones, según datos del diario El Quiteño. El primer paso para comprender la utilidad de la promoción de la bicicleta es la descripción de sus cualidades como medio de transporte en el entorno urbano. La bicicleta como una opción diferente de transporte, se relaciona a la configuración de un nuevo estilo de vida que rompe con el tradicional. En este punto se analizará a la bicicleta a partir de tres ejes. Primero, desde una mirada ambientalista, la bicicleta se ha convertido en una herramienta de movilidad que ayuda a disminuir la contaminación ambiental, ayuda a mejorar nuestra salud física y mental, que ningún otro medio de transporte proporciona. E incluye la posibilidad de mejorar la condición física de quien la utilice cotidianamente, la ausencia de emisiones contaminantes, el beneficio de disminuir la congestión vehicular, el menor costo que representa debido al bajo precio

⁵¹ Datos de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito, Noviembre 2012.

de adquisición y mantención que requiere la bicicleta, en comparación con el costo que supone movilizarse en transporte motorizado.

Segundo, desde un punto de vista urbanístico el paisaje de la ciudad con la promoción de la bicicleta ha generado varias transformaciones en relación con aquellas condiciones físicas de la ciudad, como: (la creación de ciclo vías, señalización, construcción de parqueaderos para las bicicletas, etc.), en donde ha trascendido el carácter de medio de transporte pues ha promovido una imagen diferente de la ciudad, una actitud y una visión más armónica entre ciclistas-urbe. Pero desde otro punto de vista, la bicicleta es un medio económico para movilizarse, ya que no existen gastos asociados a su estacionamiento, además, su mantenimiento es poco frecuente y su costo es casi insignificante. Hoy en día, no existen pagos recurrentes como impuestos o tarifas anuales para la movilidad en bicicleta, mientras que, con los medios de transporte motorizados lo existen.

Tercero, desde el ámbito cultural, el uso cotidiano de la bicicleta ha instaurado nuevos estilos de vida, nuevos comportamientos, además, ha creado y fortalecido su identidad a través de sus prácticas, discursos, y sobre todo, por su lucha permanente. Aquellos ejes han determinado que el tema de la movilidad se torne en un componente sumamente importante para la sociedad, debido especialmente, al problema del tránsito que no deja de ser una dificultad para los ciudadanos. Es por ello, que el espacio urbano se vuelve en un recurso valioso para transeúntes, peatones, conductores, y ciclistas. Desde este punto de vista, el transitar en bicicleta se convierte en una vía de escape y en una opción para lograr una movilización más fluida, menos contaminante, y más económica.

Según Vasconcelos la mayor parte de los embotellamientos en la ciudad se da por los automóviles privados, y por el espacio que estos ocupan en las vías.

Cuando se considera que el auto transporta una o dos personas (promedio de 1.5 en la mayoría de las ciudades grandes) es posible estimar cuánto espacio está siendo ocupado. En el caso de una intersección con un semáforo que produce tres filas de cien metros de largo hay espacio para 48 automóviles, que transportan 73 personas: esta cantidad puede ser transportada por apenas un autobús (con personas de pie) o dos autobuses con todos los pasajeros sentados⁵².

Vasconcellos propone entender como uno de los problemas de la movilidad, al mal uso del transporte, debido a que los autos privados llevan apenas de una a dos personas, mientras que en los autobuses existe un mayor número de pasajeros. Estos conflictos se encuentran inherentes a varios aspectos, primero, según Vasconcellos es un *conflicto físico*, que se refiere a la disputa permanente por el uso del espacio público, segundo, lo ha denominado *conflicto político*, donde se reflejan los intereses de las personas en el tránsito ligados a su posición en el proceso productivo de la ciudad.

Desde la mirada de la oficialidad, la Secretaría de Movilidad sostiene que “el solventar la movilidad es un tema integral hay que trabajar con todos estos juntos: peatones, ciclistas, transporte público, transporte particular, todo esto es un tema de políticas integrales, y es una manera de contribuir a una movilidad sustentable en la ciudad⁵³. Vemos que su discurso apunta a entender a la movilidad como un tema que a todos involucra por igual, que implica una participación con todos los actores de la sociedad: peatones, conductores, ciclistas, ciudadanos en general. Su retórica sin duda, refleja que implícitamente la movilidad en bicicleta es un tema que se encuentra débilmente tomado en cuenta en la planificación y gestión municipal, es claro, que su prioridad se centra sobre todo en el mejoramiento del transporte público.

⁵² Eduardo Vasconcellos, *Qué es el tránsito*, Sao Paulo, Instituto Movimiento, 2008, p. 39.

⁵³ Entrevista a Patricia Mena, responsable del Área no motorizado de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito, septiembre 2012.

Actualmente, el tema de movilidad urbana se ha tornado en una emergencia y necesidad social, por lo que la ciudadanía ha buscado otras formas para efectivizar y optimizar su movilidad y una de ellas ha sido la bicicleta. Como bien lo señala un integrante del colectivo (ABC) Andando en Bici Carajo “Usar la bici no es solo para movilizarse, es reafirmar y demostrar que ayuda a la ciudad, al ambiente, a fomentar una convivencia más sana con el entorno, y esto hace que usemos la bici como una lucha permanente por tener un espacio para circular” Esto muestra, que la bicicleta a más de ser una herramienta que permite movilizarse, es una práctica que encierra varios beneficios, al ambiente, a la ciudad, a la salud, pero además, es una práctica que reivindica la posibilidad de generar la existencia de una nueva y distinta forma de movilizarse.

Por ello, y por la versatilidad de la bicicleta algunas campañas se han centrado en realizar actividades de promoción de ella en el ámbito de la recreación y el deporte. En el caso de Quito, en la gestión municipal se han implementado políticas públicas para fomentar la movilidad en bicicleta. Tomando en cuenta, que el establecimiento de un evento recreativo dominical como el Ciclopaseo terminó por familiarizar a todos los ciudadanos con la bicicleta como un medio de recreación o deporte y, en algunas circunstancias, como un medio de transporte.

Es evidente la necesidad de considerar la triple funcionalidad de la bicicleta – como un medio recreativo, deportivo, y de transporte- por lo que ahora, se puede pensar entonces que la movilidad en bicicleta es un fenómeno que se encuentra en evolución y construcción en relación a las políticas públicas que giran en torno a este.

2.2 Las políticas públicas metropolitanas en torno a la movilidad en bicicleta

Los problemas relacionados con el tema de la movilidad han impulsado la creación de políticas públicas que controlen, organicen y garanticen la movilidad en la ciudad. Las políticas públicas según André Noël se refieren a:

Un conjunto conformado por uno o varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseables, y por medios y acciones, que son tratados, por lo menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con la finalidad de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática.⁵⁴

A partir de esta consideración, las políticas públicas tienen como propósito establecer una serie de dispositivos regulatorios que comprenden, objetivos, acciones y medios que vienen en su mayor parte del Estado. En este sentido, las políticas públicas son acciones definidas por instituciones u organizaciones gubernamentales que tienen como fin normar y regular el comportamiento de la sociedad.

Así, la política pública implicará acciones generadas desde los distintos órganos ejecutivos del Estado, enfocados por un lado, a la acumulación de un conjunto de respuestas a las diferentes demandas sociales, y por otro lado, a la implementación de mecanismos de regulación para el funcionamiento de la ciudad.

Para indagar las políticas públicas con respecto a la movilidad en bicicleta puntualmente, se tomarán en cuenta algunas acciones y una de ellas, es que a partir de la creación de la Constitución de la Asamblea del 2008, donde se establece el reconocimiento a una movilidad diferente como un derecho ciudadano, enfocada a mejorar las formas de convivencia con el ambiente, con las personas y con la ciudad.

⁵⁴ André –Noël Roth Deubel, *Enfoques para el análisis de políticas públicas*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2010, p. 21.

En ese mismo año, se establece la idea de la promoción de una movilidad sustentable en el DMQ y a partir de ese contexto, se ejecutó el nuevo Plan Maestro de Movilidad 2009, en que se toma en cuenta por primera vez dentro de su planificación y gestión a la *movilidad en bicicleta, como un modo de transporte permanente en la ciudad*.

El desarrollo e implementación de las facilidades para el uso de la bicicleta como modo de transporte permanente estarán estrechamente vinculados a la Red Metropolitana de Ciclovías que se construyan tanto en el área urbana como en la suburbana, asegurando la interconectividad de los sectores residentes con las líneas de transporte público, cuya integración se realizará en las estaciones de transferencia intermodal, así como el desarrollo paralelo a los principales eje viales de los centros urbanos, siendo parte de los mismos u ocupando vías alternas que garanticen seguridad.⁵⁵

En el Plan Maestro de Transporte 2002 se enfocaba principalmente en atender al sistema de transporte de uso masivo, a la red vial, a la circulación de vehículos, y a peatones, pues en este plan no se toma en cuenta a la *bicicleta como modo de transporte*. Mientras que en el PMM 2009 esta visión cambia, pues “la misión del PMT se plantea mejorar el nivel de vida de los habitantes a través del acceso a un sistema de transporte eficiente, confiable, equitativo, seguro y menos contaminante”⁵⁶. Esto indica, que si bien este plan trata el tema del transporte a partir de estos componentes, para efectos de esta investigación se van a puntualizar los proyectos relacionados con la movilidad en bicicleta a partir de los ejes operativos, planes, y proyectos que plantea el PMM 2009.

⁵⁵Plan Maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, p. 82.

⁵⁶ Plan Maestro de Movilidad 2002, tomando en Sofía Gordón, *Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables*, Quito, AbyaYala, 2012, p. 65.

Para comprender cómo la “movilidad sustentable” tiene cabida en la política pública en el contexto de la planificación del DMQ, es necesario identificar algunos ejes claves que permiten ver cuál es el enfoque de sustentabilidad que maneja el discurso del Estado. Como bien lo manifiesta Gordón, a partir del 2008 se originan nuevos procesos respecto a esta idea, “la creación y aprobación de la nueva Constitución Política, con lo que se abre la posibilidad de crear un marco jurídico e institucional que permita organizar el Estado de forma descentralizada, participativa y que, sobre todo, dé lugar a un cambio de prácticas en la gestión pública”⁵⁷. Esta idea resulta ser importante en lo concerniente a la formulación de políticas públicas, porque además, se introducen planes y propuestas como el Plan Nacional del Buen Vivir, y dentro de este marco nace la idea de *movilidad*, en el que señala que esta incluye algo más que el simple hecho de transportarse de un lado a otro, es sobre todo, un derecho y una necesidad ciudadana. Usar la bicicleta se convierte entonces en una opción diferente de movilidad urbana, en una posibilidad de construir un modelo diferente de vida, donde al ciclista se lo reconozca como un actor más de la movilidad, al igual que los peatones, conductores y motociclistas.

En el PMM, se enfatiza en uno de sus puntos:

La movilidad de las personas y bienes en el territorio de DMQ, se realiza en condiciones idóneas es decir: eficientes, eficaces y equitativas; aporta al mejoramiento (...) sostenible ambiental, a la salud pública, a la seguridad vial y en general, al fomento de la calidad de vida de la población que se asienta en su jurisdicción y a la generación de una nueva cultura para la movilidad ciudadana.⁵⁸

⁵⁷Sofía Gordon, *Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables*, Quito, AbyaYala, 2012, p. 68

⁵⁸Plan Maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, p. 57.

En consecuencia, lo que intenta el PMM es establecer líneas de acción que aporten a la sostenibilidad de la ciudad orientadas a disminuir los niveles de saturación o congestión vehicular, a disminuir el tiempo que emplean los ciudadanos para desplazarse en el ámbito urbano. El discurso de la oficialidad desde su perspectiva, sería un pequeño y minúsculo aporte a contribuir con la sustentabilidad de la ciudad. Como lo reconoce Carlos Páez Secretario de Movilidad del MDMQ: “la movilidad sustentable es bastante más que el uso de la bicicleta, es mucho más complejo porque no todos se movilizan en bicicleta, porque, ¿qué sucede con los que no usan bicicleta?, que de hecho es la gran mayoría”⁵⁹. A partir de esta perspectiva, se evidencia que existe un débil interés dentro del discurso oficial, correspondiente al tema de movilidad en bicicleta, pues se reitera, que el usar bicicleta en la ciudad “es un pequeño aporte, pero eso no es todo, es mucho más que eso, esta práctica cultural es apenas un pequeño aporte para promover una movilidad sustentable en la ciudad”⁶⁰

Hay que subrayar entonces que desde la perspectiva de las autoridades municipales el tema de la movilidad sustentable, supone todo un ejercicio social y cultural, que no implica necesariamente el uso de la bicicleta como una acción a contribuir a la sustentabilidad de la ciudad, es más bien, rebasar esta idea, implica sobre todo generar una convivencia integral, vinculada a acciones de respeto con la gente, con el entorno, con el mundo urbano, a través adecuadas actitudes y comportamientos ciudadanos.

Desde un punto de vista más general, el Plan Nacional del Buen Vivir propone atender la movilidad en el Ecuador: “la movilidad sustentable en el Ecuador requiere de un mayor y más eficiente flujo interno y externo de bienes y personas, y para lograr el

⁵⁹ Entrevista a Carlos Páez, Secretario de Movilidad, Septiembre 2012.

⁶⁰ *Ibíd.*

objetivo se requiere un enfoque de movilidad intermodal y multimodal”⁶¹. Esta es la idea que plantea el discurso planificador del gobierno, enfatiza que la movilidad sustentable debe insertarse diferentes modos de desplazamientos –, como por ejemplo, la movilidad en bicicleta como pleno derecho ciudadano. Pero si bien es cierto, no se propone claramente a la bicicleta como un modo de transporte en la ciudad, pues su discurso apunta a mirar otras posibilidades de desplazamientos que los denomina intermodales y multimodales que no esclarecen a profundidad estas posibilidades de movilidad urbana.

Dentro de los lineamientos planteados en el Plan del Buen Vivir, se piensa en el derecho al uso del espacio público que tenemos todos los ciudadanos para practicar actividades diversas (deportivas, recreativas, culturales, etc.), y el derecho a tener seguridad tanto para los peatones y usuarios de vehículos no motorizados, como así lo describe en unos de sus ejes, “generar y garantizar espacios seguros para la circulación de peatones y usuarios de vehículos no motorizados”⁶².

El discurso planteado aquí no se ve reflejado en la práctica, en vista de que no existe una política pública a nivel local que regule y garantice el derecho a un espacio seguro y confiable para los ciclistas. Y justamente este problema impulsó a que dicho sector, exprese su inconformidad al no contar con una política clara y coherente con la práctica. Frente a este escenario, la actual Administración Municipal formó una comisión mixta, integrada por representantes de la Alcaldía, el Concejo Metropolitano y la comunidad ciclista, para tratar una agenda orientada a promocionar el uso seguro de la bicicleta en el DMQ, y luego, incluir y formular políticas que garanticen los derechos de seguridad y respeto para este sector. Como bien lo sostiene Jordi Borja, “el derecho a la seguridad es un derecho democrático fundamental. Las instituciones políticas, las

⁶¹Plan Nacional del buen vivir, en Sofía Gordon, *Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables*, Quito, AbyaYala, 2012, p. 69.

⁶² *Ibíd.* 293.

administraciones públicas, la justicia y la policía deben garantizarlo y, por tanto, prevenir o reprimir las conductas que amenacen o violen este derecho”⁶³.

Esta iniciativa municipal se pronunció con mayor fuerza a partir de los accidentes que ocurrieron en los tres últimos años. Como los casos de Nicole Paredes, quien fue arrollada por un vehículo que iba a exceso de velocidad; la muerte de Pablo Lazzarini, quien cruzaba una de las principales calles de la ciudad en vista de que el semáforo indicaba su paso, repentinamente salió un automóvil y fue arrollado por un conductor que iba a alta velocidad y que se dio a la fuga; y el más reciente, el caso de Salomé Reyes atropellada por un bus de transporte público mientras paseaba con su bicicleta. Se pone en consideración estos acontecimientos en vista de que pasaron por la opinión pública, pero lo que se cuestiona, es que detrás de estos accidentes existen muchos más que no han sido sacados a la luz pública, que no han sido visibilizados ni tomados en cuenta, a tal punto de que no existe un registro oficial que de constancia, pues ni en la Policía Nacional, ni el Municipio, ni en los Juzgados de Quito, dieron respuesta y constancia de ello.

A inicios de este año se han registrado aproximadamente seis nuevos accidentes, según datos del diario El Comercio, debido en buena medida a que al sector de los ciclistas no es respetado, pero además, porque no cuenta con suficientes vías para desplazarse seguramente en la ciudad.

Según Mauricio Velástegui, integrante del colectivo Al Sur en Bici, “la ciudad no es segura para los ciclistas, ahora incluso ni en las ciclo vías nos sentimos seguros”⁶⁴. Esta es apenas una de las apreciaciones en que coinciden muchos de los ciclistas, debido a que no existe una política que garantice el derecho a la seguridad y el respeto para transitar en las calles para este sector. En este sentido, la bicicleta está siendo

⁶³ Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza S.A, 2003, p. 207.

⁶⁴ Entrevista a Mauricio Velasteguí integrante del colectivo “Al sur en Bici”, Septiembre, 2012.

reconocida oficialmente como un elemento de movilidad cotidiana que tiene como fin reducir la problemática del tránsito que vive nuestra ciudad.

2.3 La movilidad ciclera en Quito

Para analizar la movilidad *ciclera* en Quito, se ha propuesto abordarla primero, identificando a los ciclistas urbanos como nuevos actores de la movilidad, una nueva cultura que responde a los problemas socio ambientales que enfrenta la ciudad, y que además, nace como una nueva tendencia de la urbe.

Es necesario hacer un breve acercamiento del origen del uso de la bicicleta en Quito. Esta iniciativa se remonta al siglo XX, pues “en esta época aparecen las primeras bicicletas importadas en Quito. En un cargamento de 3000 llegan hasta las oficinas del Correo Nacional en 1908 (Biciacción, 2005), es decir, las primeras bicicletas sirvieron como medio de transporte, bastante eficiente para la rápida entrega de correspondencia y telegramas”⁶⁵. Así es como llegan las primeras bicicletas a la ciudad, y como lo indica este dato, su uso fue destinado en primer momento como fuente de trabajo, y que por cierto, aún sigue siendo para determinados sectores. Se puede decir que la bicicleta ha estado presente en las clases populares y en las clases medias, quienes por un lado, reconocen y usan a la bicicleta desde la perspectiva de la movilidad y conservación ambiental, y por otro lado, quienes usan este medio para su sustento de vida.

Para comprender cómo nace la iniciativa del proceso de la bicicleta en Quito, es necesario señalar que, en 1992 en la ciudad de San Francisco (Estados Unidos) nace Masa Crítica⁶⁶ cuyo propósito era incentivar el uso de la bicicleta como una forma de

⁶⁵ Fundación Biciacción nota tomado de Sofía Gordón “Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables, Quito, Abya Yala, 2012, p. 36.

⁶⁶Masa Crítica es un fenómeno social de ciclistas que nace en la ciudad de San Francisco, quienes promueven mensualmente viajes en bicicleta por diferentes ciudades del mundo. Su finalidad es dar a

movilidad diferente. El gran impacto que tuvo esta iniciativa hizo que durante 1994 y 1996 se desplazará por diferentes ciudades como: México DF, Quito y Santiago de Chile, ciudades que, por cierto, son las más grandes influyentes del movimiento pedalero y son referentes principales de esta iniciativa.

Existen grandes movimientos conformados por: los Bicitekas de México, Jóvenes de Acción Ecológica en Quito y Furiosos Ciclistas en Santiago de Chile, quienes fueron la base principal para la consolidación de la comunidad ciclista.

Es así, que en 1994 se extiende e introduce el mundo de la bicicleta en Quito, debido a que esta iniciativa fue retomada e impulsada por un grupo de jóvenes que formaban parte de la organización Acción Ecológica⁶⁷. Uno de los objetivos de dicha organización era formar una conciencia ecológica y ambientalista en los jóvenes. Una de las actividades que llevó a cabo esta organización, fue el uso de la bicicleta como una acción que apuntaba a fomentar una ideología en pro del ambiente, del ecosistema, y de la ciudad, cuyo propósito era generar un estilo de vida diferente en la población quiteña. Bajo esta ideología nace por primera vez el mundo de la bicicleta en el contexto de Quito, con la idea de promover una movilidad diferente que contribuya a la construcción de una ciudad menos contaminante, en que los desplazamientos sean más fluidos, menos costosos y más seguros.

A continuación se describirán las primeras actividades que se desarrollaron en torno a la bicicleta.

conocer los beneficios que aporta la movilidad en bicicleta a la sociedad, como una forma de reducir las molestias que causa el tráfico motorizado, como el ruido, contaminación, inseguridad, etc.

⁶⁷ Acción Ecológica, es una organización sin fines de lucro que nace en 1986. Sus principales lineamientos se enfocan en promover la defensa de la naturaleza con el fin de asegurar la preservación de un medio ambiente sano, impulsar programas de capacitación en sectores rurales y urbanos en las áreas de educación ambiental y preservación del medio ambiente, en suma, sus principios parten principalmente en promover conciencia ecológica y que sea sustentable, y sobre todo evidenciarlos conflictos socio ambientales que atraviesa el país.

- En 1996 surgen los primeros campamentos vacacionales impulsados por la Fundación Acción Ecológica.
- En 1997 se efectúa la primera marcha en bicicleta por el centro histórico promovida por integrantes de Acción Ecológica.
- Entre 1998 y 2000 aproximadamente, se desarrolló el proyecto Viernes de pedales, una actividad informal que buscaba atraer la atención de la gente y además, intentaban ser visibilizados como nuevos actores de la sociedad.
- En 2001 se lleva a cabo la primera caravana de bicicletas hacia el centro histórico de Quito, promovida por Acción Ecológica.
- En el 2003 se realiza el primer taller de Ciclovías para Quito, con apoyo del Municipio de Quito, y organismos internacionales. A partir de este taller se impulsa el primer Ciclopaseo formal en la ciudad.

No obstante, hay que precisar en qué momento estas actividades se fueron vinculando con las instancias del poder local, el primer acercamiento que se dio fue con el Municipio de Quito en el 2003, cuando se apoyó formalmente con el proyecto del ciclopaseo dominical.

Se afianzaría a través del seminario-taller de “Ciclovías para Quito”, que se realizó con su apoyo, y el de varias organizaciones internacionales, como Ciudad Humana de Bogotá, y nacionales como: el Centro de Investigaciones Ciudad, Acción Ecológica, Biciacción; y de expertos internacionales como, Ricardo Montezuma, Óscar Díaz, Lloyd Wright, gente de ITDP organizaciones fuertes a nivel internacional en el tema del transporte⁶⁸.

⁶⁸Sofía Gordon, *Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables*, Quito, AbyaYala, 2012, p. 92.

En entrevistas realizadas, varios testimonios coincidieron que la bicicleta ahora se ha convertido en un medio de transporte en la ciudad: “la bicicleta es una herramienta que me permite movilizarme inteligentemente en la ciudad, es menos costosa, más eficaz, yo puedo coger vías para movilizarme más rápido, mientras que con un auto no puedo hacer eso”, así lo expresó un integrante del colectivo ABC. Aquella aproximación permite entender que la bicicleta pasó de ser una acción de recreación, pues ahora se ha convertido en un medio de transporte efectivo para muchos, que además, tiene grandes beneficios para la ciudad, el ambiente, la salud y economías.

En este contexto y fruto del trabajo que han venido ejerciendo algunos ciudadanos, la bicicleta se convierte en un hito en la historia de la movilidad, por lo que, además, es necesario señalar que todas aquellas fueron el detonante para que paulatinamente la bicicleta se convirtiera en un nuevo modo de transporte en la ciudad.

Tal es así, que ahora existe un número considerable de agrupaciones formales e informales que promueven el uso de la bicicleta, entre ellos se ha logrado registrar: colectivos, organizaciones, clubes, fundaciones, etc., que impulsan el mundo pedalero, y se ha identificado a las siguientes agrupaciones: ABC (Andando en Bici Carajo), Al Sur en Bici, Bike Polo, Biciacción, Carishinas en Bici, Cicleadas el Rey, Ciclixta, Ciclópolis, Comisión de Ciclismo de Montaña de Pichincha, Enrócate, Hells Bikers, Movimiento Cívico de Justicia Vial , Senda, Ciclo PUCE, Club de Ciclismo de la Politécnica.

Es evidente, que el uso de la bicicleta en Quito ha crecido sustancialmente, y esto ha generado cambios en varios aspectos a nivel de sus características físicas y en la dimensión sociocultural (estilos de vida, comportamientos, relaciones sociales, formas de manifestarse, de representarse, etc.).

Resulta importante señalar los proyectos enfocados a la promoción de la bicicleta

en el Plan Maestro de Movilidad del DMQ

- Infraestructura de ciclovías (red urbana, suburbana, ciclo parqueaderos, intermodalidad bicicleta-transporte público).
- Circuitos turísticos y/o ecológicos en bicicleta (continuar con los ciclopaseos urbanos).
- Promoción y educación (implementación de escuelas para fomentar el uso de la bicicleta, renta de bicicletas, bicicleta pública, etc.).
- Seguridad en ciclovías (conformación de equipos de vigilancia –policía–, instalación de señalética y uso de dispositivos de seguridad).

Estos proyectos corresponden a la promoción de este modo de transporte, pero uno de los más visibles ha sido el proyecto de la Bici-Q, cuyo objetivo es apoyar procesos de mejoramiento en la movilidad urbana. De esto da cuenta el impacto que ha logrado tener la bicicleta en la ciudad y en las políticas públicas.

La Secretaría de Movilidad sostiene que actualmente se registran un considerable número de usuarios de la Bici-Q, que de lunes a jueves existen 1 200 usuarios al día, según datos de la Secretaría. (Anexo N. ° 4, Estadísticas del proyecto Bici-Q). Este indica, que el proceso de la bicicleta ha tomado fuerza y posicionamiento en la ciudad, a tal punto, que ahora movilizarse en este medio de transporte se convierte en una necesidad y un derecho que busca ser tomado en cuenta en todas las dimensiones sociales, culturales y políticas de la sociedad.

2.4 Dimensión social, cultural y política del uso de la bicicleta

El uso la bicicleta se ha convertido en una práctica cultural, política y social, debido a que al interior de ella se expresan diversos aspectos como: resistencia, lucha, identidades, intereses, simbolismos, imaginarios, estilos de vida, y demás, que han intentado representarse y reconocerse en la ciudad como nuevos actores de la movilidad

Por ello, este trabajo intenta analizar este fenómeno sociocultural emergente que se configura en el espacio público, y que además, se hace más visible dentro de sus convergencias y disputas. Es así, que esta práctica atraviesa un amplio campo simbólico, y para dar cuenta de ello, se recogerá el enfoque de Michel de Certeau, quien describe el campo simbólico como un equivalente del campo cultural atravesado por comportamientos y acciones que el sujeto desarrolla en su vida diaria.

El campo de lo simbólico es “equivalente al de la regla cultural” de la *regulación interna* de comportamientos como efecto de una herencia (afectiva, política, económica, etcétera) que desborda por todas partes al sujeto establecido (...) en el comportamiento que lo hace reconocible sobre la superficie social (...)⁶⁹.

Bajo este enfoque se comprende que la dimensión cultural se encuentra ubicada en aquellos comportamientos del sujeto y que lo hace reconocible en la vida urbana.

El nivel simbólico es aquel donde nace la legitimación más poderosa del contrato social que, en el fondo, es la vida cotidiana; y las diversas maneras de hablar, de presentarse, en resumen de manifestarse, en el campo social, no son más que el asalto indefinido de un sujeto “público” para tomar un lugar entre los suyos⁷⁰.

⁶⁹ Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano 2: habitar, cocinar*, México D.F, Universidad Iberoamericana, A.C, 2006, p. 16.

⁷⁰ *Ibíd.* 21.

El uso de la bicicleta ha incidido considerablemente en la dimensión cultural, en vista de que se expresa como un nuevo comportamiento social, que ha a su vez, ha configurado un nuevo estilo de vida para muchos, en la medida que ha logrado resolver gran parte de la vida cotidiana de los individuos.

Podemos distinguir entonces, que usar la bicicleta no es simplemente un ejercicio físico, sino también, una práctica cultural porque se vincula a una nueva forma de usar, habitar, acercarse a la ciudad, a la gente. Es una acción que intenta salir de los problemas de embotellamientos en la ciudad, que pretende evadir el encerramiento que provoca el tráfico, lo que impacta negativamente al aspecto psicológico y emocional de la gente, incitando: (estrés, tensiones, angustias, miedos, etc.).

El uso de la bicicleta como una práctica cultural se expresa en la cotidianidad de diversas maneras, en el campo del arte, a través de - grafitis, murales-, en el campo de la tecnología - redes sociales- , en el ámbito social y político - a través de encuentros masivos con la comunidad ciclera interesada en promover y concienciar la importancia de este nuevo modelo de movilidad.

Desde un punto de vista sociocultural, esta práctica se la vincula también a una acción que reflejaría cierta sensación de goce al salir a las calles en bicicleta y vivir una especie de *flaneur*, en términos de Baudelaire: “una vida más abierta, poco domesticada; la nostálgica de la aventura”⁷¹. Desde esta mirada, la movilidad en bicicleta se relacionaría, al caminante que transita por diferentes lugares intentado explorar la novedad y la aventura de las cosas, “la bici para mí es una forma de saber lo que está pasando en las calles también, es saber lo que está pasando afuera, con la gente, con la ciudad (...)”⁷². Esta reflexión da cuenta, que el uso de la bicicleta se asienta en un amplio campo de significaciones como el vivir cierta emoción de aventurar la ciudad, de

⁷¹ Michel Maffesolí, *El nomadismo, vagabundeos iniciáticos*, México D.F, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 34.

⁷²Entrevista Cristian Medrano integrante del colectivo ABC.

acercarse a ella, permitiendo de alguna manera conocer lo que sucede fuera. Así también, esta práctica es una expresión que se vincula al sujeto moderno, que podría asociarse a un nuevo espíritu de vida, ligada a una expresión que Barrow a mediados del siglo XIX, introduce: *vagar* como un símbolo de la movilidad moderna. Una expresión que atañe al sujeto moderno, como un sujeto que desea con mayor necesidad la permanencia de sus sensibilidades y emociones.

Desde otro punto de vista, la bicicleta es una acción política en la medida en que intenta transformar a la gente, a la ciudad, a la sociedad en general, pretende construir una ideología diferente de movilidad, que sea menos contaminante, menos costosa, y que apunta a mejorar un conjunto de situaciones socialmente problemáticas como: (congestión vehicular, contaminación ambiental, exceso de autos, problemas psicosociales, estrés, tensiones, miedos, etc.)

Así, el uso de la bicicleta se ha convertido en un ejercicio cotidiano de movilidad urbana, con una nueva filosofía orientada a mejorar la calidad de vida de los habitantes. Pues así, vemos que los ciclistas se apropian de los espacios de interacción y eso les permite comunicarse, identificarse, representarse a través de sus experiencias con la bicicleta. “El objetivo es desarrollar una cultura de la bicicleta en la ciudad y sensibilizar a todos respecto al buen uso de este medio de transporte”⁷³. Esto supone que ahora el mayor impulso para el mundo ciclista es promover una cultura de la bicicleta, tal es así, que ahora existen varias agrupaciones que intentan reivindicar la importancia de la bicicleta como símbolo de una movilidad contemporánea en la ciudad. Se considera que el mundo de la bicicleta pasó de ser una actividad informal, a una actividad política e institucional, pues sus logros se reflejan en la creación de las políticas públicas que desde el gobierno local se están desarrollando. Por ello,

⁷³Programa de Radio , *Radio Pedal* , dedicado a los ciclistas

reconocemos que la bicicleta ha marcado un hito importante en la movilidad de la ciudad.

CAPÍTULO III

ESTUDIO DE CASO (CICLÓPOLIS Y AL SUR EN BICI)

3.1 La bicicleta: un hito en la historia de la movilidad urbana

La bicicleta se ha expandido considerablemente por varias ciudades del mundo, y esto se reflejado en los cambios sustanciales de ciudades como Berlín, Bruselas, Sevilla, Dublín, París, entre otras, que cuentan con un sistema de *bicicleta pública*, en donde su misión rebasa de ser una actividad recreativa, a cumplir con una función más práctica para el mundo de la movilidad.

El proyecto de la bicicleta pública comenzó en 1968 en Ámsterdam (Holanda)⁷⁴ con el movimiento Provos⁷⁵. Esta iniciativa intentaba crear una ciudad más habitable, más armoniosa, menos contaminante, por lo que en esa época se puso a disposición del público un sinnúmero de bicicletas por diferentes lugares de la ciudad, con el fin, de que las personas la usen como modo de transporte.

Según datos de la Guía Metodológica del Sistema de Bicicleta Pública en España, sostiene que una segunda generación de la bicicleta pública comenzó en 1995, cuando en la ciudad de Copenhague se puso en marcha un servicio de préstamo de bicicletas a gran escala. Una tercera generación del Sistema de Bicicleta Pública empezó en Europa a partir del año 2001, cuando el número “de ciudades con sistemas

⁷⁴ Según datos de la Guía Metodológica para la Implementación de Sistemas de Bicicletas Públicas en España: <http://es.scribd.com/doc/34474402/Guia-metodologica-para-la-implantacion-de-sistemas-de-bicicletas-publicas-en-Espana>.

⁷⁵ Provos es un movimiento anarquista que nace en Holanda en la década de 1960, su fin era la creación de individuos libres, autónomos, autosuficientes y capaces de expresarse. Desde 1965 actuaron en Amsterdam, ciudad a la que consideraban un centro mágico por medio de sabotajes destinados a solucionar problemas sociales y ecológicos. Promovieron además el *Primer Plan Blanco* (Wittefietsen) que preveía la socialización de los medios de transporte en Amsterdam. Por cualquier parte de la ciudad debían colocarse bicicletas blancas a libre disposición de los ciudadanos. Para ello exigieron a las autoridades la compra de más de veinte mil bicicleta, pues su fin último era eliminar los autos.

aumenta y las bicicletas públicas se consolidan como una oferta de transporte público individual. Quizá el ejemplo más paradigmático sea el de Lyon (Francia), donde la implantación de un sistema de bicicletas públicas ha conseguido aumentar el número de usuarios de la bicicleta en la ciudad”⁷⁶. Y una cuarta generación, está comenzando a planificarse mediante una tarjeta inteligente, como sucede en España es una tarjeta recargable que pueda usarse para efectuar diversas gestiones y pagos. Este sistema de tarjetas inteligentes se encuentra vigente en ciudades como Lyon y Rennes (Francia), Bruselas (Bélgica), Viena (Austria), Oslo (Noruega), Estocolmo (Suecia), Barcelona (España), pero además, existen otros sistemas automáticos a través de telefonías móviles en ciudades como Frankfurt, Munich, Colonia y Orleans.

En el caso Asia, el proceso de la bicicleta y especialmente en China

“la bicicleta ha sido el mayor medio de transporte urbano desde mediados del siglo XX. La bicicleta fue introducida en el país a fines del siglo XIX por inmigrantes ingleses y fue adquiriendo popularidad entre la población. En 1949 la bicicleta fue fuertemente apoyada por las autoridades del gobierno comunista, que más allá de las razones prácticas o ideológicas, resultó en un fuerte impulso al desarrollo de la industria ciclística nacional”⁷⁷.

Pero, en estas últimas décadas China cambio esta realidad,

“ha entrada en un fuerte proceso de desarrollo de su economía, con más de 1.300 millones de habitantes y un nivel de crecimiento económico anual de casi 10%. Bajo este escenario, las aspiraciones de China en la posesión de automóviles se estarían asemejando a las de los países desarrollados, siendo que ahora es política oficial que “cada familia en China debe poseer un automóvil”⁷⁸.

⁷⁶ Nota tomada de la web, <http://es.scribd.com/doc/34474402/Guia-metodologica-para-la-implantacion-de-sistemas-de-bicicletas-publicas-en-Espana>.

⁷⁷ Nota tomada de la web <http://www.ieut.cl/wp-content/uploads/2011/01/UsoymovilidaddelaBicicletaenlaCiudadPlandeincentivoalTransportenomotorizadoTNMenRecoleta.pdf>

⁷⁸ Ibíd. p. 46, 47.

Esto indica, que en China el proceso de la bicicleta en un inicio tuvo gran demanda y aceptación debido a que el gobierno comunista apoyaba con esta iniciativa como una forma de reivindicar una movilidad diferente (menos costosa que beneficiaba sobre todo a los sectores más necesitados), con una tendencia comunista, pero, después este proceso fue decayendo debido al gran desarrollo económico que alcanzaba China.

En 1990, los principales medios de transporte urbano eran la caminata y la bicicleta. Pero, en el 2006 China se transformó en el tercer productor mundial de automóviles debido al crecimiento tecnológico que generaba, y así, la motorización produjo una serie de restricciones para los ciclistas, pues deterioro las condiciones de seguridad y movilidad para este sector.

En el caso de Holanda es el único país donde existe una política de gobierno consagrada a los usuarios de las ciclo vías, la cual procura que estas se encuentren bien integradas y accesibles al entorno urbano.

Un 75% de los casi 750000 habitantes de Ámsterdam posee una bicicleta y un 50% la usa a diario. La ciudad dispone de una red completa de carriles-bici, excepto en el corazón de los canales, donde hay que manejarse con mayor destreza que nunca debido a las calles estrechas y al tráfico de coches. En cuanto a las reglas, son uniformes, en los cruces más difíciles tiene prioridad la bici. Si estos giran a la derecha, el automóvil debe dejarles pasar, si lo hacen a la izquierda el coche tiene preferencia⁷⁹

En el Foro de Medio Ambiente y Sostenibilidad del 2011, se indicó la situación del transporte en bicicletas en las ciudades de Europa, y se señaló lo siguiente: “Europa es una cultura bastante arraigada en cuanto al uso de la bicicleta, por lo que en ciudades

⁷⁹ Situación del Uso de la Bicicleta en Europa, Fundación Vida Sostenible, Artículo, Movilidad y Transporte, http://www.vidasostenible.org/observatorio/f2_final.asp?idinforme=1120, 2009.

como Berlín, Munich, Estrasburgo, Amsterdam, Copenhague o Estocolmo hay (+ 40% de desplazamientos en bici)”⁸⁰

Esto indica que en estas ciudades, la movilidad en bicicleta se encuentra cada vez más cercana a nuevos modelos de movilidad urbana, y para mencionar otro caso en particular, en la ciudad de Barcelona, según datos de una encuesta del 2010, hay “dos millones y medio usuarios de la bicicleta. De estos, más de trescientos mil utilizan cada día o casi”⁸¹, esto muestra que en esta ciudad el proceso de la bicicleta se encuentra en construcción, y además, refleja que la mayoría de la población está de acuerdo en que se fomente el uso de la bicicleta. Así lo muestra el siguiente dato:

La mayoría de catalanes, usuarios y no usuarios de la bicicleta, tiene una opinión positiva de este vehículo y de los beneficios que comporta su uso, tanto por el individuo como por el conjunto de la sociedad. A pesar de todo, se mantienen las críticas a la falta de respeto tanto de ciclistas como de conductores de vehículos a motor, que puede ser un indicativo de los problemas que pueden proceder del hecho de que el creciente uso de este medio de transporte se está realizando sin una correcta planificación ni implementación.

La gran mayoría (más del 90%) es partidaria de que las administraciones fomenten y faciliten el uso de la bicicleta.⁸²

Es así, que en numerosos países de Europa tienen una larga tradición en cuanto a la bicicleta como medio de transporte urbano, y lo han incorporado durante los últimos años. A continuación un dato revela la distancia que se recorre anualmente en bicicleta en la Unión Europea.

⁸⁰ Las bicicletas una opción sostenible de movilidad, Mesa redonda y foro de debate Medio Ambiente y sostenibilidad, María Luisa Delgado, Madrid, Universidad Rey Juan Carlos, 2011.

⁸¹ Datos Encuesta GESOP, Barómetro anual de la bicicleta, Catalunya Informe de resultados julio 2010 http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometreBicicletaCatalunya_InformeCompleto_DEF_0.pdf.

⁸² Datos Encuesta GESOP, Barómetro anual de la bicicleta, Catalunya Informe de resultados julio 2010 http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometreBicicletaCatalunya_InformeCompleto_DEF_0.pdf.

La distancia que se recorre anualmente en bicicleta en la Unión Europea supera los 70000 millones de km, según datos de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF). Al frente del *ranking* están los Países Bajos y Dinamarca, con unos 1.000 km recorridos por habitante y año; Bélgica, Alemania, Suecia y Finlandia, con unos 300 km; e Irlanda e Italia, con más de 200. El Estado español se encuentra todavía en las últimas posiciones, con tan solo unos 30 km por habitante y año⁸³.

En el caso de Quito es necesario contextualizar que la bicicleta llegó en la década de 1990 a raíz de que se retoma con la iniciativa del movimiento Masa Crítica, que impulsaba el uso de la bicicleta como un modo de transporte y como una forma de recreación urbana.

Con esta esta iniciativa sin duda, surge un cambio importante en la situación de la movilidad de la ciudad, debido a que se suma más gente y empieza a mirar a la bicicleta como una herramienta diferente de movilidad. A partir de ese contexto, hace una década aproximadamente la gente poco a poco ha empezado a comprender la utilidad y beneficios que brinda la bicicleta, a tal punto, que actualmente el 0.25% de la población quiteña se desplaza a través de esta herramienta de movilidad. Esto permite entender que es posible usar la bicicleta como un modo de transporte diferente en áreas urbanas, pero además, la visión e imaginarios de pensar que la bicicleta sirve únicamente para actividades recreativas ha quedado casi descartada, pues ahora, está cumpliendo una función bastante importante en el mundo de la movilidad y en las políticas públicas, esto se evidencia en el crecimiento de ciclistas en la ciudad.

3.2 La bicicleta y la ciudad

⁸³ La situación de la bicicleta en España y Europa. El caso de Cataluña, http://www.formacionporlasostenibilidad.org/Planificacion_bicicletas/modl.htm.

La ciudad es espacio simbólico, en la medida en que en ella se mezcla diversos lenguajes, códigos, expresiones, representaciones, convirtiéndose en un escenario de interacción social y cultural. La ciudad como espacio público ha servido como lugar de encuentro, de tránsito, en donde la gente se reúne, saluda, e intercambia información, y donde se lleva a cabo acontecimientos. Para Jordi Borja, la ciudad es un espacio que comunica, es un espacio para la aventura, para la libertad.

La ciudad es el nacimiento de la historia, el olvido del olvido, el espacio que contiene el tiempo, la esperanza. Con la ciudad nace la historia, la historia como hazaña de la libertad. Una libertad que hay que conquistar frente a unos dioses y a una naturaleza que no se registran, (...). Una ciudad que se conquista colectiva e individualmente frente a los que se apropian privadamente de la ciudad.⁸⁴

Bajo esta perspectiva, la ciudad es un lugar donde se combinan múltiples significaciones que se derivan de las acciones que los sujetos desarrollan en ella. Mario Margulis expone que “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”⁸⁵. Esto indica que la ciudad es un espacio simbólico, a partir de las prácticas cotidianas de los habitantes, y se torna en una red de signos que se desprenden de las formas de actuar, de hablar, de representarse, etc.

“La ciudad cambia por las acciones que en ella se desarrollan y por la articulación material y simbólica de su tiempo y espacio”⁸⁶, como bien lo explica Margulis la ciudad cambia debido a todas aquellas acciones que desarrollan los

⁸⁴ Jordi Borja, *La Ciudad conquistada*, Madrid, Alianza Editorial S.A, 2003, p. 26.

⁸⁵ Mario Margulis, *La ciudad y sus signos*, México D.F, Red de Revistas, de América Latina y el Caribe, 2002. p. 519.

⁸⁶ Mario Margulis, *La ciudad y sus signos*, México D.F, Red de Revistas, de América Latina y el Caribe, 2002. p. 520.

habitantes diariamente, por esa vinculación permanente entre la materialidad de las cosas y el mundo simbólico que se produce.

Por ello, el uso de la bicicleta es un mundo simbólico, por cuanto pasear en este vehículo de dos ruedas permite varias cosas, y una de ellas, como bien lo expresa un integrante del colectivo Al Sur en Bici, “la bicicleta también me deja ver lo que pasa en la calles, yo me paseo en la bici y puedo ver eso lo que mucha gente no ve cuando maneja en carro, pero creo que sí, que la bicicleta a más de movilizarme rápido me deja ver un poco más de lo que pasa en la ciudad”⁸⁷. La bicicleta a más de ser una herramienta de movilidad, permite ver a la ciudad, a la gente, a mirar lo que sucede en las calles, según la perspectiva de un ciclista urbano.

La bicicleta y la ciudad han generado un estrecho vínculo, pues ahora vemos que muchas actividades recreativas que se desarrollan en ella, como por ejemplo, el colectivo Al Sur en Bici impulsa varias actividades (talleres de mecánica, cursos de manejo en bicicleta, paseos con la comunidad, proyección de películas) actividades que de alguna manera integran a la gente. Esto a su vez, permite ver que la bicicleta en la ciudad toma un papel relevante, pues a más de ser útil para moverse contribuye a generar espacios de socialización y encuentro.

3.3 Estudio de caso Ciclópolis y Al Sur en Bici: análisis comparativo de las dimensiones sociales, culturales y políticas del uso de la bicicleta

Ciclópolis es una organización cuya aparición se remonta a la iniciativa de un grupo de jóvenes quiteños que formaron parte de la organización Acción Ecológica⁸⁸.

⁸⁷Mauricio Velasteguí, integrante del colectivo “Al Sur en Bici”, septiembre 2012.

⁸⁸Acción Ecológica es una organización sin fines de lucro que nace en 1986. Sus principales lineamientos se enfocan en promover la defensa de la naturaleza con el fin de asegurar la preservación de un medio ambiente sano, impulsar programas de capacitación en sectores rurales y urbanos en las áreas de

Una de las principales actividades que impulsó esta organización fue la realización de campamentos que educaban a la gente sobre temas de cuidado ambiental, pero sobre todo, pretendían hacer visible a la sociedad la gravedad ambiental que enfrentaba la ciudad. En 1992 nació en la ciudad de San Francisco (Estados Unidos) el mundo de la Masa Crítica “una actividad pacífica que buscaba ser visibilizada en el mundo, y que buscaba además, tener un espacio en las calles para su movilización”, así lo señala Diego Puente, actual vocero de Ciclópolis.

La visión de la bicicleta en un primer momento fue de recreación, de deporte, pero nosotros estamos reivindicando la bicicleta desde el punto de vista de la movilidad, del ambiente, de la autonomía de la ciudad, y del ciclista urbano, pues es el cual moviliza, el que se mueve inteligentemente en una ciudad que está a punto de colapsar, y que además, es agresiva, y nos rehusábamos a aceptar la ciudad, y nosotros poníamos en nuestras consignas, porque preferimos crear nuestro futuro en lugar de aceptarlo⁸⁹.

Para Diego Puente⁹⁰, Acción Ecológica marcó sin duda, un precedente importante en la movilidad de la ciudad, en la medida en que cambió la visión de muchos ciudadanos, con respecto al mundo, a las relaciones de poder y a la cuestión ambiental. Según Puente esto detonó una formación ideológica y política con una tendencia marcada de izquierda, en la que se cuestionaban varios temas sociales entre ellos: el capitalismo, la acumulación, las relaciones de poder, la problemática ambiental, etc.

educación ambiental y preservación del medio ambiente, en suma, sus principios parten principalmente en promover conciencia ecológica y que sea sustentable, y sobre todo evidenciarlos conflictos socio-ambientales que atraviesa el país.

⁸⁹ Entrevista a Diego Puente actual vocero de la Fundación Ciclópolis.

⁹⁰ Diego Puente vocero de la Fundación Ciclópolis.

Posteriormente, en el 2003, varios integrantes de Acción Ecológica conformaron la primera organización a favor del uso de la bicicleta denominada Biciacción⁹¹. Esta organización se enfocaba principalmente en promover el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible en la ciudad, A partir de ello, se empezaron a gestionar proyectos para mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, y uno de ellos, fue el primer ciclopaseo⁹² formal en Quito. Este proyecto se logró con el apoyo del Municipio de Quito. Es importante mencionar que en el 2007 este proyecto pasó a manos de una nueva organización denominada Ciclópolis conformada por ex miembros de Biciacción.

Ciclópolis se constituye como una organización sin fines de lucro, cuyo fin es promover el uso de la bicicleta como forma de transporte sustentable en la ciudad, que busca contribuir en la gestión y recuperación de espacios públicos como productores de nuevos sentidos para la ciudadanía, pero además, se enfocaba en seguir potenciando un acercamiento en positivo con la movilidad en bicicleta, a través de un trabajo en conjunto con las instituciones públicas.

Ciclópolis intentaba “alejarse de la imagen de Biciacción, de crear una visión distinta de *la ciudad de la bicicleta*, articulado con la polis, con lo político, con el poder, ya que el poder es de los ciudadanos, es nuestro poder, no es de alguien más”⁹³, así, lo expresa Diego Puente. Esta organización construye su identidad y su lucha en el marco de una politización, definición de objetivos y estrategias para transformar a la ciudad, en una ciudad que dé prioridad a la bicicleta. Ciclópolis por su parte pretende

⁹¹Biciacción es una organización no gubernamental creada en el 2003, está conformada por ciclistas profesionales en diferente áreas de trabajo cuya misión es promover nuevas formas y espacios de movilidad en la ciudad, mediante el uso de la bicicleta como modo de transporte.

⁹²Ciclopaseo es una actividad recreativa en bicicleta más grande de la ciudad, que se efectúa todos los domingos de la semana. Esta actividad se apropia de los espacios públicos y utiliza 30 kilómetros a lo largo de la ciudad; va desde el Parque del Recuerdo (norte) hasta el Parque de las Cuadras (sur).

⁹³ Diego Puente, actual vocero de la organización Ciclópolis.

transformar a la movilidad urbana a través del poder y que ese poder sea expresado a través del ejercicio de la propia ciudadanía.



Desde la perspectiva de Ciclópolis el uso de la bicicleta es un proceso que tiene que ir en diálogo con el oficialismo, por lo que Diego Puente está convencido que esto les permitirá agilizar y avanzar con sus proyectos.

He hecho política estos 15 años. Es la ventaja de cuando uno pedalea y ve la ciudad de cerca. Cuando Moncayo era alcalde conversábamos y pedaleábamos. Allí pude soltarle todo este carrete.

Quiero permear en las instancias que deben hacer estos cambios y trazar políticas.

Sí la bicicleta diluye fronteras económicas, sociales, geográficas, ideológicas es porque la bicicleta es política. Hemos pedaleado con el Canciller y también con los ejecutivos del Banco Pichincha⁹⁴.

Es así, cómo la bicicleta pasa de ser de una actividad informal a una actividad que se institucionaliza, pues ahora los proyectos de Ciclópolis caminan conjuntamente con apoyo de entidades gubernamentales (Anexo N.º 5). Vemos, que esta organización pretende trabajar con la oficialidad, mientras otras agrupaciones buscan aún, espacios para expresarse que son más cercanos a la denuncia y protesta.

Yo creo que la bicicleta tiene ese poder de transformar a la gente, a la sociedad, a la ciudad, y estoy convencido de eso, la bicicleta te ahorra plata, te mejora la salud, te crea dependencia, hay gente que encuentra en la bici esa libertad, la gente se reencuentra con sus propios miedos, además, hay todo un tema terapéutico, por eso digo que a la gente le cambia la vida⁹⁵

Ciclópolis “usa” a la bicicleta como herramienta para hacer política, busca ejercer cambios en la ciudad, en la gente, pero sobretodo, busca vincular sus procesos a través del apoyo institucional. De esta manera, su mayor propósito es hacer de Quito una ciudad de la bicicleta con la mano de la gobernabilidad.

Desde otra perspectiva, el uso de la bicicleta se ha convertido en un método que brinda varios beneficios, entre ellos, ha servido como un método terapéutico en la medida en que aporta a la salud mental y emocional de los habitantes. Esto hace referencia a los miedos que en algún momento determinando se presentaron en el proceso de aprendizaje del manejo de la bicicleta, en donde quizás, se vivió cierto tipo

⁹⁴ Datos del diario El Comercio, nota “La bicicleta es política porque diluye las fronteras sociales y las economías”, 06-05-2012, http://www.elcomercio.com/politica/bicicleta-politica-fronteras-sociales-economicas_0_694730619.html.

⁹⁵ Entrevista Diego Puente vocero de Ciclópolis.

de problemas que a futuro generó traumas para quienes atravesaron por situaciones complejas. A partir de estas experiencias, se considera que la bicicleta es una actividad que ayuda a confrontar y combatir con los propios miedos del individuo, y que alguna manera ayuda a superar problemas emocionales. Por ello, la bicicleta se convierte en una actividad terapéutica en la medida en que contribuye a superar problemas de inseguridades producto de situaciones pasadas, así como también, del caótico escenario que atraviesa actualmente la ciudad, en donde el ruido, tráfico, insultos, pitos, empeoran considerablemente la salud mental de la gente. Esta es otra de las causas por las que la bicicleta se convierte en una vía de escape, y que además ofrece grandes beneficios como por ejemplo:

- Curar heridas emocionales y ayuda a superar los traumas de personas que viven en situaciones de conflicto, de crisis o de tensión social o estrés negativo
- Tiene efecto significativo sobre el mejoramiento de nuestra memoria.
- **Reduce el riesgo de ansiedad y depresión.**
- Se produce una amplia liberación de endorfinas proporcionándonos bienestar físico y emocional
- Libera la mente de pensamientos negativos y relaja el cuerpo para un perfecto descanso, es decir también nos ayuda a dormir mejor⁹⁶

Andar en bicicleta es una actividad que mejora el estado de ánimo, a veces, pasar tiempo a solas es lo que se necesita para eliminar el estrés de la vida cotidiana. Subirse en la bicicleta y dar un paseo es una maravillosa salida del estrés de la ciudad. En este sentido, la conexión que provocaría el encuentro del cuerpo con la bicicleta, se convierte en una experiencia interior del ser humano, el reencontrarse con sus propios y sentires como: miedos, recuerdos, angustias, depresiones, etc.

⁹⁶ cita tomada de la web, <http://inmedicina.org/beneficios-fisicos-y-psicologicos-de-andar-en-bicicleta>

A medida que la gente envejece, la mayoría a menudo pierde el interés en la bicicleta, y quizás por ello, se convierte en mera nostalgia de la infancia, pues antes se la usaba como un medio de recreación, mientras que ahora esta visión ha cambiado, hoy a más de servir como un medio para movilizar contribuye a mejorar los problemas de salud física y mental, pero también, como una herramienta que ha servido para hacer política en la medida en que ha transformado a la conciencia de la gente.

Desde otro punto de vista para los ciclistas “la bicicleta” ha demostrado ser una compañera de vida, en la medida en que es un vehículo que acompaña a resolver la mayor parte de sus actividades cotidianas, pues con ella van a todas partes y la cuidan. Así, la bicicleta estimula ciertas sensibilidades y emociones en positivo, como: afecto, cariño, un fuerte sentido de pertenencia, debido que a través de su uso se consolidan valiosos beneficios tanto para la sociedad, la naturaleza, como para el interior del individuo.

Al Sur en Bici, un colectivo ciclista en auge.

Al Sur en Bici es una agrupación de ciclistas que nace en el sur de Quito hace aproximadamente un año. Esta agrupación compuesta por jóvenes de entre 20 y 30 años desarrolla actividades con la bicicleta como: salidas de campo, practican bike polo, dictan clases de bicicleta, talleres de mecánica, proyectan películas, promueven salidas a paseos turísticos, etc.

ACTIVIDADES QUE PROMUEVE EL COLECTIVO AL SUR EN BICI

Bike Polo



Paseos con la comunidad ciclera del Sur



Bicinema



Taller de mecánica



Este colectivo tiene su particular forma de usar la bicicleta en la ciudad, pues uno de sus mayores propósitos es incentivar a la gente a usar la bicicleta como una forma de recreación y como una herramienta que permite integrar a la comunidad, pero también, reivindicar sus derechos como ciclistas, (el derecho a circular libre y seguramente en las vías, y que estas a su vez se encuentren en óptimas condiciones).

No obstante, este colectivo expresa que uno de los problemas más preocupantes del sur es que no exista una red de ciclovías a excepción de los parques, pues tampoco existe una vía que conecte el sur con el centro-norte de la ciudad. Como bien lo manifiesta un integrante de Al sur en bici, “el Sur es un sector olvidado, no existen ciclovías parece que el ciclismo solo existe en el norte, ¿y qué pasa con nosotros? que todos los días tenemos que pelear en las calles para movilizarnos, se escucha que existe un proyecto para la construcción de ciclovías en el sur pero hasta ahora no se ve nada”⁹⁷. Esto lleva a pensar que mayor prioridad se ha otorgado al sector de clase media y media alta que es justamente el sector centro-norte de Quito, donde precisamente es tomado en cuenta en la gestión del gobierno local, mientras que en el sector sur de la ciudad, no existe el proyecto de la Ciclo-Q, y tampoco, el proyecto de Bicicleta Pública.

Esto permite comprender que existe un problema de clase, de poder, donde el pobre generalmente queda olvidado, relegado, mientras que los de (clase media y media alta) son el sector más representado y privilegiado. Desde este punto de vista, es justamente que la práctica de la bicicleta es reconocida desde el sector de clase media, mientras que el resto de población la para otros fines como el caso de los comerciantes

⁹⁷Mauricio Velasteguí integrante del colectivo Al sur en bici.

(verduleros, hieleros, jardineros, y demás) quienes hacen de la bicicleta su herramienta de trabajo han quedado invisibilizados por la sociedad.

Ahora bien, hay que mencionar al proyecto de la Ciclo-Q que se encuentra en marcha desde el 2008, comprende la construcción de ciclovías desde la estación Norte del Trole sector (La Y) hasta el Parque El Ejido, esto da cuenta nuevamente que estas iniciativas se encuentran bastante sectorizada, por lo cual, el sur sigue siendo el sector menospreciado al que no se lo reconoce como tal. Como lo expresa Diego Escobar integrante de Al sur en Bici: “nos tomamos las calles del sur porque tenemos derecho a circular en la vía urbana, si no hay ciclovías nos toca ir por las calles, queremos la ciclovía que nos merecemos, nosotros pagamos impuestos (...)”⁹⁸. La comunidad ciclera del sur se ve profundamente afectada por un problema de clase, esto responde a que Al sur en Bici se tome las calles para desplazarse y se enfrenta a la peligrosidad de la ciudad, arriesgando sus vidas, en vista de que no cuentan con un espacio para su circulación. Esto explica, cómo este colectivo intenta reivindicar sus derechos, y en definitiva esta es una forma de hacer política, a través de su perseverancia, irreverencia, y lucha por expresarse.

“Nosotros no estamos interesados en trabajar con el Municipio ni con ninguna institución, pero lo que sí queremos es que se construyan ciclovías para movilizarnos”⁹⁹. Al sur en Bici reivindica sus derechos por no tener las condiciones necesarias y propicias para movilizarse segura y fluidamente en la ciudad. Aquellas tensiones y conflictos que se expresan en esa lucha permanente por conseguir un espacio para su circulación, sin duda, configuran una dimensión política para este colectivo, pues su mayor interés se encierra en representarse como otros actores más de la movilidad y que

⁹⁸ Entrevista a Diego Escobar integrante de Al Sur en Bici.

⁹⁹ Rosario Morales, integrante del colectivo Al Sur en Bici.

están presentes en el sur de la ciudad. Como bien lo explica Reguillo, “los jóvenes son peligrosos porque en sus manifestaciones gregarias crean nuevos lenguajes, y a través de esos cuerpos colectivos, mediante la risa, el humor, la ironía, desacralización y, a veces, logran abolir las estrategias coercitivas”¹⁰⁰. Se trata entonces de expresar el mundo ideológico de los ciclistas que viven tanto al interior como exterior de los colectivos, que comportan sistemas de acción y representación diferenciados y que sobre todo se manifiestan en los distintos espacios por donde transitan los actores sociales. Las identidades de los ciclistas son producto y productoras de conflictos socioculturales permanentes, en la medida en que cada uno tiene su particular forma de diferenciarse, representarse, con ideologías diversas, y que les une como tal, el movilizarse en bicicleta como nueva una filosofía de vida.

Así mismo, Ciclópolis usa a la bicicleta como una herramienta para hacer política, pero además, Diego Puente indica que el objetivo de la organización es establecer lazos de apoyo con las instancias públicas para lograr cambios significativos en la ciudad, y trazar políticas que promuevan y otorguen espacio para la bicicleta. En efecto, lo que esta organización intenta es vincular a la bicicleta con el poder como lo ha hecho en este último tiempo, por ejemplo, ha establecido lazos con la cancillería apuntando a mejorar la movilidad, según el discurso de Ciclópolis. De esta forma, la imagen de Ciclópolis se ha posicionado en la esfera pública y ya no como una práctica de activismo, sino, como una práctica institucionalizada.

3.4 Representación simbólica de la bicicleta en la ciudad

¹⁰⁰ Rossana Reguillo, *Emergencia culturas juveniles*, Bogotá, 2000, Norma, p. 94.

La bicicleta, sin duda alguna, ha marcado un precedente importante en la movilidad de la ciudad, en vista de que ha transformado varios aspectos, tanto culturales, sociales, políticos, estructurales como las características físicas de la ciudad, pero sobre todo, ha impactado considerablemente en la dimensión cultural de la sociedad quiteña. Por tal razón, actualmente el uso de la bicicleta se ha transformado en un símbolo de lucha permanente por fortalecer una movilidad diferente en Quito. Así, la bicicleta se torna en una alegoría de una movilidad - más eficiente, más incluyente, menos contaminante y menos costosa-, y por otro lado, se convierte en una herramienta que permite un espacio de encuentro con la gente, con la ciudad, así lo indica un ciclista urbano:

Yo, antes me iba en bus y no conocía un montón de calles, pero ahora que uso la bicicleta sé más los nombres de la calles, sé cuáles son los atajos que me ayudan cortar camino, además, me ha ayudado a mejorar mi físico, me ayuda a cortar tiempo, mientras unos usan el carro para una o dos cuadras yo uso la bici y llego en menos de dos minutos y eso no se puede en un carro, además con la bicicleta me he acercado más a la gente ahora tengo full amigos por todos lados (...).¹⁰¹

La bicicleta ha ocupado un valor importante para los ciclistas, en cuanto ha ayudado a reducir ciertos malestares de la ciudad, y como bien lo señala el testimonio la bicicleta le ha permitido conocer: calles, vías, atajos, para llegar más rápido a sus lugares de destino. Además, ha permitido abrir nuevas experiencias con la gente que de alguna manera han generado lazos de amistad.

La incorporación de la bicicleta en la urbe ha crecido considerablemente, pues ahora se expresan a través de diversos aspectos culturales, y uno de ellos, ha sido a

¹⁰¹ Entrevista a un ciclistas urbano s/n.

través de los grafitis, como una expresión cultural que ha simbolizado un significado social y político del mundo de la bicicleta. “El grafiti responde quizás con mayor rigor que cualquier otro género comunicacional, a una estructura societal, esto es, sus orígenes y resultados aparecen calibrados, fundamentalmente, por los límites locales de una cierta comunidad”¹⁰². En varios casos, el grafiti es una forma de expresar y/o comunicar ideologías, filosofías, sentimientos, emociones, etc., y son usados en el espacio público para representarlos.

Un mural grafiti como una forma de simbolizar que el mundo de la bicicleta está vivo en la ciudad, así lo manifiesta un ciclista urbano.



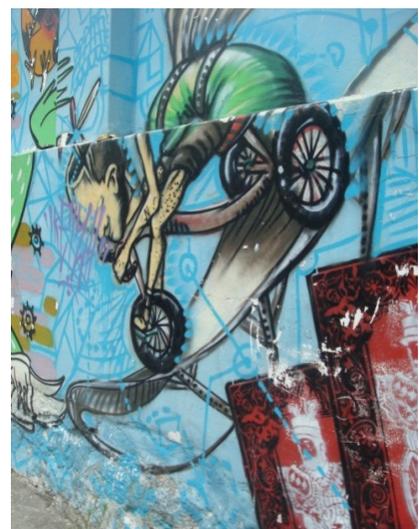
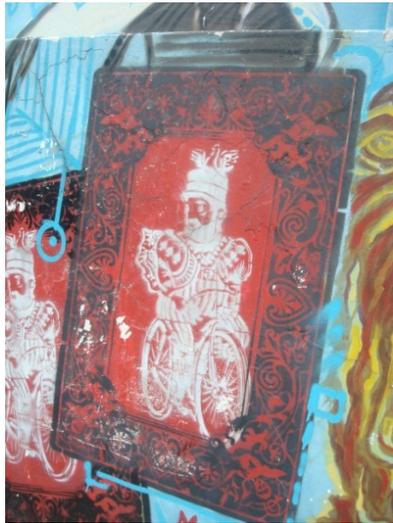
En Quito se ha registrado la presencia de estas expresiones culturales como una forma de representar (imaginarios, ideologías, y utopías) El mensaje de estos grafitis alude a los sueños y esperanzas que la comunidad ciclera pretende construir. Representa el mundo simbólico que encierra la bicicleta, el transgredir fronteras, el fortalecer los imaginarios sociales de pensar que es posible usar la bicicleta como un modo de transporte diferente en la ciudad.

¹⁰² Armando Silva, *Los imaginario que habitan*, Quito, OLACCHI, 2008, p. 27

Así mismo, esta expresión tiene grandes connotaciones, por un lado, representa irreverencia al enunciar a través de grafitear en una pared ideologías que convierten al mismo tiempo en un hecho transgresor. Pero si bien es cierto, esta es una manifestación que intenta transmitir una propuesta de conciencia verde en la medida en que es un mensaje sustancialmente político, porque además, representa la construcción de una ciudad diferente, una “ciudad de la bicicleta” a la que metafóricamente la han llamado “paraíso”. Una analogía vinculada a un jardín extenso puro y natural, una ciudad de grandes ensueños que sería el mundo de la bicicleta.

MURAL DEDICADO A LA BICICLETA

“Este es un mural dedicado a la bicicleta y todo lo que lo rodea, hay figuras de animalitos andando en bicicleta, además está el cóndor, hay casas, todo como si fuera



una ciudad, de la bicicleta, (...)”¹⁰³.

Esto indica que el pedaleo no simplemente simboliza una práctica de movilidad, sino también, es reconocer a la ciudad, es apropiarse de ella, como bien lo explica el

¹⁰³ Entrevista a un ciclista urbano s/n.

anterior grafiti: “la calle es de quien pinta”, esta es una forma de reivindicar un espacio en la ciudad para la bicicleta.

Un paseo por bicicleta se convierte en una apología de la época contemporánea, un camino a la aventura sumergido en la efervescencia de sensaciones, como el sentir cierta libertad y lucha, en donde el sujeto se torna en protagonista de su propia vida, de su propio sentir, de su propia imaginación, y por lo tanto, es quien vive con mayor peso sus sensibilidades. A partir de aquello, la cultura *ciclera* se aproxima a lo que Maffesoli denomina la “vida errante”, como una expresión de la postmodernidad.

La vida errante (...) es la expresión de una relación diferente con los otros, y con el mundo, menos ofensiva más suave, algo lúdica y, claro trágica, pues se apoya en la intuición de lo efímero de las cosas, de los seres, y de sus relaciones. Sentimiento trágico de la vida que, a partir de entonces, se consagrará a gozar, en el presente, de lo que se deja ver, de lo que se puede vivir tras día, y que obtendrá su sentido en una sucesión de instantes que serán preciosos gracias a su misma fugacidad.¹⁰⁴

Maffesoli sostiene que la vida errante es la aspiración de vivir un *presentismo* en distintas formas y facetas, por lo que ahora los ciclistas intentan disfrutar del goce de transgredir lo estable y establecido a través de diferentes representaciones como lo hemos identificado a través de los grafitis, como forma de simbolizar el significado social y político que representa la bicicleta en la ciudad, “Sin bici no hay paraíso”, connota cierta importancia emocional sinónimo de una especie de goce e ilusión que encierra la bicicleta.

Por otro lado, el uso de la bicicleta es una actividad que para los ciclistas resulta ser más entretenida, más integradora, por lo que ahora vemos que los ciclistas tienen

¹⁰⁴ Michel Maffesoli, *El nomadismo, vagabundeos iniciáticos*, México D.F, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 28.

lugares que les permiten identificarse, expresarse, y para mencionar uno de ellos, hace aproximadamente dos años se creó un programa de radio dedicado a los ciclistas, un espacio que habla acerca del mundo de la bicicleta y de las experiencias vividas con este medio de transporte. Según Cristian Medrano, productor de este programa, la idea nace fundamentalmente como respuesta a la necesidad de tener un espacio para compartir lo que la gente piensa de la bicicleta, pues de lo que se trata es de crear un espacio de interés social donde se puede informar y comunicar el sentir con respecto a la experiencia de la bicicleta.

Esta iniciativa surge además, porque actualmente Quito cuenta con un alto porcentaje de ciclistas que demuestran a diario su interés por el ciclismo urbano como alternativa de movilidad cotidiana, según lo explica Medrano. Esto demuestra cómo los ciclistas se representan y se apropian de los espacios de interacción social en la ciudad. Desde otra perspectiva, los usos sociales de la bicicleta sin duda han cambiado consideradamente el paisaje urbano de Quito, pues ahora existen lugares para la bicicleta, lugares donde simbolizan a este medio (Anexo 6).

Los ciclistas también han configurado mayor impacto a través de las redes sociales, ya que muchos de ellos usan estos medios para sensibilizar, fortalecer y convocar a la sociedad sobre los beneficios que brinda la bicicleta. (Anexo 7). Los mensajes sin duda, aluden a la sensibilidad de la gente, pues son mensajes que llevan a la reflexión del mundo en el que vivimos. (Anexo 6)

Por otro lado, como lo indica un ciclista urbano, “la bicicleta es el futuro del transporte de la ciudad, es una herramienta de cambio para la ciudad”¹⁰⁵. Esto da cuenta

¹⁰⁵ Entrevista a un ciclista urbano s/n.

que la bicicleta se convierte en un componente fundamental de la movilidad, y que además permite ver a la ciudad desde múltiples perspectivas.

La bicicleta me permite sentir a la ciudad, sentir el aire, y moverme con nuestros propios medios, con nuestro propio cuerpo, mientras que los autos son una forma de consumo.¹⁰⁶

La bici es nuestro transporte diario y parte de la conciencia es que necesitamos un espacio y lugares seguros para nuestros vehículos en la ciudad y sobre todo que seamos reconocidos como cualquier ciudadano más.¹⁰⁷

Usar la bicicleta se torna en una lucha permanente por reivindicar que es posible usar la bicicleta como una práctica cotidiana de movilidad urbana, una práctica que beneficia a la salud de la gente, al ambiente, y a la ciudad. Desde la mirada de los ciclistas, se afirma que la bicicleta simboliza resistencia, es decir, de negarse a ser parte de una ciudad consumista, contaminada, poco amigable y excluyente. En este sentido, la bicicleta apunta a construir otro tipo de ciudad, una ciudad con un nuevo estilo de vida en donde el ambiente, la salud, la convivencia con la gente, sean el futuro de una nueva ciudad.

La *-cultura ciclera-* a la que se la ha llamado en esta investigación se presenta como un potencial fuerte de tensiones, como el resultado de innumerables conflictos, contradicciones, que ha significado revolución o simplemente su diferencia por una ciudad mejor. Por ello, esta cultura urbana emergente se presenta como una respuesta

¹⁰⁶ Entrevista a un ciclista urbano s/n.

¹⁰⁷ Entrevista integrante de Biciacción s/n.

social y simbólica, frente a la excesiva racionalidad de la vida actual, al aislamiento individualista a que nos someten las grandes ciudades, y a la frialdad de una sociedad extremadamente competitiva.

Nos encontramos ante un fenómeno sociocultural que está dando pasos agigantados por la construcción de una forma diferente de vida en la ciudad, y sobre todo, por una nueva imagen de los ciudadanos como sujetos creadores de cambios y transformaciones.

CONCLUSIONES

Los procesos sociales y urbanos ocurridos en la última década en Quito han impulsado nuevas transformaciones en el espacio público, que han dado lugar a nuevas prácticas culturales en la ciudad. Una de estas prácticas aquí analizadas ha sido la movilidad bicicleta como una nueva expresión urbana, como un nuevo estilo de vida, y como una nueva opción de movilidad, que ha detonado cambios importantes en la ciudad y en la gente.

La experiencia de la bicicleta en Quito ha sido particularmente interesante, en el sentido de ser un trabajo fundamentalmente ciudadano que ha promovido el uso de la bicicleta. Originalmente, esta actividad es emprendida por un grupo de ciudadanos, que comenzó a crear un espacio para las bicicletas, y a lo largo de algunos años se concentró en la creación de un ciclo paseo dominical. Posteriormente, esta actividad recreativa comenzó a tener más cobertura, y sobre todo, apoyo gubernamental lo que indudablemente provocó grandes cambios en la ciudad y en las políticas públicas.

La creación de infraestructura para bicicletas, la implementación de proyectos como la Bici-Q, la construcción de ciclo vías, y demás, son muestra de la inserción de las políticas que promueven la movilidad en bicicleta. Esto da cuenta que el gobierno local está llevando a cabo la construcción de una política orientada a responder las demandas y derechos de los ciclistas. Sin embargo, los constantes abusos y la falta de conciencia social han provocado muertes y accidentes con fatales consecuencias, lo que ha llevado a exigir con más urgencia la creación de políticas que den garantías a este sector.

Por ello, actualmente se está estableciendo una agenda orientada a formular políticas coherentes con los derechos de los ciclistas, conjuntamente con la municipalidad, representantes de la concejalía, y miembros de la comunidad ciclista.

Es importante resaltar la experiencia de Quito porque muestra cómo la ciudadana comienza a generar cambios en las políticas y prácticas en cuanto a la promoción de una movilidad diferente, pero sobre todo, cómo logró posicionar a la bicicleta como un modo de transporte. Además, es necesario recalcar que este proceso llevo a casi diez años de lucha permanente por reivindicar la importancia de promover una movilidad diferente, una movilidad con una conciencia ambientalista, en pro de la ciudad y de los habitantes.

La bicicleta se convierte entonces, en un símbolo de cambios sociales, políticos y culturales en la medida en que intenta transformar la conciencia de la gente, los comportamientos, los estilos de vida, la forma de ver el mundo, etc. En este sentido, la bicicleta es poder porque intenta diluir fronteras, diferencias, resistencias.

En este escenario, la bicicleta es en realidad producto de una serie de necesidades y tensiones no resueltas por la sociedad, que ha provocado la representación y participación de este sector que ha pretendido a través de este medio transformar la conciencia de la gente. Para los ciclistas, movilizarse en bicicleta implica exigir sus derechos a ocupar las vías, a reconocerse como actores de una movilidad diferente en la ciudad.

Desde esta mirada, el tema de la movilidad urbana se ha convertido en un componente fundamental para los habitantes, en vista de que existen innumerables problemas como: tráfico vehicular, crecimiento de autos, mal uso del espacio público, irrespeto por las señales de tránsito, mal trato entre - transeúntes, conductores, ciclistas,

una frágil convivencia ciudadana, y demás. Aquellos aspectos de alguna forma han impulsado que el uso de la bicicleta sea una forma de mejorar aquellas condiciones que problematizan profundamente el tema de la movilidad en la ciudad.

De esta forma, la bicicleta como una alternativa para mejorar estándares de vida ha generado un cambio de actitud y de comportamientos entre quienes vivimos en la urbe, pero la falta de un espacio diferenciado en las vías para la circulación en bicicleta se convierte en tema que lleva al conflicto y disputa permanente.

Otro aspecto que resulta necesario puntualizar, es la importancia social y cultural del espacio público pues se ha convertido en un lugar esencial para el encuentro, para las prácticas sociales, para la reivindicación, para las luchas, un espacio donde fluctúan los conflictos, de modo que, lo convierten en espacio de poder.

De esta manera, la cultura ciclera como una cultura urbana emergente, se configura a partir de las contradicciones, y conflictos permanentes que coexisten en la ciudad, por estar constituidos por diferentes condiciones (de clases, ideologías, filosofías, tendencias políticas, y otros factores).

La bicicleta se convierte así, en una consigna de permanente exigencia y reivindicación social que intenta transformar las relaciones de poder, con el fin de garantizar y asegurar sus derechos como actores de una movilidad urbana diferente en la ciudad.

Ahora bien, desde el ámbito urbano se ha podido apreciar claramente que en nuestra ciudad no existe una cultura de convivencia ciudadana entre los diversos actores sociales. Por ejemplo, es frecuente que los automotores invadan las zonas de los automóviles livianos, que el automóvil violente la seguridad del peatón y del ciclista; este es un atropello a los derechos individuales y colectivos de la ciudadanía. Frente a esto, los ciclistas buscan defender este modo de movilidad, para crear políticas

integrales que garanticen y aseguren el cumplimiento de los derechos de cada sector, con la finalidad de reorientar comportamientos y acciones en beneficios de una mejor convivencia. Estas políticas deberán ser construidas por autoridades estatales locales, entes no gubernamentales, con el fin, de que esta problemática sea escuchada, comprendida y llevada a la práctica. De ahí, que estamos convencidos que es fundamental generar cambios tanto en las políticas públicas como en la “cultura ciudadana”.

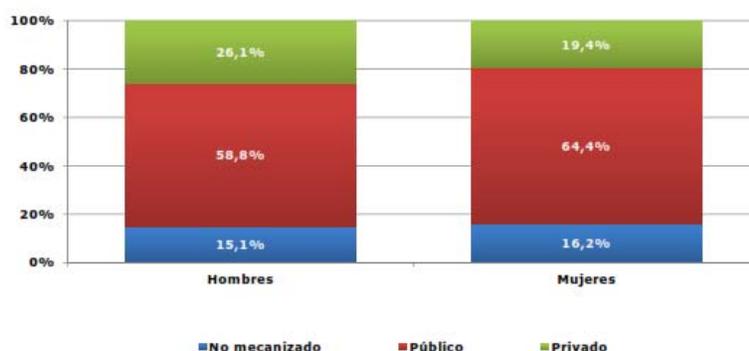
Como resultado de esta investigación se ha logrado identificar que la práctica de la bicicleta encierra un amplio conjunto de representaciones simbólicas, pues ha rebasado la idea de ser una actividad de paseo o entretenimiento, por lo que actualmente se ha convertido en el eje que une a las diversas expresiones culturales, a favor de una vida urbana diferente, en donde cada uno busca su particular forma de representarse e identificarse en la ciudad.

Finalmente, la cultura ciclera abre un abanico de reflexiones alrededor de esta, pues es una práctica transgresora, una expresión que está en permanente construcción, en el sentido materialista de transformación social. Se trata entonces, de una cultura que comporta sistemas de acción y representación diferenciados que se pronuncian en distintos espacios por donde transita. Pues, esta cultura intenta demostrar críticamente a partir de su diferenciación con los otros afirmarse en el mundo como nuevos actores sociales.

- El motivo principal de viaje es el relacionado con los estudios (32,5%), seguido por el trabajo (31,1%) y los asuntos personales (24,3%). Más abajo se encuentran las compras (4,4%) y el médico (3,1%) y minoritariamente el ocio/deporte (1,6%), acompañar a otra persona (1,5%) y otros (1,4%). Esto pone de manifiesto la importancia de la movilidad obligada, que representa casi las dos terceras partes de los viajes motorizados.
- Un tema relevante es de los costos en los que incurren los usuarios del transporte público (convencional o Metrobús-Q). Así, el 21,2% son beneficiarios de la media tarifa y el 78,8% restante pagan la tarifa completa. Complementariamente, de aquellos que pagan tarifa completa, el 67,8% realizan viajes de una sola etapa y pagan 0,25 USD; 6,4% también resuelven sus viajes en una sola etapa, pero utilizan líneas donde pagan entre 0,25 y 0,50 USD; 19,7% de los viajes son de dos etapas y pagan 0,50 USD; y el 6,1% restante hace más de dos etapas, pagando más de 0,50 USD. Con estos datos y los correspondientes a quienes se benefician de la media tarifa, el costo promedio de un viaje con tarifa completa es de 0,3358 USD y con media tarifa 0,1467 USD.
- Hay notorias diferencias en los patrones de movilidad por sexo y edad. Por ejemplo la encuesta determina que son más las mujeres que no viajaron el día de la toma de datos (22,6%) que los hombres (14,1%). Mientras que por rangos de edad, los que no viajaron son más entre aquellos mayores a 60 años (43,1%), luego los que están entre 45 y 59 años (24,2%), los de 25 a 44 años (19,4%), los de 15 a 24 años (15,4%) y por último quienes están entre los 4 y 14 años (6,9%). Información adicional en este mismo sentido se presenta en las Figuras Nos. 3 y 4.

Figura No. 3

Distribución modal de los viajes según sexo



- Por su actividad económica, la movilidad no motorizada es mayor entre los estudiantes (21,8%) y las personas que se dedican a los quehaceres domésticos (17,5%). Por el otro lado, el transporte privado resulta mayoritario en las personas que trabajan, especialmente entre los trabajadores independientes (39,5%) y los jubilados, retirados o discapacitados (39,0%); mientras que el transporte público es principalmente utilizado por estudiantes (65,8%), personas dedicadas a los quehaceres domésticos (62,7%) y empleados (62,6%).
- En términos generales, los motivos de viaje, salvo en el caso de los estudios, no influyen en los modos utilizados dentro del transporte público, siendo el bus convencional el más utilizado (desde el 77,7% para compras hasta el 65,4% para trabajo), seguido de los servicios troncales y alimentadores del Metrobús-Q (27,6% para ocio y deporte a 18,9% para otros fines) y finalmente el transporte escolar e institucional. El uso de transporte colectivo no autorizado es mínimo.

Figura No. 4

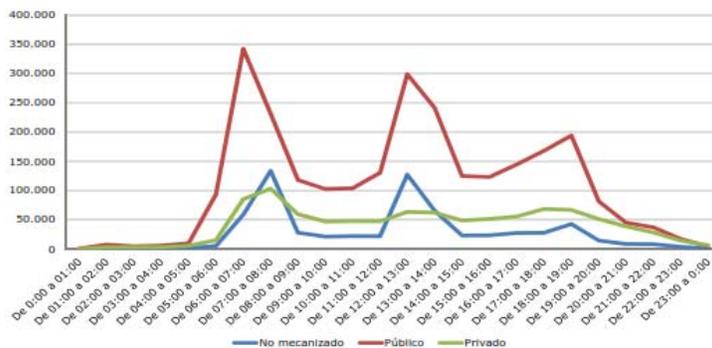
Distribución modal de los viajes por rango de edad



- En términos globales, puede verse la existencia de un período pico de mañana muy pronunciado (06h00 a 08h00) en el que se alcanzan casi el medio millón de viajes, un pico de mediodía tan pronunciada como la anterior (12h00 a 14h00) y un período pico de tarde (18h00 a 19h00) de menor cuantía que los anteriores, en el orden de 300.000 viajes.

Figura No. 5

Distribución horaria de los viajes según el modo de movilidad



- El día del estudio, se consideró el total de la población de la ciudad, es decir 2.370.884 personas que habitan en 599.621 hogares, de las cuales se desplazaron un total de 1.769.975 personas a sus destinos de trabajo, educación, negocios, comercio y otras, es decir el 81,5% de la población, mientras que 401.461 personas no se desplazaron, o sea el 18,5% de habitantes no se movieron de sus hogares el día de la encuesta.
- El estudio determina además que 872.847 habitantes de Quito tienen un puesto de empleo, lo que demanda que cada día se realicen 4.271.565 viajes, de los cuales 3.603.609 son mecanizados y 667.957 no mecanizados. De la totalidad de viajes, 2.629.058, el 73%, son a través de la transportación pública, mientras que 974.550 viajes, el 27%, se realizan en transportes privados.
- En lo que guarda relación con el transporte público, el 84,8% de los viajes (2.230.584) se hacen en servicios públicos masivos, el 15,2% en transporte escolar y de empresas. En la

transportación privada, de los 974.550 traslados que se hacen, 833.279, el 85.5%, se realizan en vehículo propio, mientras que 141.271 (14,5%) se hace en taxi.

- En el DMQ, la mayoría de destinos de la movilidad se orientan hacia el sector central urbano, hacia el Aeropuerto, Tumbaco, Los Chillos, Sur rural, la Delicia rural, Noroccidente y Norcentral y hacia el exterior del área de estudio.

ANEXO 2

TIPOS Y PORCENTAJES DE MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

el Quiteño
No. 129 • Edición del 31 de julio de 2012

Especial

Ha cambiado la manera de entender la movilidad

Tres años

► Por Botsabé Carrillo

63,84
► kilómetros de ciclovías en total, sumando ciclovías urbanas, vías para ciclistas y peatones y en los parques.

ras para todas y todos. El tránsito en la ciudad dejó de ser pensado únicamente en función de autos. Los ciclistas y la gente de a pie también tienen derecho a transitar sin miedo por las calles.

Más facilidades y seguridad para las bicis

Para incentivar el uso de la bici se han ejecutado obras como el diseño de tres ciclorutas interparroquiales: Luhuncoto - Chaquiñán, San Patricio - Lumbisí y Lumbisí - Guangopolo, en total son 30 kilómetros que representan una vía exclusiva y segura para los ciclistas. También se amplió la ruta El Chaquiñán, en el tramo Puenbo - Checa, donde se realizó limpieza de derrumbes, intervención en cruces con caminos vecinales y carreteras.

En el área urbana, por otra parte, se estudia la posibilidad de que buses y bicicletas compartan las vías exclusivas de transporte masivo. Para medir la factibilidad del proyecto se realizará un plan piloto en el corredor Ecovía. También se contempla la construcción de una ciclovía urbana mixta en El Ejido (1,83 km) y su enlace entre ese parque y La Alameda (0,47 km).

El Chaquiñán, además de recibir mantenimiento constante, fue declarado corredor ecológico y los 20 kilómetros de esta ruta (entre Cumbayá, Tumbaco y Puenbo) son patrimonio natural.

El modelo de movilidad durante la gestión del alcalde Augusto Barrera ha girado en torno a tres ejes: el mejoramiento del transporte público, la adecuada gestión de tránsito y la promoción de medios alternativos para desplazarse.

"Al asumir la Alcaldía, uno de los objetivos fue promover otras formas de movilizarse ya que hay una alta dependencia al vehículo liviano lo que genera contaminación y congestión. Hemos impulsado alternativas amigables con el ambiente, socialmente incluyentes y que sean económicamente eficientes", explica Barrera al analizar lo logrado hasta el momento.

Para alcanzar esa meta ha sido necesario cambiar la infraestructura de la urbe para dar mayores espacios a los ciclistas ya que, según estadísticas de la Secretaría de Movilidad realizadas en 2011, el 0,25 de la ciudadanía utiliza la bicicleta habitualmente.

El Municipio, a lo largo de estos tres años, ha abierto más espacios para peatones y ciclistas. Prueba de ello es que todos los domingos hay una vía exclusiva para ellos, gracias a la coordinación con Ciclopólis y la inversión de 276 720 dólares. Se trata del ciclo paseo que cada semana convoca miles de personas: jóvenes, niños y niñas, familias enteras que disfrutan pedalear, trotar o caminar, una convivencia que se da en paz.

Para lograr ese mismo ambiente de sana convivencia en las vías de la ciudad, se emprendió una campaña entre ciclistas, peatones y vehículos motorizados para que respeten los derechos de los otros. También se señalaron las rutas para ciclismo, como parte de varias acciones para cambiar la dinámica para transportarse en la urbe.

El fallecimiento de ciclistas fue el origen de una intensa aplicación de medidas que impidan nuevas tragedias. El alcalde Augusto Barrera junto a funcionarios municipales, ciclistas, peatones, organizaciones y técnicos desarrollan planes para tener vías más segu-

Tipo y porcentajes de movilidad

La mayoría de ciudadanos optan por el transporte público para trasladarse. Cifras 2011

Tipo de Movilidad	Porcentaje
A pie	12,93
Metrobús Q	15,05
Auto particular	16,41
Bus convencional	42,18
Otros colectivos (informales)	1,20
Escolar e inconstitucional	7,99
Taxi	3,98
Bicicleta	0,25

Fuente: Secretaría de Movilidad / Dirección General EL QUITO

ANEXO 3

PROYECTO BICICLETA PÚBLICA

22 / CUADERNO 2 / EL COMERCIO / Quito, Domingo 12 de agosto del 2012

QUITO Especial / www.elcomercio.com Revise nuestro especial multimedia y entérese cómo acceder al sistema de la Bicicleta Pública. Conozca los detalles y las características de este vehículo, analizados por Frank Fuentes, promotor de ciclismo.

Con licencia para pedalear en la capital

MOVILIDAD
El 31 de julio se inauguró el sistema de renta de bicicletas. Hay 425 vehículos en 21 estaciones.

Fernando Criollo
fcriollo@elcomercio.com

Las 17:00, en Quito, y en las calles no parece que cerca de 80 000 carros hayan dejado de circular temporalmente debido al pico y placa. Al contrario, las avenidas 10 de Agosto y Gran Colombia, en el centro, lucen abarrotadas de taxis, buses y autos particulares.

Desde el 31 de julio, la Bicicleta Pública es otra alternativa. En la av. 10 de Agosto, frente al Banco Central, se instaló una de las 21 estaciones. (Está previsto que se instalen cuatro más). Edison Piñero recibe el carné de usuario y llena el registro. Mientras desengancha una de las bicicletas, Freddy Maldonado y Andrea Yáñez se acercan a la estación porque están interesados en conocer más detalles del proyecto que tiene 425 bicicletas. El bus

El sistema de bicicleta pública funciona con una afiliación previa de 3 pasos

- 1 Ingrese a www.biciq.gob.ec**
Llene el formulario que se encuentra en el enlace de inscripción. Si no tiene acceso a Internet puede solicitar el documento en cualquier estación BiciQ. Puede entregar los requisitos que están especificados al final del formulario en la estación más cercana.
En las 72 horas siguientes a la entrega de los requisitos, espere una llamada o un correo de aprobación.
- 2 El pago**
Se puede cancelar el costo de la inscripción en las oficinas ubicadas en la Joaquín Pinto 044-130 y Luis Cordero o en la esquina de la av. Amazonas y Núñez de Vela. Debe llevar una foto y suscribir el contrato de buen uso de las bicicletas. El usuario recibirá en ese mismo momento la tarjeta BiciQ con una foto digital.
USD 25
Es el costo anual de la tarjeta BiciQ. Este documento acredita al usuario el uso del vehículo.
- 3 La tarjeta BiciQ**
Puede acercarse a cualquiera de las 21 estaciones distribuidas en el hipercentro de la ciudad. Al presentar la tarjeta, un operario registrará los datos y entregará una bicicleta. Asegúrese que el vehículo esté en buen estado antes de partir de la estación.

Por seguridad todo usuario debe usar casco y si porta mochila debe llevarla correctamente para evitar accidentes.

18 Años
El servicio está disponible solo para mayores de edad. Entre 16 y 17 años necesitan permiso del representante legal.

425 Bics
Distribuidas en 21 estaciones BiciQ, ubicadas en lugares cercanos a los puntos de mayor afluencia de la ciudad.

La tarjeta y la bicicleta asignadas son personales e intransferibles.

Solo se puede transportar una persona por bicicleta



ANEXO 4

REGISTRO ACTUAL DE LAS ESTADÍSTICAS DEL PROYECTO BICI-Q



ANEXO 1

ESTADÍSTICAS MES DE OCTUBRE DEL 2012

		REGISTRO					
		01-oct	08-oct	15-oct	22-oct	29-oct	31-oct
GENERALES	USUARIOS REGISTRADOS	5.978	6.347	6.302	6.358	6.389	6.401
	CONFIRMACIONES TELEFÓNICAS Y CORREO ELECTRÓNICO	5.751	5.922	5.794	5.890	5.987	5.850
	PERSONAS CARNETIZADAS	1.838	1.933	2.009	2.090	2.125	2.130
	USOS DIARIOS DE BICICLETAS (PROMEDIO SEMANA)	449	600	786	754	701	701
	% DE SOLICITUDES NEGADAS POR INCONSISTENCIAS	57	61	60	61	61	61
	%	%	%	%	%	%	
GÉNERO	HOMBRES	66,72	66,72	67,51	67,51	67,51	67,51
	MUJERES	33,28	33,28	32,49	32,49	32,49	32,49
LUGAR DE RESIDENCIA	CENTRO	39,79	39,79	38,79	38,79	38,79	38,79
	NORTE	44,08	44,08	46,08	46,08	46,08	46,08
	SUR	16,13	16,13	15,13	15,13	15,13	15,13
NIVEL DE INSTRUCCIÓN	TITULO DE 4 NIVEL	16,25	16,25	16,30	16,30	16,30	16,30
	TITULO DE 3 NIVEL	61,51	61,51	62,09	62,09	62,09	62,09
	BACHILLERATO	21,09	21,09	20,51	20,51	20,51	20,51
	PRIMARIA	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
	SIN INSTRUCCIÓN	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25
PROCEDENCIA	NACIONAL	97,82	97,82	98,18	98,18	98,18	98,18
	EXTRANJERO NACIONALIZADO	2,18	2,18	1,82	1,82	1,82	1,82

ANEXO 5

(Ciclópolis trabajando con apoyo del gobierno)

CRÓNICAS DE GUALAQUIZA

Primer Mandatario felicita la labor de CiclóPolis y apoya a los Ciclopaseos.



La Fundación CiclóPolis estuvo presente en Gualaquiza para ciclear junto al Presidente de la República.

Fueron 23 horas de viaje desde Quito, pero CiclóPolis llegó hasta Gualaquiza (Provincia de Morona Santiago) para ciclear junto a Rafael Correa, presidente del Ecuador, y parte de su gabinete itinerante.

El primer objetivo fue extender la jornada de Al Trabajo en Bici (ATB) hasta este sector de la Amazonía e incitar a que los y las ministras vayan a sesionar subidos en una bicicleta. Al menos esa fue la idea inicial planteada por el Ministerio del Ambiente, como parte de las celebraciones por el Día del Ambiente (valga la redundancia).

Sin embargo, la actividad fue pospuesta para el siguiente día y se cumplió. El Primer Mandatario, salió a las 06:15 y, junto a Diego Puente, director de CiclóPolis, y varios colaboradores, tanto del Gobierno como del Ciclopaseo de Quito, ciclearon un trayecto de 12 km, por la carretera.

A buen ritmo y con un excelente estado físico, los ciclistas llegaron a una finca en donde los padres salesianos dirigen un proyecto para el desarrollo de una de las comunidades shuaras de la zona. Allí, se ofreció un succulento desayuno y se presentó un grupo de danza tradicional.

Posteriormente, Correa regresó a Gualaquiza y ofreció la habitual cadena radial y televisiva de los sábados. En ella, el Primer Mandatario reiteró su apoyo a la realización semanal del Ciclopaseo de Quito (lo hizo primero con su firma) y exhortó la buena gestión y organización que hace CiclóPolis.

“Felicito la labor que hace Diego (Puente) y al personal que trabaja en la realización del Ciclopaseo en Quito. Ellos habilitan una ruta para que las personas salgan con sus bicicletas y circulen de forma segura o salgan a caminar o trotar”, dijo.

Durante el viaje de retorno a Quito, muchas personas, tanto en Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja, Azuay, Cañar, Chimborazo, Tungurahua y Cotopaxi, miraban con curiosidad la furgoneta y el remolque de CiclóPolis que llevaba las bicicletas utilizadas en la caravana.

“¿Quiénes son?, ¿qué hacen?, ¿para qué son esas bicis”? El personal de CiclóPolis contestaba las inquietudes y la mayoría de gente, pocos indiferentes, demostraban su interés por participar en un Ciclopaseo o que en sus ciudades se realizara alguno.

Fuente: Página web de Ciclópolis

ANEXO 6

REPRESENTACIÓN SIMBÓLICA DE LA BICICLETA

1 auto menos, 1 conciencia más



LA BICI UNA ALTERNATIVA PARA EL FUTURO

Recuerda que el peatón va primero.
Gana el respeto que pedimos con respeto y cordialidad.
Qué los ciclistas de la ciudad empecemos a ser recordados por ser lo mejor de la sociedad.

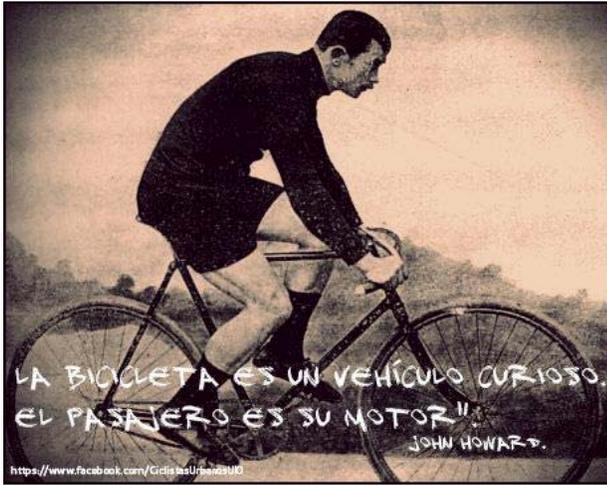
- TIP**
Ciclistas Urbanos
- Recuerda siempre:
- El peatón tiene siempre preferencia
 - No asustes a un peatón, anúnciate y se visible
 - Ten mayor cuidado con quienes tienen más edad y quienes tienen dificultad al moverse
 - Recuerda que la pacificación empieza contigo
 - Recuerda que todos somos PEATONES

El respeto se gana con respeto, trata al resto como quieres que te traten a ti!

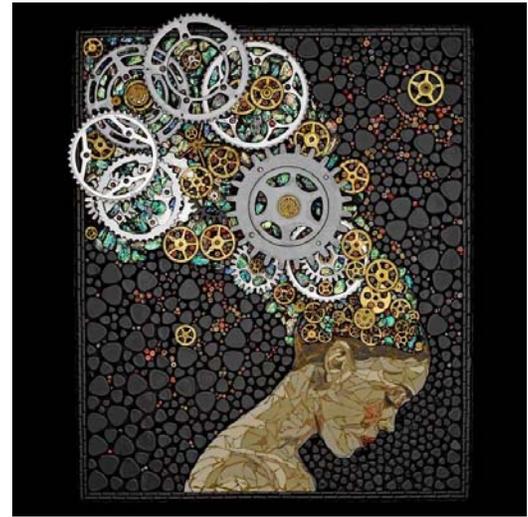


COMO AYUDARNOS
Comparte con tus amigos y familia, haz clic en ME GUSTA así llegamos más lejos con nuestro mensaje.





EN QUE
ESTAS
PENSANDO
HOY? →



El Ciclista

Va en silencio como en sueños,
más despierto que los demás.
Va liviano, va sin techo,
ni puertas a los costados,
ni vidrios que levantar.
Huele, escucha, se ventila,
gira, esquiva, se menea,
atraviesa torrencial.
Mide y frena el horizonte,
se para airoso en el aire,
camina sobre el pedal.
Tiene el motor en la espalda
y el corazón en las piernas,
bombea petróleo venal.
Va en silencio
como muerto,
va más vivo
que los demás.



Ciclistas Urbanos de Quito

El Ciclista, un poema que nos describe profundamente.

Pacificando nuestra Ciudad

Te presentamos
"El Paso Cebra"

Estas líneas en la calle
existen para proteger al
peatón.

Cuando llegues a un paso
cebra siempre detén tu
vehículo y permite el paso
de peatones y ciclistas.

¡Protégelos!

Opta por PACIFICAR tu ciudad, así haces el
cambio



Ciclistas Urbanos de Quito

Paso cebra - Pacificar la ciudad es
una opción.

¡Busca ser responsable del
cambio!



Un mensaje de
Ciclistas Urbanos de Quito

www.ciclistasurbanosulo.com

ANEXO 7

LOS CICILISTAS URBANOS DE QUITO EN LAS REDES SOCIALES

The image shows a screenshot of a web browser displaying the Facebook page for 'Ciclistas Urbanos de Quito'. The browser's address bar shows the URL 'www.facebook.com/CiclistasUrbanosUIO?fref=ts'. The Facebook interface includes a search bar, a navigation menu with 'Inicio', and a 'Crear página' button. The main content area features a green-themed cover photo with silhouettes of cyclists and a logo that reads 'CU Ciclistas Urbanos QUITO'. Below the cover photo, the page name 'Ciclistas Urbanos de Quito' is displayed, along with the website 'www.ciclistasurbanosuiio.com' and Twitter handle '@CiclistasUrbUIO'. A 'Te gusta' button and a 'Mensaje' button are visible. The page statistics show 'A 1.222 personas les gusta esta página · 248 personas están hablando sobre esto'. On the right side, there are advertisements for 'Da Dignidad' and 'MyBike'. The bottom of the page shows a Windows taskbar with various application icons and a system tray displaying the time '11:23' and date '29/11/2012'.

BIBLIOGRAFÍA

- André –NoëlRothDeubel, *Enfoques para el análisis de políticas públicas*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2010.
- Augé, Marc, *Por una Antropología de la movilidad*, Barcelona, Gedisa S.A, 2007.
- Borja,Jordi, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza S.A, 2003
- Carrión,Fernando,*Ciudad, memoria, y proyecto*, Quito, FLACSO, OLACCHI, 2010
- Carrión,Fernando,*La ciudad Construida, Urbanismos en América Latina*, Quito, FLACSO, 2001
- Castells,Manuel *La cuestión Urbana*, Madrid, Siglo veintiuno, 1974.
- De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano 2: habitar, cocinar*, México D.F, Universidad Iberoamericana, A.C, 2006 .
- Delgado,Manuel, *Disoluciones urbanas: procesos identitarios y espacio público*, Medellín, Universidad de Antioquia, 2002.
-, *Sociedades Movedizas*, Barcelona, Anagrama S.A, 2007
-, *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Barcelona, Editorial Anagrama, 1999.
- Echeverría,Bolívar, *Definición de la cultura*, México D.F, Universidad Nacional Autónoma de México Facultad de Filosofía y letras, Ciudad Universitaria, 2001.

- FlorentDemoraes, *Balance de los estudios urbanos (1985-2005)*, Corporación IRD-Municipio de Quito, Nury Bermúdez y Henry Godar (eds), Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2006
- Goffman, Erving, *Relaciones en público*, Madrid, Alianza, S.A, 1979.
- Gordon, Sofía, *Movilidad Sustentable en Quito: una visión de los más vulnerables*, Quito, FLACSO, 2012
- Herrero y Navarro en Carles Feixa, Fidel Molina y Carles Alsinet, *Movimientos juveniles en América Latina*, Barcelona, Ariel, 2002.
- Kingman, Eduardo, Salman, Ton; Van Dam, Anke, *Las Culturas Urbanas en América Latina y los Andes: lo Culto y lo Popular, lo Local y lo Global, lo Híbrido y lo Mestizo*, Quito, FLACSO, 1999.
- Konrad-Adenauer-Stiftung eV. *Gestión Local y Desarrollo Municipal*, Chile, Fundación Konrad Adenauer, 2011.
- Krotz, Esteban, en *Los estudios culturales en México*, Fondo de cultura económica, coord. de José Manuel Valenzuela, México D.F, CONACULTA, 2003.
- Lindón, Alicia, *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, México, Anthropos, 2000.
- Maffesoli, Michel, *El Nomadismo, Vagabundeos Iniciáticos*, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Margulis, Mario, *La ciudad y sus signos*, México D.F, Red de Revistas, de América Latina y el Caribe, 2002.
- Montezuma, Ricardo, *Movilidad y ciudad del siglo XXI, retos e innovaciones*, Fundación Ciudad Humana , Bogotá, 2010

- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, 2009-2025.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Plan maestro de transporte para el Distrito Metropolitano de Quito, Dirección Metropolitana de Transporte y Viabilidad, 2002.
- Ramírez, Patricia, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, México D.F, Miguel Ángel Porrúa, 2003.
- Reguillo, Rossana, *Emergencia de Culturas Juveniles, Estrategias del Desencanto*, Bogotá, Grupo Editorial Norma, 2000.
- Romero, José Luis, *La ciudad occidental: culturas urbanas en Europa y América*, Buenos Aires, Siglo veintiuno S.A, 2009
- Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Siglo veintiuno, 2007
- Salcedo, Rodrigo en, Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social*, Santiago de Chile, SUR, 2007.
- Salman Ton y Eduardo Kingman, *Antigua Modernidad y Memoria del presente*, Quito, FLACSO, 1999.
- Sanz Aludan, nota tomada de Samuel Jaramillo (ed) en “*Bogotá en el cambio de siglo: promesas y realidades*, Bogotá, 2005.
- Vásquez, Adolfo, Artículo, *El malestar en la ciudad: imaginarios, cartografía de las emociones encendidas y crisis del proyecto urbano*, Universidad Católica Complutense de Madrid.
- Vasconcellos, Eduardo, *Qué es el tránsito*, Sao Paulo, Instituto Movimiento, 2008

Páginas web consultadas

- Situación del uso de la Bicicleta en Europa, Fundación Vida Sostenible, Artículo, Movilidad y Transporte, http://www.vidasostenible.org/observatorio/f2_final.asp?idinforme=1120 , 2009
- Las bicicletas una opción sostenible de movilidad, Mesa redonda y foro de debate Medio, Ambiente y sostenibilidad, María Luisa Delgado, Madrid, Universidad Rey Juan Carlos, 2011. <http://www.catedraetm.es/uploads/ficheros/paginas/descargas/201205/descargas-las-bicicletas-una-opcion-sostenible-de-movilidad-es.pdf>
- Datos Encuesta GESOP, Barómetro anual de la bicicleta, Catalunya Informe de resultados julio 2010. , http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometreBicicletaCatalunya_InformeCompleto_DEF_0.pdf
- La situación de la bicicleta en España y Europa. El caso de Cataluña, http://www.formacionporlasostenibilidad.org/Planificacion_bicicletas/modI.htm
- Fuente tomada, Noticias Quito. Movilidad, 2011. 07-01 http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/evaluacion_anual_de_pico_y_placa_confirma_buenos_resultados--3787
- Datos del Diario el Comercio, nota “ La bicicleta es política porque diluye las fronteras sociales y las economías, 06-05-2012, http://www.elcomercio.com/politica/bicicleta-politica-fronteras-sociales-economicas_0_694730619.html
- http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:81526/datastreams/file_4045300/content
- <http://www.ieut.cl/wp-content/uploads/2011/01/UsoymovilidaddelaBicicletaenlaCiudadPlandeincentivoalTransportenomotorizadoTNMenRecoleta.pdf>

