

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Ecuador

Programa: Estudios Socioambientales

Convocatoria: 2006 -2008

Tesis previa para la obtención de maestría de maestría en ciencias sociales con mención en estudios socioambientales.

Título: "De la Bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador".

Por: Catalina Noroña

Quito, 23 de Junio de 2009

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Ecuador

Programa: Estudios Socioambientales

Convocatoria: 2006 -2008

Tesis previa para la obtención de maestría de maestría en ciencias sociales con mención en estudios socioambientales.

Título: "De la Bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador".

Por: Catalina Noroña

Asesor: Alfredo Santillán

Lectores:

Joseph Vogel

Teodoro Bustamante

Quito, 23 de junio de 2009

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	I
CIUDAD – AMBIENTE - MOVILIDAD	1
1.1 PENSANDO A LAS CIUDADES DESDE UNA VISIÓN ECOLÓGICA SOCIAL	1
1.2 EL AUTOMÓVIL Y LA CIUDAD.....	7
1.3 CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE QUITO.....	9
1.3.1 Impactos de primera generación del Tráfico.....	15
Calidad del Aire.....	15
Cambio climático.....	17
Congestión y eficiencia económica	19
Accidentes	20
Seguridad Energética.....	21
1.3.2 Impactos de Segunda Generación del Tráfico.....	23
Obesidad	23
Interrupción comunitaria	24
Condiciones peatonales	25
Equidad.....	27
1.4 RE- PENSANDO LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES	28
1.4.1 Aplicando la noción de movilidad al sistema de transporte.....	28
1.4.2. La movilidad y la accesibilidad frente a la percepción en el sistema de transporte.....	32
ACCIÓN COLECTIVA Y MOVILIDAD URBANA	36
2.1 ANÁLISIS DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES.....	36
2.1.1 ¿Qué es un movimiento Social?.....	38
2.1.2 ¿Cómo surge un Movimiento Social?.....	39
2.1.3. ¿Cómo se forma una identidad en un movimiento social?.....	42
2.1.4. ¿Cómo se moviliza un movimiento social?	44
2.1.5 ¿Existen nuevos movimientos sociales?	46
2.1.6. A modo de conclusión.....	49
2.2 MOVIMIENTOS SOCIALES URBANOS Y MOVIMIENTO AMBIENTALISTA	50
2.3 MOVIMIENTOS SOCIALES URBANOS A FAVOR DEL TRANSPORTE ALTERNATIVO ...	55
2.3.1. La Movilidad urbana y la Sociedad Civil	55
2.3.2 Reconstrucción Histórica de las Movimientos Sociales Urbanos a Favor de la Bicicleta.....	61
LOS MOVIMIENTOS SOCIALES A FAVOR DEL TRANSPORTE EN BICICLETA DE QUITO.....	68

3.1	CARACTERÍSTICAS MOVIMIENTOS CICLISTA	73
3.1.1.	Identidad del ciclista urbano.	73
3.1.2.	Heterogeneidad del Movimiento.....	79
3.1.3.	Estrategias del Movimiento.....	87
3.1.4	Relación Municipio de Quito y Movimiento	96
3.1.5.	El Ciclopaseo	104
	CONCLUSIONES.....	111
	BIBLIOGRAFÍA:.....	121
	ANEXO 1	127
	ANEXO 2	128
	ANEXO 3	129
	ANEXO 4	130
	ANEXO 5	131
	ANEXO 6.....	132
	ANEXO 7	134
	ANEXO 8.....	135
	ANEXO 9	136
	ANEXO 10.....	137

RESUMEN

Cada día en la ciudad de Quito nos encontramos con nuevos y complejos problemas ambientales que ponen en juego la calidad de vida de los ciudadanos. La vida urbana moderna ha implicado innumerables beneficios para facilitar y mejorar las condiciones de vida de los seres humanos, pero a la vez ha ocasionado efectos negativos ambientales y sociales. Estos efectos negativos, por ejemplo son: la basura, la contaminación auditiva, visual y de aire, la disminución de espacios públicos, entre otros.

Uno de estos problemas, que además de sus matices ambientales tiene fuertes contenidos sociales, es el tráfico vehicular. Para entender el transporte urbano debemos partir desde la constatación que la sociedad mientras más tecnología posee, existen mayor nivel de interacción económico y social. Las recientes sociedades modernas han visto como han crecido las necesidades de transporte, la demanda y el número de viajes. Las nuevas tecnologías no han reducido, sino que han incrementado el transporte convencional de personas y bienes. Una población con más tecnología no es más sostenible, simplemente porque se mueve más (Crawford, 2002). Sin embargo, el sistema de transporte es el motor de vida en la ciudad.

En la concepción de la ciudad como una organización de interacciones entre individuos, grupos y actividades, la movilidad se constituye en elemento esencial de los sistemas urbanos, de la estructuración de las redes urbanas y de la accesibilidad y, por lo tanto, fundamental y necesaria para el desenvolvimiento de las actividades urbanas cotidianas. La movilidad basada en el automóvil domina tanto a los usuarios del carro, como a los que no son, organizando su vida alrededor de un tiempo-espacio determinado. La necesidad de viajar grandes distancias en poco tiempo ocasiona que el carro se mantenga como el único medio para una movilidad altamente flexible, convirtiéndose en una necesidad para la vida en la ciudad. La congestión del tráfico, coincide con el aumento de la contaminación atmosférica. Los automóviles son la causa del 40% de las emisiones de gas carbónico y del cambio climático, que atentan contra la salud. (OSA, 2007).

Por todos estos efectos negativos nacen los Movimientos Sociales a Favor del Transporte Alternativo, para mejorar la calidad de vida de las personas desde la movilidad. Varios artículos en internet señalan que el inicio del Movimiento a favor del Transporte en Bicicleta se dio en el año de 1992 en San Francisco, a partir de la primera concentración de activistas para crear una masa crítica en bicicleta. Otros señalan que fue en Holanda, a cargo del grupo denominado “Provos”, en la década de los 60. Para el caso ecuatoriano, y específicamente de la ciudad de Quito, este Movimiento nace a partir de mediados de la década de los noventa.

Este movimiento nació a partir de iniciativas individuales que llegó a constituir una propuesta organizativa. Se utiliza el concepto de movimiento social en esta investigación, para poder identificar un proceso social por el cual un grupo de la sociedad quiteña intenta transformar, activa y conscientemente, la forma de movilizarse en la ciudad. El Movimiento está constantemente cambiando, creciendo y multiplicándose, puesto que se encuentra en plena formación. En su interior es un movimiento heterogéneo, existen organizaciones informales e instituciones formales, donde su punto de unión es la bicicleta como la propuesta de la movilidad sustentable urbana.

El eco de estas protestas y propuestas se asimila lentamente en la comunidad y en las instituciones gubernamentales, como el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Desde hace cinco años la ciudad y su gobierno municipal incorpora en su discurso las propuestas de este grupo de jóvenes, evidenciado en el Ciclopaseo.

Este trabajo investigativo trata sobre el análisis de este grupo de jóvenes, sobre el proceso por el cual se convirtieron en Movimiento Social, cómo lograron trabajar con los organismos oficiales y cuáles son sus propuestas a futuro. Lo que trato de presentar por medio de esta tesis, es como una propuesta individual, del uso de la bicicleta, que se presenta como un atributo cultural de un grupo por una movilidad sustentable, ha desembocado en la creación de un Movimiento Social, con organizaciones formales e informales, que ahora constituye una parte fundamental de la ciudad de Quito y que construyen el sueño de una ciudad sustentable.

INTRODUCCIÓN

Latinoamérica en los últimos treinta años ha experimentado un proceso acelerado de urbanización, siendo las megas ciudades la característica de este crecimiento sin control. Hoy en día la mitad de la población mundial vive en centros urbanos, ya que en las ciudades se concentra la tecnología, servicios básicos y servicios de salud o educación, además de oportunidades de trabajo. En una ciudad que crece aceleradamente la planificación urbana es conflictiva, mientras que las políticas públicas difícilmente incorporan lo ambiental en el marco normativo. El modelo económico y forma de vida urbana, convierten a la ciudad en una máquina de consumo de los recursos naturales que genera desechos difíciles de manejar.

La ciudad de Quito ejemplifica la situación latinoamericana urbana, considerando el cambio vertiginoso de los últimos diez años, siendo las estadísticas oficiales la evidencian de esta situación. Según el último censo nacional de 1,388,500 habitantes en el distrito metropolitano para el año 1991, la población aumento a 1,842,201 en el 2001. Quito es una de las ciudades más pobladas del Ecuador, donde, conjuntamente con Guayaquil, representan el 45.5% de la población urbana del país y el 27.8% de la población total. (OSA, 2007). Los servicios básicos cada día llegan a más usuarios en la ciudad, lo cual ha implicado que hay más presión sobre los recursos naturales y mayor necesidad para adquirirlos. (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2008) En tanto sector inmobiliario la demanda se incrementa cada día, creando nuevos barrios y generando mayor presión sobre el acceso a la tierra. En la zona centro-norte de Quito proliferan los edificios de departamentos de oficina, y en las afueras, afloran las zonas dormitorio. (Gridcom Investigaciones, 2008) Como crece el sector inmobiliario, crece el parque automotor privado mientras que el sistema público de transporte decae y el sistema municipal se sobrecarga. (Hurtado, 2004).

La reflexión sobre el ambiente y la ciudad se da cuando estalla un conflicto ambiental urbano. La mayoría de los conflictos socio ambientales, generadores de conciencia

ambiental en las ciudades, se deben al fenómeno llamado en inglés “not in my backyard” (no en mi patio trasero - NIMBY). Este fenómeno tiene una larga historia detrás, generada por grupos vecinales que se organizan y ejercen presiones ante diferentes problemas socio-ambientales en sus localidades, tanto desde el punto de vista legal, como con acciones ante la opinión pública y protestas. Es frecuente que se desencadene un conflicto ciudadano, arrastrando a las instituciones estatales que supuestamente deberían velar por el interés colectivo. En el comportamiento NIMBY hay un límite, ya que su perspectiva es eminentemente personal: no quieren contaminación en "su" vecindad, no quieren que alteren "sus" vidas. En los últimos años, a medida que crecen los problemas ambientales en las ciudades, se hacen más comunes los comportamientos NIMBY. (Gudynas, 2002)

Evidenciando esta actitud NIMBY en la ciudad de Quito, los conflictos socio ambientales se deben a una planificación a corto plazo, que no ha considerado el crecimiento acelerado de la ciudad, y la falta de estrategias sectoriales que incorporen en su quehacer el cuidado del medio ambiente, donde a la vez, ha existido una falta de normas y reglamentos que controlen los impactos ambientales. Por ejemplo, existen los conflictos ambientales que se producen por una mala práctica industrial que genera impactos a la salud de los moradores de los barrios aledaños; de una mala disposición de desechos sólidos que deteriora la calidad de vida de los habitantes del sector; por el establecimiento de áreas verdes que generan reacciones en contra y a favor; y por la contaminación que genera el parque automotor. (Varea, 1997)

La contaminación urbana en el Ecuador es generada en su mayoría por el parque automotor, siendo el causante de las emisiones de gases y enfermedades respiratorias en la población. El transporte es el mayor contribuyente de las emisiones de dióxido de carbono (CO²), seguido por los sectores residenciales e industriales y, por último, los sectores de generación eléctrica y de producción y consumo de la propia energía. (OSA, 2007). Quito es la única ciudad que cuenta con un monitoreo diario y confiable sobre las emisiones de los contaminantes del aire, llamado Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito (OSA, 2007) En este inventario se determinó que el 97% de las emisiones de monóxido de

carbono, el 80% de óxido de carbono (NO_x ¹) y el 32% de partículas sólidas (PM_{10} ²) son aportados por las fuentes móviles.

Desde el año 1992, la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente ha sido encargada del monitoreo de la calidad de aire. En el año 2004 estas responsabilidades fueron trasladadas a la Corporación para el Mejoramiento del Aire en la ciudad de Quito (CORPAIRE, 2007), que es de vital importancia puesto que fiscaliza y lleva adelante el proceso de revisión vehicular en el Distrito Metropolitano, monitorea la calidad de aire, genera información sobre emisiones y apoya en el fomento de políticas para el manejo del aire en la ciudad. (OSA, 2007). A pesar que en el Plan de manejo de la calidad de aire en Quito 2005 – 2010 señala que uno de los componentes principales es la gestión pública y la participación ciudadana, dicha participación ha sido mínima puesto que el problema de la contaminación de la atmósfera afecta a todos pero no a un grupo específico como para generar una movilización masiva ciudadana, es así que se lo puede considerar como un “mal público”.

Retomando el problema con la actitud NIMBY, acontece que en muchos casos los ciudadanos se conforman con que se retire el emprendimiento cuestionado de su barrio o localidad, y una vez que es trasladado a otro sitio, la efervescencia social ambiental se desvanece. (Gudynas, 2002). La preocupación ecológica desaparece cuando el conflicto ambiental es trasladado a otro sitio, conforme a la suposición de egoísmo, buscando su propio provecho basado en la economía neoclásica y clásica. Pero lo que en realidad sucede es que esos impactos sociales y ambientales no desaparecen, sino que los sufrirán otras personas, hoy o en un futuro cercano, y que están directamente relacionados con la forma de ser de las ciudades.

¹ El NO_x es un término genérico que hace referencia a un grupo de gases muy reactivos [tales como el óxido nítrico (NO) y el dióxido de nitrógeno (NO_2)] que contienen nitrógeno y oxígeno en diversas proporciones. (Páez, 2007)

² Las PM_{10} se pueden definir como aquellas partículas sólidas o líquidas de polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento ó polen, dispersas en la atmósfera, y cuyo diámetro varía entre 2,5 y 10 μm (1 micrómetro corresponde la milésima parte de 1 milímetro). (Páez, 2007)

Los modelos de ocupación del suelo y ordenación del territorio, los modelos de movilidad, y los modelos que gestionan el agua, los materiales y la energía, explican en buena medida el mayor o menor volumen de emisiones a la atmósfera de los gases con efecto invernadero y los desechos. En la reflexión sobre la ciudad y el ambiente es evidente que el volumen de gases emitidos y desechos dependerá de los estilos de vida de los ciudadanos y de los modelos de gestión de las ciudades. Consumir alimentos, agua y otros recursos naturales siempre ha sido necesario para la vida de la humanidad, ya que son el medio para poder sobrevivir. Sin embargo, en las últimas décadas hemos presenciado el fenómeno bajo el cual el consumo se ha convertido en un fin en sí mismo. (Gudynas, 2003) Frente a una economía de consumo, el problema reside en cómo asegurar una buena calidad de vida sin necesariamente estar atado a productos que finalmente atentan contra la viabilidad de la propia vida.

En los países industrializados y en las megas ciudades, a partir de la década de los noventa, surgió la concepción de que la ciudad es un problema socio ambiental. Este nuevo acercamiento se evidenció en las iniciativas desde los colectivos ambientales urbanos a crear una ciudad más justa y una vida urbana sostenible. El sueño por crear una ciudad sustentable se expresa en un primer momento como una opción de vida personal, como por ejemplo el utilizar la bicicleta, que posteriormente se convierte en un estandarte por la defensa del aire en la ciudad y un nuevo factor de movilización social. Los integrantes de estas propuestas asumen que la ciudad, evidenciado en el sistema de transporte, es un problema en sí mismo. En estas nuevas propuestas, que no solo se evidencian en las organizaciones locales sino en todas las de este tipo a nivel mundial, están presentes conceptos como el mejoramiento de la calidad de la vida cotidiana en la ciudad o la creación de un ciudadano urbano ecológico que implica una racionalidad y ética ambiental.

Tal vez los casos más demostrativos de estos nuevos gritos de protesta, se encuentran en New York. En esta ciudad existen diferentes organizaciones que apoyan causas a favor de esta vida urbana sostenible, entre algunos ejemplos podemos señalar: “Just food” organización que busca que las personas en la ciudad coman sano por medio de jardines

comunales y conexiones entre las comunidades y granjeros. Otra organización podría ser “New American Dream Home” enfocada en el consumo responsable. Por último, podemos citar a “Transportation Alternatives, NY” que busca regresar las calles para las personas y tener medios de transporte alternativo. Estas nuevas organizaciones han tenido como epicentro los blogs de los ciudadanos que viven en NY, buscando una vida sustentable. El ejemplo más claro de un blog así es el de: “No Impact Man”, se trata sobre el experimento de un ciudadano liberal, como el mismo se señala, que un día se dio cuenta del impacto de sus acciones al medio ambiente y decidió vivir una vida urbana reduciendo sus emisiones contaminantes y sus impactos negativos al medio ambiente. Durante un año vivió sin la mayoría de las comodidades modernas, sin electrodomésticos, utilizaba como transporte la bicicleta, tratando de cultivar la mayoría de su comida y claro todo esto en el entorno urbano de la ciudad de NY. Un resultado inesperado en países ricos, es que la vida ultraurbana tiene posibilidades de tener los impactos más pequeños per capita, en comparación a moradores en el campo o zonas dormitorio, debido a la alta densidad física de las ciudades.

Pero es necesario preguntarse: ¿Este tipo de ecologismo, responde a las condiciones de vida urbana en Latinoamérica? Creo que es necesario retomarlos los planteamientos de Joan Martínez Alier con respecto a que por un lado existe el ecologismo de los ricos y su noción acerca de la pérdida de calidad de vida y por el otro el ecologismo de los pobres asociada al concepto de supervivencia. La tesis de que el ecologismo tiene raíces sociales que surgen de la prosperidad, para este autor, se lo podría plantear no en términos de una correlación entre riqueza e intereses “post materialistas” por la calidad de vida, sino precisamente en términos de una correlación entre riqueza, producción de desechos y agotamiento de recursos. Así se distinguen mutuamente, ya que uno es el ecologismo de la abundancia y el otro el de la pobreza.(Martínez Alier, 2004) Sin embargo, el propio autor señala que en un mismo país hay movimientos ecologistas surgidos desde la abundancia y otros desde la pobreza. Entonces se podría plantear que el ecologismo urbano nace desde estas dos tendencias, ya que dentro de la misma ciudad tenemos manifestaciones NIMBY como también iniciativas ecológicas nacidas desde la abundancia.

En el caso ecuatoriano la concepción de una ciudad sustentable nació desde los movimientos ecológicos, los cuales se constituyen por una articulación entre las comunidades de base, organizaciones sociales y las organizaciones no gubernamentales ambientalistas. Muchos de los movimientos ecológicos han desembocado en ONG's ambientalistas que se ubican entre la protesta y la recepción de fondos internacionales para la elaboración de proyectos de desarrollo, concentrándose en proyectos en zonas rurales de alta biodiversidad, pero, a la vez, la sede de las organizaciones se encuentra en las principales ciudades del país, lo cual genera que también piensen en el medio ambiente urbano. (Fontaine, 2007).

La ciudad de Quito no es ajena a esta tendencia de sustentabilidad urbana que está sucediendo alrededor del mundo. Sin embargo, todavía es incipiente estas nuevas percepciones y están ligadas a organizaciones sociales. El caso más representativo dentro de este cambio de mentalidad urbana es, indudablemente, las organizaciones a favor de la bicicleta y su proyecto del Ciclopaseo. Estas organizaciones son: Biciacción y Ciclopolis, formadas en el 2002 y 2007 respectivamente, parten de la concepción de que los autos han tomado la ciudad y que se debe promover alternativas para la movilización. Para lograr sus objetivos, estas organizaciones proponen actividades como la concientización de la ciudadanía sobre el uso de otros medios de transporte y retomar el espacio público. Estas organizaciones son el resultado del Movimiento Social a favor del transporte alternativo que ha venido actuando por más de diez años en la ciudad y que todavía se encuentra en formación. Es importante mencionar que el apoyo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ha sido importante para la ejecución y puesta en marcha de los proyectos de las organizaciones, que no son solo peticiones a las instituciones oficiales sino formas de involucrar a la sociedad civil en las políticas públicas.

El desafío ecológico - social de las ciudades se decidirá en el futuro a nivel local, entre los habitantes. La pregunta base de este estudio es: ¿En qué medida un comportamiento individual, sobre el uso de la bicicleta, llega a influir en un grupo y a crear una propuesta organizativa? Siendo está la pregunta, la hipótesis central desde el cual parte el estudio es

la siguiente: probablemente lo que genera una propuesta organizativa a partir del uso de la bicicleta, es que ahora las movilizaciones sociales son en base a los derechos culturales que se expresan por la defensa de atributos particulares, pero confieren a esa defensa un sentido universal.

Las nuevas iniciativas sociales parten de opciones de vidas individuales, por ejemplo el uso de la bicicleta como un deporte para una vida sana, que se convierten en proyectos sociales masivos por la construcción de una ciudad sustentable. Indiscutiblemente, si mantenemos las propuestas de Martínez Alier, este ecologismo ha nacido desde la abundancia, pero a la vez es innegable los grandes cambios que ha generado en la ciudad a partir de sus propuestas. Por medio de este trabajo, quiero investigar en qué medida una opción y propuesta individual sobre el uso de la bicicleta llega a influir en un grupo y a crear una propuesta organizativa. En esta medida quiero constatar como los planteamientos de las organizaciones y del Movimiento a favor del transporte alternativo, y específicamente gracias al Ciclopaseo, se ha planteado la posibilidad del transporte en bicicleta en la ciudad de Quito. Implícitamente se hallan otras problemáticas sobre la forma de accionar de este Movimiento ambiental urbano, cómo se conforman estas nuevas identidades y la relación del Movimiento con otras organizaciones e instituciones oficiales.

El análisis propuesto en esta investigación se centra en el conocimiento del problema socio ambiental urbano de la contaminación atmosférica por el uso del automóvil, pero no solamente desde la perspectiva meramente ambiental sino, principalmente, entendido desde las perspectivas y visiones sociales. Suficiente se ha escrito sobre la calidad del aire en la ciudad, y sobre la concentración de gases invernaderos en la zona urbana. Para muchos ambientalistas la ciudad constituye los centros artificiales de la vida totalmente contrarios a la naturaleza, donde la única problemática relacionada es la del crecimiento demográfico y la sobre demanda de recursos naturales que ocasionan los desastres naturales. (Castells, 1976). Lo que más se ha trabajado en lo ambiental urbano, en el ámbito nacional, es lo relacionado a los impactos ambientales y al saneamiento urbano, lo cual constituye un reduccionismo simplista de la realidad urbana.(Carrión, (s/n)).

Las nuevas iniciativas urbanas que se presentan sobre el uso de medios de transporte alternativo, creo que son una muestra del cambio de mentalidad urbana y que entran en el llamado nuevo “paradigma” denominado por Touraine, donde las reivindicaciones ya no son sociales sino culturales y por un modo de vida. Todas las nuevas tendencias sobre la “vida sana” o sobre la “sustentabilidad urbana”, conllevan una idea implícita sobre la transformación del estilo de vida en las ciudades actuales.

Por otro lado, tampoco se puede negar que estas nuevas preferencias también respondan a este ecologismo de la abundancia y que muchas de estas formas sean solo respuestas del mercado a esta nueva tendencia verde. En consecuencia, no es una condición necesaria que una opción de vida confluya en un movimiento social. Debido a esto, es importante analizar cómo se configura estas nuevas organizaciones sociales y que cambios representaría para los habitantes de las ciudades y para las instituciones oficiales urbanas. Los integrantes de las organizaciones ambientales que serán analizadas, intentan vivir efectivamente el modo de vida que predicán, donde implica no contaminar ni contaminarse. Este cambio de mentalidad urbana, señala como una opción de modo de vida desemboca en la creación de organizaciones sociales, que ahora influyen en la forma de ser de la ciudad e implantan nuevos modelos de gestión en los municipios locales.

En este análisis me voy a concentrar en las organizaciones pro bicicleta en la ciudad de Quito, que con los colectivos igualmente sobre bicicleta, conforman lo que he llamado el Movimiento a Favor del Transporte Alternativo. En este análisis están presentes otras organizaciones como Acción Ecológica, el Municipio de Quito y Quito Para Todos, organizaciones con las cuales el movimiento ha trabajado y se han influenciado mutuamente. Este estudio investiga las modalidades de acción de este Movimiento ambiental urbano, como plantean sus objetivos de acción y como difunden sus propuestas en la sociedad. Aunque el caso sea específico a Quito, existen implicaciones que se pueden generalizar para las urbes ecuatorianas y latinoamericanas.

Para poder cumplir con los objetivos de esta investigación, he decidido optar por una metodología cualitativa, siendo las técnicas de entrevista a profundidad y observación participante los métodos que se utilizó. La primera metodología es enfocada principalmente para los integrantes de los colectivos ambientales en cuestión, además de cualquier otra organización, institucional o no oficial, inmersa en las actividades y propuestas de los colectivos. Se escogió informantes calificados de acuerdo a la experiencia e involucramiento en el Movimiento. En contraste con las entrevistas, se utilizó la observación participante que fue el medio para constatar los proyectos del Movimiento y sus actividades. Por otro lado, la recopilación de información se centra en investigar sobre otras iniciativas de transporte alternativo internacionales, y así poder evidenciar si estas experiencias han sido un referente para el caso nacional y si ha sido posible la creación de redes sociales. También se recopiló información sobre el ámbito nacional para poder hacer una breve cronología sobre el tema ambiental, urbano y transporte, y específicamente con el tema de la bicicleta.

El primer capítulo maneja tres variables: ciudad, ambiente y movilidad. Se introduce al tema del transporte, desde una visión ecológica social de las ciudades, para entender la centralidad de la movilidad en la vida urbana. Así pasamos a los impactos, de primera y segunda generación, del automóvil en la vida social y en el ambiente. Por último, a partir de las críticas al transporte se presenta el nuevo acercamiento a la movilidad, pensando en las personas y no en los automóviles y en la accesibilidad, todo esto enmarcando desde las propuestas de la bicicleta como transporte alternativo.

En el capítulo segundo se trabaja sobre acción colectiva y movilidad urbana. Se introduce, a partir de un breve vistazo a la literatura sociológica de los movimientos sociales y sus principales características. Seguidamente se plantea el tema de los movimientos urbanos y ecológicos, para poder aterrizar en los movimientos sociales a favor del transporte alternativo desde la problemática de la movilidad urbana y la sociedad civil. En esta última parte también se hace un breve recuento histórico de la bicicleta como un elemento de protesta en las ciudades.

Por último en el tercer capítulo se trabaja el Movimiento a Favor del Transporte Alternativo en Quito a partir de la información obtenida en campo, investigación e entrevistas realizadas a personajes claves cruzando con el marco teórico elaborado en el segundo capítulo. Es así que puedo determinar las principales características de este movimiento, como también las estrategias y modos de acción, pero sobre todo como se ha ido relacionando con otros actores de la ciudad. En las conclusiones se contraponen las hipótesis establecidas en el plan de tesis con los hallazgos encontrados en el tercer capítulo.

Esta investigación constituye un intento de asimilar las nuevas identidades urbanas percibidas desde el ecologismo, pero, a la vez, y tal vez el objetivo central, es la constatación de que a pesar de que el ecologismo de la abundancia se lo considera como una ramificación “light” del gran movimiento ecologista, ha generado, en el caso específico de Quito, cambios en las instituciones oficiales, en la ciudadanía y en el entorno urbano.

PRIMER CAPÍTULO

CIUDAD – AMBIENTE - MOVILIDAD

Muchos son los factores que alteran la forma y vida urbana actual, intentar encontrar cual factor es el mayor determinante de la transformación en la ciudad es una tarea bastante difícil y complicada, sobre todo si consideramos que la ciudad funciona como un sistema y que un aspecto de la misma evidentemente influye al todo en su conjunto. A la vez, se debe tomar en cuenta que ahora las ciudades se desarrollan en un contexto de globalización mundial, donde otras variables externas (como políticas o económicas) influyen a la mencionada vida urbana.

Sin embargo, y a pesar de las consideraciones ya mencionadas, esta tesis va a dar un mayor énfasis al intercambio que acontece en las ciudades y por ende en el sistema de transporte urbano. Autores como Crawford(2000), Engwich(1999), Rogers(2000), entre otros, concuerdan que la ciudad, desde principios del siglo veinte, dejó de ser pensada en razón de los ciudadanos, para ser organizada en tanto las necesidades del automóvil y del sistema de transporte. En la actualidad el sistema de transporte es un factor determinante para la forma física del espacio urbano como de la calidad de vida de las personas en la ciudad. Por ende, el transporte y la movilidad es el punto de partida para el análisis de la ciudad y los movimientos sociales, ya que por medio del mismo se pueden evidenciar otros problemas sociales y ambientales que acarrear el uso excesivo del automóvil y que son el contexto desde donde los movimientos sociales proponen las alternativas de transporte y configuran su lucha social.

1.1 Pensando a las ciudades desde una visión ecológica social

Desde que el ser humano domesticó las plantas silvestres y decidió ser un animal sedentario la densidad poblacional de sus asentamientos tendieron a aumentar. La definición de “ciudad” que voy a utilizar en el presente trabajo es la siguiente: “la ciudad es una invención para maximizar las oportunidades de intercambio y minimizar los viajes. Estos intercambios pueden ser intercambios de bienes, relaciones interpersonales, conocimiento, cultura, trabajo, educación o apoyo emocional y espiritual. Las ciudades son una

concentración deliberada de estas oportunidades de intercambio para incrementar la diversidad como la accesibilidad de oportunidades de intercambio...el rol del transporte es ayudar a maximizar el intercambio” (Engwicht, 1999).

Debemos pensar a las ciudades como el espacio transformado por los seres humanos en función de sus necesidades, donde la actividad básica para la sobrevivencia es el intercambio de bienes y servicios, tanto entre los individuos como con el entorno. La forma de las ciudades se forma a partir de dos factores concatenados: sociedad y tecnología. El modo de organización, define la forma de ciudad que es más viable para sus intereses. En su ocupación permanente del territorio la ciudad se convierte en un complejo entramado social. La técnica que posee dicha sociedad construye de una manera determinada la ciudad, siendo está un resumen tecnológico de esta capacidad inventiva. El acto de habitar requiere un acondicionamiento del medio a través de alternativas tecnológicas (Muñizaga, 2005).

La ciudad es un sistema artificial en el sentido de que es producido por el hombre, y que modifica el funcionamiento de su sitio en los aspectos naturales. Este reconocimiento implica que la ciudad, como producto social, debe respetar las leyes naturales que ha modificado y que le imponen condiciones específicas a su funcionamiento (Carrión, (s/n)).

No existe ley física más inviolable que la termodinámica (por ejemplo: Einstein o Schrodinger). La primera ley de la termodinámica es la conservación de la energía y la materia. A partir de la 2ª ley de la termodinámica, también llamada ley de la entropía³, se puntualiza que la actividad de intercambio de las ciudades ocasiona un impacto sobre el sumidero y un desgaste energético. La entropía es una medida del desorden del mundo físico: alta entropía significa desorden, baja entropía, orden. Pero si esto es así: ¿por qué las ciudades, si son centros del orden social, económico y político de las sociedades, existe una alta entropía? Esto se debe, a que cuando se aumenta el orden, se hace a costa de

³ Magnitud termodinámica que mide la parte no utilizable de la energía contenida en un sistema. También es la medida del desorden de un sistema.

aumentar la entropía generada en el ambiente circundante, ya que la entropía es exportada a los ecosistemas cercanos naturales.

La capacidad de un sistema para absorber energía libre del entorno incrementando su complejidad en su orden interno, no tiene paralelo en las ciudades, dónde el gran consumo de energías no renovables y de otros recursos produce una inmensa masa de residuos (De las Rivas, 2004). El traspaso de información, materia y energía entre la ciudad y el entorno es la base que mantiene y hace más compleja la estructura organizada de la ciudad, pero en la misma medida, el entorno se modificará fruto de esta relación (Rueda, 1995). Desde un punto de vista económico la urbanización crece debido al incremento de la productividad agrícola con la baja elasticidad – ingreso de la demanda de bienes agrícola en general. Por lo tanto, la agricultura expulsa a la población activa. (Martínez Alier, 2004). Con base en esta propuesta, Rifkin nos advierte que: "Las sociedades que más duran son aquellas que consiguen el mejor equilibrio entre el balance de la naturaleza y de la sociedad humana, dentro de los límites que impone inevitablemente la segunda ley" (Rifkin, 2002); de lo contrario, las sociedades pueden colapsar. Por lo tanto, la supervivencia de la sociedad en las ciudades depende de salvaguardar el equilibrio entre las variables de población, recursos y medio ambiente.

Entre mayor sea el número de habitantes, tanto dentro como fuera de la ciudad, mayor será la presión sobre los recursos. Las ciudades son ecosistemas interdependientes de otros sistemas que constituyen su entorno, formando una unidad íntima ciudad-entorno (Rueda, 2006). En esta relación íntima con el entorno, las ciudades no solo toman los recursos básicos para su existencia, sino se caracterizan también por desplazar los problemas ambientales a una escala espacial más amplia y a una escala temporal más larga. Consecuentemente, las ciudades por definición, no son ambientalmente sustentables, ya que su territorio tiene una densidad de población demasiado alto para auto sostenerse y las actividades urbanas tienen un costo energético inevitable (Martínez Alier, 2004).

El "metabolismo" de las ciudades comporta muchas entradas de recursos y servicios naturales, a la vez que genera muchos tipos de residuos que se dispersan en el medio

ambiente y que continuamente se acumulan en cantidades mayores en los botaderos colapsando las funciones digestivas de los ecosistemas (CO² y otros gases dañinos, aguas fecales e industriales, basuras sólidas y detritos industriales, etc...). En la ciudad urbana – industrial el intercambio de bienes, servicios e información es masivo y por lo tanto necesita combustibles fósiles, minerales y recursos a un ritmo acelerado, sin considerar que las reservas de muchos de estos materiales son finitas y que la huella ecológica⁴ que generan es difícilmente renovable (Rueda, 1995).

Un factor menos evidente de presión es la consecuencia que para las ciudades pueda tener la destrucción de otras formas de vida. La reducción de su diversidad afecta a los suministros de alimentos y de fármacos. Pero el impacto ecológico es mucho más importante: nos comportamos como si los suministros de agua al preservar las reservas, son los que podrían renovar los acuíferos y servir de barrera a condiciones extremas. Confiamos en suelos fértiles que contrarresten la contaminación y en los nutrientes para el reciclaje y la deposición de los residuos. No existe sustituto alguno para este tipo de servicios naturales, y todos ellos forman parte del sistema de subsistencia urbana. Sin embargo, irresponsablemente consumimos más recursos naturales al tiempo que los residuos generados no se aprovechan y reutilizan de nuevo, violando con ello las pautas circulares propias de los ciclos de materiales presentes en la biosfera y en la vida en general (Ferrer, 2004).

Contrariamente, los ecosistemas vivos tienen un metabolismo que se aproxima a uno circular y cíclico. Lo que significa que cualquier emisión generada por un organismo se convierte en alimento, y a la vez, en un nuevo recurso que renueva y sostiene la continuidad reproductiva de todo el entorno viviente del que forma parte. (Ferrer, 2004) Aunque haya sucesión natural ya que la entropía no se viola, por el lapso que tomamos, podemos descubrir un ecosistema natural (sin impacto humano) como uno en equilibrio. Indiscutiblemente el metabolismo de la naturaleza implica una competencia entre los diferentes seres que habitan un ecosistema, convirtiéndose así en una lucha por sobrevivir

⁴ Indicador ecológico, propuesto por Wackernagel, que tiene como objetivo el evaluar el impacto sobre el planeta de una determinada forma de vida y, consecuentemente, su grado de sostenibilidad.

para poder adaptarse al ambiente. Pero esta guerra por sobrevivir, a la vez, demuestra que toda energía será aprovechada para la vida, así sea de otro ser.

A pesar que las ciudades datan de hace 10.000 años, la mayoría de la población mundial ha vivido en la zona rural. En 1900, solo una décima parte de la población mundial vivía en las ciudades. Hoy en día, por primera vez en la historia, lo hace la mitad de la población, y en un plazo de treinta años ese índice puede llegar a los tres cuartos de la población mundial. La población urbana se incrementa en 250.000 personas al día, lo que equivale aproximadamente a la aparición de un nuevo Londres cada mes alrededor del mundo. Este crecimiento planetario de la población urbana y la precariedad de los modelos de habitabilidad están acelerando el grado de erosión y contaminación dentro y fuera de las ciudades. (Rogers, 2000).

A partir del momento en que las ciudades aparecieron, hace cerca de 10.000 años y hasta mitades del siglo XIX, la “ciudad caminable” era la mejor descripción de la naturaleza de las estructuras urbanas. La forma de las ciudades se caracterizó por altas densidades poblacionales, uso mixto del suelo, calles angostas que permitían el acceso principalmente a los peatones (Wright, 2006). El desarrollo urbano de una ciudad de estas características es limitado ya que todas las actividades deben ser concentradas a una distancia cercana a los hogares, considerando que el medio de transporte mayormente utilizado es el cuerpo humano (caminar).

Sin embargo este modelo de ciudad está condenado por razones de higiene y de movimiento. El instrumento de modernización fueron las amplias avenidas urbanas concebidas como cauce de infraestructuras. Desde entonces “abrir calles” es “hacer ciudad”. Y la ciudad se transforma con el desarrollo de una lógica nueva de movilidad, iniciada por el transporte público y más tarde redefinida por el automóvil (De las Rivas, 2004). Higiene y movimiento permiten replantear la densidad, dan acceso, en una periferia sobre la que una ciudad cada vez más expansiva redefine su relación con el campo.

Alrededor de 1850, la aparición de los primeros trenes permitieron la expansión de la ciudad a lo largo de líneas, dando paso así a la “ciudad del transporte público” (transit city).

Este fue el principal motor del desarrollo en Europa y Norteamérica entre los años 1850 a 1900. El transporte público comenzó a aparecer por medio de carros empujados por caballos, cabe mencionar que en New York ya sufría de tráfico mucho tiempo antes de que aparecieran los carros a motor. Posteriormente a este modelo apareció el sistema de trenes “tranvía” en las ciudades que conducían a los suburbios. Este modo de transporte ocasiona que la definición de un centro urbano para la comunidad desaparezca ya que la concentración de las actividades, necesarias para la vida de la calle, comienza a difuminarse (Crawford, 2002).

El consumo es otro factor que no permite la ciudad sustentable. A mediados de la década de los noventa se habló que la economía iba a entrar en un período de desmaterialización relativa, es decir que la tasa de crecimiento de la energía y materiales es menor que la tasa de crecimiento del producto nacional bruto porque la actividad económica se concentra mayormente en el sector de los servicios. Esta propuesta fue lanzada en los países llamados del primer mundo, ya que la desmaterialización relativa es el producto del desplazamiento geográfico de las fuentes de energía, materiales y, sobre todo, de las fuentes de desechos (Martínez Alier, 2004).

Esta teoría se crea básicamente para mantener los niveles de consumo mundiales, sin la preocupación de la contaminación. Hay que asumir que la industria automotriz mueve la economía mundial, sobretodo visto desde el petróleo y sus derivados, y por lo tanto, el consumo nunca bajará por intereses económicos. Aunque prometan nuevas técnicas para reducir algunas formas de contaminación, la cantidad de materiales para mantener la producción será la misma.

Las ciudades no crecen y superan a otras ciudades por que disponen de más energía interna innata a la misma. Los centros urbanos crecen en tamaño y en poder político, y por ello son capaces de atraer más energía. En la actualidad si una ciudad crece es a través de innovaciones tecnológicas o culturales competitivas y poder político, lo cual implica la utilización de más energía y materiales. Tal vez en el pasado, cuando las tecnologías de consumo de energía y de materiales eran distintas entre los distintos lugares del mundo, las

ciudades evolucionaban de formas diversas. Pero ahora nos encontramos que no existe una tendencia evolutiva espontánea hacia la sustentabilidad ecológica ligada al crecimiento de las ciudades, más bien existe la tendencia totalmente contraria (De las Rivas, 2004) Sin embargo, los movimientos sociales que se oponen a las injusticias ambientales en las ciudades y al consumo existente dentro de las mismas, podrían ayudar en el cambio hacia la sustentabilidad.

1.2 El Automóvil y la Ciudad

El intercambio concatenado con el desarrollo de los medios de transporte de la ciudad ha sido un factor central para la expansión de las ciudades. Los elementos primordiales para poder definir la ciudad actual moderna son estos elementos. A mayor interacción urbana, es decir mayor actividad de intercambio, existe mayor dificultad para controlar los impactos al sumidero como se implica en la ley de la entropía. Como lo mencionó Peñalosa⁵, en un discurso en el año 2003, mientras se da un desarrollo económico y las necesidades básicas de salud, educación y empleo son saldadas, los problemas de transporte tienden a empeorar.

El transporte y la tecnología son factores que afectan al crecimiento y la forma de las ciudades, donde cada nuevo sistema de transporte deja su huella en la forma urbana. Los nuevos modelos de transporte son adoptados de acuerdo al desarrollo urbano, pero a la vez este desarrollo es planificado en concordancia con las demandas y las capacidades del modelo de transporte.

Para entender el transporte urbano debemos partir desde la constatación que la sociedad mientras más tecnología posee, existen mayor nivel de interacción económico y social. Las recientes sociedades modernas han visto como han crecido las necesidades de transporte, la demanda y el número de viajes. Las nuevas tecnologías no han reducido, sino que han incrementado el transporte convencional de personas y bienes. Una población con más tecnología no es más sostenible, simplemente porque se mueve más (Crawford, 2002). Sin embargo, el sistema de transporte es el motor de vida en la ciudad. Gracias a él la población

⁵ Enrique Peñalosa fue alcalde de Bogotá desde 1998 hasta el 2000. Logró cambios importantes en esta urbe latinoamericana especialmente en el área social y del medio ambiente.

se puede trasladar de un lugar a otro para cumplir las diferentes actividades de la vida cotidiana.

El automóvil ha sido el objeto manufacturado más importante de la industria del siglo veinte, donde su modo de producción (fordismo, postfordismo), ha influido profundamente en el modelo económico capitalista. De esta manera el automóvil se ha constituido en segundo ítem del consumo, después de la vivienda. Existe todo un complejo de interrelaciones entre diferentes actividades económicas alrededor de la producción, mantenimiento y disfrute del automóvil. Las partes del automóvil se elaboran con diferentes materiales, el petróleo necesario para la movilización, la construcción de autopistas y caminos, mecánicas, los barrios sub urbanos, etc (Sheller & Urry, 2000). El automóvil es el ejemplo de una tecnología útil que ha sido mal utilizada.

Fue poco el éxito de los primeros carros, ya que eran ineficientes. Pero con la invención, unas pocas décadas después, de una combustión interna en el motor, las críticas fueron superadas y los carros comenzaron a llegar a las ciudades alrededor de 1895, primero en Europa y después en USA. Los carros aparecieron cuando las bicicletas eran muy populares y también cuando los primeros metros eléctricos estaban poniéndolos en marcha (Crawford, 2002). Finalmente, alrededor de 1930 la “ciudad del automóvil” surgió acompañada de la suburbanización de bajas densidades y de los viajes de larga distancia entre hogar y lugar de trabajo.

El transporte basado en el automóvil permitió que los asentamientos humanos se dispersaran a áreas más abiertas, ya que todos los destinos son, en principio, igualmente accesibles. Esto sucede con un costo muy alto: una enorme cantidad de tierra tiene que ser destinada a caminos y parqueaderos. Así fue el modelo de desarrollo urbano norteamericano, y cabe señalar, que la clase media latinoamericana imita este modelo de dispersión urbana. (Sheller & Urry, 2000)

El carro, para el conductor, es su casa rodante, que lo separa y protege del mundo exterior. La velocidad en la cual se mueve el automóvil genera en el conductor una pérdida en la habilidad de percibir los detalles de la vida cotidiana de la calle. El carro se convierte en

una extensión del cuerpo y ocasiona nuevas subjetividades urbanas. Así el automóvil adquiere una personalidad humana que tiene una sexualidad y carácter definido (Sheller & Urry, 2000). Se estima que en el mundo existen cerca de 500 millones de vehículos (Rogers, 2000). En los países en vías de desarrollo, como Ecuador, la posesión de automóviles privados es reducida en comparación con los países del primer mundo, sin embargo, las tendencias muestran que cada día nos vamos acercando a los índices de dichos países. El automóvil es barato dado su masiva fabricación y resulta práctico en la medida en que no muchas ciudades han sido proyectadas para optimizar la explotación del transporte público.

Indiscutiblemente los fabricantes de automóviles tienen la capacidad para convertir a este medio de transporte en máquinas más ecológicas, pero es evidente el daño ocasionado al tejido social y a la función de las calles como espacios sociales. Y a pesar, que los automóviles sean vehículos más ecológicamente amigables, se tendrán que seguir construyendo calles para su movilización, lo cual implica utilización de más espacio y dispersión urbana.

1.3 Caracterización del Sistema de transporte En la Ciudad de Quito

Esta tesis se centrará en el caso específico del sistema de transporte del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). El Distrito se encuentra en el tercio norte del país, en la cordillera de los Andes, entre la región costanera al oeste y la cuenca amazónica al este. Según el último censo (INEC, 2001) existe un total de 1'840.000 habitantes en el DMQ, de los cuales 1'414.601 habitan en el área urbana. Si a ello se suma la población de los cantones Rumiñahui y Mejía, altamente integrados a Quito, el total de población del área de influencia directa del DMQ alcanza un total aproximado de 2 millones de habitantes. El DMQ tendría una población en el 2009, de alrededor de 2'200.000 habitantes y considerando a los cantones más próximos se conformaría un conglomerado de 2'600.000 habitantes. Para el 2015 estos números serían de 2'500.000 y 2'950.000 habitantes

respectivamente, y para el año 2034 se tendría una población de 3'700.000 y de 4'200.000 habitantes, respectivamente.⁶

En tanto dinámica política del Distrito Metropolitano de Quito, se caracteriza por un debate ideológico – político entre tendencias de centro -izquierda o socialdemócrata, representados por el partido Izquierda Democrática y la centro-derecha o democracia cristiana representado por el partido que en la actualidad se llama Unión Demócrata Cristiana. Estas dos tendencias han equilibrado su protagonismo político en la medida en que han sucedido alternativamente en la dirección del poder local. La alcaldía actual está encabezada por el General retirado Paco Moncayo (Santillan-Varea, 2008).

El sistema de transporte metropolitano es complejo y presenta varias falencias debido a su estructura y funcionamiento, además que han sido determinantes las consecuencias de varios factores, entre otros la evolución histórica demográfica de la población y la economía local y del país; también es importante considerar el desequilibrio entre la demanda de los diferentes servicios de transporte y la limitada oferta del sector privado (cooperativas) que ha estancado a las posibles soluciones del sector público (municipio).

El transporte motorizado en Quito comenzó en el siglo XX. La Quito Tramways Company fue organizada en 1910 en Wilmington (Delaware) - Estados Unidos, y fue controlada por la Ecuadorian Corporation Ltda. de Londres. La QTC empezó la construcción de una línea de tranvías eléctricos en 1911 y ordenó cuatro carros de dos ejes a la J. G. Brill en Philadelphia el 17 de febrero del 1914. La nueva línea, entre la estación del ferrocarril y el centro de la ciudad, fue inaugurada el 8 de octubre del 1914. La QTC encargó la construcción a la compañía Brill dos carros de cuatro ejes en 1915 y dos más de dos ejes en el año siguiente. Durante 34 años la QTC operó los ocho tranvías en dos servicios: de la estación Chimbacalle al Cementerio San Diego, y de Chimbacalle hasta la Avenida Colón. En 1921 una empresa ecuatoriana, Compañía Nacional de Tranvías, construyó una línea de tranvías en las Avenidas 10 de Agosto y la Prensa entre la Avenida Colón y la aldea de [Cotocollao](#). Este sistema de transporte público duro hasta 1948. (www,quito.gov.ec, 15

⁶ Considerando un porcentaje de crecimiento vegetativo más inmigración del 2,2%.

abril, 2008) Para Fernando Carrión, es precisamente la desaparición del tranvía lo que marcó el comienzo de lo que pronto se convertiría en “el problema del transporte en Quito”, cuando la provisión del servicio pasó a manos privadas que utilizaban formas cada vez menos eficientes de gestión: “En el Ecuador esta producción adopta la forma de organización en cooperativas, que en realidad son más bien una forma encubierta de un empresariado informal con poco nivel de desarrollo” (Carrión, s/n).

La primera agencia de automóviles para servicio público de transporte, “La Veloz”, inició sus operaciones en 1906. En esta época la mayoría de la población no poseía un carro privado, siendo este un privilegio de la clase alta. Para 1947 se constituyó la primera empresa municipal de transporte, pero esta iniciativa no tuvo éxito y la empresa cerró en menos de un año (Chauvín, 2008). Las “Cooperativas de Transporte” se fueron constituyendo por la alta necesidad de las personas de trasladarse en una ciudad que dispersaba las actividades cotidianas a lo largo y ancho de la urbe; Chauvín, citando a Alejandro Moreano, señala que el transporte siguiendo en la lógica de las cooperativas fue basado en el pequeño propietario, que mantenía una lógica “de supervivencia y no de acumulación”.

Este modelo de transporte público colapsó a mediados de la década de los años setenta por máquinas obsoletas y por la eliminación del subsidio a la gasolina. A partir de los años ochenta la administración municipal tuvo que intervenir y así fue integrando, poco a poco, un sistema de transporte municipal (Chauvín, 2008). Pero este mecanismo no ha sido suficiente para poder resolver los problemas de tráfico en la ciudad, ya que a este aspecto se suman otros como el crecimiento de la población en la ciudad, el aumento masivo de automóviles y la necesidad constante de movilización.

Las décadas de los años ochenta y noventa significaron grandes cambios para la ciudad de Quito. Primeramente existió un acelerado crecimiento de la población (de 535.000 hab. en 1970 a 1'400.000 hab. en 1998); el aumento progresivo de la tasa per cápita de viajes motorizados (de 0.91 a 1.35 viajes día por persona); la explosiva expansión de la urbanización de: 4.600 Ha. en 1970 a 22.000 Ha. en 1998, la dispersión de los usos de

suelo y la baja densidad de ocupación (80 Hab-/Ha en 1998.). A estos factores se suman el cambio vertiginoso de la tasa de propiedad vehicular en el Distrito que genera demanda creciente de capacidad vial (pasó de 61 vehículos por 1.000 hab. en 1992 a 82 vehículos por 1.000 hab. en 1998). Por último la ineficiente y débil estructura organizacional de la prestación de los servicios de transporte colectivo del sector privado, ilustran de manera general las causas que generan la actual situación del sistema de transporte de Quito. (PMT, 2002)

Según el Plan Maestro de Transporte del Distrito Metropolitano del año 2008, siendo un documento en discusión, la tasa de motorización se ha incrementado en un 24% durante los últimos cinco años, desde 145 vehículos por cada mil personas hasta llegar en el año 2007 con 180 vehículos por cada mil personas, y si se mantuviera dicha condición éste crecimiento al año 2025 significaría 590 vehículos por cada mil habitantes. Esto significa un crecimiento en el volumen de tráfico cinco veces lo existente. Se calcula que el parque automotor en el DMQ se incrementa anualmente en 40.000 vehículos. De mantenerse las actuales condiciones, para el año 2025 el número de viajes motorizados respecto del 2007, se cuadruplicará. Este escenario implicaría un colapso total del espacio, o sea, una congestión perpetua.

Este mismo Plan señala que la información al año 2007, revela que el sistema de Transporte Público Colectivo moviliza 2,4 millones de pasajeros día; de ellos cerca de 1,8 millones, utilizan el sistema convencional que recorre a una velocidad promedio de desplazamiento de 14 Km/hora (deseable 18 km/h); el resto de viajes se los hace en el Sistema Metrobús-Q con un promedio de velocidad de 20 km./hora (deseable 25 km/h).

El Plan también puntualiza que los viajes motorizados en el DMQ está cambiando desfavorablemente con relación a los objetivos del PMT del año 2002 [mantener al menos: 70% de viajes en transporte colectivo TC (transporte colectivo) y 30% de viajes en transporte individual TI(transporte individual)]. Actualmente la repartición modal se encuentra en el orden de 66% para el TC y 34% para el TI. En el TC se toma en cuenta los

desplazamientos realizados en transporte escolar y en el TI se considera los desplazamientos hechos en taxis. Los viajes en transporte colectivo están disminuyendo en una proporción promedio del 1,4% anual e inversamente los viajes en transporte individual (TI) crecen en esa misma proporción. Al año 2025, esta tendencia indica que el 60% de los viajes se realizarían en transporte individual y el 40% en transporte colectivo. Esto significa que la demanda de viajes en TI se incrementaría en 4,2 veces, mientras que en TC apenas 1,5 veces. La situación es más desfavorable todavía, si se consideran la distancia promedio de recorrido, en cuyo caso, los viajes en TI se calcula se incrementarían en 9 veces, mientras que el TC en 2,5 veces.

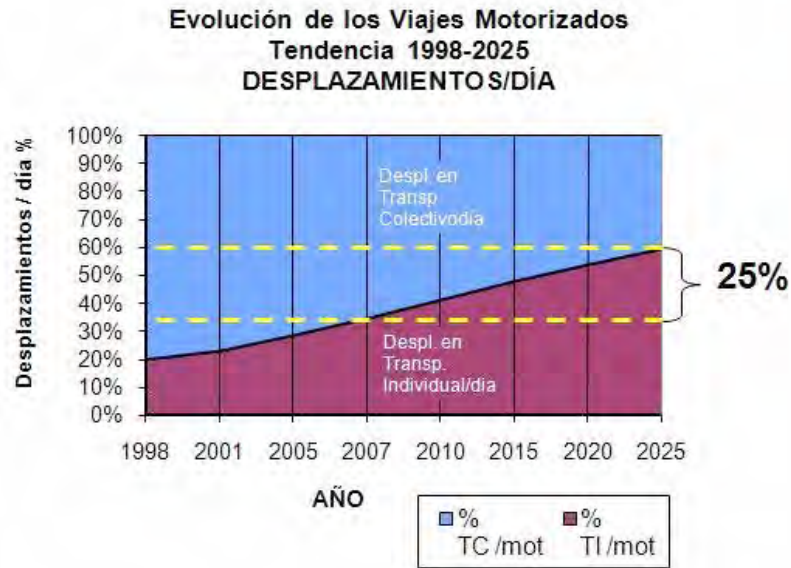


Gráfico 1 Evolución de Viajes Motorizados. 1998-2025
Fuente: DMT 2008



Gráfico 2 Evolución de Viajes Motorizados en Km / día
Fuente: DMT 2008

El “Proyecto GEO” del Observatorio Socio Ambiental de FLACSO, señala que el proceso de dolarización beneficio al sector automotriz, ya que existen mecanismos de crédito bancario para la compra de autos, ocasionando que cada vez se adquieran más carros y sea una presión aun mayor para el medio ambiente⁷. En la ciudad de Quito, los problemas ocasionados por el abuso en el uso del automóvil son cada vez mayores; entre los problemas que señalan están: los grandes congestionamientos, contaminación del aire, ruido, disgregación social, accidentes, inseguridad, etc. A estos problemas además añade que la gestión municipal se ha caracterizado por enfrentar los problemas separadamente lo que ha generado una solución parcial y temporal.

Para entender la movilidad y transporte en el DMQ se debe conocer cuáles son las principales características y problemas del sistema de transporte. Este análisis es necesario para destacar posteriormente las conexiones con los movimientos urbanos a favor del

⁷ “En el año 2005, se matricularon en el país 876.666 vehículos, 103.580 más que en el 2004, correspondiendo a la provincia de Pichincha el mayor número con 301.558, en segundo lugar se ubica la provincia del Guayas con 212.709 vehículos, cifras que en conjunto representan el 59.3% del total de automotores existentes en el país.” (INEC, 2005:1).

transporte alternativo. El primer paso es considerar todas las inequidades producidas por el uso dominante del automóvil.

1.3.1 Impactos de primera generación del Tráfico

Calidad del Aire

La calidad del aire depende directamente de la contaminación atmosférica⁸. Esta última se manifiesta en la [lluvia ácida](#)⁹, el calentamiento global y los fragmentos de polvo atmosférico¹⁰; estos elementos son producidos a su vez por la utilización a gran [escala](#) de los combustibles fósiles, que son los mayores contaminantes del aire.

Los contaminantes del aire pueden dividirse en dos grupos: primarios, si son emitidos directamente a la atmósfera y secundarios si se forman en la atmósfera como resultado de procesos químicos (hidrólisis, oxidación o reacciones fotoquímicas) que involucran a los contaminantes primarios. Los contaminantes primarios emitidos por los motores de los vehículos incluyen al dióxido y al monóxido de carbono (CO² y CO), los hidrocarburos compuestos (HC), los dióxidos de azufre (SO²), los óxidos de nitrógeno, material particulado¹¹ y plomo. Entre los contaminantes secundarios, los cuales están asociados a las emisiones de los automotores, se incluyen el dióxido de nitrógeno (NO²), oxidantes fotoquímicos, como el ozono y los ácidos sulfúricos y nítricos. El NO² es el resultado de la oxidación en el aire del óxido nítrico, un contaminante gaseoso formado en los procesos de combustión a altas temperaturas y emitido a la atmósfera por los escapes de los vehículos (Páez, 2007).

⁸ La contaminación atmosférica: es la alteración de la composición del aire. La principal fuente de agentes contaminantes de la atmósfera es la utilización de energía no renovable de combustiones como el carbón, el petróleo y sus derivados, que en el proceso de combustión producen hollín, vapores, gases nocivos.

⁹ Cuando los combustibles fósiles son quemados, el azufre, el nitrógeno y el carbono desprendidos se combinan con el oxígeno para formar óxidos. Cuando estos óxidos son liberados en el aire, reaccionan químicamente con el vapor de agua de la atmósfera, formando ácidos – conocidos comúnmente como lluvia ácida – entran en el ciclo del agua y, por tanto, pueden perjudicar la calidad biológica de los bosques, suelos, lagos y arroyos

¹⁰ Se refiere a un gran número de partículas de humo y hollín presentes en el ambiente de las ciudades.

¹¹ El Material Particulado (MP) es una compleja mezcla de partículas suspendidas en el aire las que varían en tamaño y composición dependiendo de sus fuentes de emisiones.

Un vehículo contamina por una combustión incompleta, que puede ser resultado de las siguientes variables: la falta de oxígeno debido a la altura, por una incorrecta calibración de la bomba de inyección, por tipo de aceite y largos intervalos de recambio, por el modo de conducir, debido a la calidad del combustible, presión baja en las llantas, entre otros. En la ciudad de Quito los vehículos también contaminan por la ubicación geográfica, ya que no permite que exista circulación de vientos debido a que está anclada entre varias cadenas montañosas. Además, cabe señalar, que Quito posee una insolación anual de más de 10 mil horas, a causa de su ubicación ecuatorial, lo que ocasiona mayor cantidad de radiación ultravioleta. Por último, la altitud de Quito oscila entre los 2400msnm y los 3200msnm, donde la deficiencia de oxígeno es de alrededor del 28% y ocasiona que el proceso de combustión sea incompleto lo que provoca mayor emisión de sustancias contaminantes. (Jurado, 2003).

Un informe del Instituto de Recursos Mundiales muestra que el número de muertes mundiales producidas por la contaminación aérea está entre 200.000 y 570.000 al año (WRI, 1998). Además de la muerte prematura, también hay otros costos económicos que resultan de enfermedades inducidas por sustancias contaminantes. Las admisiones a hospitales, pérdida de días de trabajo, incomodidad y estrés son algunos de esos impactos (Wright, 2006)

En la década de los noventa existió una estabilización de los niveles de contaminación para los contaminantes criterio como el CO, las partículas PM, NO_x, óxidos de azufre (SO_x) y compuestos volátiles orgánicos (VOCs/CVOs). No obstante esta estabilización de emisiones totales puede ser sobrepasada dado que el incremento de vehículos, incluso en los países desarrollados, puede sobrepasar los beneficios de tecnologías mejoradas y gases de escape y combustible más limpios. La situación en los países en desarrollo está particularmente afectada por la baja calidad del combustible, mal mantenimiento e inspección de vehículos, falta de estándares de emisiones, falta de mecanismos de control de las normas de tránsito y una flota de vehículos muy vieja (Wright, 2006).

La contaminación urbana en el Ecuador es generada en su mayoría por el parque automotor, siendo el causante de las emisiones de gases y enfermedades respiratorias en la población. El transporte es el mayor contribuyente de las emisiones de CO², seguido por los sectores residenciales e industriales y, por último, los sectores de generación eléctrica y de producción y consumo de la propia energía (OSA, 2007). Quito es la única ciudad en el país que cuenta con un monitoreo diario y confiable sobre las emisiones de los contaminantes del aire, llamado Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito - REMMAQ - (OSA, 2007). En este inventario se determinó que el 97% de las emisiones de CO, el 80% de NO_x y el 32% de PM₁₀ son aportados por las fuentes móviles.

Según el informe 2006 REMMAQ, de la calidad de aire en Quito, se muestra que el principal problema es la presencia de material particulado fino y partículas sedimentables, ya que los demás contaminantes no presentan valores que excedan los límites máximos permitidos según las normas internacionales. Con respecto al material particulado la situación es alarmante ya que los estudios científicos determinan que mientras más pequeñas son las partículas mayor peligrosidad conllevan para la salud de las personas.

Cambio climático

El “efecto invernadero” natural permite a la Tierra mantenerse cálida y propiciar la vida en el planeta. Los gases de invernadero retienen el calor del sol en la atmósfera, como una manta, y ayudan a determinar nuestro clima. La cantidad de gases de invernadero en la atmósfera está siendo alterada drásticamente por la actividad humana. El impulso de la revolución industrial y el consumo creciente de combustibles fósiles (madera, carbón, gasolina, etc.) han incrementado sustancialmente los niveles de gases de invernadero en la atmósfera. A medida que aumenta la concentración de estos gases (por ejemplo, bióxido de carbono, metano, óxido nitroso e hidrofluorocarburos), se incrementan también el efecto invernadero y así las temperaturas. A lo largo del tiempo, este aumento de temperatura resulta en un cambio climático. Desde la perspectiva del ciudadano corriente un aumento de 2 o 3°C en la temperatura global no aparenta ser algo preocupante. Pero si consideramos el promedio anual de largo plazo en un lugar dado, equivale a la diferencia promedio de la

temperatura entre dos localidades de latitudes medias ubicadas a 500km de distancia. Y si ese cambio se diera en el promedio global tendría una inmensa repercusión en los ecosistemas locales (Barros, 2007).

Las concentraciones globales de CO₂ ahora están cerca de 368 partes por millón (ppm), un incremento del 31% de los niveles pre industriales de 280 ppm. (IPCC, 2001). En términos del dióxido de carbono, que cuenta con un 95% de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de transporte, éste, es el sector de crecimiento más alto (Greene and Schafer, 2003).

Según las tendencias de crecimiento y uso de los vehículos motorizados las emisiones de gases invernaderos se mantendrán y hasta aumentarán según un patrón similar de crecimiento rápido. No obstante, según estas tendencias y la preocupación crecientes sobre el cambio climático, el sector del transporte ha sido excluido de las estrategias de mitigación.

En tanto soluciones para este grave problema son diversas pero muy complicadas en su práctica. Prohibir el uso del automóvil es una medida impracticable, aunque de eso dependa la sostenibilidad de la atmosfera. Prohibir la fabricación de automóviles genera desocupación y crisis social. Subir el precio de los combustibles provoca choque a las economías calculadas con precios inferiores, y podría desencadenar en una recesión. Los combustibles alternativos sirven en pequeña escala. La energía nuclear genera impotencia, frigidez, esterilidad, cáncer y malformaciones genéticas, su efecto es acumulativo en todo el planeta y para que desaparezca tienen que pasar cientos de miles de años. La energía eólica es barata y eficaz, pero no alcanza para reemplazar el total de la producción de electricidad actual. Descartado todo esto nos queda una solución: bajar los consumos. (Barros, 2007).

Congestión y eficiencia económica

En los EE.UU., los costos de congestión de tráfico son cercanos a US\$63.100 millones cada año, debido principalmente al valor del tiempo de los pasajeros y el combustible gastado (Texas Transportation Institute, 2005). Otras externalidades poco conmesurables también existen, como la infame “road rage”. La congestión tiende también a empeorar otros impactos de externalidades tal como la cantidad de contaminantes esparcidos en el aire. El Banco Mundial estima que la congestión del tráfico de Bangkok reduce el producto interno bruto (PIB) de Tailandia en un 6%. (Wright, 2006)

En la ciudad de Quito, los congestionamientos de tráfico en las intersecciones¹² de las principales vías urbanas han generado un serio problema ya que influye directamente en las zonas colindantes, la focalización de grandes centros generadores de viajes como centros de administración, espectáculos y sobre todo los comerciales.(DMT, 2002). En general en las vías expresas y arteriales de la ciudad de Quito se producen demoras producto de las restricciones de la capacidad vial y la inadecuada operación de las intersecciones, por las deficiencias en los sistemas de control.

Los sectores donde existe mayor congestionamiento son las zonas de comercio y ocio en las ciudades. Según el Plan Maestro de Transporte en Quito, por ejemplo, el sector comprendido entre las avenidas 10 de Agosto, Amazonas, Naciones Unidas, 6 de Diciembre, Portugal, República del Salvador, Eloy Alfaro y Orellana, y su área de influencia inmediata, constituye el sector que más congestiones de tráfico se registra en el sector norte de la ciudad (ver anexo # 1). Aquí se registran congestiones en intersecciones con longitudes de cola que oscilan entre los 400 y 800 m. Otro punto de tráfico en las ciudades son las intersecciones de varias arterias principales, este es el caso del área circundante al redondel de la Villaflora en donde confluyen arterias importantes como las avenidas: Napo, Rodrigo de Chávez, Maldonado y Alonso de Angulo.

¹² Se denomina intersección al punto de unión entre dos vías de circulación.

Según Douglas Southgate, profesor de economía de Ohio State University, la pérdida económica anual, por causa de días laborables perdidos por enfermedades respiratorias causadas por la contaminación atmosférica, en la ciudad de Quito, asciende a 24'400.000 dólares. (Hurtado, 2002). Los costos de viaje incluyen costos por millaje¹³ y costos periódicos¹⁴. Los pasajeros a veces pagan los costos directos, pero los gobiernos muchas veces subsidian los costos que sobran. El sistema está arreglado de una forma que una vez se posee un carro, el costo de manejar distancias un poco más largas parece menos, por lo cual, se genera más horas de manejo. En términos económicos, el costo fijo del carro es “hundido” (sunle cost) y los costos marginales se quedan inferiores a los beneficios marginales de manejar tramos largos.

Accidentes

Los problemas de tráfico no solo que se manifiestan en los niveles de congestión y ambientales, sino en la seguridad vial que el sistema de tránsito pueda presentar. El crecimiento vehicular del mundo en desarrollo ha traído con él proporciones casi pandémicas de muertes y lesiones por accidentes. Los países de bajos ingresos tienen 80 veces más muertes en tránsito por vehículo que los países de altos ingresos. (Banco Mundial, 1996). Los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte mundial de los hombres entre las edades 15-44.(Crawford, 2002). También estos accidentes cobran la vida de niños: cada año aproximadamente 300.000 mueren alrededor del mundo.

Con respecto a este tema el Plan Maestro de Transporte de Quito reporta una alta incidencia de accidentes de tránsito en la ciudad, especialmente en los principales corredores y sus intersecciones tanto urbanos como distritales. Los accidentes en la zona urbana aparecen mucho más numerosos que los suburbanos a pesar de que las longitudes de los corredores urbanos son menores a los distritales. Esto significa que la presión ejercida por la densidad vehicular que pugna por el derecho de paso en ellas provoca esta diferencia. (PMT, 2002)

¹³ Los costos por millaje se refieren a los costos que se generan al utilizar el automóvil en una milla, esto es el desgaste que se da por una milla de recorrido.

¹⁴ Los costos periódicos se refieren a los costos necesarios para el mantenimiento del automóvil que se dan periódicamente, como por ejemplo el cambio de aceite.

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, en su reporte del año 2007, señala que la principal causa de muerte en la ciudad de Quito es por accidentes de transporte. Este informe reporta que, según el rango de edad, las personas jóvenes son quienes sufren el mayor número de muertes por accidentes de tránsito. Los rangos de edad están comprendidos entre los 16 y 30 años de edad, seguidos de las personas de entre los 31 y 46 años, siendo el 78% de las muertes masculinas. La mayor frecuencia de muertes por accidentes de tránsito ocurre en horas de la noche y madrugada. La mayor cantidad de muertes registradas en accidentes de tránsito suceden por atropello o arrollamientos; le sigue el choque, como segunda causa.

Estos datos demuestran que los índices más altos de accidentalidad se suscitan en los corredores viales principales, siendo los promedios por intersección o puntos referenciales, marcadamente superiores aquellos correspondientes a los corredores distritales. Ello supone que la velocidad con la que se opera en las carreteras incide directamente en la producción de accidentes, aunque relativamente menores en número, pero con un mayor número de víctimas.(PMT, 2007)

Seguridad Energética

Nuestra civilización actual depende de los recursos fósiles y por ende ha constituido un sistema energético de carácter centralizado y no -renovable. La infraestructura del petróleo es la red energética más compleja que haya existido. Su carácter altamente centralizado, ha generado empresas comerciales organizadas del mismo modo; que para la actual época de fusiones corporativas, significa el control de la energía global en un reducido número de instituciones; de ellas depende el bienestar de buena parte de la humanidad. Varios son los problemas que se configuran frente a esta situación, entre estos los problema son políticos y económicos, ya que entre una mayor concentración y centralización de poder en un número menor de instituciones puede resultar poco flexible a la hora de enfrentarse a nuevos retos.

El distanciamiento de los combustibles fósiles llevará implicaciones económicas y políticas significativas dado el tamaño relativo del sector de transporte y el consumo resultante de petróleo. Los gastos del gobierno en subsidios al final disminuyen los gastos en

necesidades sociales de mayor importancia. Aunque, el incremento rápido de los precios del petróleo pueda forzar a las naciones a reconsiderar sus políticas: esta transformación está plagada de una potencial conmoción política y social. El incremento modesto en el precio del petróleo ha producido protestas violentas de los operadores de transporte y público en general. La dependencia al automóvil puede tender a socavar los esfuerzos de derechos humanos mundiales y la construcción de democracia. (Wright, 2006).

El público se equivoca por pensar que los conductores pagan por el costo total. John Holtzclaw, del Sierra Club, conglomeró varios estudios sobre el costo verdadero de la gasolina para el conductor, costos externos como internos, y determina que el verdadero costo del galón de gasolina debería estar por sobre los \$10. Necesitamos técnicas que midan los costos sociales no monetarios de cada actividad y tener una cuenta de estos costos de manera que ayuden a preservar el ecosistema planetario y la calidad de vida. Los consumidores deben pagar por los costos externos de los productos y servicios en maneras que tienda a mejorar la eficiencia total de la economía mientras se protegen los ecosistemas. (Crawford, 2002) En otras palabras, hay que internalizar los costos externos del auto.

La apuesta de Rifkin y de muchas otras personas e instituciones en el mundo, es por el uso del hidrógeno como fuente energética; por una descarbonización (sustitución progresiva de los átomos de carbono por otros de hidrógeno con cada nueva fuente de energía) y una economía del hidrógeno. El hidrógeno es un combustible eterno que no contamina y aunque se halla prácticamente en todas partes, raramente aparece en la naturaleza en estado libre, por lo que debe ser extraído. Las diversas formas de producirlo, que aunque pueden involucrar el uso de energías procedentes de hidrocarburos, se inclinan hacia la utilización de energías renovables, como la fotovoltaica, la eólica, la hidráulica y la geotérmica; éstas, pueden generar la electricidad que se consume en el proceso de la electrólisis para descomponer el agua en hidrógeno y oxígeno.

Pero el aspecto más interesante del hidrógeno es el de una nueva economía menos centralizada, más autosuficiente, que depende del mismo consumidor. Para explicar el

tema, Rifkin adopta dos criterios, el de generación distribuida y el de red, análogo éste último a la WEB. La generación distribuida se refiere a un conjunto de pequeñas plantas generadoras de electricidad, situadas cerca del usuario final, o en su mismo emplazamiento, y que pueden bien estar integradas en una red o bien funcionar de forma autónoma. Rifkin considera que el hidrógeno y las nuevas tecnologías de generación distribuida por medio de pilas, fusionado con la revolución informática y las telecomunicaciones, pueden crear una era económicamente nueva.

1.3.2 Impactos de Segunda Generación del Tráfico

En los años 60 la contaminación del aire fue el tema central que se relacionaba con el sistema de transporte, mientras que otros problemas relacionados al automóvil todavía eran desconocidos hasta recientemente y otros no son generalmente entendidos. Esta nueva generación de problemas están más relacionados a los conflictos sociales que genera el excesivo uso del automóvil. (Crawford, 2002)

Obesidad

La obesidad es una enfermedad multifuncional donde se involucran varios factores para su desarrollo. Los principales factores son los cambios en el modo de vida, los ligados a la reproducción humana y los genéticos. Sin embargo, son los cambios de modo de vida los que suministran los ingredientes necesarios para la receta de la obesidad. (Yepéz, 2007: p80). La dependencia de los vehículos motorizados en conjunto con una dieta poco saludable ha producido una pandemia de obesidad¹⁵ casi total alrededor del mundo. (Wright, 2006: p. 12) En algunos estados de USA, más del 25% de la población se considera obesa (CDC, 2005). Con un estudio de más de 12.000 hogares estadounidenses, se estableció una correlación entre las densidades poblacionales y la obesidad. En este estudio se determinó que las zonas de más baja densidad tenían una tendencia más alta de

¹⁵ La obesidad es una enfermedad caracterizada por la acumulación de un exceso de tejido adiposo – exceso de grasa- en el cuerpo, en un grado tal que produce alteraciones en la salud. La acumulación de grasa determina un aumento en el peso.

sufrir obesidad que sus contrapartes en áreas más densas y caminables. Los países en vías de desarrollo siguen estos mismos caminos. (Wright, 2006)

En el Ecuador el problema de la obesidad es un problema relativamente nuevo que ha sido tratado con detenimiento desde el año 2000. Esta tendencia se debe a que esta enfermedad no era común en el Ecuador hasta hace 20 años, pero el cambio en nuestras formas de vida ha ocasionado que se desarrolle. Algunas de las variables que han ocasionado esta enfermedad: la primera es el sedentarismo en las ciudades, donde no existen lugares de esparcimiento y el 97% de las familias ecuatorianas poseen televisión y sus horas de esparcimiento se desarrollan alrededor de ver programas. La segunda variable es el consumo de alimentos densamente energéticos que responden a razones estructurales, socioculturales y del mercado de alimentos. La urbanización, la acción empresarial y la simplificación de la vida, trajeron consigo un cambio en los modos de alimentarse y de recrearse (Yepéz, 2007).

Las personas de escaso recursos en el Ecuador tienen más probabilidades de generar la enfermedad de la obesidad puesto que son ellos los que tienen una dieta llena de carbohidratos, bebidas gaseosas azucaradas, o comidas rápidas llenas de grasa, siendo estos alimentos baratos en el mercado; además este sector vive en zonas densamente pobladas donde los espacios públicos casi no existen y no tiene ni tiempo ni lugares para realizar ejercicio. Según Yepéz, las mujeres de los sectores populares son más endebles para la obesidad, ya que son personas que no se movilizan y se auto excluyen de comer alimentos nutritivos para que coman los niños o las personas que trabajan (Yepéz, 2007).

Interrupción comunitaria

Se entiende como interrupción comunitaria a la separación de una comunidad debido a una barrera física (como una carretera o vía). Cuando una vía divide a una comunidad, los vecinos están separados de manera física y psicológica. Los resultados son bastante predecibles: la actividad social se frena, los niveles de estrés se incrementan y los valores de propiedad bajan precipitadamente.

Es difícil resolver la interrupción comunitaria considerando que los carros demandan mucho espacio. Un carril, en condiciones óptimas, puede solamente tener 2000 carros, mientras que una línea de tren puede mover 20 veces más cantidades de personas sobre el mismo espacio utilizando un carril para autos, sin considerar el espacio para parqueaderos. Mientras más calles son construidas, menos espacio hay para otros usos, como son los usos para fines sociales.

El sistema de transporte basado en los automóviles siempre va a exigir mayor espacio y por ende va a mantener la interrupción comunitaria, convirtiéndose así en un círculo vicioso, ya que las nuevas avenidas en zonas urbanas son llenadas al instante por una inmensa cantidad de carros. Por eso los ingenieros de tráfico han concluido, inesperadamente, que la mejor manera de aliviar el tráfico es reducir la capacidad de las calles. (Crawford, 2002). Los anillos viales en las ciudades son poco eficaces para mitigar las condiciones de tráfico. El concreto adicional tiende a inducir más vehículos en las calles y fomenta el desarrollo disperso (sprawl) lejos de la ciudad (Wright, 2006).

La interrupción comunitaria se da por perder los espacios más básicos de interacción social como las veredas, que constituyen nuestro primer encuentro con el espacio público al salir de nuestras casas. Son el lugar de reunión con nuestros vecinos, nuestros caminos cotidianos. Lastimosamente, en los últimos años han ido perdiendo su valor real limitándolo simplemente a vías de tránsito ocasional de los peatones. En lugares céntricos urbanos tenemos una gran circulación de personas en espacios reducidos, incómodos, peligrosos y que no se prestan a una interacción social. En el proceso de abandono de los espacios públicos la gente ha construido grandes muros separando el espacio público de su vida privada y de la vida de comunidad. (León-Naranjo, 2005)

Condiciones peatonales

En la ciudad de Quito las víctimas producto de los accidentes de tráfico corresponden casi en un 50%, a la fricción entre vehículos y peatones (atropellamientos y arrollamientos). Esto quiere decir que la seguridad de los peatones, principalmente en el cruce de intersecciones, es frágil debido al déficit de facilidades peatonales, situación que se agudiza

por la imprudencia de los conductores de vehículos que no respetan a los peatones, la falta de paradas de bus en el transporte convencional, así como la falta de precaución y costumbre de los mismos peatones para cruzar las vías. (PMT, 2002) Muy a menudo, la única "solución" ha sido intentar cambiar el comportamiento de peatones. En realidad, el problema radica en las prioridades dadas a los vehículos motorizados y a la carencia de infraestructura apropiada para los peatones.

Según el “Modelo Estratégico de soluciones de transporte sustentable para Quito” elaborado por el colectivo Quito Para Todos, señala que la señalización para peatones dentro de la ciudad de Quito es confusa o inexistente. En consecuencia el peatón debe encontrar medios para moverse en la mitad del tráfico, lo cual constituye un peligro latente considerando que el tráfico vehicular está en constante movimiento y el conductor no desacelera para ceder el paso al peatón. Otro factor importante es que la calidad de las aceras (que son comúnmente desiguales, angostas y mal alumbradas) y cruces de calles no facilitan una caminata fácil, sobre todo para personas con problemas físicos, ancianos o niños. Este modelo sugiere que cuando las aceras se regeneran se convierten en espacios sociales donde las personas pueden interactuar.

Por otro lado, se encuentran los pasos cebra, que son aquellos que nos permiten trasladarnos de forma segura, son la advertencia a los conductores de que deben disminuir la velocidad y detenerse para el peatón. Son vías imprescindibles para los peatones, pero en la ciudad de Quito están en mal estado o son ineficientes. Los pasos cebra deben hallarse en sitios de mayor conflictividad para los cruces y bien definidos y pintados, con suficiente amplitud, rampas para los que tienen discapacidad, ancianos, coches para bebés y bicicletas. Otra opción son los puentes peatonales, pero estos no solucionan el problema de la circulación peatonal, a pesar que son útiles en sitios donde los automóviles circulan a altas velocidades. El problema de los puentes peatonales radica en su diseño. La mayoría de ellos limita el acceso para personas de la tercera edad y los que tienen discapacidad, además que resultan peligrosos e inseguros. (León-Naranjo, 2005)

Equidad

Mientras las personas de altos ingresos tienen carros, clubes, casas de campo, teatros, restaurantes y vacaciones, para los sectores populares, el espacio público es la única alternativa distinta de la televisión. Los parques, las plazas, las calles peatonales y las aceras son esenciales para la justicia social. Las aceras de alta calidad son el elemento más básico para el respeto de la dignidad humana y la consideración de los miembros vulnerables de la sociedad tales como los pobres, las personas de la tercera edad y los niños. (Peñalosa, 2003).

En los países en vías de desarrollo el caminar es una de las principales formas de movilidad, especialmente dentro de los sectores de bajos ingresos. Mejorar las condiciones para los peatones, ayuda a priorizar un medio que sirve a la sociedad con una base equitativa. La creación de ambientes sin automóviles es uno de los mejores medios de restaurar y dar condiciones más equitativas para todos los miembros de la sociedad. Mientras que los ricos disfrutan de la motorización privada en términos de velocidad y estatus, los pobres reciben las opciones de movilidad de más baja calidad, en términos de espacio, costos, conveniencia, comodidad y riesgos. Aunque pocos de los muy pobres pueden ser propietarios de transporte motorizado, al mismo tiempo reciben los impactos negativos de la motorización. (Wright, 2006)

Mientras los ingresos suben, los vehículos privados se convierten en una opción, especialmente los vehículos de dos ruedas motorizados de menor costo como los scooters y las motocicletas. Eventualmente, la calidad de vida se disminuye a causa de la congestión resultante, la contaminación y la tensión social. (Wright, 2006) Pocas ciudades pueden decir que realizan su planificación en transporte por medio de consideraciones de calidad de vida.

La distribución de las riquezas en los países en vías de desarrollo se traduce directamente en la cantidad de movilidad que una persona tiene disponible y la calidad de la experiencia de transporte. En consecuencia, la comodidad y la conveniencia en el transporte es un tema del estatus económico. Aunque los viajes no motorizados y los viajes de transporte urbano

son las opciones predominantes para la mayoría de los residentes de ciudades en desarrollo, las inversiones municipales están centradas en la provisión continua de infraestructura para la minoría que conducen automóviles. (Wright, 2006)

El automóvil es un invento que segrega a la sociedad, no solo por sus efectos al tejido social y económico sino también por la accesibilidad que representa. Una investigación realizada en 1999 por Dania Quirola sobre la demanda de transporte privado en Quito, muestra datos interesantes con respecto a la equidad inter generacional, de género y social. Por ejemplo, se observa una mayor concentración de dueños de vehículos a medida que aumenta su edad, así el rango entre los 30 y 35 años absorbe el 16.2%, en tanto que el rango entre los 35 y 40 años logra abarcar el 22.7% del 100% total. Con respecto al género se mostró que más del 80% de los vehículos son conducidos por varones, frente al 18% de las mujeres. En síntesis los propietarios de vehículos privados en su mayoría son hombres que pertenecen a la clase media y habitan en los sectores norte y sur. Con respecto al nivel educativo, la gran mayoría cuenta con estudios superiores.

1.4 Re- pensando la Movilidad en las ciudades

1.4.1 Aplicando la noción de movilidad al sistema de transporte

La movilidad urbana es entendida como “la tendencia de un ser humano a desplazarse en una ciudad” (Merlin & Choay, 1988), mientras que el concepto de movilidad cotidiana se refiere al número exacto de desplazamientos de una persona en un entorno urbano. Cuando la movilidad es reducida a medir la cantidad, el costo y el tiempo de los desplazamientos, no considera aspectos como los ingresos y el tamaño de los hogares que son variables determinantes para los desplazamientos. De esta manera se deja de lado la interpretación de las formas urbanas y las estructuras sociales en el análisis de los modos y motivos de los viajes. Si asumimos la visión de la movilización nos concentramos en como las necesidades de movilización pueden ser satisfechas de una manera más eficiente.

Se asume el concepto de movilidad urbana, y no el de transporte (oferta) o desplazamientos (demanda), porque desde esta perspectiva se puede abordar de manera más amplia y

detallada los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría socio-ocupacional, etc.). Así, se centra la problemática en la persona y su entorno, y no únicamente en sus desplazamientos (Montezuma, 2000)

Para entender el concepto de movilidad urbana y su aplicación en el sistema de transporte, debemos comprender tres características fundamentales de la vida en la ciudad hoy en día. Tomemos como ejemplo a la ciudad de Quito, donde dicha ciudad se encuentra dividida en centro, norte, sur y valles. La primera característica es la concentración de servicios urbanos en el centro de la ciudad. Muchos estudios¹⁶ sobre la ciudad concuerdan en que existe una concentración muy marcada de las actividades urbanas al interior de la ciudad, sobretodo en la zona centro norte. Como contra parte a esta tendencia se encuentra la segunda característica, que es la creación de barrios dormitorio en las afueras, tanto de clases populares como de las clases medias y altas. Y así, como resultado de estas características, está la última que es el constante flujo diario de personas desde las distintas periferias hacía el centro. Considerando estas tres características comprendemos que existe una movilidad intensa en la ciudad desde los diferentes puntos, pero se da una diferencia fundamental entre la persona que hace un desplazamiento en su carro privado, disfrutando de su comodidad, y entre la persona que debe caminar, tomar un bus o utilizar un medio de transporte informal, para llegar al trabajo. Por lo tanto, no podemos considerar igual un viaje desde las zonas periféricas al centro en automóvil privado, en comparación de un viaje desde el mismo sector en transporte público.

Centrar la problemática en las necesidades de movilidad del individuo y no los desplazamientos que este realiza permite comprender en qué medida las grandes transformaciones que experimentan la sociedad y las urbes latinoamericanas, inducen graves modificaciones en las condiciones de vida de la ciudadanía. Un ejemplo concreto, que demuestra que la movilidad está condicionada también por las características socioeconómicas y espaciales, es lo sucedido en Quito con el túnel Guayasamin. Primeramente, está ha sido la infraestructura vial más costosa para la ciudad en los últimos

¹⁶ Plan General de Desarrollo territorial, (MDMQ/DMTV, 2000); Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito (Florent Demoraes 2005)

tres años¹⁷, siendo un beneficio directo solamente para los usuarios de vehículos privados. Por otro lado, la población del barrio que se encuentra a lado del túnel, ha sido obligada a recurrir a mecanismos de transporte informal (“jalar dedo”) para poder movilizarse. El acceder a este túnel facilita la movilidad de un grupo, pero este acceso está restringido por la posesión de un automóvil y por el costo de un peaje. La movilidad se convierte así en un derecho humano de tercera generación, sobre todo considerando a la movilidad como un factor de desarrollo económico y social.

A partir de los años cincuentas hasta los sesenta, los modelos para la planificación de transporte fueron mejorados y eran centrales para el desarrollo de las ciudades. Dichos modelos se basaron en “cinco fases” de planificación -generación de tráfico, distribución geográfica, repartición horaria, selección de modo de transporte y definición de itinerario; en este modo de planeación los gobiernos locales han privilegiado el fomento al uso del vehículo particular como medio de movilización en lugar del transporte público. Sin cuestionar el interés de la metodología derivada de los modelos, se comienza a tener en cuenta la “idea según la cual toda demanda de transporte expresada, no es necesariamente el mejor criterio para tomar una decisión”. (Montezuma, 2000).

Cuando el sistema de transporte se basa en simple movimiento de las personas y automóviles, preguntas básicas como; ¿Qué actividad se va a realizar en el destino? ¿Qué otras actividades pueden realizarse en el destino? ¿Qué se sabe del destino? ¿Por qué ese destino y no otro?, son descartadas. La generación de viajes, en el modelo clásico de transporte, se limita a utilizar modelos estadísticos que difícilmente tienen una interpretación en el comportamiento humano. Además, estos modelos son estáticos, no cambian con el tiempo, y son difícilmente adaptables. (Pinzón, 2000)

Las crisis económicas ha afectado la movilidad cotidiana de la población, ya que en la medida en que los recursos son cada vez más limitados y los costos del transporte más elevados, las familias buscan otros medios de transporte menos costosos o reducen su movilidad cotidiana. Según Montezuma y una estudio realizado por el para El Programa de

¹⁷ Carlos Páez, clases Ecología urbana, FLACSO, 2007.

Gestión Urbana de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe –PGU/ALC–, señala que a pesar de las dificultades para desplazarse a pie a causa de las condiciones de inseguridad, de las grandes distancias, del mal estado de los andenes o de su inexistencia, etc., una buena parte de la población se está movilizandando cada vez más a pie ya que las bicicletas son muy poco utilizadas.(Montezuma, 2000: p94).

Introducir el concepto de movilidad es clave para abordar las transformaciones de la estructura socioeconómica, espacial y del transporte urbano y por lo tanto de la ciudad. En la medida en que se aborda la segregación socioeconómica y espacial se estará involucrando una de las características urbanas que más condiciona el funcionamiento de las ciudades y que menos se ha tenido en cuenta. (Montezuma, 2000). Se estaría pasando así, del análisis de los desplazamientos a la observación de los individuos en su contexto, de acuerdo al estrato social, el sexo, la edad y la categoría socio-ocupacional.

Un concepto clave para poder integrar la movilidad al sistema de transporte urbano es la accesibilidad. Este concepto ha sido recientemente reconsiderado como la finalidad de la planeación de transporte, ya que históricamente la planeación del transporte ha otorgado igual significado a la accesibilidad y la movilidad cotidiana, equiparada está última al transporte. Amparada en esa aparente igualdad la planeación de transporte se ha preocupado por la movilidad individual, y en muchos casos únicamente por la automovilidad. Un énfasis en el transporte hace que lo importante sea llegar a los destinos de manera rápida, sin importar cuán distantes sean éstos. Altos niveles de congestión vehicular socavan la movilidad y sacrifican la accesibilidad. Por esto, se postula que la planeación de transporte debe reencauzar su énfasis a mejorar la accesibilidad ciudadana, lo cual incluye pero no se limita a la movilidad cotidiana de las personas. (Pinzón, 2000) Accesibilidad se entiende como la “intensidad de la posibilidad de interacción” (Hansen, 1959). Es decir, la accesibilidad mide la calidad, magnitud, facilidad y carácter de poder acceder a cierta interacción en un espacio urbano. Un aspecto importante de la definición de accesibilidad es la posibilidad de interacción; a más y mejores posibilidades de interacción, mayor accesibilidad. (Pinzón, 2000)

1.4.2. La movilidad y la accesibilidad frente a la percepción en el sistema de transporte

Para poder aplicar las nociones de movilidad y accesibilidad a los sistemas de transporte, el primer paso es dar prioridad al transporte masivo, puesto que está comprobado que el transporte colectivo es menos costoso en términos sociales, económicos, ambientales y urbanísticos, además que es incluyente y más eficiente. La tendencia del crecimiento económico mundial y la urbanización ocasionan una mayor demanda de transporte público.

En este escenario, los modos de transporte no motorizado son parte del sistema de transporte, y la función de estos modos debe ser tomado en cuenta para mejorar la eficiencia del transporte público, puesto que se parte de la constatación de las diferentes maneras de movilidad en la ciudad dando igual oportunidad de acceso a todas estas formas.

Las opciones no motorizadas de transporte son caminar y montar bicicleta. Sin embargo, estos medios son descartados tan pronto las personas tiene la capacidad económica para comprar un vehículo. Esta actitud es comprensible ya que los viajes diarios pueden ser bastantes largos, incómodos e inseguros. En términos económicos, la elasticidad renta de la demanda para el auto es bien alta. En términos económicos, la elasticidad renta de la demanda para el auto es bien alta. (Wright, 2006) En el informa final presentado al Banco Mundial sobre las formas no motorizadas de transporte de los países en vías de desarrollo (2000), se determino que la mayoría de los ciclistas y peatones no escogen voluntariamente estos medios de transporte. A este tipo de usuarios, de estos modos de transporte no motorizados, se los denomina caminantes o ciclistas prisioneros. Las personas que tienen la opción de escoger entre sus modos de transporte, prefieren casi siempre los motorizados, sobre todo privado, por una falta de facilidades para una caminata o ciclismo seguro y conveniente. Pero sobretodo están siempre las cuestiones psicológicas sociales.

Steg, Vlek, y Slotegraaf (2001) demostraron que las funciones simbólico-afectivas (e.j., entusiasmo, prestigio) así como las funciones instrumental-rationales (e.j., costos, condiciones de conducción, financieros) son la base primordial para el uso del automóvil. Este comportamiento explica los resultados hallados en el reporte, anteriormente

mencionado, donde el desarrollo económico implica un incremento en los modos de transporte motorizados (automóviles y motocicletas) y el decaimiento del transporte público como de los medios no motorizados. Por lo tanto, el carro puede ser asumido como el sitio más alto en el orden del transporte, mientras que el no motorizado es el más bajo, desde una percepción psicológica.

Usando teorías psicológicas Haustein y Hunecke (2007) hicieron un análisis sobre el uso reducido de los modos de transporte sustentable en ciudades alemanas. En este estudio se utilizó la teoría del comportamiento planeado aplicada a las nociones de movilidad de las personas. En el contexto del comportamiento de la movilidad, el control del comportamiento es determinado principalmente por dos factores: circunstancias personales de vida e infraestructura del tráfico. A pesar que este estudio fue hecho en ciudades alemanas, donde las circunstancias de vida entre habitantes son similares, y el transporte público es accesible a la mayoría, sirvió de base para realizar una pequeña investigación de campo y aprender sobre la movilidad en la ciudad de Quito.

Aleatoriamente escogí 10 personas de mi círculo social y les pedí que llevaran un diario de movilidad durante una semana. En este diario tenían que anotar todos los viajes que realizaban durante el día, detallando los destinos, tiempo y motivo del viaje. De este pequeño experimento salieron interesantes resultados. Cabe mencionar que estas personas son de edades, sexos y profesiones diferentes, pero sobre todo viven en distintos lugares de la ciudad. Seis personas de este grupo se encuentran entre los 20 a los 30 años de edad. Las cuatro personas restantes están entre los 35 a 50 años de edad. El fin del experimento no era llegar a una inferencia estadística, sino sugerir hipótesis que se pudieran probar más rigurosamente. Son impresiones preliminares.

En referencia al estudio anteriormente mencionado, se puede señalar el concepto de: “la necesidad de movilidad percibida”, que son las percepciones de movilidad relacionada con las consecuencias de las circunstancias de vida personales, donde también cobra importancia el número de viajes y la distancia viajada. (Haustein y Hunecke, 2007) La forma en cómo se asimila esta necesidad influye al momento de escoger el modo de

transportación. Las impresiones preliminares de este diario, revisadas desde la necesidad de movilidad percibida, sugieren que:

La movilización está determinada por las actividades. Los estudiantes universitarios se movilizan cotidianamente de la casa a la universidad. Sus demás viajes serán en el perímetro de la universidad, donde el viaje más largo constituye el de lugar de vivienda al de estudio. Para los adultos jóvenes su principal movilización es desde el lugar de vivienda al de trabajo, pero es una constante tener otras actividades por las tardes y noches. En tanto el último grupo, de 35 a 50 años, su principal viaje, y en algunos caso el único, es desde el lugar de vivienda al trabajo.

Por lo tanto, para los encuestados que pertenecen al grupo más joven, a pesar que se mueven más que los de edad mayor y a diversos lugares, perciben que movilizarse en medios colectivos de transporte o caminar son ahorrativos y más convenientes. Sin embargo, cuando tienen la posibilidad de movilizarse en automóvil, la prefieren. En tanto el grupo de personas mayores, se movilizan solamente en automóvil privado, puesto que consideran que necesitan llegar más rápido a sus lugares de destino y por lo tanto, sus costos de oportunidad son más altos. Otro dato interesante es que la movilidad cotidiana es una actividad individual, mientras que los viajes que se realizan en la noche o en los fines de semana se desarrollan con más miembros de familia o con amigos. El último dato que se debe resaltar es que el viaje más largo es de la casa al trabajo, con un máximo de 15 kilómetros. De ahí los demás viajes se realizan alrededor del trabajo o del lugar de la vivienda.

Lo que sugirió esta pequeña encuesta, es la centralidad de la movilidad en nuestras vidas. La percepción sobre la necesidad de movilizarse pesa más al momento de escoger el medio de transporte, donde siempre existirá preferencia por el automóvil privado a pesar que se implementen planes de movilidad y accesibilidad en la ciudad. El factor que más influye en esta necesidad es el tramo que existe entre la vivienda y el lugar de actividades.

Por lo tanto, y como conclusión, mientras la planificación urbana siga permitiendo la dispersión de los lugares de vivienda en contraposición con la concentración de los lugares

de trabajo, las posibilidades de implantar sistemas de transporte sustentables, como la bicicleta, no son aplicables.

SEGUNDO CAPÍTULO

ACCIÓN COLECTIVA Y MOVILIDAD URBANA

2.1 ANÁLISIS DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES

El análisis de los movimientos sociales ha sido central para las ciencias sociales, sobre todo para la sociología, donde solamente su definición ha implicado un arduo trabajo de interpretación de la realidad social. Debemos partir considerando a la sociedad civil como la forma de auto-organización social más natural y orgánica de todas las formas de organización. La sociedad civil se encuentra según Wolfe (1989) en "familias, comunidades, redes de amistad, conexiones solidarias en los lugares de trabajo, voluntarismo, grupos espontáneos y movimientos". El concepto prevaleciente de sociedad civil es que es un sistema de asociaciones civiles auto-reguladas, descentralizadas y voluntarias, basadas en una vida moral y organizada en forma autónoma del Estado.

Hasta mediados de la década de los 70, un poco antes en algunos casos un poco después en otros, era posible definir la sociedad de países como Francia, Portugal, Italia, Alemania o Bélgica como industrial, no en el sentido de que hubiera fábricas, obreros, sindicatos o patronos, sino en la medida en que estaban organizadas y estructuradas a través de un conflicto fundamental entre el movimiento obrero y quienes proporcionaban el trabajo. Esta relación era el centro de la vida colectiva y a partir de ella se formaba la vida política.

Frente a esta realidad la ciencia social asumía a los fenómenos colectivos desde una visión más esquemática donde las acciones eran vistas o bien como una suma accidental de acontecimientos individuales, o como acciones desde las condiciones sociales comunes de los actores. Esta visión se derivaba de dos enunciados epistemológicos: el fenómeno colectivo como un objeto empírico unitario, es decir la realidad colectiva como un objeto, lo cual genera el segundo enunciado que es la idea de que la dimensión colectiva de la acción social es indiscutible. (Melucci, 1984)

En las sociedades contemporáneas se hacen presente una serie de conflictos que no necesariamente tienen como base lo económico, como bien lo menciona Medicci (1994): *“Los conflictos sociales se salen del tradicional sistema económico industrial hacía las*

áreas culturales: afectan la identidad personal, el tiempo y el espacio en la vida cotidiana; la motivación y los patrones culturales de la acción individual.” (Medicci, 2004, pag 37)

Los conflictos sociales desde los años setenta, revelan estas nuevas contradicciones e implican una intensa redefinición de la situación de los movimientos sociales y de sus formas de acción.

Las teorías de los Nuevos Movimientos Sociales, surgen como una reacción al economicismo marxista, donde se pone mayor grado de interés en la identidad colectiva y las luchas culturales. Para los exponentes de esta teoría¹⁸ los movimientos sociales surgen a partir de las transformaciones estructurales y los cambios políticos y culturales dentro del capitalismo tardío, que permitieron crear nuevas fuentes de conflicto y de protesta. Las instituciones de mediación tradicionales, los partidos políticos y los grupos de interés, dejaron de representar las demandas populares (la llamada crisis de legitimidad). Se concentran en factores de movilizaciones culturales, ideológicas y, como se dijo, fundamentados en la identidad. Para ellos, la acción colectiva no está vinculada a intereses de clase, más bien giran en torno a temas, entre los que se mencionan la etnicidad, el género, lo local, la edad, y otros (Brett, 2006;). La lucha a través de la “clase”, como la clase trabajadora, ha pasado a ser sustituida, según esta teoría, por nuevos agentes de cambio que buscan más una transformación específica, enfocándose en sus intereses particulares.

Ahora se da una nueva conciencia teórica a partir de los cambios en la estructura histórica, donde cada día las formas de acción se diferencian más entre campos y actores. Los fenómenos colectivos actuales son el resultado de múltiples procesos que impiden o favorecen la formación y el mantenimiento de las estructuras sociales. En efecto, Touraine sugiere que todo el cuerpo interpretativo en el que la ciencia social fundamentaba su organización y sus líneas de actuación ya no es funcional para comprender el mundo de hoy.

¹⁸ Aunque en realidad no es una teoría unificada, sino que es más una propuesta con divergencias, están presentes varios intelectuales de Europa, entre los que se encuentran Habermas, Touraine, Melucci, Offe, Laclau y Mofe.

El propósito de la primera parte de este capítulo, no es hacer un resumen de la literatura teórica alrededor del tema de los movimientos sociales. Estas teorías suponen enfoques diversos para iluminar la temática de los movimientos sociales, pero de las mismas selecciono un conjunto, que creo, utilizando con las precauciones, matices y críticas que en cada caso establece, pueden servir como herramientas para la aproximación a las principales características de estos fenómenos colectivos. De esta manera la teoría presentada responde a las necesidades del análisis con respecto al movimiento social a favor del transporte alternativo en la ciudad de Quito.

2.1.1 ¿Qué es un movimiento Social?

Existen innumerables definiciones de lo que es un movimiento social. Para fines ilustrativos citaré algunas definiciones. Zubero, citando a Rashke, señala que un movimiento social es un actor colectivo movilizador que, con cierta continuidad y sobre las bases de una fuerte integración simbólica, persiste una meta consistente en llevar a cabo, utilizando para ello formas organizativas y de acción variables (Zubero, 1996). Jorge Riechmann y Francisco Fernández Buey definen de forma aproximativa a un movimiento social como “un agente colectivo que interviene en el proceso de transformación social (promoviendo cambios, u oponiéndose a ellos)” (Riechmann, y Fernández Buey, 1994).

Touraine (1992) argumenta que un movimiento social, *"es una acción colectiva orientada a la implementación de valores culturales centrales contra los intereses e influencias de un enemigo definido en términos de relaciones de poder. Un movimiento social es una combinación de conflictos sociales y de participación cultural."* (Touraine, 1992, pag 64)

El proceso social por el cual un grupo de la sociedad persigue el cambio de las condiciones de su vida o de sus instituciones, activa y conscientemente es lo que define al concepto de movimiento social. En un movimiento que persigue dichos cambios, convergen ideas, acciones y personas que se encaminan hacia la transformación. De este modo, los movimientos sociales concretan las ideas del cambio o contribuyen a formar los ideales de éste. Es por esto, que un movimiento social es tal porque las propuestas y las acciones se vuelcan sobre mucha gente que se apropia y la practica a su modo. (León, 1997)

El término "movimientos sociales", sin embargo, nunca ha podido ser objeto de una definición unívoca y objetiva y, al quedarse en una mera extrapolación del mismo, ha estado siempre sumido en la ambigüedad. Esto ha obligado a utilizarlo de forma extensiva, aplicándolo a aquellos fenómenos sociales que pudieran tener un carácter de "movimiento", en el sentido de "voluntad de transformación social". (Riechmann, y Fernández Buey, 1994). Así, se habla de movimiento ecologista, movimiento feminista, movimiento pacifista, términos todos que podrían describir fenómenos sociales de la misma índole, es decir, conjuntos diversos de experiencias, teorías y agrupamientos sociales en torno a determinadas ideas-fuerza. Pero también se habla de movimiento campesino y de movimiento estudiantil, definidos, al igual que en el caso del movimiento obrero, por el papel social de sus protagonistas; de movimiento ciudadano o vecinal, en el que la categorización se refiere al espacio físico en el que se da el proceso social; etcétera.

2.1.2 ¿Cómo surge un Movimiento Social?

Un concepto clave para poder comprender desde donde surge el movimiento social, es el concepto de acción colectiva, que es el resultado de intenciones, recursos y límites, es una orientación intencional construida mediante relaciones sociales desarrolladas en un sistema de oportunidades, concertadas a favor de una causa. (Melucci, 1984) Existen dos criterios fundamentales en la formulación de la noción de acción colectiva: el primer criterio es una acción conjunta intencional que es caracterizada por el proyecto explícito de los protagonistas de movilizarse concertadamente. El segundo criterio es una lógica de reivindicación y defensa de un bien material o de una causa. Tomando en cuenta estos dos criterios se da una definición más precisa y se aísla otros tipos de acción colectiva. Por lo tanto, se puede determinar, que la característica principal de los movimientos sociales es la forma de acción colectiva concertada a favor de una causa. (Neveu, 2000)

La tecnología de la información y la comunicación articulan y tienden el entramado de la estructura y funciones de las relaciones simbólicas mediante la politización de la vida cotidiana para la organización de los movimientos y la acción colectiva. Melucci plantea sin embargo, el interesante reto de superar el legado dualista de la visión clásica de los

movimientos sociales (estructuras frente a representaciones, sistemas frente a actores sociales): *"Es necesario volver a plantearse la acción social a partir del proceso por el cual su significado se construye en la interacción social. Son los actores sociales quienes producen el sentido de sus actos a través de las relaciones que entablan entre ellos"* (Melucci, 1984, pag 157).

Un movimiento social surge porque existen tensiones estructurales que generan vulneración de intereses muy concretos, visibles y sentidos. Así pues, surgen por carencias o fracturas estructurales. Un movimiento social surge porque otras formas preexistentes - organizaciones- no pueden solucionar dichos conflictos, o porque no saben o no quieren. También puede surgir porque a la gente –mejor dicho a determinados sectores de la población- no tienen una buena calidad de vida y cómo se vive la resolución de esa injusticia, de esa negación de intereses colectivos en particular. Creen que los problemas, a favor de cuya solución ha decidido movilizarse, deben solucionarse de forma participativa, igualitaria y cooperativa, y por tanto buscarán organizarse. Así, prefiguran en su acción colectiva el mundo (o una parte del mundo) que tratan de establecer. Un movimiento es una respuesta a carencias valorativas o ideológicas. (Grau-Ibarra, 2000).

Para que surja un movimiento hacen falta individuos especiales y especiales crisis/condicionantes. También hace falta que el movimiento emergente tenga adecuados recursos materiales y organizativos. Pero no es suficiente. Hace falta un contexto de surgimiento adecuado. Es más, sin un contexto favorable, el movimiento no pasa de la fase de deseo, de la declaración programática y quizás de un formal pero inútil acto constituyente; le resulta imposible establecer una mínima capacidad de movilización, y muere sólo al nacer. Por ello, hay que tener en cuenta, al menos, dos contextos: la estructura de oportunidad política y los marcos culturales. (Grau-Ibarra, 2000).

En la estructura de oportunidad política deberemos observar cuál es la situación de ciertas variables de la estructura y coyuntura política. Por ejemplo, el grado de apertura de las instituciones políticas a las demandas sociales; la fortaleza de las instituciones a la hora de aplicar sus decisiones políticas; el posicionamiento de las élites políticas; o los potenciales

aliados del movimiento. La posición y conjunción de estas circunstancias permitirán o impedirán el impulso inicial de un movimiento, y más tarde, su expansión o declive. En tanto marco cultural, hace referencia a la identidad colectiva del movimiento y su potencia movilizadora. Explica cómo el movimiento construye un discurso alternativo y performativo sobre el mundo, que refuerza el sentido de pertenencia colectiva y que, al tiempo, le posibilita expandir, con las consiguientes consecuencias movilizadoras, esa construcción cultural e identitaria. (Grau-Ibarra, 2000).

Como León (1997) señala, hay que reconocer el desarrollo de los movimientos sociales en las sociedades latinoamericanas, partiendo de los caracteres heterogéneos y clasistas de las mismas, donde las propuestas no son muy identificables con las condiciones de un sector. En estos contextos los movimientos sociales tienden a hacer actores políticos, por que el Estado es el que integra a todos estos sectores políticos. Los Estados latinoamericanos se estructuran sobre un corporatismo, en tanto que crea grupos de interés representativos con prerrogativas especiales. A cambio de estas demandas, el Estado exige el derecho a monitorear a los grupos representados. (De la Torre, 2003) Por este comportamiento estatal, los ciudadanos necesitan pertenecer a un movimiento social, para que sea reconocido y que sus demandas sean saldadas.

Cuando en un movimiento social predomina la negociación e institucionalización con el Estado, no se constituye ni la utopía ni la identificación del oponente. En estos casos los movimientos sociales están más interesados en incorporar un discurso para fines “desarrollistas” y así introducir normas en el Estado, así sea ajeno a las realidades nacionales. En estas situaciones ya no se trata de lograr algo por presión o reivindicación, sino la rápida cogestión con el Estado. En un contexto estatal de esta naturaleza, se fomenta la creación de movimientos sociales, puesto que de esa manera se garantiza que las demandas de esas personas, que conforman el grupo, serán escuchadas. El corporatismo demuestra que en las democracias latinoamericanas la pertenencia a un grupo prima más sobre la pautas de legitimidad institucional y universal. La legitimidad del voto ya no es lo que cuenta sino el acceso a los grupos de decisión. (León, 1997)

La sensibilidad de los individuos que participan en los movimientos sociales surge a partir de una práctica previa de movilizaciones en redes de solidaridad. Sin duda, un movimiento social nace (condición necesaria pero, como veremos, no suficiente) a partir de unas redes sociales preexistentes; un movimiento social en sus orígenes es casi sólo una confluencia de esas redes. Los individuos (no ciertamente todos los individuos, pero sí los más activos, los potencialmente más líderes) entran en un movimiento social porque han tenido en origen una experiencia en redes sociales solidarias.

En síntesis, un movimiento empieza y se consolida porque hay gente dispuesta a ello, porque esas personas tienen una forma especial de ver la realidad y de querer transformarla, porque hay condiciones para su puesta en marcha y porque es una forma efectiva de ser escuchados por el Estado.

2.1.3. ¿Cómo se forma una identidad en un movimiento social?

Los movimientos son colectivos sociales y tienen o construyen una identidad en común, sea por la afirmación de la diferencia (ser negro, ser mujer, ser indígena o ser homosexual, por ejemplo), o por medio de la afirmación de carencias (no tener techo, tierra, trabajo, etc.). Todas estas características califican a los miembros de un grupo y les dan objetivos comunes para la acción. Hay una realidad en común, anterior a la aglutinación de sus intereses. Las innovaciones culturales, económicas que vienen a generar parten de un substrato común que poseen. (Medicci, 1990)

Ciertamente la intensidad de esta vivencia puede ser muy débil, pero la misma debe existir para poder hablar de un movimiento social. Debe existir un mínimo de compartir un sentido, una común forma de interpretar y vivir la realidad. El individualismo moderno no es incompatible con el aumento de las identidades colectivas, sino todo lo contrario, pues cada vez hay más identidades colectivas porque algunas personas eligen de forma individual adherirse a ellas o asumirlas. Un movimiento surge –asume esta respuesta a las carencias valorativo/ideológicas y responde de esta forma identitaria, alternativa a las

formas convencionales/dominantes de adaptarse al mundo – porque existen redes solidarias preexistentes. (Grau-Ibarra, 2000).

En los movimientos sociales existe un compromiso individual de los participantes para apoyar las causas que persiguen dichos movimientos. Este compromiso depende de tres factores señalados por Melucci. El primero es el potencial de movilización, que se refiere al sector de la población que a causa de su situación apoya las acciones de cierto movimiento; aquí existe una percepción interactiva y negociada de las oportunidades y las restricciones de acción. Las redes de reclutamiento constituyen el segundo factor, donde los individuos interactúan, se influyen mutuamente, negocian en el marco de estas redes y producen estructuras de referencia cognitivas y motivacionales necesarias para la acción. Por último se encuentra el tema de la motivación para la participación, que responde a las diferentes psicologías individuales y en los rasgos de personalidad pero se constituye y consolida en la interacción.

El individuo que tiene esa clase de intereses “gratuitamente” colectivos, es un individuo proclive a incorporarse o fundar un movimiento social, un individuo que presenta el perfil del participante de movimientos sociales. Ese individuo que siente solidariamente la injusticia y que cree que a través de una movilización colectiva y solidaria es posible eliminarla (y que además tiende a creer que es la única forma posible de hacerlo) es un individuo que tiene una sensibilidad social más activada. (Grau-Ibarra, 2000). Ese “plus social” puede obedecer a diversas causas: deficiente socialización integradora en el sistema o socialización en ideologías disidentes al sistema; o compartir concretas deficiencias o agresiones estructurales (desde el desempleo masivo en una zona industrial en declive a la demonización de un grupo gay); o vivir la cotidianidad en comunidades cerradas; etc.

En los factores necesarios para el compromiso está presente el tema de las expectativas, que es fundamental para analizar un actor y su ambiente, donde está subyacente el debate alrededor de la identidad. El actor, por medio de un proceso de construcción, elabora expectativas y evalúa las posibilidades y límites de su acción, lo cual implica una capacidad para definirse a sí mismo y al contexto. (Melucci, 1984). En el proceso de construcción de

la identidad colectiva existen dos factores: la complejidad interna psicológica del actor y las relaciones de este con el ambiente. Estos dos factores son influenciados por la formulación de las estructuras cognoscitivas relativas a los fines, ámbitos y medios de acción, la activación de las relaciones entre los actores y la realización de inversiones emocionales que permiten a los individuos reconocerse.

2.1.4. ¿Cómo se moviliza un movimiento social?

Los teóricos más representativos del enfoque sobre la movilización de recursos son: John Mc Carthy y Zald Mayer (1977), J. Craig Jenkins (1994), Anthony Obershall (1987) y Charles Tilly (1978). La movilización de recursos es una teoría que parte del análisis de las organizaciones, no de los individuos. No se pregunta cuáles son los motivos que impulsan a los individuos a sumarse o participar en una acción colectiva, tampoco se pregunta si los comportamientos de estos individuos son racionales, irracionales como en las anteriores propuestas. Se da de hecho que en todas las sociedades existe la insatisfacción individual y los conflictos sociales; la acción colectiva no depende, entonces, de la existencia del conflicto en la vida social, sino de la forma en que los individuos se organizan, o dicho en otras palabras, de la creación de organizaciones para movilizar el conflicto. En una perspectiva como esta, el grupo de individuos o individuo que toma la iniciativa para organizar, dar dirección y movilizar a la organización resulta fundamental. En este acercamiento los factores como los recursos, organización y las oportunidades políticas de las organizaciones, son primordiales para determinar el potencial de movilización.

Esta teoría argumenta que los movimientos tienen como punto de partida al “actor racional” que emplea el razonamiento estratégico e instrumental para lograr sus objetivos. Este acercamiento asume que los agravios hacia la colectividad son constantes y nos constituyen un factor primordial para la movilización social, mientras que los cambios a largo plazo en los recursos del grupo, en su organización y en las oportunidades ocasionan las formas de acción colectiva. A la vez, la mejora en el status de los grupos agraviados también influye en la creación de los movimientos ya que estos cambios reducen los costos de movilización y mejora sus posibilidades de éxito. (Jenkins, 1994)

Para la teoría de la movilización de recurso los movimientos sociales se los asume como un conjunto de opiniones y creencias en una población que representa preferencias para cambiar algunos elementos de la estructura social y/o la distribución de las recompensas de una sociedad. La teoría enfatiza en los recursos que se movilizan, los vínculos con otros grupos, la dependencia en el apoyo externo, las tácticas de las autoridades al momento de reaccionar, y en las formas del movimiento para mantenerse. Al momento de organizarse, los individuos, como entes racionales, evaluarían los costos y beneficios antes de participar en acciones colectivas. (Brett , 2006).

El enfoque se centra en la acción colectiva a partir del análisis de la eficacia con que las organizaciones de las distintas acciones colectivas y movimientos sociales emplean los recursos que disponen para alcanzar sus objetivos. Las acciones colectivas y los movimientos sociales son, por tanto, organizaciones; la organización constituye un elemento necesario para este enfoque, éstas se mueven en un contexto de un mercado donde los recursos son limitados y siempre en disputa.

Ahora bien, la movilización es el proceso donde los grupos organizados se apropian de recursos, los controlan y canalizan para lograr y alcanzar cambios sociales. Las cuestiones principales que se plantean son: el control de los recursos previo a los esfuerzos de movilización por parte del grupo, el proceso mediante el cual el grupo selecciona los recursos y los dirige hacia el objetivo de cambio social y el nivel de contribución por parte de las personas ajenas al grupo en lo referente al incremento del abanico de recursos disponibles. (Jenkins, 1994) La aportación más característica de la teoría de la movilización de recursos es el carácter significativo que atribuye a las contribuciones de personas ajenas al grupo y a la cooptación de recursos institucionales.

Es así que podemos ver a los movimientos sociales como organizaciones profesionales con liderazgo externo, personal remunerado a tiempo completo afiliación reducida o inexistente, recursos de las comunidades conscientes y acciones que “hablan en nombre” del grupo agraviado sin requerir su participación. El principal objetivo de la movilización es entonces la generación de solidaridad y compromiso moral para con las amplias

colectividades en nombre de las cuales se actúa. El potencial de movilización está en buena medida determinado por el grado de organización del grupo preexistente. (Jenkins, 1994)

Otro enfoque para analizar la movilización es el acercamiento teórico ya mencionado: corporatismos. En esta visión se asume que el Estado se convierte en el instrumento de movilidad social y en una fuente patrimonial para suplir las necesidades de los diferentes grupos de presión. La movilización social, en estas circunstancias estatales, se convierte en una importante herramienta para alcanzar los objetivos de los movimientos sociales.

2.1.5 ¿Existen nuevos movimientos sociales?

Los llamados nuevos movimientos sociales están centrados en el ámbito de la vida de la persona y su identidad, y menos en el poder político. Es la cotidianidad misma lo que buscan cambiar para modificar el sistema. (León, 1997). Así pues, más que hablar del movimiento ecologista, el movimiento feminista o el movimiento pacifista, por nombrar los tres que suelen agruparse como pertenecientes a una misma "familia", habría que referirse a las ideas-fuerza que han guiado el conjunto variopinto de manifestaciones (formaciones políticas, obras literarias y artísticas, movilizaciones puntuales, instituciones, actitudes individuales, etc) que se engloban en cada caso bajo la etiqueta de "movimiento": la "igualdad entre el hombre y la mujer", la "igualdad entre las razas", la "armonía del hombre con la naturaleza", el "rechazo de la violencia". Hay otras ideas-fuerza, como la "necesidad de pertenencia del individuo a un ente colectivo", o el "anhelo de trascendencia" cuyas manifestaciones se solapan a menudo y, en general, son mucho más heterogéneas. Tanto los nacionalismos como los movimientos religiosos pueden interpretarse desde esta perspectiva.

Por lo tanto, para acercarnos un poco más a las organizaciones sociales actuales debemos partir de las circunstancias que Alain Touraine las analiza en el estudio sobre el nuevo paradigma mundial. Este autor señala que las sociedades ya no son sistemas integrados y portadores de sentido general, donde la pérdida de nuestras referencias habituales se acentúa todavía más por la importancia de criterios económicos sobre la vida diaria. (Touraine, 2005). Este capitalismo mundializado genera crisis de desocialización, que

implica la disolución de los mecanismos de pertenencia a grupos e instituciones sociales, pero a la vez libera una relación con uno mismo que era prisionera de aquellos mecanismos institucionales que ya no existen. Esta doble disociación puede desembocar tanto en el debilitamiento del espacio social, como el surgimiento de nuevas instituciones. (Touraine, 2005)

La representación de la modernidad es la que Touraine considera en crisis, dado que en la actualidad ya no son los conflictos y problemas propios de la segunda modernidad los que se presentan con más fuerza. Aquellas instituciones que construyeron el progreso de lo social (urbanización, trabajo, producción, escolarización, etc.) parecían ahora producir y destruir lo social de forma simultánea. El final del paradigma social está marcado por dos eventos: la desocialización, vista como la crisis de todos los valores sociales, y la expansión de los medios de comunicación y la información que, según Touraine, no han conseguido más que neutralizar las relaciones sociales.

De esta crisis surge un individualismo sobre las representaciones sociales, que a la vez representa una fragilidad de un yo constantemente modificado por los estímulos externos que le influyen. Sin embargo, existe un desdoblamiento de este yo, puesto que genera un ser de derechos que intenta constituirse como actor libre a través de la lucha por los mismos. El incremento de las reivindicaciones culturales, tanto bajo una forma neocomunitaria como de apelación a un sujeto personal y de reivindicación de derechos culturales, señala esta situación. Hablábamos de actores sociales y de movimientos sociales bajo el paradigma de la sociedad; pero en el mundo actual, tendremos que hablar con mayor frecuencia de sujetos personales y de movimientos culturales (Touraine, 2005).

Con esta propuesta teórica Touraine plantea que la invasión del campo de lo social por fuerzas impersonales (la economía y la desatada violencia) no se pueden combatir ya por reformas sociales conquistadas por un movimiento social; ahora estas luchas apelan al individuo y su experiencia personal. El individuo entonces lucha contra todas las formas de vida social que tienden a destruirle, pero también contra el mercado que quiere manipularle. (Touraine, 2005). Esta tendencia está presente en las actuales organizaciones

ambientales urbanas, o también llamados los colectivos urbanos, ya que forman alianzas con otros movimientos de la ciudad, sin necesariamente ser ambientales, pero que comparten sus preocupaciones urbanas que afectan a cada uno de los individuos. (Grohmann, 1996).

Por tal razón, el autor insistirá en que: *“la noción de sujeto está estrechamente ligada a la de derechos. El sujeto, tal como lo concebimos y defendemos hoy, no es una figura secularizada del alma, la presencia de una realidad sobrehumana, divina o comunitaria en cada individuo. La historia del sujeto es, al contrario, la de las reivindicaciones de unos derechos cada vez más concretos que protegen particularidades culturales”* (Touraine, pag 78, 2005). En tal sentido, el sujeto será definido como esa “voluntad del individuo de ser actor de su propia existencia”, pero en el marco de una construcción colectiva de derechos (y habría que agregar, de obligaciones), y no meramente como un “persona que se realiza”. Sin embargo, esta nueva visión del individuo es todavía difícil de asimilar puesto que hemos estado acostumbrados por mucho tiempo a ser juzgados por lo que hacíamos y no por las condiciones en las que vivíamos.

Los cambios estructurales actuales nos llevan a pensar que el paradigma social está siendo sustituido por el paradigma cultural, donde, sin embargo, este individualismo que triunfa sobre las ruinas de la representación de lo social es frágil ya que se enfrenta a un constante estímulo exterior que lo presiona y le influyen. Pero, como ya se mencionó anteriormente el individualismo crea un ser de derechos que intenta constituirse como actor libre por la lucha de sus derechos, sobretodo los derechos culturales, que se refieren a los atributos particulares, pero confieren a esa defensa un sentido universal. (Touraine, 2005). A este nuevo paradigma se refiere la pregunta central de esta investigación, al plantear cómo un comportamiento individual sobre el uso de la bicicleta influye, no solo en la creación de una organización social, sino también de la gestión de las ciudades en la actualidad.

Este paradigma cultural significa también una “contra utopía”. Para Touraine la utopía es la auto identificación de la clase dirigente a lo que llaman progreso. Los movimientos colectivos tienen a contraponerle una “contra utopía”, a rechazar la sociedad y a oponerle

una “contra sociedad” que hace caso omiso del estado real de la actividad económica y de las orientaciones socioculturales que determinan las formas de organización del trabajo y la actividad económica. (Touraine, 1973)

2.1.6. A modo de conclusión

Resumiendo las varias propuestas de definición encontramos elementos comunes para la caracterización de un movimiento social, que podrían ser las siguientes:

- Orientación hacia la acción
- Identificación de un adversario
- Continuidad de la organización en el tiempo, lo cual diferencia de los episodios de movilización
- Sentimiento de pertenencia a un “nosotros” para diferenciar de los que no pertenecen al movimiento.
- La orientación primordial es la transformación social.

Para resumir, con respecto a mi enfoque, puedo proponer que las diferentes teorías con respecto a los movimientos sociales, se enfocan, pese a sus diferencias, en explicar y entender, el surgimiento, las reivindicaciones y las acciones de los movimientos sociales que aparecieron a partir de la década de los setenta en las sociedades capitalistas tardías. Las teorías parecen resaltar, también, en que la movilización social es una reacción a un contexto político-social particular. Cómo lo hacen y por qué lo hacen está condicionado por el entorno. Los movimientos sociales no hacen más que reaccionar ante estos condicionamientos que aparecen, en estas teorías, externos a los actores sociales.

De esta forma, siguiendo la distinción de Alberto Melucci, podemos decir que mientras la teoría de los procesos de identidad y construcción de subjetividad nos sirven para comprender el qué de los movimientos sociales, la teoría de la estructura de oportunidad política (corporatismo) nos muestra el cuándo de su emergencia, desarrollo y crisis o transformación, y el cómo de sus prácticas. Sin embargo, estas teorías señaladas no nos alcanzan a explicar o comprender los fenómenos sociales en toda su complejidad. Los tipos

de movimientos sociales, las caracterizaciones y definiciones de los mismos están influenciados por su praxis, y por su lectura que de ella hacemos. Por eso, en este caso solo se utiliza como herramientas para acercarse al contexto específico e historicidad el movimiento social en cuestión. Lo que interesa para el estudio es comprender los procesos de construcción de subjetividades plurales a partir de identidades colectivas.

Bajo el nuevo paradigma cultural de los movimientos sociales, considero que se da un espacio más abierto para estudiar diversas realidades que en un pasado estaban sesgadas por el paradigma social. Una de estas realidades es la de la movilidad como un derecho social y como una condición necesaria para el desarrollo social de la población. Sin embargo, es importante considerar que ya han existido análisis sobre la movilidad, pero estos estudios se han realizado bajo una perspectiva técnica basada en el transporte.

Los medios de transporte alternativo, creo que son una muestra de los profundos cambios de las mentalidades urbanas y que entran en el llamado nuevo paradigma cultural, donde las reivindicaciones ya no son sociales sino por un modo de vida. Para los nuevos movimientos ecologistas el vivir sanamente implica no contaminar ni contaminarse. Este cambio de mentalidad urbana, señala como una opción de modo de vida individual desemboca en la creación de organizaciones sociales, que ahora influyen en la forma de ser de las ciudades e implantan nuevos modelos de gestión en los municipios locales.

A través de la revisión de los paradigmas teóricos de los movimientos sociales aplicados a los movimientos por un transporte alternativo en Quito, se intentará introducir una caracterización alternativa. Esta caracterización surge más de los procesos de los nuevos movimientos sociales y sus redes, a través de una interpretación reconstructiva de la praxis de estos movimientos.

2.2 Movimientos Sociales Urbanos y Movimiento Ambientalista

Primeramente voy a caracterizar a los Movimientos Sociales Urbanos desde la definición propuesta por Manuel Castells: “ *Asistimos por consiguiente, al surgimiento y a la generalización progresiva de movimientos sociales urbanos, es decir, de sistemas de*

prácticas sociales contradictorias que convierten al orden establecido a partir de las contradicciones específicas de la problemática urbana". (Castells, 1976, pag 136). Es importante señalar esta definición y resaltar que la problemática urbana es lo que genera el centro de atención para este tipo de organizaciones, donde la forma de ser de las ciudades juega un papel central. Castells además señala que la contradicción fundamental que viven las ciudades, se deriva del conjunto de crecientes necesidades colectivas que se constituyen en el objetivo de reivindicación pero también de conflictos. Por lo tanto, la problemática de los movimientos sociales urbanos tiene dos frentes: análisis de los procesos sociales de cambio de los modos de consumo colectivo, expresados en la organización urbana, y aprehensión de las formas de articulación entre las nuevas contradicciones sociales. (Castells, 1976)

El ambientalismo contemporáneo tiene raíces en diferentes tradiciones del pensamiento surgidas en el siglo XIX. El movimiento ambientalista tiene raíces en el conservacionismo naturalista, y en las ideas eco centristas de la conservación de Aldo Leopold (1949), de promover una "estética de la conservación" y una "ética de la tierra". Estas visiones surgen principalmente en un contexto de urbanización y proceso de industrialización, donde los efectos negativos de los mismos comienzan hacer evidentes. Entre las primeras propuestas de cuidado del medio ambiente al ambientalismo contemporáneo median cambios económicos, sociales y ecológicos que hacen una situación nueva. Es así que en los años 70 la conciencia ambientalista se va a conformar a partir de la percepción de los efectos negativos del proceso económico, como continuación del movimiento pacifista anti nuclear y, a la vez, asume la cuestión de manejo tecnológico y el uso económico social de la naturaleza como el principal pilar para evitar la catástrofe ecológica global. A partir de esta década la expansión del movimiento ambientalista fue intensa. Los primeros grupos ecologistas surgieron en Estados Unidos en estos años. Se desata la formación de organizaciones "contestatarias" como Friends of the Earth y Greenpeace, que definen tanto el modo de accionar de estos movimientos y marcan la diferencia entre el viejo conservacionismo y el nuevo ambientalismo.

Tradicionalmente, la ecología política presenta a los movimientos ecologistas como una reacción a la “crisis ambiental” que atraviesa el mundo, que conlleva una crítica al modelo de desarrollo impulsado por el capitalismo global. Como Enrique Leff señala este movimiento está encabezado por un “sector ilustrado”, conformado por las organizaciones no gubernamentales, que se especializaron en los temas ambientales en las décadas del setenta y ochenta. Leff propone que a partir de la crítica anticapitalista de las comunidades campesinas e indígenas Latinoamericanas se puede crear una racionalidad ambiental, según la cual la salida de la crisis ambiental implica integrar la diversidad cultural y las relaciones no crematísticas¹⁹ entre naturaleza y cultura en la valoración del medio ambiente. (Leff, 2004). La Ecología Política tiende a reducir a los movimientos ecologistas a los actores de conflictos ambientales radicales, en los cuales está en juego la lucha contra el modelo de desarrollo capitalista.

El modelo ambientalista en Latinoamérica debe ser entendido desde su sentido más amplio, es decir como la red informal en la cual participan tanto los movimientos ecologistas per se como las organizaciones formales tipo fundaciones y asociaciones científicas en pro del ambiente. Se trata de actores sociales diferenciados del Estado y de los partidos políticos que, si bien no pretenden sustituir ni a los partidos políticos tradicionales ni al Estado, si se proponen permearlos con sus contenidos ideológicos y con sus propuestas como una forma de ser incluidos y acceder al proceso de toma de decisiones (García, 2001). En este movimiento se pueden identificar dos tendencias ideológicas: el ambientalismo centrado en la resolución de los problemas de supervivencia y las necesidades básicas de la población y, el centrado en valores post materialistas más parecido al que existe en los países industrializados.

En tanto el ecologismo ecuatoriano, como Guillaume Fontaine señala, se caracteriza por una articulación entre tres sectores: las comunidades de base (campesina e indígenas), las organizaciones sociales y las organizaciones no gubernamentales. Lo característico de estos últimos actores es una dualidad entre el activismo y la tecnocracia, lo cual genera al

¹⁹ Economía política que estudia la producción y distribución de la riqueza.

ecologismo o bien como una ideología radical o se institucionaliza según el contexto histórico y geográfico. En definitiva, el ecologismo ecuatoriano es diverso, que lleva tres décadas oponiendo resistencia al modelo de desarrollo vigente en el Ecuador, a nombre de la preservación y conservación del medio ambiente. Indudablemente estas propuestas han despertado interés en la población y en la opinión pública al denunciar los impactos negativos (directos e indirectos) de la explotación de la naturaleza, sobre todo para fines petroleros, pero no ha logrado una propuesta política uniforme (Fontaine, 2006).

En tanto movimiento ambiental urbano Castells señala tres aspectos importantes definidos para el Movimiento de Acción Ecológica de Estados Unidos: el primero se refiere a que en la concepción de los movimientos la naturaleza no tiene cabida en la ciudad y por lo tanto se trata de mantener y recuperar lo poco que queda de la misma en el espacio urbano y el control de la población para que se evite la presión sobre los recursos naturales. El segundo aspecto es que la base social del movimiento está conformada por una vanguardia de estudiantes, apoyados en la clase media blanca. Y por último, las concepciones y acciones de los movimientos sociales son apolíticas, humanitarios, universalista y científicos, es decir la ideología del medio ambiente transforma la desigualdad social en daños físicos y funde las clases sociales en un solo ejército de “boy scouts” (Castells, 1976). Sin embargo, y ante todas estas señales que nos brinda Castells para poder entender las organizaciones ambientales actuales, no es del todo correcto que tomemos estos conceptos al pie de la letra por que hacen referencia a una realidad de hace cuarenta años atrás donde el contexto mundial era totalmente diferente al que vivimos en la actualidad.

En América Latina existen dos tipos de movimientos ambientales urbanos de características muy diferentes y que parecen particularmente predestinados para el desarrollo urbano ecológico: los movimientos ambientalistas urbanos y los movimientos populares urbanos nacidos de un comportamiento “NIMBY”²⁰ (Grohmann, 1997). Mientras los primeros

²⁰NIMBY, siglas para: not in my back yard, (no en mi patio trasero). Este fenómeno tiene una larga historia detrás, generada por grupos vecinales que se organizan y ejercen presiones ante diferentes problemas socioambientales en sus localidades. Es frecuente que se desencadene un conflicto ciudadano, arrastrando a las instituciones estatales. En los

toman su identidad de una gran conciencia ambientalista, los movimientos populares urbanos se definen primordialmente por el espacio existencial que comparten sus miembros y por sus relaciones con las problemáticas del medio ambiente que les rodea.

El principal problema con la actitud asociada con NIMBY, es que en muchos casos los ciudadanos se conforman con que se retire el emprendimiento cuestionado de su barrio o localidad, y una vez que es trasladado a otro sitio, la efervescencia social ambiental se desvanece. En el comportamiento NIMBY hay un límite ya que su perspectiva es eminentemente personal: no quieren basura en "su" vecindad, no quieren que alteren "sus" vidas. (Gudynas, 2002). Se puede puntualizar que el pragmatismo de los actores sociales y el potencial de los conflictos ambientales locales pueden convertirse en vectores de transformación social. Sin embargo, esta actitud no permite que se construya un movimiento ambiental ya que una vez que el conflicto ambiental ha sido superado o trasladado a otro sitio, la preocupación ecológica desaparece.

Los movimientos ambientales urbanos son críticos sobre el uso del espacio público en las ciudades y portadores de prácticas culturales alternativas, contrarias al modelo capitalista, en la forma en que está se manifiesta en el trabajo, ocio, vivienda y la espacialidad de las ciudades. Las ciudades actuales pierden crecientemente su carácter común y su viabilidad, sumidas en la privatización, en la degradación ambiental y el consumismo. Esta tendencia presente los movimientos ambientales se llama: "globalización desde abajo", dado que esta crítica está directamente dirigida al estilo de vida que impone la globalización capitalista de la ciudad global. Las nuevas subjetividades emergentes que se articulan virtual o actualmente en el campo de los llamados "movimientos antiglobalización", expresan unas prácticas de reapropiación de la actividad común, del flujo social del hacer. Los movimientos sociales resisten y plantean alternativas frente a la apropiación privada de lo socialmente construido desde la actividad común (Medici, 1990).

últimos años, a medida que crecen los problemas ambientales en las ciudades, se hacen más comunes los comportamientos NIMBY. (Gudynas, 2002; pag. 19)

2.3 Movimientos Sociales Urbanos a Favor del Transporte Alternativo

El principal problema de las ciudades que funcionan y concentran actividad económica es poder absorber una creciente demanda de movilidad. La congestión del tráfico, coincide con el aumento de la contaminación atmosférica. Los automóviles son la causa del 40% de las emisiones de gas carbónico y del cambio climático, que atentan contra la salud. (OSA, 2007). La bicicleta debe ser contemplada como una solución para distancias intermedias, donde ir caminando no es viable, pero donde se pierde tiempo en el transporte público. Frente a la velocidad de servicio de los autobuses urbanos de unos 13 km/h, la bicicleta puede superarlo sin demasiada dificultad. Además la bicicleta puede ir por las vías urbanas como un vehículo más (con sus limitaciones para no acceder a vías rápidas urbanas), con la ventaja de poder realizar tramos por las vías peatonales que acorten distancias y permitan un desplazamiento de media distancia más rápido y ágil. Uno de los principales obstáculos para el uso utilitario de la bicicleta como transporte alternativo, tiene que ver con una cultura, que ha sido descuidada. Para los ecuatorianos en el pasado, la bicicleta era un medio de transporte habitual, respetado por automóviles y camiones, mientras que en la actualidad se vincula más con el deporte y el ocio, sobretodo en la cosmovisión urbana.

2.3.1. La Movilidad urbana y la Sociedad Civil

A pesar de la centralidad de la movilidad urbana para la vida del ser humano en la actualidad, las ciencias sociales han restado importancia al análisis de esta influencia en las consecuencias de la vida en comunidad. Hasta ahora solo han sido dos aproximaciones las que han intentado acercarse al análisis de la movilidad en las ciudades: los estudios urbanos y los estudios de consumo. Estas dos aproximaciones han ocasionado pensar a la movilidad, en tanto automóvil, ya bien como una tecnología neutra que permite el transporte público urbano o bien una máquina que destruye el medio ambiente y las relaciones sociales urbanas. Lo que no han considerado estos estudios es que la movilidad

es constitutiva de la vida moderna²¹ y la sociedad civil²². En la actualidad la movilidad urbana se la equipara con en el movimiento del automóvil, que bien se la podría denominar “auto-movilidad”, lo que genera distintas apreciaciones del espacio y tiempo en la ciudad.

Vale hacer hincapié en que, la auto-movilidad es una amalgama compleja de maquinarias interconectadas, prácticas sociales y maneras de vivir, no desde una casa estática, sino desde una capsula móvil, semi-privada y altamente peligrosa. La auto-movilidad ha redefinido la ciudadanía y la esfera pública, en tanto que es un factor primordial de la movilización de las modernas sociedades. La sociedad civil moderna urbana debe ser re conceptualizada como una “sociedad civil del automóvil”, donde los peatones y los que no poseen un carro son descartados. Dentro de la auto-movilidad no puede existir una sociedad civil que no esté inmersa en esta maquinaria compleja. (Sheller & Urry, 2000).

En la concepción de la ciudad como una organización de interacciones entre individuos, grupos y actividades, la movilidad se constituye en elemento esencial de los sistemas urbanos, de la estructuración de las redes urbanas y de la accesibilidad y, por lo tanto, fundamental y necesaria para el desenvolvimiento de las actividades urbanas cotidianas. Hoy en día la arquitectura urbana se define en tanto modos de movilización. Por ejemplo, el sistema de transporte en Quito ha dado mayor énfasis a los automóviles, lo cual ha promovido que las políticas de planificación urbana se enfoquen en la ampliación de vías, creación de intercambiadores, reducción de ancho en las veredas, destino de parques y áreas verdes como estacionamientos para coches. Esto ha restado a la ciudad el espacio público y ha dificultado las condiciones de movilidad y acceso para la población. (León - Naranjo; 2005)

21 La vida moderna hace referencia al proceso de modernidad, donde es el resultado de un proceso histórico que ha sido marcado por la influencia de la razón, el modelo económico capitalista y uso intensivo de tecnologías en la vida cotidiana de las personas.

22 La sociedad civil designa tanto al conjunto de las organizaciones e instituciones cívicas voluntarias y sociales como a la población en general, que forman la base de una sociedad activa, en oposición a las estructuras del [estado](#) y de las [empresas](#).

Para analizar la movilidad urbana basada en el automóvil debemos partir desde dos corrientes que teorizan la realidad urbana y que han contribuido a la percepción de la movilidad como tema central para pensar la ciudadanía: los estudios urbanos de la tradición de Chicago y las teorías de la sociedad civil. Los primeros acercamientos socio-ecológicos de la escuela de Chicago a la movilidad urbana jugaron un papel central en el diagnóstico de las patologías urbanas. Burgess señaló que la movilidad es “tal vez el mejor factor para considerar el metabolismo de una ciudad. La movilidad es el pulso de una comunidad” (traducción propia). Sin embargo, demasiada movilidad y el estímulo que eso conlleva a “confundir y desmoralizar a la persona” resultando en la fuente de las enfermedades urbanas que degeneran a la ciudad como un organismo social. (Burgess, 1925). Robert Park fue más enfático que Burgess al señalar que la movilidad personal es el centro para entender la vida social urbana. Él propuso que además de la básica necesidad humana de vivienda, es la ambición de moverse libremente (Park, 1925).

La comunidad urbana moderna era vista como un elemento adyacente de la ciudad, localizada en barrios y espacios asociados. La sociedad y por ende los individuos deben estar localizados para que mantengan la comunicación, ya que solo por medio del diálogo el equilibrio social puede mantenerse. Todas las formas de asociación entre los humanos se basan en la localidad (Park, 1925). La movilidad era una característica necesaria del crecimiento y de la modernización de estas asociaciones, pero debía ser estabilizada a las mismas y anclada a un lugar.

Las teorías sociales clásicas²³ han mantenido una visión estática de la sociedad civil, que se originan en el siglo diecinueve, desde las nociones de la sociedad urbana. Por lo tanto, el concepto de sociedad civil ha sido elaborado a partir de un modelo que redefine la sociedad urbana. Cabe anotar que encontramos las raíces lingüísticas de la ciudadanía, civil y cívico en la ciudad, y de política en la polis. (Sheller & Urry, 2000). La movilidad es constitutiva de la democracia moderna, y es un derecho democrático. En el proceso de urbanización y la libertad de movimiento, que en muchas ocasiones fue gracias al automóvil, llevó al colapso

²³ Como ejemplo puede ser la tradición Hegeliana donde la sociedad civil media entre los individuos y el estado, o según el punto de vista de Gramsci entre la economía y el Estado.

de la distinción entre lo público y privado a través de la transformación de los movimientos de las personas. Desde el tren en el siglo diecinueve hasta el automóvil en el siglo veinte, la geografía del espacio urbano público y del espacio privado- y las conexiones de la sociedad civil- han sido fundamentalmente transformados por el movimiento en masa. El poder de la sociedad civil depende del espacio democrático creado por la coordinación y movimiento temporal entre dos esferas, la pública y la privada, desde donde los individuos pueden desarrollar sus deliberadas capacidades como ciudadanos.

Las teorías alrededor de la sociedad civil, marcan una fuerte diferencia entre lo que es público y lo que es privado, sin embargo en la ciudad existe un campo que no ha sido examinado entre la “esfera pública “(de la ciudadanía) y el espacio público (de la ciudad) evidenciado en la movilidad. A lo que hago referencia es, por ejemplo, que las calles son el espacio público de la ciudad, que debe ser dedicado para toda la ciudadanía pero donde se da prioridad a las formas motorizadas de transporte que son de propiedad privada. Así sucesivamente encontramos en la ciudad casos parecidos, como con la publicidad o con las plazas reconstruidas para restaurantes, donde los espacios públicos sirven para los intereses de las esferas privadas.

La sociedad civil no es una mera estructura, sino que se encuentra en el constante flujo de las calles, avenidas y veredas de las ciudades que han sido exigidas por personas que ejercen su derecho a la movilidad. La ciudadanía es más que un sitio, es un punto de encuentro donde convergen movilidades de diferentes actores y grupos que luchan por establecer un lugar en ese mismo movimiento y encontrarse entre los diferentes espacios y esferas. Los movimientos sociales por los transportes alternativos y a favor de las bicicletas se localizan en este espacio difuso creado entre la esfera privada y el espacio público.

Dada esta confusión de las esferas propiamente públicas y privadas con el espacio físico en concreto, los modelos urbanos dan poca importancia a como la gente realmente se mueve entre estas dos esferas, siendo este un tema crucial para comprender como las personas se mueven entre los límites borrosos del espacio urbano. Prestar atención a la movilidad, sobre todo en los espacios públicos urbanos, levanta nuevas preguntas sobre cuanta movilidad

está disponible dependiendo del género u otros status sociales. Pero un tema más importante, que es adyacente a dicha discusión, y se encuentra implícitamente mencionado es: que la misma libertad de movilidad puede ser potencialmente un límite para el espacio público, que puede interferir con la estabilidad social y desestabilizar las políticas públicas. La movilidad puede ser un enemigo de la ciudad. (Sheller & Urry, 2000).

El declive de la esfera pública en la sociedad civil actual, no solo se debe a los medios de comunicación sino también a la transformación estructural que emergió a partir de varias lógicas personales de movilidad. En las sociedades modernas occidentales: *“el crecimiento del sistema de transporte masivo trajo consigo la democratización del movimiento geográfico de tal manera que el tener un carro a motor, como también el tener una casa, fueron objetos de la moderna democracia”*. (Sheller & Urry, 2000, pag: 183) Pero a partir de esta transformación existe un conflicto fundamental entre la vida urbana y la democratización de la movilidad. En estas dos perspectivas, la esfera de lo privado y público, hacen que las antiguas formas urbanas sean puestas a un lado en la sociedad urbana moderna para construir un ambiente centrado en el movimiento del tráfico.

La sociedad moderna se enfoca en la urbanización como un modo de localización, que no ha prestado atención en cómo también el movimiento constituye a las ciudades en la esfera social. Si la urbanización lleva a la intensificación del hábitat humano, a la concentración en un espacio, a la unificación de movimientos temporales, entonces la auto-movilización, por el contrario, conlleva a la extensión de los hábitats urbanos, la dispersión de lugares en un espacio y a la fragmentación de los movimientos temporales urbanos. Estos dos procesos, urbanización y auto-movilización, son características de la modernidad y de la cultura de las ciudades. La movilidad no puede ser solo concebida como el enemigo de la civilización, ya que mucho de lo que despreciamos del tráfico vehicular y los caminos congestionados, el movimiento de la libertad vehicular es parte de lo que constituye como una vida democrática moderna.

Auto-movilidad, la libertad “coercitiva” pero flexible de los actores sociales, es una dimensión crucial del proceso de democratización por un lado, y de los profundos límites y

consecuencias de la modernidad por otro lado. La movilidad del automóvil es una fuente de libertad de movimiento. Esta libertad permite al conductor manejar a la velocidad que desee, a cualquier hora, en cualquier dirección, mientras sea en el complejo sistema de caminos que conectan con viviendas, lugares de trabajo y lugares de diversión. Por lo tanto, los carros extienden las posibilidades a donde las personas pueden ir y abren el panorama, literalmente, de lo que se puede hacer como seres humanos. Mucho de lo que ahora pensamos que es la vida social, no podría haberse dado sin el automóvil y sin su flexibilidad de estar 24 horas disponible. La auto-movilidad hace central para la configuración de la vida social el tiempo instantáneo (rapidez) y la negociación del espacio. La auto-movilidad cohesiona a las personas a entrar en una intensa flexibilidad de viajes.

Todo el mundo en la ciudad es forzado a jugar con pequeños fragmentos de tiempo en tanto se pueda acondicionar los patrones frágiles, complejos y contingentes de la vida social citadina basada en el automóvil. Esta movilidad fuerza a las personas a adecuarse dentro del espacio limitado (carreteras, caminos) que está misma lógica genera. Como los tiempos personales son de-sincronizados, los movimientos espaciales son sincronizados al ritmo de la carretera. (Sheller & Urry, 2000). Las flexibles movilidades del peatón son forzadas a dar paso a la movilidad de las máquinas. La auto-movilidad domina tanto a los usuarios de carro, como a los que no son, organizando su vida alrededor de un tiempo-espacio determinado. La necesidad de viajar grandes distancias en poco tiempo ocasiona que el carro se mantenga como el único medio para una movilidad altamente flexible, convirtiéndose en una necesidad para la vida en la ciudad. Particularmente el carro permite muchos viajes, comodidad, pero sobre todo realizar el viaje puerta a puerta.

Estos aspectos no son posibles en el transporte público, ya que es inflexible y muy poco conveniente, si se juzga desde la perspectiva de la auto-movilidad. Además, hay muchos intervalos para llegar al transporte público y al lugar de destino: caminar desde la casa a la parada de bus, esperar a que llegue el bus, caminar en la estación de bus o a la estación de tren, bajarse del bus o tren y esperar al taxi o caminar por calles hasta llegar al trabajo, y así hasta el viaje de regreso a casa. Estos “huecos estructurales” en los lugares semi-públicos son fuente de inconvenientes y peligro para los peatones. Pero, sin embargo, estos huecos

permiten en la movilidad de las personas que utilizan transporte público, o transportes alternativos, tener un contacto directo con el mundo y con la vida social. (Sheller & Urry, 2000). Es por esta influencia en la vida social que nacen Movimientos Sociales a Favor de Transportes Alternativos, que faciliten la sociabilización entre las personas desde la movilidad.

2.3.2 Reconstrucción Histórica de los Movimientos Sociales Urbanos a Favor de la Bicicleta

Varios artículos en internet señalan que el inicio del Movimiento a favor del Transporte en Bicicleta se dio en el año de 1992 en San Francisco, a partir de la primera concentración de activistas para crear una masa crítica. Otros señalan que fue en Holanda, a cargo del grupo denominado “Provos”, en la década de los 60. Sin embargo, si queremos ser exhaustivos en esta reseña, debemos ir hasta el año de 1896 en San Francisco, cuando se da la primera manifestación por el uso de la bicicleta en el entorno urbano. El objetivo de esta reconstrucción histórica es demostrar que la bicicleta ha estado presente en las luchas urbanas por construir una ciudad sustentable y humana. La bicicleta ha sido el símbolo de estas luchas desde hace más de cien años.

En la última parte de 1800 las bicicletas tomaron a Estados Unidos, convirtiéndose en un objeto de placer y un símbolo de progreso. San Francisco, a pesar de ser una de las ciudades más desarrolladas del siglo diecinueve en Norte América, sus calles eran llenas de lodo, de residuos de los caballos y con un creciente desarrollo desordenado de los carros eléctricos, que ocasionaban, en conjunto, un caos urbano. El sábado 25 de Julio de 1896 los ciclistas y personas que eran partidarios de los “buenos caminos” se tomaron el centro de San Francisco, inspirados por las posibilidades que podía brindar esta nueva máquina llamada la bicicleta. Cabe señalar que para entonces, la bicicleta llegó a su desarrollo tecnológico pleno, donde los neumáticos, manubrio y frenos fueron incorporados a los modelos primitivos, convirtiendo así a la bicicleta en un vehículo fácil de manejar.

El impacto de la bicicleta para la emancipación femenina tampoco debe ser subestimado tampoco. La bicicleta de seguridad le brindó a la mujer la oportunidad de movilizarse

libremente, lo cual también contribuyó a la participación masiva de las mujeres en la vida de las naciones occidentales. En tanto que las bicicletas se volvían seguras y baratas, más mujeres tenían acceso a la libertad personal, por lo que la bicicleta se convirtió en el símbolo de la “Nueva Mujer” de finales del siglo XIX, especialmente en Inglaterra y en Estados Unidos. Claramente las mujeres no podían manejar la bicicleta en la moda de vestir de aquella época, con los voluminosos y restrictivos vestidos; por lo cual, el entusiasmo de la bicicleta alimentó al movimiento llamado “el vestido racional”, el cual ayudó a liberar a la mujer del corsé y otros adornos innecesarios para el diario vivir. Feministas y sufragista reconocieron la transformación del poder por medio de esa herramienta. (Cycle History vol. 1-17, Proceedings of the ICHC, 1990-2006). Susan B. Anthony²⁴ dijo: *“Déjenme decirles que pienso de la bicicleta: es el objeto que más ha contribuido a la emancipación de la mujer, que otra cosa en el mundo. Le da a la mujer la sensación de libertad y seguridad en sí misma. Cada vez que veo una mujer manejando una bicicleta me alegro, porque es la foto de la libertad”* (traducción propia). En 1895 Frances Willard, la presidenta de la Unión Cristiana de Mujeres, escribió un libro llamado “Como yo aprendí a manejar una bicicleta”, en donde usaba la metáfora de la bicicleta para presionar a las sufragistas a tomar acción, proclamando: *“Yo no voy a gastar mi vida en fricción cuando puede convertirse en movimiento”*. La manifestación en contra de la Nueva Mujer en bicicleta se demostró cuando alumnos de la universidad de Cambridge escogieron manifestar su oposición a la admisión de mujeres como miembros de la universidad, por medio de colgar un muñeco de una mujer en bicicleta en la plaza central. Estos acontecimientos sucedían a finales de 1897 (Cycle History vol. 1-17, Proceedings of the ICHC, 1990-2006).

A partir de estas manifestaciones, tanto de las feministas como de los movimientos por los “buenos caminos”, se dieron grandes cambios en las ciudades, sobre todo al respecto de la calidad de las vías. Pero esa victoria fue brevemente disfrutada, ya que el mejoramiento de las vías sucedió a la par de la pérdida de interés popular de la bicicleta. En definitiva, el mejoramiento de las calles sirvió para el uso del automóvil. Las estadísticas de ventas

²⁴ Susan Brownell Anthony ([15 de febrero 1820](#) – [13 de marzo de 1906](#)), líder del Movimiento estadounidense de los [derechos civiles](#), quien jugó un importante papel en el movimiento de los Derechos de la Mujer en el [Siglo XIX](#) para garantizar el Derecho de [Voto](#)

evidencian esta situación: en 1899 las ventas eran de 1.2 millones mientras que en 1909 fueron de 160,000. En 1896, una bicicleta podía costar el salario de 3 meses de un trabajador medio, pero ya en 1909 se había reducido a menos de un mes de trabajo. (Cycle History vol. 1-17, Proceedings of the ICHC, 1990-2006). A pesar de este decaimiento en el uso de la bicicleta, esta mantuvo su importancia entre los trabajadores hasta la segunda guerra mundial. En Estados Unidos desde 1945 se convirtió en un juguete para niños y adolescentes, mientras que en Europa se centró como un deporte.

Es importante señalar el desarrollo del ciclismo en China, porque es radicalmente diferente a lo que sucede en Occidente y además se convirtió en un símbolo de la revolución cultural promovida por Mao Tse-Tung, lo que significa que la bicicleta nuevamente se convierte en estandarte de un movimiento social y cultural. Es a través de las armas que la bicicleta llegó a China, ya que fue traída por los vencedores de la Guerra del Opio. La industria de las bicicletas en China, comenzó en 1917, como pequeños talleres, pero para 1930 las primeras fábricas de bicicletas son construidas en Shanghai. Por esa época ya existen 200.000 bicicletas en China. La bicicleta se vuelve la herramienta principal del marxismo, ya que cuando Mao Tsung instaura los cuatro objetos que cada chino debe poseer, el número uno es la bicicleta. El nuevo régimen atribuyó extraordinarias cuotas de acero y caucho para la fabricación de bicicletas. En cada ciudad Mao creaba una fábrica de bicicletas. A esta fabricación masiva de bicicletas se añade el proyecto de urbanización del gobierno socialista: en cada ciudad, todas las arterias principales deben tener un carril para las bicicletas. (Cycle History vol. 1-17, Proceedings of the ICHC, 1990-2006)

Mientras que en China la bicicleta se imponía como medio de transporte en Holanda, en 1965, un grupo de jóvenes propone a la bicicleta, como transporte alternativo para contrarrestar la supremacía del automóvil. Este grupo de jóvenes se llamaban los “Provos”. Este era un grupo reaccionario que intentaban luchar contra la sociedad burguesa y sus prejuicios por medio de estrategias que mezclaban el humor absurdo y agresividad “no-violenta” de inspiración gandhista. Estas estrategias consistían en los llamados Planes Blancos. El primero de ellos, el Plan Blanco de Bicicletas, buscaba denunciar la contaminación generada por los vehículos privados y la pésima calidad del servicio de

transporte público de Ámsterdam. Con el fin de provocar a la sociedad, los “Provos” invadieron las calles de la ciudad con miles de bicicletas pintadas de color blanco. Circulando en dirección contraria, deteniéndose en medio de la calzada o, simplemente, lanzando las bicis a la vía, los provos consiguieron colapsar completamente el tráfico de Ámsterdam. (Van der Waals, 1999).

El segundo Plan consistió en distribuir dos mil bicicletas en varios centros de acopio de la ciudad. El lema de esta campaña era “úsala cuando necesites”. Las bicicletas igualmente blancas, la idea era que fueran reconocibles y con esto también se podrían evitar robos. Las bicicletas estaban a disposición de la ciudadanía y el único compromiso que adquirirían al coger una, era que las distancias fueran breves y que luego de su uso fueran devueltas al lugar de acopio correspondiente. Esto funcionó bien hasta que las personas no respetaron estos simples compromisos y las bicicletas empezaron a desaparecer. Pero el éxito de su plan fue incontestable: Holanda entera quedó impresionada y las imágenes dieron la vuelta a medio mundo. Esta denuncia sobre la ciudad y el congestionamiento, como del uso de las bicicletas como transporte alternativo, se interiorizó en los gobiernos locales y la sociedad civil holandesa. Sin embargo, tuvo que pasar una década para que esta denuncia nuevamente tenga ecos en los jóvenes de las ciudades de Estados Unidos. (Van der Waals, 1999).

San Francisco Bicycle Coalition (SFBC) en USA, fue la primera organización pro bicicleta, fundada en 1970 por un grupo de activistas que representaban a organizaciones de medio ambiente y a Comunidades de Barrio. El SFBC comenzó a autollamarse “coalición” en contraposición a los clubes puramente dedicados al disfrute de la bicicleta. SFBC se convirtió de este modo en una poderosa alianza de individuos que comenzaron a trabajar juntos para promocionar la idea de asociar a la ciudad con el uso de la bicicleta. Su misión era transformar las calles y los barrios de San Francisco en lugares más convenientes y cómodos para vivir promocionando el uso de la bicicleta como alternativa diaria de transporte. En los años ochenta la SBFC decayó pero en los noventa, por medio del diario “Tubular Times” recobraron importancia en la sociedad de San Francisco. El principal objetivo del SFBC es la creación de una Red de ciclorrutas. Cada barrio estará conectado

por una calle con ciclovías, por una ruta exclusiva para bicicletas o a través de calles con escaso tráfico en dónde bicicletas y coches puedan compartir el espacio. La idea es que cualquier persona, de edad comprendida entre 8 y 80 años, pueda sentirse segura cuando viaje en bicicleta a la escuela, trabajo, de compras o a cualquier lugar. (www.sfbc.org/history, jul 2008)

Lo verdaderamente particular de esta organización es que ellos no solamente están a favor del uso de la bicicleta en la ciudad, sino también por construir una ciudad más humana y amigable. Esta organización propone una ciudad que posea barrios en dónde gente de todo tipo y estrato social disfrute de servicios públicos de una manera fácil y segura. Cada barrio poseerá más áreas verdes, cosa de permitir la interacción entre vecinos, sintiendo que la ciudad cada vez se vuelve más humana. El ciclista urbano y el transeúnte serán los principales actores sociales, tendrán espacios seguros y gratos para ellos. Los automóviles se utilizarán sólo para emergencias, no serán numerosos, respetarán los espacios designados a otros y se desplazarán lentamente. Su visión es convertir a las calles de San Francisco, en un espacio de interacción social.

A la par de esta organización, en la década de los noventa, la iniciativa de utilizar la bicicleta en la ciudad cobra mayores seguidores con el movimiento de masas críticas nacido, igualmente, en Estados Unidos. El objetivo de “Critical Mass” es formar un grupo de bicicletas que, al desplazarse por las calles, ayude a crear conciencia de que las bicicletas son tráfico, y que constituyen una alternativa al tránsito motorizado. Los participantes de la masa crítica se reúnen simplemente porque quieren. No persiguen ningún objetivo político, no se unen por la defensa de una misma causa. Las manifestaciones no están anunciadas, cada uno debe respetar escrupulosamente las reglas de circulación y es responsable de sí mismo. El movimiento tuvo su origen en San Francisco (California) en 13 de septiembre de 1992. Ese día un grupo de ciclistas se reunió en la ciudad para protestar por las condiciones del tráfico, su estrategia de protesta era causar problemas al tráfico motorizado. La idea fue inicialmente concebida por una persona, quien la difundió entre otros ciclistas. La prominente comunidad de mensajeros, primer colectivo en sumarse a la iniciativa, se encargó de pasar la idea de boca en boca.

Mientras tanto, alguien se dedicó a repartir panfletos entre los ciclistas en pleno centro del distrito financiero. En el primer paseo, bajo el nombre de “The Commute Clot”, asistieron 60 ciclistas, número que se fue aumentando durante los meses siguientes

El número de participantes en estas reuniones aumentó alrededor de un 75% cada mes, de forma que a principios de 1993, la Masa Crítica contaba ya con casi 500 participantes y empezaba a ser bien conocida entre los/las ciclistas en la ciudad. Un par de meses después, gente de otras ciudades empezaron a tener noticias y empezaron otras masas críticas. Sin embargo las autoridades oficiales no repararon en el movimiento de la masa crítica hasta que en julio de 1997, cuando hubo disturbios con la policía al intentar detener la manifestación. El nombre "Masa Crítica" está tomado de la película-documental de Ted White acerca del ciclismo, "Return of the Scorcher". Una parte del documental muestra el fenómeno que se da en China: los ciclistas a menudo no pueden cruzar las intersecciones debido al tráfico de automóviles y a la inexistencia de semáforos. Pausadamente, más y más ciclistas se amontonan esperando para cruzar la calle y, cuando existe un número suficiente -una masa crítica- les es posible moverse todos juntos con la fuerza de su número para parar el tráfico mientras cruzan la calle. (www.critical-mass.info, abr 2008).

A partir de mediados de la década de los noventa se da una explosión mundial de movimientos urbanos a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte. Estos movimientos nacen en un primer momento en Norte América y Europa, donde después se extienden a varios países alrededor del mundo. En una reciente conferencia dada por el gerente de la compañía más grande de bicicletas –TREK-, John Burke, señala que la industria de la bicicleta tiene el producto perfecto para los tres problemas a los cuales se enfrenta la humanidad en la actualidad: la epidemia de la obesidad, el proceso urbano con su consecuente congestionamiento y por último la contaminación ambiental. Lo que Burke enfatiza es que el contexto de la realidad actual urbana, hace que la bicicleta sea el producto perfecto para satisfacer las necesidades ocasionadas por esos problemas. La industria de la bicicleta se ha concentrado durante mucho tiempo en satisfacer las necesidades de los ciclistas, mientras ahora debe apoyar las iniciativas de los colectivos ambientales que proponen a la bicicleta como medio alternativo de transporte en las ciudades. Burke señala

que si a las personas se les da las facilidades para utilizar la bicicleta, estas la utilizarán, por lo tanto la industria de la bicicleta también debe apoyar a los gobiernos locales que tengan estas iniciativas.

A partir de esta reconstrucción histórica puedo determinar que el Movimiento a Favor de las Bicicletas como Transporte Alternativo en las ciudades alrededor del mundo, y como veremos adelante en la ciudad de Quito, tiene dos ramas básicas, que se puede establecer que nacen de las coincidencias con las primeras organizaciones de este tipo: por un lado tenemos las organizaciones que como objetivo es crear una ciudad sustentable siendo el eje central el transporte sustentable desde la bicicleta (como es el caso de SFBC); por otro lado, están los colectivos, más activistas y menos institucionalizados, que se enfocan en demostrar su identidad de ciclistas, a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad y buscan un espacio para ello (siendo el caso de Critical Mass).

Los primeros movimientos tienden a tener una lógica corporatista, aunque no todos, donde buscan integrarse a los municipios locales para lograr sus objetivos. Los segundos son grupos espontáneos, que muchas veces se centran en realizar manifestaciones por medio de masas críticas, antes que institucionalizar sus propuestas en una organización. Un ejemplo claro de estas segundas organizaciones son los “Furiosos Ciclistas” de Santiago de Chile, donde su principal objetivo es ser visibilizados por la ciudad, aunque eventualmente se creó una organización alrededor de sus propuestas.

TERCER CAPÍTULO

Los Movimientos Sociales a Favor del Transporte en Bicicleta de Quito

Para poder llegar al análisis del movimiento a favor del transporte en bicicleta en Quito, he tenido que presentar dos entradas y así entender estos nuevos actores urbanos. La primera entrada fue desde la ecología urbana y la centralidad del transporte en las ciudades, siendo este acercamiento el que evidencia problemas ambientales y sociales en la ciudad a partir de la necesidad de movilidad urbana. Pero también este acercamiento no solo evidenció problemas sino también considera a la movilidad, el derecho a moverse en la ciudad, es un nuevo derecho humano si partimos de que la movilidad asegura educación, salud y trabajo. La segunda entrada, expuesta en el segundo capítulo, señala como la movilidad, al ser asumida como un derecho, a la vez se convierte en un punto de partida para nuevos movimientos sociales urbanos. Es así que evidenciamos como la bicicleta no ha sido ajena a las luchas sociales y conflictos socio ambientales. Sin embargo, todavía hace falta una definición y análisis central: la del Movimiento a favor del transporte alternativo en Quito.

Para fines de análisis y para mayor comprensión del lector, primeramente voy a realizar una breve reseña cronológica del movimiento y apuntar a los actores entrevistados.

Cronología.-

Período de Formación

1996: Brigadas vacacionales promovidas por la Fundación Acción Ecológica²⁵; a partir de esta actividad se crea un grupo de jóvenes que apoyan las iniciativas de la fundación.

1997: Primera marcha en bicicleta al centro histórico promovida por Acción Ecológica. Fomento del tema urbano y de movilidad, asistencia de los integrantes del grupo a congresos internacionales sobre bicicletas.

²⁵ Organización sin fines de lucro, nace a mediados de los años ochenta, a partir de la Sociedad de defensa de la naturaleza (Sodena) y del Centro de comunicación y estudios sociales (Comunicare). Su línea de acción es activista desde una ecología política.

Período de Exploración

1998/1999/2000: se desarrolla el proyecto “viernes de pedales”, contactos con grupos internacionales interesados en la movilidad alternativa, y comienzan a llamar la atención de la prensa nacional.

2001 (septiembre): Primera gran caravana de bicicletas hacía el centro histórico de Quito, es promovida por Acción Ecológica, el grupo de jóvenes y las ligas Barriales. No existió apoyo municipal. Después de esta experiencia los jóvenes se separan de la Fundación.

2002: a finales de este año, los jóvenes interesados en la movilidad alternativa nuevamente se juntan para crear la organización Biciacción²⁶.

Período de Acción

2003 (febrero): Se realiza el seminario – taller “Ciclovías para Quito”, con el apoyo de organizaciones locales, como el Municipio de Quito, y de organismos internacionales. A partir de este taller se lanza la idea del “Ciclopaseo”.

2003 (27 de abril): Primer Ciclopaseo de Quito, promovido por Biciacción y con el apoyo del Municipio de Quito.

2004/2005/2006: Se mantiene el Ciclopaseo en la ciudad, va aumentando en frecuencia, distancia y en asistentes. Otros sectores públicos y privados se unen a esta actividad. Mayor acercamiento entre la fundación Biciacción y el Municipio de Quito.

2007: se desatan disputas al interior de la organización, lo cual generará la escisión de la misma. Se crea la fundación Ciclopolis²⁷, y otras organizaciones informales como el ABC²⁸.

²⁶ Organización sin fines de lucro que busca promover el transporte en bicicleta en el entorno urbano.

²⁷ Organización sin fines de lucro que se crea a partir de la escisión de Biciacción; en la actualidad esta institución maneja el Ciclopaseo.

²⁸ Colectivo de ciclistas que utilizan a la bicicleta como una herramienta para su activismo y protesta.

2008: Ciclopolis se encarga del Ciclopaseo de la ciudad, mientras que Biciacción está encargada de los Ciclopaseos zonales.

Informantes:

InformanteA: pertenece al colectivo ABC.

InformanteB: pertenece al Municipio de Quito.

InformanteC: pertenece a la fundación Ciclopolis y al colectivo ABC.

InformanteD: pertenece a la fundación Ciclopolis y al colectivo ABC.

InformanteE: pertenece a la fundación Ciclopolis y al Municipio de Quito.

InformanteF: pertenece a la fundación Biciacción.

Una vez realizado este recuento es posible ingresar al análisis.

En el III Seminario Internacional de la Red de Ciclovías Unidas de las Américas que se llevó a cabo el mes de septiembre del 2008 en la ciudad de Quito, hubo presentaciones de diversos grupos del continente. En esta reunión hablo el Informante A, representante de la organización ABC de la ciudad de Quito. Creo que es necesario tomar como punto de partida su intervención. El señaló que:

“Una de las primeras preguntas que nos hicimos es: ¿Si existe movimiento de ciclistas en Quito? Para lo cual conceptualizamos movimiento: Movimiento son acciones colectivas, con alta participación de base, que utilizan canales no institucionalizados y que al mismo tiempo que van elaborando sus demandas, van encontrando formas de acción para realizarlas y se van constituyendo en actores colectivos, reconociéndose como grupos o categoría social. Entonces ahí viene la gran pregunta: ¿existe movimiento de ciclistas en Quito? Y creemos seriamente que no existe, lo que existe es actividades con alta capacidad de convocatoria, que en algún momento puede dar pie a una constitución colectiva de un movimiento.”

Informante A, organización ABC, 19 de septiembre de 2008

La pregunta que se desprende de esta intervención es: ¿Es válido señalar que existe un movimiento social de ciclistas en la ciudad? Personalmente, creo que si existe un Movimiento Social a favor del Transporte en Bicicleta en Quito, sin embargo es un movimiento en plena formación y con diversos conflictos y dilemas al interior del mismo, que ocasionan que los integrantes no se asimilen a dicha organización. Para validar mi propuesta, cito nuevamente al Informante A, que señala, previamente al anterior párrafo, lo siguiente:

“Somos una minoría activa que reflexiona y dialoga, su fuerza está en sus individualidades que de forma constante estamos cooperando con la lucha de la bici en la ciudad. Esto ha llevado a que la bici hable de otras cosas, hablar de recuperar espacios públicos, recuperar la memoria, hablar temas de relación campo - ciudad, tener otra visión del turismo. Estos espacios han estado siempre de forma apegada a los procesos de la bici en la ciudad. ¿Que hemos hecho? En un primer momento nos hemos puesto a reflexionar seriamente de lo que pasaba en la ciudad: en cuanto autoridad, de las ciclo vías, y que nos gusta. En un segundo nivel nos pusimos a jugar, con una idea que vino desde Chile, haciendo piques. Esto es una forma colectiva de tomar el espacio público..... En un tercer nivel, que todavía no estamos, queremos trabajar diferentes temas como monitorear ciclistas en la ciudad, que no se ha hecho, como usar comunicaciones alternativas a través del grafiti, en fin diversas actividades. Primero nos pusimos a jugar, para cierta forma en este proceso que está duro recuperar la pasión y las sensibilidades que hemos tenido con la bici”.

Informante A, organización ABC, 19 de septiembre de 2008

Para poder definir la existencia de un movimiento social alrededor de la bicicleta, voy hacer uso del anterior párrafo, analizándolo detenidamente. El informante señala que la organización, a la cual él representa: “es una minoría activa que reflexiona y dialoga, a la vez que lucha para perseguir sus fines”. Por lo tanto, se puede calificar a la organización “ABC” como un informante colectivo movilizador orientado hacia la acción. Posteriormente señala tres niveles en los cuales accionan, estos niveles no solo se refieren a la identificación de un adversario sino también la continuidad de la organización en el tiempo, en consecuencia no son episodios de movilización espontáneos. Constantemente en la propuesta está presente un “nosotros”, que hace alusión tanto a los integrantes de la organización como también a la identidad del “ciclista” que piensa la ciudad y pelea por el

espacio público. Las diversas actividades que proponen, desde el juego hasta la contabilización de ciclistas, hace referencia a las múltiples y cambiantes formas de participación de los movimientos sociales que responden a su escasa formalización de los roles organizativos. Por último, es evidente que la orientación primordial es la transformación social, puesto que su fin es cambiar la movilidad urbana.

Consecuentemente, se puede determinar la presencia de un Movimiento Social a Favor del Transporte en Bicicleta en la ciudad de Quito. Este movimiento nació a partir de iniciativas individuales que llegó a constituir una propuesta organizativa. Se utiliza el concepto de movimiento social en esta investigación, para poder identificar un proceso social por el cual un grupo de la sociedad quiteña intenta transformar, activa y conscientemente, la forma de moverse en la ciudad. El Movimiento está constantemente cambiando, creciendo y multiplicándose, puesto que se encuentra en plena formación. En su interior es un movimiento heterogéneo, existen organizaciones informales e instituciones formales, donde su punto de unión es la bicicleta como la propuesta de la movilidad sustentable urbana. Es verdad que el Informante A señalaba de la organización “ABC”, pero este colectivo se encuentra inmerso dentro del Movimiento y hace eco de sus prácticas y discursos. Sin embargo, que el propio movimiento no se reconozca como tal, denota síntomas de escisión/descontento, transformación de objetivos y estrategias, a pesar que está presente una identidad grupal. En consecuencia, el análisis propuesto para entender al Movimiento a favor del transporte alternativo en Quito es a partir de las características del mismo, que son los elementos desde donde elaboran sus propuestas, deciden sus acciones y forman alianzas.

3.1 CARACTERÍSTICAS MOVIMIENTOS CICLISTA

3.1.1. Identidad del ciclista urbano.

La identidad colectiva es central para la creación de un movimiento social. Esta identidad supone que determinada gente quiere vivir conjuntamente desde una forma distinta de ver, estar y actuar la realidad social. El pilar más importante del Movimiento a favor del Transporte en bicicleta es la identidad del ciclista urbano. Evidentemente la intensidad de esta vivencia puede ser muy débil, pero la misma debe estar presente para poder hablar de un movimiento social

Como el Informante B señala, un aspecto central para el proceso de posicionar el tema de la bicicleta en la ciudadanía ha sido el convencimiento de los integrantes de Biciacción y Ciclopolis por su causa, donde se ha convertido en un compromiso de vida con la ciudad. Es así que la identificación como ciclista urbano es el pilar del Movimiento y por esto es relevante analizar la identidad de este nuevo actor.

La estrategia política de los ciclistas es la “bicibilización”, que es un juego de palabras y de percepciones, porque es bicibilizarse con “b” en contraposición de “v”, propuesto por el movimiento “Furiosos Ciclistas de Chile”.²⁹ Para este movimiento, como para los integrantes del movimiento en Ecuador, el bicivilizar es un verbo transitivo y reflexivo que, teniendo a la bicicleta como denominador común, engloba las acciones de civilizar (educar cultural y cívicamente) y movilizar (moverse de un punto físico a otro; llevar ideas a la acción). (Diccionario Furiosos Ciclistas, 2008). La bicivilización hace referencia a lo que dice Forester (1993), autor del libro “Ciclismo Eficiente”, donde señala que el ciclista no solo pedalea en un ambiente físico de caminos, terreno, clima y tránsito sino también se pedalea en un ambiente social de gente cuyos pensamientos, actitudes y sentimientos acerca del ciclismo y ciclista restringe la actividad.

²⁹ Organización sin fines de lucro que promueve el uso de la bicicleta en el entorno de la capital de Chile, Santiago.

(Sobre la bicivilización) *“Y esta es una actitud o un principio que debe demostrarse en las calles, o sea porque hay libros que hablan de un sentimiento de inferioridad que tiene el ciclista versus los conductores de autos, entonces los ciclistas deben tener orgullo de ser ciclistas, ya que su decisión individual de usar bicicleta le favorece a él y a la ciudad y a la comunidad, ese granito de arena que parece insignificante genera beneficios para la ciudad, para la comunidad y para el planeta. Y a la final lo que hacen los ciclistas es algo casi heroico puesto que lanzarse a las calles, en las condiciones de la ciudad de Quito, es peligroso.”*

Informante C, Ciclopolis, Mayo 2008

Comúnmente en el ambiente social en el cual se mueve un ciclista se le da prioridad al auto privado y, como Forester (1993) señala en su texto, genera un sentimiento de inferioridad del ciclista versus los conductores de autos, que por supuesto parte de la idea general sobre la eficiencia del automóvil frente a los medios de transporte no motorizados. Pero ahora, debido a la crisis ambiental y urbana, y por los movimientos por el transporte sostenible, los ciclistas deben tener orgullo por escoger ese medio de transporte, como dice el Informante C ya que su decisión individual de usar la bicicleta le favorece a él, la ciudad y a la comunidad.

Como se explicó en el capítulo anterior acerca de los movimientos sociales, existe un compromiso individual de los participantes para apoyar las causas que persiguen dichos movimientos. Los factores que determinan este compromiso serán más marcados en algunos casos; por ejemplo el potencial de movilización, que se refiere al sector de la población que a causa de su situación apoya las acciones de cierto movimiento, en el caso de los ciclistas parte desde una experiencia individual del uso de la bicicleta. La red de reclutamiento para este Movimiento, donde los individuos interactúan, se influyen mutuamente, negocian y producen estructuras de referencia cognoscitivas y motivacionales necesarias para la acción, ha sido la fundación Acción Ecológica. El objetivo de la organización es evidenciar los daños ambientales desde un acercamiento de

la ecología social y con una posición crítica hacia los actores del mercado y del sistema institucional. En un principio, Acción Ecológica trabajó con sindicatos en actividades de difusión y algunas actividades de presión. En los años noventa trabajan también con los grupos indígenas teniendo un papel más propositivo en propuestas políticas que incorporen el manejo de los recursos naturales. Sus actividades se centran en la organización de campañas de denuncia (contra la destrucción del manglar, la contaminación petrolera, la justicia alimentaria), por lo cual se centra en combinar la acción directa con el trabajo entre comunidades locales y la comunicación a nivel internacional. El ecologismo, difundido por estas organizaciones, ha despertado interés en la opinión pública pero no ha logrado movilizar la población alrededor de una propuesta política consensuada (Fontaine, 2006).

En el año de 1996 Acción Ecológica lanza un proyecto para jóvenes de campamentos vacacionales, llamado “brigadas vacacionales”, que entran como brigadistas para monitorear los incendios forestales de verano; además en este curso también hay visitas a zonas deforestadas, a los manglares talados por las camaroneras, las zonas mineras y petroleras. Esta experiencia, cercana con los problemas ambientales, se refuerza con los cursos que se daban en el Centro de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo. Un grupo de jóvenes a partir de esta experiencia, deciden quedarse e involucrarse más con la organización, que después se constituyen en los fundadores de Biciacción, entre otros. Aquí podemos comprobar que la sensibilidad de los individuos que participan en los movimientos sociales surge a partir de una práctica previa de movilizaciones en redes de solidaridad. El grupo que se forma se constituyen como brazo activista para las campañas de Acción Ecológica, donde no solo perfeccionan las técnicas de protesta, como los grafitis, las pintadas de tela, sino también incorporan nuevas formas de protestas: entre ellas la bicicleta.

“Entre una de esas actividades que organizó Acción Ecológica fue una marcha en bicicleta que organizó el “Galo”, que salió desde el parque del arbolito hasta el centro histórico, con máscaras en bici y que íbamos a dejar la marca (el daño) al alcalde de ese tiempo, que no recuerdo quien era. A mí me prestaron una bici y me gustó la idea, así que más o menos me apropié de la idea y comencé a organizar los viernes de pedales, y esto

porque hay un movimiento mundial que se llama “Critical Mass”. Entonces nosotros nos sintonizamos con esa idea y decidimos que vamos a salir hacer nuestra critical mass en Quito.”

Informante E, Ciclopolis, Mayo 2008

Por último se encuentra el tema de la motivación para la participación, donde está presente las diferentes psicologías individuales y los rasgos de personalidad, que como veremos adelante se debe a que los integrantes de este Movimiento pertenecen a un mismo estrato socio-cultural. Ese individuo que siente solidariamente la injusticia de la movilidad en las ciudades y que cree que a través de una movilización colectiva y solidaria es posible eliminarla (y que además tiende a creer que es la única forma posible de hacerlo) es un individuo que tiene una sensibilidad social más activada.

“Entonces ahí empezó a nacer una cosa, sin darme cuenta. Yo en ese entonces pertenecía a un grupo de jóvenes que rescatábamos animales en la calle; entonces siempre teníamos esa consciencia, siempre fuimos como distintos, entonces siempre tuvimos ese desapego a lo establecido. Todo este rebullicio entre animales, entre rescatar especies de la calle y la bicicleta, empezó a cambiar mi vida, al punto que llegué a entender a la bicicleta como un medio de transporte: porque en un momento me vi enfrentado a defender mi forma de transportarme.”

Informante D, Ciclopolis, Mayo 2008

La identidad del ciclista, propuesta por este Movimiento, va hacia la movilidad, pero parte desde la calidad de vida en las ciudades. Es un actor que señala los conflictos del transporte urbano y las injusticias en la movilización de la ciudad. El ciclista, en el entorno de la ciudad de Quito, ha sido el principal actor urbano encargado de la denuncia sobre la movilidad en la ciudad³⁰. Hoy en día a la lucha del ciclista se suman otras sobre el espacio público, la seguridad urbana y sobretodo el medio ambiente. Este último tema es el que ha

³⁰ En el caso ecuatoriano esta perspectiva es más evidente, puesto que si bien los estudiantes realizan protestas al momento del alza de pasajes, estas manifestaciones no son por la movilidad en sí misma. Es así que este Movimiento se constituye como los únicos actores organizados en el Ecuador que persiguen el derecho de la movilidad.

dado más fuerza al Movimiento, es así que se convierte no solo en un movimiento social con identidad urbana sino también en un movimiento ecológico. En consecuencia, el ciclista abandera la causa de la movilidad alternativa en la ciudad y propone como medio la bicicleta, pero también promueve al transporte público, o el uso efectivo del auto, compartiéndolo o usándolo menos.

Un aspecto decisivo de esta identidad urbana es la forma de manifestarse y el activismo que conlleva la protesta, que según, como se ha demostrado desde las entrevistas, es un activismo que ha comenzado desde una temprana edad para los integrantes del movimiento. Un dilema central del movimiento fue la estrategia de pasar del activismo a la institucionalización de sus propuestas, lo cual fue una acción exitosa puesto que así llevaron a cabo sus proyectos. Del modo de acción activista se pasó a una organización sin fines de lucro, donde las bases son fuertemente constituidas, que busca generar presión, pero desde una posición de diálogo y colaboración con las instituciones oficiales. Pero, a pesar que desde el activismo institucionalizado se ha incidido en la toma de decisiones de la ciudad y en la mentalidad de los ciudadanos, los activistas a favor de la bicicleta todavía buscan espacios para expresarse, que son más cercanos a la denuncia y protesta, que a la concertación. Es así que nace el colectivo Andando en Bici Carajo (ABC), que aparece, como el Informante D lo señala en una entrevista realizada para la investigación, con esa sensación de irrumpir desde una posición política y apuntando a que la bicicleta esencialmente es un elemento transgresor de la cotidianidad de las ciudades. El colectivo ABC, es un grupo de jóvenes, en su mayoría hombres, que han entendido la bicicleta desde diferentes perspectivas, pero no desde la experiencia del Ciclopaseo.

“Hay viejos y jóvenes, los jóvenes son el producto de estos quince años, de esta serie de brotes, que han salido de diferentes proyectos de Biciacción y nosotros, y que están regados y se conocen entre sí, pero son ciclistas que han ido desarrollando sus propios colectivos.”

Informante D, Ciclopolis, Mayo 2008

Los colectivos informales de ciclistas, son un grupo de jóvenes, amigos entre sí, que se reúnen para hacer piruetas en las calles, a transgredir, utilizan la calle como un lugar de

juegos pero sin el consentimiento de la autoridad; este grupo desconoce toda la trayectoria (institucional) de la bicicleta, pero reconocen a la bicicleta como un elemento transgresor en el espacio urbano. Este grupo trasgrede el espacio urbano a partir de un tema deportivo: las piruetas o los piques expresan su punto de vista con respecto a la privatización del espacio público en la ciudad.

“A la final es que te vean, a mi como ciclistas, que vengo hacer piques en la calle. Tal vez el chico que va a picar en el ABC, tal vez le vale andar en bicicleta todos los días, pero si empieza a ver que va otra gente, que es un ambiente fresco, a la final se genera otro tipo de lectura en esa persona, que será diferente cuando maneje el automóvil y que no será necesariamente un ciclista, pero ya entendió que existen otras formas de movilizarse.”

InformanteD, Ciclopolis, Mayo 2008

Como se mencionó en el comienzo de este capítulo, el colectivo ABC tiene la actividad de los piques. Esta actividad no es una protesta directa contra el parque automotor, aunque admiten que hay muchos autos, que no hay medidas realmente radicales y el problema de la contaminación sigue creciendo. Este colectivo optó por los piques por que el tema de las masas críticas “está ya gastado”, como lo menciona el Informante C, ahora más se enfoca por el lado de disfrutar la ciudad. Es un ejercicio de la toma del espacio público, firme y claro en una actividad lúdica. Los piques tienen una protesta tácita contra el parque automotor pero se centra más en la manifestación de una identidad urbana.

Los organizadores del ABC quieren fomentar una cultura de la bicicleta, al igual que desde el Ciclopaseo, pero desde un acercamiento no institucional y retomando sus raíces activistas. Esta actividad es básicamente un juego, pero no solo se queda en una competencia sino hay muchas otras temáticas. Por ejemplo está la toma simbólica y activa de una calle, sin que exista un conflicto pero sí enfatizando el aspecto del espacio público.

“Estamos ya en el segundo año de actividades, convocamos por medio de páginas de ciclistas especializadas en los temas deportivos, pero igual nos

incluimos ya que la bici es el denominador común de nosotros. El ciclista es una identidad urbana.”

Informante C, Ciclopolis, Mayo 2008

Otro aspecto importante es las redes sociales que se genera a partir de la actividad, evidenciando a través de la convocatoria “underground” para estos eventos, ya que no se promocionan por una publicidad corriente en medios de comunicación, sino va más por una cuestión de “boca en boca”, por medio de emails o mensajes de celular. Lo cual señala que los que acuden a este evento tienen que tener alguna conexión, “amigo de un amigo”, con los organizadores centrales, entonces es de suponer que la mayoría pertenecen al mundo ciclista quiteño.

El ABC condensa la identidad del ciclista urbano del Movimiento en general. Tanto las organizaciones sin fines de lucro que conforman el movimiento, como estos colectivos, están conformadas por gente convencida de su labor y lucha en la ciudad.

“Yo tengo un colectivo, que realmente no sé si es colectivo, es más bien como una substancia urbana callejera, que se llama en ABC (Andando en Bici Carajo), con ellos en cambio tienes otra sensación, esa sensación de cuando eras más chico, tal vez con el mismo actuar pero con más posición política, pero sobretodo con esa esencia de irrumpir. Es que la bicicleta es eso, a la final es como nace la bicicleta en una ciudad, y como esta ciudad, que es un contexto diferente al europeo, donde en las ciudades latinoamericanas la bicicleta nace como un elemento transgresor en la humanidad.”

InformanteD, Ciclopolis, 2008

3.1.2. Heterogeneidad del Movimiento

A pesar que la identidad del ciclista urbano está fuertemente asentada en el movimiento, esto no ha sido una base sólida para poder establecer lineamientos de acción. Por lo tanto, la heterogeneidad del movimiento, con respecto a la forma y acción del mismo, contribuye a la fragmentación del movimiento, disminuye su poder efectivo de presión y limita la posibilidad de una ideología única para las negociaciones con el Municipio de Quito.

Para entender este dilema hay que partir desde las primeras actividades del Movimiento a favor del transporte alternativo en Ecuador. Estas actividades se dieron dentro de la organización ecologista activista, ya mencionada: Acción Ecológica.

En el año de 1997 Galo Veintimilla, quien era el encargado del grupo de jóvenes desde el cual parte el Movimiento, organiza una marcha en bicicleta, cuyo recorrido era desde el parque “Del Arbolito” hasta el centro histórico; los integrantes van con máscaras y disfrazados, y cuyo fin es dejar, de una manera simbólica, el daño ambiental al alcalde de Quito de ese entonces. Esta actividad les resultó atractiva al grupo de jóvenes, que a la vez se informan sobre el movimiento de “Critical Mass” en Estados Unidos, y así deciden hacer una masa crítica en Quito llamada “Los viernes de Pedales”, constituyéndose en la primera acción colectiva orientada hacia la causa de la movilidad urbana. Esta actividad es una cicletada urbana que congrega varios ciclistas para tomarse pacíficamente las calles en demanda de respeto e inclusión a otras formas de movilizarse en la ciudad. Más que una protesta es una celebración. (Dale al Pedal, documental, 2007).

Los “viernes de pedales”, es una celebración de los ciclistas, y a la vez una protesta en bicicletas y una forma de confrontación directa con los usuarios de los automóviles y las instituciones oficiales (en este caso el Municipio de Quito). Por medio de estas protestas se afianzaba el discurso de la bicicleta como transporte alternativo en la ciudad, y, a la vez, era una expresión de descontento con la ciudad capitalista y denuncia de los efectos nocivos del sistema de transporte, tal vez la única expresión de descontento con el transporte en aquellos días. La convocatoria para esta actividad se hacía por medio de hojas volantes y de “boca en boca”. Las personas que acudían a este tipo de manifestaciones eran cercanas a la gente de Acción Ecológica o practicaban el ciclismo como deporte.

“Claro que después de un poco entender la reflexión atrás de la bicicleta y de haber participado en las cicletadas de protesta que se hacían en ese entonces y que se llamaban “viernes de pedales”, que era una propuesta inicial del grupo de jóvenes de acción ecológica. Yo me uní a esas protestas y a otro tipo de acciones contra la contaminación, igual en el discurso nos afianzábamos en el tema de la bicicleta como transporte alternativo en la

ciudad, desde ahí empecé conscientemente de que la bicicleta era una alternativa de transporte. Ahí empecé a usarle más y hacer mis recorridos en bicicleta, ahí iba a la universidad en bicicleta; mis recorridos no eran largos y por eso se pudo incluir la bicicleta como una parte de mí, iba más o menos desde las naciones unidas hasta la universidad central, siempre ha sido esta área centro norte. Es así que la bicicleta se hizo parte de mí.”

InformanteC, Ciclopolis, Mayo 2008

La masa crítica “Viernes de Pedales”, hace evidente las tensiones estructurales en la ciudad que genera vulneración de intereses concretos, visibles y sentidos percibidos por este grupo de jóvenes en el espacio público de las calles. Consideran que el Municipio de Quito, no está capacitado para resolver el problema ambiental y de movilidad en la ciudad. Es así que el movimiento surge además porque los jóvenes consideran una injusticia el no tener espacio para las bicicletas y otras formas de movilidad urbana, de esa negación de intereses colectivos en particular. Creen que los problemas de la movilidad, a favor de cuya solución han decidido movilizarse, deben solucionarse de forma participativa, igualitaria y cooperativa, y por tanto buscan organizarse. Así también se va creando el movimiento como una respuesta a carencias valorativas e ideológicas con respecto al espacio urbano. (Grau-Ibarra, 2000).

Lamentablemente el proyecto de “Los viernes de pedales” no tenía acogida en la población quiteña, el máximo número de participantes (100 personas) lo tuvieron cuando se dio un paro de taxista en el año de 1999, y la gente se vio obligada a movilizarse por otros medios.

“Creo que con el viernes de pedales como proyecto estrella no hubiéramos logrado nada, ya que el Ciclopaseo tiene esa ventaja es un proyecto que no confronta, que invita a la ciudadanía, que es influyente, y que hay que buscar por ese lado, por eso yo creo que actividades recreativas, no solo Ciclopaseos dominicales, se pueden hacer miles de cosas recreativas sin afectar mayormente a un conglomerado.”

InformanteF, Biciacción, Mayo 2008

La cobertura mediática con respecto a esta actividad es casi inexistente y esporádica, el único registro que he podido encontrar es un reportaje del canal de televisión “Telecentro TC” en el año 1997. La contaminación atmosférica y el sistema de transporte en la década

de los noventa no eran considerados un problema ni por la población ni por el Municipio de Quito. Es necesario señalar, que si existía una preocupación ambiental para la administración municipal, donde el tema era tratado desde un acercamiento de manejo de desechos sólidos; así también, para la población la preocupación ambiental se desarrolla alrededor de la recolección de la basura en los barrios y lugares públicos vulnerables como parques y quebradas. (Varea, 1995).

Pero esta falta de apoyo municipal y de la población generó reafirmación dentro de los integrantes de la organización. Por eso lo fundamental para la creación del movimiento fue el capital social formado por redes de reciprocidad, cooperación voluntaria y compromiso. Pero también el movimiento contó con adecuados recursos materiales y organizativos proporcionados por Acción Ecológica. Es así que por medio de este apoyo se pudo profundizar el tema de las bicicletas y establecer contactos con otros grupos de jóvenes en América Latina, para así crear redes de comunicación como la Red juvenil Latinoamericana pro Bicicletas. También están las conexiones con otras organizaciones, como los “Furiosos Ciclistas de Chile”, que influyen en el pensamiento e ideología de los ciclistas locales. Es importante caracterizar, brevemente, a la ideología de este movimiento chileno, puesto que es una fuente de inspiración y ejemplo para los ciclistas nacionales, como se mostró en el II seminario de Ciclovías en Latinoamérica. Para este movimiento su adversario es el “Imperio Motorizado sin Freno”, como lo llaman al parque vehicular. Este adversario es el epicentro para entender los problemas de la ciudad, puesto que las externalidades negativas del automóvil son las que generan dichas complicaciones. En consecuencia, el abogar por una movilidad sustentable a través de la bicicleta, no solo implica la lucha por un ambiente urbano sano, sino también por la construcción de una ciudad incluyente. Es interesante a la vez constatar que el activismo como ellos lo proponen es: pedalear con propósito. (Manifiesto furiosos Ciclistas, 1996).

En el año 1997 un grupo de los jóvenes de Acción Ecológica asiste a la Conferencia: “Velocity de Barcelona”³¹, donde genera más redes de comunicación e información

³¹ Conferencia realizada con el fin de compartir experiencias y expectativas de diferentes grupos a favor de la movilidad sustentable alrededor del mundo.

principalmente con organizaciones europeas y españolas. Es necesario señalar que el apoyo de Acción Ecológica no es económico y los proyectos, como viajes, se financian por medio de la autogestión. Es así que evidenciamos como la organización de jóvenes emplea de una manera eficaz sus escasos recursos para alcanzar sus objetivos y aprenden el “know how” de las organizaciones formales. Poco a poco el tema de la bicicleta se va profesionalizando, y así también van generando ideas locales para la ciudad de Quito.

“Estas acciones nos dieron bastante convencimiento, en lo personal y con el grupo que de una manera todos estábamos vinculados a la actividad. Fue muy importante el viaje y dar la oportunidad a mis compañeros a que también viajen para estar en algunos eventos. Entonces eso fue también ayudarnos a conformar un trabajo (equipo) urbano, ya que el grupo de jóvenes trabajábamos en la campaña urbana de Acción Ecológica, y de estos temas el único que trabajábamos era el de la bicicleta.”

InformanteE, Ciclopolis, Mayo 2008

Pero no es suficiente. Hace falta un contexto de surgimiento adecuado. Es más, sin un contexto favorable, el movimiento no pasa de la fase de deseo. Por ello, hay que tener en cuenta, al menos, dos contextos: la estructura de oportunidad política y los marcos culturales.

En tanto estructura de oportunidad política, este grupo de jóvenes se encuentra en un momento donde existen dos factores para dicha oportunidad. El primer factor es el aprovechamiento de los contextos de cooperación que se generan a partir de los encuentros internacionales, puesto que así se pueden constituir en los encargados del tema urbano en Acción Ecológica.

El segundo factor es la crítica al petróleo, donde la oportunidad política es la crítica al círculo vicioso del petróleo, es decir para evitar los desastres naturales en las zonas de extracción petrolera es necesario dejar la dependencia del petróleo en las ciudades. Este discurso les permite ubicarse dentro del gran movimiento ambiental nacional y constituirse como un nuevo brazo del mismo dentro de la problemática urbana. En un artículo publicado en la revista de Acción Ecológica “Letras verdes” por el Informante E resalta la ideología de este grupo con respecto a la ciudad, transporte y medio ambiente. Lo

verdaderamente interesante de este artículo es la ideología política, a partir de una ecología urbana y social, presente en los jóvenes, donde no solo atacan a la concepción urbana, sino sobre todo, a la ideología capitalista la cual genera este modelo de ciudades.

“A este tipo de perpetuaciones del sistema de consumo de energías en las ciudades, nosotros le hemos llamado los “vicios circulosos” o vicios de la circulación. Y es precisamente en esta etapa del vicio o del círculo, en donde se hace imprescindible re-pensar la ciudad. Trascender de ciudades basadas en el consumo exagerado de recursos, a ciudades que puedan producir o utilizar otro tipo de energías es una necesidad imperiosa, porque simplemente la ciudad y sus habitantes no resisten más”.

Informante E, Revista de Acción Ecológica Letras Verdes, 1999

A partir de estas concepciones comienzan a establecer la necesidad de una ciudad basada en un medio de transporte para las personas y no para los automóviles, donde se privilegien medios menos contaminantes como la bicicleta y el caminar, y por lo tanto, dar mayores facilidades para el ciclista y el peatón y, a la vez restringir el uso de los autos privados. Estas facilidades y garantías ambientales deben partir desde un marco legal que estimularía estas prácticas. En esta concepción no se busca suplantar el automóvil por otros medios de transporte, sino lograr su coexistencia pacífica y disminuir la contaminación y los accidentes. Es evidente que para la creación de estas propuestas implicó un marco teórico amplio sobre temas ambientales, que los jóvenes lo adquirieron desde Acción Ecológica y los diversos seminarios y talleres que asistieron promovidos por esta fundación.

En tanto contexto del marco cultural, para estos jóvenes la bicicleta significa independencia en la ciudad y se convierte en un discurso ambiental y social. Ellos ponen en evidencia como una forma de movilidad, genera cambios en los valores ciudadanos y en el gobierno de la ciudad. A diferencia de los buses, los ciclistas pueden elegir su recorrido y es demostrado que se mueven, en distancias cortas, a mayor velocidad que estos transportes. También los ciclistas pueden ir directamente desde un punto a otro, cuando quieran, capacidad que los carros han ido perdiendo ya que su conductor debe trasladarse a pie desde el sitio donde dejó el carro, luego buscar sitio donde estacionar, y volver a caminar para reencontrarse con su vehículo. Por último la bicicleta significa igual condición de

oportunidades: el acceso relativamente fácil para todos los sectores de la población, lo cual obviamente no puede decirse del automóvil, al que sólo accede un sector aparentemente privilegiado de la población. Además que la bicicleta no importa el modelo que sea, lo necesario para moverse es el esfuerzo de cada uno.

Pero también dentro de este marco cultural encontramos que esta organización de jóvenes pertenece a un mismo extracto socio cultural desde donde se creó su propuesta de ecología política. Si consideramos que la tradición ecuatoriana ecológica se ha basado en los problemas ambientales rurales partiendo desde los grupos base y que atacan un problema ambiental específico, para este grupo de ciclistas ha sido difícil construir una ecología política³² desde la ciudad y las bicicletas. El grupo base en este caso ha sido un grupo de jóvenes, procedentes desde una esfera socio cultural similar, y sensibles a los temas ambientales y a la contaminación de la ciudad. Es interesante constatar que la mayoría pertenecen a la Universidad Católica de Quito y a la carrera de ecoturismo, no solo de esta universidad sino de otras universidades de la ciudad. Esta similitud social y económica permite que los integrantes puedan elaborar las demandas post-materiales ambientales y a la vez supone, debido al nivel de educación, la elaboración de propuestas propias sin la necesidad de interlocutores. Es así que se crea una ecología política urbana basada en la movilización sustentable.

Como se señala en la sección anterior el marco socio cultural similar permita al incipiente movimiento la creación de un discurso socio ambiental alrededor de la bicicleta. Sin embargo, comienza ya también a mostrarse la heterogeneidad ideológica alrededor de los objetivos del movimiento, donde los integrantes están indecisos entre una estrategia y forma de ser institucionalizada o una organización informal. El proyecto de los “viernes de

³² El concepto de ecología política que se utiliza en este análisis es desde las concepciones de Enrique Leff y de Ulrich Beck. La ecología política para Enrique Leff es la lucha política, simbólica y teórica que se da en la relación hombre – cultura con la naturaleza, y en menor medida es una lucha por las condiciones ambientales. La ecología política estudia los conflictos económicos distributivos ambientales. Mientras que la Ecología Política para Ulrich Beck es el estudio de los conflictos relacionados a la distribución de los riesgos ecológicos en un contexto de modernidad reflexiva, donde la ciencia se ha desarrollado y el incremento del consumo afecta al medio ambiente y a la capacidad de recuperación de los mismos.

pedales” denota el conflicto alrededor de la forma de actuar y de la ideología. Esta actividad promueve la confrontación con los automóviles y autoridades, a la vez que exige el espacio para la bicicleta en las vías. Por medio de esta actividad el dialogo es nulo. Este activismo y confrontación no permite que las ideas del grupo tengan acogida en la población y mucho menos en las autoridades municipales. La poca popularidad del “viernes de pedales” demuestra que para la población de Quito la movilización alternativa no era un tema primordial.

El carácter de confrontación y activista de esta actividad genera, en el futuro, no poder ser del todo acogida por Biciacción. Los organizadores no sabían cómo manejar al proyecto, puesto que teóricamente, es una masa crítica y por lo tanto no debe ser convocada por una institución sino auto convocado. Por lo tanto “los Viernes de Pedales” deberían haber sido citados por ciclistas independientes, bajo ninguna bandera. En consecuencia, el carácter del proyecto cambió y se convirtió en un paseo nocturno, una actividad lúdica, pero no en una masa crítica que confronta a los automóviles. (InformanteC, 2008, Ciclopolis).

Sin embargo, este proyecto para los ciclistas urbanos en Quito, y tal vez en Latinoamérica como son los “Furiosos Ciclistas de Chile”, demuestra el carácter confrontativo – activista, sobretodo callejero del movimiento. En un comienzo, la organización busca transgredir el status quo automovilístico. Desde esta posición los ciclistas no están de acuerdo en la construcción de ciclovías ya que argumentan que se les está limitando la movilización. Desde esta propuesta contestataria los ciclistas buscan, sobretodo, se les reconozca como actores en el sistema de transporte de la ciudad, a partir de un posicionamiento político. Para ellos el andar en bicicleta es hacer política, puesto que así muestran su ideología frente al sistema de transporte, el ambiente, las políticas municipales, en fin frente a la ciudad, y algunos integrantes, frente a un modelo económico determinado. Condensando el pensamiento de este grupo de jóvenes de Acción Ecológica, están los pensamientos del InformanteF:

“Y esto es lo que ha permitido, y sigue permitiendo, que me perfile por una militancia, absolutamente activa y convencida de la bicicleta como una opción de transporte en la ciudad, como la opción de poder cambiar

modelos económicos y ya no estamos hablando solamente de modelos de movilidad, sino poder incidir en un modelo de desarrollo capitalista neo liberal que apunta a la extracción masiva de recursos naturales y a la poca valoración de los mismos y de la gente, que ocasiona una deuda ecológica super grande. Entonces la bicicleta es como mi herramienta para poder incidir más allá de la bicicleta y la ciudad, sino hablamos de un modelo de desarrollo.”

Informante F, Biciacción, Mayo 2008.

Es así que la heterogeneidad ideológica que se va generando dentro del movimiento es entre el tipo de acción: una acción basada en el activismo voluntario de los integrantes o una acción mucho más cercana a las instituciones formales y a las lógicas de las mismas. Este dilema no se hará evidente hasta dentro de unos años, cuando ya se da un acercamiento entre la organización formal llamada “Biciacción” y el Municipio de Quito.

3.1.3. Estrategias del Movimiento

Las estrategias utilizadas por este movimiento, las cuales han sido relativamente exitosas, han variado a lo largo de los 10 años pasando de ser estrategias individuales a estrategias de redes y de focalizarse en objetivos particulares a la articulación de objetivos generales con alto valor simbólico. Este cambio de estrategia ha sido derivado de nuevas visiones dentro del grupo que responden a la heterogeneidad ideológica interna alrededor del carácter y acciones del movimiento.

El cambio de estrategia señala dos decisiones del movimiento: la primera es la transformación de la organización en una institución formal bajo la forma de una fundación, mientras que la segunda decisión es el acercamiento al Municipio de la ciudad de Quito y el trabajo conjunto de las dos instituciones. Este cambio de estrategia es evidenciado por la puesta en marcha de los Ciclopaseos. Para lograr esta actividad fue necesaria una intensiva participación ciudadana de los integrantes con el municipio, donde justamente irrumpieron en un momento en que se priorizaba la participación social.

Desde las agencias del gobierno la participación ciudadana es entendida como el instrumento público a través del cual se busca descentralizar y democratizar la toma de decisiones, donde dicho proceso puede convertirse en el medio para que la ciudadanía entre en la gestión del desarrollo y este caso en la gestión urbana. (García, 2003) Además para el Municipio de Quito desde el año de 1993 se rige por la ley especial que le confiere amplias facultades para el gobierno del territorio que entre otros factores tiene como objetivo dar paso a formas de participación social, donde las agrupaciones juveniles son parte del nuevo discurso de participación ciudadana. (Santillan – Varea, 2008)

Esta política de participación de los jóvenes para generar proyectos en conjunto con el Municipio, se evidencia, sobre todo, en la escena cultural, donde encontramos proyectos como: “Al – Zurich” (encuentro de arte urbano), “Quito Fest” (conciertos al aire libre), “Quitú Raymi” (conciertos de rock en fiestas de Quito). En fin, estos solo son ejemplos de cómo el Municipio ha encontrado en los jóvenes socios estratégicos para llevar a cabo proyectos culturales que posibilitan un encuentro entre la instituciones de gobierno y la ciudadanía.

Sin embargo, no es necesaria solamente la voluntad de los actores políticos para la participación sino también un contexto social que permita la relación entre las diferentes instituciones y la ciudadanía. El contexto propicio para la relación entre las dos instituciones se va generando desde los propios inicios del grupo de jóvenes en Acción Ecológica, pero se fortifica la misma por medio de los primeros intentos de Ciclopaseo en la ciudad. La primera gran caravana de bicicletas en Quito se dio en septiembre del 2001 por el día del deporte barrial. Como el grupo de jóvenes estaba al cargo de los temas ambientales urbanos en la mencionada fundación, se contactan con ellos René Cazar, presidente de las Ligas Barriales del Ecuador y representante del barrio Quitumbe, para que les apoyen en la recuperación de una quebrada y evitar que las fábricas boten desechos a la misma. A partir de este primer acercamiento se crea una buena relación entre la organización y la comunidad base, que sirve para planear en un futuro el primer Ciclopaseo de Quito. En esta primera ocasión, se cerraron las calles, a pesar que en ese entonces los jóvenes no querían una ciclovía exclusiva para los ciclistas sino compartir la calle entre los

diferentes medios de transporte, es decir que exista respeto hacia todos los que ocupan la calle. Cabe señalar que la Policía Nacional no brindó apoyo ni tampoco la administración de la zona centro del Distrito Metropolitano. Pero gracias a las Ligas Barriales, fue posible convocar a cerca dos mil personas en la plaza de San Francisco. Por la falta de apoyo de las otras instituciones esta fue una experiencia que no se volvió a repetir. Después de este primer ejercicio de Ciclopaseo, Acción Ecológica ya no muestra el mismo apoyo a los jóvenes como a los temas urbanos y algunos de los integrantes del grupo son asignados a otros temas, mientras que otros abandonan la organización.

Así pasa un año, y a finales del 2002 otra vez se juntan personas interesadas en el tema de la movilidad por bicicleta y deciden formar Biciacción, que se constituye para finales de ese año. El objetivo principal de Biciacción era promover el transporte alternativo, mientras que el tema del ambiente y de la reducción de la contaminación eran los resultados que se querían alcanzar. La inclusión de la bicicleta en el sistema de transporte, en el imaginario colectivo cultural, era central para la organización, ya que así se daba una transformación de la ciudad.

“Para nosotros el objetivo siempre fue el transporte, además tiene otros temas de por medio como el de la salud, economía, uso del espacio público, aunque en verdad siempre ha sido transporte y medio ambiente.”

Informante E, Ciclopolis, Mayo 2008

Una vez conformada la organización, aunque no todavía legalizada, los miembros de Biciacción comienzan a crear lazos con organizaciones estratégicas para poder tener más apoyo en las propuestas de la organización. Esta nueva estrategia de comunicación muestra desde ya un cambio radical de modo de acción, ya que antes que una confrontación pasan al diálogo tanto con las instituciones oficiales como con organismos no gubernamentales. Cabe nuevamente señalar, que la relación con Acción Ecológica es útil en este proceso puesto que muchas personas les conocen a partir de esta organización, como lo señala Informante B.

Por otro lado, el Municipio de Quito, como se mencionó en un principio, está dispuesto a tomar decisiones urbanas desde una perspectiva “down /top”, que privilegian la participación ciudadana, en contraposición al enfoque que se tenía en el pasado sobre los asuntos de la ciudad donde se seguía una planeación jerárquica. Además desde el Municipio de Quito ya se venía dando un proceso de uso público de los espacios, y que era una propuesta municipal, pero no desde la ciudadanía:

Las actividades recreativas las hicimos tanto en la zona norte, en el centro como en la tribuna del sur, para tener estos circuitos chiquitos de Ciclopaseo, de cierre de calles, con aeróbicos. Entonces habíamos hecho ya tres espacios pequeños, que después había que juntarlos. Yo no me acuerdo cual fue el pretexto por la cual sacamos el Ciclopaseo la primera vez, pero la idea era esa: una suerte de estrategia, donde primero hicimos el centro y después hacerlo en otros lados; en este proceso no participaron los chicos de Biciacción todavía y la idea de hacer esto salió desde el municipio, y conmigo particularmente, o sea tener tres puntos y cuando ya entraron ellos comenzaron a trabajar cosas en esos sitios y después lo que hicimos fue juntar.

Informante B, Municipio de Quito, Mayo 2008

Lo importante que se debe anotar de este proceso fue que los pequeños Ciclopaseos para las personas del Municipio era una actividad netamente recreativa, claro que en un contexto de uso de los espacios públicos, pero no perseguían el mismo fin ambiental y de movilidad que las personas de Biciacción. Por otro lado también hay que señalar la estrategia del municipio para la creación de estos espacios: hacer pequeños ensayos en lugares distantes y después unirlos en uno solo. Al principio se junto desde la “cruz del papa” hasta el centro histórico, posteriormente desde el centro a la tribuna del sur, y por el norte hasta la Kenedy, por último llegó hasta Quitumbe, y ahora hasta el Parque de los Recuerdos. Esta estrategia se está implementando en zonas más periféricas como: Carcelen, Cotocollao, Valle de los Chillos y Cumbaya, con el fin de que en el futuro se los pueda unir los que están más cercanos. (Diego Carrión, entrevista, 2008). La táctica del municipio, e incorporado por Biciacción y Ciclopolis, se basa en ir por etapas, se puede decir que se fue cosiendo este trayecto que se inició con tres bloques separados que después fue uno solo grande, tanto que pasó de una vez por mes y a cada quince días. A partir de este acercamiento el

Municipio de Quito ubica a Biciacción como un socio estratégico para generar los proyectos de movilidad sustentable en la ciudad. Sin embargo, es importante señalar que un acuerdo formal se firma, después de que se evidencia que el Ciclopaseo es una actividad viable en la ciudad y aceptada por los quiteños.

Gracias al apoyo municipal y pensando en la oportunidad de consensuar una propuesta alternativa entorno a la movilidad, Biciacción propone la organización de un seminario que se enfoque hacia la planeación de una estrategia que posibilite la circulación de bicicletas de una forma constante en la ciudad. El 13 y 14 de febrero de 2003 se llevó a cabo en la ciudad de Quito el Seminario – Taller “CICLOVÍAS PARA QUITO”. Con los auspicios del Institute for Transportation & Development Policy ITDP de Nueva York, NOVIB - Holanda, y el Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo. El evento fue organizado por Biciacción, y acompañada con todas las organizaciones que ya ha creado lazos de cooperación, como son: el Centro de Investigaciones CIUDAD³³, Acción Ecológica y Fundación Ciudad Humana de Bogotá, contando con el apoyo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Por medio de este seminario la organización de jóvenes demuestra el “know how” de las instituciones sin fines de lucro, siendo un conocimiento adquirido por medio de la relación con Acción Ecológica y con las otras organizaciones.

El seminario taller tuvo como objetivos centrales, por un lado, planear la construcción de ciclovías para la ciudad de Quito y elaborar un plan de acción inmediato para impulsar el uso de la bicicleta en la ciudad. Otro punto era aprender de experiencias similares en otras ciudades del mundo, con el fin de presentar una propuesta desde la sociedad civil para la ciudad de Quito. El evento se organizó para establecer un espacio de diálogo con respecto al problema del transporte y la contaminación del aire en la ciudad. CIUDAD se anexó a la propuesta en el marco del proyecto “Haciendo Ciudad”, que persigue el fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana, y que factibiliza la organización de foros urbanos para el tratamiento de temas de relevancia social. Una propuesta para la implementación de

³³ Es una organización sin fines de lucro fundada en 1977 que tiene como objetivo el estudio de temas urbanos para posibilitar una vida en la ciudad en condiciones justas y equitativas.

Ciclopaseos en la ciudad fue presentada por Acción Ecológica – Biciacción al Municipio. (Memorias Taller – Ciclovías para Quito, febrero 2003). En las memorias enfatizan que a pesar de que los principales problemas surgidos en cuanto al mal manejo del transporte en Quito se dirijan hacia la contaminación del aire, la congestión vehicular, y el maltrato a los usuarios del transporte público, las posibles soluciones no deben ser leídas como una contribución plena al mejoramiento de las condiciones ambientales, sino la búsqueda de respuestas a los malestares urbanos que existen en la actualidad, como la escasez de espacios públicos y ciudadanos. El principal reto que evidencian es la participación ciudadana, ya que únicamente una sociedad civil organizada puede promover tanto la existencia real como la recuperación de lo público y sus espacios, la ocupación y la presencia de los pobladores de la ciudad en parques, calles, plazas, con fines de crecimiento ciudadano y democrático.

Como el Informante F señala, el Ciclopaseo de Quito, nació desde este espacio con la intención de fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad y a la vez ir rompiendo con los diferentes tabús alrededor de la bicicleta (geografía, topografía y clima). El Ciclopaseo dominical no fue una cuestión programada ni tampoco prevista, lo central era la creación de ciclovías y encontrar una estrategia para que esto se sea posible en Quito. El Ciclopaseo emulaba una ciclovía y además brindaba un espacio seguro para practicar el ciclismo urbano.

El 22 de abril del 2003 se anuncia oficialmente el Ciclopaseo de Quito, bajo el título: “Vamos al Centro en Bici” y tiene como justificativo el “Mes de la Salud”; básicamente se lo presenta como una actividad recreativa, a pesar que se menciona a breves rasgos la intención ambiental y de ciclovías permanentes. (Diario el Comercio, 4/21/2003) Se hace una campaña intensa por medio de radio, televisión y prensa promocionando la actividad. El 27 de abril se realiza el primer Ciclopaseo de Quito, con una extensión de 10 kilómetros desde la Tribuna Sur hasta la Carolina pasando por el Centro Histórico. Según el InformanteB, en una entrevista realizada para esta tesis, en este primer Ciclopaseo participan 8.000 personas. Por medio del Ciclopaseo, Biciacción se da a conocer a nivel

público como los organizadores de esta actividad, pero están presentes otras organizaciones como el Comité de Gestión de Ciclovías para Quito, el Distrito Metropolitano de Quito, la Policía Nacional, la EMSAT, la Federación Nacional de Ligas Barriales (Fedenaligas), Cooperativa Solidaridad Quitumbe, Centro de Investigaciones Ciudad, Acción Ecológica y Club Correccaminos.

Es importante señalar como el Ciclopaseo permitió la visibilización del Movimiento en los medios masivos de comunicación. De esta manera los medios, y especialmente la prensa, se convirtieron en los termómetros de la opinión pública con respecto al Ciclopaseo y al transporte en bicicleta. Por medio de los artículos se puede evidenciar como la ciudadanía y el municipio, a través de los años, ha acogido las ideas del Movimiento y cuáles han sido las críticas al mismo.

Al inicio el Municipio de Quito entrega este proyecto a Aurelia Sosa, encargada del departamento de deportes, sin embargo la noción de movilidad y ambiente no estaba presente en este acercamiento y por eso se pasa la coordinación desde el Municipio de esta actividad a Diego Carrión. El Municipio de Quito gestiona el Ciclopaseo basándose en una especie de minga interna municipal. Por ejemplo Quito Cultura³⁴ ha dado un fondo pequeño al año, para gestionar actividades culturales en el Ciclopaseo, mientras que Vida Para Quito³⁵ hace una asignación por temas ambientales, la Empresa de Agua Potable da abastecimiento de agua en los Ciclopaseos, la Policía Nacional da bicicletas a la cruz roja para que puedan hacer patrullaje y apoyo para poder cerrar calles y controlar el tráfico de automóviles.

“No existe en el municipio una dependencia destinada específicamente al Ciclopaseo, a veces aparece la corporación de turismo u otro entidad municipal porque hay un tema que le interesa y que el Ciclopaseo

³⁴ Instancia del Municipio de Quito encargada de gestionar proyectos culturales en la ciudad.

³⁵ Instancia del Municipio de Quito encargada de generar proyectos para la protección del medio ambiente en la ciudad.

dominical puede estar enfocado a eso; si hay una base de financiación determinada para el Ciclopaseo desde el municipio, pero pequeña, proporcionado a las actividades que se realizan; es por eso que los jóvenes, tanto en la época de Biciacción, como de Ciclopolis ahora, hacen autogestión y consiguen auspicios.”

InformanteB, Municipio de Quito, Mayo 2008

“El Ciclopaseo es el resultado de todo esto, que empezó como este activismo, que empezó de una forma bien contestataria, anarquista en algunos casos, que se transformó en un tema institucional, que claro dio resultados. EL Municipio creyó en nosotros, claro el Actor E, acompañado de otros colaboradores, pudo crear lazos con el gobierno local, que no se daban mucho, si consideramos que fue una propuesta ciudadana.”

InformanteD, Ciclopolis, Mayo 2008

Lo más importante que demuestra la organización del Ciclopaseo para este estudio, es el cambio de estrategias, que pasan de ser individuales a estrategias de redes y, de focalizarse en objetivos particulares a la articulación de objetivos generales con alto valor simbólico. (García, 2001). Las redes o bien son informales e invisibles o sumergidas en redes formales, como es el caso de los ABC y con mayor permanencia y visibilidad, como es la “Ciclovías Unidas de Latinoamérica”. En tanto estrategia para difundir sus demandas y politizar la problemática ambiental, se cambió de una visión confrontativa, como lo demuestra el proyecto “Viernes de Pedales”, a una estrategia para coincidir voluntades y crear alianzas con las instituciones formales, como es el Ciclopaseo. Es así que el objetivo de la organización ya no solo la movilización en bicicleta, sino que también se complementa con el ambiente, espacio público, entre muchos otros. Una vez que se realiza el taller de “Ciclovías para Quito” y que se establecen alianzas estratégicas entre Biciacción y las diferentes organizaciones, comienza un nuevo período para este movimiento social. Este grupo pasa de ser contestatario y activista al diálogo, y se concentra en buscar las coincidencias con las instituciones oficiales y con las ONG. Es por eso que el proceso de institucionalización constituye también un cambio de estrategia.

Es necesario apuntar que el Movimiento Social es de por sí una institución social, y cuando hablamos de institucionalización hacemos referencia a diferentes procesos. Uno de

rutinización de la acción colectiva por el cual se eligen de forma casi automática unas rutinas de acción ya “culturalmente” establecidas. En este sentido la profesionalización e institucionalización que sin duda caracterizan hoy a muchos grupos no han supuesto una equivalente desradicalización de las protestas (Grau – Ibarra, 2000).

Asimismo, institucionalización quiere decir inclusión y quiere decir que quien usa de determinadas rutinas tiene garantizado el acceso a la negociación con las instituciones. Tales prácticas ciertamente existen hasta el punto que los movimientos cambian sus tácticas hacia aquellas aceptadas por el poder porque no perturban el proceso político convencional. (Grau – Ibarra, 2000). Como el Informante D señala, la institucionalización y la vía de la gestión eran vías necesarias, todas las experiencias con respecto a la promoción de la bicicleta en otras ciudades latinoamericanas, han pasado por procesos similares: ciclismo, voluntariado, organización más formal, fundación; este proceso se evidencia en la red de Ciclovías Unidas de Latinoamérica que es totalmente institucional, como en los Furiosos Ciclistas de Chile.

El Ciclopaseo es el resultado de este cambio de estrategia. Ninguno de los integrantes de Biciacción pensó que iba a tener tanto éxito este proyecto, y es lógico que hayan existido reservas, ya que iban ocho años de lucha sin mucho eco en la sociedad quiteña. Solo pensar que con el proyecto de los “viernes de pedales” la máxima asistencia fue de 100 personas, a 60000 personas en los Ciclopaseos, este movimiento ha aumentado, indudablemente, su poder para convocar a las personas. Y esta convocatoria se va a ir evidenciando cada vez más, ya que al comienzo se realizaba el Ciclopaseo una vez al mes, pasa a cada quince días para concluir al primer año con una asistencia masiva de 30000 personas donde ahora se registran hasta 60000. (Informante E, Ciclopolis, Mayo 2008). Solamente considerando que en el 2001, dos años antes del primer Ciclopaseo, se convocó la primera caravana de bicicletas al Centro Histórico con una asistencia máxima de tres mil personas, mientras que en el primer Ciclopaseo se contabiliza ocho mil, lo cual significa que se duplica la cantidad de asistentes.

Es por esto, que al finalizar el primer año de funcionamiento del Ciclopaseo (2003) se firma un convenio para realizar el Ciclopaseo por los próximos seis años, y se hace formal la relación entre Municipio y Biciacción. Además, al Alcalde Paco Moncayo se lo hace miembro honorario de la fundación. Sin este apoyo municipal otras instituciones estatales, como la Policía Nacional, no hubieran apoyado tan directamente este proyecto. A la final, el Ciclopaseo se ha constituido para el Municipio, como para el alcalde en particular, en un compromiso con la ciudad y con la ciudadanía.

3.1.4 Relación Municipio de Quito y Movimiento

Independientemente que el discurso del Municipio de Quito y del Movimiento sea relativamente homogéneo para la movilidad y, que la democracia participativa sea un pilar para esta relación, uno de los obstáculos para resolver conflictos ambientales es la diferencia que existe entre ambos en la brecha entre la significación del Ciclopaseo para el Movimiento y para el Municipio.

La alianza entre el Municipio de Quito y Biciacción fue tal vez una cuestión tan espontánea como el propio Ciclopaseo. Es evidente que este grupo de jóvenes no eran desconocidos para algunos miembros del municipio, considerando que a partir de la caravana de bicicletas al centro en el 2001 y el trabajo con Acción Ecológica, ya existían acercamientos previos. Sin embargo, en el 2001 esta relación no se intensifica, desde el lado de la organización de jóvenes, como Diego Puente señala, por la falta de apoyo de la administración centro. Por el lado del Municipio esta primera experiencia tuvo muchos problemas sobre todo de organización y por eso no se promociona un Ciclopaseo extenso hasta dentro de dos años, aunque actividades más pequeñas, como caravanas nocturnas, se llevan a cabo en ese período.

Ya cuando Biciacción se legaliza y nos unimos con el “poder” fue otra cosa, y es otra cosa que yo he descubierto y que me cambió la vida... la verdad. Siempre yo he estado desde el activismo, desde la confrontación, desde señalar los errores del

otro, de la actividad pública, del gobierno, de las empresas, de los conductores, del que sea.

InformanteE, Ciclopolis, 2008

La cercanía de Biciacción con el Municipio de Quito les abre una nueva variedad de posibilidades, y otra perspectiva de manejo de la organización y sus proyectos. El Ciclopaseo y a la fundación Biciacción se los comienza a manejar desde un acercamiento tecnocrático, y como el InformanteE señala “más profesional, menos activismo más institución”. Para este integrante, el acercamiento institucional al activismo de la movilización implicaba crear estructuras sólidas alrededor del tema, para que esto perdure en la sociedad quiteña más allá de las personas que hacen la institución. (InformanteE, Ciclopolis). Esto significó dos procesos simultáneos, que responden al cambio de estrategia ya mencionado: por un lado la especialización de los integrantes en los temas de movilidad y, por otro, el cambio de voluntarios a asalariados de la fundación.

El primer proceso al cual me refiero hace alusión a que Biciacción pasó de ser un grupo de jóvenes a ser una fundación establecida institucionalmente, lo cual significó grandes cambios en los integrantes y en su forma de accionar. Un paso importante fue el marketing, que tal vez fue una estrategia que en el pasado nunca antes habían decidido adoptar. Se hizo una campaña gráfica, se pensó en un logo que represente los ideales de la organización, así como también manejar un concepto en los medios; todo esto fue principalmente a partir de analizar las vivencias en el Ciclopaseo, para darle un mayor contenido. Es así que surgen slogans como: “El Ciclopaseo: una ruta con varios sentidos”.

La profesionalización de los integrantes es central para poder establecer acercamientos no solo con los funcionarios municipales sino con los diversos actores de la ciudad. Lógicamente en el tiempo de Acción Ecológica estos jóvenes conocían el tema y pudieron establecer alianzas con otros grupos similares en Latinoamérica, por ejemplo Furiosos Ciclistas, pero a partir de Biciacción esas alianzas son con otro tipo de organizaciones, como es Ciudad Humana de Colombia, que son más institucionales y menos activistas. También existe un proceso fundamental en los jóvenes que pasan de ser

voluntarios/activistas a especialistas en el tema de movilización, por lo cual ya sus opiniones serán cada vez más escuchadas, tal vez más la de Actor E que la de otros, pero los medios de comunicación ya les brindan un espacio de expresión. Este espacio adquirido por Biciacción genera que muchas organizaciones se unan al Ciclopaseo para que puedan expresar sus opiniones y necesidades; es así que cada semana el Ciclopaseo se concentra en un tema específico como son la de los gays, de niñez, la salud, en fin con diferentes fines pero todos utilizando un mismo espacio.

Tal vez lo más importante de la profesionalización fue la creación de un capital simbólico³⁶ alrededor del tema de la bicicleta, y por consiguiente de la movilidad sustentable como del ambiente urbano. El capital simbólico solo existe en la medida que es percibido por los otros como un valor, es decir que se basa en un consenso social sobre el valor que se le da a determinada práctica, objeto o acción. De tal manera que, para que algo sea percibido como “algo de valor”, se genera toda una serie de acciones cuya función es la construcción de la creencia que reconozca a ese “algo” como “valioso”. (Touraine, 1998)

El acercamiento a una estrategia institucional de los integrantes va a estar presente en Biciacción y de igual manera en Ciclopolis, a pesar que los integrantes de la primera organización se definan como más activistas. Como el InformanteD señala, en una entrevista realizada para este estudio, los integrantes de Biciacción, posteriormente de Ciclopolis, optaron por la vía institucional como una de las maneras, para llegar hacer más proyectos de movilidad y tener mayor apoyo. Con esto no están deslegitimando a los colectivos no institucionales, sino que estas otras organizaciones simplemente optan por otra vía de expresión, que de igual manera apoyan a pensar en la movilidad en la ciudad, pero que si no es bien enfocada esa fuerza y energía se puede disolver en el intento. Es así

³⁶ El capital simbólico es una propiedad cualquiera, fuerza física, valor guerrero, que, percibida por unos agentes sociales dotados de las categorías de percepción y de valoración que permiten percibirla, conocerla y reconocerla, se vuelve simbólicamente eficiente, como una verdadera *fuerza mágica*: una propiedad que, porque responde a unas "expectativas colectivas", socialmente constituidas, a unas creencias, ejerce una especie de acción a distancia, sin contacto físico. (Bourdieu, 1997)

que el lado institucional ha llegado a influenciar a los ciclistas y a generar que busquen nuevos espacios en el marco municipal y hasta cambiar esas estructura.

“Ya que nosotros nos damos cuenta que por el lado institucional logramos muchas cosas !imagínate estando arriba!, o sea teniendo un grupo, una minoría activa que sea la cabeza del municipio, alcalde joven, concejal joven, en fin los pensadores de la ciudad jóvenes.”

InformanteD, Cilopolis, Mayo 2008

Es también necesario señalar que la cercanía entre el Movimiento, específicamente Biciacción, con el Municipio, significó crisis institucional interna de esta fundación, y su eventual escisión. Evidentemente este cercanía no fue la única causa para dicho rompimiento, estaban también otros factores como la propia heterogeneidad del movimiento. Los que estaban contra ese acercamiento señalaban la dificultad de poder tener un distanciamiento crítico del Municipio desde una posición tan comprometedora.

Que el municipio nos haya apoyado desde nuestros inicios no significa que nos debemos quedar callados. Ese horizonte político, como sucede en muchas organizaciones cuando se institucionalizan, y se vuelven light, puede suceder con Biciacción; de hecho sucedió, antes de que yo entre a la presidencia, y que como mujer y como presidenta si es más complicado, lo dijo así frontalmente. Aquí desgraciadamente, todavía si radica dos cosas: una tibieza en las posiciones, y cuando te vuelves radical o abiertamente confrontativo puede ser juzgado de loco, o de conflictivo. Entonces yo, me he cuidado también de esto, pero tenía claro hacía donde quiero ir y ver como Biciacción debe enrumbarse y tener el horizonte, ese es una meta.

InformanteF, Biciacción, Mayo 2008

Esta disputa denota dos importantes cuestiones: primero que mientras que para el Municipio los proyectos de promoción de la bicicleta son para la recreación, uso de los espacios públicos, salud de la ciudadanía y medio ambiente, para los integrantes de Biciacción, el Ciclopaseo es un posicionamiento político.

Es verdad que los integrantes de Biciacción sabían que el Ciclopaseo era el medio para poder posicionar el tema de la bicicleta en la ciudad, lo cual se logró, pero para ellos también implicaba establecer a la bicicleta como el medio de transporte urbano, compartir los espacios que en el pasado habían sido vetados para la bicicleta y poder generar una cultura ciudadana de respeto. Pero estos objetivos no solo se logran por medio del Ciclopaseo, sino por generar normas públicas que incentive a los ciudadanos a utilizar otros medios de transporte, para así desmotivar el uso del automóvil privado. La ciclo-Q puede ser el primer paso para que los objetivos de la organización y el Movimiento se lleven a cabo, aunque un factor que influye directamente es si la ciudadanía aceptó a la bicicleta como una alternativa de transporte en la ciudad.

“Yo creo que el municipio tiene mucho miedo al qué dirán de los carros, considerando que son el 20% de la ciudadanía, por eso no creo que no se ha implementado la ciclovía de una forma mucho más radical e incisiva en el espacio público y en el concepto de movilidad, en los patrones de movilidad de la gente. Yo todavía veo que sigue siendo una cuestión de recreación, o sea está bien los cilopaseos para los domingos, pero este no es nuestro fin. El fin es que la bici sea una cosa de todos los días, y eso implica tomar una posición, que hasta cierto punto implicará tener una distancia política, sin necesidad de confrontar, pero si de cuestionar un poco, las otras decisiones que nos afectan a nosotros como ciclistas.”

Informante F, Biciacción, Mayo 2008

Con respecto al segundo punto de la escisión de Biciacción, muestra que el proyecto del Ciclopaseo rebasó a la propia organización que lo promovía. Cuando se desata esta disputa, el arreglo al cual llegan es separarse en dos organizaciones, Biciacción y Ciclopolis, pero la última, más cercana al Municipio, mantiene el Ciclopaseo, que es el proyecto estrella y el cual les ha dado reconocimiento a los ciclistas. A pesar que el Informante B señala que el nombre de Biciacción fue algo que se quedó en la gente y que se identificaba con las bicicletas y el Ciclopaseo, considero que la escisión entre la actividad y la entidad organizadora no implicó complicaciones desde la aceptación de la ciudadanía. Creo que esto se debe a que el Ciclopaseo fue lo que realmente quedó en el imaginario de las personas independientemente de quienes eran los organizadores. Ahora es un reto enorme para las organizaciones posicionarse en la ciudad, dado que ya hay dos que hacen

básicamente el mismo trabajo de promoción de las bicicletas, solo que unos mucho más cercanos al municipio. Parece que si bien Biciacción organiza nuevos Ciclopaseos en las zonas periféricas de la ciudad, la organización que mantenga el Ciclopaseo de Quito, es decir Ciclopolis, va a hacer la más fuerte por la alianza cercana con el municipio y con la comunidad.

La política del Municipio de Quito está basada en la negociación y el diálogo con los diversos actores que conforman la ciudad. Santillán y Varea en un artículo donde analizan el tratamiento de las pandillas en la ciudad de Quito y Guayaquil, ponen en discusión el gobierno de la ciudad³⁷ de estos municipios para los temas de juventud y las pandillas juveniles. Según dicho artículo, el Municipio de Quito asume a los jóvenes, como actores de voz y decisión política, donde busca un entendimiento del mundo simbólico y cultural de la juventud, capacitación y educación de las prácticas juveniles y la participación y ciudadanía a través de la creación. (Santillán – Varea, 2008). Este acercamiento del Municipio de Quito con los jóvenes concuerda con la prioridad a la participación, como se mencionó anteriormente, pero también con la negociación que es el pilar de la gestión de la municipalidad. Por ejemplo, en casos tan diversos como la ubicación del nuevo aeropuerto, el botadero del Inga o la reubicación de los vendedores informales del Centro Histórico, el Municipio ha priorizado la negociación con los sectores involucrados para llegar a acuerdos. En consecuencia, las políticas públicas que propone el Municipio tienen como objetivos, implícitos e explícitos, el incorporar a los ciudadanos en los proyectos buscando que estos asuman responsabilidades de gestión e implementación. En suma se busca desarrollar esquemas de co-gestión entre el gobierno y la ciudadanía. (García, 2001).

El discurso municipal de movilidad sustentable, con respecto al Ciclopaseo y con la urbe en general, se verá desarrollado a lo largo de los cinco años en los cuales la actividad ha tenido vigencia y acogida en la ciudad. La implementación del Ciclopaseo es una política del gobierno de la ciudad, a pesar que para el Municipio, como lo señala el Informante B, en una entrevista realizada para este trabajo, no hay política de por medio. Para el Municipio

³⁷ Gobierno de la ciudad se refiere a las políticas que asume un Municipio para el manejo adecuado de la ciudad, según lo que este Municipio considere apto para las mismas. (Carrión, 2004)

una cuestión fundamental de este proceso de afianzamiento del Ciclopaseo en la ciudad, fue que no sea esta institución la que organiza, sino que son personas preocupadas por la movilidad en la ciudad y que tienen propuestas para su mejoramiento.

“Pero un tema importante en todo esto es que es cero política. Cuando sale el alcalde nunca ha hecho escándalo, sale como cualquier ciudadano hacer ejercicio, lo cual también ha constituido un éxito, dentro de toda la estrategia se concibió que no se va a meter lo político dentro de los proyectos, es una actividad pacífica, ciudadana, de la ciudad, y por lo tanto no puede estar contaminado en que se va a salir con propaganda y banderitas, cero de contaminación con política porque eso a la gente le molesta”.

InformanteB, Municipio de Quito, Mayo 2008

Es lamentable que el Municipio no reconozca la existencia de un lineamiento político al desarrollar los programas de movilidad sustentable en la ciudad de Quito, y tal vez por este desconocimiento se pudo desprender el por qué del doble discurso del Municipio con respecto al transporte en la urbe.

En el primer capítulo de la tesis se trató sobre como las ciudades contemporáneas son un complicado entramado social, ecológico, político y económico, donde la movilidad juega un papel central. La energía es central para el funcionamiento de la ciudad, pero hay que tener en cuenta que los centros urbanos atraen dicha energía dependiendo del poder político. En la actualidad la ciudad crece a través de innovaciones tecnológicas o culturales competitivas y poder político, lo cual implica que usará más energía y materiales. Por lo tanto, las políticas de gobierno de la ciudad deben salvaguardar el equilibrio entre las variables de población, recursos y medio ambiente.

Sin embargo, esta política de gobierno, genera que el Municipio sea influenciado y relacionado con los efectos positivos de esta actividad. El Ciclopaseo ha generado efectos positivos dentro de la institución del Municipio, según el Informante B, efectos más bien de motivación, el personal se siente complacido de tener un Municipio que apoye este tipo de proyectos.

A la vez el Ciclopaseo ha representado un reconocimiento en la comunidad internacional para la ciudad de Quito, donde por medio del Ciclopaseo se ha “enverdecido” y se ha convertido en una ciudad que busca la sustentabilidad y la integración ciudadana. Este reconocimiento se evidencia con el premio otorgado por la Organización Mundial de la Salud, OMS a Biciacción con el Municipio de Quito, llamado “Ciudades Activas – Ciudades Saludables” en la categoría recreación y deporte. El jurado señaló que el Ciclopaseo en Quito presenta no solo un excelente ejemplo de cómo una Fundación, que representa los deseos de la comunidad, y la municipalidad pueden trabajar juntos, sino también una forma de mejorar la actividad física y, por consiguiente, la salud de sus habitantes a través de actividades divertidas en los espacios tradicionalmente diseñados para los autos. (Diario El Hoy, 07/07/2055).

Esta alianza estratégica entre la sociedad civil y el Municipio, además que motivados por el éxito del Ciclopaseo, se abre el espacio para que se generen nuevas organizaciones con respecto al análisis de la ciudad. El grupo más importante que se crea es el colectivo: “Quito Para Todos”, que a partir de la constatación de la presencia masiva de automóviles en Quito y de los problemas que ocasiona para la ciudad, buscan dar soluciones que permitan el respeto, no solo al ciclista, sino también al peatón y a los usuarios del transporte público. Su principal acción es desalentar el uso del automóvil privado por medio del mejoramiento del sistema público de transporte. Pero también están otras acciones como el apoyo a barrios de la ciudad para mejorar sus espacios públicos. Los que conforman este colectivo son: Biciacción, Acción ecológica, Asociación de Peatones de Quito, Club de protectores de Flora y Fauna, Ecogestión y el Colectivo vida de Barrio.

El principal proyecto de este colectivo es el “Día sin carros”. Esta es una actividad que sucede alrededor del mundo y prohíbe un día en la tercera semana de septiembre, que se celebra la semana de la movilidad, transportarse en automóvil privado. En el caso de Quito, y como el Colectivo señala, se apela a la voluntad ciudadana, es así que la propuesta es un día salgan los carros con número par en la placa y se queden los impares y, al día siguiente se quedan los impares y salen los pares. El 22 de septiembre del 2005 se hizo el primer día sin autos en la ciudad. La concentración fue en el carril central de la av. De los Shyris,

frente a la tribuna, donde se colocó un trolebús que transporta a cerca de 200 personas y 180 autos privados. El fin de la demostración era concientizar a las personas del espacio que ocupa un bus en la vía pública, frente al número de vehículos equivalente a las personas que viajarían en él. (Diario El Hoy, 21/09/2005)

Lamentablemente este proyecto no ha tenido acogida en la comunidad quiteña y, a diferencia del Ciclopaseo, está no es una actividad recreativa sino implica un esfuerzo personal que las personas todavía no están dispuestas a asumir. Lo cual también hace preguntarse, sin ninguna respuesta posible, el porqué los 30.000 usuarios del Ciclopaseo dominical no apoyan la iniciativa. Sin embargo podemos apuntar que si tal vez la estrategia de los jóvenes pro bicicleta hubiera sido iniciar con la ciclovía, tal vez el tema de las bicicletas y de la movilidad no hubiera entrado en la sociedad quiteña por que implicaba igualmente un compromiso ciudadano. También cabe anotar que en la actualidad este Colectivo está conformado por menos organizaciones que las que formaron parte en el inicio, y que las organizaciones del Municipio de Quito, como la CORPAIRE, han salido de esta iniciativa.

Indudablemente el apoyo del Municipio de Quito era, y es hasta ahora, necesario para empezar abrir espacios de trabajo y de reflexión en la ciudad, sobre todo con un tema tan complejo como es el de las bicicletas. Sin el apoyo municipal, no se hubiera podido levantar a Biciacción y después poder crear una nueva organización como es Ciclopolis. La particularidad del Ciclopaseo en Quito es que está manejado por una sociedad civil apoyada por el municipio, donde en el resto de ciudades de Latinoamérica están hechas por el Municipio exclusivamente. Pero a la vez el Municipio también se ha beneficiado de esta alianza, ya que por un lado para la ciudadanía ha adoptado un proyecto que ha sido democrático ya que beneficia a todos los estratos sociales, e internacionalmente ha asumido una posición de ciudad sustentable.

3.1.5. El Ciclopaseo

Este es el proyecto estrella del Movimiento. Emergió en un contexto de necesidad de espacios públicos en las ciudades, donde desde una actividad de recreación generó una

nueva percepción urbana. Esta conciencia Ambiental fue creando a la vez una conciencia ciudadana frente al espacio público. Todo esto constituyó una nueva mirada a la ciudad de Quito.

En este punto de la investigación creo que es necesario anotar que a pesar de que el objetivo principal de la misma no es el Ciclopaseo y el éxito en la sociedad quiteña, lo cual implicaría otro acercamiento y una investigación de campo mucho más extensa, es necesario considerar la aceptación del mismo, puesto que así se evidencia la efectividad de las propuestas de los movimientos sociales a favor de la bicicleta, como también si los ciudadanos están dispuestos a asumir estas opciones personales para dar un cambio en la vida urbana.

El éxito del Ciclopaseo no puede ser contestado de una manera lineal, ya que no existe una respuesta absoluta. Sin embargo, el cambio de estrategia de la organización sí puede ser considerado como un factor determinante para dicho éxito. Pero también en este proceso están presentes diferentes factores que responden al ámbito institucional y a las percepciones de los ciudadanos. Todos los que coordinan el Ciclopaseo, Biciacción – Ciclopolis – Municipio de Quito, concuerdan que esta actividad no es del municipio o de las organizaciones, es de la ciudad y de la población quiteña.

Nuevamente retomando los análisis del primer capítulo, las ciudades modernas tienden a privatizar los espacios públicos y a enclaustrar a los ciudadanos a los lugares de vivienda. El sistema de transporte en la ciudad acentúa aún más estos efectos y privilegia el uso del automóvil sobre el bienestar de la comunidad. La ciudad de Quito no ha sido una excepción a este proceso de privatización de los espacios públicos. Hoy en día los espacios de esparcimiento en las ciudades son privatizados, mientras que los espacios verdes rebasan su capacidad de carga. En esta coyuntura nace una actividad que se caracteriza por convocar a todos los estratos ciudadanos y que une a la ciudad.

“El Ciclopaseo tiene una cualidad, está en el espacio público de toda la ciudad. Convoca a toda la gente de todos los estratos. Todo el mundo sabe

del Ciclopaseo, porque todo el mundo lo ve, no todos van, pero alguien conocido ha ido.”

InformanteE, Ciclopolis, Mayo 2008

Como vimos en la sección anterior el Ciclopaseo nació con el objetivo de fomentar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, pero a esta meta a través de los años se aumentó el objetivo recreativo. Cada quince días, los domingos, vemos a lo largo de 20 kilómetros en Quito a familias enteras o grupos de amigos que retoman las calles de la ciudad para la comunidad. Esta actividad no cuesta nada, no es necesario buscar estacionamiento, y puede participar cualquier persona, ya que la vía no es solo para la bicicleta sino para cualquiera que no utilice un medio motorizado. Se ha creado una nueva dinámica dominical, ya que en vez de ir a caminar dentro de un centro comercial o de los parques abarrotados, hay la posibilidad de una actividad recreativa, sana y gratis. Después de cinco años de Ciclopaseo la mayoría de quiteños han aprendido a utilizar la bicicleta en la ciudad, a pesar que solo es en el espacio del Ciclopaseo que es el lugar más seguro para practicar el ciclismo urbano.

Esta actividad deportiva-recreativa ayudó a desmitificar el uso de la bicicleta en la ciudad, puesto que es posible practicar el ciclismo sin que la geografía sea un impedimento, y si el pedalear rebasa las condiciones físicas simplemente se puede empujar la bicicleta. Esto ha permitido pasar al proyecto de tener una ruta para el transporte y, a proponer el tema de la bicicleta como medio de transporte y sobrepasar el tema recreativo. El Ciclopaseo es una actividad recreativa global, ya que convoca a todo el mundo, y no solo se concentra en la bicicleta, sino también caminata, patinaje, trotar, y por eso tiene un carácter aglutinante, es decir genera una sociabilidad de la ciudad mucho más intensa.

A pesar que esto ha sido una iniciativa recreativa, ha generado en la sociedad quiteña nuevas perspectivas con respecto a la movilidad en la ciudad. Esto se evidencia en que el tema de la bicicleta está presente en los medios de comunicación, radio, televisión, prensa, lo cual significa que el tema de la movilidad es primordial, y sobre todo una movilidad sustentable. La temática de las bicicletas se ha convertido en un tema de la ciudad. Para el Movimiento social, esta nueva consciencia no es una moda, es una percepción que se está

asimilando y que crea una nueva cultura urbana, donde el Ciclopaseo ha cumplido su objetivo de acercar a la gente al uso de la bicicleta.

“Yo creo que como sociedad Quito esta un paso adelante, estamos evolucionando como sociedad. Porque ya todo el mundo habla sobre la bicicleta, sale en los canales de televisión, en la radio. El tema de las bicis ya se ha convertido en un tema de la ciudad. Y ventajosamente no es una moda, es algo que está quedando. Y en esto si el ciclopaseo ha cumplido su objetivo de acercar a la gente al uso de la bicicleta, para así romper mucho mitos, el clima, la topografía, de si jalare o no. El ciclopaseo ha cambiado la percepción de la ciudad para los quiteños, hasta se dan cuenta de la topografía de la ciudad, algo que el auto no te permite sentir. Sin embargo, todavía hay mucha gente que no está del todo convencida de andar entre semana en bicicleta, ya que es un estado de percepción.”

Informante F, Ciclopolis, Mayo 2008

Un aspecto importante del Ciclopaseo es la característica de mediación, donde es un proyecto que no confronta, que invita a la ciudadanía a participar. Por eso a los Ciclopaseos dominicales se les ha añadido otras actividades culturales para poder incluir a un sector de la población mucho más amplio. Así Biciacción o Ciclopolis, conjuntamente con el Municipio de Quito, han demostrado que se puede generar una actividad recreativa que eduque en nuevos valores urbanos y que convoque a la ciudadanía sin afectar mayormente a un conglomerado. El hacer estas acciones parte de la política de generar opciones de distracción, de recreación, basados en el tema de las bicicletas.

El Ciclopaseo de Quito no fue concebido como una actividad de recreación, para los del Movimiento, sin embargo este giro que tomó la actividad fue pertinente porque brindó un espacio de esparcimiento necesario para la ciudad. Además, a pesar que parece una simple actividad dominguera, se ha convertido en un símbolo de la ciudad y de los cambios políticos y culturales que se están generando. Sin embargo, todavía es necesaria una estrategia para que a partir de este espacio se pueda difundir una conciencia social con respecto a la movilidad en la ciudad y una conciencia ambiental.

“Yo nunca imaginé que el Ciclopaseo iba hacer una cosa grande, muchas veces he llorado de la emoción. Antes yo conocía a todos los que salían en bici, pero ahora yo no les conozco a la mayoría, y eso está bien, es chévere.”

Y así veo que cada día los periódicos hacen noticias de los ciclistas y eso es hermosísimo por que el tema ya no es de Biciacción o de Ciclopolis, y eso es lindo.”

InformanteE, Ciclopolis, Mayo 2008

Muchos de los temas que surgieron alrededor de la bicicleta se han ido descubriendo en el transcurso de los cinco años de Ciclopaseo, siendo estos nuevos temas los que han causado mayor impacto en la población y que han contribuido al éxito de la actividad en la ciudad. Es así que los integrantes de Biciacción comienzan a leer el tema de la bicicleta desde otra perspectiva, sobre todo desde la perspectiva de la ciudad y del espacio público, del encuentro de la sociabilización, del respeto, del espacio familiar. Cada domingo de “Ciclopaseo” los quiteños utilizan las calles de otra manera y esto ha generado nuevas apreciaciones sobre la ciudad. Y hay que apuntar que la recreación ha sido el punto de partida para generar estos nuevos sentidos urbanos. Es cierto que para muchas personas el Ciclopaseo es solo una actividad dominical deportiva y de fin de semana, pero también para muchos otros ha sido el semillero de una nueva conciencia ambiental y ciudadana.

El Ciclopaseo ha cambiado la percepción de la ciudad para los quiteños, redescubren una ciudad que entre semana está inundada de smog, carros y agresividad. Se dan cuenta de la topografía, de las cuestas y desniveles, algo que el automóvil no te permite sentir. Es así que personas que viven en la zona norte de la ciudad descubren el sur y viceversa, conociendo nuevos lugares de la ciudad, redescubren la ciudad. Por lo tanto, la urbe se presenta amigable ya que se convierte en un patio de juegos para los ciudadanos. De esta manera se puede generar una cultura ciudadana más democrática, la ciudad en bicicleta no discrimina.

Los integrantes del movimiento demostraron por medio del Ciclopaseo que el ciclista es un ser humano distinto porque tiene una diferente percepción de la ciudad. Al utilizar la bicicleta está presente el tema de la libertad, de moverse con el propio esfuerzo, de no necesitar dinero para poder llegar a todo lugar. Para los integrantes del Movimiento esta actitud no está solo en ellos, sino también en las personas que utilizan la bicicleta para llegar a su lugar de trabajo, como los guardias o los jardineros, o para llegar a su lugar de

estudios, como algunos estudiantes universitarios. El uso de la bicicleta es una actitud hacía la ciudad. (Informante E, Ciclopolis, 2008)

Pero a la vez, la persona que opta por la bicicleta como medio de transporte cotidiano se enfrenta a una ciudad agresiva, desde el punto de vista del sistema de transporte, ya que no le respeta; para andar en bicicleta en una ciudad con estas características es necesario convicción, no solo se práctica el ciclismo urbano por una cuestión económica o deportiva, sino por una ideología y decisión personal. A pesar que un aproximado de 30.000 usuarios participa los domingos de Ciclopaseo, ese porcentaje no está evidenciado en el uso diario de la bicicleta, ya que todavía hay mucha gente que no está del todo convencida y que para los organizadores del Ciclopaseo es un estado de percepción. Es verdad que la Ciclo-Q facilita las condiciones de movilización en bicicleta, pero para llegar al lugar de destino, es necesario cruzar calles que no están señalizadas y por lo tanto constituyen un peligro evidente, sobre todo para las personas sin mucho conocimiento de la bicicleta. Lo que ha generado que se piense en una ciudad segura para la bicicleta pero todos los días, con parqueaderos de bicicletas en lugares céntricos como estaciones de buses, troles y ecovías o en edificios administrativos, pero sobretodo se ha pensado en la actitud de los conductores hacía la persona que maneja la bicicleta. (Informante F, Biciacción, 2008)

Para Biciacción, Ciclopolis y el Municipio de Quito el éxito del proyecto después de cinco años se basa en el empoderamiento de la gente. El proyecto no es de Biciacción ni Ciclopolis ni del Municipio, a pesar de que la idea, organización y dinero provengan de estas instituciones, el proyecto en sí mismo es de la gente. Para los jóvenes que iniciaron esto, nunca pensaron que 30.000 usuarios iban a viajar de otro forma, aunque sea cada quince días. La acogida de este proyecto ha sido alentadora, puesto que permite pensar en nuevas iniciativas que permitan cambiar la ciudad. Tal vez en veinte años la gente tenga otra forma de actuar, de entender a la ciudad, y todo gracias al Ciclopaseo y la bicicleta. Como lo señala el Informante D, el Ciclopaseo ha sido la fuente desde donde la gente comienza a ver a la ciudad de otra forma. Posiblemente la mayoría de personas que participan en el Ciclopaseo no tienen una postura, una posición política con respecto al Ciclopaseo y a lo que realmente es. Pero a la final, la toma de las calles por la sociedad es

un ejercicio físico que denota un posicionamiento político sobre el espacio público en la ciudad, ya que se evidencia muchos problemas, y a la vez posibles soluciones. Sin embargo, todavía la bicicleta debe recorrer el largo camino de la recreación hacer un hábito cotidiano.(InformanteD, Ciclopolis, 2008).

El InformanteF considera, que después de cinco años de Ciclopaseo ya existen gente que está consciente de que hay un informantemás en el sistema de transporte urbano, y que este nuevo informantesurge como una presión ciudadana dentro de la planificación estratégica grande del sistema de transporte y a la vez vela por el cumplimiento de las normas y de un medio ambiente sano en la ciudad. El proceso de posicionamiento del tema de la bicicleta, para esta activista, ha sido como un efecto dominó, donde se debe ir midiendo los efectos de los proyectos, por ejemplo cuánta gente ya está utilizando la bicicleta como medio de transporte, pero, a la vez, es necesario que los conductores aprendan que hay un informantemás para que exista respeto en las vías.

A pesar que los organizadores, tanto Biciacción – Ciclopolis- Municipio de Quito, están seguros de que la ciudadanía se ha empoderado del proyecto, cabe señalar que en el colapso del transporte ocurrido en abril del 2008 se propuso, desde el Municipio de Quito pero principalmente desde la Policía Nacional, cancelar el Ciclopaseo hasta que la crisis este resuelta. Esta propuesta generó protestas desde las organizaciones y el Movimiento en general. Para demostrar su descontento proponen hacer una marcha, pero más precisamente una masa crítica en bicicletas, desde el Parque El Ejido hasta la Municipalidad de la ciudad. Como trabajo de campo yo estuve presente en dicha marcha y es lamentable tener que admitir que existieron alrededor de 50 personas y todos pertenecientes a las dos organizaciones o que son del Movimiento. Personalmente considero que esta marcha demostró que si bien la ciudadanía ha aceptado y participa en el proyecto de los Ciclopaseos, no asumen como una prioridad la existencia del mismo. Para los ciudadanos el hacer bicicleta es hacer deporte, para el Municipio es tener iniciativas incluyentes y participativas, mientras que para los miembros del Movimiento la práctica del ciclismo es hacer política.

CONCLUSIONES

La intención de la tesis era investigar como una opción y propuesta individual sobre el uso de la bicicleta llega a influir en un grupo y a crear una propuesta organizativa. Sin embargo, este objetivo fue limitado para la rica realidad social que encontré en el campo de la acción de este movimiento social. El objetivo de este estudio se concentraba en una parte inicial del movimiento, donde se debía considerar tanto los impactos medio ambientales y el contexto socio político que dieron paso a la creación del grupo. Pero el proceso institucional del grupo, como las alianzas con otras organizaciones, constituyen una parte fundamental de la historia y es lo que ha permitido poner en tela de juicio el tema de la movilidad sustentable en la ciudad de Quito.

En los diez años de existencia del movimiento las condiciones en el transporte de la ciudad han empeorado, mientras que la ciudad ha ido creciendo cada día más. Según el último Plan de Transporte de Quito (2008), que todavía está en discusión, el tiempo de viaje promedio para los quiteños, entre su lugar de vivienda y su actividad diaria, es de 45 minutos. Lo cual supone que las actividades cotidianas se concentran en una parte específica de la ciudad, centro-norte, mientras que los lugares de vivienda son en las afueras. (Proyecto de Transporte, 2008). En condiciones así, el proponer usar la bicicleta resulta irrisorio. Para utilizar la bicicleta como medio de transporte, no se debe abogar simplemente a la buena voluntad de los ciudadanos. Se debe perseguir ciertas condiciones necesarias, como son: ordenamiento territorial (las actividades deben situarse cerca del lugar de vivienda), políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta y un cuerpo administrativo que lo aplique, apoyo del transporte colectivo (los buses deben tener el espacio para poder llevar bicicletas) y habilitar vías exclusivas para el ciclista.

El análisis del Movimiento en su conjunto, tanto el inicio, institucionalización y hasta identidad, lo ha construido como un nuevo actor social urbano. A continuación voy a señalar las principales conclusiones a las cuales he llegado con respecto al tema:

- DEL MOVIMIENTO

- La hipótesis central de esta investigación proponía que la propuesta organizativa del Movimiento parte desde el uso de la bicicleta, donde básicamente es un derecho cultural que se expresan por la defensa de atributos particulares, pero confieren a esa defensa un sentido universal. Sin embargo esta hipótesis no reconoce los otros elementos que encontramos al inicio del movimiento. Primero fue esencial la presencia de la fundación Acción Ecológica, ya que si no hubiera sido por los proyectos promovidos por dicha institución los jóvenes nunca se hubieran conocido. El llegar a este lugar denota la preocupación por el medio ambiente que está fuertemente presente en el Movimiento. Como pude ver, los primeros acercamientos a la problemática ambiental son desde un carácter rural, concentrándose en los problemas de deforestación y petróleo. El tema de la movilidad no es un tema planificado, los jóvenes que ingresaron a la fundación no entraron con la intención de fomentar el transporte en bicicleta, sino más bien conocer y apoyar las campañas en contra de los desastres naturales en el Ecuador. Lo cual señala que el uso de la bicicleta no solo parte desde una expresión individual sino también desde un discurso ambiental. Siguiendo los planteamientos de Touraine (1992) vemos que el Movimiento Social partió desde una combinación de conflictos sociales y de participación cultural.
- La característica más importante del Movimiento es la identidad, ya que es la base para perseguir los derechos culturales. El ciclista persigue la movilidad sustentable, pero parte desde la calidad de vida en las ciudades. Es un actor que señala los conflictos del transporte urbano y las injusticias en la movilización de la ciudad. Hoy en día a la lucha del ciclista se suman otras sobre el espacio público, la seguridad urbana y sobretodo el medio ambiente. Este último tema es el que ha dado más fuerza al Movimiento, es así que se convierte no solo en un movimiento social con identidad urbana sino también en un movimiento ecológico. En consecuencia, el ciclista abandera la causa de la movilidad alternativa en la ciudad y

propone a la bicicleta como medio de movilización. Pero también el ciclista busca el reconocimiento de que existe, de que utiliza la bicicleta no solo para transportarse sino también para expresarse como un nuevo actor urbano.

- La bicicleta aparece no como un discurso de sustentabilidad en la ciudad sino como una estrategia de protesta. Indiscutiblemente se utiliza la bicicleta para estas acciones porque representa la sustentabilidad en sí misma, pero la bicicleta no es el fin de esas protestas sino evidenciar la calidad del aire en la ciudad. A partir de estas acciones el tema de la movilidad desde la bicicleta comienza a surgir espontáneamente, pero no es un acercamiento nuevo sino más bien utilizan las propuestas desde los otros colectivos similares en Latinoamérica y Estados Unidos. También por otro lado al enmarcarse este grupo dentro de la lógica de otra organización, como es Acción Ecológica, el tema de la movilidad no es importante ya que existían otras cuestiones ambientales más prioritarias. El único proyecto realizado en esta etapa por la organización son los “Viernes de Pedales”, que no es una estrategia del todo exitosa, puesto que por un lado no pudo causar opinión pública en la ciudadanía, pero por otro lado pudo captar adeptos dentro del mundo ciclista y ambiental. Esta actividad denota el inicio del Movimiento, donde organizar, coordinar y crear un discurso alrededor del “Viernes de Pedales”, fueron las primeras acciones. El proyecto de los “Viernes de Pedales”, hace evidente a los integrantes del movimiento que el número de ciclistas urbanos en la ciudad es muy reducido. Desde esta constatación el Movimiento se propone, como un objetivo principal, generar de más usuarios que utilicen la bicicleta cotidianamente.
- El Movimiento, por lo tanto, es una construcción de flujos desde todos los elementos que le influyen. Es así que los acercamientos teóricos al tema ambiental parten desde la Fundación Acción Ecológica, donde se va configurando el discurso ideológico y político alrededor de la ciudad. Tanto al discurso como a la forma del Movimiento se suman otras perspectivas de los actores pero también desde las redes sociales internacionales.

- Para que exista mayor número de usuarios de bicicletas el Movimiento tuvo que cambiar de estrategia de acción. Optaron por el camino de la institucionalización, ya que por medio de una figura jurídica podían gestionar más proyectos y recursos. La creación de la fundación Biciacción fue un paso necesario para el Movimiento. Pero más allá del cambio de estrategia, la creación de esta fundación, para el Movimiento Ambiental Ecuatoriano, significó una nueva era. Es una fundación conformada por gente joven, no rebasan los 35 años, donde su camino activista ha comenzado desde temprana edad, y que los objetivos ya no son conservacionistas, como sucede con fundaciones como Acción Ecológica o Fundación Natura, sino la generación de una nueva conciencia socio ambiental en los ciudadanos. Además están preocupados por defender derechos culturales, ya no de los pueblos indígenas, sino de las nuevas identidades urbanas. Por último se configuran dentro de los llamados “Movimientos anti-globalización”, donde sin dejar de lado la causa por la movilización sustentable se añaden y apoyan otras iniciativas.
- Ciclopolis fue la solución de la crisis de Biciacción, donde esta crisis no era del Movimiento sino solo de la organización. Puntualizó que no era del Movimiento porque el objetivo central, promover el uso de la bicicleta, no fue cuestionado. De este proceso hay que anotar dos cuestiones importantes. El primer punto a anotar es que a pesar que el grupo interno en Biciacción que señalaba la falta de distancia crítica de la fundación hacía el Municipio, en la actualidad este mismo grupo maneja Biciacción y no ha tomado una distancia de la institución municipal y sigue trabajando conjuntamente. El segundo punto es que la existencia de dos organizaciones que realizan el mismo trabajo, en la misma ciudad y trabajan con el Municipio es bastante complicada. El que existan dos organizaciones, que básicamente hacen el mismo trabajo reduce el poder de presión e influencia con el Municipio como Movimiento.
- También hay que señalar que el Movimiento a Favor del transporte en Bicicletas existe independientemente de las fundaciones que se han formado a partir del

mismo. Indiscutiblemente el nombre de Biciacción, y ahora un poco más el de Ciclopolis, se asocia a la causa de la bicicleta y de los Cilopaseos, pero estas dos organizaciones no son todo el Movimiento. Es así que encontramos otros colectivos más activistas y menos institucionales, como el “ABC” o el “Miércoles de Street”. Mi interés al estudiar las fundaciones del Movimiento, respondió más a los fines investigativos. Hay que tener en cuenta que siempre existirán personas que se movilizan en bicicleta y luchan por su espacio en la ciudad independientemente de que estén afiliados a alguna organización. Los colectivos no institucionales del Movimiento demuestran las raíces activistas del mismo. El fin de estos colectivos es demostrar que existen, que los ciclistas son otro grupo de la ciudad. Ellos usan la calle sin pedir permiso a nadie, especialmente al Municipio de Quito, lo que de por sí denota una forma de protesta y de rebelarse contra la organización de ciclistas institucionalizada.

- Una fortaleza, y a la vez debilidad, del Movimiento, específicamente de las organizaciones, ha sido la elaboración de un discurso de la movilidad pero desde las perspectivas de las ciencias sociales. Lo cual ha permitido construir un discurso ideológico, pero no técnico. Para reforzar sus planteamientos y poder afianzar sus propuestas es necesario la elaboración de estudios técnicos sobre: cantidad de ciclistas en la ciudad, viajes de los ciclistas, tiempo de viaje, y sobretodo constatar, con datos reales, si las emisiones de CO² son menores los días de Ciclopaseo y si está reducción de emisiones se debe a esta actividad.
- A partir de las entrevistas a profundidad con los integrantes de Ciclopolis, no se puede descartar la posibilidad de que en un futuro estos jóvenes se afilien a un partido, o la creación de un partido político independiente, para influir directamente en las decisiones de la ciudad. Personalmente no es una idea descabellada y creo que podría constituirse en el primer partido verde del Ecuador, algo que el Movimiento Ambiental local nunca antes lo ha decidido hacer.

- La última conclusión es que este Movimiento ya no solo es alrededor de la Movilidad sustentable. La temática de la bicicleta como medio de transporte permitió que otras temáticas urbanas fueran emergiendo alrededor de la movilidad. Por tal razón, el Movimiento está abarcando otros tópicos con respecto a un urbanismo más humano y a los derechos sociales urbanos, además que se enmarca dentro de los movimientos antiglobalización. El tema de las bicicletas hace mucho tiempo que rebaso al propio movimiento.

-DEL CICLOPASEO

- El proyecto del Ciclopaseo no fue una actividad planificada por la Fundación, ni mucho menos un objetivo del Movimiento y tampoco una idea novedosa. Este tipo de actividad se venía dando en la ciudad de Bogotá desde el 2001, y como lo señaló el Informante B, en la entrevista realizada para este trabajo, también el Municipio de Quito venía haciendo estos ciclopaseos en menor escala y concentrándose en el carácter recreativo. Sin embargo, desde el Taller “Ciclovías para Quito” se discute y construye una propuesta de Ciclopaseo más elaborada, respondiendo a las necesidades locales y con el objetivo de que las personas en la ciudad se acerquen al uso de la bicicleta. Sin este proyecto el Movimiento no hubiera tenido el apoyo que recibió de la opinión pública y de las instituciones oficiales.
- El Ciclopaseo utiliza los espacios públicos en una actividad recreativa, sana, amigable y aglutinadora, donde intenta que a la par de la diversión crear una consciencia social- ambiental en los participantes. Sin embargo, el éxito del Ciclopaseo no significa que las personas están convencidas del uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana. Desde mi percepción esto se debe a que el Ciclopaseo se presentó no como unos ensayos para construir ciclovías en Quito, sino como una actividad lúdica, recreativa y deportiva para la gente que vive en la ciudad. Respondiendo a este acercamiento, cabe anotar que la mayoría de las ciclovías construidas antes de la Ciclo Q se encuentran dentro de parques y zonas recreativas, acorde a la actitud deportiva. (Plan Maestro de Transporte, 2008).

- Como conclusión a esta sección del Ciclopaseo, tengo que señalar que si bien el Ciclopaseo es una victoria en la lucha del Movimiento a favor de la bicicleta, sinceramente no creo que es una victoria ideológica. Es indudable que ahora la ciudad y los que habitan en ella están conscientes de los daños ambientales y de la importancia del espacio público, así como también que el Ciclopaseo se ha convertido en una actividad “quiteña”, pero esto no significa que las personas optan por la bicicleta como medio de transporte, porque todavía faltan voluntades políticas e individuales, pero sobretodo planificación urbana.

-DE LA RELACIÓN ENTRE EL MUNICIPIO Y LAS ORGANIZACIONES DEL MOVIMIENTO

- Es evidente que la relación entre la Municipalidad de Quito y las fundaciones del Movimiento Social fue exitosa. La relación entre dichas instituciones fue posible gracias al contexto y políticas de participación ciudadana que caracteriza a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito. Sin embargo, para que esta relación sea estable y efectiva el Movimiento tuvo que cambiar la estrategia de acción y optar por el camino institucional. Esta relación fue una situación de ganar-ganar entre las dos instituciones. En tanto al Municipio la relación con el Movimiento implicó el reconocimiento internacional por generar políticas para la participación ciudadana y el cuidado del medio ambiente, mientras que al Movimiento implicó mayor legitimidad frente a los ciudadanos y mayores posibilidades de gestión de proyectos.
- Está presente una actitud paternalista desde el Municipio hacía las organizaciones. Es verdad que el Municipio no controla las actividades, presupuestos ni funciones de las organizaciones, y según lo comentado por el Actor B en una entrevista personal, las reuniones entre las instituciones son totalmente abiertas donde el diálogo es central. Sin embargo, al constantemente llamarles “chicos” en la entrevista o al señalar que la idea del Ciclopaseo salió del propio Municipio, denota

una apreciación paternal (en el sentido positivo) de la gran institución del Municipio hacía las otras más pequeñas . Es así que se les ve a estas organizaciones como “los chicos” que tienen el ímpetu necesario de la juventud para llevar a cabo los proyectos, pero que se manejan con matices de ingenuidad.

- La figura del Informante E dentro del Movimiento ha permitido la relación cercana con el Municipio, y el liderazgo de esta persona es la que ha llevado a los integrantes a esta nueva etapa de institucionalización. Por esta situación los medios de comunicación han prestado mucha atención a este integrante. El propio Municipio también ha contribuido a este protagonismo, ya que le concedió el premio Dolores Veintimilla³⁸. Sin embargo, el protagonismo de este integrante en la vida del Movimiento, como de la Fundación Biciacción, generó el descontento de los otros integrantes del grupo, ya que no existe un reconocimiento global al trabajo de ellos como colectivo sino la labor de este individuo en particular.
- La relación entre el Municipio de Quito y el Movimiento dio paso a que se creen otras organizaciones para el desarrollo de una ciudad sustentable y se concentren en otros temas. Es así que nace el colectivo “Quito para Todos”, con su proyecto de la “Semana de la Movilidad”. Como este proyecto no ha tenido éxito y ha ocasionado “molestias” para la ciudadanía, la relación del Municipio con este colectivo es débil. Por lo tanto, puedo determinar que mientras los proyectos propuestos son exitosos, en tanto que existe aceptación ciudadana, la relación entre Municipio y organizaciones se mantiene. Además por medio de esta actividad se hace evidente que para el Municipio la verdadera prioridad está en facilitar el flujo para los medios motorizados de transporte.

³⁸ Premio otorgado por el Municipio de Quito a un joven que haya contribuido al desarrollo del país o de la ciudad.

- Creo que todavía para el Municipio no es una prioridad la movilidad en bicicleta en la ciudad. Si leemos el Nuevo Plan Maestro de Movilidad (2008), vemos que la jerarquía de transporte se ubica desde una visión sustentable (peatón, transporte no motorizado, transporte colectivo y transporte individual). Sin embargo, las condiciones para que las personas utilicen un transporte no motorizado todavía no existen y, el vivir lejos de sus lugares de actividades cotidianas influye más al momento de decidir el medio de transporte. En condiciones así, el Municipio ha dado prioridad para resolver los problemas de vialidad, en tanto tener un mejor flujo de transporte individual. Considerando la contaminación, el Municipio ha preferido controlar las emisiones de gases contaminantes de los automóviles, antes que rebajar el volumen de carros que circula en la ciudad. Por lo tanto, el promover proyectos para el uso de la bicicleta en la ciudad enverdece al Municipio de Quito, pero no resuelve los problemas de contaminación y tráfico.

En un escenario como el que hemos venido describiendo de la ciudad de Quito, donde el Municipio apoya a las iniciativas ciudadanas y donde las personas están más abiertas a escuchar estas nuevas propuestas, el futuro para los ciclistas y para las fundaciones, es bueno y positivo. El tema ambiental urbano se ha afianzado en la mentalidad de los ciudadanos y cada vez hay más conciencia de los efectos y problemas que ocasiona la contaminación atmosférica. Los cambios a futuro dependen de las decisiones individuales sobre nuestra vida cotidiana, y dentro de eso la movilidad con la bicicleta es central. Hoy en día la misión de las organizaciones por la movilización alternativa, y del Movimiento, es garantizar que la opción de la bicicleta sea viable en la ciudad. El Ciclopaseo ya está afianzado en la ciudad, formando parte de las actividades dominicales. Es así que Quito ha entrado a la tendencia mundial de las ciudades sustentables.

Sin embargo, para los fines del Movimiento y de las organizaciones, especialmente Ciclopolis, es necesario que el Ciclopaseo se convirtiera en una política municipal, y por ende es necesario estar en los lugares de poder. Empezar a ocupar puestos importantes de nivel de decisión en la ciudad, creo que esa es la perspectiva a futuro de muchos miembros de Ciclopolis. Para ellos la toma de poder es una cuestión básica, ya que sin poder político

se mantienen en una constante lucha para tratar de convencer sobre las propuestas de movilidad sustentable.

A lo largo de esta investigación se ha señalado que el verdadero cambio ambiental va a partir no desde políticas de gobierno sino desde comportamientos individuales. Es verdad que esta perspectiva resulta ingenua, pero si algo nos ha enseñado este Movimiento, desde la investigación, es que si es posible. Los comportamientos individuales generan cambios si son canalizados por medio de acciones sociales organizadas a través de Movimientos Sociales. Es así que ahora los Movimientos Sociales se refieren más a derechos culturales, haciendo referencia a los comportamientos individuales, antes que a reivindicaciones sociales.

Sin embargo, y a pesar de que he hecho hincapié a lo largo de la investigación en el cambio de las voluntades individuales, la gran piedra que obstruye el camino del transporte sustentable urbano es la planificación de las ciudades. Mientras la ciudad de Quito mantenga la centralidad de las actividades en el centro-norte de la ciudad, y las viviendas en los valles o extremos de la urbe, el tráfico vehicular seguirá siendo una constante y el transporte individual será la opción más usada.

Los integrantes de Biciacción como los de Ciclopolis se seguirán manteniendo en la línea institucional, para así generar más proyectos, donde todavía hay mucho trabajo por hacer y de esta manera crear la ciudad sustentable. El objetivo de estas organizaciones a futuro es a partir de la bicicleta abrir el campo de acción hacia un urbanismo social. Por otro lado, los colectivos no institucionales deben mantenerse y multiplicarse en varios temas para poder evidenciar las diferentes realidades de la ciudad. La bicicleta se ha convertido en el eje común que une a las diferentes expresiones a favor de la vida urbana sustentable, porque es entendida como una herramienta de transgresión y demuestra la perspectiva de la ciudad más humana en todo sentido.

BIBLIOGRAFÍA:

BARROS Vicente, El cambio climático global: ¿cuántas catástrofes antes de actuar?, Ediciones desde Abajo, Colombia, 2007.

BOURDIEU Pierre, Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción, Anagrama, Barcelona, 1997

BRETT, Roddy, Movimiento social, etnicidad y democratización en Guatemala, 1985-1996, F&G Editores, Guatemala, 2006

BURGESS E., The growth of the city: an introduction to a research Project. In The city, university of Chicago Press, Chicago and London, 1925 {1970 edn}

CARRION Fernando, Espacio urbano: hacia una ciudad sustentable, Quito, 53p, s/n.

CYCLE HISTORY vol. 1-17, Proceedings of the ICHC, 1990-2006

CRAWFORD J.H., Carfree Cities, International Books, The Netherlands, 2000

CHAUVIN Juan Pablo, Conflicto y Gobierno Local: el caso del transporte urbano en Quito, Abya Ayala – FLACSO, Quito, 2007

DE LAS RIVAS Sanz, La ciudad como ecosistema: urbanismo y salud, conferencia pronunciada en el VII foro sobre desarrollo y medio ambiente, denominado “Medio ambiente urbano y salud”, León, PDF, Diciembre 2004.

DE LA TORRE Carlos, Movimientos étnicos y cultura política en Ecuador, En: Iconos, Revista de Ciencias Sociales No. 15, FLACSO – Ecuador, p. 67-74, Enero 2003.

ENGWICHT D., Street reclaiming: creating livable streets and vibrant communities, New Society Publishers, Canada, 1999

FERRER Ruben, La ciudad sustentable, La ciudad como organismo vivo, PDF, 2004.

FONTAINE Guillaume, Verde y Negro: ecologismo y conflictos por petróleo en el Ecuador, en: Gobernanza Ambiental en América Latina, Actas del simposio: Viajes en los terruños de las políticas ambientales en América Latina, FLACSO, CIRAD, 2006.

FORESTER John, Ciclismo Eficiente, The mit press, sixth edition, Santiago-Chile, 1993.

GARCÍA María Pilar, El Movimiento ambientalistas y la constitución de nuevas racionalidades: dilemas y desafíos, en Rev. Venezuela de Economía y Ciencias Sociales, vol7, n1 (ene-abr), 2001

GUDYNAS Eduardo, El nuevo consumismo, Revista Relaciones. Serie Acontece V, PDF, 2003

GUDYNAS Eduardo, Del ambientalismo individualista al ambientalismo altruista, Ambiente Tico No. 105, pag. 19, junio 2002

GRAU Elena e IBARRA Pedro (coord.), Anuario de Movimientos sociales. Una mirada sobre la red, Icaria Editorial y Getiko Fundazioa, Barcelona, 2000.

GROHMANN Peter, Los movimientos sociales y el medio ambiente urbano, Nueva Sociedad, pp. 146-161, Nro. 149, Mayo-Junio 1997.

HANSEN W. How accessibility shapes land use. Journal of the American Institute of Planners, Vol. 1, 1959, 73-76, citado por Pinzón Daniela

HAUSTEIN Sonja & HUNECKE Marcel, Reduced Use of Environmentally Friendly Modes of Transportation Caused by Perceived Mobility Necessities: An Extension of the Theory of Planned Behavior, Journal of Applied Social Psychology, 1856-1883, Germany, 2007

HERBERT Girardet, Cities People Planet, Academy Press, New York, 2004

HURTADO, Diego. ¿Ciudadanos o ciudadautos? : problemas del uso irracional del automóvil, CIUDAD, Quito, 2004

JENKINS Craig, La teoría de la movilización de recursos y el estudio de los movimientos sociales, En: Zona Abierta, (69), p. 5-49, Madrid, 1994

JURADO Jorge, El problema de la contaminación del aire en Quito, en memorias del seminario taller: "Ciclovías para Quito", organizado por: Ciudad y Biciacción, 2003.

LEFF Enrique, Racionalidad ambiental: la reapropiación social de la naturaleza, Siglo XXI, México D.F., 2004.

LEÓN Jorge, Entre la Propuestas y el Corporatismo, En: Iconos, Revista de ciencias Sociales No 2, FLACSO – Ecuador, p. 29-39, Mayo 1997.

LEÓN Xavier & NARANJO Alexander, Quito: ¿Es el espacio público cada vez más privado?, CIUDAD – Acción ecológica, Quito, 2005

MARTÍNEZ Alier Joan, El Ecologismo de los Pobres, Conflictos Ambientales y Lenguajes de Valoración, Icaria Editorial, Barcelona, 2004.

MEDICCI Alejandro, Globalización y teoría de los movimientos sociales: apuntes metodológicos para comprender el nuevo ciclo de movilización, Revista Pasos N27, Costa Rica, 1990.

MELUCCI Alberto, Asumir un Compromiso: identidad y movilización en los movimientos sociales, En : Zona abierta, (69), p. 153-180, Madrid, 1984.

MERLIN P. y CHOAY F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, PUF, París, 1988, pp. 414-415, citado por Ricardo Montezuma.

MONTEZUMA Ricardo, Movilidad urbana eficiente, Equitativa y Humana: un instrumento para combatir la pobreza, en: Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades, Fundación Ciudad Humana, PDF, Bogotá, 2000

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Plan maestro de transporte para el Distrito Metropolitano de Quito, Dirección Metropolitana de Transporte y Viabilidad, mayo 2002.

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, versión borrador, 2008.

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Memorias Taller: “Ciclovías para Quito”, febrero 2003

MUÑIZAGA Gustavo, Las Ciudades y su historia, Alfaomega grupo editor, México D.F., 2005

NEVEU Erik, Sociología de los Movimientos Sociales, Abya Ayala, Quito- Ecuador, 2000.

OBSERVATORIO SOCIO AMBIENTAL, Proyecto GEO: Estado Ambiente Ecuador 2007, Borrador, FLACSO, 2007.

PÁEZ Carlos, Cátedra Ecología Urbana, FLACSO, Enero – Marzo 2007.

PARK, R.E., The mind of the Hobo: reflections upon the relation between mentality and locomotion. In The City, university of Chicago Press, Chicago and London, 1925 {1970ed}.

PINZÓN Daniela, Planeación de transporte y uso de suelo: ¿automovilidad o accesibilidad?, en: Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades, Fundación Ciudad Humana, PDF, Bogotá, 2000

QUIROLA Dania, La Demanda de transporte Privado en el Distrito Metropolitano de Quito, tesis Economía, PUCE, 1999.

QUITO PARA TODOS, Soluciones de Transporte Sustentable para Quito: Modelo estratégico, Quito-Ecuador, Abril 2007

RIECHMANN Jorge & FERNÁNDEZ Francisco, Redes que dan libertad. Introducción a los nuevos movimientos sociales, Barcelona, Paidós, 1994.

RIFKIN Jeremy, La economía del hidrógeno. La creación de la red energética mundial y la redistribución del poder en la tierra, Editorial Paidós, Barcelona, 2002

ROGERS Richard, Ciudades para un planeta pequeño, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2000.

RUEDA Salvador, Visiones de la ciudad: del urbanismo de Cerda a la ecología urbana, Barcelona, Agencia de Ecología Urbana, PDF, 1995

SANTILLAN Alfredo y VAREA Soledad, Estrategias y Políticas de inclusión (¿asimilación?) de pandillas en Ecuador: dos modelos de ciudades, dos visiones sobre las potencialidades de los/as jóvenes pandilleros/as, en URVIO revista latinoamericana de Seguridad Ciudadana, No. 4, FLACSO, Ecuador, 2008.

SERVAAS Maurits, The Significance of non motorised transport for developing countries: strategies for policy development , Commissioned by the World Bank, I-ce, Interface for Cycling Expertise, Final Report, Utrecht, the Netherlands, December 2000

SHELLER Mimi & URRY John, The City and the Car, International Journal of urban and Regional Research, Volume 24.4, PDF, 737p, 2000

STEG L., VLECK C., & SLOTEGRAAF G. Instrumental-reasoned and symbolic affective motives for using a motor car. Transportation Research, Part F, 4, 151–169. (2001).

TOURAINE Alain, La Producción de la Sociedad, Le seuil, Paris, 1973

TOURAINÉ Alain, Un Nuevo Paradigma: para comprender el mundo de hoy, Ediciones Paidós, Barcelona, 2005

VAN DER WAALSS, The Compact city and the environment: a review, Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven, the Netherlands, 1999.

VAREA Ana María, Ecologismo Ecuatorial, Quito, CEDEP, 1997

WOLFE Anthony, Whose keeper, University of California Press, Berkeley, California, 1989.

WRIGHT Lloyd, Desarrollo sin Automóviles, Deutsche gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ), Eschborn, 2006.

YÉPEZ Rodrigo, La obesidad, en La equidad en la Mira: la salud pública en el Ecuador, Organización Panamericana de Salud, p.74, Quito, 2007.

ZUBERO Imanol, Movimientos sociales y alternativas de sociedad, Barcelona, Ediciones Hoat, 1996

En Línea

Critical Mass Organization, www.critical-mass.info, consultado en: 10, julio 2008

Dirección Metropolitana de planificación Territorial, www4.quito.gov.ec, consultado en: 13, julio 2008

Diccionario Furiosos Ciclistas, www.furiosos.cl, consultado en: 10, julio 2008

Gridcom Investigaciones, www.gridcom.com.ec, consultado en: 10, julio 2008

Manifiesto furiosos Ciclistas, www.furiosos.cl, consultado en: 13, julio 2008

San Francisco Bicycle Coalition, www.sfbc.org/history, consultado en: 13, julio 2008

Visual

AGUIRRE Santiago, Dale al Pedal, documental, Quito - Ecuador, 2007

BURKE John, The Bicycle Industry greatest opportunity, Trek, Taipei Cycle trade show, 2007

WHITE Ted, Return of the Scorcher, documental, USA, 1992

Prensa

Diario el Comercio, El Ciclopaseo de Quito se realiza en un tramo de 9,5, 04/27/2003

Diario Comercio, El Ciclopaseo de Quito se vuelve un hábito en la capital, 7/28/2003

Diario el Comercio, La gente de Quito recibió un premio por los Ciclopaseos, 10/01/2003

Diario El Hoy, Quito se gana premio por ser la ciudad más Humana, 07/07/2005.

Diario El Hoy, Los Ciclopaseos serán cada quince días, 21/09/2005

Diario EL Hoy, EL Ciclopaseo no se recorta, 18/04/2008

ANEXO 1



El Ciclopaseo de Quito se realiza en un tramo de 9,5 km

4/27/2003

Quito.

Hoy, durante cuatro horas, los quiteños, podrán recorrer la ciudad, a lo largo de un sector de casi diez kilómetros de extensión, en el que podrán movilizarse en bicicleta, a pie o en cualquier otro medio de transporte no motorizado. Los automóviles estarán ausentes.

Se trata del Gran Ciclopaseo, organizado por Biciacción. Esta es una organización dedicada a la promoción de transportes alternativos para Quito.

Desde hace varias semanas sus integrantes han convocado a toda la ciudadanía a participar en esta experiencia por las calles de la ciudad, habilitadas exclusivamente para ciclistas, peatones, deportistas y todas las personas que quieran disfrutar y reconocer la ciudad de una manera distinta.

Esta iniciativa ha sido organizada por el Comité de Gestión de Ciclovías para Quito, el Distrito Metropolitano de Quito, la Policía Nacional y la Emsat. Se han unido a esta convocatoria organizaciones como la Federación Nacional de Ligas Barriales (Fedenaligas), Cooperativa Solidaridad Quitumbe, Centro de Investigaciones Ciudad, Acción Ecológica y Club Correcaminos.

La ruta que comienza desde la Cruz del Papa en La Carolina hasta la tribuna de la avenida Atahualpa en el sur, tiene 9,5 kilómetros de recorrido y comprende el tramo entre la avenida Amazonas hasta llegar a la Patria, parque El Ejido, La Alameda, Peatonización del Centro Histórico, calle 5 de Junio y calle Epiclachima.

Todas estas calles, plazas y parques estarán cerrados desde las 09:00 hasta las 13:00, en un operativo coordinado por Policía Nacional y el Municipio del Distrito Metropolitano.

Adicionalmente, habrá numerosas actividades más, como música, espectáculos, títeres, anqueros, atención mecánica, primeros auxilios, información, entre otras.

Tenga en cuenta

¿En qué ir?• La gente puede ir en bicicleta, patineta, monopatín, patines, a pie, trotando... Todo medio de transporte que no dependa de un motor es bienvenido en el Ciclopaseo.

A medio camino • Se realizarán tres eventos musicales y teatrales. El primero en la Amazonas y Veintimilla, el segundo en la plaza de Santo Domingo y el tercero en la Tribuna de la Avenida Atahualpa en el sur.

La seguridad• Habrán cuatro centros de servicios (Cruz del Papa, Veintimilla y Amazonas, plaza de Santo Domingo y la Tribuna del Sur). Ahí se podrá encontrar promoción de salud, auxilio mecánico, agua, información sobre la ruta y recomendaciones para el uso del Ciclopaseo.

Otras medidas • Se contará con socorristas a lo largo de la ruta para auxiliar en caso de accidentes y una ambulancia en cada extremo de la ruta. No olvide llevar agua y usar protector solar.

ANEXO 2



El ciclopaseo se vuelve un hábito en la capital

7/28/2003

Quito.

Alrededor de 10 000 personas participaron ayer en el Cuarto Ciclopaseo, convocado por el Municipio Metropolitano y Biciacción.

El dato lo proporcionó Diego Puente, presidente de esta última entidad. "No nos han entregado los conteos, pero hay casi un 50 por ciento más de gente que la última vez", dijo Puente, al mediodía.

Muchos de los asistentes no acudían por primera ocasión. María Irigoyen, por ejemplo, ha asistido a las cuatro convocatorias. Ayer, junto a 17 personas de su familia, salió de la Cruz del Papa y se dirigió hasta el fin de la ruta: la Tribuna del Sur.

En su grupo había hombres, mujeres y niños. Todos pudieron completar el recorrido de alrededor de 10 kilómetros. Sin embargo, tuvieron un inconveniente: "la avenida Atahualpa estaba sembrada de tachuelas y se nos bajaron cuatro llantas. No sé si sería coincidencia porque muy cerca había un taller de reparación".

Para la mayoría, sin embargo, fue un paseo sin obstáculos. Desde antes de las 09:00, tal como los últimos domingos de los tres meses pasados, los ciclistas y peatones empezaron a aparecer por las calles de la ciudad. El sol los acompañó y el cielo lució despejado.

Fabricio Bastidas acudió con sus hijos Sebastián y Rafaela, de 10 y siete años, respectivamente. Llegar desde la Cruz del Papa hasta la Plaza de la Independencia le tomó tres horas. A las 12:00 regresaba al norte por la calle Venezuela. "Es la tercera vez que venimos. Yo aprovecho para que mis hijos conozcan la ciudad".

Según los organizadores, la idea es precisamente que la gente se habitúe a transportarse en bicicleta. "El objetivo es que Quito llegue a tener vías exclusivas para este transporte", dijo Puente. Esta vez participaron los deportistas de las Olimpiadas Especiales y la Fundación Reina de Quito.

ANEXO 3



Entrevista: Diego Puente, Presidente de la Asociación de ciclistas (biciacción).

‘La gente de Quito ganó un premio por los ciclopaseos’

10/1/2003

Quito

¿Por qué recibe Biciacción el “Premio Rotary Quito Metropolitano”?

El premio reconoce el mérito de toda actividad profesional y empresarial que eleve los valores humanos, defienda los derechos y promueva los deberes ciudadanos. Nuestra iniciativa para los ciclopaseos mensuales está dentro de los valores que el Club promueve porque trabajamos para una ciudad limpia y libre de contaminación.

¿Cómo se estableció el contacto entre Biciacción y el Club Rotario?

El Club nos invitó a dar una presentación sobre la idea de las ciclovías. Esto fue antes del primer ciclopaseo y los miembros del Rotario se entusiasmaron con la idea. Después del éxito del primer paseo, nos invitaron de nuevo y nos nominaron para el reconocimiento.

¿En qué consiste el premio?

Nos otorgan una placa simbólica, un diploma de reconocimiento y para el personal de Biciacción dos becas de estudio en el exterior del “Programa Becas de Buena Voluntad”.

¿Quién será beneficiado de las becas?

Entre nuestros profesionales tenemos comunicadores, antropólogos, ecólogos y profesionales en el turismo. Vamos a ver qué posibilidades hay y quién irá.

¿Qué significa este reconocimiento?

No creo que sea un premio para Biciacción. Es más bien un honor a la idea de un espacio público sin contaminación y estrés. El premio también honra a la gente de Quito, porque más de 10 000 personas están participando en los ciclopaseos mensuales.

¿En qué aporta el honor del Rotary Club a su trabajo?

El apoyo de un club tan prestigioso es importante. Ellos promueven una acción pública positiva a favor de una ciudad diferente. El premio nos da el impulso para seguir implementando más propuestas que tenemos.

¿Cuáles serán los próximos proyectos para los ciclistas?

Queremos alargar la ruta de 13 a 18 km hacia el sur de la ciudad. El año que viene queremos organizar los ciclopaseos más seguidos, es decir cada 15 días y más tarde una vez por semana, si es posible.

¿Hasta dónde iría el nuevo ciclopaseo?

Consideramos que hasta la Morán Valverde. El Municipio lo está estudiando. El último domingo la gente nos pedía que alargemos el ciclopaseo y que lo hagamos más seguido.

¿Tienen otros planes?

Lo más importante para el futuro es organizar una vez al año un día sin carros. El objetivo no es cambiar el hábito a la gente. Se trata más bien de saber exactamente en qué medida los autos particulares contaminan y ocupan el espacio público. Otro plan a largo plazo es una red de ciclorrutas.

ANEXO 4

Quito se gana premio por ser la ciudad más humana
Fecha:07/07/2005
<p>La iniciativa del proyecto de ciclopaseos integrados quincenales de la Fundación Biciacción ganó el premio en la Categoría Recreación y Deporte del II Concurso Internacional Ciudades Activas-Ciudades saludables, organizado por varias organizaciones internacionales.</p> <p>El concurso convocó a proyectos que promueven estilos de vida saludables y actividad física a ser implementados en las ciudades, y recibió la postulación de 44 iniciativas de ciudades de Latinoamérica; donde el país presentó proyectos que llegaron desde Ambato, Chordeleg, Píllaro y Quito.</p> <p>El jurado señaló que el Ciclopaseo en Quito presenta no solo un excelente ejemplo de cómo una Fundación, que representa los deseos de la comunidad, y la municipalidad pueden trabajar juntos, si no también una forma de mejorar la actividad física y, por consiguiente, la salud de sus habitantes a través de actividades divertidas en los espacios tradicionalmente diseñados para los autos. (EC)</p>
Fuente:Diario HOY
Sección: PAIS

ANEXO 5

COMUNIDAD - QUITO: Los ciclopaseos serán cada 15 días
Fecha: 14/01/2005
<p>Sergio Calero, estudiante de Medicina de 23 años, no podía creerlo cuando se enteró de la noticia de que en este año los ciclopaseos serán cada 15 días. En 2003, esta actividad se realizaba únicamente el último domingo de cada mes. Sergio solo faltó al de noviembre: "Me lesioné la rodilla cuando me caí de la bicicleta mientras pedaleaba en el Parque Metropolitano".</p> <p>La noticia se dio ayer, en el Salón del Escudo del Municipio capitalino. La iniciativa se dio debido a la gran demanda de ciclistas en cada una de las programaciones, alrededor de 30 mil. Con el lema "Quito se mueve contigo", este año, la comunidad podrá disfrutar de 25 ciclopaseos.</p> <p>Por su parte, Lulu Andrade, diseñadora de interiores, dice que para este año se preparó para poder cumplir con su sueño: "Llegar a conocer Quitumbe, donde dicen que hay un parque con suros", que está ubicado al interior de la Ciudad Quitumbe, en la quebrada que fue recuperada por los miembros de la Fundación Solidaridad, quienes tienen un complejo habitacional en la zona. El primer ciclopaseo de 2005 será este domingo desde las 09:00 hasta las 15:00; cubrirá la ruta Quitumbe-La Kennedy, con un aproximado de 24 kilómetros.</p> <p>La Empresa Metropolitana de Alcantarillado y Agua Potable pondrá ocho puntos a lo largo de la ruta para abastecer de líquido vital. Además, se dará asistencia mecánica.</p> <p>En los parques lineales, por donde irán los ciclistas, se han programado varias actividades para el disfrute de la familia, entre ellas títeres, zanqueros, teatro y mimos. La Policía Nacional se encargará de la seguridad en la ruta. (RGC)</p>
Fuente: Diario HOY
Sección: PAIS

ANEXO 6

COMUNIDAD QUITO:"El Ciclopaseo no se recorta"
Fecha:18/04/2008
<p>Bajo la consigna de “El Ciclopaseo ni se corta ni se quita” y con letreros donde se leía: “Nosotros también circulamos”, unos 30 ciclistas de Ciclópolis y Biciacción emprendieron ayer una marcha pacífica desde la av. Patria y Amazonas hacia el Municipio de Quito.</p> <p>Atravesando el parque El Ejido tomaron la av. Diez de Agosto y la calle Chile hasta llegar a la Plaza Grande, en el centro. A su paso, varios peatones los aplaudían en señal de apoyo.</p> <p>Congregados frente al Municipio, una delegación ingresó a la dependencia municipal, donde se desarrollaba la sesión del Concejo.</p> <p>Su intención era solicitar a Paco Moncayo, alcalde de Quito, que no se recorte el Ciclopaseo quincenal, entre la Tribuna del Sur y el centro histórico, como lo sugirió la Policía de Tránsito, por los problemas de congestión, que aumentaron con la restricción vehicular en El Trébol.</p> <p>Gonzalo Cabezas, jefe del Grupo de Tránsito de Pichincha, manifestó que se debe recortar el Ciclopaseo por la falta de amplitud de las avenidas de la ciudad, en especial en el tramo señalado. Según datos de Ciclópolis, el domingo, el tráfico disminuye un 20% y el espacio de la red vial utilizada por el Ciclopaseo no alcanza ni siquiera el 3%.</p> <p>Gabriela Durán, miembro de Biciacción, señaló que la ciudadanía debe aprender a lidiar con el transporte alternativo ya que su propósito es beneficiar la vialidad de la ciudad.</p> <p>“Considerando que el domingo 20 de abril se cumple el quinto aniversario</p>

del **Ciclopaseo**, tomar esta medida u otras como el recorte, serían un total retroceso que solo favorecerían a un pequeño segmento de quiteños, comparados con los 60 mil beneficiarios directos de la actividad”, indicó Diego Punte, presidente de Coclóplis y coordinador de la Ciclorruta. Pidió también que se les permita convivir con el transporte motorizado, donde uno de los beneficios es disminuir la contaminación ambiental. Moncayo, quien también participa en la actividad, garantizó que el **Ciclopaseo** continuará realizándose en la ruta habitual. Hoy la Policía se reunirá con representantes de Ciclópolis y Biciacción, para afinar detalles sobre el control policial en el trayecto del **Ciclopaseo**. (NJ-DA)

Los eventos preparados por el aniversario

Para celebrar el V aniversario del **Ciclopaseo** se realizarán varias actividades. A las 10:00 en la Tribuna del Sur habrá "Carreras de Tricicleros". A las 11:30 será el lanzamiento del proyecto "Todas en bici", donde las mujeres reflexionarán sobre el espacio público a través de la bicicleta. En el centro y la Veinticuatro de Mayo, juegos en bici y juegos tradicionales a partir de las 10:00. Al norte se inaugurará el muro de escalada, rápel y cuerdas en bici en la J. Washington, a las 10:30. En el sur habrá concursos. (DA)

Fuente:Diario HOY

Sección: PAIS



ANEXO 7

Protesta por la posible clausura del Ciclopaseo, abril 2008.



ANEXO 8

Protesta por la posible clausura del Ciclopaseo, abril 2008.



ANEXO 9

Protesta por la posible clausura del Ciclopaseo, abril 2008.

ANEXO 10

ENTREVISTAS

Informante E

Entrevistador: Ustedes comenzaron en 1996

Informante B: Más o menos..no sé donde tengo, pero uno de los primeros recortes de prensa que tenemos, que recuerdo haber visto es del septiembre del 96, cuando un compañero escribe sobre las marchas que organizábamos. Que es lo que hacíamos nosotros? Haber..por qué nace esto? Hay un man, que se llama Galo Veintilla, que es papá de una amiga mía de cuando yo trabajaba en acción ecológica, el me invitó a mi y a un grupo de amigos que éramos parte de un programa de Acción Ecológica, que se llamaba las brigadas vacacionales, al cual asistí por casualidad, fui por unas vacaciones y me gusto. Decidimos con unos más con los que participamos quedarnos una semana más en los campamentos y después formamos un grupo de jóvenes de acción ecológica con la idea de que seamos un apoyo para las campañas de Acción Ecológica, es decir el brazo activista. Es así que nosotros comenzamos a perfeccionar las notas de los grafitis, de las pintadas de tela, las manifestaciones, estábamos en todas las manifestaciones que hacían, en casi todas. Entre una de esas actividades que organizo acción ecológica fue una marcha en bicicleta que organizo el Galo, que salió desde el parque del arbolito hasta el centro histórico, con máscaras en bici y que íbamos a dejar la marca (el daño) al alcalde de ese tiempo, que no recuerdo quien era. A mí me prestaron una bici y me gusto la idea, así que más o menos me apropie de la idea y comencé a organizar los viernes de pedales, y esto porque hay un movimiento mundial que se llama “Critical Mass”. Entonces nosotros nos sintonizamos con esa idea y decidimos que vamos a salir hacer nuestra critical mass en Quito. En ese entonces comencé a escribir los primeros manifiestos. Por Acción Ecológica conocí a otros grupos de jóvenes en América Latina, así se hizo un red juvenil Latinoamericana. Así que viaje a otros países y así conocí a los movimientos pro bici, ente esos a los “Furiosos Ciclistas de Chile”. Poco a poco nos fuimos profesionalizando en este tema, y así también en el internet buscando información.

En el año 96 0 97 me fui a un congreso a Barcelona y ahí yo tuve un problema con el Galo, tal vez una competencia, ya que él quería irse a ese seminario pero él hace años que no ejercía esa campaña, ya que el la inició, yo le reconozco que él es el pionero del tema que yo me inspire mucho con las teorías de este man. Pero el tiene una dinámica de trabajar diferente y nosotros nos enganchamos con más entusiasmo, que eso es lo que a la final peso. Entonces yo me fui a Barcelona y conocí a montón de estos grupos de usuarios de la bicicleta, dimos una ponencia bien incipiente de las actividades que hacíamos acá. Estas acciones nos dieron bastante convencimiento, en lo personal y con el grupo que estábamos también ya que de una manera todos estábamos vinculados a la actividad. Fue muy importante el viaje y dar la oportunidad a mis compañeros a que también viajen para estar en algunos eventos. Entonces eso fue también ayudarnos a conformar un trabajo (equipo) urbano, ya que el grupo de jóvenes trabajábamos en la campaña urbana de Acción Ecológica, y de estos temas el único que trabajábamos era el de la bicicleta.

Entonces a la vez que organizábamos esas marchas tuvimos también contacto con los ciclistas de esa época, gente muy aficionada a la bicicleta pero que se concentraban en el tema deportivo, incluso que no querían salir a las manifestaciones. Estos ciclistas tenían sus bicicletas más especializadas para el ciclismo de montaña o para el downhill, nosotros en cambio sencillos, no nos interesaba la marca sino la bicicleta, cualquiera que esta sea. Al fin y al cabo había una onda bien clasista, a nosotros nos llamaban los de las bicis “chechas”. Pero esas cosas se fueron superando a medida que íbamos conversando y se convirtieron también en un grupo de apoyo.

El tema recobra fuerza a lo que entro a la universidad, ya que yo ya me había hecho un ciclista urbano, no me bajada montañas pero a todo lado donde me movía iba en bici. Ya en la universidad conocí a otra gente que se movía en bicicleta. Primero entre a finanzas en la central pero no me gusto y después busque ciencias ambientales pero no había y ecoturismo fue lo que más se asemejaba. Y bueno ahí empezamos, yo iba en bicicleta y unos compañeros míos se contagiaron y comenzaron a ir en bicicleta también, y así comenzamos a armar un grupo. Y que hacíamos? Íbamos a las protestas a las marchas, íbamos cuatro locos, pero a un momento dado esta idea comienza a tomar más fuerza, iba más gente.

Convocábamos por medio de hojas volantes, recuerdo que cuando hubo el famoso paro de los taxistas, nosotros pasamos papелitos a la gente invitando a salir en bicicleta, y el viernes siguiente tocaba viernes de pedales; y ese día salieron como 100 personas, porque muchísima gente el día del paro salió en bicicleta y le gusto la idea. Por eso en es viernes fue cuando más tuvimos gente y éramos felicísimos aunque después bajo.

Un momento importante en esto fue cuando las ligas barriales de casualidad se unieron a nuestro grupo. Un dirigente de las ligas barriales, llamado Rene Cazar, el era presidente de la Federación de la Ligas Barriales del Ecuador pero también era presidente de un barrio que se llama Quitumbe. Entonces como barrio estaban haciendo una minga, recuperando una quebrada, y las fábricas botaban los desechos en las quebradas. Como nosotros estábamos a cargo de la parte urbana de Acción ecológica nosotros apoyamos en este proceso, haciendo un cabildeo, llevamos a la prensa y eso fue suficiente puesto que dejaron de botar basura. Fue una experiencia súper chévere. Este señor como representante de las ligas me dice que el primer domingo de septiembre me dice que organizan el gran día del deporte barrial, esto fue en el 2001. Entonces organizamos por el gran día del deporte barrial una actividad que se llama “ Vamos al Centro en Bicicleta”, y así diseñamos en primera instancia la idea del Ciclopaseo. Lo que hicimos esa vez fue cerrar las calles aunque siempre estuvimos un poco en contra de estas ideas, incluso a la ciclovía mismo, porque la idea es compartir la calle, donde queremos el respeto hacía todos los que ocupan la calle. Esta vez que presentamos la policía no apoyo, yo estaba bravísimo sobre todo con la administración de la zona centro. Pero gracias a las ligas, que convoco a tanta gente pudimos estar dos mil a tres mil personas en la plaza de San Francisco.

Este tema (del movimiento pro bici) está bien mezclado a mi historia personal ya que he estado siempre bien ligado a este movimiento. Te cuento esto porque a la vez que sucedía eso de las bicicletas, estábamos vinculados a la campaña del OCP, con montón de compañeros de la universidad, y en un proceso de aprendizaje de instalarnos en árboles me robaron la bici. Justo una bici que me había armado y me entra un bajón. Además en Acción Ecológica me habían dicho que ya no había plata para el tema urbano, es más nunca hubo, pero algo hubo para que trabaje yo..aunque muchos años trabaje como voluntario, yo

también gestione mucho para tener dinero, nuestra oficina, conseguíamos proyectos, los viajes gestionábamos nosotros mismos. Teníamos apoyo en cuanto estábamos ahí pero nosotros gestionábamos todo, había mucha autogestión y interés de nosotros hacía el tema. Entonces después del 2 de septiembre me roban la bici, me cambian de tema en acción ecológica, me mandaron a coordinar sobre una investigación del daño ambiental de las florícolas. Nada que ver...En el 2002 renunció a Acción Ecológica y me fui a USA; antes de irme, con un grupo de amigos y con quien era mi pareja en ese entonces comenzamos a fundar Biciacción. No atinábamos con el nombre y el nombre de Biciacción nunca me termino de gustar.

Cuando regrese entre nuevamente en Acción Ecológica pero ya no en un área sino en la parte administrativa, y eso me dio chance de dedicarme a Biciacción. Empecé a juntar gente, ir al municipio otra vez, hacer los acercamientos, esto fue a finales del 2002. En octubre, noviembre y diciembre de ese año formamos Biciacción. A principios del 2003 hicimos un seminario sobre la ciclovías y de eso quedamos que vamos hacer un ciclopaseo. En abril, 23 creo, hicimos el primer ciclopaseo cuando todavía ni siquiera estábamos del todo legalizados.

La noche anterior a ese ciclopaseo llovía y pensábamos que al siguiente día no iba a salir nadie, pero igual habíamos conseguido una campaña de televisión, medianamente la campaña, igual en la prensa, en la radio. El municipio nos entrego los recursos para hacer esto, ya que le convencimos. Al comienzo el ciclopaseo se lo dio a la directora de los deportes Aurelia Sosa, muy buena deportista en su época, pero ahora es una persona de la tercera edad que no entendía en qué consistía el proyecto, y en esto fue clave él Diego Carrión, secretario de Gestión para el Desarrollo, el se jugó por nosotros. Él nos da chance, nos abre un espacio en el municipio me pone en una cita con el alcalde, el jueves antes del ciclopaseo tuvimos una rueda de prensa, y el alcalde no entendía muy bien pero igual apoyaba por ser una “actividad chévere, bonita”. Bueno el día amaneció despejado, todo fresco, y salimos, el momento que cerramos las calles cometimos un montón de errores, ya que cerrábamos toda la vía y seguramente causábamos un caos en el tráfico. Lo que paso en este ciclopaseo fue espectacular, ya que salió muchísima gente y contamos cinco mil bicis.

Cuando salió el ciclopaseo estábamos cerca del día mundial de la salud y trabajamos mucho con la dirección de salud. Para nosotros el objetivo siempre fue el transporte, además tiene otros temas de por medio como el de la salud, economía, uso del espacio público, aunque en verdad siempre ha sido transporte y medio ambiente.

Como yo soy ciclista, manejo las marchas, y le prestamos una bici al alcalde y de una dijo esto como hago, ya que solo sabía montar bici; entonces le explico, y el man de una, y en la primera cuestita nos despegamos del todo pelotón y así pude tener por primer a vez una reunión de media hoderá con él. Viendo a tanta gente, lo único que se me ocurrió decirle es que le invitamos a “”(el alcalde de Bogotá), por lo que él conoce estos temas y promovió la ciclovía en Bogotá. Así que ese momento me dio la apertura para que entable relaciones con los municipios vecinos. Entonces comenzamos a movernos y no teníamos nada, para el segundo ciclopaseo nos dieron dos mil dólares. Ya para el segundo ciclopaseo fuimos con radios poniendo vallas, todo un trabajaso.

Muchos de los temas alrededor de la bicicleta se han ido descubriendo alrededor y eso son las cosas que más hemos aprendido. Yo nunca imagine que el ciclopaseo iba hacer una cosa grande, muchas veces he llorado de la emoción. Antes yo conocía a todos los que salían en bici, pero ahora yo no les conozco a la mayoría, y eso está bien, es chévere. Y así veo que cada día los periódicos hacen noticias de los ciclistas y eso es hermosísimo por que el tema ya no es de Biciacción o de Ciclopolis, y eso es lindo.

Entonces el tema era que nosotros aprendimos a leer este tema desde otra perspectiva, sobre todo desde la perspectiva de la ciudad y del espacio público, del encuentro de la sociabilización, del respeto, del espacio familiar, que son temas que están ahí y yo quisiera que haya estudios. Ahí es cuando le pusimos al ciclopaseo “una ruta con varios sentidos”, porque además necesitamos reforzar a la gente la idea de no es una ruta lineal, la gente pregunta ¿Dónde empieza el ciclopaseo? Y se le dice que empieza donde tú quieras, y en eso tuvimos que trabajar bastante. Por ejemplo, escuchan que es de nueve a tres, y piensan que deben pedalear todo ese tiempo. Decimos no tu puedes legar a cualquier hora, ir de sur a norte o al revés.

Con la Fundación Ciudad Humana y Santiago Montezuma, no me acuerdo donde le conocí, pero a él le invitamos a que hable en el seminario de febrero del 2003. Después Ciudad Humana con el apoyo de OPS, CDC, deciden aglutinar a las ciudades o grupos que apoyan las iniciativas de los CICLOPASEOS, los de Bogotá, la ciclovía de Medellín, la ciclovía de Chile, yo estuve en Chile en el 2005, y se llamo Ciclovías Unidas de Latinoamérica. La última reunión fue en México el año pasado y la próxima reunión será en Quito, en agosto del 2008.

Ya cuando Biciacción se legaliza y nos unimos con el “poder” fue otra cosa, y es otra cosa que yo he descubierto y que me cambió la vida la verdad. Siempre yo he estado desde el activismo, desde la confrontación, desde señalar los errores del otro, de la actividad pública, del gobierno, de las empresas, de los conductores, del que sea. Entonces nos encontramos con el municipio de Quito, y hasta con los policías, donde yo antes me peleaba con ellos, sentados con los policías construyendo un proyecto, donde no querían ellos, pero tenían una orden que tenían que hacer. Pero así nos fuimos conociendo, haciéndonos amigos, y hasta con gente de la EMSAT, que yo antes iba a pedirles que planes tenían con respecto a las bicicletas y no me paraban bola. Fue un proceso duro.

A la final nosotros demostramos que no estamos tan locos, hace cinco años veo las fotos y dijo esos guagüitos. Y eso también fue chocante, a los coroneles, a los ingenieros, a los arquitectos, les chocaba tener que escucharnos. Pero bueno a la final tuvimos el apoyo del alcalde. Así aprendía que las cosas fluyen mejor cuando se tiene el apoyo político. Y es una pena que los políticos no aprenden. Porque lo importante de este proyecto es que es una iniciativa ciudadana.

Por este apoyo municipal es que nos siguen apoyando a pesar que ya no somos una sola organización. Yo me pelie con Biciacción y la salida más armónica que vimos fue separarnos, entonces ellos se quedaron con el nombre pero yo con el proyecto del Ciclopaseo, me tocó pagarles plata para que me dieran el proyecto. Y así para evitarnos todos los problemas que había. Había mucha rivalidad, mucha pugna y muchos intereses. Yo estuve mucho tiempo en el proyecto sacándole adelante, y fui reconocido por ese

trabajo. Claro que había gente que quería ser reconocida por su trabajo y claro tenían todo su derecho. También hubo muchas notas personales.

También lo que sucedió es que el grupo ya no era contestatario, yo antes era así pero ahora he cambiado y creo más en el dialogo, en buscar las coincidencias de las personas. Lo que sucedió es que en Biciacción les molestaba a algunas personas, o a una persona, que yo sea muy cercano al municipio, pero esta actitud me abrió otra perspectiva. A la vez, comencé a pensar en el ciclopaseo de una forma más institucional, un poco más profesional, que ya no tenga tantos tintes voluntarios, pero ya no queríamos solamente depender de la voluntad de la gente. Ya el proyecto era de la ciudad y ya no podía ser manejado tan a la ligera. Menos activismo más institución. Y así poder evitarnos todos los problemas que se enfrentan las ong's que son mal manejadas, a la vez que también podemos cobrar un sueldo, que es una cosa justa. Todo esto por que empecé a creer que era necesario tener estructuras sólidas, más allá de las personas y que se construya Biciacción como una institución. Así comenzamos una campaña gráfica, invertimos para que sea haga un buen logo, manejar un concepto en los medios, es así que hicimos un trabajo de pensar mucho el ciclopaseo, para darle un mayor contenido. Muchas organizaciones se han unido a lo del ciclopaseo para que se les dé un espacio, como son la de los gays, de niñez, en fin con diferentes fines. Por todo esto, te pone en otra perspectiva este asunto institucional. Al comienzo de la organización éramos cinco miembros, que todos teníamos voto y nos manejábamos de una forma horizontal.

Casí toda la gente que trabajaba en Biciacción se vino a Ciclopolis. Tienen como objetivos diferentes, ya que hemos hecho más énfasis en el tema de la propuesta, de asesorar al municipio, dando ideas a las autoridades, en una cultura del uso de la bicicleta, del respeto al peatón, y así hemos acompañado en el proceso de la Ciclo Q. Aparte yo soy contratado por el municipio de Quito, como consultor para este proyecto. También ahora la fundación tiene más proyectos y no solo el cilopaseo, tenemos “todas en bici”, tenemos la copa urbana del “downhill del Itchimbí”, hacemos paseos que se llaman rutas y ritos.

Entrevistador: ¿el ciclopaseo les definió como institución? Es decir, ¿el ciclopaseo fue lo que dio fuerza al movimiento?

Informante E: claro que si, el ciclopaseo tiene una cualidad, está en el espacio público de toda la ciudad. Convoca a toda la gente de todos los estratos. Todo el mundo sabe del ciclopaseo, porque todo el mundo lo ve, no todos van, pero alguien conocido ha ido. Nosotros teníamos el periódico que se llamaba “Biciacción”, entonces mucha gente comenzó a decir al ciclopaseo “biciacción”, la gente decía voy a salir a Biciacción. Incluso ahora cuando dije que soy del ciclopaseo me dicen Biciacción, la palabra Biciacción, fue lo que se quedó. Y eso es lo que más costo de la ruptura, ya que era perder un nombre ganado. Lo que ahora hagan con el nombre es problema de ellos, los que se quedaron con Biciacción. Por otro lado con Ciclopolis, queremos que se note un proceso evolutivo pasar de la acción a la propuesta de ciudad, es decir no es la acción de la bicicleta, es de la bicicleta a la ciudad. El Alcalde con el tema de separación de Biciacción, el dijo: lamentablemente es así pero el que se quede con el proyecto más grande ese es el que va a sobrevivir, en el sentido del que va a tomar la posta. Yo si sentía que es una ventaja tomar el ciclopaseo. Claro que los de Biciacción se dieron cuenta que perder el ciclopaseo es casi perder la esencia de la organización, y ya no querían ese acuerdo, pero ya era muy tarde porque ya habíamos pasado por varios procesos de negociación con abogados en intentar solucionar el problema. En todo esto me toco pagar mucho, no solo en la cuestión económica, sino también en el prestigio de la institución. Además también mi imagen esta por el suelo por todo lado, mucha gente hablo mucho y muy mal de mí. Pero el abrimos ha significado un cambio positivo, el ahora estar acá ha significado otra onda. Sin embargo, el ciclopaseo es un proyecto que se queda independientemente de quien lo maneja. Yo nunca pensé que íbamos a tener el éxito que tenemos, además que hay muchas personas que vivimos de esta actividad. Por ejemplo, los talleres alrededor del Ejido se han beneficiado y han tenido un boom. Y ahora todos los que trabajamos en la organización.

Entrevistador: ¿ con el colectivo Quito para Todos?

Informante E: este colectivo se formo cuando estaba en Biciaccion. Motivados por el éxito del ciclopaseo y apoyados en las ligas barriales, en “acción ecológica”, Karina Gallegos en “ciudad”, con Diego Hurtado que tenía un colectivo llamado “vida de barrio”, también estaba metido el CORPAIRE, el parque Itchimbía. El tema fue que yo empecé a sentir una especie de competencia con el colectivo en cuanto a quien maneja “El día sin carros”. Yo no estoy muy acuerdo con el día sin carros, porque yo creo que hay que hacerle bien o si no le matas a la idea. Es decir si el primer ciclopaseo salía mal, simplemente se aniquilaba y chao. El día sin carro ha sido un fracaso estrepitoso. Por mi relación con el Alcalde y con el Diego Carrión, yo ya sabían lo que pensaban con respecto a este tema, y me presionaban para que me metiera al día sin carro ya, que creo que reconocían en mí, y en el grupo de gente con la cual trabajo, que no hacíamos cosas grandes pero si bien hechas. También lo que sucede es que el ciclopaseo ha sido un ejercicio y aprendizaje constante de ensayar varias alternativas, con el día sin carro no ha sucedido lo mismo, por lo que solo sucede una vez al año. Al Alcalde cada día le parece menos probable el “día sin carros” y ahorita ni hablarle. El Colectivo lo que no quisieron es que “Biciacción”, y particularmente Yo, no aparecer mucho en la escena por que ya teníamos el proyecto de los ciclopaseos. Es así que había una pugna interna de quien manejaba el día sin carros. El anterior año que empezaban con la campaña, yo le llame al Diego Hurtado, pero negó el apoyo y me dijo que ellos trabajan con Biciacción. Yo les dije entonces que voy hacer otra campaña, ya que no sé porque ellos lideran el tema y porque ellos piden una exclusividad. Pero yo creo que debemos trabajar en conjunto.

Entrevistador: después de cinco años de cilopaseo, ¿crees que los quiteños han aprendido a moverse en bicicleta?

Informante E: El objetivo del ciclopaseo es recreativo. Es una opción familiar y se cumple. Yo creo que como sociedad Quito esta un paso adelante, estamos evolucionando como sociedad. Porque ya todo el mundo habla sobre la bicicleta, sale en los canales de televisión, en la radio. El tema de las bicis ya se ha convertido en un tema de la ciudad. Y ventajosamente no es una moda, es algo que está quedando. Y en esto si el ciclopaseo ha cumplido su objetivo de acercar a la gente al uso de la bicicleta, para así romper mucho

mitos, el clima, la topografía, de si jalare o no. El ciclopaseo ha cambiado la percepción de la ciudad para los quiteños, hasta se dan cuenta de la topografía de la ciudad, algo que el auto no te permite sentir. Sin embargo, todavía hay mucha gente que no está del todo convencida de andar entre semana en bicicleta, ya que es un estado de percepción. A muchas chicas, los domingos, se les dice vamos a ciclear fuera del ciclopaseo, y te dicen que no, que es peligroso. Lo que ha demostrado el ciclopaseo es que se ha convertido en un lugar muy seguro, que demuestra la percepción de inseguridad de la ciudad. Lo que ha generado que se piense en una ciudad segura para todos los días, sobre todo para las bicicletas, parqueaderos para donde dejar estacionadas y vías para montar la bicicleta. Es así que nace la idea de la ciclovía. Pero sin el ciclopaseo todo esto no hubiera sido posible, es decir no se hubiera abierto un espacio para las bicicletas en la ciudad. Todo esto también nos ha hecho darnos cuenta que el ciclista es un ser humano diferente, la gente que anda en las calles en bicicleta tiene una percepción diferente de la ciudad. Les ves a los guardias, a los jardineros, que utilizan la bicicleta para llegar a su lugar de trabajo. Pero también ves a los estudiantes universitarios que utilizan la bicicleta. También en la bicicleta está presente el tema de la libertad, de moverte con tu propio esfuerzo, de no necesitar plata, de poder llegar a todo lugar. Además en la bicicleta todos son iguales, ya que todos debemos hacer el mismo esfuerzo. Pienso que el uso de la bicicleta es una actitud hacia la ciudad.

Informante D

Entrevistador: ¿cómo te involucraste en este movimiento y en las bicicletas?

Informante D: Te puedo contar desde mi experiencia personal. Yo les conocí a los chicos que en ese tiempo estaban vinculados a Acción Ecológica, principalmente al Diego, cuando yo estaba en el colegio, estaba en el Spelman en cuarto curso; yo empecé desde ahí porque era uno de los pocos chicos que iba en bicicleta al colegio. En ese tiempo ya salíamos en bicicleta, no había casi nadie, te estoy hablando doce años atrás. Yo empecé a usar la bicicleta por un tema deportivo, porque yo hago competencia de down hill y de cross country. Cuando empecé a transportarme en bicicleta al colegio, empecé a entender la otra lógica de la bicicleta. Bueno, para mí al comienzo era un tema de que era demasiado

aburrido ir en bus, desde el norte de la ciudad que era mi casa hasta el colegio, lo de pensar que hay demasiados autos, nació después, simplemente consideraba aburrido movilizarme de esa forma. Como hacía deporte los fines de semana, empecé a mezclar el deporte, la bici, con la ciudad. Entonces ahí empezó a nacer una cosa, sin darme cuenta. Yo en ese entonces pertenecía a un grupo de jóvenes que rescatábamos animales en la calle; entonces siempre teníamos esa consciencia, siempre fuimos como distintos, entonces siempre tuvimos ese desapego a lo establecido. Todo este rebullicio entre animales, entre rescatar especies de la calle y la bicicleta, empezó a cambiar mi vida, al punto que llegue a entender a la bicicleta como un medio de transporte: porque en un momento me vi enfrentado a defender mi forma de transportarme. Y eso fue interesante, porque si mis compañeros y el colegio no me hubieran interpelado, creo que nunca hubiese desarrollado, o me hubiera tardado un poco más en desarrollar la idea de la bicicleta como un cambio en la vida de las personas a favor del ambiente. A partir de esto empecé a establecer un discurso de que yo en la bicicleta me transporto más rápido, y fue tal la cosa que me vi obligado a formar un club de ciclismo en el spellman, en esa época le conocí al Diego. Después no le vi más, dentro de siete años, porque yo después de eso decidí hacer un viaje por Sur América en bicicleta, ya que siempre tuve ese discurso de que la bicicleta primero, de que la bicicleta es la solución. Quería demostrar que la bicicleta no era solamente moverme de mi casa al colegio, o solo para el deporte. El viaje lo hice después de haber terminado el colegio, ya que quería un aprendizaje distinto y no quería entrar a la universidad. Un año y medio me fui a pedalear por Sur América, el proyecto fue de Quito a “Uzuayo”, la última ciudad del mundo que le llaman, en la Patagonia Argentina.

Regrese de ese viaje y eso me cambio totalmente mi perspectiva, en el viaje conocí a los furiosos ciclistas de Chile, tuve un contacto con ellos, ellos recién estaban empezando en ese tiempo, era un grupo de ciclistas que organizaban cicletadas en Santiago. Yo tuve un encontrón con ellos de unos dos días, fue como un intercambio de experiencias donde sabíamos que las cosas se iban a dar a futuro. Me gusto mucho el tema que trabajaban ellos, así también pudo observar como trabajaban con el tema de la bicicleta, fue super enriquecedor, además de lo que yo también me informaba. El hecho de conocer gente que

ya trabajaba en el tema de las bicis en otras ciudades motivo full. Después de esto yo regrese al Ecuador, y comenzó una cosa más seria, entre la universidad. Así fue que refunde el club de la ciclopuce, ya que un amigo lo había fundado hace algún tiempo, pero lo abandonaron y se quedó muerto ese club. Entonces yo lo cogí, llame a reuniones y fue como que se refundó el club. Yo estaba en ecoturismo, y ahí empecé a enrolarme más al tema de la bici ya con un discurso más de transporte, de aliviar los problemas de la ciudad, de demostrar a la gente que es posible otra forma de transportarse, pero más que todo otra forma de vivir sin contaminar tanto, en fin distinta. Aquí empezó, de ahí me vincule a Biciacción justo cuando salió de Acción Ecológica, mejor dicho fue en el último período, porque me llamaban para hacer talleres, para que les de asesoramiento. Me vincule a Biciacción porque un chico dejó la organización y dejó el trabajo de los ecopaseos, que se trataban de hacer turismo en bicicleta. Me llamó mucho la atención porque en la universidad te pasan enseñando temas de la hotelería, pero nadie te habla de un ecoturismo comunitario en bicicleta, por ejemplo. Así comenzamos a demostrar como la bicicleta, te permite llegar a lugares que ni a pie, en moto o en auto llegas.

Así comencé en esto, pero el reto es cuando Biciacción se divide, o mejor se multiplica, al comienzo fue una división, pero ahora yo lo percibo como una multiplicación, ya que hay varios frentes por que existen dos instituciones, no hay una hegemonía en esto, o un monopolio en la que la una dice esto y eso es. Sino más bien, que hay diferentes puntos de vista, donde las dos fundaciones vamos al mismo fin u objetivo, pero tenemos formas muy distintas de actuar. Nosotros hasta maduramos un poco más en el discurso, nosotros no somos anti autos, nosotros no queremos que todos los autos se boten a la basura, sino que nosotros trabajamos más en el tema de fomentar el menos uso del automóvil, que es una cosa muy distinta a decir: no usen auto, o cambiaría el auto por una bicicleta, no vamos por esos extremos. Más es un trabajo de convivencia social con la gente, ni siquiera es de educarle a la gente, es más un tema de convivir. Es de meterle a la gente en la cabeza, que es necesario cambiar de actitud y poner de parte todos, sin necesidad de obligar a nadie. Nosotros no creemos en las obligaciones, no creemos en el uso del caso obligatorio, no creemos que se debe usar la ciclovía obligatoriamente, lo que tratamos es de ir más allá, es

despertar un cambio de actitud en las personas. Por eso pensamos en una ciudad distinta. Por eso ahora no solo estamos metidos en el tema de la bici, sino estamos metidos también en el tema de la “Ciclopolis”, o sea la bici como herramienta en una ciudad incluyente, en una ciudad de espacios abiertos, espacios públicos democráticos, un cambio de actitud en las personas, de parques abiertos, de espacios para encuentros sociales. Entonces nosotros tenemos muchos tenemos que nos llevan más allá, sin quedarnos estancados en solo hablar de la bici. Si claro, la bici es la que nos ha dado esto, pero a la final nos damos cuenta que la bicicleta es tan chévere, que en ese aparato confluyen la mayoría de problemas de una urbe. Por eso es que tal vez nosotros llegamos a incidir en el cambio de actitud de las personas. Yo creo que si hemos llegado a incidir en el cambio de actitud, no como quisiéramos, pero creo que este aparatito chiquito, se enfrenta a muchos problemas de agresión, de falta de espacio, de no tolerancia, de muchos problemas que a la final son los mismos problemas a los cuales se enfrenta la ciudad. La bicicleta proyecta los mismos problemas pero en grande.

El Ciclopaseo es el resultado de todo esto, que empezó como este activismo, que empezó de una forma bien contestataria, anarquista en algunos casos, que se transformo en un tema institucional, que claro dio resultados. EL Municipio creyó en nosotros, claro el Diego, acompañado de otros colaboradores, pudo crear lazos con el gobierno local, que no se daban mucho, si consideramos que fue una propuesta ciudadana. Después de cinco años lo que tienes es un proyecto que basa su éxito en el empoderamiento de la gente. El proyecto no es de Biciacción ni de Ciclopolis ni del Municipio, a pesar que la plata venga de ahí, el proyecto en verdad es de la gente. Soñar que 60.000 usuarios están viajando de otro forma, aunque sea cada quince días, es alentador, dices como que vamos para algo, como que va a pasar algo en esta ciudad, y eso es lo que apuntamos. De aquí a veinte años la gente tenga otra forma de actuar, de entender la ciudad. Y el ciclopaseo es ese semillero, de gente que ve la ciudad de otra forma. Tal vez la mayoría de gente que sale no tiene una postura, una posición política con respecto al ciclopaseo y a lo que realmente es. Pero yo creo que a la final ese ejercicio físico es un ejercicio político que está incidiendo en toda la sociedad, ya que estas evidenciando un montón de problemas, pero a la vez la sociedad te interpela

porque todo el mundo piensa que la bicicleta es de pobres, del loco, del que va saltando por ahí. Entonces es un elemento que transgrede, super fuerte, no se si llamarle “buen comportamiento” pero si en lo cotidiano. Todo te permite dar una propuesta, porque nosotros no nos hemos quedado en decir que todo está mal.

Aquí voy un poco a lo institucional/callejero. Muchos de nuestros amigos que empezaron con nosotros no están actualmente vinculados a ONG's, porque siempre ha existido ese rechazo a lo institucional, y nos ha costado mucho el tema de ser institucionales y de comenzar a relacionarnos con el gobierno local; pero nosotros nos hemos dado cuenta que es una forma y nosotros hemos asumido una posición con respecto a la institución, como una forma de llegar hacer las cosas y establecer alianzas. Que a la final lo más importante es que toda esa gente y todas esas estructuras, que están ahí caducas, te abran un oído por ahí y te escuchen. Porque a la final lo que estás haciendo es ejerciendo ciudadanía. Nosotros encontramos la vía institucional como una de las maneras, no como la mejor vía, para llegar hacer más cosas y mejor las cosas. No estoy diciendo que los colectivos no institucionales no puedan llegar hacer cosas, sino que están en otra vía, que apoyan mucho también a la causa, pero que también toda esa fuerza y energía se puede disolver en el intento. Nosotros por el lado institucional hemos llegado a pensar, una de las ideas que tenemos ahora, es cambiar esta estructura municipal. Ya que nosotros nos damos cuenta que por el lado institucional logramos muchas cosas, imagínate estando arriba!!, o sea teniendo un grupo, una minoría activa que sea la cabeza del municipio, alcalde joven, concejal joven, en fin los pensadores de la ciudad jóvenes. Que puedan cambiar todas esas estructuras caducas. Los expertos del tránsito que dicen: hay que hacer más vías, irse por arriba. Pero porque piensan esto, porque no hay gente joven que tiene otras ideas, otra forma de ver la ciudad, que ha logrado cosas. Además son aspiraciones realizables, porque estamos pensando en la ciudad, y es una ciudad distinta a la que ellos siguen pensando. Nosotros tenemos la capacidad, porque estamos en una escuela, todos estos años ha sido una escuela, para algún momento llegar a estas estructuras. Ya que nos metimos hacer esto, y que hemos logrado tantas cosas, y nos metemos con ese mismo desinterés, pureza y claridad, yo creo que podemos estar bien. Sin hacer alianzas con nadie. Como lo que paso

en Medellín, unos amigos están aquí, y a ellos les paso lo mismo. Ellos cambiaron la ciudad de Medellín, de la agresividad, a una ciudad “más educada” como es el lema. Y de pronto metieron un alcalde que ganó y que los estudiantes le apoyaron, hubo un cambio en la actitud de la juventud, y de pronto se cambián las estructuras, tu ves Medellín como otra ciudad, es increíble lo que han hecho esto chicos.

Pero también está el tema de mi otro yo, del tema de lo callejero, de lo contestatario, porque yo creo que también por el otro lado también hace falta ese tinte, y por eso tampoco atacó ni hago desmerecedor a todos estos colectivos de importancia. Yo creo que todos como actores sociales cumplimos con un papel muy importante, y creo que este tipo de colectivos, de gente que esta organizándose, hace mucho por la ciudad. Yo siempre he sido medio ambiguo en esto, por un lado estoy en lado institucional donde hago ciclovias para que la gente salga, ya que es difícil ciclear en la ciudad y yo, después de 15 años, puedo manejar aquí. Pero no voy a plantear desde una institución que la gente ande en bici en las calles, hay que empezar por otro lado, por las ciclovías, por generar espacios. Dentro de la institución las ciclovías están bien, los colectivos callejeros piensas que no, porque creen que se le va a normar por dónde ir, pero las ciclovias están pensadas para la gente, para la señora que no se atreve a salir en bicicleta por las calles porque sabe que es peligroso.

Yo tengo un colectivo, que realmente no sé si es colectivo, es más bien como una substancia urbana callejera, que se llama en ABC (Andando en Bici Carajo), con ellos en cambio tienes otra sensación, esa sensación de cuando eras más chico, tal vez con el mismo actuar pero con más posición política, pero sobretodo con esa esencia de irrumpir. Es que la bicicleta es eso, a la final es como nace la bicicleta en una ciudad, y como esta ciudad, que es un contexto diferente al europeo, donde en las ciudades latinoamericanas la bicicleta nace como un elemento transgresor en la humanidad.

Entrevistador: ¿Entonces, en las ciudades latinoamericanas la bicicleta es un elemento para transgredir sobre todo?

Informante D: Yo creo que nace así, a lo menos en los primeros grupos, hace quince años atrás eras un loco, estabas mal; ahora ya no es así ya que la gente a cambiado muchisisimo,

pero ha costado bastante. Por eso es lo que te dije, ha sido sobre todo un ejercicio político, de llevarle a la bicicleta a foros, a conferencias, cuando nos hubiéramos imaginado que en un foro discutiríamos el problema de la ciclovía con los vecinos, y en ese foro me acuerdo que me dije: que bacán que discutamos esto aquí!, o sea no importa señor que usted sea un retrasado mental, porque lo que me está diciendo es una estupidez, pero por lo menos este tema ya entro en un plano de discusión y además la gente ya piensa que puedes utilizar otra cosa que no sea el auto, y se bajan de esa idolatría al auto. Todos los mitos se han ido rompiendo – clima, geografía - .

Regresando al tema de los colectivos, es interesante porque todavía tenemos esa sensación de transgredir de otra forma. Por ejemplo, te cuento del ABC, es un grupo de guambras que han ido entendiendo la bicicleta. Hay viejos y jóvenes, los jóvenes son el producto de estos quince años, de esta serie de brotes, que han salido de diferentes proyectos de Biciacción y nosotros, y que están regados y se conocen entre sí, pero son ciclistas que han ido desarrollando sus propios colectivos. Por ejemplo, el “miércoles de street” un grupo de chicos no institucional, panas, que se reúnen para hacer piruetas en las calles, a transgredir, a usar la calle; ellos como que desconocen toda la trayectoria (institucional) de la bicicleta, pero en ese momento le reconocen a la misma como un elemento transgresor, claro que por el tema deportivo se transgrede: quiero hacer una pirueta en una vereda! Y ya pues, transgredió.

Nosotros (ABC) en los piques hacemos algo parecido, cogemos una calle cualquiera, si lo hiciéramos diez años atrás lo haríamos en la 10 de agosto para lanzarnos a piedrasos con los carros, pero es lo mismo, es esa esencia, pero cogemos una calle no tan transitada y nos la tomamos. Es un ejercicio de la toma del espacio público, firme, y claro en la práctica por que se da ese momento. Por ejemplo, vamos a la calle trasera del CCNU, no es una calle tan transita, de vez en cuando hay unos autos, ponemos unas dos pacas con fuego para que no pasen los autos y si pasa todos le abuchamos, es la joda entre los jóvenes, es una cosa super pura, super natural, cero postura. La policía llega y que apaguen esos fuegos, apaguen esa música, y ya!, ya llegaste por otro lado, ya pusiste a la bici por otro lado. A la final presentas una propuesta y la haces entender de otra forma, transgrediendo igual, pero

le haces entender de otra forma por medio de un dialogo. Están en la calle sin permiso: si, necesitamos permiso para estar en las calles?, entonces muchas veces es trabajar con la autoridad .

Yo creo que estos movimientos actuales responden a evidentemente a una no institucionalidad, pero también diciendo como que chévere que el municipio haga ciclovias pero todavía falta más. Para colectivos así, nunca está todo dicho o todo hecho, y es verdad. Y para nosotros tampoco, nosotros claro que estamos en la onda institucional, pero estamos haciendo lo mismo solo que por otra vía. Y a mí me gustan las dos cosas, y es tenas, porque hay ratos donde yo soy XXX y somos el ABC, sin decir Ciclopolis para nada, y a veces ni somos el ABC somos un grupo de panas haciendo varias cosas, no hay ninguna rivalidad, que a veces en lado institucional, la lectura de la gente es que es una competencia, aunque no sea así. El tema de la bici y de los jóvenes en este colectivo ha sido super bacán, claro que es la transgresión, pero también es un poco provocar. A la final es que te vean, a mi como ciclistas que vengo hacer piques en la calle. Cuáles son esos piques? Ponemos dos ciclistas y que hagan como una competencia de quien llega primero. La gente lleva sus propios premios, desde chocolate hasta cualquier cosa. Es super chévere lo que se está dando ahí porque a la final es lo mismo que se estamos buscando nosotros por este otro lado. Tal vez el chico que va a picar en el ABC, tal vez le vale andar en bicicleta todos los días, pero si empieza a ver que va otra gente, que es un ambiente fresco, a la final se genera otro tipo de lectura en esa persona, que será diferente cuando maneje el automóvil y que no será necesariamente un ciclista, pero ya entendió que existen otras formas de movilizarse. Lo que nosotros también les decimos a los policías: es cuando usted va por un barrio de Quito, los fines de semana, se ha encontrado con gente jugando vóley o futbol en la calle, es lo mismo que estamos haciendo nosotros. O sea tal vez no son conscientes que están utilizando un espacio público, pero el significado atrás es a lo bestia, porque te señala que no hay espacio para ellos. Pero como esto ha sido una práctica común en la ciudad, la gente ya está acostumbrada, y por eso los autos esperan que se dé el cambio de set para pasar. Pero eso es lo que estamos intentando también hacer acá, convivencia.

Entrevistador: ¿por qué no hacen piques en el ciclopaseo, o sea como Ciclopolis? Es por la necesidad de transgredir?

Informante D: Buena pregunta...el otro día el Diego me dijo que hagamos piques en el ciclopaseo, pero es como que no tiene el mismo toque, es como ir hacer piques en la Carolina o el Velodromo. Es que los piques no son solo los piques, es ese conjunto de cosas que lo hacen: es decir tomarse un lugar, que se de esa comunicación underground (mensajes – emails) y que puedas ver que tienes poder de convocatoria, que a la vez es como una auto convocatoria por que la gente va por que quiere, pero si hiciéramos en el ciclopaseo se iría esa esencia. Con todo si hacemos cosas parecidas en el ciclopaseo, que son como carreras de un punto a otro. También hemos tenido críticas de los piques por un colectivo feminista que dice que es muy macho lo de los piques, que en un tema de género esta actividad como que no cuadra mucho. Pero si participan chicas también en los piques.

En el ABC están mezclados varios grupos, hay los deportistas, hay un grupo allegado a las fundaciones, hay el grupo mínimo (el gato –santiago aguiire – y yo) que trabajamos en las fundaciones, a veces el Diego va con otros de aquí, pero no es que llegamos con una bandera de la fundación. Casi todos nos conocemos entre sí , ahora llegan unos que yo no les calo. El movimiento ciclístico en Quito es grande en comparación a los años pasados, o sea antes tu parabas en un semáforo, y veías otro ciclista en la cercanía, de ley era un pana. Ahora ves tantos ciclistas en las calles, o sea yo me quedó loco. Ese ejercicio político, esa dinámica, eso de fundación o no fundación, de ciclopaseo a ciclovía, a la final ha dado resultados. A la final si ha influido lo que han hecho las dos fundaciones, pero también está el tema del lado deportivo, puesto que hay un semillero de ciclistas, que como yo, son una corriente de ciclistas que empieza en el lado deportivo, y de repente se enteran de las diferentes propuestas (biciacción- ciclopolis- abc) y que ¡pop! Les pasa lo mismo que me paso a mí. Claro que también es iniciativa propia, pero lo deportivo también te va vinculando a ambientes más callejeros, es que no todos los ciclistas nacen aquí. Y claro también está el grupo de los ciclopaseístas, que yo cacho que es un grupo de gente que le ves los domingos, pero es ridículo decir que hay tantos ciclistas en la ciudad de Quito como en el ciclopaseo. Ese grupo está presente en la ciudad pero cada quince días, imagínate si

ese grupo se movieran todos los días en bicicleta, veríamos a muchísima gente en bici por todo lado. Y este grupo es bien variado, unos simplemente quieren salir para estar en la ciudad, otros donde está presente con fuerza el tema deportivo y la salud, para otros es una actividad familiar que la compartes con tus hijos.

Entrevistador: ustedes viajaron a Holanda, ¿cómo ha marcado esas experiencias en la actividad de la fundación?

Informante D: En esta nueva etapa, es decir CICLOPOLIS, que recién tenemos un año y medio, si ha marcado esos contactos y ha dado pautas, pero yo creo que es imposible intentar aplicar una cosa en otra. El viaje que nosotros hicimos a Holanda fue un aprendizaje pero fue más una motivación; hay cosas que se pueden hacer, cosas muy pequeñas, pero no es que nos han marcado, o sea no es que han marcado nuestra ruta y nuestro objetivo. Tenemos realidades bastante distintas. Con el “ICE” que es la ong que trabaja en Holanda y tiene proyectos en los cuatro continentes, de la bicicleta como una herramienta para el desarrollo. Pero para aplicar aquí los proyectos hay que reflexionar más sobre el tema, partiendo desde que la bicicleta urbana aquí debe ser diferente por la geografía. Además como allá el tema de la bicicleta se ha generado desde otras perspectivas, ellos se encuentran enfrentando otros asuntos, por ejemplo allá hay grupos super específicos de las bicicletas o se preocupan por cosas realmente pequeñas, como un adoquín levantado en la cicloavía.

Entrevistador: ¿cuales crees que son las perspectivas a futuro de Ciclopolis y que se mantenga estos primeros pasos que están dando?

Informante D: Yo creo que es la toma del poder, parece un poco utópico pero yo creo que es super palpable; empezar a ocupar puestos importantes de nivel de decisión en la ciudad, creo que esa es la perspectiva a futuro de muchos miembros de Ciclopolis; personalmente yo creo que puedo seguir en lado institucional, generando más proyectos, donde todavía hay mucho trabajo pequeño por hacer, y todavía hay que pensar en la ciudad Ciclopolis, a partir de la bici abrir el campo más de acción hacía un urbanismo social. La toma de poder es una cuestión básica, sino tomas el poder, sigues en una constante lucha para tratar de

convencer. También creo que debe seguir existiendo los colectivos y multiplicarse en varios temas para poder evidenciar las diferentes realidades de la ciudad, además que la bici es como que un eje común que une a las diferentes expresiones porque es entendida como una herramienta de transgresión y que demuestra la perspectiva de la ciudad más humana en todo sentido.

Informante C

Entrevistador: ¿desde cuándo, cómo y por qué iniciaste y te involucraste a las bicicletas?

Informante C: Creo que tenía 18 años, todo un joven que no sabía a dónde ir cuando salí del colegio, y mi acercamiento a la bici fue a través del grupo de jóvenes de acción ecológica, ahí le conocí a Diego y otra gente que ya trabajaban el tema de la ecología urbana. Entonces hacían unos campamentos para proteger el cinturón verde de la ciudad de los incendios forestales en verano, ahí fue el click donde empecé a aprender sobre los temas que trabaja acción ecológica, pero el tema de la bici era una propuesta que solamente trabajaban los jóvenes de la fundación. Galo Veintimilla de acción ecológica fue el que inició el tema, aunque yo no presencie esa época por que cuando yo entre ya este tema lo manejaba el grupo de jóvenes.

Yo tenía una bicicleta primaxi, de las de Freestyle, que la utilizaba más para jugar, pero con esa empecé a movilizarme, claro que después de un poco entender la reflexión atrás de la bicicleta y de haber participado en las cicletadas de protesta que se hacían en ese entonces y que se llamaban “viernes de pedales”, que era una propuesta inicial del grupo de jóvenes de acción ecológica. Yo me uní a esas protestas y a otro tipo de acciones contra la contaminación, igual en el discurso nos afianzábamos en el tema de la bicicleta como transporte alternativo en la ciudad, desde ahí empecé conscientemente de que la bicicleta era una alternativa de transporte. Ahí empecé a usarle más y hacer mis recorridos en bicicleta, ahí iba a la universidad en bicicleta; mis recorridos no eran largos y por eso se pudo incluir la bicicleta como una parte de mí, iba más o menos desde las naciones unidas hasta la universidad central, siempre ha sido esta área centro norte. Es así que la bicicleta se hizo parte de mí.

Después vino Biciacción, yo fui miembro fundador, era básicamente el grupo de jóvenes de Acción Ecológica. El objetivo principal de Biciacción era promover el transporte alternativo, el tema del ambiente y de la reducción de la contaminación eran los resultados que queríamos alcanzar, pero el tema era la inclusión de la bicicleta en el sistema de transporte, en el imaginario colectivo cultural y hacer una transformación de la ciudad; ahí aparecieron otros temas como el espacio público, y bueno el Ciclopaseo fue el medio donde encontramos bastantes aristas para pensar el tema de la ciudad, donde el ciclopaseo se ha hecho un medio, el paso previo, para poder construir las ciclovías en todo el sistema, que justo es nuestro proyecto actual. Este momento se está haciendo una campaña de sensibilización en la Ciclo-Q, se está haciendo que la gente que está caminando se suba un rato a la bici para que experimente pequeños tramos desde la Colón y la Patria.

Ciclopolis es una nueva organización a raíz de la separación de Biciacción, aquí trabajamos por proyectos, tenemos una asamblea donde lanzamos y recibimos propuestas, por ejemplo esto de la sensibilización salió de una asamblea. Estábamos pensando que es mejor ahorita con respecto de la Ciclo- Q: concientizar o sensibilizar, porque yo he oído, conversando con profes, que la concientización se concentra solamente en el tema de la educación y es un tema muy gastado, mientras que la sensibilización se acerca al tema de la piel, del sudor, del sentir; por eso, la idea con la gente es que antes de darles un manual y que lo lean, es mejor que se suba a la bici y experimente. También aquí está presente una nota de cultura ciudadana y de convivencia, ya que aparece un nuevo actor (el ciclista urbano) que debe convivir con el peatón, con el conductor, y nos debemos preparar, es decir “bicibilizar” al ciclista.

Mi tesis se trata sobre el tema de la bicibilización como estrategia política, es un juego de palabras, porque es bicibilizarse con b, en vez de “v”. Y esta es una actitud o un principio que debe demostrarse en las calles, o sea porque hay libros que hablan de un sentimiento de inferioridad que tiene el ciclista versus los conductores de autos, entonces los ciclistas deben tener orgullo de ser ciclistas, ya que su decisión individual de usar bicicleta le favorece a él y a la ciudad y a la comunidad, ese granito de arena que parece insignificante genera beneficios para la ciudad, para la comunidad y para el planeta. Y a la final lo que

hacen los ciclistas es algo casi heroico puesto que lanzarse a las calles, en las condiciones de la ciudad de Quito, es peligroso. Entonces el tema ahí ha sido como subir a más personas a la bicicleta, a que pierdan el miedo y las creencias de que no puedes llegar más rápido o que no te va a servir, es un tema cultural pero que también tiene muchas aristas; por ejemplo, también es una cuestión de condiciones, ya que si vas al trabajo en bici, debe existir facilidades para que la gente use bici, como duchas o parqueaderos, o los horarios más flexibles, y también podrían ser como bonificaciones económicas por usar la bicicleta. Algún día creó que vamos a llegar a ese punto, si se restringe el uso del automóvil, y se de incentivos a los que utilizan la bicicleta, es solo cuestión de cambiar la mentalidad.

Después de cinco años de ciclopaseo algunos han aprendido a utilizar la bicicleta para movilizarse, pero lo que sucede es que el ciclopaseo es una perspectiva bien dominical, recreativa y familiar que está bien ya que hacía falta eso en la ciudad. Pero el tema de transporte es lo que falta, por ejemplo tenemos muchos accidentes en el ciclopaseo y eso se debe a que no existe un conocimiento sobre el manejo de la bici, y que conducir en tránsito es una nota diferente ya que es otro contexto con otros actores. Ahora con la ciclo vía arrancan más estos temas de la vialidad, el tema del transporte y la bici, ya que el ciclopaseo ha servido para posesionar el tema de la bicicleta, de que existen ciclistas, de que si se da las condiciones necesarias pueden existir muchos más, pero ahora que empieza la ciclo Q es el gran desafío. Yo personalmente no creo que la Ciclo Q sea la gran solución, es una opción más, un camino más, porque hay muchos ciclistas, como yo, que van usar la calle igual, la mejor ciclo vía es la calle para muchos, incluso en muchos países europeos hay corrientes de ciclistas que dicen que la ciclo vía hace al ciclista que se ciña a su carril y limita al mismo y por lo tanto limita la capacidad de movilidad de la bicicleta, que es lo propio de esta. Pero para la gente que no ha usado la bici, es una vía segura y se convierte en una verdadera opción y así se puede fomentar que más personas utilicen la bici y así masificar el uso.

A raíz del tema de la institucionalización de Biciacción, muchos de nosotros buscamos otra vía para expresarnos y así nació el ABC. No estamos del todo en contra de la institución, también creemos que se puede hacer mucho por esta vía, pero también esta ese rechazo a la

institución, que a veces es válido y otras veces no, y nosotros peleamos entre nosotros mismos ya que a veces buscamos auspicios. Una vez nos definieron como una sustancia, pero eso es algo muy abstracto, somos un grupo, un colectivo, que a raíz de la separación de Biciacción y pensar que el trabajo de la gente no es reconocido, además que las ideas, que después se convierten en proyectos y a la final quedan en la institución..es como que limita esas ideas. Al comienzo cogimos ese proyecto de viernes de pedales, que según teóricamente es una masa crítica y por lo tanto no puede ser convocada por una institución, debe ser auto convocada, y ahí entro en contradicción el proyecto, ya que queríamos que los viernes de pedales sea convocados por ciclistas independientes, bajo ninguna bandera, pero eso no se logro, y a la final hubo una ruptura con Biciacción. Ahora eso a la final es un paseo, una actividad lúdica, pero no es una masa crítica.

Ahorita lo que hacemos, en el ABC, básicamente es una actividad que son los piques, que es como una ironía de los piques en autos, y no solo es el hecho de picar, sino de integrar a la comunidad general de ciclistas, de los diversos estilos, a veces hasta van gente que no hace deporte. También es la idea de integrado tomarnos una calle sin pedir permiso a nadie, y a la vez generando solidaridad entre los talleres, amigos, ya que la regla es no acudir a la institución ni a los auspicios. Estamos ya en el segundo año de actividades, convocamos por medio de páginas de ciclistas especializadas en los temas deportivos, pero igual nos incluimos ya que la bici es el denominador común de nosotros. El ciclista es una identidad urbana.

Entrevistador: en tanto bicivilizar al ciclista y como una identidad, crees tu que es necesario retomar el lado de la protesta?

Informante C: No sé, ya que por un lado contra que protestaríamos? Igual contra el parque automotor, la cantidad de autos, que no hay medidas realmente radicales, que el problema de la contaminación sigue creciendo. O sea podríamos hacerlo, pero después de todo este proceso, el tema de las masas críticas esta ya gastado, ahora más se va por el lado de hacer paseos, de disfrutar la ciudad. Además también está el tema de la alianza que existe con el municipio, yo creo que desde Ciclopolis no va hacer posible hacer eso, estar contra el

municipio va hacer un poco contradictorio. El reto tal vez se cree en la próxima administración. La institucionalización y la vía de la gestión es necesario, todas las experiencias que conozco de otras ciudades, han pasado por procesos similares: ciclismo, voluntariado, organización más formal, fundación; ahora hay una red de Ciclovías unidas de Latinoamérica que es totalmente institucional. Pero siempre creo que es bueno tener las dos ramas, por ejemplo cuando yo maneje el viernes de pedales tuvimos la cicletada por el día sin auto, que estuvo super bien porque hubo como 250 personas, yo creo que fue una de las más grandes que ha existido en Quito. En las masas críticas existen dos reglas: o ocupas los dos carriles y armas el despelote, que es una nota de confrontación, o ocupas un solo carril y dejas pasar por los otros lados a los carros. En ese día tuvimos que ocupar todos los carriles por que había mucha gente, y estaba bien porque era por el día sin autos.

La identidad del ciclista va hacía la identidad de la movilidad, pero este tema no es un tema acabado, ya que me costó mucho defenderla en la tesis. El ciclista abandera la causa de la movilidad alternativa en la ciudad y propone como medio la bicicleta, pero también propone al transporte público, o usar mejor el auto, compartiéndolo o usándolo menos. Yo hice un documental sobre los ciclistas urbanos, que fue como el resultado de la tesis. Se trabajó diferentes temas, por ejemplo el tema de cómo los ciclistas se piensan de sí mismos, como se perciben a través de sus diferentes diálogos. Es un grupo de ciclistas que salen en las noches a la ciudad y hablan sobre sus percepciones y de sus vivencias que tienen a diario cuando conducen. Toca mucho el tema de la auto representación, la idea era como yo, y como este grupo de ciclistas, nos mirábamos a nosotros mismos. Este documental justo evidencia el período de ruptura de Biciacción, muchos de los que salen se abrieron..tal vez por desencanto o decepción...se perdió mucha gente valiosa. Pero el tema de Biciacción y de las organizaciones está por abajo, el documental es sobre la vida de los ciclistas y sus andanzas nocturnas.

En tanto futuro para los ciclistas y para las fundaciones, yo creo que es bueno y positivo, porque el tema ambiental de la ciudad está creciendo y cada vez hay más conciencia de eso. Necesitamos tomar decisiones individuales sobre nuestra vida cotidiana, y dentro de eso un tema es la bici por su puesto. Nosotros como misión es garantizar que la opción de la bici

sea viable en la ciudad. Yo creo que el ciclopaseo es un tema afianzado en la ciudad, que todavía le falta unos temas como de señalización, pero yo cacho que el ciclopaseo se queda, aunque lo ideal sería que se convirtiera en una política municipal. Yo creo que la ciudad sustentable es una tendencia mundial.

Informante F

Entrevistador: ¿cómo te involucraste en el movimiento?

Informante F: Yo me involucre en este movimiento hace doce años en Acción Ecológica, fui parte del grupo de jóvenes de Acción Ecológica y empezamos con el proyecto “viernes de pedales”, que lo hemos vuelto a retomar. En esa época éramos cinco o seis, que empezamos a darle vueltas al tema, entre esos Galo Veintimilla, una persona de Ciclopolis, Diego Puente. Después nosotros como grupo de jóvenes decidimos formar Biciacción, ya como una identidad aparte de Acción Ecológica. Yo me involucre a esta fundación por los campamentos de verano, como brigadista – monitor ecológico, había en esa época un programa de monitores ecológicas para prevenir los incendios forestales en verano, y así fue como me involucre en un proceso de formación política sumamente enriquecedor. Era muy motivante por que íbamos a ver con nuestros propios ojos los impactos de muchas cosas, en la tala de bosques, en los manglares talados por las camaronerías, visitábamos las zonas mineras y petroleras. Todo esto nos sensibilizo muchísimo, a mi particularmente, acompañados de cursos que se daban en el centro de estudios ecologistas del tercer mundo, que es la ala académica de acción ecológica. Y esto es lo que ha permitido, y sigue permitiendo, que me perfile por una militancia, absolutamente activa y convencida de la bicicleta como una opción de transporte en la ciudad, como la opción de poder cambiar modelos económicos y ya no estamos hablando solamente de modelos de movilidad, sino poder incidir en un modelo de desarrollo capitalista neo liberal que apunta a la extracción masiva de recursos naturales y a la poca valoración de los mismos y de la gente, que ocasiona una deuda ecológica super grande. Entonces la bicicleta es como mi herramienta para poder incidir más allá de la bicicleta y la ciudad, sino hablamos de un modelo de desarrollo.

Biciaccion nació en el 2003, surgió con ciclopaseo integrado, los fundadores fuimos gente que salió de acción ecológica, unos más otros menos. Fue una suerte de diferentes influencias las que llevaron a esto, por un lado está la Red Juvenil por Latinoamérica Sostenible, y viaje de algunas personas al velocity de Barcelona, el Galo, por allá, hablando del tema de las bicis. Y nosotros, como pelados, alimentándonos de todo este proceso, de viendo con ojos de revolucionarios, rebeldes nos tomamos las calles. De los cinco fundadores, cuatro surgieron de Acción Ecológica, salieron de este proceso de formación, unos con más tiempo de antigüedad otros con menos, pero a la final todos recibiendo esto.

Cuando empezamos con los ciclopaseos, que fue una iniciativa acogida abiertamente por el municipio, que con sus respectivas dudas también, pero además con el acompañamiento de gente de afuera – fundación Ciudad Humana de Bogotá y el Diego Carrión del municipio- gente que creía en el proyecto y en el proceso, que ante todo pronóstico de que iba hacer un fracaso, no pues! Ahí lo vemos, está ahí, hasta ahora lo que se desencadeno a partir de esta convicción y de este sueño. Biciacción no se creó para ser Ciclopaseo, fue una de las tantas formas para incidir a que hayan ciclovías en Quito, esto salió el 14 de febrero del 2003, en un seminario – taller que se llamo: “Ciclovías para Quito”, en el cual, conjuntamente con las ligas barriales, con Acción Ecológica, con Ciudad Humana, Ciudad de aquí, el Club Correcaminos, un montón de gente, se involucro en el proceso y en este taller, de donde decíamos: Necesitamos cilovías para que hayan ciclistas en la ciudad, Y como hacemos para que existan ciclistas en las calles? Que exista gente dispuesta a salir en bicicleta, y de aquí surgió la idea de la ciclopaseo. En realidad fue una cuestión no programada ni tampoco prevista, sino que el pretexto era la ciclovía y haber como hacemos para conseguir ciclovias en Quito. Y era un tema absolutamente nuevo en la opinión pública, y se necesitaba generar esta cultura del uso de la bicicleta. El ciclopaseo nació como una de las tantas formas que se nos ocurrió para que existan ciclovias, y claro, de alguna manera el ciclopaseo emulaba una ciclovía. El proyecto más allá que haya sido Biciacción la que empezó, es un proyecto de la gente, si se cae es porque ya no abra gente, no es de Biciacción, de hecho no lo hacemos nosotros, ni siquiera es del municipio, apoya el municipio, pero sobre todo es de la ciudadanía. Creo que hay que apuntar a fortalecer más

cilopaseos, en otras partes, de hecho nosotros ya hemos empezado hacer en otros sectores de la ciudad, que se llaman zonales, en el valle de los chillos, en la floresta, en Carcelén bajo, los ciclopaseos son mucho más pequeños, con otra dinámica pero que apuntan a lo mismo, a generar una cultura a otro medio de transporte.

La relación con otras organizaciones ha sido muy fructífera, ahora que yo veo esto con un nivel mayor de experiencia, no sé si de conocimientos, que no es lo mismo, si veo una necesidad de adquirir más conocimientos, de tener mayor formación técnica y política en torno al tema de movilidad, de hecho estamos haciendo un plan interno de capacitación sobre varios temas. De manera que aquí, en Biciacción, la gente pueda ser, cuando salga, puedan ser consultores del municipio en temas del transporte, sin necesidad de hacer una maestría. Es decir que la gente de Biciacción comprenda por que existimos y cuáles son nuestros objetivos. Entonces en este camino hemos adquirido muchas alianzas estratégicas con mucha gente, con Ciudad, con el Colectivo Quito Para Todos, Acción Ecológica mismo, y de afuera un montón de gente. He conocido, al menos virtualmente, miles de personas, bueno no miles pero bastantes, de organizaciones que están involucradas en el tema de las bicis desde sus propias dinámicas, entendimientos y entornos urbanos, y eso alimenta, es bien rico, es una experiencia que te motiva. Ves que funciona en otros países, porque no acá?

Nosotros somos parte del Colectivo Quito para Todos, se supone que el colectivo es un colectivo de varias organizaciones, una de ellas es Biciacción. Nos reunimos mensualmente, y siempre estamos comunicándonos para pensarle un poco más al tema; cranearle, ver como Quito puede ser una ciudad más humana, democrática, en que sea una ciudad para los niños, para todos. Y estamos en esas, construyendo agendas, un problema muy grande en las organizaciones nacientes como es Biciacción, como el colectivo, son los fondos. El municipio tiene muy claro hacía donde apuntar los fondos, es una cuestión más de recreación – espacio público, me parece bien, ahora con las ciclovías. Pero con respecto hacer estas alianzas estratégicas de mayor compromiso, con ciertas personas u organizaciones, no exclusivamente nosotros, pero surgen nuevas iniciativas. Si es un camino difícil, y hasta cierto punto, no sé si conveniente para Biciacción. Si bien es cierto,

tenemos afinidades con algunas personas del municipio, pero ya en su visión política si diferimos mucho, o sea en lo que se ve ahorita.

En la Ciclo Q por ejemplo, el primer tramo que se va a inaugurar el 5 de junio, a mi parecer está mal planificado; se ha gastado mucha plata, que es una lástima, en publicidad, y claro es una cuestión de novelería, veo yo también, pero no de conectividad, porque lo más lógico hubiera sido construir tramos que conecten a las estación del trolebús, no desde el trolebús hacía adentro, sino desde afuera, o sea que la gente de Cotocollao a Carcelén vaya en Bicicleta hasta el trole, deje su bicicleta ahí y luego se suba en el trole. Pero lo que veo, y esas ciclovias que están ahí con sus churos y con sus cosas de paseo, que puede funcionar, yo no dijo que no, voy a dar el beneficio de la duda, pero yo en mi posición de ciclista, yo por lo pronto no uso esa ciclovía, así quisiera no iría por ahí porque me resulta más lejano llegar hasta acá, cojo directo la amazonas. Tampoco estoy de acuerdo que deba ir por las veredas, suficiente tienen los peatones con los autos que se suben a las veredas, y ahora con los ciclistas nos van a odiar más. Creo que esto no se tuvo en cuenta al rato del diseño. Yo creo que el municipio tiene mucho miedo al que dirán de los carros, considerando que son el 20% de la ciudadanía, por eso no creo que no se ha implementado la ciclovía de una forma mucho más radical e incisiva en el espacio público y en el concepto de movilidad, en los patrones de movilidad de la gente. Yo todavía veo que sigue siendo una cuestión de recreación, o sea está bien los cilopaseos para los domingos, pero este no es nuestro fin. El fin es que la bici sea una cosa de todos los días, y eso implica tomar una posición, que hasta cierto punto implicara tener una distancia política, sin necesidad de confrontar, pero si de cuestionar un poco, las otras decisiones que nos afectan a nosotros como ciclistas. Que el municipio nos haya apoyado desde nuestros inicios no significa que nos debemos quedar callados. Ese horizonte político, como sucede en muchas organizaciones cuando se institucionalizan, y se vuelven “light”, puede suceder con Biciacción; de hecho sucedió, antes de que yo entre a la presidencia, y que como mujer y como presidenta si es más complicado, lo dijo así frontalmente. Aquí desgraciadamente, todavía si radica dos cosas: una tibieza en las posiciones, y cuando te vuelves radical o abiertamente confrontativo puede ser juzgado de loco, o de conflictivo. Entonces yo, me he

cuidado también de esto, pero tenía claro hacía donde quiero ir y ver como biciacción debe enrumbarse y tener el horizonte, ese es una meta. Y es un reto enorme, dado que ya hay otra organización, gente de biciacción que salió, que hace lo mismo, mucho más cercanos al municipio, nosotros también pero con otras dinámicas.

Entrevistador: parece ser que al comienzo los ciclistas tenían una posición activista y de confrontación, en el proceso de institucionalización, se perdió eso, crees que fue un precio necesario para tener mayor representatividad en el municipio?

Informante F: Yo creo que para empezar abrir espacios de trabajo si necesitas tener estos apoyos institucionales, son necesarios. Sin el municipio, no hubiéramos podido levantar Biciacción en su momento, y más que biciacción per se, el tema de la bicicleta, si fue necesario tener este convenio que firmamos. Pero en el camino a veces si te resulta difícil, y lo dijo por experiencia propia, ver cosas como, por ejemplo, el teleférico que a mi modo de ver es una gran privatización de una montaña, que antes era un puente y un paso para los andinistas, pero que no está mal que haya eso, pero tú ves es un disneylandia en el medio de la montaña. Cosas con respecto al espacio público en general y ahora con las ciclovías, me preocupa mucho porque soy ciclista. No sé como incidir en eso, tal vez ahora que ya no estamos al frente del ciclopaseo, sea más difícil o tal vez más complicado para incidir en las políticas, sin tener una base social que creo ahorita es necesario generar. Biciacción necesita retomar ese trabajo con la gente que se dejo de hacer , no porque no sepamos que hay que hacerlo, sino porque nos dedicamos hacer sumamente operativos en cuanto al ciclopaseo en sí, ya que es un trabajo enorme porque hay que movilizar vallas, conos, gente, radios, son cosas logísticas que requieren mucho esfuerzo. Pero creo que se dejo de lado la formación y eso es lo que yo quiero retomar.

El haber perdido el ciclopaseo si fue un proceso duro, porque fue por cuestiones internas, de inmadurez de egos de cuestiones así, que no debían haber pasado creo que eso es parte de la madurez de todas las instituciones. Cuando nosotros empezamos, con cero experiencia de cómo manejar una organización y un proyecto tan grande, de cómo manejar las relaciones internar, a veces si te desvías de esta otra parte que también es importante. Y esa

será como el reto mío, como mujer me es más difícil que siendo hombre, que no parte por ser feminista machista, yo no me ubico en ninguna de esas posiciones, yo hablo de valores, que no son exclusivos ni del uno ni del otro género, sino de los valores como seres humanos. Tenemos que buscar proyectos y actividades que nos ayuden a acercarnos a la gente, nos permitan crear lazos mucho más fuertes que sustenten proyectos en los cuales la ciudadanía exija un cambio total y radical en las formas de cómo se están haciendo las cosas, porque solitos no lo vamos hacer.

Con el municipio si, cercanos, o sea con gente que están ahí y confiamos, pero a la vez atentos a otras cosas que pasan en el municipio y para eso se requiere crear conciencia ciudadana. Nosotros teníamos un proyecto super chévere que era el periódico de Biciacción, ya que nos permitía posicionar nuestro discurso y pensamiento y llegar a un montón de gente , y claro decir las cosas que los periódicos no sacan o sacan mal, que es otro problema aquí y que ahora se esta debatiendo el papel de los medios de comunicación. Nosotros tenemos muchas esperanzas en los jóvenes, por eso intentamos trabajar con ellos en un proyecto que se llama colegios amigos de las bicis; con los conductores ya hemos trabajado y hasta hemos perdido la batalla, pero si con los jóvenes todavía hay esperanza. Y espero que este proyecto sea lo más grande posible, que brille como en sus buenos tiempos brillo el Ciclopaseo cuando Biciacción lo tenía en su cargo.

El ciclopaseo nos posiciono como fundación y fue una plataforma, hasta ahora hay gente que nos vincula con el ciclopaseo integrado. Al verlo hecho nosotros intencionalmente, porque nunca nos imaginamos el efecto, como te decía la mayoría de gente no rebasa los 30 años en la fundación, el ciclopaseo es parte de que Biciacción es lo que es y que consiga respaldo de varias organizaciones. Creo que con el viernes de pedales como proyecto estrella no hubiéramos logrado nada, ya que el ciclopaseo tiene esa ventaja es un proyecto que no confronta, que invita a la ciudadanía, que es influyente, y que hay que buscar por ese lado, por eso yo creo que actividades recreativas, no solo ciclopaseos dominicales, se pueden hacer miles de cosas recreativas sin afectar mayormente a un conglomerado. Intentamos alguna vez hacer un día sin autos, por ejemplo, que fue aleccionador, ya que te das cuenta que estamos años luz en lograr lo que nosotros queremos lograr. Hasta cierto

punto, yo podría decir que el ciclopaseo sirve como píldora, como un efecto placebo, de no darnos cuenta de la dimensión de las cosas; o sea, que Quito, está a años luz de ser una ciudad sustentable, una ciudad móvil, una ciudad para la gente, más allá de ahora tener un ciclopaseo que se puede convertir en uno de los más grandes de Latinoamérica, porque yo he recorrido algunas ciudades he visto algunos ciclopaseos, tenemos la particularidad de que el ciclopaseo en Quito esta manejado por una sociedad civil apoyada por el municipio, donde en el resto de ciudades de Latinoamérica están hechas por el municipio exclusivamente, que ha sido hasta la plataforma política de los alcaldes de turno y en ese sentido hasta acá ha servido para decir: bueno es un proyecto del alcalde, pero hay que tener una visión política como lo hizo Mokus o Peñalosa en Bogotá en sus momentos, y que la crítica no se importante para esas actividades. Pero acá es difícil porque hay mucho cálculo político en general. El tema de bicicletas todavía da para largo, para seguir trabajando, para seguir cuestionando y proponiendo.

Después de cinco años de ciclopaseo yo veo que hay gente que está consciente de que hay un actor más, que debemos surgir como un ente ciudadano dentro de la planificación estratégica grande y ver cómo van las cosas. O sea esto es como un efecto dominó que tenemos que ir midiendo como van, pero si es necesario que los conductores aprendan que hay un actor más y que aprendan a respetar. Nosotros como organización buscamos más incidir en las organizaciones públicas, en los jóvenes, es importante formar parte de un consenso entre todos y también de incidencia mayor, pero parte por estar cercanos al municipio y a la gente, sobre todo.

Informante B

Entrevistador: ¿Cómo conoció de este movimiento?

Informante B: En el 2002 conocí a estos chicos, ellos venían haciendo una serie de trabajos y de acciones en relación con el uso de la bicicleta en la ciudad, como medio alternativo de transporte, como opción alternativa, en fin, y habían hecho ya algunas acciones como acción ecológica, ahí es donde se inicia, como parte de los temas ambientales que se trabajaban en la fundación y como parte de un área de acción ecológica que era un área de

temas urbanos, que estaban articulados a partir de unos campamentos de verano y una serie de cosas que hacían ahí, y aparece el tema de la bicicleta como parte de la actividad de ellos. Luego, constituyen Biciacción y se separan, incluso todavía estaban viviendo físicamente ahí mismo, en la misma casa, pero ya como una entidad separada. Yo tenía contacto con la gente de acción ecológica desde antes, pero no con ellos, igual vinieron a plantearme el tema de la bicicleta, de cómo vamos a empezar a trabajar en eso, en fin. Y yo por mi cuenta había tenido mucho interés en el tema de la bicicleta para la ciudad. Entonces como que se dio una relación muy fácil ya que había intereses compartidos. Adicionalmente a esto, el propio alcalde, desde el principio de la administración, se planteó el tema de buscar como facilitar entrar a temas de modos alternativos de transporte incluso de la bicicleta. Entonces fue como muy oportuno, y por eso nos conectamos muy fácilmente. Entonces hicimos unas primeras actividades de debate y unas reuniones, con varios colectivos que estaban también metidos en esto, unas personas del parque la carolina, un grupo de ligas barriales y algunos otros muchachos de por ahí. Desde ahí ya inició la relación, una relación de trabajo, con apertura nuestra para empezar a trabajar, y nos planteamos como una primera cosa hacer el ciclopaseo, como una forma de ir introduciendo el tema de las bicicletas en la ciudad, porque hasta el momento había una suerte de tabú, de bloqueó, de que no se pueda hacer la bicicleta en la ciudad por la topografía, el clima, en fin por una serie de cosas. Y así empezamos con el ciclopaseo una vez por mes, tramos chiquitos, pero para esto ya habíamos hecho el cierre para la peatonización del centro histórico que era parte de eso, que era una estrategia de ir poco a poco armando las rutas que han crecido tanto. Ahí empezó nos entendimos muy bien, y nos pusimos a trabajar.

Al principio hicimos con ellos algunas cosas, por ejemplo: hacer una venida al centro, una suerte de toma simbólica del centro por las bicicletas el día de la peatonización, después también hicimos alguna cosa en la noche también, como caravana, no abierto. Estas actividades recreativas las hicimos tanto en la zona norte, en el centro como en la tribuna del sur, para tener estos circuitos chiquitos de ciclopaseo, de cierre de calles, con aeróbicos y cierre de calles. Entonces habíamos hecho ya tres espacios pequeños, que después había

que juntarlos. Yo no me acuerdo cual fue el pretexto por la cual sacamos el ciclopaseo la primera vez, pero la idea era esa: una suerte de estrategia, donde primero hicimos el centro y después hacerlo en otros lados; en este proceso no participaron los chicos de biciacción todavía y la idea de hacer esto salió desde el municipio, y conmigo particularmente, o sea tener tres puntos y cuando ya entraron ellos comenzaron a trabajar cosas en esos sitios y después lo que hicimos fue juntar. Al principio lo que hicimos juntamos desde la cruz del papa hasta el centro, ese fue el primer tramo, después hicimos del centro a la tribuna del sur, y después agregamos hasta la Kenedy, después hasta Quitumbe, y después ahora hasta el parque de los recuerdos arriba. Entonces fue una cosa por etapas, se puede decir que se fue cosiendo este trayecto que se inició con tres bloques separados, fue una cosa ir creciendo, tanto que después de una vez por mes y de ahí cada quince, buscando temas de motivación al principio, invitamos al alcalde Mokus, de ese momento de Bogotá, para que viniera, es muy amigo del alcalde Moncayo, entonces vino al segundo o tercero de estos ciclopaseos, y fue creciendo. Después vinieron otros temas: el día de no sé qué, el aniversario de otra cosa, en fin, y después ellos con ayuda del municipio incorporaron otros programas como los paseos patrimoniales o jinkanas, para mantener activo el tema. Lo que hemos hechos, es que estas organizaciones cívicas o ciudadanas se apropien del proyecto y sea suyo, y al ser de ellos, digamos al ser de ellos me separo un poco de la sociedad quiteña, ya se vuelve una cosa indismontable, al rato que alguien, hace poquito con el lío del trébol hubo un medio conflicto, la ciudad entera se va a movilizar para defender el proyecto. Esta actividad no es del municipio es de la ciudad, entonces esto fue uno de los temas fundamentales de este proceso que no sea el municipio el que organiza, sino que es gente que está dedicada a estas cosas. Primero Biciacción, después claro ellos se separaron, y continuamos la relación con Ciclopolis y con Biciacción estamos haciendo los ciclopaseos zonales en los Chillos, Carcelen, La Floresta, para volver con la misma estrategia pero ya más grande, o sea como podemos conectar el ciclopaseo de la Floresta con la red principal, y así con los paseos locales armar redes entre sí, pero si no se juntan no se juntan, igual ya tenemos un espacio de recreación de la gente en las diferentes zonas de la ciudad. El juntar los ciclopaseos es un trabajo complicado, ya que necesito el apoyo de los policías, para controlar las vías, de información, de educación a los ciclistas, apoyo

mecánico, primeros auxilios, la policía metropolitana, en definitiva es una cosa colectiva que está enraizado en la ciudad y ha tenido mucho éxito.

Entrevistador: ¿Como el municipio trabaja con las organizaciones?

Informante B: es una relación muy horizontal, y es a través mío principalmente, pero también hay otras entidades del municipio que colaboran, en algunas cosas: en algunos casos con recursos, por ejemplo Quito Cultura ha dado un fondo pequeño al año, para lo que significa todo esto, Vida Para Quito también hace una asignación, también la empresa de agua potable da abastecimiento de aguas en los ciclopaseos, la policía nacional da bicicletas a la cruz roja para que puedan hacer patrullaje, es una especie de minga interna del municipio, o sea no es que el municipio en alguna dependencia tiene destinado un presupuesto destinado específicamente a esto, a veces aparece la corporación de turismo porque hay un tema; en fin, hay una base de financiación que es bien chiquita, proporcionado a lo que se hace, los chicos tanto en la época de Biciación como de Ciclopolis ahora, hacen autogestión, consiguen auspicios. Es un trabajo muy horizontal, muy fresco, estamos en comunicación permanentemente, cualquier problema que hay, temas de comunicación por ejemplo: también hay que hacer promoción de las actividades que se llevan a cabo en los medios, eso se hace a través de la oficina de comunicación aquí, en fin unimos esfuerzos. El ciclopaseo al municipio, como institución, claro que ha tenido efectos internos, efectos más bien de motivación personal, la gente se siente complacido de tener un municipio que apoye este tipo de proyectos. Pero más ha significado para la ciudad.

El éxito del ciclopaseo en Quito se debe a varios factores: primero esta conjunción entre la institución pública que maneja los temas y una organización cívica, y también la participación de la policía que ha sido fundamental, con algunos altos y bajos, con algunos inconvenientes, con el cambio de jefes ya que hasta entiendan el tema, en fin. Esta confluencia de estos factores desde el lado de la organización ha sido clave. Otro lado es que a la ciudad le generó una nueva dinámica, gente del norte que va al sur y que no conocía, la gente empezó a descubrir la ciudad y a generar una cultura ciudadana más

democrática, andar en bici es otra historia de la ciudad, de la gente, cuando vas en carro existen diferencias si vas en bus, en el caro grande o en el chico, en la bicicleta, por más super bicicleta que tengas lo que es a la final es lo que se está pedaleando; esto ha generado un espíritu democrático. Ha sido una experiencia de redescubrir la ciudad. Otra cosa buena del ciclopaseo para la ciudad es haber desmitificado el uso de la bicicleta en la ciudad, ya que es posible y si uno no jala la cuesta le toca simplemente empujar la bici, lo cual ha sido bueno porque es lo que ha permitido pasar al otro proyecto del tema de la cicloruta, de tener una ruta para transporte porque esto que hemos estado haciendo con el ciclopaseo es recreativo. Otro aspecto del ciclopaseo no es solo bicicleta, es caminata, es patinaje, es lo que fuera, y tiene un carácter de aglutinante familiar y de grupos de amigos, es decir genera una sociabilidad de la ciudad mucho más intensa. Además es buenaso por que los días de ciclopaseo baja los niveles de contaminación de la ciudad. O sea tiene una cantidad de cosas positivas, eso es lo que ha generado que de cinco a ocho mil personas haya crecido a sesenta mil personas haciendo esto cada quince días. Y ahora, desde agosto en verano, vamos a ver si lo podemos hacer semanalmente, aprovechamos vacaciones que hay menos tráfico y menos gente, y si va bien lo dejemos así. Con el objetivo de que sea constante, de que crezca en extensión y frecuencia.

Los ciclistas urbanos han aumentado en Quito a partir del ciclopaseo, ahora se ve un montón de gente, tal es así que viéndolo de otro lado el tema de los negocios que se dedican al tema de la bicicleta ha tenido un crecimiento brutal; talleres de reparación de la bicicleta, que estaban apenas subsistiendo han tenido crecimiento, y es buenaso por que genera trabajo, antes era difícil escoger entre modelos de bicicleta por que no había variedad ahora hay una gran oferta, la gente práctica los diferentes estilos de ciclismo, cada vez hay más gente metida en el tema de la bicicleta lo cual es bueno hasta para la salud.

La primera peonización del centro se hizo en el 2002, apenas empezó la administración del Alcalde Moncayo se cierra el centro y se cierra el centro, ahí había cosas relacionadas con la contaminación y una serie de fenómenos como las reacciones en contra que se cierre, la gente de los negocios estaba que se resistían, el domingo estaba todo cerrado, en cambio ahora viene el domingo y esta todo abierto. Los negocios también han mejorado. El hacer

estas acciones parte de la política de generar opciones de distracción de recreación, basados en el tema de las bicicletas, pero esto se dio antes de tener una relación con Biciacción, con ellos se armó el proyecto del ciclopaseo. Pero no hay ningún papel escrito, es decir que diga proyecto ciclopaseo..nada... es una cosa que se ha ido haciendo en el camino, aportando ideas, problemas y reacciones, dando soluciones, respondiendo a las necesidades de las personas que viven cerca de la cicloruta, es un proceso muy orgánico de desarrollar la actividad, si viene alguien a fiscalizarme por el ciclopaseo no hay nada, ni siquiera el acta de una reunión. O sea esto se ha hecho haciendo, cuando uno tiene las ideas positivas las cosas van saliendo bien. No se cuanto se ha gastado ni cuanto se ha invertido, ni me importa saber, el hecho cierto es que hay un proyecto que tiene un reconocimiento internacional y que ha servido para apoyar este tipo de proyecto en otras ciudades como Guayaquil, Cuenca, que ven que la experiencia que hemos hecho aquí es válida, posible, pero sobre todo requiere mucha mística, o sea en el caso de los chicos de Biciacción y Ciclopolis es un convencimiento, es un compromiso de vida, no es una cosa burocrática. Y del lado del alcalde, y de algunos otros aquí en el municipio, es un compromiso con la ciudad. El alcalde casi todos los fines de semana que hay un ciclopaseo el alcalde sale. Pero un tema importante en todo esto es que es cero política. Cuando sale el alcalde nunca ha hecho escándalo, sale como cualquier ciudadano hacer ejercicio como cualquier ciudadano, lo cual también ha constituido un éxito, dentro de toda la estrategia se concibió que no se va a meter lo político dentro de los proyectos, es una actividad pacífica, ciudadana, de la ciudad, y por lo tanto no puede estar contaminado en que se va a salir con propaganda y banderitas, cero de contaminación con política porque eso a la gente le molesta. Este sería uno de los otros secretos del éxito.

La ciudad sin ciclopaseo no existirá, eso no va a permitir nadie. Es una forma de generar una sana convivencia de distintos intereses y preocupaciones, tanto entre los ciclistas, los moradores y los conductores de automóviles. Este proceso es irreversible, no puede venir una autoridad cualquiera a levantar este proyecto, la población involucrada con el tema del ciclopaseo es muy grande, el día del ciclopaseo es un día de relación directa con la ciudad.