

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio

Convocatoria 2015 - 2017

Tesis para obtener el título de maestría de Investigación en Estudios Socioambientales

Ciclistas en el Ecuador y su interés por el ecologismo

Nataly Isabel Quelal Pasquel

Asesor: Nicolás Cuvi

Lectores: Sofía Gordón y Pedro Alarcón

Quito, noviembre de 2023

Dedicatoria

A la memoria de mi padre que vive siempre en mí.

Índice de contenidos

Dedicatoria	2
Índice de contenidos	3
Lista de Ilustraciones.....	6
Lista de abreviaturas y siglas	7
Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis	8
Resumen.....	9
Agradecimientos.....	11
Introducción	12
Capítulo 1. Marco teórico y metodología.....	17
1.1. Encuestas	17
1.2. Entrevistas	20
1.3. Marco Teórico	21
1.3.1. Movimientos sociales urbanos	23
1.3.2. Ecologismos	25
1.3.3. El automóvil, los recursos no renovables y la bicicleta como alternativa.....	32
1.4. Estado de la Cuestión	39
Capítulo 2. Movimientos Ciclistas en el Ecuador y sus hitos	42
2.1. ¿En qué contexto surgen los movimientos ciclistas?	42
2.2. Quito: organizaciones ciclistas en el Distrito Metropolitano de Quito	48
2.2.1. Biciacción: la ONG que hizo nacer al ciclopaseo en Quito	49
2.2.2. Andando en Bici Carajo: una visión radical a favor de la bicicleta	50
2.2.3. Carishina en Bici: ciclistas mujeres y su visión de ciudad	51
2.2.4. Ciudad en Bici: un movimiento para iniciarse en el mundo de la bicicleta.....	55

2.3. Organizaciones Guayaquileñas que promueven el uso de la bicicleta: Guayaquil en Bici, Libre Actividad y Andar EQ	56
2.3.1. Guayaquil en Bici: un colectivo pionero en el puerto	57
2.3.2. Libre Actividad: Movimiento con alta incidencia en el puerto	59
2.3.3. Andar EQ: ONG liderada por mujeres en pro de la movilidad	60
2.4. Movimientos ciclistas en Cuenca.....	61
2.4.1. Bicicuenca una organización con trayectoria	61
2.4.2. Fundación Biciñan, Biciwarmi y Cuenca ciudad para vivir.....	62
2.5. Riobamba: Warmis en Bici y Grupo Cénit	64
2.5.1. Warmis en Bici: inclusión, deporte y respeto por los ciclistas	64
2.5.2. Grupo Cénit: movimiento interesado en el tema ambiental	65
2.6. Biciunión: una organización más allá de lo local.....	66
2.7. Hitos en la promoción de la bicicleta y la movilidad sostenible.....	67
2.7.1. La Masa Crítica	69
2.7.2. El Ciclopaseo, Paseo Dominical o vía recreativa de Quito	70
2.7.3. Ciclovías.....	75
2.7.4. Bicicleta pública.....	76
2.7.5. Ordenanzas	77
2.7.6. Otros hitos.....	78
Capítulo 3. La multidimensionalidad de la bicicleta y su efecto de atracción e inducción	82
3.1. La bicicleta como herramienta de cambio.....	82
3.2. La bicicleta como herramienta de emancipación	87
3.3. La bicicleta como medio de recreación y deporte.....	90
3.4. La bicicleta como modo de transporte	94
Capítulo 4. El ambientalismo y el ciclismo	101

4.1. ¿Te consideras ecologista?	102
Capítulo 5. Conclusiones y recomendaciones.....	112
5.1. Conclusiones	112
5.2. Recomendaciones.....	113
Anexos.....	115
Anexo 1. Hitos ciclísticos en las ciudades del presente estudio.....	115
Anexo 2. Encuesta Online.....	120
Anexo 3. Entrevistas realizadas a representantes de movimientos/asociaciones de ciclistas que aceptaron la entrevista	123
Anexo 4. Modelo de entrevista estructurada.....	125
Anexo 5. Fotografías	126
Referencias.....	127

Lista de Ilustraciones

Gráficos

Gráfico 1.1. Edad de las personas encuestadas.....	18
Gráfico 1.2. Identificación sexual de las personas encuestadas.....	18
Gráfico 1.3. Grado de escolaridad de las personas encuestadas	19
Gráfico 1.4. ¿En qué ciudad vives?.....	19
Gráfico 1.5. Índice de precios internacionales de materias primas.....	33
Gráfico 2.1. Frecuencia del uso de la bicicleta en Ecuador	45
Gráfico 2.2. Hitos para fomentar el ciclismo	71
Gráfico 3.1. Actividades en las que ayuda o se usa la bicicleta.....	91
Gráfico 3.2. Sinistros de tránsito bajo las cinco causas probables con mayor porcentaje de ocurrencia- diciembre 2019	98
Gráfico 4.1. ¿Has colaborado en alguna organización ambientalista?	107
Gráfico 4.2. ¿Desde que eres ciclista, eres más ambientalista?	108
Gráfico 4.3. ¿Desde que utilizas la bicicleta te interesas en cuestiones medioambientales? ..	108
Gráfico 4.4. Actividades individuales de los ciclistas en pro del ambiente	109
Gráfico 4.5. Vínculo entre ambientalistas y ecologistas.....	110

Tablas

Tabla 2.1. Porcentaje de usos diarios de bicicleta en el mundo.....	58
---	----

Lista de abreviaturas y siglas

ANT: Agencia Nacional de Tránsito

ABC: Andando en Bici Carajo

CONAIE: Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador

ECUARUNARI: Confederación de Pueblos de la Nacionalidad Kichwa del Ecuador

FENOCIN: Confederación Nacional de Organizaciones Campesinas Indígenas y Negras

FMB8: Foro Mundial de la Bicicleta (realizado en Quito-Ecuador, abril 2019)

WWF: Foro Mundial de la Naturaleza

UICN: Unión Internacional para la conservación de la Naturaleza

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Nataly Isabel Quelal Pasquel, autora de la tesis titulada “Ciclistas en el Ecuador y su interés por el ecologismo” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría de Investigación en Estudios Socioambientales concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencia Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, noviembre de 2023



Firma

Nataly Isabel Quelal Pasquel

Resumen

Esta investigación busca identificar la relación de los colectivos de ciclistas y sus prácticas ecologistas. Existe una gran variedad de estudios que afirman que los ambientalistas tienden a utilizar a la bicicleta como una herramienta de lucha, y saltan desde su interés primario ecologista hacia el ciclismo, sin embargo, poco se ha investigado la relación inversa, es decir, si los ciclistas consideran al ecologismo como parte de su interés cotidiano o si lo van integrado dentro de su radar de motivaciones asociadas a la bicicleta. La discusión teórica parte desde el concepto propio de movimientos sociales, ecologismos, ambientalismo, discursos sobre bicicletas y movilidad sostenible, que son el paraguas en donde amparan y con el cual muchos de los colectivos o grupos probicicleta basan su discurso.

En el Ecuador la realidad de cada ciudad es distinta, y tiene distintos matices, en Quito en los últimos años el uso de la bicicleta ha ido disminuyendo, en contraste con la ciudad de Cuenca en donde el uso de la bicicleta va en drástico aumento y eso puede deberse a varios efectos como el aumento del presupuesto en la movilidad sostenible por parte del municipio, menos pugnas internas entre los grupos ciclistas, permanencia y persistencia de grupos ciudadanos a lo largo de los años. En otras ciudades como Riobamba la permanencia a lo largo de los años de las actividades desde los movimientos ciudadanos ha logrado captar progresivamente un mayor número de cantidad de personas interesadas en movilizarse en bici, mientras que en Guayaquil muchos de los ciclistas sienten afinidad hacia rostros destacados que son quienes lideran y tienen la capacidad de aglutinar y atraer gente hacia sus actividades, como es el caso actual de “Libre Actividad” además que consideran y toman en cuenta los hitos logrados por los movimientos pro bicicleta de otras ciudades.

Carapaz se ha consolidado como el mejor ciclista ecuatoriano de los últimos tiempos y es un referente latinoamericano, sobre todo a partir de su victoria en el giro de Italia en 2019. Es así que, en los resultados de la encuesta online, que fue dirigida y abierta a ciclistas, indica que los logros de Carapaz inspiran e incentivan un mayor uso de la bicicleta en el país. Otros encuestados consideran que el principal atractivo hacia el ciclismo es la diversión y lo asocian a recuerdos positivos de la infancia, y en menor número toman en cuenta a la movilidad sostenible como motivo para usar la bicicleta. Indicando que cualquier movimiento ciclista que busque atraer e invitar a más ciudadanos a subirse en una bicicleta, nunca debería de perder de vista el tema deportivo y la alegría asociada al uso de la bicicleta, y que podría

combinarse con otros discursos y de esa manera conseguir una mayor comunidad de ciclistas movilizándose en las ciudades del Ecuador.

Al conocer y entablar el diálogo con más cercanía a los referentes de los colectivos y organizaciones de movimientos ciclistas, específicamente los pro bicicleta (11 agrupaciones de 4 ciudades del Ecuador), indican que el uso de la bicicleta, en su primer momento fue por diversión, porque les regalaron una bicicleta en su infancia, o porque su profesión los llevo a trabajar en este tipo de movimientos. Con el pasar del tiempo, su accionar les ha conducido a abrirse a conocer distintas realidades, a conocer otras luchas, otras miradas del mundo, como por ejemplo los feminismos, distintas posiciones políticas, y también por supuesto el tema ambiental. Al acercarse a estas nuevas temáticas no necesariamente significa que sean partidarios o partidarias de estas posiciones, sólo que se han acercado y conocen, aunque sea un poco de esos temas.

Algunos encuestados no buscan estar asociados al término ambientalista o ecologista pues consideran que se debe mantener separados los temas ecologistas de la bicicleta llegando incluso a radicalizar posiciones y discursos fracturando el ya debilitado movimiento ciclista existente. Por otro lado, otros consideran que es necesario unir fuerzas entre los diversos grupos e interés para con ello también empujar el uso de la bicicleta masivamente. Estos últimos son los que tienden a adquirir nuevos hábitos en pro del ambiente, se pueden notar miembros ecologistas que inciden en los demás miembros con sus conductas y maneras de relacionarse con el cuidado ambiental. En base a la información recabada no es ese el mayor interés de los ciclistas el tema medioambiental, sin embargo, es un discurso que es utilizado para atraer más gente a cicular.

Palabras clave: bicicleta, ecologismo, ambientalismo, ciclistas, colectivos pro bicicleta, movilidad sustentable, movilidad sostenible, Quito, Guayaquil, Riobamba, Cuenca.

Agradecimientos

Agradezco con inmenso amor a mi compañero de vida, mi esposo Pablo, por su amor, su confianza, y apoyo en la construcción de nuestros sueños. Por sus originales ideas y por su continuo alentar a culminar esta tesis. Gracias por existir y compartir esta vida, este camino, ¡Te amo mucho Gatito!

Infinitamente gracias a mi madre y mi padre (+), por su inmenso amor y apoyo incondicional, siempre feliz y agradecida de llamarme su hija. A mis hermanos por su bondad, las risas, y por su vital soporte. A mi querida sobrina mil gracias, por traer tanta alegría a la familia, gracias por toda la ternura, por la esperanza y por ser ahora un pedacito de mi corazón.

Gracias a las personas que colaboraron en la realización de esta investigación, por su tiempo en cada encuesta, en cada entrevista. A los representantes de los movimientos ciclistas, que me ayudaron desinteresadamente con su tiempo e información. Gracias por su trabajo grandioso y desprendido, por atreverse a soñar y trabajar en un mundo más equitativo y feliz, es decir trabajar por ciudades con muchas más bicicletas.

A FLACSO por abrirme sus puertas, a todos mis profesores que desde sus distintos tipos de conocimientos abrieron mi mente al enriquecedor mundo “social” llevándome a cuestionarme el mío propio. En especial agradezco a Anita Krainer por sus inspiradores aportes, a Carolina Garzón por colaborar, apoyar y estar siempre pendiente de la culminación de la tesis y a Nicolás Cuvi, mi tutor de tesis, gracias por su gran paciencia, por compartir ideas, lecturas, conocimiento y por guiarme en cada etapa de esta investigación.

Agradezco a todos quienes me ayudaron con acertados comentarios, un especial gracias a los miembros del tribunal de tesis: Pedro Alarcón y Sofy Gordón, por su genial trabajo, linda energía, tiempo, por sus preguntas, argumentos y cuestionamientos y con ello lograr enriquecer el presente trabajo.

Gracias a los compañeros de ESAM de Flacso porque en cada clase presencial aprendí de cada uno, de sus sueños, de sus imaginarios, sus pensamientos y así en ese compartir conjunto nos permitimos creer en la idea de colaborar en la construcción de un mundo mejor. Crecí tanto académicamente como ser humano y por eso soy muy afortunada de haberles conocido.

Introducción

En el Ecuador el uso de la bicicleta ha intentado ser promovido por diversas instancias, sean estas gubernamentales o entes privados, pero en su mayoría se ha iniciado y sostenido a lo largo de más de 20 años desde los movimientos sociales agrupados de manera formal e informal. En el presente estudio se analiza la relación entre los movimientos/agrupaciones/asociaciones/ de ciclistas con el ecologismo y el ambientalismo. Esta tesis intenta aclarar conceptos e ideas que abarquen e interrelacionen ciclistas con ambientalistas, pues no siempre los dos grupos se ven identificados entre sí.

En el capítulo 1 se realiza un diálogo con autores que estudian conceptos como ambientalismo, ecologismo, discursos sobre la bicicleta, movimientos sociales. Al analizar estas reflexiones basadas en la revisión de la literatura se planea una metodología que considera la implementación de herramientas cualitativas y cuantitativas como encuestas aplicadas a ciclistas y entrevistas semiestructuradas dirigidas a líderes de los movimientos pro-bicicleta.

En el capítulo 2, se analiza a los movimientos pro bicicleta de 4 ciudades del Ecuador, y su historia a lo largo del tiempo. Los colectivos ciudadanos, tienen distintas perspectivas en sus acciones, pueden ser deportivos, con enfoque de género, con fines recreacionales, otros ven a la bicicleta como una herramienta del cambio, en fin, su orientación es diversa. Uno de los informantes entrevistados pertenece a “Biciacción”, fundación que nació de un grupo ecologista “Acción Ecológica”, por lo que muchas de sus actividades tuvieron ese tinte muy marcado, sobre todo en sus primeros años. En este capítulo se detalla el enfoque de cada colectivo, así como los hitos más importantes que los informantes han identificado alrededor del movimiento ciclista y de la movilidad sostenible en sus ciudades.

Una semejanza entre todos los movimientos ciclistas es que buscan que exista una mayor cantidad de personas que usen bicicleta en las ciudades. Asocian este interés primario con otro objetivo secundario distinto, por ejemplo: la Cleta Endiablada entabla una relación entre el uso del cannabis y la bicicleta. Siguiendo como ejemplo: Andando en Bici Carajo ve a la bicicleta como una herramienta de cambio a un modelo y una estructura social, las Carishinas en Bici, Warmis en Bici, Mujeres en Bici, Grupo Deltas, aunque no se autodenominen como grupos feministas, utilizan el concepto de mujer asociado al uso de bicicleta y exploran esa relación de distintas maneras en cada uno de los grupos. Otros como

AndarEq, Biciñan y Bicicuenca asocian el uso de la bicicleta con incidir en la política pública. Finalmente hay otros que están constituidos legalmente y promueven el uso de la bicicleta como trabajo, por ejemplo: Biciacción, AndarEq, Biciunión. De los grupos entrevistados quienes se autodenominan como “ecologistas” es el Grupo Cénit de Riobamba ya que se asocian directamente el uso de la bicicleta con el cuidado ambiental. Un movimiento ciclista que nació como ambientalista es Bicicacción, surgió de “Acción Ecológica” en sus primeros años respondió a ese accionar. Finalmente, en esta tesis se investigan los principales hitos en el uso de la bicicleta de cada ciudad de donde provienen los entrevistados: Quito, Guayaquil, Cuenca y Riobamba.

En el capítulo 3 se presenta la multidimensionalidad de la bicicleta y su efecto de atracción e inducción, es decir, como los diferentes usos de la bicicleta han sido los elementos de atracción para la conformación de los colectivos y por lo tanto de sus acciones. Por ejemplo, los beneficios del uso de la bicicleta son ampliamente conocidos e incluyen la disminución de gases de efecto invernadero, su contribución a la salud y a la economía de quienes la usan.

Además, es un vehículo que permite una mayor interacción con otros ciudadanos, sobre todo por la velocidad a la que se viaja. En este capítulo se analiza como la bicicleta suele verse como una actividad recreativa o deportiva y cómo se ha logrado mirarla como un medio de transporte. También se muestra como los ciclistas se relacionan con conceptos como la movilidad sostenible, el empoderamiento y las demandas por el acceso al espacio público.

En el capítulo 4, se analizan las relaciones entre los movimientos ciclistas y el ambientalismo y el ecologismo. Finalmente, en el capítulo 5 se exponen las conclusiones fruto de los resultados de la encuesta y de las entrevistas realizadas a los principales actores de los movimientos pro bicicleta, seguido de las recomendaciones.

Estratégicamente se utilizan distintas banderas discursivas para captar una mayor cantidad de personas que hacia el uso de la bicicleta en las ciudades. Es claro que, para los ciclistas en su generalidad, el ambiente es un interés secundario, y lo ejercen no desde los grupos pro bicicleta sino desde otros espacios de acción como grupos ecologistas, sin embargo, están abiertos a utilizar este discurso y realizar acciones de cuidado ambiental.

Antecedentes

Como lo explica Leff la crisis ambiental “de nuestro tiempo es la forma y el grado en que la racionalidad de la modernidad ha intervenido al mundo, socavando las bases de sustentabilidad de la vida...en una escala planetaria.”(Leff 2004,) A nivel mundial hay problemas ambientales evidentes: deforestación sobre todo el cambio del bosque húmedo tropical causando también la pérdida del suelo cultivable, contaminación del aire, suelo y agua, cambio climático, reducción de la capa de ozono, pérdida de la diversidad biológica, lluvia ácida, manejo inadecuado de desechos, entre otros (Narváez 2004, 51). En Ecuador también enfrentamos problemas ambientales tales como los procesos extractivos en la Amazonía ecuatoriana, disminución de áreas protegidas, desertificación, contaminación del agua, aire, suelo, deforestación, desaparición de fauna y flora, entre otros (Paz 2019). En los años 70's el tema ambiental fue asumido como una categoría política de primer orden (Narváez 2004) a través de conferencias internacionales como la de Estocolmo, Kyoto y de Río de Janeiro, buscando frenar la contaminación ambiental, el calentamiento global y sus consecuencias evidentes y que causan malestar a los países (Gordón 2012). Evidentemente la temática ambiental tiene una dimensión política porque se asienta en decisiones sociales en criterios ideológicos y valorativos (Narváez 2004).

Por lo expuesto y por la problemática ambiental que afecta indudablemente al país, calificado como “subdesarrollado” y a través de la formación de resistencia organizada ha visto una manera de buscar respetar sus derechos. La organización civil se ha pronunciado a través de varias ONGs, es así que hasta el 2014 se identificaron cerca de 25 organizaciones no gubernamentales ambientalistas en el país (Salvador 2014). Además, existen movimientos sociales que también están agrupados, sin estar constituidos legalmente, pero que son validados por la ciudad y conocidos por sus acciones. Un estandarte de las ONGs ambientalistas es Acción Ecológica que nace en 1986, que toma el área urbana entre sus temas de interés. Entre sus acciones se destaca que un grupo de jóvenes de esta organización salieron en bicicleta a las calles de Quito, en su derecho de una ciudad menos contaminada y accesible (Gordón 2012) y constituyeron uno de los movimientos pro bicicleta que es reconocido a nivel nacional: Biciacción.

En esta ciudad, desde hace varios años las organizaciones ciclistas realizan actividades como el día sin carro, la semana de la movilidad, el ciclopaseo y pintan ciclovías. Muchas de estas organizaciones pro ciclistas han pasado a lo largo de los años por conflictos internos, por lo

que se han creado nuevos grupos con distintos enfoques: por ejemplo, activistas pro bicicleta, en favor del género, entre otras tendencias. En los colectivos pro bicicleta, hay personas que están en las organizaciones 5 años o más, y justamente buscan estrategias para atraer más gente que se involucre y pueda existir un recambio generacional.

Actualmente la mayoría de grupos no se califica a sí mismo como ciclista y pro ambientalista en un 100%, aunque esporádicamente puede realizar actividades en favor del ambiente o en fechas conmemorativas como el día de la Tierra, etc. Grupo Cénit en Riobamba es único movimiento que se califica a sí mismo como ecologista y ciclista.

Justificación

Se han realizado otros estudios en los que se hace un acercamiento a la problemática de los ciclistas urbanos sobre todo en la ciudad de Quito, también investigaciones específicas de grupos pro bicicleta como: Carishinas en bici, Sur en bici, entre otros. Allí se analiza sus maneras de realizar su praxis, pero no se ha estudiado su vinculación con las luchas en términos de las problemáticas ambientales. Es necesario identificar las propuestas, percepciones, prácticas e intereses en torno a la problemática ambiental. Muchas veces sin conocer sobre el tema, muchos ciclistas ayudan a mejorar la calidad del aire y evitar emisiones de GEI en la ciudad que habitan. A otros tal vez si les interesa el tema, pero realizan sus luchas a favor del medio ambiente en grupos específicos para ese tema. Otros por su parte pueden considerar a la bicicleta simplemente como un artefacto para transportarse o divertirse, la que no tiene nada que ver con el ser humano, la ciudad y sus problemáticas.

Es pertinente conocer el perfil del ciclista urbano interesado en temas ambientales para así promover desde los grupos de ciclistas el uso de la bicicleta, atrayendo a personas que tal vez están interesadas en el cuidado del medio ambiente, pero que no necesariamente lo unen a movilizarse en bicicleta.

Muchas de estas organizaciones pro bicicleta, tienen escuelas para niños y niñas. Si las personas instructoras tienen un conocimiento más allá del correcto manejo de la bicicleta en la ciudad pueden ser educadores ambientales y fomentar desde temprana edad también el cuidado del ambiente.

Hay grandes oportunidades al unir estas dos luchas, debido a que pueden participar en espacios más amplios y lograr así una mayor visibilidad e incidencia y maximizar los beneficios de la bicicleta, para así contagiar a más ciudadanos en aras de lograr una movilidad

sostenible que resultará beneficiosa para todos y para todas. Se pueden diversificar las acciones dentro de los grupos, como aprender sobre la temática ambiental, participar en foros académicos, en ferias de niños, entre otros.

Regularmente las personas autocalificadas como ambientalistas o ecologistas buscan usar la bicicleta porque lo asocian directamente a contribuir al cuidado ambiental, sin embargo, no suelen ocurrir la relación inversa, es decir que un ciclista busque realizar actividades ecologistas o que se autodenomine ambientalista, a pesar de que realiza una práctica de cuidado ambiental, por lo que es interesante realizar esta relación desde un lado que no ha sido estudiado aún lo suficiente.

Por lo anteriormente explicado se justifica la presente investigación.

Capítulo 1. Marco teórico y metodología

La presente investigación surge por el interés de responder a la pregunta de investigación:

¿Cuál es la relación entre movimientos/agrupaciones/asociaciones/ de ciclistas con el ecologismo y el ambientalismo?

Partiendo del objetivo general, que es investigar a los movimientos/asociaciones/ de ciclistas y sus creencias y prácticas en torno a la cuestión, se plantearon dos objetivos específicos:

1. Identificar a los grupos de ciclistas en el Ecuador y los hitos de movilidad sostenible representativos en cada ciudad.
2. Analizar los discursos en torno a las cuestiones medioambientales de los grupos de ciclistas en las ciudades seleccionadas.

Para alcanzar estos objetivos se planteó una metodología que combina métodos cualitativos y cuantitativos.

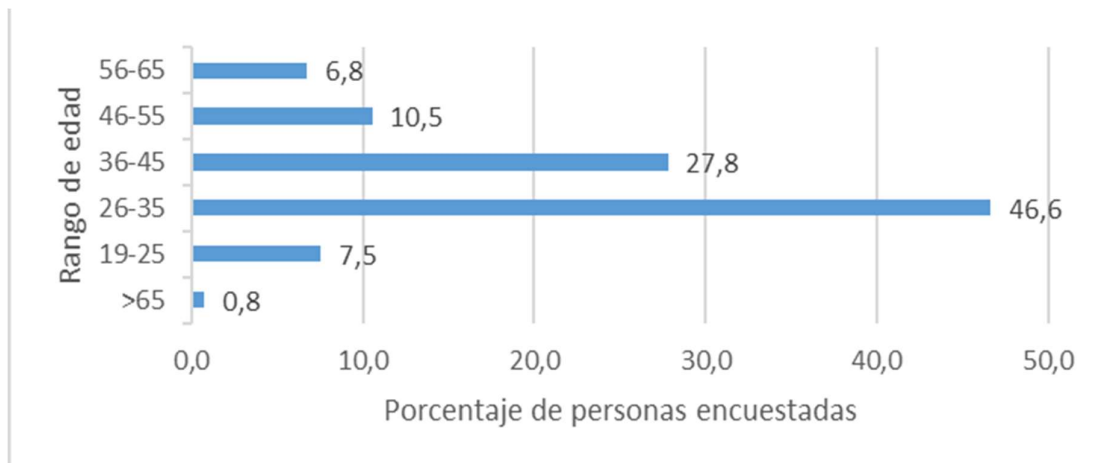
Las herramientas para desarrollar el presente trabajo son: recopilación bibliográfica (tesis, páginas web, folletos, libros, estudios particulares), encuestas online y entrevistas semiestructuradas.

La recopilación bibliográfica se enfoca en el levantamiento de información documental relacionada a la bicicleta, ambientalismo, ciclismo, movilidad sustentable y movimientos pro-ciclistas.

1.1. Encuestas

Las encuestas online, por su parte, han permitido llegar a una mayor cantidad de personas, no necesariamente asociadas a grupos pro bicicleta. A continuación, se detalla el perfil de las personas que completaron la encuesta. En total se realizaron 133 encuestas con participantes de varias ciudades del país.

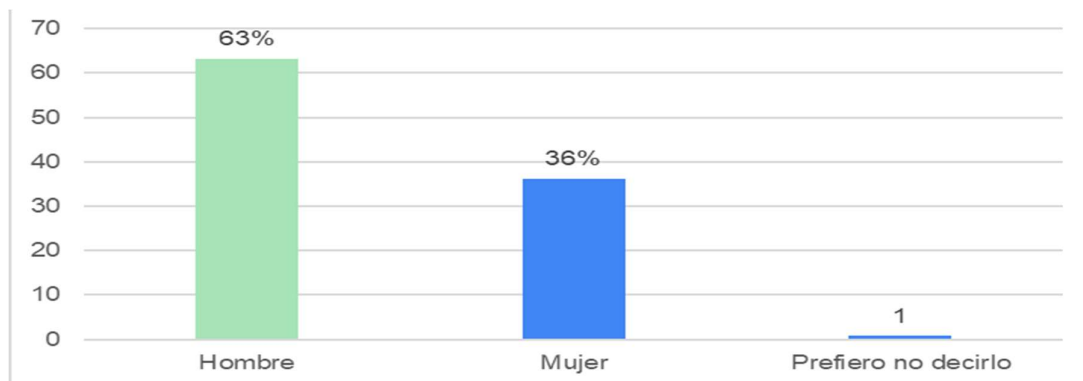
Gráfico 0.1. Edad de las personas encuestadas



Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Respecto al rango de edad más predominante, como se observa en el gráfico 1.1, este es de 26 a 35 años, lo que corresponde al 46,6% del total de representantes de los movimientos ciclistas y otros voluntarios que completaron la encuesta online.

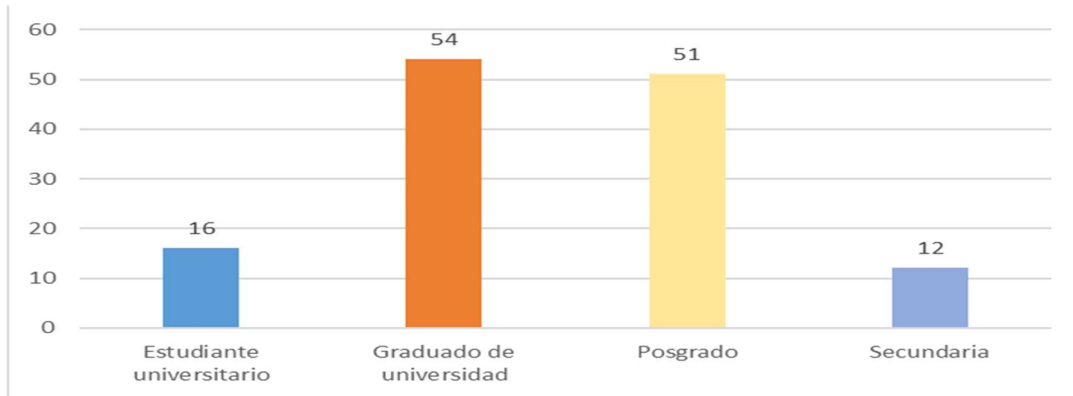
Gráfico 0.2. Identificación sexual de las personas encuestadas



Elaborado por la autora con obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Como se puede observar en el gráfico 1.2, la mayoría de las personas que contestaron la encuesta se reconocen como parte del sexo masculino con el 63%, mientras que el 36% han indicado ser mujeres. Solamente una persona ha preferido no indicar su sexo.

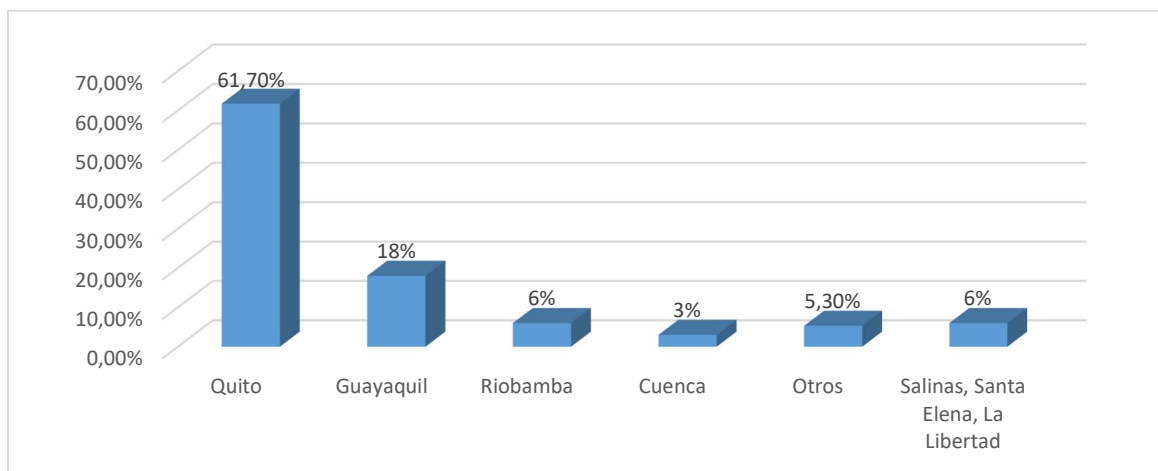
Gráfico 0.3. Grado de escolaridad de las personas encuestadas



Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

De acuerdo a los datos que se muestran en el gráfico 1.3, el grado de escolaridad de las personas encuestadas es mayormente superior, es decir, graduados de la universidad y con estudios de cuarto nivel. Estos datos muestran que el interés por contribuir a este tipo de investigación se presenta desde actores que poseen altos niveles educativos. Además, se podría afirmar que también el movimiento ciclista está compuesto por personas con escolaridad de nivel superior.

Gráfico 0.4. ¿En qué ciudad vives?



Elaborado por la autora a través de datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

La ciudad de donde provienen la mayoría de los ciclistas encuestados es Quito con 61,70% como se muestra en el gráfico 1.4., seguida de Guayaquil con el 18% y otras ciudades en menor medida. Si se analizan estos datos en relación con las regiones representadas hay una

ausencia total de participantes de la Amazonía y de la región insular y sigue prevaleciendo la región sierra con 74% de participantes frente al 26% de personas encuestadas en la región costa. Lógicamente, al tratarse de una encuesta voluntaria, no es necesariamente el reflejo de la realidad. Sin embargo, se nota el interés de los representantes serranos en colaborar y participar. Además, como se verá más adelante también en la sierra es donde se presentan los hitos más importantes del movimiento ciclista lo que podría estar relacionado indirectamente con este dato.

Cabe mencionar que en el mundo generalmente el movimiento es bien visto, y en países en desarrollo donde es tangible la contaminación ambiental del aire, agua, suele ser palpable. Sin embargo, si la pregunta se modificará a conocer si están dispuestos a pagar por el cuidado ambiental los porcentajes bajarían. De acuerdo al estudio de Inglehart, el 96% indicó apoyar y simpatizar con el tema ambiental, sin embargo, cuando se le preguntó si es capaz de pagar en impuestos al tema ambiental bajo al 45% de apoyo. (Inglehart 1995, 59).

1.2. Entrevistas

A través de las entrevistas semiestructuradas se pretende explorar los discursos de las personas involucradas en los movimientos ciclistas. Se seleccionaron diez personas clave en el movimiento de ciclistas, basadas en criterios de elegibilidad, cómo el ser líder de movimientos de bicicletas, representatividad en las ciudades escogidas para el estudio, pertinencia de género y que cubra la representatividad intergeneracional. Se ha elegido esta herramienta pues “concede amplia libertad tanto al entrevistado como al entrevistador, y garantiza al mismo tiempo que se van a discutir todos los temas relevantes y se va a recopilar toda la información necesaria” (Corbetta 2007, 353).

Se realizó el mapeo de los movimientos de ciclistas en 10 ciudades del Ecuador. Así se indagó 48 movimientos de ciclistas pro-bicicleta a través de comunicación por correo electrónico, página web y redes sociales.

Se aplicó las entrevistas a las y los líderes de dichos colectivos sobre la base de los siguientes criterios de elegibilidad:

- ser líder de movimiento de bicicletas
- representatividad en las ciudades escogidas para el estudio
- pertinencia de género
- representatividad intergeneracional.

De esta manera se entrevistó a 12 personas de 4 ciudades del Ecuador (Quito, Cuenca, Guayaquil y Riobamba) y una persona como representante de una organización a nivel nacional.¹

1.3. Marco Teórico

La era del automóvil, es decir, el crecimiento del parque automotor en el mundo ha dado lugar a una serie de repercusiones ambientales y estructurales. Antes de 1960, las críticas hacia el automóvil eran exclusivamente por causar accidentabilidad en los peatones; sin embargo, a partir de los 70's, los discursos ambientalistas influenciaron en su desacreditación. En este sentido, a medida que el automóvil se construye cada vez más como "el problema", el otro coche, la bicicleta, emerge como "la solución" (Horton 2006).

Schumacher por su parte, escuetamente relaciono los problemas ambientales asociados al uso de vehículos ya que predijo prematuramente en el año de 1963 que "las incursiones en los recursos no renovables del mundo, en particular los de los combustibles fósiles, son graves cuellos de botella y el agotamiento virtual se avecina en un futuro bastante previsible". De esta manera indica que el uso excesivo del automóvil aporta al debilitamiento de los recursos no renovables, a la contaminación ambiental y al calentamiento global (Schumacher 1974, 123).

En respuesta a esta problemática surge el concepto de movilidad sustentable, mismo que en el Plan Maestro de Transporte 2009 del Distrito Metropolitano de Quito, se define como: "la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro" (PMM 2009, 59). Por otro lado, Gordón (2012) utiliza la movilidad sustentable no solo como referente teórico, sino como eje discursivo de un desarrollo integral. La autora afirma que esta es una estrategia que busca mejorar la calidad de vida, a través de la distribución equitativa del espacio público entre las formas de transporte motorizadas y no motorizadas (Gordón 2012, 17). Vasconcellos (1996, 208) lo llama "la distribución del espacio de circulación". El autor afirma que uno de

¹ Se incluyen en los anexos una tabla en la que se detallan los datos de las personas entrevistadas, a organización a la que pertenecen y la fecha en la que se realizó la entrevista.

los problemas en los países en desarrollo, es que el uso de las vías es distorsionado por el principio liberal de consumo indiscriminado del espacio. Los automóviles ocupan un espacio totalmente desproporcionado con relación al número de personas que transportan. También, Vasconcellos menciona que la utilización de la movilidad sustentable como concepto central ha implicado varias dificultades principalmente por la carencia de un marco teórico referencial para la formulación de políticas de desarrollo económico. En este sentido, se requiere que el concepto de movilidad sostenible se enmarque en políticas que le den sostenibilidad económica y que promuevan el uso equitativo del espacio, es decir, políticas que incorporen y motiven otras formas de movilidad que respondan con visiones verdes de futuro. Las visiones verdes del futuro se refieren a incorporar los temas ambientales en el centro de nuestra vida diaria, con acciones en concordancia con los ciclos de la naturaleza, sin destruirla o alterarla, sino más bien vivir en concordancia con ella.

Una alternativa que se enmarca en la movilidad sostenible es la bicicleta. Illich (1974, 24) afirma que "las personas libres deben viajar por el camino de las relaciones sociales productivas a la velocidad de una bicicleta", relaciona el cambio que una bicicleta trae consigo. Horton (2006) por su parte discute la importancia de la bicicleta para el discurso y la práctica del movimiento ambiental actual. La bicicleta se moviliza en la construcción de las visiones verdes a las que aspira el ecologismo; entendiéndose como "visiones verdes" es decir la visión de una sociedad sostenible alternativa y en la práctica, el uso de la bicicleta organiza y ayuda a mantener los distintivos "estilos de vida verdes" de los activistas ambientales (Horton 2006, 42), por lo que ver juntos a los ciclistas y ambientalistas es una práctica que produce una simbiosis interesante. De esta manera, la bicicleta articula las visiones verdes y es también un símbolo, un objeto icónico del discurso verde y su práctica.

Horton (2006, 54) concluye que, aunque no todos los activistas ambientalistas son ciclistas comprometidos y defensores abiertos de la bicicleta, invariablemente reconocen y respetan este objeto como inequívocamente bueno. La bicicleta ocupa un papel central en el imaginario ecologista, incluso cuando está ausente de las prácticas mundanas de la vida cotidiana. La bicicleta es vista como un vehículo de distinción, por lo que los activistas ambientales ciertamente quieren que se note su ciclismo.

Como se ha mencionado hay una estrecha relación entre ciclismo y ecologismo, sin embargo, es importante introducir otro aporte de la bicicleta, su injerencia en el feminismo. Durante la década de 1890, la bicicleta se convirtió en un símbolo que impulsó a las mujeres por

mayores libertades (Holt 1989, 121–4); permitió un escape de las normas de género en los estilos de vestimenta, los patrones de movilidad y los tipos de ocio, de modo que "el movimiento que puso en marcha para reevaluar las convenciones sociales de vestimenta, modales, estatus y roles fue irreversible" (Carse 1994, 112).

Finalmente, en esta convergencia bicicleta – ambientalismo - feminismo no puede dejarse de lado a los vehículos. Horton (2006) menciona en su artículo, que, en el marco de las visiones verdes del futuro, ni la televisión ni el carro son tomados en cuenta para la construcción de una ciudad sostenible.

1.3.1. Movimientos sociales urbanos

En el marco de un capitalismo globalizado, de acuerdo a Touraine, se ha generado una crisis de desocialización o debilitamiento del espacio social, pero también el surgimiento de nuevas instituciones. Touraine (1981) 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 1981, 64). El mismo Alan Touraine, define un movimiento social mediante tres principios: 1) *la identidad* del movimiento, entendido como el reconocimiento del actor, 2) el *adversario* del movimiento y la 3) *visión o modelo social* del movimiento, son los desafíos comunes de los protagonistas del movimiento. (Touraine 1965). En el caso de la presente investigación las acciones colectivas de los movimientos ciclistas se enfocan en diferentes intereses, pero con un enemigo en común, la falta de una cultura vial que proteja a los ciclistas y su visión/modelo social/ objetivo es su derecho a utilizar la ciudad y los efectos nocivos respecto a la contaminación ambiental producida por el uso de vehículos motorizados.

Según Ronald Inglehart, indica un cambio en la sociedad, sobre todo desde la segunda guerra mundial, en donde hemos pasado de valores materiales (familia, sobrevivencia, valores judeo cristianos, bienestar económico, seguridad militar, seguridad material) hacia los valores posmateriales. Al referirse a valores posmateriales se refiere a valores tales como la autoexpresión, medio ambiente, calidad de vida, autoexpresión individual, desarrollo personal, autoestima. Estos cambios en los intereses indican que se han impulsado nuevos movimientos sociales. Tanto el movimiento ciclista como el ecologista se enmarcan dentro de estos nuevos movimientos (Inglehart 1977).

Al decir por el mismo Inglehart, las sociedades posmaterialistas están más interesadas en hacer algo por el ambiente que las sociedades materialistas (Inglehart 1995).

En este sentido la 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 1999). Esta tiene lugar dentro de un sistema de relaciones, que Melucci denomina como contractuales, es decir, una especie de contrato tácito que las personas desde su individualidad aceptan, para formar parte de un colectivo:

Las personas no forman parte de un grupo o se adscriben a una causa porque compartan una condición objetiva, o porque hayan tomado una decisión definitiva o irreversible, sino porque continúan eligiendo entre distintas opciones y asumen la responsabilidad que ello implica (Melucci 1999, 124).

De acuerdo al autor la acción colectiva está atravesada por “significados antagonistas” es decir, no se trata de asumir que las acciones colectivas son homogéneas o que están libres de conflictos. Por el contrario, según el autor no se puede reducir las implicaciones de la acción, al análisis costo-beneficio,

El análisis de los movimientos contemporáneos exige emplear otros criterios explicativos; un enfoque adecuado puede centrarse en los significados antagonistas de la acción y en la hipótesis según la cual el conflicto surge de los propios criterios que confieren sentido a la acción. La interrogante que plantean estos conflictos, no es sobre los términos del intercambio sino sobre el propio significado de ese intercambio. Al mismo tiempo, el núcleo antagonista del movimiento no constituye una entidad separada de los contenidos concretos que asume su acción. Cuanto más coincide la acción con sus contenidos, más coincide el grupo con lo que hace y no con cómo lo hace, y mayores son la pérdida de la fuerza que impulsa su desafío y la tendencia a institucionalizarse (Melucci 1999, 125).

En otro orden de ideas, es importante contextualizar que la acción colectiva actual no puede dejar de lado la globalización, como un fenómeno que cambia el ejercicio y la praxis de los movimientos sociales.

En este sentido Pleyers (2018) plantea que las acciones sociales contemporáneas, o el activismo actual puede ir en dos vías:

Con la “vía de la razón”, los ciudadanos se apoyan en una sociedad civil capaz de cuestionar la ideología neoliberal a través de análisis científicos y técnicos, y en una ciudadanía activa que

se moviliza en contra del neoliberalismo para constituir sociedades más democráticas; mientras que los actores de la “vía de la subjetividad” defienden la autonomía de su experiencia vivida, de su subjetividad y de su creatividad, ya sea a nivel de una comunidad o a nivel individual (Pleyers 2018, 47).

Como el autor indica este planteamiento teórico no implica que existas activistas que utilicen completamente una u otra vía al implementar sus acciones, por el contrario, estas dos vías pueden ser utilizadas simultáneamente. Lo importante es que este planteamiento sirve para analizar el peso que podrían tener por un lado el discurso fundamentado en las razones o la práctica cotidiana y vivida. En el caso de los movimientos ciclistas, de igual manera se puede identificar las dos vías que plantea Pleyers, sin embargo, posiblemente dichas acciones se asientan actualmente con mayor fuerza en la vía subjetiva; es decir, en la práctica y uso cotidiano, recreativo y simbólico de la bicicleta. También cabe señalar que también se está acrecentando el activismo por la vía de la razón, pues se identifica un aumento en la generación de datos relacionados al uso de la bicicleta en el Ecuador.

1.3.2. Ecologismos

De acuerdo a Joan Martínez-Alier (2004), existen tres corrientes principales en el ecologismo: 1) culto a la vida silvestre, 2) evangelio de la ecoeficiencia y 3) el mantra de la justicia ambiental. Cabe mencionar que esta clasificación a continuación presentada se basa en el naturalismo, concepto acuñado por Descola, que indica que hay una división entre naturaleza y la sociedad, en este marco es el que se está desarrollando la actual visión del mundo, (Descola 2003, 47) y en este marco de separación es como se va a clasificar a continuación los ecologismos.

La primera busca la preservación de la naturaleza prístina, misma que en EEUU tuvo su origen en la obra de John Muhr. De acuerdo a esta corriente se delimitan las zonas naturales excluyendo a los seres humanos (Martínez-Alier 2015). Regularmente los conservacionistas se alían con la economía, aunque algunos más bien se llaman así mismo como seguidores de la ecología profunda (promulgada por Arne Nees, que se sustenta en el biocentrismo, según el cual todas las especies deben tener igual derecho a desarrollarse de acuerdo con su naturaleza, la autorrealización se realiza mediante la identificación del individuo con todos los demás seres, el carácter espiritual de toda la naturaleza, a la que le reconoce una divinidad inmanente). Este tipo de ecologismo no toma en cuenta las condiciones ambientales y de

salud de los grupos humanos, en particular de aquellos que no tienen para acceder a privilegios (Tobasura 2006).

Otro de los representantes de esta primera corriente es Lovelock, creador de la teoría de GAIA, este autor acentúa la importancia del equilibrio planetario y sostiene que en la Tierra hay una sobrecarga de población humana, también considera que no deberíamos ser más de mil millones de habitantes. Varios pensadores de la ecología profunda sostienen y plantean la utópica idea de que se debería volver a la vida natural de los pueblos originarios (Dachary y Burne 2014).

La segunda corriente corresponde a la ecoeficiencia, ambientalismo, o el movimiento conservacionista progresista que se basa en el concepto de sostenibilidad. En sus primeros usos dicho concepto fue utilizado en la gestión forestal de Alemania con la idea de optimizar los rendimientos sostenibles de las plantaciones de los árboles. Las herramientas de esta corriente son las políticas económicas ambientales, tecnologías sostenibles, tasas óptimas de extracción de recursos, evaluación y pagos de servicios ambientales, incluso se habla de modernización ecológica, curvas ambientales de Kuznets y la expresión del desarrollo sostenible (Martínez-Alier 2015).

Por otro lado, el ambientalismo promueve la acción del gobierno o Estado en la creación de leyes que sean proteccionistas, pero no se caracteriza por enfrentarse a los grupos de poder, salvo poquísimas excepciones. Entre los ambientalistas hay dos posiciones, la primera posición es la idea de que el hombre tiene el derecho a regular la naturaleza, que es la tradicional posición homocéntrica, y la segunda posición es la posición ecocentrista, que se basa en la idea de que todas las especies tienen el mismo derecho que el hombre (Dachary y Burne 2014). También, hay una tercera posición que se encuentra en el medio de la primera y la segunda, esta es el “ambientalismo superficial, que negocia medidas concretas de regulación y uso de recursos” (Frers 2003).

Dentro de la corriente conservacionista Sierra Club y luego en The Nature Conservancy, fundada en 1951 en los Estados Unidos han dado lugar a dos tipos de conservacionistas: el privatista y el liberal. El primero se basa en la idea de vender la contaminación de las empresas a precio del mercado, mientras que el liberal plantea que la participación del Estado debería ser mínima. A este movimiento pertenecen los dos grupos con mayor poder en el mundo de los movimientos verdes y que tienen una conexión directa con el sistema del cual

proviene la mayoría de los fondos económicos, el Foro Mundial de la Naturaleza (WWF por su sigla en inglés) y la Unión Internacional para la conservación de la Naturaleza (UICN por su sigla en inglés). Si se realiza el análisis desde un punto de vista político, “el conservacionismo es el ala más dura y radical del ecologismo, y es la que realmente le hace juego al sistema” (Dachary y Burne 2014).

Finalmente, la tercera corriente es la justicia ambiental, no es una corriente totalmente estructurada y está formada por pequeños movimientos y redes locales de resistencia, las cuales plantean una economía moral en oposición a la lógica de la extracción del petróleo, minerales, madera o agro combustibles. Esta corriente defiende tanto la biodiversidad como sus medios de subsistencia. De acuerdo a Martínez-Alier (2015), el movimiento de la justicia ambiental a pesar de coincidir con el de los conservacionistas en algunos puntos que promueven la protección del ambiente, rara vez concuerdan completamente porque los conservacionistas trabajan con empresas grandes como Shell. Es decir, este tipo de movimiento ha sido ignorado por las dos anteriores corrientes, debido a que sus miembros ingenieros y economistas están vinculados de manera directa al trabajar con empresas extractivas y su vida gira en torno a ese trabajo al cual están amarrados y atados moralmente (Martínez-Alier 2015). Sin embargo, los de la corriente de la justicia ambiental si convergen con el grupo de los llamados por el “decrecimiento económico”, aunque no sean correspondidos. De acuerdo al autor, a los presidentes de los países que siguen la corriente decrecionista no les agrada el ecologismo de los pobres y de los indígenas.

Este tipo de ecologismo “Justicia Ambiental” va más allá de la conservación de los seres de la naturaleza, luchan porque ya no se viertan tóxicos en el ambiente, a favor de derechos de los consumidores, de una buena calidad de vida, denuncian desde este paradigma que en fin la pobreza es en sí una causa de degradación ambiental. Es así que en países de América Latina se han forjado coaliciones entre varios movimientos: defensa de derechos humanos, mujeres, ONGs y utilizan a la política institucional como un medio para conseguir sus fines (Castells 2003, 157).

Una de las ecologistas que representa a la Justicia Ambiental es la bióloga norteamericana Rachel Carson quien publicó en 1962, uno de los libros más importantes: “*Primavera Silenciosa*”. Es importante porque es la primera publicación que dio una alerta mundial contra los efectos nocivos de los pesticidas. En su publicación alerta sobre los efectos negativos del DDT, en ese tiempo se adquiría libremente, ya que este tóxico no solo mató las plagas sino

también sus depredadores, además se introdujo en la cadena alimentaria, afectando todo el ecosistema e incluso llegando a ser tóxico a los humanos. Este químico tóxico afecta la reproducción si es que no mataba directamente a las águilas, por lo que una primavera silenciosa significa una temporada primaveral sin el cantar de los pájaros. Su mensaje inspiró a millones de personas e indicó que la relación del hombre con la naturaleza está en el camino errado y es preciso cambiar. (Pereira 2012) Aún sin embargo actualmente en el modelo económico actual se utiliza grandes cantidades de agroquímicos, pero hay también una pequeña y creciente demanda por los alimentos “orgánicos”, es decir los que no están con pesticidas y fueron sembrados sin estos tóxicos.

Eventos ambientales desastrosos a lo largo de la historia también han coadyudado a levantar los ojos y la atención a temas ambientales como por ejemplo los siguientes: Minamata, Japón en 1932; Canal del amor, Nueva York en 1970; Bhopal, India en 1984; Bahía Prince William, Alaska en 1989; Golfo de México, México en 1979.

El accidente de Bhopal está considerado como uno de los peores desastres industriales de todos los tiempos pues se liberaron al ambiente a través de una nube tóxica 42 toneladas de isocianato de metilo, los fallecidos ascendieron a 20000 personas. A pesar de la gran magnitud de este desastre, esa fábrica no se derribó ni limpió y aún sigue contaminando los suelos y las personas de escasos recursos son vecinas de este lugar de desastre. Otro gran desastre ocurrió en EEUU, en el canal del Amor en la ciudad de Nueva York (1950-1978) este canal fue utilizado por años por la compañía Hooker Chemical como vertedero de desechos químicos, en ese entonces no había normativa ambiental ni antes de control del tema, por lo que Hooker vertió hasta 1953, alrededor de 21 000 toneladas de desechos (mezcla de más de 420 sustancias tóxicas diferentes), luego cubrió el canal con tierra y lo vendió, se construyó una escuela y casas alrededor, los niños empezaron a enfermarse con daños hepáticos, renales, respiratorios. No se relacionaba a los efectos de los químicos porque no se conocía muy bien sus efectos en esas épocas. En 1976 se estableció una correlación entre los efectos a la salud y los químicos, sin embargo, Hooker no permaneció en silencio. No fue hasta 1980 cuando se designaron fondos para comparar esos hogares y Hooker fue demandado por el gobierno de EEUU, después de 15 años, este empresario pagó al gobierno 260 millones de dólares y aceptó monitorear el canal. Aún hoy están esos terrenos a la espera de ser limpiados y los ex residentes siguen con efectos del desastre en su salud (Chávez et al. 2015).

Hay otros tipos de ecologismos, fuera de esta clasificación, que propone esta investigación. Por ejemplo, los ecologistas a los cuales se les denomina los “antisistema”, quienes, dentro de los ecologistas, no solo cuestionan los resultados del sistema, sino el sistema mismo en el que vivimos, pero no por lo injusto o asimétrico, sino por la forma en la que afecta a los ecosistemas.

Otro de este tipo de ecologismos es el ecofeminismo, que tiene como referencia al feminismo, usado por primera vez en 1974 por Françoise d'Eaubonne (Dachary y Burne 2014) quien fue la primera en usar dicho término, reclamando el cuerpo femenino como propiedad de una misma. Al plantear esta premisa, diversos grupos de mujeres tomaron en consideración los riesgos a la salud derivados del uso de pesticidas, fertilizantes y la excesiva medicalización que repercuten sobre el cuerpo femenino. Otra de las pensadoras del ecofeminismo es Karen Warren, quien desde la filosofía concibe la diferenciación como inferioridad, ya que la dominación es la peor forma de maltrato y el medioambiente sufre cada día las consecuencias (Vigil 2011). Vandana Shiva es también una representante importante y una de las más influyentes dentro de las ecofeministas, nacida en la India, y que de acuerdo a esta autora la definición de ecofeminismo es el siguiente:

El ecofeminismo como una perspectiva que parte de las necesidades fundamentales de la vida, lo que llamamos perspectiva de subsistencia. Opinamos que las mujeres estamos más cerca de esta perspectiva que los hombres y las mujeres del Sur; quienes trabajan, viven y luchan por su supervivencia inmediata, están más cerca de ella que las mujeres y hombres de clase media y ciudadanos del Norte (Mies y Shiva 2004).

Su pensamiento no solo es material, sino que toma en cuenta aspectos espirituales, además de criticar claramente el modelo económico dominante tal como su crítica hacia los monocultivos. Una de sus iniciativas fue el “Seed Freedom”, que promueve libre intercambio de semillas entre los agricultores, sin la intervención de las grandes multinacionales con las que muchos agricultores se ven endeudados y sacrificado su calidad de vida. Esta iniciativa está salvando gran variedad de especies alimenticias, algunas en peligro de extinción. (La Vanguardia, 2012). En la agricultura también es contraria al uso de químicos, así:

Esparcimos por el mundo un producto químico cuyo propósito original era limpiar tuberías: el glifosato, y ahora se usa para eliminar plantas. La empresa Monsanto alardea de matar todo ser verde. Pero todo lo verde es la fuente de nuestra alimentación y con ello se destruye nuestro

microbioma intestinal. Así que la salud del planeta y la nuestra son la misma salud (Shiva 2021).

Otro de los ecologismos antisistema son los “ecologistas contraculturales” quienes son utópicos, pero no violentos, su intento es el vivir de acuerdo a normas alternativas y diferentes a las normas institucionalizadas. Earth First (*earthfirstjournal.org*), Sea Sheperds Conservation Society (Sociedad de Conservación Pastores del Mar) o el Movimiento de Liberación Animal, son un tipo de ecologistas que cuentan con una amplia teorización, como, por ejemplo: el teórico Henry Salt y su máximo pensador Peter Singer, quien menciona que es necesario un total respeto a los animales y la práctica del vegetarianismo para evitar la crueldad animal. Puede decirse que estos ecologistas contraculturales también se basan en la ecología profunda. Otros ecologistas son los considerados “bizarros” ya que desafían a las autoridades. También ellos son calificados como vandálicos, pues como resultado de los enfrentamientos puede haber víctimas. Uno de estos grupos es “Pastores del Mar” quienes enfrentan barcos balleneros, buscando que se desista de la caza de ballenas. El fin es utópico, ya que el sistema requiere de la caza de ballenas y esa práctica no ha parado (Dachary y Burne 2014). En la década de los noventa, también se pronunciaron grupos de personas abiertamente en contra de la experimentación con animales.

Actualmente, los problemas ambientales se han visibilizado gracias a los medios, que han dado legitimidad a este movimiento. A lo largo de los años los integrantes ecologistas de diversos movimientos han estado utilizando las diversas tecnologías de la información como las redes sociales o el internet, con éxito (Betts, 1995). La información llega de primera mano a las personas que tienen acceso a medios de comunicación como: televisión, redes sociales, radio, entre otras.

Aunque actualmente el discurso se centra básicamente en la crisis climática y en personalidades mediáticas, que son promovidas por grupos de poder, por ejemplo: Greta Thunberg, quien está inspirando especialmente a la población juvenil en países europeos, en temas ecológicos. Greta, a la edad de 16 años ha sido nombrada como persona del año por la revista “TIME” en el año 2019, es también duramente criticada y ridiculizada sobre todo por adultos, quienes afirman que la atención que ella ha obtenido es desmedida en comparación con otras personas que pudieron haber contribuido por la defensa de la naturaleza, pero que no reciben los reflectores que esta adolescente tiene. Hay otros personajes que defienden a la naturaleza en sus territorios que no reciben la atención mediática, por ejemplo: Bertha

Cáceres, quien fue una activista hondureña de la comunidad Lenca que se enfrentó con éxito a grandes grupos de poder y multinacionales en defensa de la tierra, por lo que fue asesinada en el 2016 en su casa. En el año 2019 los asesinatos de personas defensoras de la tierra, mostró el número más alto de muertes en un solo año, ya que fueron asesinadas 212 personas defensoras del medio ambiente, casi la mitad estas muertes ocurrieron en Colombia y Filipinas, y la región más afectada con asesinatos a ecologistas es América Latina ya que el 66% de las muertes ocurrieron en este territorio. (Global Witness, 2020). Es claro que al hablar de ecologistas no podemos estar hablando de un mismo imaginario, ya que difieren de latitudes y a que intereses se enfrentan, se reitera que existe una gran gama de intereses configurados alrededor del tema ambiental, y es complejo desmenuzarlo.

Cabe mencionar que, si bien el cambio climático prima entre los principales intereses mundiales, paradójicamente las causas que lo originan no cuentan con la atención necesaria para poder contrarrestarlo, es decir los fondos económicos para actuar sobre esos otros problemas madre. Los problemas ambientales no resueltos que contribuyen al cambio climático tales como: la deforestación, el uso de combustibles fósiles, el avance de la frontera agrícola, la contaminación ambiental (aire, agua, suelo) por el uso de sustancias nocivas en las actividades productivas, la producción de desechos tóxicos, el incremento de desechos per cápita por el modelo capitalista en donde nos desarrollamos. Son a su vez consecuencia del consumismo de nuestras sociedades, sobre todo del primer mundo quienes no han logrado vivir de una manera sostenible, dado que su huella ecológica es mucho mayor que los países latinoamericanos (BBC 2018). Si los países del mundo tuviesen un nivel de consumo igual al de Estados Unidos o China, el planeta estaría más enfermo y deteriorado de lo que hoy esta. Por ello, a pesar de que puede ser “políticamente correcto” ser ecologista o ambientalista y está bien visto, en el marco del cambio climático, llama la atención que los problemas origen de este fenómeno no sean discutidas mediáticamente. Se intenta desviar la atención a un efecto y no a las causas reales de la problemática ambiental en la que la sociedad está envuelta al día de hoy.

Actualmente también existen una gran cantidad de actores de lo más diversos que indican que defienden a la naturaleza, desde la Organización de las Naciones Unidas, elites económicas capitalistas, presidentes neoliberales, empresas contaminantes que embanderan el ecologismo, ONG (Greenpeace, WWF, Natural Conservancy, entre otras), anticapitalistas, las concheras de Esmeraldas, personas del Sur Mundial que están directamente afectados por contaminación

química de sus ríos; es decir a pesar de una gran diversidad de actores de alguna manera confluyen en el tema ambiental. Este, es un tema donde muchos se identifican, aunque sus accionares sean muy distintos los unos de los otros., y hasta a veces hasta contrario. Por eso de hablar de un solo movimiento ambientalista es utópico y arbitrario, porque uno solo no representa todos los subgrupos heterogéneos que la agrupan. Según Castells esta gran diversidad es justamente lo que caracteriza al movimiento ecológico, caracterizándolo como “un movimiento descentralizado, multiforme, articulado en red y omnipresente” (Castells 2003, 137).

Las fuentes de financiamiento para la problemática ambiental también es un tema amplio y discutible, ya que generalmente vienen de fondos mundiales, que tienen sus exigencias y agendas pre establecidas para poder financiar proyectos en defensa del ambiente. A veces estas agendas distan de los problemas reales de cada país, es decir, si se solicitan proyectos o programas fuera del interés de estas multinacionales de financiamiento seguramente no serán tomados en cuenta. Además, que el financiamiento prefiere al cambio climático, sobre otras problemáticas.

Debido a esta gran diversidad de actores y complejidad que encierra el ecologismo, la clasificación de ecologismos presentada en este capítulo, es decir la tríada de Martínez Alier, es un simple esbozo, claramente los ecologismos y su clasificación puede ser vista desde distintas y múltiples aristas, sin embargo, la clasificación de Alier es la que se usará en la presente investigación.

1.3.3. El automóvil, los recursos no renovables y la bicicleta como alternativa

La movilidad ha sido un aspecto clave para el ser humano en su afán de “conquistar y dominar” cada rincón de la Tierra. Además, esta ha permitido que las labores de logística en las cadenas productivas se vean beneficiadas al desarrollarse de una forma cada vez más eficiente. Es así que, con la reducción del tiempo de traslado se han acortado distancias lo que ha constituido un logro en la historia de la humanidad. Sin embargo, el desarrollo de la movilidad y el aumento del uso del automóvil individual alcanzan un punto de quiebre al enfrentar sus efectos negativos, tanto en afectaciones ambientales como en la cotidianidad de la vida de las personas.

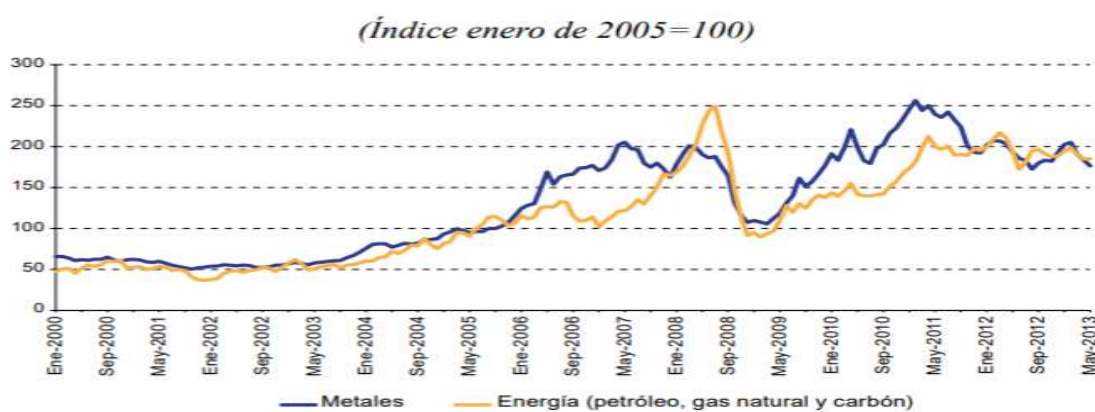
En este sentido en los próximos párrafos se busca mostrar la importancia de los recursos naturales no renovables y su relación con el automóvil; y cómo a partir del concepto de

movilidad sustentable los gobiernos de diferentes países ponen en acción nuevas políticas públicas para incluir otras formas de movilidad que generen menor afectación en el ambiente, tales como el uso de transportes activos como: la bicicleta, patineta, caminata entre otros.

Los recursos no renovables son aquellos que pueden agotarse en un lapso determinado de tiempo (Figallo 1979 citado en Vargas et al. 2017). Un claro ejemplo es el petróleo, combustible fósil cuyo consumo ha ido en aumento, acelerando así su desabastecimiento. En los últimos años, principalmente por la rápida expansión de China y otras economías emergentes, el precio de estos recursos (como se puede evidenciar en el gráfico 1.5.) se ha visto en una constante tendencia al alza (esto no quiere decir que no han existido algunas bajas, sino que estas no han constituido una propensión sostenida). Además, se debe señalar que desde hace muchos años los mercados de la construcción, mismos que se relacionan directamente con el crecimiento de las ciudades, han venido incidiendo en el consumo de estos recursos resultado del desarrollo de China (Altomonte et al. 2013).

En este contexto, a nivel global se evidencia que el aprovechamiento de minerales metálicos ha ido creciendo alrededor de un 2,7% anual desde 1970. Por otro lado, respecto a los minerales no metálicos como la arena o la grava se constata que su consumo se incrementó de 9 mil millones hasta llegar a los 44 mil millones de toneladas entre los años 1970 y 2017. En cambio, el uso de combustibles fósiles entre los cuales está el petróleo, el gas natural o el carbón pasaron de 6 mil millones a 15 mil millones de toneladas. Sin embargo, se debe destacar que la extracción mundial disminuyó del 23 al 16%, es decir en general un 7% (PIR 2019).

Gráfico 0.5. Índice de precios internacionales de materias primas



Fuente: Cepal (2013, 8.)

De acuerdo a los datos presentados se evidencia que el consumo y comercialización global favorecen económicamente a los países que exportan dichas materias primas. Sin embargo, esto también origina una distribución desigual de los impactos ambientales. Por ejemplo, en el caso de Ecuador se ha ido incrementando la actividad de perforación de petróleo para compensar la disminución de producción de campos maduros (PIR 2019).

Según Sánchez (2004) para que exista oferta de un determinado recurso, indudablemente debe existir una demanda. En este caso al incrementarse el uso del automóvil particular resultado del aumento de las facilidades para su adquisición, circulación y accesibilidad al combustible, nace la dependencia a la gasolina. Lo que evidentemente comienza a generar una serie de conflictos por la gestión, distribución y protección de los recursos involucrados y los ecosistemas relacionados que se van afectado (Altomonte et al. 2013). A esta problemática derivada del crecimiento del parque automotor se suman otros efectos negativos como la alta congestión vehicular, accidentabilidad vial, ocupación casi exclusiva del espacio público, e impacto directo en el ambiente por los gases de efecto invernadero y el ruido (contaminación auditiva) (Quintero 2019).

Esta problemática mundial que pone en cuestión el modelo de desarrollo y su incidencia en la naturaleza² conllevó a que en diferentes foros y reuniones mundiales se planteen alternativas para hacerle frente. Es así que la Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo, Nuestro Futuro Común, conocida como la Comisión Brundtland, proponen el concepto de desarrollo sostenible, entendido como aquel en el que se cubre las necesidades de la generación presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras (WCED 1988). Este criterio ha recibido innumerables críticas, en las que se afirma que el desarrollo sustentable se presta a muchas subjetividades y por lo tanto a distintas interpretaciones. También se menciona que, aunque el concepto de sustentabilidad o sostenibilidad ambiental puede seguir vigente, el de “desarrollo sustentable” ya no es una propuesta que pueda seguir aportando pues constituye una contradicción al proponer el desarrollo, modelo depredador, junto con la sostenibilidad.

² Para conocer el recorrido histórico breve, desde la edad media respecto a la explotación de los recursos y su relación con el desarrollo, se recomienda leer más a detalle el artículo de Ramírez y Antero (2014).

A pesar de dichas críticas el desarrollo sostenible plantea algunas alternativas o líneas de acción: “a) Usar un mínimo de consumo de recursos para todos los seres humanos; b) Desarrollar servicios y productos ecoeficientes; c) Eliminar las causas de desequilibrios e incentivar la reestructuración; d) Creación de alianzas que defiendan a consumidores y al medioambiente” (Gómez 2006, citado en Ramírez y Antero 2014, 299).

En el camino por lograr el ansiado paso del desarrollo hacia el desarrollo sostenible se evidencian avances y retrocesos, pues ha sido un desafío para las economías mundiales encontrar el equilibrio entre los impactos generados por el consumo y la protección de los recursos naturales. El desarrollo de infraestructura para las necesidades humanas sin que este genere efectos negativos no es tarea fácil, ha sido necesario que cada país intervenga a través de políticas públicas concretas que frenen las posibles repercusiones ambientales que este pueda producir. Por otro lado, también se plantea como alternativa el uso de los avances tecnológicos para introducir métodos de producción innovadores y ambientalmente sostenibles. Otro frente para trabajar en el marco del desarrollo sostenible es el cambio de enfoque de la planificación y el diseño urbano. Dicho cambio implica considerar el crecimiento de las ciudades con una tendencia a la densificación y el desarrollo de centralidades,³ es decir, poner a disposición los servicios a distancias cortas para así evitar la alta demanda de movilización de personas, como de productos (PIR 2019).

Entre los aspectos que se deben considerar en el desarrollo sustentable está la movilidad entendida como el:

(...) conjunto de aspectos involucrados en el desplazamiento de personas y de bienes, independientemente del servicio de transporte que se emplee para tales fines, lo que da cabida a múltiples elementos que no forman parte del transporte, aunque condicionan las formas del desplazamiento de personas y bienes en un territorio determinado y el bienestar social. Esto hace referencia a factores tales como las externalidades del transporte motorizado, las

³ “Existen varios parámetros para reconocer actividades de la centralidad, Terrazas (2004) para su estudio de la centralidad de México, propone seis: decisión política, de innovación, de difusión y emisión, de intercambio, lúdicas o de esparcimiento y simbólicas. Para el caso de Quito, Pinto (2006) plantea diez: población, educación, salud, recreación, cultura, servicios básicos, movilidad, empresas, instituciones públicas y capitalidad” (Mena s/f, 2)

características del desarrollo urbano, del uso del suelo y la vivienda e incluso aspectos fiscales y macroeconómicos (Rozas, Jaimurzina y Pérez 2015, 24).

La movilidad debe contemplar todos los factores que inciden directa o indirectamente en las facilidades o dificultades de circulación de las personas y productos. En este contexto surge el concepto de movilidad sustentable, mismo que busca principalmente que la movilización se propicie de una “forma efectiva, cómoda y segura; [...] en un marco de sostenibilidad basado en la protección del ambiente (Quintero 2019, 165) es decir, considerando los impactos negativos que se pueden generar como resultado de dicha acción y buscar prevenirlos en la medida de lo posible.

Entonces, “el enfoque de la movilidad sostenible demanda acciones para reducir la necesidad de viajar (menos viajes), fomentar el cambio modal, reducir las distancias de viaje y propiciar una mayor eficiencia en el sistema de transporte” (Banister 2008, citado en Quintero 2019, 168). En otras palabras, se busca revertir el modelo de movilidad que hegemónicamente privilegia el uso de transporte motorizado, e incluir nuevos modos de transporte como la caminata y el uso de la bicicleta.

En este sentido, se debe señalar que en las dos últimas décadas el uso de la bicicleta ha tomado impulso como uno de los modos de movilidad sostenible a nivel global. Sin embargo, esta aún no tiene un papel protagónico en la dinámica de todas las ciudades del mundo (Sanz, Kisters y Montes 2018). Esto se debe a que la estructura urbana y específicamente la infraestructura vial responden a un modelo que históricamente se ha centrado en priorizar la movilidad de vehículos motorizados, lo que ha motivado, al mismo tiempo, el crecimiento reticular de las ciudades, o el surgimiento de las ciudades dormitorio. Por lo tanto, para cambiar este modelo “autocentrista” no es suficiente remplazar algunos desplazamientos de automóvil por bicicletas (Sanz, Kisters y Montes 2018). Es decir, el uso de la bicicleta tiene que ser un cambio plenamente integrado, que tome en cuenta las dinámicas propias de cada ciudad. No se puede “copiar” un determinado modelo sin prever las especificidades a las que se enfrentaran los ciclistas en los distintos contextos (topografía, clima, etc.).

Experiencias a lo largo del planeta, hay varias; quizás uno de los pocos casos de éxito es de Holanda, en donde, según Gómez (2013) la bicicleta se constituye como uno de los elementos fundamentales.

(...) que ha transformado la visión de vida y de movilidad en las vías de tránsito, pues mediante la cultura ciclo turística se ha impartido la creencia de disfrutar de forma sana de cada uno de los paisajes de las ciudades de Holanda. Del mismo modo se ha inculcado el respeto entre los millones de sujetos que hacen uso de este transporte y los que aún utilizan vehículos motorizados, contribuyendo así en el fomento de normas para la convivencia ciudadana y pacífica (Gómez 2013, 56).

A nivel latinoamericano, “en general, la preferencia de uso del automóvil es muy alta [...], mientras que sucede lo contrario en Europa” (Romero y Lugo 2018, 142), tal es el caso de Holanda. Este fenómeno responde, por un lado, a los altos índices de atropellamientos resultado de la falta de respeto para una convivencia pacífica, tanto entre automotores, como con ciclistas, y por otro, a la ausencia de espacios seguros y otras políticas que garanticen la protección de dichos actores. Esto implica la implementación de políticas urbanas con este enfoque y un trabajo coordinado entre las autoridades de las ciudades y sus ciudadanos para que estas sean puestas en práctica.

Además, hay que notar que, en el contexto latinoamericano, las personas de bajos recursos que por lo general viven distantes de las centralidades, necesariamente deben utilizar modos de transporte motorizados, específicamente transporte público, pues es un elemento importante que les permite movilizarse y conectarse en la ciudad (Avellaneda y Lazo 2011). Adicionalmente, en muchas ocasiones no es posible usar la bicicleta por esas mismas distancias, lo que implica una necesidad de implementar modelos de movilidad en donde la intermodalidad es parte del sistema.

Sin embargo, cabe destacar que algunas ciudades latinoamericanas cuentan con iniciativas en proceso. Por ejemplo, en la ciudad chilena Temuco se han desarrollado “iniciativas de ciclovías en la ciudad [...] y se cuenta con un instrumento de planificación con el trazado de la "Red de Ciclovías para Temuco". Sin embargo, su falta de validación y apropiación no han permitido la coordinación entre las entidades ejecutoras” (Eltit 2011, 177). Como se ve, este es un proceso que avanza lento debido a problemas económicos y sociales.

Por otro lado, se pueden mencionar procesos más avanzados como el caso de Quito, en donde existe el servicio de bicicleta pública. Esta constituye una iniciativa válida para la movilidad sustentable y tiene potencial de seguir creciendo. El aspecto que más se valora de este servicio es que es gratuito, y que contribuye a la protección del ambiente. Sin embargo, como ya se mencionó, no existe cultura de respeto hacia el ciclista, por lo que se deben realizar campañas

de concienciación a los conductores de automotores (Gartor 2015). Otra debilidad de la bicicleta pública es que se asocia en el imaginario a un proyecto político, a un alcalde específico, y cuando ingresa una nueva alcaldía busca diferenciarse, y por eso puede acabar con un buen proyecto de otra administración, como lo están haciendo en Quito, acabando con la bici pública porque no es una idea de la actual administración.

En este contexto surgen colectivos con la finalidad de buscar respeto y motivar el uso de la bicicleta. En el estudio realizado por Rinaldi (2018) se evidencia que en Argentina el surgimiento de los movimientos ciclistas se dio a raíz del trabajo conjunto de los órganos de control, al impulsar reglamentaciones legales para el impulso de ciclovías. Como lo afirma Ramos (2018) en su estudio realizado en la ciudad de Buenos Aires “una de las exigencias recurrentes por parte de integrantes de los diferentes colectivos y agrupaciones vinculadas al ciclismo es la de reconocer que en los momentos actuales existe inequidad en la distribución y el uso del espacio urbano” (Ramos 2018, 51). Uno de ellos es el colectivo *Ciclofamilia* que busca el que la ciudadanía aprenda a manejar bicicleta mediante talleres prácticos, con un enfoque de género (Espíndola 2018).

Otro ejemplo es la ciudad argentina Posadas, en donde la comunidad de activistas “no se limitan solo a pedir vías ciclistas para la ciudad [...] plantean una cultura de la bicicleta asociada a valores como la inclusión, el goce del espacio público y el cuidado del ambiente” (Rinaldi 2018, 30). Es así como se van articulando al reclamo de espacios para los ciclistas otros aspectos relacionados a su entorno, como el espacio público y el ambiente; es decir se puede afirmar que en este sentido se sienten parte de un todo y no buscan actuar aisladamente.

Como se ha evidenciado en los párrafos anteriores, el uso de los recursos no renovables ha generado en los últimos años un acelerado del daño ambiental y emisiones contribuyentes al cambio climático. En este sentido, el automóvil marca la dinámica de las ciudades, por su facilidad de acortar distancias, pero sin dejar de tener efectos negativos, como la contaminación y la dominación hegemónica del espacio de las ciudades. Por ello, surge la movilidad sustentable o sostenible que busca incluir otros modos de transporte que sean amigables con el ambiente, como la bicicleta. Sin embargo, para que esta nueva forma de movilidad llegue a impactar en las ciudades, necesariamente se requiere el compromiso y decisión política de las autoridades. En este contexto están en constante lucha, movimientos o colectivos por la movilidad sostenible, que reclaman como prioridad dotar a las ciudades de espacios seguros para la circulación en bicicletas.

1.4. Estado de la Cuestión

En la presente investigación se analizarán principalmente dos instrumentos legales utilizados en movilidad en la ciudad de Quito: El plan maestro de movilidad 2009-2025⁴ PMM y la Ordenanza Metropolitana No.194 vigente desde el 22 de diciembre de 2017.

El PMM por su parte plantea la incorporación de la movilidad como un enfoque y visión integral que supera el concepto de transporte y lo sitúa como componente del desarrollo humano, donde la participación ciudadana y el respeto por el medio ambiente son los pilares en los que se soporta. Mientras que la Ordenanza Metropolitana No. 194 “prioriza, regula, facilita y promociona la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito”. Dicha ordenanza sentó un precedente al ser la primera en contar con cuatro delegados ciudadanos que, en conjunto con los representantes de seis entidades municipales, darían seguimiento a los cambios para fortalecer los medios alternativos de movilidad (El Comercio 2018). Además, esta ordenanza tiene por objeto “planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles”.

A estos instrumentos de planificación se suman 8 tesis relacionadas con el uso de bicicletas y movilidad sustentable en Quito de los últimos 10 años, mismas que se detallan a continuación en orden cronológico:

1.- Catalina Noroña en el 2009 “De la Bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador” Este trabajo investigativo trata sobre el análisis de un 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. El uso de la bicicleta, se presenta como un atributo cultural de un grupo por una movilidad sustentable; y cómo este ha desembocado en la creación de un Movimiento Social con organizaciones formales e informales, que ahora

⁴ “Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025”. Publicado por el municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el año 2009.

constituye una parte fundamental de la ciudad de Quito al construir el sueño de una ciudad sustentable (Noroña 2009).

2.- Sofía Gordón en el 2012 en su tesis “La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables” analiza el cambio de paradigma con respecto a la movilidad, en qué contexto se desarrolla, cómo ha sido la participación de las organizaciones ciudadanas y del Municipio y en qué consiste la movilidad sustentable para el caso de Quito (Gordón 2012).

3.- En el estudio “Cycling through social changes and counter movements” publicada en el 2015 en el marco de las tesis de maestría de la Universidad Wageningen, Daniel Larrea analiza las interacciones entre ciclistas a través de sus prácticas diarias, y particularmente se enfoca en el colectivo “Carishinas en Bici”. Entre los resultados se evidencia que la bicicleta siempre está presente en las actividades de los y las ciclistas como personas y como grupo, creando nuevas materialidades que están presentes entre ellas y con otros (Larrea 2015).

4.- Francisco Eguiguren en el 2015 presenta una tesis denominada: ¿Caminando a la movilidad urbana sostenible?: desafíos de la implementación de políticas en la ciudad de Quito. Esta investigación ha tratado de manera extensa, leyes, normas y sistemas. Francisco en su estudio plantea que “el desarrollo de la movilidad urbana de una ciudad, es un rompecabezas permanente, ya que cada vez crece más el área urbana, el número de personas y de vehículos y, por ello no se puede dar un estudio definitivo, se lo debe hacer continuamente”. En la investigación se ha utilizado estadísticas y esquemas de ciudades emblemáticas que pueden servir como referencia; aunque, el autor indica que la realidad quiteña es única (Eguiguren 2015).

5.- En el 2016, Daniela Oleas plantea una tesis titulada “¿Por qué se transformó el espacio público en la ciudad de Quito? estudiar desde el transporte alternativo, la transformación del espacio público en la ciudad de Quito” Este estudio tuvo como objetivo entender, a través de los conceptos de la teoría de la Construcción Social de la Tecnología (CST), la postura de los diferentes actores frente al surgimiento de un artefacto tecnológico concreto, en este caso el sistema de la bicicleta pública. Dichas posturas explicarían las razones de la selección de una opción frente a otra y cuáles fueron las controversias y soluciones generadas a partir de un hecho concreto (Oleas 2016).

6.- Madeleine Fraime en el 2017 plantea el estudio “El universo discursivo de las políticas públicas sobre el uso de la bicicleta e incidencia en la opinión pública en Quito, 2010-2014”

en el que indaga la lucha política para redefinir el concepto de movilidad en la opinión pública y canalizarlo como idea-fuerza que moviliza al público en el caso del Distrito Metropolitano de Quito (Frame 2017).

7.- María Gabriela Albuja en el 2017 presenta la tesis: “¿Cicleando hacia la sustentabilidad? Análisis del programa de bicicletas compartidas en Quito 2012-2016” En dicho estudio la autora realizó una cronología de eventos precedentes a la creación de Biciquito, analizó el perfil de los usuarios del programa y evaluó los efectos ambientales, sociales y económicos del mismo en la ciudad (Albuja 2017).

8.- Andrés Rodríguez en el 2018, en su tesis “Redes de comunicación y acción colectiva: análisis del uso de Facebook en organizaciones ciclistas de Quito”, estudia el activismo político de los colectivos de ciclistas “Carishina en bici” y “Cleta endiablada” mediante el análisis de sus páginas de Facebook. Su objetivo principal, es la comprensión de las interacciones digitales como procesos de comunicación en el ciberespacio. Concluye que el pedalear es una acción política; además, indica que las interacciones digitales ayudan a lograr una mejor conectividad entre los distintos actores sociales. Finalmente, el autor concluye que aunque digitalmente nos sintamos identificados por la movilidad en bicicleta es no significa que estemos en el activismo de la bicicleta (Rodríguez 2018).

Capítulo 2. Movimientos Ciclistas en el Ecuador y sus hitos

El origen de la bicicleta se remonta al año 1790, fecha en la que el Conde de Sivrac de Francia crea el Velocípedo. Después de algunas innovaciones realizadas por varios personajes, en el año de 1896 se estableció a la bicicleta como un vehículo difundido en países industrializados. La bicicleta tuvo su época de florecimiento en Europa a principios de siglo XX. (Pessoa y Taddei 1999). Su gran auge se dio en el siglo XX, y actualmente ha evolucionado a una gran calidad técnica y fácil de usar.

2.1. ¿En qué contexto surgen los movimientos ciclistas?

Para entrar a responder esta pregunta, es interesante profundizar sobre el uso de la bicicleta visto desde un contexto general, para comprender distintas posturas que se han ido generando a lo largo del tiempo.

La problemática ambiental relacionada a la movilidad en Quito, como se ha dicho, es resultado del continuo y acelerado crecimiento del uso de vehículos motorizados, lo que ha colocado a la capital del Ecuador como la quinta ciudad en Latinoamérica con el peor tráfico según Chevalier (2018⁵) en la página del Foro Económico Mundial. Las personas que conducen en Quito desperdician en promedio 7,20 días o 173 horas al año resultado del tráfico de la ciudad. El hipercentro de Quito es el lugar a donde más viajes se realizan. El 46,5% del total de viajes de transporte público, así como el 60% de los viajes de vehículos privados se realizan hacia esa zona de la ciudad. En contraste se evidencia, además, una gran inequidad, ya que el transporte público sólo ocupa el 30% del espacio vial y el restante 70% es ocupado por autos privados (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2014). Es decir, evidentemente el espacio es mayoritariamente utilizado por los vehículos privados. En estos datos no se contempla la ocupación de los espacios por parte de ciclistas, pues se trata de cifras que aún son marginales.

Esta problemática, que como se ha mencionado se exagera en el hipercentro, podría ser contrarrestada con modelos intermodales, pues la bicicleta es una alternativa eficiente para

⁵ Chevalier, Stéphanie. “Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito”. 18 de febrero de 2018. Foro Económico Mundial. <https://es.weforum.org/agenda/2019/02/las-ciudades-latinoamericanas-con-peor-transito/>

distancias cortas. En este sentido, en el año 2019 la Asociación Vive la Bici⁶ de Chile realizó una invitación a varios colectivos de ciudades latinoamericanas para realizar la “Medición de Eficiencia en Modos de Transportes” (MEMT). Esta medición consiste en poner a varios modos de transporte a moverse en una misma ruta en hora pico para identificar el menor o mayor tiempo de traslado. En el caso de Quito esta medición se realizó en dos puntos, uno de ellos en el hipercentro por una ruta de 5 km. de distancia. El resultado fue que el viaje en bicicleta duró de 14 a 30 minutos, mientras que la misma ruta hecha en bus tomó 39 minutos. Este ejercicio evidenció que es más eficiente usar bicicleta en el hipercentro de Quito, por lo que los ciclistas y peatones muestran mayor satisfacción que otros usuarios de otros medios de transporte (Eriksson, Friman y Gärling 2013).

Si bien la mejora en la calidad del transporte público y el aumento de la eficiencia de su tiempo es indispensable para lograr una movilidad sostenible, el uso de la bicicleta como modo de transporte en distancias cortas en el hipercentro ayudaría también a mitigar los efectos del cambio climático. En relación a esto, en el informe del IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) se recomienda como medida de mitigación del cambio climático “una forma urbana más compacta que apoye el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie” (IPCC 2015, 82). Asimismo, en el informe disponible desde abril del 2019, capítulo 4, este organismo insiste en recomendar que entre las medidas de mitigación se debe promover los comportamientos de ahorro de energía a través de caminar o andar en bicicleta en lugar de conducir distancias cortas (de Coninck et al. 2018, 362). También, la bicicleta es un modo de transporte que no emite gases de efecto invernadero, ni partículas contaminantes, ayuda a mejorar el estado físico de las personas, además de reducir el espacio físico urbano (Boix 1999).

En el caso de la bicicleta pública BiciQuito se calculó que con su uso se reduce 523 tCO₂ (toneladas de CO₂) lo que sería equivalente a sacar 111 vehículos de circulación al año (Albuja 2017, 68); contribuyendo así, a la reducción de la contaminación de Quito, ciudad,

⁶ “Experiencia y Resultados Medición de Eficiencia en Modos de Transportes LATAM 2019” 16 de abril de 2019. <http://www.vivelabici.cl/noticias/blog/experiencia-y-resultados-medicion-de-eficiencia-en-modos-de-transportes-latam-2019/>

que según el diario El Telégrafo⁷ de 2 de agosto de 2018 “es la tercera ciudad más contaminada del país (pues) emite 2,8 millones de toneladas de dióxido de carbono. De esa cifra, el 56% proviene de automóviles, buses y motos”.

En este sentido, la bicicleta pública no fue el primer ni el único proyecto para promover el uso de la bicicleta en Quito. Esta ciudad fue la primera del país en establecer vías liberadas de vehículos motorizados a través del ciclopaseo dominical en el año 2003, (Oleas y Albornoz 2016, 26). Actividad que el municipio del DMQ implementó debido a la demanda ciudadana. Sin embargo, el proyecto del ciclopaseo fue y ha sido criticado por conductores de automóviles y medios de comunicación como Ecuavisa a través de sus periodistas quienes lo calificaron como “una tara” para la ciudad (Gordón 2012, 98).

Por otro lado, es importante mencionar que la implementación de la BiciQ, ahora BiciQuito, también ha enfrentado inconvenientes. El proyecto inició con 625 bicicletas en 25 estaciones ubicadas en el hipercentro de la urbe, en una ruta de 69 kms (Albuja 2017, 44), de los cuales aproximadamente solo el 32% son vías exclusivas para ciclistas (Pinto, Fuentes y Alcivar 2015). Según el diario El Telégrafo de 15 de julio de 2013⁸ el plan del municipio era en ampliar el programa y atender a 2000 personas del sur de Quito con 30 estaciones más, sin embargo, hasta la fecha no se ha cumplido. Por el contrario, se perdieron 518 bicicletas entre el 2016 y diciembre del 2018, sin poder cobrar el seguro por incumplimiento de contrato, así lo afirma el diario El Comercio.⁹

Como se ha evidenciado a pesar del aporte ambiental que estos proyectos generan estas iniciativas tuvieron oposición “por diferentes lobbies, especialmente por los conductores de autos particulares y por los taxistas, lo cual, ha impedido su expansión hacia sitios lejanos del hipercentro” (Cuvi 2015, 40).

⁷ “El transporte motorizado es el que más contamina”. El Telégrafo 2 de agosto de 2018.

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/transporte-motorizado-contaminacion-ambiental-ecuador>.

⁸ “La BiciQ ampliará su servicio al sur de la ciudad desde agosto”. El Telégrafo, 15 de julio de 2013.

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/la-biciq-ampliara-su-servicio-al-sur-de-la-ciudad-desde-agosto>

⁹ “Sistema de bicicleta pública requiere ajustes en Quito”. El Comercio, 22 de abril de 2019.

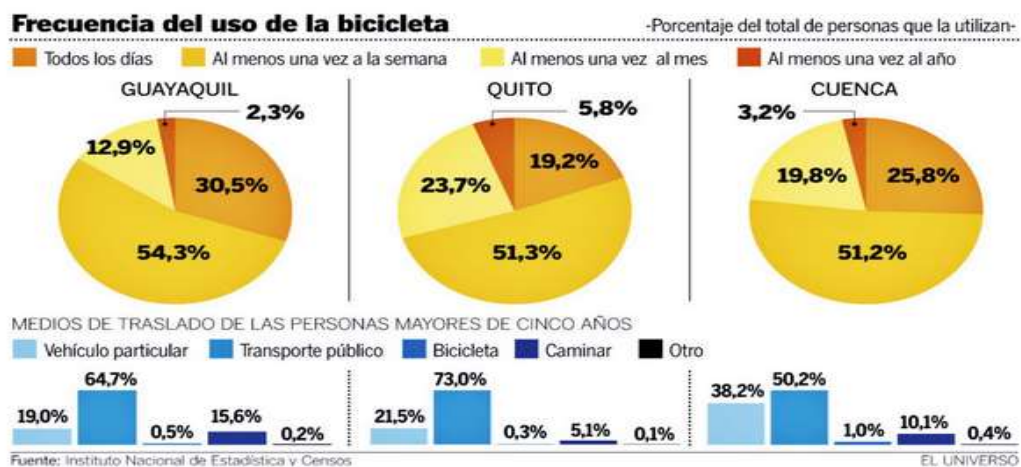
<https://www.elcomercio.com/actualidad/sistema-bicicleta-publica-ajustes-municipio.html>

Uno de los argumentos más utilizados por los detractores de estos proyectos es que no hay suficientes ciclistas. Las cifras identificadas de los años 2016 y 2017 muestran que el uso de la bicicleta en Ecuador ha disminuido. De acuerdo a los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos en el 2016 usaron la bicicleta 2,4 millones de personas (INEC 2017). En el 2017 según dicho informe su uso disminuyó a 2,2 millones de personas. Sin embargo, este dato es general pues no discrimina si el uso de la bicicleta al que corresponden estas cifras es recreativo, deportivo o modo de transporte, es decir, se trata de un dato general sobre el uso de la bicicleta a nivel nacional.

Por otro lado, según el INEC el principal medio de traslado en el 2017 fue el transporte público con (50,68%), seguido por el vehículo particular (25,33%), caminar (25,33%) y finalmente la bicicleta con sólo el (1,42%) (INEC 2017). Sin embargo, en el año 2018 las cifras respecto al uso de bicicleta muestran una tendencia al aumento pues alcanza un 1.60% (INEC, 2019).

También, de acuerdo a diario El Universo¹⁰ el INEC muestra los datos de uso de bicicleta y su frecuencia por ciudad como se muestra en la siguiente infografía

Gráfico 0.1. Frecuencia del uso de la bicicleta en Ecuador



Fuente: INEC citado por El Universo, (2019)

¹⁰ “En Guayaquil se gesta un servicio de bicicletas públicas”. *El Universo*. 22 de julio de 2019,

<https://www.eluniverso.com/noticias/2019/07/22/nota/7436622/98310-montan-bicicleta-diario-guayaquil/>

Es así que, según el gráfico 2.1., en Guayaquil el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta como medio para trasladarse es el 0.5%, en Quito la cifra alcanza el 0.3% y en Cuenca el 1.0%. Como es evidente Cuenca es uno de los cantones con más avances en pro de la movilidad de los ciclistas, con 64.344 personas que utilizan medios no motorizados. Además, cabe señalar que la capital azuaya también cuenta con el servicio de bicicletas públicas.

Llama la atención que el número más bajo se encuentre en Quito, sin embargo, es clave considerar en este análisis que a las encuestas (cuantitativas) les debe atravesar información cualitativa que dé cuenta de las razones por las cuales las personas responden de una forma u otra. En el caso específico de Quito, hay una larga discusión respecto a la identificación como ciclista, es decir, en muchos casos usuarios de la bicicleta no se reconocen como tales por la frecuencia en el uso, y por lo tanto algunos pudieron responder que no son usuarios, aunque hayan utilizado la bicicleta al menos de forma recreativa. Cada encuestado, habla de la bici mezclada con la historia propia de su vida, se refiere a momentos particulares específicos de su vida y por ende contesta de una u otra manera.

Al respecto, la Universidad de Cuenca a través de Llacta Lab (Grupo de investigación de la universidad de Cuenca), con el apoyo de la Fundación Biciacción y de la Universidad Central, de Quito, la Universidad ECOTEC en Guayaquil y la Universidad Católica sede Ibarra, realizó la primera “Encuesta Nacional del perfil Ciclista Urbano”¹¹ recogiendo datos de ciclistas en 4 ciudades: Quito, Guayaquil, Cuenca e Ibarra.¹²

En la ciudad de Quito se realizaron 728 encuestas, cuyos resultados indican que los ocupantes de la bicicleta son 18% mujeres frente al 81% hombres; el promedio de edad de los ciclistas es 31 a 36 años. El estudio muestra que el 52% utiliza su bicicleta todos los días, el 23% la usa por ahorro de tiempo, el 19% por placer y el 8% porque es adecuado para su trabajo y sus necesidades. La mayoría de los ciclistas son trabajadores del sector privado (32%). El nivel de estudios de las personas encuestadas es en su mayoría universitario. Además, el 60,7% de los

¹¹ “Encuesta Nacional del perfil Ciclista Urbano”. LlactaLab. <https://llactalab.ucuenca.edu.ec/encuesta-nacional-del-perfil-del-ciclista/>

¹² No se incluyen datos de esta ciudad por estar fuera del rango de la presente investigación.

ciclistas que participaron afirma poseer vehículo particular. El ingreso promedio de sus hogares es de 1000 a 3000 USD. El 74% no pertenece a ningún colectivo de ciclistas (Orellana et al. 2018).

Asimismo, en Guayaquil se realizaron 212 encuestas, cuyos resultados indican que los ocupantes de la bicicleta son 26% mujeres frente al 72% hombres; el rango de edad predominante de los ciclistas encuestados es de 19 a 24 años. El estudio muestra que el 33% utiliza su bicicleta todos los días. La mayoría de los ciclistas son estudiantes (36%). El nivel de estudios de las personas encuestadas en su mayoría es universitario. Además, el 66,5% de los ciclistas que participaron afirma poseer vehículo particular. El ingreso promedio de sus hogares es de 500 a 1000USD. El 72% no pertenece a ningún colectivo de ciclistas. (Orellana et al. 2018).

Finalmente, en Cuenca se realizaron 889 encuestas, cuyos resultados indican que los ocupantes de la bicicleta son 23% mujeres frente al 77% hombres; el rango de edad predominante de los ciclistas encuestados es de 19 a 24 años. El estudio muestra que el 46% utiliza su bicicleta todos los días. La mayoría de los ciclistas son estudiantes (32%). El nivel de estudios de las personas encuestadas es en su mayoría secundaria. Además, el 60.2% de los ciclistas que participaron afirma poseer vehículo particular. El ingreso promedio de sus hogares es de 500 a 1000 USD. El 80% no pertenece a ningún colectivo de ciclistas. (Orellana et al. 2018).

Los informantes de este estudio consideran que las acciones que se deberían tomar para promover la movilidad en bicicleta es mejorar la red de ciclovías, promover el uso de la bicicleta a través de campañas, mejorar el control del tránsito, respetar al ciclista y mejorar el sistema de bicicleta pública (Orellana et al. 2018). En la encuesta del perfil del ciclista, no se realizó ninguna pregunta que relacione el usar la bicicleta para movilizarse con la sostenibilidad ambiental. Lo que podría ser un motivo por el cual los ciclistas deciden transportarse en bicicleta.

En el caso de Quito, como se ha mencionado, hay una distinción entre ciclista urbano y usuario del ciclopaseo. Por ello, en cuanto al perfil de los usuarios del ciclopaseo las encuestas generaron los siguientes datos:

Las razones para salir al ciclopaseo son: salud y ejercicio 49,50%, disfrutar en familia 14,13% y reducir la contaminación 14,12%. Por otro lado, la mayoría de personas encuestadas el

41,7% indicó que en su vida diaria se moviliza en bus, mientras que 39,7% aseguró utilizar el vehículo privado. Como se puede observar la preocupación ambiental no es una de las principales causas para usar la bicicleta en este espacio recreativo.

Respecto a la bicicleta pública se identificó que las razones por las que las personas encuestadas no se movilizaban en bicicleta pública son: falta de hábito (21,5%), una ruta que no se adapta a su necesidad (21,2%), disposición de un vehículo privado (13,2%), peligro de accidentes (13,2%), delincuencia (9%), incomodidad (9%), dificultad del terreno (5,1%), el recorrido no le agrada (3,2%) y el mal diseño (1,9%) (Orellana et al. 2018).

Según Robles (2010) los principales aspectos que impiden a los usuarios del ciclopaseo hacer uso de la bicicleta pública son modificables a través de campañas. Sin embargo, el mayor incentivo para el uso de la bicicleta es la implementación de políticas públicas que garanticen la seguridad de las personas a través de la limitación de la velocidad de los vehículos motorizados, la generación de espacios seguros para circular como ciclovías y la promoción del sistema de bicicleta pública para que exista una mayor demanda del programa y así se lo amplíe y mejore. Esto como parte de un plan de movilidad que permita la intermodalidad y priorice otras formas de movilidad sostenible: transporte público y caminata.

2.2. Quito: organizaciones ciclistas en el Distrito Metropolitano de Quito

En Quito se han identificado una gran cantidad de movimientos en pro del uso de la bicicleta; tanto que, se ha considerado a la ciudad como un referente a nivel nacional por los logros de estas organizaciones a lo largo de los últimos años: el ciclopaseo, la bicicleta pública y la red de ciclovías.

En esta variedad de colectivos probicicleta existen ONGs y otras organizaciones que no están legalmente constituidas, pero que practican el activismo desde sus visiones y sus propias trincheras, entre estas se encuentran: Biciacción, Carishinas en Bici, Ciudad en Bici y Andando en Bici Carajo (ABC).

2.2.1. Biciacción: la ONG que hizo nacer al ciclopaseo en Quito

El Informante 1, representante de Biciacción¹³ comenta que la ONG fue creada hace quince años con el fin de gestionar principalmente el ciclopaseo. Actualmente, esta organización está interesada en promover tres áreas: la comunicación, la movilidad y la investigación. Con la comunicación se busca realizar campañas relacionadas al fomento del uso de la bicicleta. El segundo enfoque es la movilidad sostenible tomando en cuenta también al peatón. Y el tercer tema que abordan está relacionado con la realización de consultorías para aumentar el rango de acción de Biciacción y fortalecimiento de capacidades y temas de investigación que sirvan como herramienta para la toma de decisiones políticas.

Esta ONG trabaja con otras organizaciones que promueven el uso de la bicicleta en varias ciudades del Ecuador, también ha trabajado con universidades, ministerios, organizaciones públicas y privadas como el Municipio del DMQ, LLacta Lab de la Universidad de Cuenca, entre otras. Biciacción se considera como una organización pionera en posicionar a la bicicleta como modo de transporte y con gran incidencia en la política pública. Su objetivo como organización es posicionar a la bicicleta como una herramienta de transporte y de acuerdo a su eslogan “Pedaleando por un mundo mejor”. Así plantean a la bicicleta como herramienta para la transformación de las ciudades.

En su página de Facebook¹⁴, esta “es una organización no gubernamental creada en el año 2003, conformada por jóvenes ciclistas urbanos cuya misión es promover nuevas formas y espacios de movilidad, mediante el uso de la bicicleta como modo de transporte, deporte y recreación.”

El entrevistado señala, en cuanto a los hitos importantes de la fundación, los siguientes: viernes en pedal, paseos patrimoniales, ciclopaseos locales, ecopaseos, vías recreativas en Ibarra, Galápagos, Latacunga, Guayaquil.

¹³ Entrevista realizada el 27 de mayo de 2019.

¹⁴ <http://www.biciaccion.org>

Los viernes de pedales son “pedaleadas” salidas grupales en bicicleta que tienen por objetivo visibilizar la presencia de los ciclistas en las calles. Además, se considera un espacio de disfrute y encuentro al mismo tiempo que se toma el espacio público, la calle.

Los paseos patrimoniales son salidas grupales en bicicleta cuyo fin es la visita de lugares que posean valor histórico y patrimonial tales como: iglesias, museos, casas históricas, ruinas, etc.

Los ecopaseos son salidas grupales en bicicleta fuera de la ciudad por rutas y senderos ecológicos, parques nacionales, zonas recreacionales con entorno natural.

2.2.2. Andando en Bici Carajo: una visión radical a favor de la bicicleta

Andando en Bici Carajo (ABC) es un movimiento de la sociedad civil que cuenta con aproximadamente 11 años de trayectoria. Según el diario El Telégrafo del 22 de marzo de 2013¹⁵, los ABC estuvieron desarticulados por cinco años debido a la muerte de su fundador Sebastián Muñoz Proaño quien fue arrollado cuando salía de su vivienda, ubicada en la avenida Galo Plaza Lasso y Capitán Borja, en el año 2013.

De acuerdo a su blog, los ABC se definen de la siguiente manera:

Minoría activa sin fines de lucro que promueve actividades alegres, irregulares, clandestinas, irreverentes y críticas en el uso del espacio público. Trabajo de base ciclero que busca crear y aglutinar ciclistas urbanos cotidianos (obreros, deportistas, estudiantes) con el objetivo de generar y construir un imaginario del ciclista cotidiano en Quito. Creemos en la necesidad de ver a la bicicleta como una herramienta de cambio a un modelo y una estructura social, para la construcción y un aporte al entendimiento del buen vivir (sumak kausay).¹⁶

El Informante 2, miembro de Andando en Bici Carajo, menciona que:

¹⁵ “Atropello y muerte de fundador de ‘Andando en Bici Carajo’ genera indignación en la capital”. *El Telégrafo - Noticias del Ecuador y del mundo*, 22 de marzo de 2013, <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/informacion/1/atropello-y-muerte-de-fundador-de-andando-en-bici-carajo-genera-indignacion-en-la-capital>

¹⁶ <https://andandoenbicicarajo.wordpress.com/about/>

(...) el grupo nació desde el movimiento grafitero, muchos se dedicaban a actividades distintas, pero los unía la pasión por las bicicletas, hacíamos alikats, piques, masas críticas¹⁷, foros, salir a pedalear, así nació el pseudo movimiento de ciclistas urbanos. Actualmente ABC está conformado por cinco personas y se espera que más personas se puedan unir para salvar al movimiento. Buscan divertirse y plasmar en acciones más que criticar, lograr que haya más gente en bicicleta en las ciudades, para crear una comunidad mínima con la que podamos cuidarnos y divertirnos (Informante 2, integrante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).¹⁸

Las actividades que realiza este colectivo, mismas que el Informante 2, miembro de Andando en Bici Carajo, enumera en la entrevista se describen a continuación:

Los alicats según Gordón:

consisten en una serie de pruebas en diferentes puntos de la ciudad, en donde el grupo de ciclistas (hombres y mujeres) que terminen las pruebas en el menor tiempo son los/as ganadoras (...) [...] (Es una) muestra de ciclistas activos en las calles. Provoca una desestabilidad en el tránsito de la ciudad, porque andar en bici no es reconocido, entonces, al encontrarse ciclistas cotidianos en las calles, quebramos las ideas de que éstas son para los autos. Y la gente dice ¿porque hay tantas bicis en las calles? Con esto posicionas a los ciclistas en el imaginario de la movilidad, y, además, generas que la gente que participa conozca y descubra su ciudad (Gordón 2012, 129-130).

Los piques son igualmente una toma del espacio público que consiste en cerrar una calle para hacer una competencia de velocidad en un tramo de una o dos cuadras.

2.2.3. Carishina en Bici: ciclistas mujeres y su visión de ciudad

Las pioneras en la conformación de una organización integrada exclusivamente por mujeres en Quito son las “Carishinas en Bici”. Según la entrevista realizada el 30 de mayo del 2019 a la informante 3, referente de Carishina en Bici¹⁹ indica que es un colectivo horizontal de mujeres voluntarias diversas, que decidieron vencer sus miedos. En este espacio no hay límite

¹⁷ Más adelante se abordará a detalle en qué consiste la masa crítica.

¹⁸ Entrevista realizada el 28 de mayo de 2019.

¹⁹ Entrevista realizada el 30 de mayo de 2019.

de edad, religión, tendencia política, nacionalidad. Las carishinas sueñan con contagiar su alegría, independencia, libertad, condiciones que consideran les otorga la bicicleta, además de usarla para motivar el empoderamiento del espacio público por parte de las mujeres. Las carishinas buscan construir una sociedad más justa y humana, a través de relacionarse en paz, visibilizando la solidaridad y convivencia que la bicicleta puede promover. El único requisito para pertenecer al colectivo es utilizar la bicicleta en la ciudad.

El grupo nace en el año 2009, su fundadora es Charlotte Fagan, una mujer estadounidense que visitó Ecuador para realizar un estudio sobre el uso de la bicicleta en Quito. Charlotte establece en su blog²⁰ el concepto de “bici-feminismo”:

(...) mujeres organizadas alrededor de la bici, puede convertirse en una herramienta para empoderar a las comunidades oprimidas y trabajar por el cambio social. Se trata de tomar grandes ideas y el uso de una bicicleta como un modo de hacer los pasos tangibles hacia adelante, avanzando hacia un mundo más horizontal, igual y justo. (Fagán 2013).

Fagan se vincula con el movimiento ciclista de Quito al participar en alikat “Jesús del Gran Pedal”, una carrera que como se ha explicado consiste en realizar una serie de pruebas en diferentes lugares de la ciudad. Este alikat es de convocatoria mixta, es decir, en ella pueden participar tanto hombres como mujeres. Sin embargo, como Charlotte lo afirma, no había una participación equitativa:

La primera vez que yo participé en un alikat me di cuenta de que había como 70 hombres y quince mujeres, pensé ¿por qué hay tan pocas mujeres? Entonces decidí organizar un espacio, para que más mujeres empiecen a salir en bici (Gordón 2012, 133).

En este contexto, Charlotte inicia las actividades del colectivo organizando el alikat denominado “Carishina Race” el cual está dirigido exclusivamente a mujeres. Después de la salida de Charlotte del país otras mujeres han tomado la posta, incorporando otras actividades como: la rodada de altura (pedaleada que se realiza en marzo de todos los años, conmemorando el día de la mujer); las hadas madrinas en bici (consiste en un programa

²⁰ “In memory of Elena: Carishina Feminista”, Charlotte Fagan, Woman on a wheel, 17 de octubre de 2013, <https://womanonawheel.wordpress.com/2013/10/17/in-memory-of-elena-carishina-feminista/>

voluntario para aprender a pedalear), también se incorporaron pedaleadas urbanas y rurales de mujeres para mujeres.²¹

Además de estos programas establecidos, las Carishinas en Bici participan en foros y seminarios. También, han organizado talleres de mecánica de bici, enseñan a pedalear a estudiantes en universidades, organizan eventos emergentes como la cicletada de las niñas.²² y la construcción de normativa relacionada a la movilidad sostenible, entre otras actividades.

Al parecer el programa que más acogida tiene dentro del colectivo es el programa “Hadas madrinas en bici”, ya que muchas mujeres por distintas situaciones (edad, falta de tiempo o dinero, miedo, entre otras) no aprendieron a manejar bicicleta a lo largo de su vida. A través de este programa que tiene una duración de uno a tres meses, estas mujeres no solo aprenden a pedalear, sino que se sienten acompañadas en el camino por vencer sus miedos al moverse en bicicleta en la ciudad. Es importante analizar las causas del éxito de este programa, y en general del colectivo y su aporte a la movilidad sustentable de Quito. El éxito de este programa de acuerdo al autor Augé puede basarse en que el aprender a montar bicicleta, existe la llamada “bicilibertad” que trae consigo: nuevas autonomías una “libertad palpable”; los territorios se amplían notablemente, paisajes ganados, experiencia y tiempo para con uno mismo y en su individualidad propia, trae disciplina y más fortaleza tanto física como mental, además de la reinención de vínculos sociales amables con sus camaradas. Estas sensaciones también le ocurren a alguien que vuelve a montarse en bici después de muchos años “recupera sensaciones” este aparato ofrece experimentar felicidad (Augé 2008, 39-40).

Desde el punto de vista externo, un reconocido personaje del ciclismo de Quito define a las Carishinas como:

²¹ Información tomada del blog de Carishina en bici, <http://carishinaenbici.blogspot.com/>

²² Esta actividad fue creada en Chile por una activista de Viajar Sola, María Paz Castillo. De acuerdo a la Radio JGM de Chile el objetivo “es que las niñas se apoderen del espacio público, vean que la ciudad también es de ellas y reconozcan sus derechos”. <https://radiojgm.uchile.cl/cicletada-de-las-ninas-mujeres-pedalean-por-el-reconocimiento-de-sus-derechos-en-el-espacio-publico/>

(...) un colectivo con un gran respeto porque es el único que ha demostrado evidencia de su trabajo con los resultados que hemos visto y lo que están generando. (...) Son el único grupo que se ha mantenido a lo largo del tiempo, tiene una buena conexión con la gente y ha logrado trascender. He llegado a amarlas porque hacen que las personas se den una oportunidad para andar en bicicleta. (...) Es importante tener personas que puedan transferir ese conocimiento de la bicicleta, el hábito y el amor por la bicicleta; es muy importante tener personas con esa convicción (Larrea 2015, 35).

Por otro lado, aunque las Carishinas en Bici no se autodefinen como feministas, ya que este es un tema en constante debate dentro de la organización, en la práctica, realizan muchas actividades centradas en mejorar la situación actual de las mujeres en Quito, y en particular de las que se atreven a pedalear en la ciudad. Como afirma una de sus integrantes:

Incluso si no nos declaramos feministas, hacemos muchas más cosas (para mejorar la situación actual de las mujeres) que muchas otras ONG o activistas de los derechos de las mujeres (...). Al montar en bicicleta, todos estamos haciendo un cambio. Si una ama de casa no puede dejar su hogar para visitar a sus familiares porque su esposo no le da dinero, ahora, gracias al programa de hadas madrinas, ella ya puede hacerlo... No es el feminismo darle la oportunidad a esta mujer de ir a donde quiera. ¿Sin permiso de su esposo? (Larrea 2015, 36).

La informante 3, referente de Carishinas en Bici, a manera de autocrítica menciona lo siguiente:

Yo creo que lograr mantener el espacio por tanto años, es una cosa que hay que reconocer. Creo que es un espacio, que puede ser cuestionado por el impacto. Seguimos incluso dentro las carishinas, cuestionándonos qué tanto impacto tenemos; sabemos que enseñamos a al menos a 30 mujeres a pedalear, pero ¿cuántas de éstas 30, realmente, están pedaleando en la calle? (...) Desde el voluntariado es complejo mantener (...) es la gente que quiere venir, que quiere quedarse, que quiere hacer, que quiere dar su tiempo, que quiere venir a las reuniones, (...) sin nada cambio de dinero. O sea, puedes tener la alegría de tu corazón (risas) que te da el voluntariado... Entonces, sí es importante que se haya mantenido, y que también sea una organización reconocida. (...) el tema es cómo vamos evolucionando, y cómo también en ese reconocimiento, sortear, que nos reconocen como trabajadoras, como honradas, como organizadas, o sean son cosas súper buenas. La gente nos busca para trabajar con nosotras, de las otras organizaciones, porque tenemos finalmente una fama buena, de que hacemos bien las cosas. Entonces, eso también creo que es importante (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

De acuerdo con la informante en Carishina en Bici hay discusiones internas en torno a reconocerse o no como una organización feminista. Muchas de las integrantes lo son, pero otras no se autodeterminan como tales, esto a pesar de que, como se ha mencionado, sus actividades están inherentemente dirigidas al desarrollo de las mujeres. Al ser un grupo horizontal y abierto, además de contar con diversidad de participantes en el grupo, la dificultad de llegar a un consenso general es mayor.

Otro aspecto que cabe mencionar sobre Carishina en Bici es que este grupo nunca ha trabajado con fondos del Estado, del municipio o provenientes de organizaciones no gubernamentales, su trabajo es totalmente voluntario. Por ello, como se indicó anteriormente, el impacto no ha sido masivo, debido a que dependen de las voluntades de las integrantes y del tiempo que le entregan a la organización. Esta es otra de las discusiones del grupo, mantener el voluntariado, pero también incorporar actividades que puedan hacer que el colectivo sea sostenible y más efectivo.

Dentro de la gestión del grupo no hay jerarquías, quienes están a cargo de las actividades, con una carga mayor de trabajo y responsabilidad, son aproximadamente 10 mujeres. Alrededor de ellas hay un grupo de voluntarias que llegan a aproximadamente 60 personas, a quienes se les informa sobre las actividades programadas y se les invita a apoyar o participar de manera totalmente voluntaria.

2.2.4. Ciudad en Bici: un movimiento para iniciarse en el mundo de la bicicleta

De acuerdo al blog Belife²³ Ciudad en Bici es un colectivo ciudadano que organiza salidas nocturnas y promueve el uso de la bicicleta como modo para moverse y transportarse en la ciudad. Este colectivo lleva tres años haciendo rutas gratuitas que inician en el Parque Gabriela Mistral hacia diferentes lugares de Quito. Han realizado salidas al sur de la ciudad, Nayón, al norte, hacia la bajada a Guápulo, han visitado el Centro Histórico, el parque Las Cuadras, entre otros. Estas salidas buscan retar a la gente para que venzan el miedo al tráfico y a la noche y recorrer Quito en su bicicleta.

²³ Blog BeLife. <https://belife.ec/a-donde-voy-con-mi-bici/>

De acuerdo a la Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici²⁴, quien lidera este colectivo, Ciudad en Bici es un espacio familiar, “es como para empezar y perder el miedo, también esto de incentivar y conocer la ciudad y abrir la conciencia, la gente ya cacha las iniciativas”.

Este espacio al igual que otros grupos de salidas urbanas y pedaleadas han servido para que las personas se animen a usar la bicicleta en la ciudad de una forma recreativa, pero también política, pues al mismo tiempo visibilizan la presencia de ciclistas y de la bicicleta como otra forma de movilizarse. De esta manera hacen efectivo el derecho al acceso al espacio público, la calle. Por otro lado, también estos espacios sirven para la conformación del capital social, entendida como “el valor de esos aspectos de la estructura social que los actores pueden usar como recursos para la realización de sus intereses” (Coleman 1990, 305). Es decir, estos espacios son generadores de cohesión social que contribuyen al movimiento ciclista en general. En este contexto, otro de los objetivos de Ciudad en bici, según su fundadora, es:

(...) dejar redes, porque la bici si descontamina, descongestiona el tráfico y además de eso te sirve para ir conectándote con otra gente, ya no solamente estás encerrada en un montón de chatarra que pasa a tu alrededor y te hace conocer más gente y entender la coherencia de porque el feminismo y las luchas sociales (Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici, entrevista realizada el 29 de mayo del 2019).

2.3. Organizaciones Guayaquileñas que promueven el uso de la bicicleta: Guayaquil en Bici, Libre Actividad y Andar EQ

Actualmente en Guayaquil hay más de 20 grupos que promocionan la cultura de la bicicleta como medio de transporte. En esta ciudad se han identificado grupos que promueven el uso de la bicicleta como: Ciclistas de la calle, Ciclistas del norte, Pedales del Sur, Bat cycle, Facebook Cyclist, Pedal Criollo, AndarEQ, Libre Actividad, Guayaquil en Bici, entre otros. Sin embargo, para la presente investigación se han considerado los tres colectivos más representativos.

Por otro lado, es menester destacar la potencialidad de Guayaquil para el uso de la bicicleta por su topografía plana y el entramado urbano (calles anchas de varios carriles). Sin embargo,

²⁴ Entrevista realizada el 29 de mayo de 2019.

según el artículo de El Universo del 21 de septiembre de 2019²⁵ actualmente solo hay 12.222 personas que utilizan la bicicleta en Guayaquil, lo que corresponde al 0,5% de la población mayor de cinco años a nivel nacional. Estas cifras bajas (que incluyen también el uso recreativo) se deben, probablemente, a la inseguridad de la ciudad, inseguridad en relación a la violencia vial, pero, sobre todo, a la seguridad ciudadana.

En el año 2015, en otro artículo de El Universo denominado “Guayaquil en Bici creará escuela de la bicicleta para impulsar uso”²⁶ se menciona la realización de una encuesta cuyos resultados mostraron que el 86% de los encuestados consideraba que andar en bicicleta en Guayaquil era inseguro o muy inseguro. Además, el 63% percibía a la urbe como agresiva o muy agresiva. En este sentido, los colectivos implementan sus actividades para lograr que, a pesar de esta problemática, las personas se animen a usar la bicicleta en la ciudad.

2.3.1. Guayaquil en Bici: un colectivo pionero en el puerto

Este colectivo autodefine como su misión, el fomentar el uso de la bicicleta como un modo de transporte seguro, saludable, ecológico, económico, así como para recreación y deporte.²⁷

(...) actualmente somos 9 (...) Como colectivo estamos bastante inmersos en actividad urbana o sea utilizarlo como medio de transporte, (...) hacer que los ciudadanos locales busquen y lleven el uso de las bicicletas como medio de transporte por sus beneficios y ese tipo de cosas, lo que buscamos es fluir en la vía pública local para que la bicicleta se vuelva uno de los principales modos de transporte (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

Cabe mencionar que el uso de la bicicleta como medio de transporte en otros países es muy elevado, como se muestra en la Tabla 2.1.

²⁵ “En Guayaquil se gesta un servicio de bicicletas públicas”. *El Universo*. 22 de julio de 2019,

<https://www.eluniverso.com/noticias/2019/07/22/nota/7436622/98310-montan-bicicleta-diario-guayaquil/>

²⁶ “Guayaquil en Bici creará escuela de la bicicleta para impulsar uso”. *El Universo*, 14 de marzo de 2015,

<https://www.eluniverso.com/noticias/2015/03/14/nota/4655406/agrupacion-creara-escuela-bici-impulsar-uso/>

²⁷ Redes sociales de Guayaquil en Bici, 2016. <https://twitter.com/guayaquilenbici>

Tabla 0.1. Porcentaje de usos diarios de bicicleta en el mundo

PAÍS	DESPLAZAMIENTOS DIARIOS EN BICICLETA
China	60%
Bélgica	8%
Suiza	10%
Japón	15%
Finlandia	9%
Suecia	10%
Alemania	24%
Dinamarca	17%
Holanda	32%

Fuente: Ruiz, (2018)

De acuerdo al Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019,²⁸ representante de Guayaquil en Bici, el colectivo fue pionero en la implementación de actividades que ya se venían realizando en otras ciudades, tales como la masa crítica, así como la conformación de nuevos colectivos:

Logramos realmente incrementar la cantidad de activistas y grupos de ciclistas que empezaron a sacar la bici, algunos con el mismo objetivo que el nuestro y otros con objetivos deportivos y recreacional. Iniciamos Guayaquil en Bici en el año 2009 (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

También, al ser uno de los primeros movimientos ciclistas en esta ciudad mencionan que se han articulado con otros tipos de movimientos que no están relacionados al ciclismo como por ejemplo los movimientos ambientalistas de la ciudad:

(...) por supuesto hemos coordinado con colectivos de arquitectura y urbanismo y también con otros movimientos a través de estos otros colectivos y se han hecho algunas cosas en común y se han presentado proyectos en común, o sea hemos hecho para presentar proyectos o sustentar mejor nuestra la estrategia por decirle así. (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

²⁸ Entrevista realizada el 4 de junio de 2019.

Aunque la respuesta fue afirmativa, durante la entrevista no se mencionan actividades ambientalistas concretas, más allá de identificar que el uso de la bicicleta es una práctica ambiental. Este colectivo que actualmente no se encuentra activo, ha trabajado arduamente por lograr que la ciudad cuente con ciclovías. Sin embargo, aunque se mencionan algunos intentos, aún la ciudad no cuenta con ciclovías funcionales.

2.3.2. Libre Actividad: Movimiento con alta incidencia en el puerto

Libre Actividad es un colectivo que nació en el año 2011 y cuyo fundador es el informante 9²⁹. Este activista de 28 años de edad se refiere a su colectivo de la siguiente manera:

Libre actividad busca fomentar la bicicleta como medio de transporte y fomentamos todos los medios antiguos de transporte como el patín, la patineta, a los rollers (patinadores); participan de las actividades, les invitamos y forman parte de las rodadas que hacemos, talleres, foros que todos tienen relación con la movilidad sostenible. Los logros que hemos podido hacer hasta ahora es de cierta manera estar presentes en la mesa de movilidad sostenible. Ese fue un proceso que estuvimos de largo, porque primero tuvimos que recoger firmas para hablar con las autoridades. Luego de eso paso un tiempo y se pudo lograr la mesa de movilidad sostenible en Guayaquil el cual formamos parte y estamos vigilantes y atentos porque nos reunimos cada dos semanas. En esta mesa esté el municipio, están también autoridades de urbanismo y la ATM (Agencia de Tránsito Municipal). Tenemos un buen alcance porque hacemos actividades abiertas al público, entonces como grupo activos somos pocos, porque somos los que estamos detrás, pero todas las actividades que hacemos son abiertas y van muchas personas. Pero agrupaciones como tal de ciclismo hay otras más fuertes porque son entidades nacionales y deportivas (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

Como menciona el fundador este colectivo fue quien lideró el proceso de creación de la mesa de movilidad sostenible del municipio de Guayaquil. De acuerdo al Diario Expreso³⁰ “La Mesa es un órgano de carácter consultivo fundamental en la construcción de una ciudad

²⁹ Entrevista realizada el 6 de junio de 2019.

³⁰ Lina Zambrano. “Tres ciudadanos posesionados como parte de la Mesa de Movilidad Urbano” *Expreso*, 16 abril de 2021. <https://www.expreso.ec/guayaquil/tres-ciudadanos-posesionados-parte-mesa-movilidad-urbano-102808.html>

sostenible, que favorezca las distintas formas de movilidad y defienda los derechos del peatón”. En este sentido el colectivo ha contribuido también a la política pública de movilidad sostenible en la ciudad.

Asimismo, Libre Actividad implementa otras acciones para promover la movilidad sostenible, estas con un enfoque ciudadano:

Tenemos cuatro actividades fuertes al año que las realizamos nosotros: una es el alikat urbano que es una especie de competencia; otra que estamos haciendo es andar en bici con un tema, vamos a una película relacionada a la bicicleta; la otra es una participación de los niños, que también convocamos a todos los niños desde tres años con el triciclo o van con el coche caminando con su mamá; y la otra se llama la masa crítica (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

Como se puede observar algunas acciones como el alikat urbano, la masa crítica y las salidas temáticas son iniciativas que también se llevan a cabo en otras ciudades.

2.3.3. Andar EQ: ONG liderada por mujeres en pro de la movilidad

Andar EQ es una fundación que apunta a la construcción de sociedades más justas y más humanas. Esta organización está conformada por sus dos fundadoras. A través de una entrevista con una de ellas, la Informante 8, dirigente de AndarEQ,³¹ se pudo identificar el origen de la misma:

Las dos (fundadoras) anteriormente asistíamos a un colectivo de bicicletas mixto, pero poco a poco se fueron separando, primero una chica, luego un chico por temas de trabajo. Yo no sé si funciona lo mismo que en Quito, pero es más complejo el activismo acá, y claro en su momento necesitas tiempo para el activismo y que se mantenga, no sólo en hacer eventos, sino más bien buscar hacer incidencia política y pública, así que bueno, nos terminamos saliendo con mi otra compañera con la que fundamos ANDAREQ, nos separamos de ese grupo de ciclismo porque quedo solo el líder (Informante 8, dirigente AndarEQ, entrevista realizada el 05 de junio del 2019).

En cuanto a los intereses y los objetivos de esta organización, la informante menciona que una vez que se han convertido en fundación, la bicicleta quedo al margen de su agenda,

³¹ Entrevista realizada el 5 de junio de 2019.

actualmente se dedican a otras actividades que siguen la línea de la movilidad sostenible, pero con otros enfoques:

Nosotros nacimos como un colectivo de ciclismo para mujeres, en ANDAREQ somos dos miembros fundadores, una vive actualmente en Quito y bueno yo vivo en Guayaquil, y nos hemos convertido en una fundación que promueve la movilidad sostenible, sin embargo actualmente yo estoy promoviendo muchísimo el tema del turismo inclusivo y el tema de la bicicleta no hemos hecho muchas actividades muy ligadas a la bici en estos últimos meses, sin embargo, ya que termine con el tema peatonal empiezo una nueva campaña con el tema de las bicicletas (Informante 8, dirigente AndarEQ, entrevista realizada el 05 de junio del 2019).

2.4. Movimientos ciclistas en Cuenca

En Cuenca los movimientos ciclistas inician sus acciones con un enfoque recreativo a partir de salidas en bicicleta hacia sitios cercanos a la ciudad u otras poblaciones cercanas, como se puede identificar en el trabajo de Bicicuenca. Sin embargo, más tarde se suman otros colectivos con una visión más política como Biciñan, Cuenca ciudad para vivir, Biciwarmi entre otros.

2.4.1. Bicicuenca una organización con trayectoria

Bicicuenca es una organización con 22 años de trayectoria. De acuerdo al informante 6, fundador de BiciCuenca³² este grupo ha llevado a cabo desde hace 27 años el ciclopaseo³³ con el diario El Tiempo. Además, este grupo pretende que la bicicleta sea un instrumento que detona otras acciones y relaciones. Por ello, como el informante 6, fundador del BiciCuenca explica:

(...) es una organización de ciudadanos que queremos cambiar el rostro de la ciudad utilizando la bicicleta como un elemento cohesionador y no solamente como para el deporte y recreación sino fundamentalmente como un instrumento que cohesiona la sociedad y sobre todo como un medio limpio y sostenible transporte; no solamente relacionado a la cicleada, la pedaleada, sino nosotros formamos seres de bien. Impartimos charlas no solamente sobre la bicicleta, sino

³² Entrevista realizada el 3 de junio de 2019.

³³ Este paseo consiste en salidas largas en bicicleta a manera de paseo. Por ello, aunque lleva el mismo nombre, no se trata de una vía recreativa en la que, como se ha dicho, se cierra un tramo de un sector de la ciudad.

también charlas relacionadas a mejorar la calidad de seres humanos. Porque soñamos en una nueva humanidad soñamos en una sociedad inclusiva, una sociedad que de una u otra manera acepte la diferencias y sobre todo tenga en su vida la equidad entre todos (Informante 6, fundador del BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

Además, entre los aportes el informante considera que los ciclistas han logrado incidir en la implementación de infraestructura ciclista:

(...) la incidencia que hemos tenido como colectivo en promover el uso de la bicicleta acá en Cuenca es uno de los grandes hitos, el otro hito podemos decir que también hemos influenciado para la construcción de la infraestructura ciclística que es de lo poco que hay acá en la ciudad (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

2.4.2. Fundación Biciñan, Biciwarmi y Cuenca ciudad para vivir

La fundación de Biciñan surge hace aproximadamente 15 años, iniciando con salidas diurnas y nocturnas en bicicleta cada 5 de junio por tres años consecutivos para conmemorar el día del ambiente movilizandando a aproximadamente 8000 personas. Este colectivo tiene como objetivo:

(...) concientizar a la ciudadanía de que los ciclistas y las ciclistas, es decir, que el ciclismo en general dentro de la movilidad es un espacio de suma importancia por varias razones y que tiene que ser respetado y reconocido. Al comienzo la idea era que solo nos visibilicemos después consigamos políticas públicas Hoy en día somos visibilizados tenemos una ordenanza con la que se trabajó bastante tiempo, entonces ¿cuál es lo próximo? la consecución de la concientización en la ciudadanía: el cambio del chip, el cambio de cultura que sea una movilidad responsable del espacio compartido (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Para la Informante 5,³⁴ quien es fundadora del colectivo Biciñan, las actividades iniciales buscaban el reconocimiento de los y las ciclistas, es decir, su visibilización como actores de la movilidad. Sin embargo, más tarde el enfoque de la organización cambia hacia la

³⁴ Entrevista realizada el 31 de mayo de 2019.

construcción de políticas públicas que permitan proteger y promover los modos de transporte sostenibles como el uso de la bicicleta y la caminata.

(...) nosotros con este grupo de amigos veíamos que es necesario que en Cuenca exista un movimiento que promueva la bicicleta como medio de transporte no, entonces nosotros utilizamos la bicicleta para ir a la montaña los fines de semana, hacíamos spinning durante la semana, y algunos de nosotros nos movíamos al trabajo en bicicleta. Entonces conformamos este grupo, hicimos cartas al alcalde, hacíamos propuestas en fin no como digo, prácticamente 15 años que estamos en esto y creo que los resultados han sido positivos, lentos pero positivos (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo 2019).

Resultado de este proceso surge Biciwarmi, una sección enfocada en las mujeres ciclistas. La informante 5, fundadora de la Fundación Biciñan comenta que esta rama del grupo fue resultado de su participación en el Cabildo de mujeres de Cuenca:

(...) el ser parte del cabildo de mujeres en Cuenca y desde ahí bueno desde Biciñan nació la propuesta de (...) lograr (que) los derechos de las mujeres se visibilicen, de que las mujeres no teníamos un espacio para la recreación; entonces generé un grupo que se llama y todavía tenemos el nombre de Biciwarmi. Salíamos todos los sábados a ciclear. Este espacio creo una conciencia ciudadana porque no éramos solo mujeres sino familias activamente que salíamos a ocupar el espacio público (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

En este contexto se forma “Cuenca ciudad para vivir” con un enfoque mucho más político como lo menciona la informante 5, fundadora de Biciñan.

Llevamos 11 años en el activismo. Como ciudadanos nos representamos a nosotros mismos, y somos ciudadanos que tratamos de que incidir en la política pública, hemos hecho varias encuestas de la calidad de vida en Cuenca. (...) Hemos trabajado con concordancia con el Municipio justamente para fomentar el uso de esta (de la bicicleta) (...) con los años hemos aprendido a compartir y hay que entender que el espacio público hay que compartirlo (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Estas organizaciones que están estrechamente relacionadas entre sí, han logrado implementar, además de las salidas en bicicleta habituales, algunas acciones icónicas que han sido relevantes para la ciudad, en cuanto a la apuesta y concienciación por la movilidad sostenible.

Hicimos la primera (salida en bicicleta) con la concejala Alvarado, hicimos la primera cicleada nocturna en Cuenca y todo eso ha ido generando, una conciencia ciudadana de la presencia,

una visibilización de la bicicleta en Cuenca. También conseguimos hacer la Vía Recreativa, un evento que se cierran las calles y se ocupa el domingo la calle para Cuenca. Con todo eso a la gente le ha molestado y la ciudadanía se ha quejado y eso genera conciencia. Hoy día en Cuenca hace visibilidad pública y eso da la impresión de que la cultura va cambiando (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

2.5. Riobamba: Warmis en Bici y Grupo Cénit

En Riobamba, se cuentan con movimientos pro bicicleta como Warmis en Bici, Riobamba en Bici, Grupo Cénit, Los fantásticos, entre otros. Sin embargo, para efectos de la presente investigación se ha decidido limitar la investigación a los dos grupos más relevantes.

2.5.1. Warmis en Bici: inclusión, deporte y respeto por los ciclistas

Este colectivo como su nombre lo muestra tiene un enfoque en las mujeres. La informante 11, representante de Warmis en Bici³⁵, quien coordina este colectivo desde hace 3 años menciona que la organización del mismo está en torno a 3 ejes: el género y la inclusión de las mujeres en el deporte, la movilidad y la lucha por el respeto a los y las ciclistas.

Bueno a lo largo de los dos años que han transcurrido ya hemos determinado tres ejes principales sobre lo que se basa Warmis en Bici: el uno es la inclusión de género el primordial, la otra que es la inclusión en el deporte y la otra la movilidad. Porque aquí en Riobamba lamentablemente no hay ciclovías y la otra luchando por el respeto al ciclista, por tener unos espacios para transitar libremente en las vías. Esos son los tres ejes en los que trabajamos (Informante 11 representante de Warmis en Bici, entrevista 10 de junio del 2019).

Cabe señalar que las acciones que el colectivo realiza son consideradas por la informante 11, representante de Warmis en Bici, como acciones relevantes para la promoción de la bicicleta en Riobamba:

Bueno, lo que yo considero que lo más importante aquí en Riobamba son los espacios que hemos creado nosotros mismos que son: jueves de pedal para familia, salen con niños y todo; el día martes, que es un nivel un poco más alto, un poco más fuerte en donde salen ya los chicos deportistas que están metidos en competencias; lunes de warmis, que creamos

³⁵ Entrevista realizada el 10 de junio de 2019.

justamente para motivar a más mujeres que se unan a hacer bici. Creo que estos son los espacios principales que tenemos. De vez en cuando las instituciones públicas del municipio de la gobernación organizan algún ciclopaseo, pero bueno, son muy esporádicos. De ahí nosotras mismas todas las semanas estamos saliendo. Como te cuento estamos saliendo desde hace 7 años desde que empezó jueves de pedal hasta el día de hoy (Informante 11, representante de Warmis en Bici, entrevista realizada el 10 de junio del 2019).

2.5.2. Grupo Cénit: movimiento interesado en el tema ambiental

Este grupo inició en noviembre del año 2000, es decir, es una organización con trayectoria en Riobamba. Al igual que algunos colectivos esta organización no tiene personalidad jurídica, lo que significa que no es una organización formal, sino que se fundamenta en los lazos de amistad. Así lo afirma el informante 10, representante del Grupo Cénit,³⁶ dirigente de esta organización:

(...) no somos una organización legal, podríamos decir, sino más bien somos de hecho. Esta discusión siempre hemos tenido por muchos años. Cada vez que hemos querido conformar el proceso legal siempre hemos entendido que se complica el proceso institucional. Entonces el ejercicio que hemos tenido siempre, nos basamos en el ejercicio de la amistad y este ejercicio nos ha permitido mantenernos toda esta cantidad de años. Nos seguimos reuniendo todas las semanas, ahí definimos algunas actividades y entre esto siempre hay, como le decía, consolidar este ejercicio de la amistad, involucrar a más personas y movernos en este sentido (Informante 10, representante del Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

Esta organización vincula sus acciones a favor de la bicicleta con otras actividades que están relacionadas con las redes comunitarias y otras en pro de la protección del ambiente, de esta manera el Informante 10, representante del Grupo Cénit, describe dichas actividades:

Lo otro es el tema de actividad de montaña como actividad de nuestro hobby ir a las montañas tanto de Ecuador como de otros países. Y otro es el tema de participación ciudadana siempre hemos hecho ejercicio de involucrarnos con la comunidad para aprender de ellos y también para contribuir a la comunidad. Entre estas actividades siempre ha estado el tema de protección del agua, un programa de radio, teníamos actividades educativas en campo. Hemos

³⁶ Entrevista realizada el 7 de junio de 2019.

hecho una serie de actividades de muestras fotográficas bastante largo, de describir en 19 años; y otro elemento que surgió ahí fue la justicia de participación, tema del uso de la bicicleta, como mencioné, como medio de movilidad sostenible medio de garantizar los derechos de los ciudadanos (Informante 10, representante de Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

El representante de Grupo Cenit reconoce que las salidas en bicicleta que implementaban generaron resistencia no solamente en los usuarios de las calles, conductores de automóviles que suelen oponerse a este tipo de ocupación del espacio, sino también en las autoridades municipales:

Empezamos a reconocer la ciudad desde la bicicleta en los jueves de pedal por un lado y al mismo tiempo se volvió en bandera de lucha porque cierto alcalde no era muy amigable con la ciudadanía, como mencionaba. (...) Todos los jueves en el ciclopaseo a las 7:30 en el parque Maldonado nos vemos, íbamos gritando y creo que por eso se enteraban. En ese momento no ocupábamos tanto las redes sociales. Aunque parecía poco el mensaje de voz llamaba mucho la atención. (...) entre 7 años y más ha tenido varios momentos, primero de protección y lucha ciudadana. Aprendimos a tomarnos los espacios públicos, pero luego también llegamos a descubrir que la gente se molestaba un poco cuando estábamos en el ejercicio de activismo fuerte (Informante 10, representante del Grupo Cénit, entrevista realizada el 7 de junio del 2019).

2.6. Biciunión: una organización más allá de lo local

Biciunión es una organización que no tiene una localidad fija pues surge en el marco de una reunión en la provincia de Santa Elena en agosto de 2014, en la cual participaron representantes de movimientos ciclistas del Ecuador. De acuerdo al Informante 12, representante de Biciunión³⁷ el mecanismo de trabajo de dicho colectivo de organizaciones y personas es el siguiente:

El primer encuentro nacional de ciclistas del Ecuador, (fue) en el año 2014 y cada año se realiza uno. (Ahí) encontramos a la mayoría de los colectivos que están activando a nivel nacional. En ese encuentro quedamos que era necesario tener una organización a nivel nacional y creamos la Biciunión que es la unión de ciclistas del Ecuador y empezamos a

³⁷ Entrevista realizada el 11 de junio de 2019.

trabajar para los estatutos y para organizarnos y que tengamos una representación cada año en la asamblea de esos encuentros nacionales de ciclistas, pues elegimos un nuevo vocero o presidente, que es la persona que nos representa dentro de la estructura que establecen los estatutos (Informante 12, representante de Biciunión, entrevista realizada el 11 de junio de 2019).

En este sentido se evidencia la necesidad de articulación de acciones por parte de los colectivos de ciclistas a nivel nacional. Por un lado, para conocer las actividades en un marco de intercambio de experiencias y por otro, lograr incidir con más fuerza en la implementación de políticas públicas a favor de ciclistas.

2.7. Hitos en la promoción de la bicicleta y la movilidad sostenible

Uno de los objetivos del presente estudio es identificar los hitos relacionados a la promoción de la bicicleta y la movilidad sostenible desde las voces de cada informante entrevistado. En este sentido, a continuación, se presentan los resultados por cada localidad. Sin embargo, cabe señalar, que hubo ocasiones en que dichos informantes reconocen hitos fuera de sus territorios, los mismos que, a su vez, marcaron el camino o fueron referentes para la generación de cambios en sus localidades. Entre ellos se desatacan: el ciclopaseo o vías recreativas, las masas críticas, la implementación de ciclo vías, la generación de ordenanzas que promueven la movilidad sostenible y los medios activos de transporte y la puesta en funcionamiento del servicio de bicicletas públicas. Estas acciones y proyectos implementados en cada localidad, aunque en épocas distintas, coinciden en ser los hitos que motivan que más personas se animen a usar la bicicleta de forma recreativa y también como modo de transporte. En este sentido, se puede evidenciar la importancia y el impacto que tienen las políticas públicas y los proyectos que se generan en este marco, para lograr alcanzar o construir una movilidad realmente sostenible.

(...) en el Ecuador debemos pensar en el tema a los referentes en el uso de la bicicleta y ahí podemos decir que Loja, Quito y Cuenca, han dado señales bastante importantes a nivel nacional para el uso de la bicicleta. 16 años de ciclo vías recreativas en Quito cerrando 30 km de vías para que la gente salga los domingos a recrearse es un hito en el Ecuador. Después, lo que hizo Guayaquil en su momento. Hacer ciclo vías aproximadamente unos 8 años atrás que se marcaron lugares para que la gente se recree, use la bicicleta, a nivel de Loja tener las primeras bicicletas públicas. En Cuenca que actualmente tiene un sistema de bicicletas públicas. (...) El hecho también que se puso en la Ley Orgánica de Transporte terrestre y

seguridad vial los derechos de los ciclistas. También que ahora ya con las nuevas competencias que tienen los municipios, otorgadas en el año 2013 tienen la obligación los municipios de promover el uso de la bicicleta y una serie de acciones para que se promueva su uso y su sistema (Informante 12, representante de Biciunión, entrevista realizada el 11 de junio del 2019).

Las leyes y ordenanzas a nivel nacional y local también son resultado del arduo trabajo de activistas que generaron y siguen presionando por cambios en las normativas que promuevan y protejan a los actores más vulnerables de la movilidad, en este caso los ciclistas.

Por otro lado, también es menester mencionar entre los hitos generales el surgimiento de grupos de mujeres ciclistas, programas o actividades con enfoque de género o iniciativas para motivar el uso de la bicicleta desde las mujeres. Como se ha mostrado en los datos del perfil ciclista³⁸, por ejemplo, las cifras dan cuenta que el número de ciclistas mujeres es relativamente marginal respecto al número de ciclistas hombres. Por ello, se justifica la creación e importancia de dichas propuestas.

Por ejemplo, en Quito han surgido grupos de mujeres ciclistas que practican distintos tipos de ciclismo. Ya se ha mencionado a las “Carishinas en Bici” que se enfocan en ciclismo urbano, pero también, están “las Deltas” que son un grupo de mujeres ciclistas que en diciembre del 2012 iniciaron el grupo para la práctica del ciclismo como deporte. Este grupo inició con 5 mujeres, pero en el 2017 alcanzaron a 180 “Nuestro reto es motivar a más mujeres para que practiquen este deporte”³⁹. En esta ciudad también surgió la escuela de ciclismo para mujeres denominada “Todas en Bici”, proyecto que no está vigente actualmente.

En Cuenca y en Quito se encuentra el grupo “Mujeres en bici” quienes también se enfocan en mejorar deportivamente. Como se ha dicho, en Cuenca también se han identificado a las Biciwarmis que tienen un objetivo recreativo y político a partir de la toma del espacio público. En Guayaquil se destaca la fundación AndarEQ liderada por mujeres y con enfoque de Género y en Riobamba se encuentran las Warmis en Bici.

³⁸ Para más detalles del perfil ciclista ver la introducción del presente capítulo.

³⁹ El Telégrafo. “La bicicleta es cada vez más un asunto de mujeres”, 28 de octubre de 2017.

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/la-bicicleta-es-cada-vez-mas-un-asunto-de-mujeres>

En este contexto a continuación se presenta, a manera de línea del tiempo, los hitos con enfoque de género que han sido identificados:

- 2007: Todas en Bici (proyecto de la fundación Ciclopolis)
- 2009: Biciñan con Biciwarmis
- 2009: Carishinas en Bici
- 2015: Ady Tello, es elegida como la primera presidenta de Biciunión
- 2016: Todas las mujeres todas en Guayaquil
- 2016: Red de mujeres en bici Latinoamérica
- 2019: I Encuentro de mujeres y disidencias ciclistas

Los últimos dos hitos no se tratan de cuándo iniciaron las organizaciones, sino de la fecha de conformación de redes más amplias. La Red de mujeres en bici Latinoamérica, por ejemplo, busca generar un intercambio de saberes e iniciativas de mujeres para mujeres. Algunas mujeres que son parte de dicha red participaron en el I Encuentro de mujeres y disidencias ciclistas que se realizó en el marco del Foro Mundial de la Bicicleta 8, sede Quito en el año 2019.

2.7.1. La Masa Crítica

La Masa Crítica o “Critical Mass”, según Noroña (2009) tiene como objetivo “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” (Noroña 2009, 65).

En el caso de Quito se ha identificado que el origen de las acciones activistas en pro de la bicicleta surge a partir de masas críticas. Estas, actualmente, siguen llevándose a cabo en la ciudad de Quito el último jueves de cada mes.

Al respecto el Informante 12, integrante de Biciunión afirma lo siguiente:

Pensar la bicicleta cercana al movimiento ambientalista, aunque más importante obviamente siempre fue el movimiento ambientalista que hasta ahora tiene más relevancia y más fuerza, ¿no? De ahí, desde Acción Ecológica nace Biciacción, nace Ciclopolis, nace la primera Masa Crítica (Informante 12, representante de Biciunión, entrevista realizada el 11 de junio de 2019).

Más tarde esta acción se replicó en otras ciudades del país, por ejemplo, en Guayaquil, en donde actualmente la masa crítica se lleva a cabo mensualmente con la participación de un gran número de ciclistas.

Guayaquil en Bici llevaba un concepto que se llama masa crítica, ósea no lo inventamos, sino implementamos, porque eran cosas que se lo hacía en otras ciudades y esto se empezó a masificar. (...) Iniciamos Guayaquil en Bici en el año 2009, y la masa crítica debe haber iniciado en el siguiente año, es decir, 2010 (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

2.7.2. El Ciclopaseo, Paseo Dominical o vía recreativa de Quito

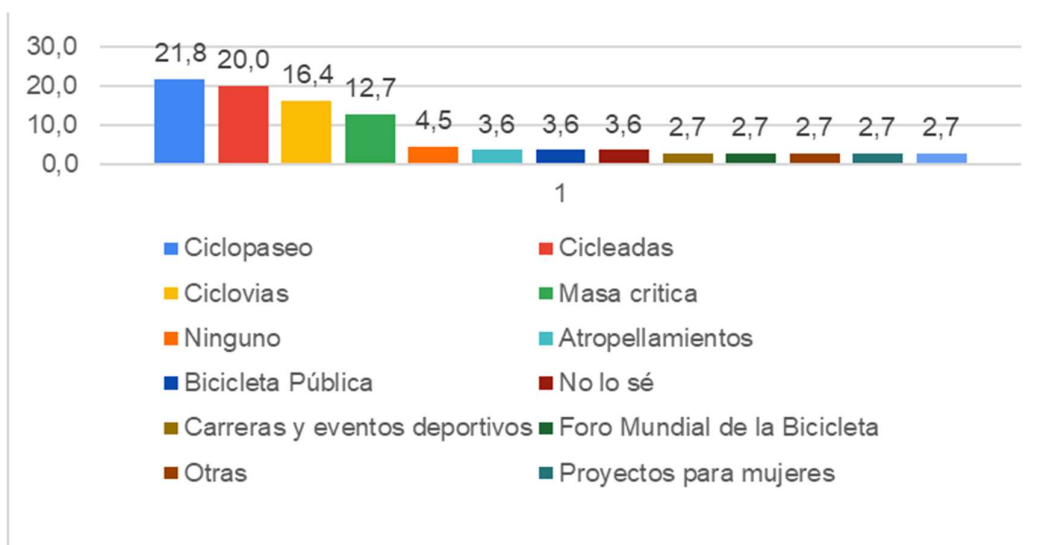
El ciclopaseo o también conocido como vía recreativa a la que asisten 40 000 ciudadanos según la Organización Panamericana de Salud (OPS 2009, 8) consiste:

(...) en abrir temporalmente las calles a los habitantes de la ciudad para que disfruten”; esta actividad “Se realiza un día fijo a la semana (generalmente el domingo y en algunos casos también los días festivos) y tiene una duración promedio de 6 horas de un espacio seguro y gratuito para la recreación y el deporte” (OPS 2009, 5).

Es así que todos los informantes de organizaciones quiteñas y algunas foráneas coinciden en que esta actividad es uno de los hitos más importantes de la movilidad sostenible de la ciudad y del país. Por ejemplo, según el Informante 1, representante de Biciacción, el hito fundamental para la Biciacción y para Quito es sin lugar a dudas el ciclopaseo, pues este permitió el establecimiento de la organización civil que tiene interés de “pelear por los derechos y por la movilidad de los ciclistas en la ciudad” (Informante 1, representante de Biciacción, entrevista realizada el 27 de mayo del 2019). También, el entrevistado considera que esta es la primera muestra fuerte de voluntad política en relación al tema de la bicicleta.

Por otro lado, las personas encuestadas identifican los siguientes hitos del movimiento ciclista, en el siguiente orden de prioridad:

Gráfico 0.2. Hitos para fomentar el ciclismo



Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Como se puede observar en el gráfico 2.2., el ciclopaseo con 21,80% es el hito más importante⁴⁰, seguido de las cicleadas grupales⁴¹, las ciclovías y la masa crítica con 20,00%, 16,4% y 12,7% respectivamente.

Por su parte el representante de ABC afirma al respecto:

El Ciclopaseo, fue bastante fuerte durante los primeros 4 o 5 años, porque después perdió su sentido de existencia, porque dejó de ser un espacio transformador y se convierte más bien un espacio de encuentro que va en contra del movimiento de ciclistas de la ciudad. (...) yo creo que nadie va a dejar de festejar el ciclopaseo como un lugar, quizás el espacio público más interesante y más importante que hay en la ciudad, no cierto. Además, un espacio apropiado por la ciudad, las personas, o chicos, hombres, mujeres, guaguas, viejos, clase media, clase alta, clases populares. (...) Además rompe esa barrera entre norte, sur, centro; es un espacio

⁴⁰ Hay que considerar que la mayoría de personas encuestadas (61,70%) indicaron vivir en Quito, por lo tanto, es una cifra que puede corresponder al nivel local, más que a un hito a nivel nacional.

⁴¹ Cabe señalar que al ser una pregunta abierta en la encuesta se han consolidado todas las cicleadas temáticas y salidas regulares en una sola categoría “cicleadas”.

así de encuentro increíble, el espacio público más importante que tienen esta ciudad (Informante 2, integrante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

El integrante de ABC realiza una crítica al enfoque del ciclopaseo, en el sentido de como este no ha logrado superar su orientación recreativa para posesionar a la bicicleta como un modo de transporte:

¿Cuál es el problema de este espacio de encuentro? Es que desde la organización que fue la que hizo el gesto, digamos de ponerlo a la luz, (...) esta organización que es Ciclopolis⁴² comienza a tener un control absoluto de este espacio público, en tanto a propaganda, en tanto uso, en tanto a actividades, en tanto, todo lo que pasa en relación al ciclopaseo. Como Ciclopolis yo creo que nunca tuvo una visión interesante en función de pensar la ciudad en la vida cotidiana, de pensar un movimiento, unos usos de la bicicleta en la vida cotidiana, mostró que el ciclopaseo o la bicicleta es posible solamente como un elemento recreativo, es decir, cuando la gente habla del ciclopaseo no está hablando de la vida cotidiana, está hablando del parque, de la vía en el parque, del sitio seguro, del espacio común, del fin de semana, del domingo. (...) El ciclopaseo logró hacer que mucha gente en la ciudad salga a la calle en bicicleta, pero hizo que la gente no salga a la calle en la vida cotidiana, porque como ya te enfrentes al tráfico, te enfrentas a la ciudad. La gente obviamente tiene mucho miedo porque esta ciudad carece de una poli... digamos de un sistema de infraestructura pública en relación a la movilidad sustentable o a la bicicleta, y peor a los peatones, no hay. El sistema nacional o el sistema local de veredas es malísimo, no hay una regulación de las veredas. Pero bueno, en relación al ciclopaseo, aun cuando puedes ver 25000 ciclistas el fin de semana en el ciclopaseo, (este) no ha hecho que se incremente la cantidad de ciclistas que hay en la ciudad, porque mostró que efectivamente la bicicleta está hecha para el fin de semana y solamente para elementos recreativos y no para la vida cotidiana (Informante 2, integrante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

El integrante de ABC señala al ciclopaseo como un gran hito en la ciudad de Quito, pero a su vez analiza las debilidades del mismo, al ser un espacio que no ha sido aprovechado en su

⁴² “A partir del 2008 el Ciclopaseo pasa a ser administrado por la Fundación Ciclópolis, formada por ex miembros de Biciacción, quienes se separaron de ésta por diferencias políticas y personales” (Gordón 2012, 98).

totalidad, específicamente el entrevistado afirma que no hay un avance más allá de ser un espacio con enfoque recreativo:

El ciclopaseo es el hito más importante, pero yo creo que después de un tiempo ya dejó de tener una función propositiva dentro de la transformación de la ciudad, en el modelo de ciudad que queremos. Ni siquiera eso se ha discutido en el ciclopaseo, y después en temas de apropiación como involucrando a colectivos, organizaciones sociales, barriales, locales, comunales, nunca se hizo un ejercicio de mirar el ciclopaseo como el espacio público más importante que podría haber tenido esta ciudad. Yo no sé si ahorita todavía estemos a tiempo, creo que nadie está mirando el ciclopaseo (Informante 2, integrante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

La Informante 3, referente de Carishina en Bici, coincide en esa crítica afirmando lo siguiente:

En el 2003 el primer ciclopaseo, me parece importante. Pero del ciclopaseo del 2013 al de ahora no ha avanzado mucho, es el mismo ciclopaseo. No hay una propuesta nueva. En todos estos años, no se ha innovado nada. Es una vía cerrada, es un espacio público lindo, pero ya, hasta ahí llegó. No hay aprovechamiento de ese espacio, incluso lúdico, artístico, educativo, en lo absoluto. (...) tienes las posibilidades de tener un montón de cosas (...). Creo que es súper explotable. (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

En este sentido ambos informantes concuerdan con que el Ciclopaseo es un espacio importante y un hito destacable, sin embargo, insisten en que no se ha aprovecha este espacio para atraer a nuevos ciclistas a la ciudad o hacerlo lo más atractivo para que una mayor cantidad de personas utilicen la bicicleta como modo de transporte.

El Informante 2, integrante de ABC, analiza las causas de la ruptura, entre el uso recreativo y el uso cotidiano atribuyendo este fenómeno a la falta de promoción de la bicicleta como modo de transporte desde la fundación encargada de la gestión del ciclopaseo, otras organizaciones y el municipio:

(...) la misma fundación o las mismas fundaciones, organizaciones que manejan recursos, en este caso recursos de la ciudad nunca generaron una campaña, ni la ciudad, ni las fundaciones, ni los colectivos, porque bueno, los colectivos no tenemos la capacidad, y no tenemos la plata. (...) Nunca ha habido una campaña de incentivo de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en la ciudad, no, no, existe, no hay; y lo poco que ha hecho el Municipio ha sido un

horror, campañas que más te dicen no salgas a la calle porque te matamos, (...) estas campañas de shock. Hubo una (campaña) donde –hace unos 6 años- estaba un bus y un montón de ciclistas ensangrentados [risas] en la calle, así como que están muertos (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

A pesar de ello, es indudable reconocer la importancia del ciclopaseo y de las ciclovías recreativas de las diferentes ciudades en cuanto a su aporte a la salud física y mental de los usuarios, de su contribución al deporte y la recreación, y finalmente como un espacio de encuentro y de respiro para sus habitantes.

Por ejemplo, en Guayaquil el informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, narra cómo fue la implementación de vías recreativas en esta ciudad:

En Guayaquil en 2012 fue la bici ruta que se creó en Guayaquil, fue una ciclovía recreativa que se hizo, pero lastimosamente solo duró un año, pero ese fue el precedente de que se hizo algo en la ciudad. El “GUAYARTE” que es similar a una ciclovía recreativa, pero con un poquito más de música, era más interesante. Eso se lo hizo dos veces el año pasado y ahora este 20 de julio vamos a hacer otra. Esta ciclovía (recreativa) tiene más impacto porque recuperamos espacio público la gente puede caminar en las calles puede andar en bici (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

Por su parte Riobamba también contó con su ciclopaseo o vía recreativa como lo comenta el informante 10, representante del grupo Cénit:

En el 2001 cuando nosotros lanzamos el tema de presionar el activismo de la bicicleta por el día mundial del ambiente y lo hacíamos el 5 de junio entonces, organizamos el primer ciclopaseo enfocado en este sentido para la protección del ambiente y como la bicicleta puede contribuir incluso teníamos un eslogan que decía “Usando bici te ahorras el bus, contaminas menos y gana tu salud” en ese tiempo éramos universitarios y dejamos ese mensaje que puedes mejorar tu salud utilizando bicicleta ahorrándote del bus (Informante 10, representante del grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

Como se puede observar de acuerdo a los testimonios, implementar vías recreativas no es una tarea fácil. En la mayoría de experiencias en las ciudades mencionada se tratan de espacios o acciones esporádicas, con excepción de Quito en donde se ha logrado que el ciclopaseo sea un espacio permanente.

2.7.3. Ciclovías

Otro de los hitos importantes es la implementación de ciclovías. Según el artículo 392 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de 2012 la ciclovía es “Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva”. La informante 3, referente de Carishina en Bici, comenta respecto a las ciclovías de Quito “para que sea aceptada la ciclovía por la (avenida) Amazonas se luchó bastante y hoy en día puede ser una de las ciclovías más utilizadas (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

De la misma forma que los proyectos anteriores las ciclovías son resultado de la presión de los colectivos y activistas ciclistas. En este sentido constituyen un logro en cuanto a política a favor de la movilidad sostenible. Sin embargo, estas han generado una fuerte resistencia en la opinión pública, que critica su uso marginal frente a la problemática de la congestión vehicular. En algunos casos es tan fuerte la presión que algunos proyectos planificados se han quedado inconclusos. Tal es el caso de Guayaquil, en donde hubo un intento de ciclovía a pesar de que el anterior alcalde de la ciudad no apoyó a los ciclistas. Sin embargo, aunque hubo presupuesto, el proyecto fracasó debido a que el espacio que el municipio destinó para este fin no fue suficiente (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

Se hizo una inversión en una ciclovía en el centro, una ciclovía pequeña en términos técnicos era la mejor que se había hecho y por fin íbamos a tener una infraestructura de calidad, pero contraproducentemente el alcalde dijo que no, o sea la hicieron, la ejecutaron, pero luego de ejecutar dijeron que no esto ya no va y le hicieron área para estacionar motos y jardinera. Hubo una cicloruta exitosa en sus inicios pero que fracasó igual que las otras porque no se le dio continuidad (...) (Informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

En el caso de Cuenca, igualmente la informante 5, fundadora de Biciñan, reconoce que las ciclovías son otro hito importante. Sin embargo, ella afirma que, aunque “no están bien hechas porque algunas están construidas sobre la vereda, ayudan a generar política pública” (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

En Riobamba, solamente se ha mencionado una ciclovía marginal que, al no contar con conexiones, seguramente tuvo un uso recreativo.

(...) alguien construyó una micro, se podría decir, ciclovia en bellavista, un barrio de Riobamba. Eran pocas cuadras no iba a ningún lado, sino giraba alrededor de la manzana como ciclovia. Pero existió esa ese principio alguna iniciación se alcanzó hacer (Informante 10, dirigente del Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

Como lo demuestran los testimonios en las 4 ciudades, la implementación de las ciclovias requiere de mucha presión por parte de las organizaciones de ciclistas y de la decisión política que garantice la implementación de las mismas a pesar de las presiones de ciertos grupos pro auto que generan opinión. Las redes de ciclovias en Quito y Cuenca son las que más kilómetros y conexiones poseen en la actualidad.

2.7.4. Bicicleta pública

La implementación del servicio de bicicletas públicas es otro hito en el que coinciden la mayoría de informantes. Esta es sin lugar a dudas, la forma más fácil de incrementar el número de ciclistas urbanos, pues parte de una necesidad de movilidad real, al mismo tiempo que es accesible para usuarios que no pueden o no desean usar sus propias bicicletas como modo de transporte.

El informante 1, representante de Biciacción, afirma que en Quito la implementación de la bicicleta pública da el mensaje desde las autoridades, es decir, desde los tomadores de decisiones, que la bicicleta se puede considerar como un medio de transporte.

La bicicleta pública a pesar de que es una incorporación innovadora y exitosa que apareció en el año 2012 en la ciudad de Quito. Se inició con un cobro por el alquiler de estas bicicletas municipales ubicadas en estaciones en varios puntos del hipercentro de la ciudad, (Freire 2015, 9) el siguiente paso fue inscribirse de manera gratuita. A lo largo de los años el problema se inició con falta de mantenimiento de las bicicletas y las ciclovias, también la invasión de algunas estaciones debido a la construcción del metro que ha tomado varios años. Actualmente este proyecto ha perdido fuerza y vigencia, a pesar de que es una solución que mostró resultados eficaces, sin embargo, los alcaldes no han querido ser vinculados con el proyecto político con el que fue lanzada esta iniciativa, y eso ha llevado a la destrucción de un excelente proyecto.

En Cuenca, también se considera un hito. Como se afirma en el diario El Tiempo del 20 de marzo de 2019 “En Cuenca, tenemos algunos grupos “probicicleta”, y algunos importantes

que caracterizan los hitos en el uso de la bicicleta en la ciudad. Un gran hito es la implantación de las bicicletas públicas desde marzo de este año”.⁴³

Al momento, solamente se cuentan con dos ciudades que han implementado el servicio de bicicletas públicas Quito y Cuenca. En Guayaquil se han hecho anuncios sobre posibles proyectos, pero actualmente no existe una implementación concreta.

2.7.5. Ordenanzas

Las ordenanzas también han sido consideradas hitos importantes por casi todos los informantes. En algunos casos se mencionan como logros de sus colectivos y de la organización de los ciclistas:

Hoy día somos visibilizados, tenemos una ordenanza en la que se trabajó bastante tiempo. Entonces cuál es la próxima consecución: la concientización en la ciudadanía, el cambio de chip, el cambio de cultura a una movilidad responsable del espacio compartido (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

También, se afirma que “las ordenanzas son fundamentales, a pesar de la creencia de que existen disputas entre los tomadores de decisión se demostró un trabajo conjunto entre todos” (Informante 1, dirigente de Biciacción, entrevista realizada el 27 de mayo del 2019).

En este sentido, se ha mencionado la aprobación de las ordenanzas relacionadas con los modos sostenibles en tres, de las cuatro ciudades investigadas: Quito, Cuenca y Guayaquil.

En el caso de Quito la Ordenanza 194 se realizó con la participación de varios colectivos de ciclistas y peatones. Los informantes destacan algunos aspectos, entre ellos la creación de la mesa interinstitucional.

(...) está la mesa interinstitucional que fue una idea que salió hace tiempo, en un proceso que lo llamamos la movilidad de las Organizaciones y la gente, Semana de la movilidad de las Organizaciones y la gente y ahí hicimos un pronunciamiento público donde planteamos tener una mesa interinstitucional donde participen todas las instituciones. Nosotros habíamos

⁴³ El tiempo. “La bici pública en Cuenca entra a etapa de pruebas”. 20 de marzo de 2019.

<http://tinyurl.com/yxh88ua8>

pensado en el Estado, en función a una movilidad sostenible, pero a través de la ordenanza se logró tener una mesa interinstitucional municipal que dialoga desde la sociedad civil, en una asamblea, donde se hizo una votación para ver quienes van a ser los representantes de la sociedad civil. La idea es que la ordenanza dialoga directamente con la municipalidad para ver que se está pensando desde el interior de la municipalidad; y para demandar, además políticamente desde la sociedad civil, (...) lo que se podría hacer dentro del municipio (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

Sin embargo, la aplicabilidad de la misma se encuentra en discusión en estos momentos debido a la complejidad de la participación de una persona representante de cada secretaría municipal y la presencia de 4 delegados y delegadas ciudadanos para cada reunión.

Asimismo, el informante 1, representante de Biciacción, considera importante que dentro de la Ordenanza 194 se haya incluido la creación de la Dirección de transporte no motorizado, la misma que cuenta con equipo y presupuesto.

En Guayaquil también se encuentra en el proceso de elaboración una ordenanza que regula el uso de la bicicleta y vehículos de micromovilidad, la cual también contempla una mesa participativa. Al respecto el informante 9, dirigente de Libre Actividad, enfatiza la importancia de esta:

Otro hito es la mesa de sostenibilidad es un precedente porque ahí tenemos cara a cara a las autoridades; entonces les podemos decir que está pasando, cuáles son las exigencias que se ha hecho, que no se ha hecho. Entonces los tenemos ahí podemos hablar con ellos. También hay una Ordenanza se va a presentar al consejo posiblemente en este mes y ya se aprobaría, ósea en teoría venimos trabajando en este año la ordenanza, pero ya está lista, ya la van a presentar al Consejo y en teoría ya se la va a efectuar en el próximo mes la ordenanza para promover la bicicleta en la ciudad (Informante 9, dirigente de Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

2.7.6. Otros hitos

Es interesante observar que las personas informantes identifican entre los hitos del movimiento ciclista y la movilidad sostenible sus propias actividades y las de otros colectivos, es decir, no solamente consideran importantes aquellas relacionadas con políticas públicas, sino las acciones ciudadanas. La informante 5, fundadora de Biciñan, por ejemplo, señala: “yo creo que uno de los hitos son justamente las cicleadas, no importa quién las haya organizado,

pero las cicleadas nocturnas y diurnas han marcado hitos importantísimos dentro de la ciudad” (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo 2019).

También, se han señalado como hitos algunos encuentros de ciclistas que se han llevado a cabo, tanto a nivel nacional, como internacional. Entre ellos se menciona el Encuentro Nacional de Ciclistas y el Foro Mundial de la Bicicleta:

Hicimos en el 2014 un encuentro nacional de ciclistas en Guayaquil eso fue en ese momento donde se realizó la unión del Ecuador, en el cual eso fue un foro taller que se hizo en la ciudad de Guayaquil. También hicimos el pre foro mundial de la Bici en Guayaquil de ahí nos reunimos también con autoridades que supieron expusieron su postura apoyaron a todo lo que se vendría a ver en los próximos meses entonces fue como que se hizo público lo que querían hacer (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

El Foro Mundial de la bicicleta es una iniciativa mundial que surge en respuesta del atropellamiento premeditado a un grupo de ciclistas en Brasil. Se ha llevado a cabo en varias ciudades de Latinoamérica y el Mundo⁴⁴. En su octava edición este encuentro de activistas tuvo lugar en Quito,

(...) el Foro Mundial de la Bicicleta fue algo grande, que ha demostrado que los colectivos se han ido profesionalizando. Además, con este evento se demostró compromiso y se incidió en la sociedad (Informante 1, dirigente de Biciacción, entrevista realizada el 27 de mayo del 2019).

Otras acciones mencionadas como hitos, son iniciativas internacionales que han sido replicadas en algunas ciudades del país como la semana de la movilidad, el día mundial sin auto y el día de la bicicleta. “(...) nos hemos unido como colectivos para la Semana de la Movilidad, y el Día mundial sin auto, (en Quito), que se desarticuló para el 2018. (En el 2016-2017 trabajamos juntas y juntos” (Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici, entrevista realizada el 29 de mayo del 2019).

En Cuenca, por ejemplo, la Informante 5, fundadora de Biciñan, menciona que:

⁴⁴ El Foro Mundial de la Bicicleta FMB se ha llevado a cabo en Porto Alegre, Curitiba, Medellín, Santiago, México, Lima y Quito. La edición 2020 será en Nepal.

Se organizó por varios años, si no me equivoco, tres años consecutivos por el día mundial de la Bicicleta. La movilización, al comienzo de 4000, de 8000 y luego de 12000 ciclistas puestos en la ciudad, ocupando el espacio público, eso generan, esos hitos son los que generan la conciencia de la ciudadanía de la presencia de las bicicletas dentro de la ciudad (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Otros hitos mencionados con menor frecuencia por los informantes son aquellos relacionados al atropellamiento y muerte de ciclistas. Este es el caso de la colocación de bicicletas blancas en los lugares donde fue atropellado algún ciclista. Esta práctica en el caso de Quito inició cuando en el año 2009, en un solo mes fueron asesinados 4 ciclistas por conductores irresponsables:

Creo que también el tema de las bicicletas blancas, que también es una idea de “ABC”, es cómo importante, porque permitió también tener una movilización a partir de la muerte de ciclistas y también te deja un recuerdo en la ciudad físico. Saber que las bicicletas blancas, están como en esos puntos estratégicos y le recuerdan a la gente eso, que ahí se atropellaron ciclistas, aunque no sabemos cómo, es su objetivo poder medir. Pero los últimos años, por suerte, no habido más muertes de ciclistas, en esta ciudad (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

Finalmente, entre los hitos identificados, solo una informante mencionó un hito fuera del ámbito de la bicicleta, en el marco de la movilidad sostenible:

Creo que es importante identificar el tema del trole bus, creo fue un hito súper importante en la historia de Quito. Cuando llegó el trole bus fue el momento en que la movilidad de Quito cambió totalmente de la lógica que tenía. Ese año fue muy importante. Era igual que ahora los buses, cada uno por su lado, pero había un desorden ahí, que, de cierta manera, el trole justo ordenó muchas cosas y a pesar del levantamiento de los mismos transportistas. (...) Además, se había decidido por un medio de transporte, que no era económico en esa época, pero que sea eléctrico y que pase por el centro histórico fue una discusión importante. Que el trole pase por el centro histórico, siendo patrimonio cultural de la humanidad y todo eso de la protección y la conservación fue una decisión que técnicamente le costó bastante al municipio, porque tenía que poner los cables y que no se vean mal los cables. Todo fue un hito, el trolebús para mí fue un hito, un hito que hasta ahora no se ha logrado superar. (...) Y el trole desde el 2003, tiene más de 15 años, pero ya es viejito, y todavía las unidades siguen funcionando; son unidades eléctricas mixtas, porque pueden encender el motor y la vez utilizar electricidad (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

Lo que indica la informante 3, referente de Carishina en Bici, es un importante hito hacia la movilidad sostenible, ya que Quito por su forma lineal y situación geográfica, se dificulta el acceso a barrios periféricos la solución se dio a través del trole o MetrobusQ. (Freire 2015, 9) Desde el año 2013, en Quito se está construyendo el metro subterráneo y desde los colectivos ciclistas se solicitó a la alcaldía que se incorporen parqueaderos para bicicletas y portabicis. Cuando se implementé se podrá verificar la sostenibilidad del metro subterráneo.

Capítulo 3. La multidimensionalidad de la bicicleta y su efecto de atracción e inducción

La bicicleta se percibe como democrática y equitativa. Es fácil de mantener, casi cualquiera puede permitirse algún tipo de bicicleta, y su funcionamiento y mantenimiento son económicos (Horton 2006, 45). El manejarla además requiere equilibrio, que puede ser extrapolado a cualquier aspecto de la vida en general.

3.1. La bicicleta como herramienta de cambio

El uso de la bicicleta tiene diferentes propósitos, desde el ámbito recreativo-deportivo, ecológico, como una forma de representación social o como una fuente de trabajo, e incluso puede integrar todas las visiones o perspectivas a la vez. Por lo tanto, podemos decir que la bicicleta es una herramienta multidimensional que se adapta para cualquier propósito social, económico o ecológico.

Horton indica que la historia ha acercado el uso de la bicicleta, por ejemplo: durante la Guerra Mundial y la caída de los precios hizo que tengan acceso a estas bicicletas. (Horton 2006, 42)

En este sentido, la bicicleta ha jugado un papel importante en varios movimientos sociales como: el feminismo y socialismo a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, así como el anarquismo en la década posterior de 1960 y más recientemente con el ambientalismo (Horton 2006, 41). Como lo comenta Aronson, citado por Neejer, en la década de 1890 se impulsaron “cambios sociales significativos, y la bicicleta proporcionó una vista previa en una escala en miniatura de muchos de los fenómenos sociales que el automóvil ampliado (Neejer 2011, 8).

Estos grupos o colectivos utilizaron una tecnología relativamente nueva, la que no solo contribuyó a cambiar su vida y movilidad cotidiana, sino que, además, aportó en la construcción de demandas más amplias, por ejemplo, liberarse de las limitaciones patriarcales en el caso de las mujeres y en la liberación de la clase trabajadora (Horton 2006, 43).

Al parecer históricamente, la bicicleta se amalgama a la agenda social y política de ciertas agrupaciones sociales al acompañarlos durante las protestas o convocatorias para expresar su descontento frente a ciertas acciones o circunstancias. En dichas manifestaciones, entre las expresiones que transgreden el orden establecido se encuentra la bicicleta, la que, junto con otros objetos simbólicos como la vestimenta, carteles, banderas contribuye a que dichos movimientos pongan en evidencia sus exigencias de cambio o insatisfacción.

Por lo tanto, la bicicleta se convierte en un medio de comunicación y expresión visual, que respalda y genera confianza al momento de manifestar algo, como ir a las urnas electorales en bicicleta, o protestar contra un régimen dictatorial o simplemente generar confianza al movilizarse en un espacio público. Es así que la bicicleta, constituye una “máquina de libertad” una máquina de expresión que genera confianza en quien lo usa y da un sentido de pertenencia (Neejer 2011, 3).

Actualmente se observa grupos de ciclistas que exigen mejoras en la movilidad, menos violencia o realizan salidas que responden a una necesidad específica del colectivo o de los integrantes del mismo. Un ejemplo de esto son las cicleadas por el día de la mujer o exigiendo respeto a su derecho de uso de las calles en donde los colectivos de distintas ideologías confluyen en una sola voz: ¡La vida y la libertad! ¡y que mejor si es con una bicicleta! Es así que la bicicleta se convierte en un altavoz visual en movimiento que expresa un pensamiento, un sentimiento, un ideal u objetivo.

Como lo afirma Virilio, la bicicleta desafía los ritmos dominantes de sociedades aparentemente obsesionadas con la velocidad. En este sentido, se puede mencionar el movimiento cultural “holandés que irrumpe en las calles y la sociedad europea con la congregación de bicicletas pintadas de color blanco”, circulando en “dirección contraria, deteniéndose en medio de la calzada o, simplemente, lanzando las bicis a la vía”, colapsando completamente el tráfico de Ámsterdam (Horton 2006).

Así, la bicicleta da un sentido de pertenencia a un grupo de pensamientos y concepciones que respaldan a cada colectivo o simplemente manifiestan el pensamiento individual de cada ciclista. En este sentido, la bicicleta es un medio que atrae a grupos de personas y colectivos con diferentes intereses o motivaciones tales como ejercitarse, proteger el ambiente, como un medio de protesta o como una herramienta para algún emprendimiento. Por lo tanto, se podría afirmar que la bicicleta abarca dimensiones sociales, económicas, ambientales y otras más que se podrían determinar. Es decir, esta constituye un nexo dimensional donde confluyen diferentes orientaciones.

Un ejemplo de esta multidimensionalidad es que también la bicicleta puede cumplir un rol estratégico “para concientizar a la ciudadanía sobre la utilización de espacios públicos y el derecho a la Ciudad” (Quichimbo 2019, 9). Tal es el caso del ciclopaseo un espacio en el que

a partir del uso de la bicicleta se genera una apropiación del espacio público desde otros actores de la ciudad:

(...) también que la gente aproveche del espacio público, o sea eso es algo que no se venía manejando mucho, entonces es un momento que la gente puede disfrutar del espacio, también es un momento de encuentro importante no, entre diferentes personas, entre diferentes edades, creo que eso es fundamental, y diferentes actores, no solo están ciclistas, están peatones y un montón de personas más (Informante 1, representante de Biciacción, entrevista realizada el 27 de mayo del 2019).

La bicicleta ha sido objeto del discurso ideológico en la articulación de visiones políticas y culturales, así como un objeto de uso diario que ha permitido la construcción de diversos colectivos y grupos sociales. Tales movimientos o grupos sociales se direccionan bajo ciertos criterios e ideologías que distinguen a cada colectivo, los cuales concentran a grupos de personas que se identifican con los lineamientos del mismo, pese al carácter individual de los participantes. Esto puede ser debido a la relación interactiva y negociada de las oportunidades que benefician al grupo, o por las estructuras cognoscitivas y motivacionales que se establecen por la interacción de los individuos, que fomenta la participación y consolida la interacción del grupo (Melucci 1984).

Nuestra organización no es un club es una nuestra organización de ciudadanos que soñamos en una ciudad mejor y una de seres humanos de bien, así es que más allá de los activismos obviamente esperamos respuestas a nivel estatal a nivel nacional, así como también regional a través del GAD que den espacios de participación a quienes obviamente queremos impulsar muchas acciones a favor de la ciudad, eso en términos generales (Jaime López 2019).

En si cada participante de los colectivos establece sus expectativas y evalúa sus líneas de acción, como los costos y beneficios de participar de las acciones colectivas (Brett 2006). Se podría decir que los ciclistas están “impulsados a conseguir un óptimo en un conjunto de factores” sin perjudicar al colectivo. Dentro de este contexto de formación de “subjetividades plurales a partir de identidades colectivas” los grupos sociales integran la diversidad cultural y social a través de la bicicleta con un impacto ecológico positivo (Noroña 2009, 50).

(...) un voluntariado que nos unen solamente el afán de verlos bien a los demás hemos hecho eventos como tacones en bici, hemos hecho guaguas al pedal, hemos hecho, bueno mucho muchas actividades coyunturales, por la salud, por la ciudad, bueno, temáticas de acuerdo a fechas conmemorativas etc. etc. Campañas obviamente sobre la salud la donación de sangre,

infinitas, muchas, la lista es grande (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

El uso de la bici atrae como un imán y concentra a un sin número de personas de intereses diferentes y distintos lugares y de distintas estructuras sociales, quienes se identifican con los múltiples beneficios que ofrece la misma. La bicicleta constituye un elemento que atrae individuos con distintos pensamientos y con diferentes objetivos, que al momento de estar involucrados en el mundo de la bicicleta se ven afectados por su entorno, lo cual puede denominarse como la corriente de la bici, que a manera de un flujo de agua o un flujo de corriente eléctrica induce algo nuevo, como la corriente eléctrica que induce un campo magnético, la bicicleta induce nuevas perspectivas, nuevas visiones y percepciones de la sociedad y del entorno, así como la búsqueda de nuevos objetivos y metas.

Esto se evidencia en las opiniones de las personas entrevistadas, quienes son de diferentes grupos sociales y económicos, pero se vinculan a las actividades asociadas a la bicicleta que generan un impacto positivo en la sociedad.

(...) veíamos que es necesario que en Cuenca exista un movimiento que promueva la bicicleta como medio de transporte no, entonces nosotros utilizamos la bicicleta para ir a la montaña los fines de semana, hacíamos spinning durante la semana, y algunos de nosotros nos movíamos al trabajo en bicicleta. Entonces conformamos este grupo, hicimos cartas al alcalde, hacíamos propuestas en fin como digo, prácticamente 15 años que estamos en esto y creo que los resultados han sido positivos, lentos pero positivos (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo 2019).

Muchos usuarios de la bicicleta empiezan con un enfoque, que puede ser deportivo, social o ambiental, pero conforme la utilizan en sus actividades se introducen en nuevas redes o grupos que tienen otros enfoques o perspectivas. Se comienza a generar a través de su uso nuevas visiones que inducen la formación de nuevos grupos o colectivos que persiguen otros objetivos pero que usan la bici como un vehículo de cohesión y transformación.

Esto se puede evidenciar en las entrevistas realizadas, en donde las personas entrevistadas comienzan usando la bicicleta con un objetivo y luego forman nuevos grupos con otras intenciones. Este es el caso del Informante 6, fundador de BiciCuenca, quien inició utilizando la bicicleta como medio de transporte y entretenimiento, lo que luego lo llevó a formar colectivos como BiciCuenca, la asociación de peatones de Cuenca, Biciunión y posteriormente el banco de la bicicleta, en donde desempeña algunas actividades de gestión y voluntariado

que promueven el bienestar social de la ciudad. Asimismo, la informante 8, dirigente de AndarEQ, comenta que su origen fue en una organización ciclista, sin embargo, actualmente es parte de una fundación cuyo enfoque está en los peatones y personas con movilidad reducida:

(...) la bicicleta en su primera etapa fue muy, muy importante, pero yo estoy empujando el tema más bien dirigido a la al peatón porque como mamá tengo en cuenta que la bicicleta es importante (...) para mí, pero mucho más importante al tener mi hija pequeña me di cuenta que con el coche es complicada la ciudad. Entonces, por eso, como mujer me ha tocado el trabajo estos 6 meses e incluso yo diría que este año (...) pues el tema de las personas con movilidad reducida nos impacta y emociona muchísimo lo que hemos alcanzado, yo creo que hemos estamos trabajando mucho este este enfoque y estamos siendo reconocidos como una de las organizaciones que impulsa la parte social (Informante 8, dirigente de AndarEQ, entrevista realizada el 05 de junio del 2019).

En este contexto, las organizaciones que promueven el uso de la bicicleta se transforman en una suerte de semillero para dar lugar a nuevas iniciativas relacionadas a temáticas más amplias como movilidad sostenible, movilidad inclusiva, feminismos entre otras:

(...) entonces es como estas causas de cómo les vinculamos. En enero yo también hago voluntariados con Patch Adams, (...), en enero de este año hicimos un saludo a las clowns y los clowns y el reconocimiento a la labor que hace también patch aquí. O sea, con todo lo que sea coherente. Hemos estado en previas de la marcha de las putas, de vivas nos queremos, del 8 de marzo, los barrios feministas, al espacio se le ha declarado como libre de violencia y sobre todo amistoso con mujeres, y con diversidades y disidencias. (...) como digo o sea todo es súper lindo no, para mí todo, estar abierta como a muchas causas (Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici, entrevista realizada el 29 de mayo del 2019).

Es así que el uso de la bicicleta produce una mayor comunicación y participación social, ya que se genera contacto humano y social, el cual confluye formando un engranaje cultural que determina la estructura de una sociedad. Por ejemplo, cuando se moviliza en bicicleta es más fácil detenerse y parar a conversar con algún conocido o desconocido. Es decir, unos de los mayores efectos que provoca la bicicleta es el crear cohesión social y disminuir la individualidad producida por el uso excesivo de la tecnología como celulares y carros.

3.2. La bicicleta como herramienta de emancipación

Históricamente, la bicicleta se “enmarca como una fuerza democrática en la que las jerarquías desaparecen”, no hay género, religión, clase social o etnia, todos se convierten en simplemente ciclistas. Tal como lo detalla “David Rubinstein en su ensayo de 1977”, en donde sostiene que “el ciclismo unió a los sexos en términos de igualdad más completamente que cualquier deporte o pasatiempo anterior”, en donde las “mujeres se empoderaron y desafiaron los roles de género”, generando la “confianza suficiente para exigir la ciudadanía plena” y la igualdad de derechos en épocas de desigualdad (Neejer 2011, 3).

Un claro ejemplo del uso de la bicicleta como vehículo emancipador se dio en la década de 1890, en donde esta se convirtió en un símbolo de las mujeres por mayores libertades (Horton 2006, 42); permitió la liberalización de los estereotipos de vestimenta y los patrones de movilidad y ocio. De tal forma se formaron movimientos que revaluaron las convenciones sociales de vestimenta, los modales, el estatus y roles que cortaban las libertades de las mujeres (Horton 2006, 42).

Es así que el ciclismo, según Neejer, tuvo “un impacto empoderador en los esfuerzos de reforma de las mujeres” y proporcionó “una vía única para que las mujeres imaginaran y promovieran muchas visiones nuevas de feminidad moderna, todas ubicadas dentro de un espectro de construcciones de género (Neejer 2011, 129). El ciclismo femenino “se enmarca como un catalizador único que revitalizó el movimiento latente de reforma de la vestimenta” y “el impacto revolucionario sobre los esfuerzos de reforma del vestido en su conjunto.” (Neejer 2011, 71) De tal forma, la bicicleta aporta como un instrumento de comunicación que canaliza “los derechos de la mujer y su empoderamiento en la lucha por el cumplimiento de los mismos” y “aporta en términos de reflexión y evidencia los procesos de construcción de la vida social en la actualidad” (Neejer 2011, 19).

En este contexto, “la mujer apropiada de la bicicleta como símbolo para la construcción de redes de comunicación” se basa el trabajo del colectivo Carishina en Bici, quienes promueven el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en las calles de la ciudad. Como lo manifiesta la informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019:

(...) lo que si tenemos claro las carishinas es que somos mujeres en bicicleta, que queremos promover que más mujeres puedan utilizar la bicicleta como herramienta de transporte, pero también como herramienta de empoderamiento, o sea, como tú personalmente a través de la

bicicleta puedes darte cuenta de las cosas que eres capaz de hacer (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

Como se puede observar en el espectro de organizaciones estudiadas la mayoría son lideradas por hombres, asimismo las cifras indican un número inferior de usuarias de la bicicleta respecto al número de hombres. De igual manera el liderazgo de mujeres en espacios mixtos es muy marginal. Como lo afirma la informante 3, referente de Carishina en Bici, “yo era la jefa, ¡yo era la única mujer jefa, cachas!”. En este sentido, la necesidad de contar con espacios destinados solo para las mujeres ha sido resultado de la identificación de comportamientos machistas y el acoso al que las mujeres se enfrentan cotidianamente.

(...) igual que el tema de las mujeres por decir tú mismo saliste en minifalda saliste a provocar, la culpa no tiene el que la mato la culpa la tienes voz por salir así con minifalda, (...) hay mucho machismo nosotros hemos roto las cadenas en el sentido de que más mujeres salgan a la bici antes había muy pocas mujeres que salían en bicicleta ahora ya salen bastantes (...) (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio 2019).

En este sentido las iniciativas relacionadas al enfoque de género varían en los diferentes espacios. Algunos colectivos, están conformados completamente por mujeres como Carishina en bici, otros tienen una rama o área solo de mujeres como es el caso de Biciñan con Biciwarmi, quienes a través de estas salidas también articulan a familias enteras:

nació la propuesta de que en afán de recuperar o de lograr, mejor dicho, no recuperar, sino de lograr derechos de las mujeres, este había visibilizado que las mujeres no tenemos espacio para la recreación entonces generé una opción que se llama, que todavía tenemos el nombre de bici warmi (...) este espacio también generó digamos una conciencia ciudadana al ver, porque no éramos solo mujeres, sino familias prácticamente las que salíamos a ocupar el espacio público (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Otros colectivos tienen un día exclusivo para mujeres como AndarEQ cuya informante comenta: “(...) surgieron más tarde las mujeres, decidieron entonces también decir cuándo manejamos nosotras, cuándo organizamos nosotras, se hicieron los lunes de warmis y aparecen los días lunes de las warmis en bici donde mandan las mujeres” (Informante 8, dirigente de AndarEQ, entrevista realizada el 05 de junio del 2019).

En este sentido algunas organizaciones determinaron la importancia de visibilizar a las mujeres o de crear espacios en los que ellas pudieran liderar, decidir y sentirse seguras para pedalear. En este contexto se destaca la conformación de redes y alianzas las mismas que se

consolidan en encuentros internacionales como el Foro Mundial de la Bicicleta FMB llevado a cabo en Quito en el cual se realizó el Primer Encuentro de mujeres y disidencias y se crea una comisión de género.

(...) lo interesante del FMB8 es que en relación a esta comisión es que las mujeres logran tener un posicionamiento que va más allá de la bicicleta, que tiene que ver con el reconocimiento de un sin número de prácticas que está afectando directamente a las compañeras y a los compañeros también, y que eso no necesariamente se está discutiendo al interior del movimiento de ciclista (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019)

Esta comisión conformada por actores de diferentes países decidió poner en discusión visibilizando que la violencia de género también está presente en los espacios ciclistas, esto como secuela de un intento de violación ocurrido durante el Foro Mundial de la Bicicleta llevado a cabo en Lima, Perú. En este contexto, algunos participantes solicitaron vetar a ciertas personas con el argumento de sentirse vulneradas en su seguridad para el FMB en Quito:

(...) el Foro Mundial de la Bicicleta, que creo que es importante, aunque muy desprestigiado también por algunos actores, yo diría que bastantes nefastos de la bicicleta, locales, que han estado más pensando en sus cuotas de poder y no en el movimiento, y que creo que ya ahora ni siquiera tienen mucha relevancia al interior de Quito, que ya no tienen por decirte algo, mucho poder, eh, siempre han estado vinculados a estos espacios de poder, como el Municipio, siempre tratando de sacar su tajada, pero desde el Foro Mundial de la Bicicleta hubo un veto por unas prácticas misóginas y machistas (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

El feminismo, como término y sus implicaciones ha generado una fuerte resistencia en el movimiento ciclista. Los informantes del presente estudio en pocas ocasiones se reconocen como feministas, incluso la organización de mujeres Carishina en bici: “no se nombran así mismas como feministas porque eso hace que resten su proceso organizativo y ¡no se nombran como feministas y son!” (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019). “(...) Siento que también la gente de afuera ve a carishina en bici, como feminista, es algo interesante porque nosotras no queremos ser feministas, pero la gente nos reconoce como feministas, pero hay que evaluar ahí.” (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019)

Es innegable que la bicicleta ha sido, y es actualmente, una herramienta emancipadora que ha permitido a muchas mujeres superar sus miedos y liberarse a través de la vestimenta, en un primer momento, pero también mediante las prácticas de uso y apropiación de espacios públicos y privados que antes eran naturalmente masculinos, sin embargo el concepto “feminismo” no subyace en unión ciclística, es un término que tiende a ser un concepto actualmente mal visto y desgastado, por lo que las organizaciones ciclistas de mujeres se alejan del término “feminista” y en su lugar utilizan el concepto de mujeres en bicicleta.

3.3. La bicicleta como medio de recreación y deporte

La bicicleta aparte de ser un medio de transporte activo que es esencial en la movilidad urbana, y se acopla para viajes cortos y medianos y otorga grandes beneficios a la salud. El ciclismo brinda “una excelente oportunidad para la actividad física individual en la vida diaria” así también constituye un medio recreativo y deportivo (Quichimbo 2019, 2-3).

Los beneficios de la bicicleta, se reflejan también en el plano recreativo, ya que la movilidad y el acceso a los recursos paisajísticos encaminan a la bicicleta a un plano de diversión y esparcimiento. Estos beneficios subjetivos que se relacionan a la diversión, el estado de ánimo, la satisfacción y el confort, regularmente son percibidos mayormente por quienes ya están usando la bicicleta. (Ramírez Zamudio 2017, 205). Es por eso que se intenta invitar a un mayor número de personas a que se unan a cicular, para invitarles a sentir esa alegría que los ciclistas asiduos normalmente lo sienten.

Según la British Medical Association “el ciclismo presenta muchas virtudes dignas de consideración: primero, porque implica la contracción rítmica de los músculos largos de las extremidades, siendo por lo tanto un ejercicio aeróbico ideal”. En segundo lugar, porque representa “un nivel de intensidad adecuado sin tensiones excesivas de los músculos y de las articulaciones”. Y, por último, porque “está al alcance de la mayoría de la población y puede realizarse cotidianamente sin romper los hábitos establecidos” (Hillman 1992). Actualmente vivimos en un mundo acelerado, donde encontrar y planificar en la agenda un tiempo para hacer ejercicio se dificulta, por lo que para muchas de esas personas la bicicleta sería el único medio para poder realizar ejercicio aeróbico frecuentemente, al transportarse a su trabajo o lugar de estudios. Entre 20 o 30 minutos diarios en bicicleta bastan para percibir los beneficios en la salud (mejora del sueño, aumenta la eficiencia y concentración de las

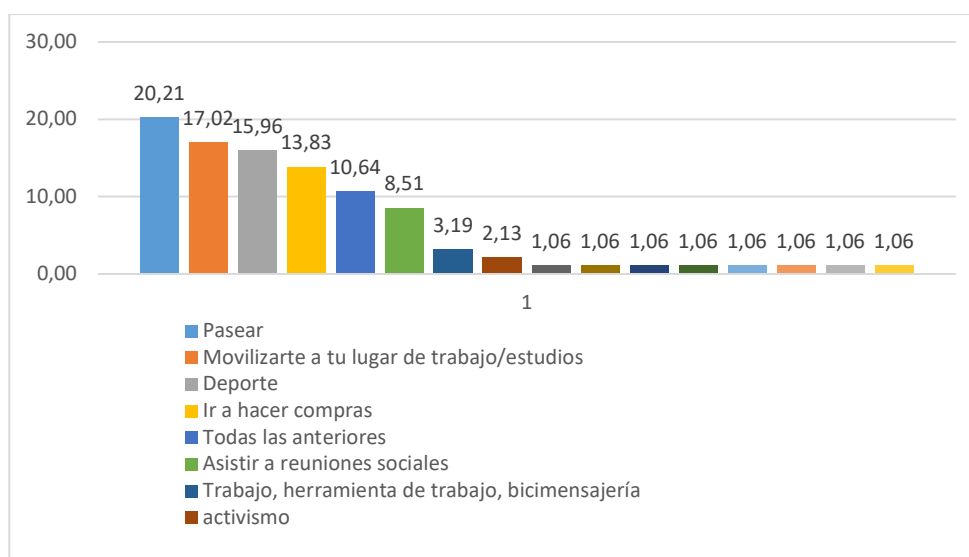
personas en el trabajo, fortalece la capacidad pulmonar, el sistema inmune, se combate el colesterol alto, obesidad, diabetes, enfermedades del corazón y depresión (Bianchi 2008, 23).

Por lo tanto, la bicicleta constituye una herramienta de disipación de bajo costo que permite acceder a la recreación individual o colectiva mediante el esparcimiento y el acceso a los recursos paisajísticos, tal como lo expresa la informante 5, fundadora de la Fundación Biciñan, en respuesta a la pregunta ¿cómo incursiono en el ciclismo?:

¿Cómo empecé a ciclear? a ver, al comienzo había comentado que entré al spinning porque me lesioné el tobillo, no podía correr, entonces decidí empezar con la bicicleta, eso me encantó y con los alumnos y las alumnas empezamos a salir en bicicleta, yo salía con bicicleta prestada. Y a los 8 meses de estar ciclando eh!!!, nos fuimos al Cotopaxi, que este año van a hacer 15 años. Y esa fue mi primera experiencia realmente en la montaña y me enamore de la bicicleta (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

No es el único caso, por el contrario, es muy común iniciar en la bicicleta de forma recreativa y después usarla con otros fines. Tal como afirman las personas entrevistadas y encuestadas, muchas empezaron usando la bicicleta como entretenimiento, para moverse o como deporte, como se muestra en los datos del gráfico 3.1.

Gráfico 0.1. Actividades en las que ayuda o se usa la bicicleta



Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Primero, un individuo empieza por hacer bicicleta con el objetivo de distraerse o ejercitarse, pero conforme la utiliza con más regularidad va incrementando su seguridad en el manejo y los usos que le puede dar. Además, algunos informantes han indicado su relación con los diferentes grupos ligados a la bici han dado lugar a una nueva mentalidad y nuevas visiones sobre la ciudad, el ambiente el tránsito, pero también su incursión en otras temáticas que desembocaron en nuevas actividades:

(...) me inicié en el ciclismo a través del spinning y me pasé a la montaña y empecé a utilizar la bicicleta como medio de transporte por una necesidad y fui descubriendo la maravilla que es, utilizada para visitar el lugar, lo cual confirmamos que a los 50 años era más que factible y utilizamos la bicicleta como medio de transporte. Por más de 6 años también somos activistas en defensa de los derechos de la naturaleza, defendemos el agua, estamos en contra de la minería (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Muchos de estos ejemplos se pueden observar en las entrevistas realizadas, en donde las personas cambian su uso deportivo a usos más políticos como, por ejemplo, protestas en defensa del espacio público, de la naturaleza, a favor de las mujeres, de la seguridad vial, etc.

(...) tuve la oportunidad de tener la primera bicicleta montañera en el 1993, soy hijo de padre migrantes, papá migrante, entonces me trajo la primera bicicleta montañera de mi hermano. Entonces fue la primera bicicleta montañera en cañar, fue una novedad estas bicicletas para esa época y ahí cuando vine a Riobamba conocí a algunos amigos con los cuales hicimos el o conformamos el club de ambiente y montaña Cerico que nos dedicamos por un lado a la montaña como ejercicio de aventura, de conocer espacios, caminar y la otra parte el tema ambiental, temas ambientales (...) hacíamos campañas por el tema de ambiente y ahí fue donde empezamos la actividad de la bicicleta no como elemento lucrativo sino como elemento de beneficio para el ambiente (Informante 10, representante del Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

De esta manera los representantes de las organizaciones coinciden en que el encuentro con otras agrupaciones también ha incidido en su cambio de enfoque que inicialmente fue recreativo hacia el activismo:

Comencé a hacer videos registrando el trayecto comencé a postearlos a publicarlos y comencé a conocer a más personas que estaban involucradas en lo mismo uno de ellos me invito a hacer un evento que se llama yo quiero ciclo bici en Guayaquil que fue el 9 de octubre del 2011. De ahí fue que conocí a muchas personas que también estábamos en la misma lucha que asistieron al evento para ver la manera de agruparnos de ahí fue el inicio que comencé a conocer todo

esto a los demás grupos demás activistas y de ahí para acá, en ese tiempo volvíamos a las otras vías con mi grupo y después ya yo hacía nuestras propias actividades (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada para el 06 de junio del 2019).

En este mismo sentido la informante 3, referente de Carishina en Bici, narra cómo se involucró con el movimiento ciclista:

Bueno, yo empecé haciendo bicicleta, creo que cuando la mayoría empieza, o sea, saliendo a montaña. (...) nos invitan a este seminario: “ciclovías para Quito”; que hace “Biciacción” (...) a partir de este seminario, a mí me mandan de “la hueca”, porque yo era la que hacía bici, me dijeron: tú que estás metida en las bicicletas, ándate a esa cosa de las bicicletas, (...) entonces, nos enteramos qué es lo que querían hacer; que era básicamente lanzar el primer ciclopaseo. y, además enamorarles a las autoridades del municipio de la ciclovía, de cómo vivían en Holanda. Le invitan a un expositor irlandés, le invitan al Antanas Mockus de Colombia, o sea, les invitan a unos personajes bien reconocidos y ellos empiezan a hablar y a contar cómo era el caso en sus ciudades, y nosotros así: ¡ah... qué maravilla! (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

Como se puede ver, el nacimiento y crecimiento del movimiento ciclista se da y se fortalece en el país gracias a la generación de redes de aprendizaje y de conocimiento que, en una suerte de sinapsis, articulan y activan a los diferentes colectivos quienes coincidan en ciertas prácticas, pero también incursionan y aportan con otras nuevas. Así, la bicicleta es un medio para conciliar ideas y organizar colectivos para estructurar una sociedad más desarrollada (Reinoso 2010). “yo creo que los ABC han sido como innovadores, siempre. El Krusty como viajaba mucho, entonces, traía sus ideas, iba a Chile: traía lo de los piques, trajo el alikat, trajo la masa crítica” (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

En conclusión, la bicicleta como herramienta recreativa ha marcado el comienzo, o ha sido la excusa inicial para generar más tarde aportes importantes a la movilidad activa y sostenible en las ciudades estudiadas.

En el campo deportivo, la bicicleta también ha tenido grandes hitos importantes en el país, los cuales han motivado a usarla más, lo que sucede en Ecuador sobre todo a partir del triunfo de Richard Carapaz deportista carchense que ha ganado importantes torneos mundiales sienta un precedente. En la encuesta realizada el 15,96% utiliza a la bicicleta como un medio para realizar deporte. A veces los movimientos sociales no toman en cuenta esta variable, sin

embargo, es importante tener en cuenta que es importante, y puede ayudar a futuras estrategias para atraer una mayor cantidad de personas hacia la bicicleta.

3.4. La bicicleta como modo de transporte

La bicicleta constituye un vehículo de transporte de bajo costo y es fácil su conducción, así como su movilización en entornos urbanos y rurales (Reinoso 2010). Por ello, constituye una forma de moverse ideal para distancias cortas. Además, que la inversión en infraestructura para caminar y andar en bicicleta favorece a los más pobres, “se logra generar un lugar de encuentro social entre personas de todos los ingresos” (Bianchi 2008, 25).

Algunas de las personas entrevistadas han indicado que utilizaron la bicicleta antes de entrar al mundo de los activistas o del movimiento ciclista. Así lo comenta el Informante 9, dirigente Libre Actividad:

con el tiempo comencé a ir a la universidad en bicicleta para no ir en bus porque demandaba mucho tiempo de viaje entonces ahí comencé a descubrir que la bicicleta era una buena opción (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

De igual manera la Informante 3, referente de Carishina en Bici, indica “cómo vivía bastante lejos, empecé hacer bicicleta para ir a la universidad”. En este sentido, el uso de la bicicleta como modo de transporte surge desde la necesidad de movilizarse, incluso a pesar de las distancias o en momentos de crisis. Como lo afirma la Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici, entrevista del 29 de mayo del 2019: “vino súper pegado el uso de bicicleta como medio de transporte ya a los 16 años, cuando me daban permiso mis papas, cuando había paros ya andaba en bicicleta”.

También hay mitos alrededor del nivel físico que se requiere para usar la bicicleta como modo de transporte. En el caso de la Informante 5, fundadora de Biciñan, se puede inferir que fue grato notar que no era necesario tener mucha fuerza para lograr utilizar la bicicleta más allá de su función recreativa:

(...) empecé a utilizar la bicicleta como medio de transporte por una necesidad y fui descubriendo la maravilla que es. (Por ejemplo, para) visitar en Europa lo cual confirmo que (...) era más que factible, eh, llevo como digo 14, 15 años en este (uso) de la bicicleta como medio de transporte (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

Este uso personal de la bicicleta se articula a los objetivos de los colectivos, quienes coinciden en buscar que se poseione en el imaginario social que la bicicleta puede ser un modo de transporte y que por lo tanto puede ser utilizada en los espacios públicos como la calzada.

Guayaquil en Bici, por ejemplo, tiene por objetivo:

hacer que los ciudadanos locales busquen y lleven el uso de las bicicletas como medio de transporte por sus beneficios y ese tipo de cosas. Lo que buscamos es fluir en la vía pública local para que la bicicleta se vuelva uno de los principales modos de transporte (informante 7, dirigente Guayaquil en Bici, entrevista realizada el 04 de junio del 2019).

Para el colectivo libre actividad, no solo se deben incluir a las bicicletas en este espectro, sino que también están presentes otros vehículos de tracción humana, a quienes denomina “medios antiguos”.

(...) los objetivos del colectivo de libre actividad son fomentar la bicicleta como medio de transporte y fomentamos todos los medios antiguos de transporte como el patín, la patineta, los mismos rollers, (que) les invitamos y que forman parte de las rodadas que hacemos (Informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

Esta necesidad de lograr que otras personas se sumen al uso de la bici para transportarse se enlaza con otros discursos como el ambientalismo, la salud pública y el derecho al acceso a los espacios públicos. Biciacción por ejemplo tiene como objetivo:

(...) posicionar a la bicicleta como una herramienta de transporte, como un modo de transporte en la ciudad, ese es como el objetivo que siempre hemos tenido, pero como nuestro eslogan también dice que somos “pedaleando por un mundo mejor” es justamente eso, el cómo posicionar a la bicicleta para que vaya de la mano de una transformación de las ciudades que se vean reflejadas en diferentes áreas, no (Informante 1, dirigente de Biciacción, entrevista realizada el 27 de mayo del 2019).

En la mayoría de los casos los esfuerzos por lograr que más personas utilicen la bici como modo de transporte se materializan a través de pedaleadas grupales en las que se acompaña a quienes se van insertando en el “mundo de la bicicleta”:

(...) porque queremos fomentar una excusa más a la bicicleta porque queremos que vayas a la actividad, que te acostumbres, para que luego puedas utilizarla como medio de transporte. Siempre anexamos a otra actividad para que no solamente vayas a ciclear, sino que uses la bicicleta como excusa (informante 9, dirigente Libre Actividad, entrevista realizada el 06 de junio del 2019).

Solamente se ha identificado una experiencia en la que se utiliza una metodología distinta a las cicleadas para lograr dicho fin. Este es el caso del programa “Hadas madrinas en bici” del colectivo Carishina en Bici, el cual consiste en acompañar directamente a las mujeres en su proceso de aprendizaje sobre cómo moverse en el tráfico de la ciudad, “queremos promover que más mujeres puedan utilizar la bicicleta como herramienta de transporte, pero también como herramienta de empoderamiento” (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

De esta manera, como se observa en los comentarios de varios informantes es parte vital de su agenda de actividades, aquellas que permitan que más personas se animen a usar la bicicleta de forma cotidiana, superando su uso deportivo y recreativo. Las encuestas también muestran esta tendencia, como se aprecia en el gráfico 3.1. de la sección anterior, la bicicleta es usada como un vehículo de transporte, cuando es empleada para movilizarse al trabajo, a sitios de estudio y para ir hacer compras, es decir, el segundo y cuarto lugar de los usos posibles. En base a las encuestas realizadas en línea se determinó que el 13,83 % de los encuestados utilizan la bicicleta para hacer compras y el 17,02% la utiliza para movilizarse al lugar de trabajo o de estudio. Se considera que el número de usuarios puede aumentar con la implementación de infraestructura física de seguridad como las ciclovías en cada ciudad del país. Esta afirmación se fundamenta en los comentarios de las personas entrevistadas que mencionaron el miedo que tienen las personas de enfrentarse al tránsito de la ciudad.

La percepción que tengamos de apoyo social, la percepción propia de nuestras habilidades, además de la actitud positiva son los factores psicológicos determinantes para escoger la bicicleta como medio de transporte, además claro de cambios en la infraestructura de las ciudades en favor de la movilidad sostenible (Caballero et al. 2014, 1).

Así también, la bicicleta tiene un tinte cultural, el reto de vivir la ciudad y decidir usar la bicicleta en la actualidad, es decir no es lo mismo hacer bicicleta en una ciudad como Quito que en una ciudad en donde la bicicleta se ha instaurado como medio de transporte, está integrada sistemas de transporte masivo, cuenta con infraestructura adecuada, como es Amsterdam. Ya que en ese tipo de ciudades el hacer bicicleta es visto y percibido de buena manera, sinónimo de “estatus, salud, protección del medio ambiente”, demostrando claramente valores distintos a las de una ciudad latinoamericana en los que se le suele asociar a cierta condición de pobreza. Esto se debe a que culturalmente por décadas y debido a intereses económicos de los empresarios que empezaron el negocio automotriz, instauraron

campañas de persuasión en las que el auto sea percibido a sinónimo de desarrollo, mientras que la bicicleta se ve como “poco práctica para la vida moderna actual” (Ballesteros 2014, 26-28). Por eso el papel y el quehacer de los movimientos sociales ciclistas en las ciudades ecuatorianas es importante y vital, porque a través de la práctica del uso de la bicicleta como medio de transporte y uso y apropiación del espacio público pueden ir generando cambios en el imaginario cultural del significado de la bicicleta como medio de transporte.

Lograr que la bicicleta sea aceptada como un modo de transporte ha sido también uno de los ámbitos de lucha de los colectivos, pues se articula a las demandas por el ejercicio pleno del uso del espacio público y el derecho a ser respetados como actores del tránsito en la vía. Las acciones principalmente se realizan cuando algún ciclista ha sido atropellado, específicamente cuando este ha perdido la vida...

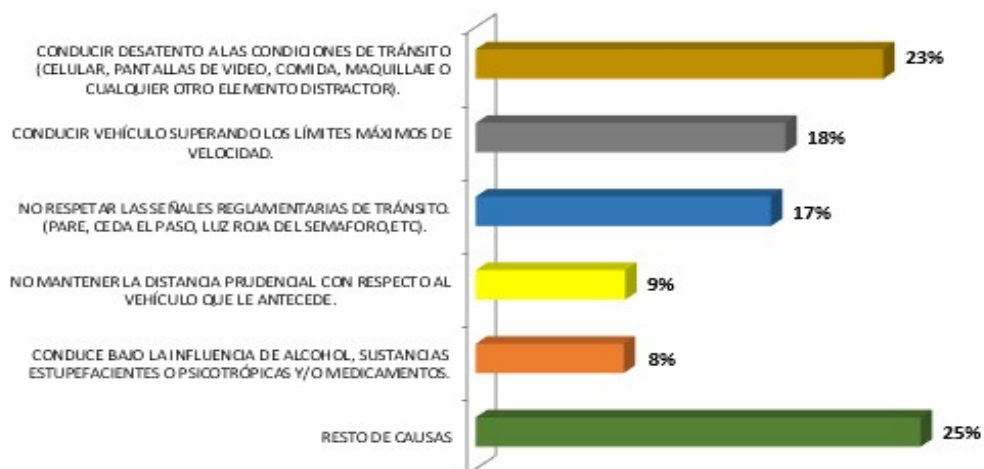
(...) por fallecimiento de algún hermano o hermana ciclista no solamente a nivel de Cuenca sino a nivel nacional hemos colocado bicicletas blancas hemos hecho acciones como yo le llamo acá la bicifestación, una manifestación de la bicicleta que hacemos ante las autoridades haciendo conciencia a la colectividad del respeto al ciclista del respeto al peatón (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

Uno de los desincentivos para que la bicicleta sea usada como modo de transporte es la violencia vial. Por ello, los activistas además de exigir respeto, demandan la creación de vías exclusivas para ciclistas, espacios seguros, libres de atropellos para movilizarse libremente en bicicleta:

(...) la exigencia de ciclovías se nos volvía mayor pero la seguridad era algo importante y nos hacía pensar, (...) entonces pusimos la primera bicicleta blanca también en Riobamba, como signo de que no queremos más muerte en las vías. Nos preocupada el tema de la seguridad y también el movimiento de ciclistas ya existente. Luego hubo otros muertos así mismo, entonces hacíamos la actividad de poner más bicicletas blancas exigiendo más seguridad obviamente. A partir de 2012, 2013 el incremento de autos en el Ecuador en Riobamba se sintió bien fuerte el cambio de carros el parque automotor apareció con mayor dureza por consiguiente el tema de seguridad era más complejo. Eso también fue marcando dentro del ciclismo necesitamos pensar en la seguridad y nos entramos en el ejercicio de seguridad para exigir ciclovías para exigir seguridad (Informante 10, dirigente Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

Como la bicicleta es un transporte no muy visible, genera la exposición al tráfico vehicular y a diferentes riesgos y accidentes (Pachón 1992). Considerando que la visibilidad depende mucho de la velocidad con la que circulen los otros vehículos. En este sentido cabe señalar que hay una gran responsabilidad en los conductores de transporte motorizado, pues como lo muestran las bases de datos de la Agencia Nacional de Tránsito en el gráfico 3.2., la primera causa probable de siniestros es la desatención por el uso de elementos distractores como el celular mientras se conduce. En segundo lugar, se encuentra el exceso de velocidad como otra de las causas principales.

Gráfico 0.2. Siniestros de tránsito bajo las cinco causas probables con mayor porcentaje de ocurrencia- diciembre 2019



Fuente: ANT (2019)

Como se ha mencionado estos factores negativos se intentan contrarrestar a través de discursos que destacan las fortalezas de usar la bicicleta como modo de transporte principalmente en relación con la reducción del impacto ambiental y la huella de carbono gracias a cambiar el uso del auto privado por modos sostenibles como la caminata y la bicicleta.

Sin embargo, hablar de movilidad sustentable no siempre es atractivo para la mayoría de la población y la opinión pública. Por ejemplo, cuando se promocionó la política pico y placa⁴⁵ se puntualizó sus aportes respecto al tráfico y la reducción de accidentes, minimizando la importancia de hacer un mejor uso del automóvil y la reducción de la contaminación como aspectos secundarios.

Si se considera mejorar el bienestar y calidad de vida de los ciudadanos, facilitando escenarios de diálogo entre los diversos actores, participación y socialización y teniendo en cuenta las dificultades que presentan a nivel general las ciudades en cuanto a la contaminación ambiental, el transporte se ha convertido en un pilar fundamental de la sostenibilidad. La movilidad, por tanto, es clave para lograr un equilibrio económico, social y ambiental, reduciendo la congestión urbana y mejorando el uso y aprovechamiento que puedan hacer los ciudadanos por el espacio público (Rogers 2000).

Por ello la bicicleta “constituye un medio de transporte más eficiente desde el punto de vista energético” al poseer mayor “eficiencia energética y de desplazamiento “considerando la relación entre la energía utilizada y la distancia recorrida” Además “la bicicleta es el medio alternativo más rápido en trayectos cortos para zonas urbanas que están entre el rango de 1000 metros e inferiores de 5 km” (Quichimbo 2019, 5).

En definitiva, el cambio de mentalidad es imperante pues es imposible lograr una sostenibilidad planetaria si no se cambia el modelo de movilidad que motiva el uso del auto privado y el consumo de combustibles fósiles. Además, es muy importante y delicado el discurso del relacionamiento de lo alternativo al uso de la bicicleta.

Como lo afirma el Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019:

(...) la bicicleta tampoco es un medio alternativo de transporte, incluso eso he dicho en foros en otros países que he estado, por favor ya no se diga que la bicicleta es un medio alternativo de transporte es todo lo contrario, sabes tú cual es el nuevo alternativo de transporte... el auto, entonces si utilizas inteligentemente la escala de la movilidad la pirámide de la movilidad cuál

⁴⁵ Esta política a nivel local consiste en restringir la circulación de los autos privados en ciertos horarios (horas pico) de acuerdo al último dígito de la placa.

es tu forma natural de moverte caminando, desplazándote a pie, después no puedes desplazarte a pie puedes utilizar la bicicleta no te gusta la bicicleta utilizas transporte público, donde que vas no va el bus ahí recién puedes utilizar taxi o sacar tu auto (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

Claramente lo que nos menciona el informante 6, fundador de BiciCuenca, es que es importante manejar un discurso adecuado desde los movimientos sociales ciclistas, dado que lo natural es caminar, andar en bicicleta, por lo tanto, nos invita a pensar que lo alternativo sería el uso del automóvil. Propone un cambio de chip mental para poder llegar con un discurso innovador, que pueda captar una mayor cantidad de gente, y que desde la observación se pueda realizar observaciones sin el sesgo comunicacional al que la sociedad constantemente está bombardeada.

Capítulo 4. El ambientalismo y el ciclismo

La bicicleta se caracteriza por su “capacidad de proporcionar un servicio de puerta a puerta” que no produce contaminación al ambiente ya “que la energía que necesita para moverse es proporcionada por el ciclista” (Quichimbo 2019, 4).

En correspondencia con el bajo consumo energético, las emisiones contaminantes de la bicicleta son también muy escasas en relación a las que presentan los vehículos motorizados en el ciclo global. El uso de la bicicleta, al igual que el ir a pie, emite “cero contaminantes”. En este sentido, el uso de la bicicleta “ayuda a mejorar la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero”. Además, contribuye a una “mayor habitabilidad de las ciudades que ayuda a restaurar la calidad de vida, y la recuperación de espacios públicos (Quichimbo 2019, 12). En este contexto cada vez más ciudades están apostando por promover el uso de la bicicleta para lograr alcanzar los objetivos ambientales.

En el caso de quienes ya se reconocen como ecologistas la bicicleta no solo es una materialidad ecológica importante, sino que también es una movilidad ecológica clave que es fundamental para la vida cotidiana de los ecologistas (Horton 2006, 47). Es decir, la bicicleta se inserta en una lógica de comportamiento del ecologista, cuyo propósito es reducir la afectación ambiental que sus prácticas cotidianas pueden tener en el planeta.

Este discurso ha sobrepasado las esferas de los grupos ecológicos para estar presentes en los discursos de ciertas ciudades. Por ejemplo, en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de la Municipalidad de Cuenca del año 2015 se menciona a dicha ciudad como “sostenible y ecológica”. En este sentido, la cultura de “uso de la bicicleta está creciendo con fuerza en Ecuador debido no solo al trabajo de los colectivos ciclistas, sino también a las problemáticas ambientales ocasionadas por el parque automotor que son cada vez más evidentes (Quichimbo 2019, 9). En este sentido esta cultura ciclista tiene cada vez más participantes quienes manifiestan los beneficios asociados al uso de la bicicleta.

Es así que andar en bicicleta, como lo afirma Horton, contribuye a un estilo de vida ecológico a nivel individual y una cultura ecológica a nivel colectivo (Horton 2006, 45).

4.1.¿Te consideras ecologista?

La práctica cotidiana del ciclismo entre los activistas ambientales implica la defensa y afirmación de una identidad distintiva (ambientalista), y el reconocimiento y reproducción de la oposición (a la cultura autocéntrica), en la búsqueda de una alternativa (sostenibilidad). Así, aparece un periodo en el cual surge las preocupaciones ambientales, en donde “los automóviles conducen a las sociedades prósperas hacia el apocalipsis ambiental” y las bicicletas se “convierten en la ruta hacia la cordura ecológica”. De esta forma se considera al automóvil como el problema y la bicicleta emerge como la solución viable y amigable con el ambiente para movilizar y transportar a las personas (Horton 2006, 40).

Todas estas tendencias que resaltan varias prácticas "verdes" se incluyen en los nuevos repertorios políticos, así como en los textos ambientalistas que “critican habitualmente el predominio de la cultura del automóvil y elogian las alternativas sostenibles”, incluida la bicicleta. Todas estas ideologías reproducen “continuamente el poderoso código cultural verde de que el automóvil es malo y la bicicleta es buena”. En palabras de un “eslogan popular a lo largo de la década de 1990, se diría ¡dos ruedas buenas, cuatro ruedas malas!”. Normalmente, un medio clave para “lograr la sostenibilidad requiere un cambio social del uso del automóvil a otros modos de movilidad; transporte público, a pie y en bicicleta” (Horton 2006, 43).

Promover la utilización de “la bicicleta es contribuir a la creación de nuevas políticas de transporte sustentable que consideran aspectos económicos, culturales, sociales y ecológicos (Quichimbo 2019, 21). En este contexto, se ha analizado tanto en el discurso de las personas entrevistadas como en la información resultante de las encuestas aplicadas si existe relación entre los ciclistas y el ambientalismo obteniendo los siguientes resultados.

Respecto al análisis de las entrevistas realizadas a los informantes se puede concluir que estos no relacionan la actividad del ciclismo con los temas ambientales, aunque, cuando se les preguntó si se consideran ecologistas, la mayoría respondió que se identifica positivamente con el término, pero no completamente, porque no es el eje de sus actividades, sino más bien hay una tendencia a simpatizar con esa causa.

Sin embargo, las personas entrevistadas entienden y manejan el discurso (unos más que otros) de la movilidad sostenible y lo utilizan en sus redes de difusión. Por ejemplo, a través de una simple revisión de las redes sociales (Facebook y Twitter) de varios grupos de ciclistas en

Quito desde octubre 2018 hasta mayo 2019 se puede identificar que hay menciones relacionadas al ambiente. En la página de Facebook de Ciclistas urbanos donde están las personas que habitualmente asisten a la masa crítica que se realiza los últimos jueves de cada mes en la ciudad de Quito sólo se relacionó a la bicicleta con la sustentabilidad en octubre del 2018. Por su parte Biciacción ha hecho 5 publicaciones en sus redes sociales referentes al ambiente y/o movilidad sostenible, mientras que Biciunión hizo 8 publicaciones, por citar algunos ejemplos.

Por otra parte, es interesante conocer el enfoque personal que cada entrevistado tiene cuando relaciona el ecologismo o ambientalismo con su praxis activista-ciclista. Por ejemplo, el informante 9, dirigente de Libre Actividad, indica: “me considero activista en constante aprendizaje para cuidar nuestro mundo”. Asimismo, el informante 7, dirigente de Guayaquil en Bici, afirma: “Sí, me considero ecologista, en cualquier ámbito que realizo, pongo énfasis en el mínimo impacto posible al medio ambiente”.

Por su parte, el representante del Grupo Cenit de Riobamba tiene una mirada crítica de su accionar ciclista, en la cual diferencia el ambientalismo del ecologismo:

Me considero ambientalista más que ecologista. Esto en un sentido de buscar siempre las mejores prácticas y/o acciones en favor de nuestros entornos naturales e incluso artificiales como son las ciudades. No centro mis posturas a discusiones de ruptura del antropocentrismo (Informante 10, dirigente Grupo Cénit, entrevista realizada el 07 de junio del 2019).

La informante 5, fundadora de la Fundación Biciñan, por ejemplo, relaciona su postura ecologista y su accionar ciclista directamente con la reducción de la contaminación del aire, pero además con las relaciones y la construcción de redes comunitarias. Incluso esta informante vincula el ecologismo con el feminismo, mencionando la ecología feminista:

Si me considero ecologista y básicamente porque uno de los pilares del origen del movimiento ecologista es justamente la reducción de la contaminación y mejorar la vida de las personas en las áreas urbanas. Entonces al utilizar la bicicleta como un medio transporte, lo que estamos llamando es a dos cosas básicamente: Lo uno, a pedir la no contaminación del ambiente o al generar una conciencia social sobre la gran contaminación que se hace cuando utilizamos autos y la otra ese contacto per sé que se da cuando pedaleas en las calles y miras a la gente y saludas con los vecinos, que aunque no sean del mismo barrio, se convierten en vecinos, entonces se genera ese vínculo humano que cuando vamos en el auto se pierde. Entonces desde esa perspectiva, no solamente me considero ecologista, sino desde una perspectiva de

género no, ahora se conoce ya lo que es el feminismo ecológico o la ecología feminista, donde somos las mujeres las que generamos esta perspectiva, este cambio en el chip de quienes nos rodean, a través justamente del ejemplo, a través de las diferentes acciones que se hacen comunitariamente (Informante 5, fundadora de Biciñan, entrevista realizada el 31 de mayo del 2019).

En contraste, la posición del informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019, tiene un enfoque de protección de la naturaleza, de cuidado del planeta, es decir, aborda la pregunta desde lo que Joan Martínez-Alier (2004), denomina como culto a la vida silvestre, la segunda clasificación presentada en el marco teórico:

(...) más allá de la etiqueta, más allá del calificativo, yo creo que todos los seres humanos debemos por esencia ser amantes de la vida, amantes de la naturaleza y eso implica que nuestras acciones tienen que ir encaminadas siempre a proteger la naturaleza, proteger el ambiente en todas sus manifestaciones igual que todos los seres vivos que nos acompañan en este planeta. No somos únicamente nosotros quienes debemos estar al frente de todo y dominando a los otros componentes, a los otros cohabitantes de la naturaleza, dígame otro tipo de especie, si es animal, si es planta, los elementos de la naturaleza, etc. En tal virtud considero que la actividad y la acción humana tiene que estar encaminada a proteger la naturaleza. Al proteger la naturaleza protegemos la vida y nos protegemos individual y colectivamente. Entonces eso digo a veces, los calificativos son mal utilizados o hay personas que dicen ser y no lo demuestran. Hay personas que se califican de tal o cual forma, pero en sus actos, en su vida privada y pública realizan otro tipo de acciones contrarias a sus principios, a sus valores que exponen ante los demás (Informante 6, fundador de BiciCuenca, entrevista realizada el 03 de junio del 2019).

Como se puede observar en reiteradas ocasiones las personas entrevistadas manifiestan cierta resistencia a identificarse como ecologistas. En muchas ocasiones prefieren describir prácticas ambientalistas y ecologistas en su discurso, pero tomando distancia de la identificación:

Los seres humanos somos tan destructivos con el pobre mundo, que la verdad llamarme ecologista, ecologista, no creo quizá soy una persona en constante aprendizaje y que además que busca la mayor coherencia de vida con respecto al respeto a la naturaleza. Pero también estoy totalmente consciente de lo depredadores que somos como seres humanos para la naturaleza así que hago todo lo posible por poner mi granito de arena para construir y dejar un mejor mundo (Informante 4, fundadora de Ciudad en Bici, entrevista realizada el 29 de mayo del 2019).

Incorporando el enfoque inclusivo, la informante 8, dirigente de AndarEQ, indica que es la línea de trabajo específico de AndarEQ, afirma:

A ver, ecologista, ambientalista de movilidad sostenible, creo que tengo de todo un poco y obviamente he trabajado en temas de cultura que los vinculado con temas de movilidad sostenible. Yo creo que más bien apoyo las causas y estoy convencida que podemos vivir en comunidades seguras e inclusivas siempre y cuando todos los actores que forman parte de la sociedad tomen responsabilidad en el papel de las funciones que les compete. Las personas con discapacidad que se vean como parte del entorno, no que se vean por debajo del resto de las personas sin discapacidad, que las ciclo vías formen parte de las vías, que a su momento podamos transitar con la comodidad y con el respeto en las veredas como peatones, en las vías los medios de transporte masivo sin que se te meta ningún auto, porque las vías están completamente llenas de autos. Quiero dejar a mi hija ese mensaje de que si es posible mediante luchemos por esas causas y estemos convencidas que puede haber ciudades más humanas (Informante 8, dirigente de AndarEQ, entrevista realizada el 05 de junio del 2019).

En otros casos se relaciona la identificación como ecologista con una perspectiva mucho más global, es decir, se ubica el ciclismo urbano como otra de las prácticas ecológicas que se necesita implementar para reducir el cambio climático producido por el calentamiento global.

(...) pues si me considero ecologista, creo que más allá de un movimiento que no entiendo mucho teóricamente de que se trata , tengo una idea del ecologismo , pero entiendo y creo que también nos atraviesa el tema ambiental y más que, no sé cómo una cuestión específica, o sea de trabajar el ambiente o de hablar de sostenibilidad ambiental en términos conceptuales o teóricos, o sea creo que en este punto de lo que está pasando con la naturaleza y que ya realmente estamos viendo los efectos del cambio climático, o sea creo que es inevitable hacerte ecologista y creo que es importante hacerte ecologista, o sea lo que hablábamos no ¡¡¡. siento que en este momento, ponernos a sembrar árboles igual, sumar a nuestra lucha activista el tema del agua, el tema de la protección del agua, el tratamiento del agua, de la generación de energías limpias, de un cambio de paradigma de costumbres, de cultura, o sea no solamente el tema del uso del automóvil, porque es la principal fuente del efecto invernadero que tenemos ahora en el planeta, sino también de nuestra generación de basura, de nuestro consumo de plástico, que es irreversible en este momento y eso, o sea presionar y estar siempre hablando de esto, poner en discusión estas temáticas para que poco a poco la gente se vaya concientizando de que realmente esto nos afecta a todos no ¡¡¡, o sea no es una cosa individual sino colectiva, porque al final el planeta nos cobija a todos, no es como una cosa irreal sino que ya está pasando, entonces creo que una postura, no es que por considerarme

ecologista creo que, o sea si me considero ecologista, pero más allá de eso siento que deberíamos hacer que todo el mundo sea ecologista, porque a veces siento que algunas cosas son como.. bueno como tú eres medio hippie, entonces por eso piensa así, pero en este punto la naturaleza nos está diciendo ya basta de este consumo desmedido de los recursos y finalmente la naturaleza se renueva no, cíclicamente, pero nosotros como seres humanos estamos absolutamente en vulnerabilidad (Informante 3, referente de Carishina en Bici, entrevista realizada el 30 de mayo del 2019).

En resumen, los ciclistas pueden identificarse como ecologistas o mostrar este interés. Sin embargo, no es lo que determina sus acciones o no es su principal línea de acción. Solamente uno de los informantes de los grupos entrevistados le da valor al tema del cuidado ambiental. Fue evidente como el grupo Cénit de la ciudad de Riobamba, se autodenomina como “ecologista”, y sus actividades están ligadas al cuidado del ambiente. En contraste, otros informantes a pesar de reconocer la importancia y la relación entre ciclistas y ambientalistas no orientan sus actividades con este enfoque, sino en el sentido práctico del manejo de la bicicleta. Es decir, entienden que sus acciones sí se las puede enmarcar en el discurso de la movilidad sostenible, pero no es de su interés enfocarse totalmente en ese tema. En este sentido separan su praxis ciclista de acciones ambientalistas, pues también suelen participar de otros grupos en los cuales su principal campo de acción es el cuidado ambiental o a través de acciones individuales en su diario vivir.

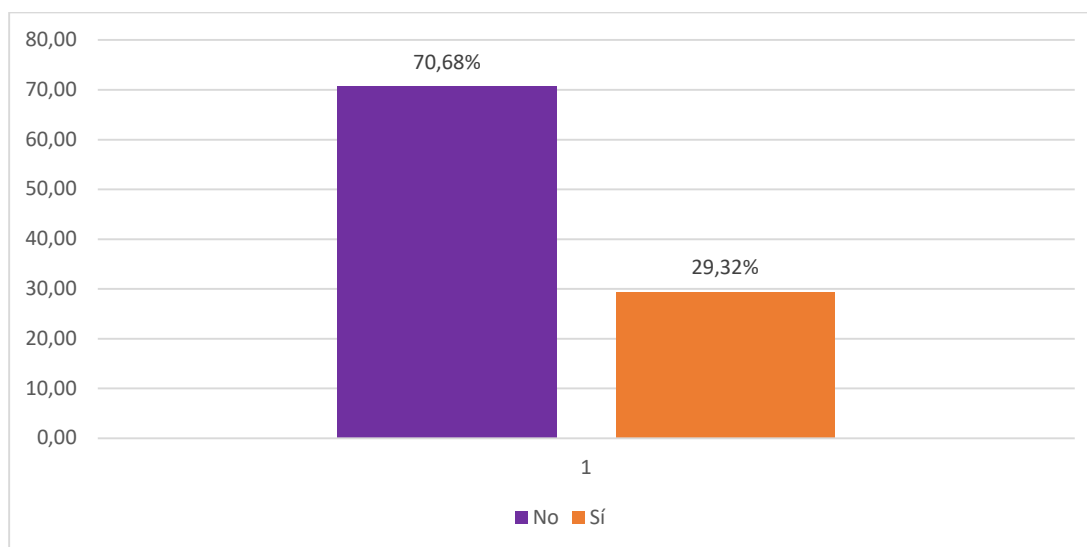
Además, en los resultados de la encuesta online, se puede apreciar que la mayoría de los encuestados ciclistas indican que su interés a la bicicleta está asociado mayoritariamente al disfrute con 20,21% como se muestra el gráfico 3.1. Actividades en las que ayuda la bicicleta, del capítulo anterior.

Asimismo, los representantes de las organizaciones pro bicicleta en algún momento han trabajado en temas ambientales, pero la mayoría de ellas de manera esporádica y no como eje de su acción directa. En el discurso los informantes indican que el uso de la bicicleta contribuye al bienestar y un mejor ambiente con mejor calidad del aire y menos uso de combustibles fósiles, y que por lo tanto ayuda a mitigar el cambio climático. Pero esta no es la causa primaria de su accionar. Las fundaciones embanderan el discurso ambientalista porque es una manera de conseguir fondos para la autogestión de sus actividades. Este enfoque les permite acceder a distintos fondos económicos mediante el planteamiento de proyectos. En el

caso de los movimientos ciclistas que funcionan sobre la base del voluntariado se nota que el discurso del cuidado del medio ambiente no es la prioridad dentro de sus demandas.

Por otro lado, la mayoría de los ciclistas consultados, el 70,68% no ha colaborado con ninguna organización ambientalista, como se puede observar en el gráfico 4.1., mientras que el porcentaje de colaboración llega solo al 29,32%.

Gráfico 0.1. ¿Has colaborado en alguna organización ambientalista?



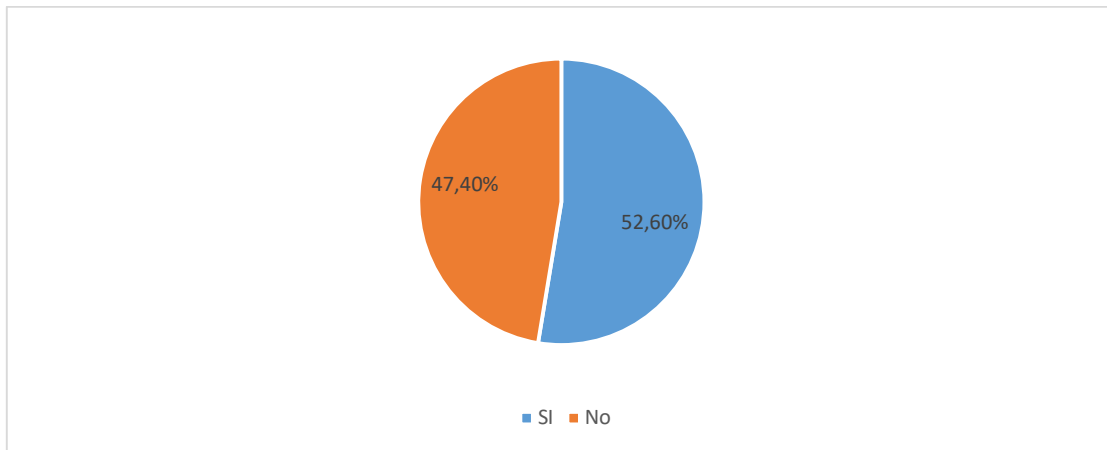
Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

En el caso de las personas que indicaron haber colaborado las organizaciones mencionadas son: Yasunidos, Acción Ecológica, Grupo Cénit, PlastiCo, Ministerio del Ambiente.⁴⁶

Guardianes de Semillas, entre otros. Con esta pregunta se intentó relacionar las prácticas formales en el ambientalismo y el ciclismo. Sin embargo, no se identificó una relación directa. Por ejemplo, en el grupo de Carishinas en Bici hay algunas personas que participan en estas organizaciones, pero consideran que para ejercer el voluntariado en el tema ambiental existen esos espacios y por eso los utilizan sin mezclarlos con las actividades regulares de la organización.

⁴⁶ Aunque el Ministerio de Ambiente no es una organización, se la ha incluido pues ha sido mencionada en varias ocasiones.

Gráfico 0.2. ¿Desde que eres ciclista, eres más ambientalista?

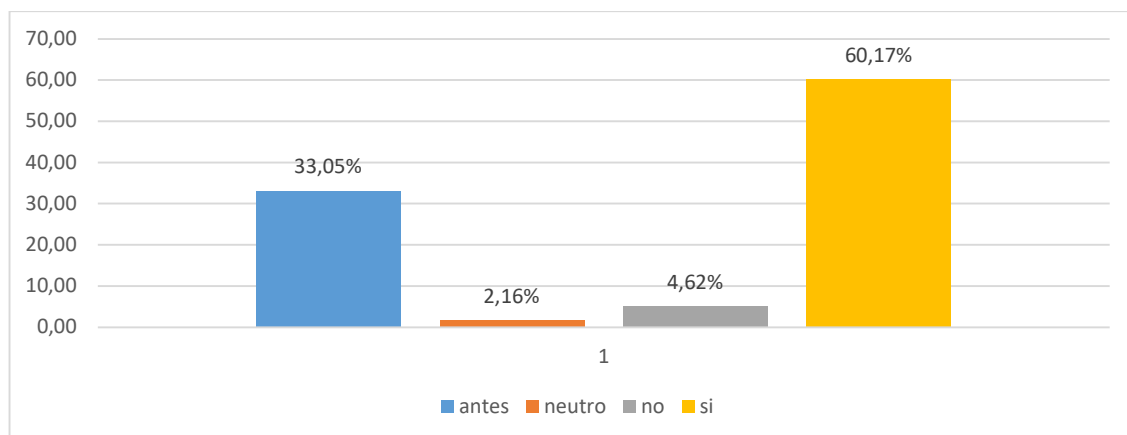


Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Las personas encuestadas encuentran que a sus organizaciones pro bicicleta si les interesa promover el cuidado del ambiente. Estas afirman que el hecho mismo de pedalear se relaciona con el cuidado del ambiente, casi de manera inmediata. Sin embargo, como se muestra en el gráfico 4.2., el 52,60% de las personas encuestadas asume que el ser ciclista le hace ser ambientalista, es decir, casi la mitad de las personas encuestadas. Lo que permite inferir que las personas no necesariamente relacionan al ciclismo con el ambientalismo.

Cuando se les preguntó ¿Crees que desde que utilizas la bicicleta, te interesas en cuestiones medioambientales? ¿Por qué? las respuestas fueron:

Gráfico 0.3. ¿Desde que utilizas la bicicleta te interesas en cuestiones medioambientales?

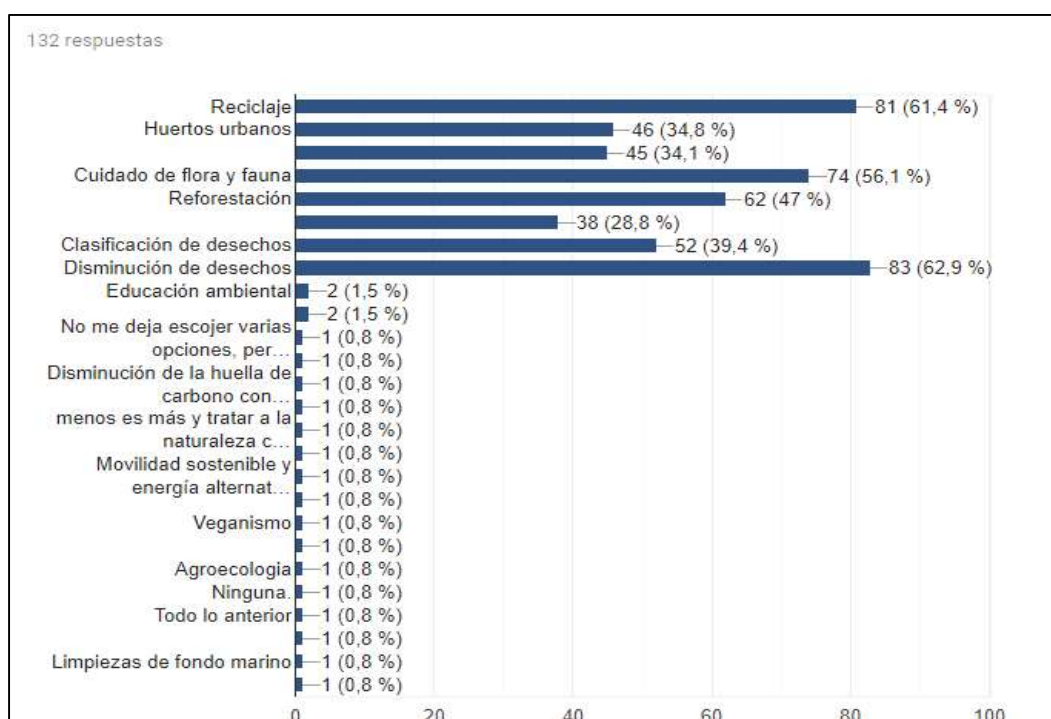


Elaborado por la autora a partir de datos obtenidos de la encuesta en línea.

Aunque es claro que las personas encuestadas relacionan su interés con el ambiente con el uso de la bicicleta, como lo muestra el gráfico 4.3. con el 60,17% de respuestas positivas, es importante reconocer que en un gran porcentaje de las respuestas se indica que el interés por las cuestiones ambientales precede al uso de la bicicleta, (33,05%) es decir, el uso de la bicicleta se da como efecto de esta conciencia ambiental.

En este sentido, muchas de las personas encuestadas se identifican con ciertas prácticas ecologistas, como se muestra en el gráfico 4.4.

Gráfico 0.4. Actividades individuales de los ciclistas en pro del ambiente

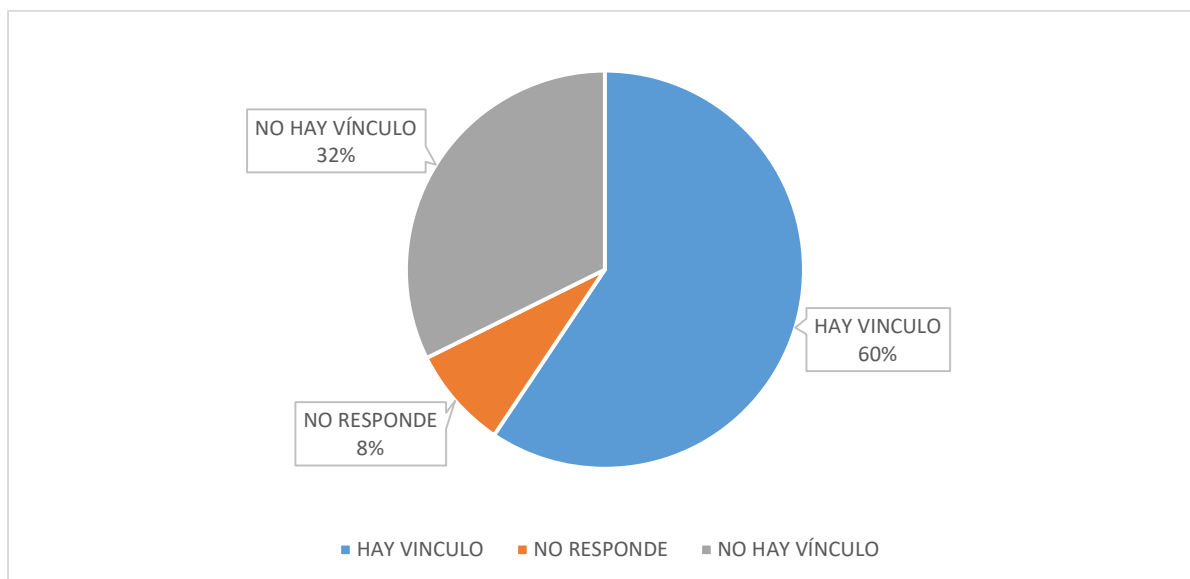


Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Como se puede observar la mayoría de las temáticas con las que se identifican las personas encuestadas tienen relación con la generación (62.9%) y tratamiento de desechos (39,4), y por lo tanto del reciclaje (61.4%). Le siguen, el cuidado de la flora y la fauna (56.1%) y la reforestación (47%).

En cuanto al vínculo entre ciclistas y ambientalistas, a pesar de que la movilidad sostenible es el puente que une ambas orientaciones, hay personas que no le encuentran ningún vínculo tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Gráfico 0.5. Vínculo entre ambientalistas y ecologistas



Elaborado por la autora con datos obtenidos a partir de la encuesta en línea.

Como lo muestra el gráfico 4.5., quienes afirman que hay vínculo entre ciclistas y ambientalistas solamente alcanza el 60% de las personas encuestadas. Contrario a lo que se podría pensar las personas no relacionan totalmente estas dos orientaciones. Sin embargo, llama la atención que los valores varían de acuerdo a la personalización de la pregunta, es decir, cuando se habla de la bicicleta las cifras aumentan, mientras que cuando se habla de ciclistas los datos muestran una disminución.

Finalmente, es importante mencionar que existe la relación entre el ciclismo y el ambientalismo, a la que se suma el feminismo como lo afirma el informante 2, representante de Andando en Bici Carajo:

(...) el movimiento ambientalista creo que también está cargado mucho de, muchas de estas mujeres, estas compañeras que también forman parte del movimiento ambientalista, y además ligados a sus propias defensas de territorio, como las mujeres de Sarayacu, por ejemplo, que las feministas están muy cercanas al movimiento de las mujeres de Sarayacu, y que al mismo tiempo son mujeres que están defendiendo el territorio y que ya comienzan a tener como otro peso. Porque antes eran siempre los hombres, que defendían, siempre los hombres ligados al

ECUARUNARI, a la CONAIE, a la FENOCIN⁴⁷. (...), y ahora las mujeres son las que lideran estos procesos de defensa de territorio, que creo que comienza a mirarse como el nuevo sujeto político anti hegemónico que tiene este país en el momento (Informante 2, representante de Andando en Bici Carajo, entrevista realizada el 28 de mayo del 2019).

⁴⁷ Estas son siglas de diferentes organizaciones indígenas del Ecuador.

Capítulo 5. Conclusiones y recomendaciones

En el presente capítulo se presentarán las conclusiones y recomendaciones del trabajo.

5.1. Conclusiones

El decrecimiento del uso de la bicicleta y el descenso de la popularidad de los colectivos pro bicicleta en la ciudad de Quito, obedece a un sin número de razones, entre ellas que los colectivos no buscan innovar y acoplarse a los nuevos retos que enfrentamos como sociedad actual. El mantener las cosas como antes y no ampliar miradas innovadoras está perjudicando a la movilidad sostenible. Es un momento clave para reinventarse, para con creatividad atraer más gente y no al revés. Además, los colectivos pro bicicleta están conformados por personas, y a lo largo de los años se han presentado un sinnúmero de desavenencias y desencuentros y al no oxigenar estos liderazgos, se dificulta la promoción de la bicicleta en cada una de las ciudades, al mismo tiempo que se complica la interacción con otros grupos “probicicleta” u otro tipo de colectivos.

En ciudades como Guayaquil, Cuenca y Riobamba, casos de estudio de la presente investigación, en cada uno de los discursos de las personas entrevistadas se identifica a Quito como un referente, sobre todo por ser pionera en hitos como la bicicleta pública, ordenanzas municipales pro movilidad sostenible, y ciclopaseo exclusivo semanal que atraviesa importantes arterias capitalinas. Además, esta ciudad tiene colectivos reconocidos a nivel nacional, Por ello, que lo que está sucediendo en Quito, generalmente es replicado en otras ciudades, con sus respectivas particularidades.

Los colectivos “probicicleta” si utilizan a la bandera del ecologismo y sobre todo mencionan la movilidad sostenible dentro de sus discursos, unos con más regularidad que otros, pero está bastante integrada la relación entre la bicicleta y el ambiente. No así para las personas encuestadas, quienes no pertenecen a ningún grupo o colectivo, y asocian más a la bicicleta con el deporte. En Riobamba el grupo Cénit fue el único que se autodenomino a sí mismo como un grupo ecologista, los demás en cada ciudad mencionaron el ambiente como un tema secundario, es decir, se vislumbra como un tema de poca importancia en el discurso.

Existen normativas, leyes, ordenanzas que promueven la movilidad sostenible y defienden los derechos de los ciclistas, pero la complicación radica en que es difícil aplicarlas debido al desconocimiento de la gente.

Los ecologistas y los ambientalistas a pesar de sus diferencias, coinciden en que buscan proteger a la naturaleza. Este discurso, aunque no es de interés o no es tan importante para los ciclistas, algunos de ellos lo utilizan para dar más énfasis y trascendencia al uso de la bicicleta. El acercamiento de los ciclistas a otras visiones, otras formas de ver la vida, mirar otras problemáticas, les ha permitido tener una visión más amplia de la sociedad actual y de aquella a la que se sueña con crear. Sin embargo, mientras haya otros problemas urgentes por resolver como la miseria y la pobreza, el ambientalismo y el ecologismo seguirá siendo relegado a un segundo plano.

Para el ecologista/ambientalista, que coincide con los conceptos relacionados a la protección del ambiente le es más fácil ligarse a la bicicleta, pues la ve como una herramienta para el cuidado ambiental. Sin embargo, el ciclista de montaña tiene un vínculo más superficial pues su interés en la protección del ambiente, se debe a que cada semana va a las montañas y adquiere un interés propio relacionado a su disfrute y, por lo tanto, anhela que ese lugar se mantenga intacto. Es decir, no necesariamente significa que dicho ciclista vaya a realizar cambios en sus hábitos de consumo o participe en debates ecológicos, charlas o protestas por el cuidado ambiental. El caso del ciclista urbano es distinto, probablemente se deba a estar relacionado directa y diariamente con el smog, la radiación solar, los cambios climáticos abruptos, es decir, este se encuentra directamente más expuesto. Por ello, es más fácil que este tipo de ciclista se encuentre más predispuesto a entender e involucrarse en las temáticas ambientales. Además, todas las personas están permeadas por los medios, y en menor o mayor medida se conoce la problemática ambiental y las consecuencias que la humanidad está viviendo a través de estos.

Finalmente, las personas que hablan de la bicicleta como una herramienta, perciben más fácilmente que además de ser una herramienta de cambio social, personal, también puede serlo en la lucha ambiental.

5.2. Recomendaciones

Se recomienda continuar con la investigación en ciudades intermedias como Ibarra, Loja, Machala, Ambato, entre otras. En el caso de la presente investigación se contó con la participación de Riobamba como ciudad intermedia, pero eso no quiere decir que por ello va a representar a todas. Además, cada realidad y las complejidades de cada ciudad y su gama de características propias las hacen únicas. Por ejemplo, en Machala el uso de la bicicleta se ha

incrementado en los últimos años, y sería interesante estudiar las causas de este aumento. En este sentido sería útil investigar otros casos ejemplares e identificar los puntos clave como las políticas exitosas que ayudan a promover el uso de la bicicleta en la ciudad y así se podrían extrapolar las experiencias en ciudades con realidades parecidas.

Se recomienda estudiar en próximas investigaciones sobre mujer y bicicleta, tomando en cuenta lo sucedido en el Foro Mundial de la Bicicleta realizado en Quito en abril del 2019, se tomaron en cuenta denuncias de acoso para dejar fuera a postulantes. Lo que dio lugar a discusiones y enfrentamientos entre quienes apoyaban la decisión y otros que intentaron boicotear al foro, por este tema específico. En este contexto, es pertinente investigar a profundidad sobre las mujeres ciclistas en nuestras ciudades, buscando puntos de unión y no generar más división en el ya fraccionado movimiento ciclista.

Se recomienda tomar en cuenta las campañas de difusión sobre los derechos de los ciclistas y las normativas existentes. Además, sería útil analizar las campañas de sensibilización hacia los conductores, para que puedan empatizar con los ciclistas en las calles. Posiblemente la bicicleta puede ser una alternativa de movilidad en caso de posibles restricciones sanitarias.

Se deberían seguir revisando y estudiando las publicaciones de otros grupos constituidos (Ciclopólis) como ONGs y movimientos sociales (Cicleadas del Rey, Andando en Bici Carajo, El Sur en Bici, Cleta endiablada, Facebook Cyclists, entre otros) que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Quito. Estos colectivos fueron contactados para la presente investigación, pero tanto representantes de Ciclopólis como de Cicleadas del Rey no contestaron a las invitaciones a colaborar en esta investigación.

Anexos

Anexo 1. Hitos ciclísticos en las ciudades del presente estudio



Hitos de Bici importantes en la ciudad de Quito (2013-2019)

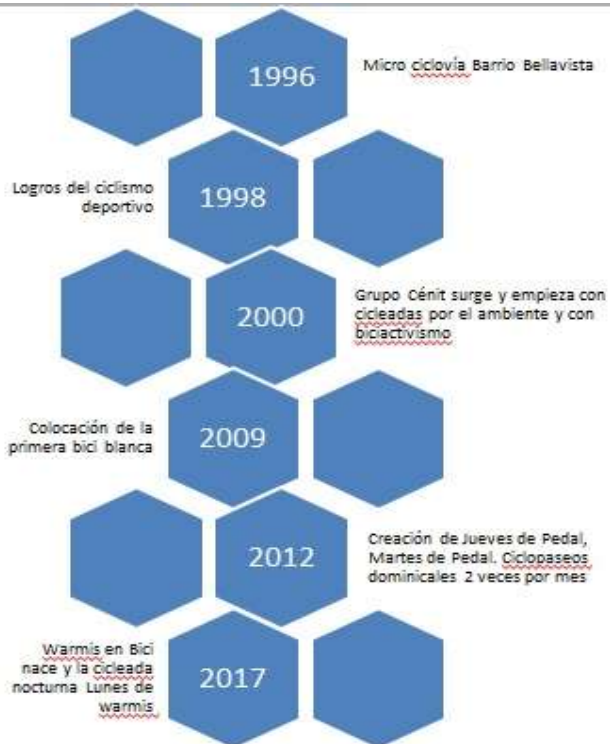


Hitos de Bici en la ciudad de Gye



Hitos de Bici en Cuenca

- 1990: Formación de BiciCuenca (ciclopaseo y ciclorutas nocturnas)
- 1992: Ciclopaseo Diario El tiempo
- 2005: Creación de la Fundación BICIÑAN
- 2008: Parques lineales para ciclistas y peatones
- 2012: Sede del VII Congreso de Red de Ciclovías Recreativas de las Américas
- 2018: Ciclovías en la ciudad
- 2019: Logros deportivos en BMX de Alfredo Campo
- 2019 Bicicleta pública Cuenca
- 2019: Ordenanza Movilidad Activa



Hitos Bici en Riobamba

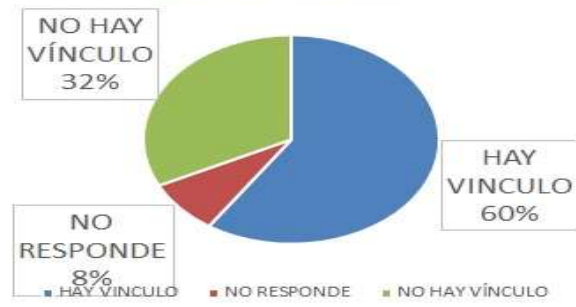


Respuestas de la encuesta online

Hitos en la ciudad de Quito



¿Hay algún vínculo entre ciclistas y ambientalistas?



Anexo 2. Encuesta Online

19/8/2019

Movimientos ciclistas y movimientos ambientalistas en el Ecuador

Movimientos ciclistas y movimientos ambientalistas en el Ecuador

Esta encuesta está dirigida a ciclistas en Ecuador. Es parte de una investigación de tesis de Maestría en Estudios Socioambientales, en Flacso Ecuador. Nos interesa conocer las relaciones existentes entre ciclistas y movimientos ambientalistas. Agradecemos tu tiempo. Si tienes cualquier duda, puedes escribirnos a: niquelalfi@flacso.edu.ec/ncuvi@flacso.edu.ec.

¡Gracias por tu colaboración!

***Obligatorio**

1. ¿Cuál es tu nombre? (opcional)

2. ¿Cuál es tu edad? *

Marca solo un óvalo.

12-18

19-25

26-35

36-45

46-55

56-65

>65

3. ¿Cuál es tu sexo? *

Marca solo un óvalo.

Hombre

Mujer

Prefiero no decirlo

4. ¿En qué ciudad vives? *

5. ¿Cuál es tu grado de escolaridad? *

Marca solo un óvalo.

Primaria

Secundaria

Estudiante universitario

Graduado de universidad

Posgrado

6. ¿En qué actividades te ayuda la bicicleta? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Movilizarte a tu lugar de trabajo/estudios
- Ir a hacer compras
- Asistir a reuniones sociales
- Pasear
- Deporte
- Todas las anteriores
- Otro: _____

7. ¿Has colaborado con alguna organización ambientalista? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

8. En caso de haber respondido afirmativamente, ¿Cuál es el nombre de la organización ambientalista?

9. ¿Pertenece o has pertenecido a algún movimiento/organización de ciclistas? ¿A cuál?

10. ¿Consideras que tu organización o movimiento de ciclistas, le interesa promover el cuidado del medioambiente? ¿Por qué? *

11. ¿Crees que desde que utilizas la bicicleta, te interesas en cuestiones medioambientales? ¿Por qué? *

12. ¿Estarías dispuesta/o a participar de cicleadas con motivos ambientales (por el día del ambiente, día del reciclaje, día de la Tierra, cambio climático, para mejorar la calidad del aire urbano, etc.)? ¿Por qué?

13. ¿Con que prácticas ecologistas te identificas? Se puede escoger varias opciones

Selecciona todos los que correspondan.

- Reciclaje
- Huertos urbanos
- Eficiencia de recursos naturales
- Cuidado de flora y fauna
- Reforestación
- Oposición a actividades extractivas
- Clasificación de desechos
- Disminución de desechos
- Otro: _____

14. ¿Cuál es tu opinión sobre la relación entre ciclistas y ambientalistas?

15. ¿Qué eventos o hitos han sido importantes para fomentar el ciclismo en tu ciudad?

16. Si deseas podemos enviarte los resultados de la presente investigación a tu correo electrónico.

Anexo 3. Entrevistas realizadas a representantes de movimientos/asociaciones de ciclistas que aceptaron la entrevista

Nro.	Código	Nombre	Edad	Cargo	Organización/ Movimiento	Tipo de organización	Ciudad	Fecha
1	Informante 1	Carlos Zurita	28 años	dirigente	Biciacción	ONG promover el uso de la bicicleta	Quito	27/05/2019
2	Informante 2	Luis Herrera	45 años	integrante	Andando en bici carajo	Minoría activa sin fines de lucro que promueve actividades alegres, irregulares, clandestinas, irreverentes y críticas en el uso del espacio público.	Quito	28/05/2019
3	Informante 3	Sofía Gordón	35 años	integrante activa por 8 años y referente en el movimiento	Carishina en bici	Colectivo de mujeres, con actividades queremos promover que seamos más mujeres movilizándonos libres y autónomas en las calles de Quito- Ecuador. También nos gusta disfrutar de los paisajes fuera de la ciudad.	Quito	30/05/2019
4	Informante 4	Laura Villacis	35 años	Fundadora	Ciudad en bici	Colectivo independiente sin fines de lucro de voluntarios para abrir espacios promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad	Quito	29/05/2019
5	Informante 5	Margarita Arias	55 años	fundadora	Fundación Biciñan	Camino en Bicicleta", fundación que promueve el uso de la bicicleta y la protección del medio ambiente.	Cuenca	31/05/2019
6	Informante 6	Jaime López Novillo	55 años	fundador	Bici Cuenca	Agrupaciones de personas que gustan del ciclismo para recorrer la ciudad o la provincia, sea en el día o en la noche. Los jueves el recorrido les toma aproximadamente una hora, no importa si el frío es fuerte o si la lluvia es permanente, la idea es que los	Cuenca	03/06/2019

Nro.	Código	Nombre	Edad	Cargo	Organización/ Movimiento	Tipo de organización	Ciudad	Fecha
						conductores “tengan conciencia que en la calle hay ciclistas”.		
7	Informante 7	Luis Vélez	45 años	dirigente	Guayaquil en bici	ONG promover el uso de la bicicleta	Guayaquil	04/06/2019
8	Informante 8	Dennis Maroto	43 años	dirigente	ONG AndarEQ	AndarEq integra conceptos de movilidad, sostenibilidad, inclusión y empoderamiento del espacio público basado en el derecho a la ciudad	Guayaquil	05/06/2019
9	Informante 9	Alberto Hidalgo	35 años	dirigente	Libre Actividad	colectivo ciudadano que promueve la bicicleta como un modo de transporte y realiza actividades para fomentar una movilidad sostenible en Guayaquil, Ecuador.	Guayaquil	06/06/2019
10	Informante 10	William López	45 años	dirigente	Grupo Cénit	Este grupo actualmente está conformado por profesionales, estudiantes y personas que tienen ideales y objetivos comunes que buscan promover y realizar actividades dirigidas al respeto, la conservación de la naturaleza y la cultura.	Riobamba	07/06/2019
11	Informante 11	Ximena Torres	40 años	fundadora	Warmis en bici	Deportivas	Riobamba	10/06/2019
12	Informante 12	Ricardo Camacho	51 años	dirigente	Biciunión	Organización encargada del encuentro nacional de ciclistas del Ecuador		11/06/2019

Anexo 4. Modelo de entrevista estructurada



Guía para la Entrevista Semiestructurada

Introducción

Buenos días/tardes/noches, mi nombre es Nataly Quelal y estoy realizando una investigación para la Maestría de Estudios Socioambientales de Flacso Ecuador, es sobre los movimientos ciclistas en el Ecuador, su historia y sobre sus relaciones con otro tipo de movimientos como los ambientalistas.

Solicito por favor tu autorización para grabar la presente entrevista con el objetivo de sistematizarla después, si es que no deseas que tu nombre aparezca en la tesis la puedo codificar para no colocar tu nombre directamente.

Preguntas

- 1) Puedes presentarte por favor ¿Edad? ¿Grado de escolaridad? ¿Cargo actual?
- 2) ¿Cómo empezaste a ciclar?
- 3) ¿Qué te llevó a involucrarte a la organización a la que perteneces? Por favor habla de esa organización y de los ciclistas-activistas, ¿Cuándo nació, cuáles son sus objetivos, su misión, y sus metas logradas hasta ahora? ¿Cuál es su historia? ¿Cuántas personas son? ¿En qué actividades les interesa participar? ¿Qué tipo de ciclismo prefieren? ¿Qué buscan con sus actividades?
- 4) Se dice que hay algunos eventos e hitos que son claves en el movimiento ciclista en cada ciudad, desde tu criterio y visión ¿cuáles crees que son esos hitos importantes que han marcado a la ciudad desde los años 90's hasta la presente fecha?
- 5) ¿Qué piensas del tema medioambiental? ¿Alguna vez tu organización ha articulado con movimientos ambientalistas? (estas a continuación solo hacerlas si no te responden en esa línea= ¿Han organizado rodadas temáticas en torno a temas ambientales? ¿Cuentan con fondos económicos para actividades que se destinen a promover la movilidad sustentable? ¿Cuál es su opinión de la relación entre ciclistas y ambientalistas? ¿Crees que la bicicleta ayuda a promover una cultura ambientalista?
- 6) Me gustaría seguir investigando sobre la temática, ¿conoces alguna persona que pueda aportar sobre la temática que me recomiendes?

¡Muchas gracias!

Observación: Esta es un guía semiestructurada para el desarrollo de las entrevistas. Sin embargo, agregamos algunas preguntas de acuerdo al contexto, al papel del entrevistado en el caso observado, al hilo de la entrevista, y la profundización de un tema específico y vital para entender más adecuadamente.

Anexo 5. Fotografías



Bicicleta pública en Cuenca, agosto 2019



Propaganda de las actividades de Warmis en Bici en Riobamba, julio 2019



Carishinas en Bici participando del Foro de Mundial de la Bici en Quito Ecuador, mayo 2019



Guayaquil, Libre Actividad en una protesta para tener ciclovías, agosto, 2019.

Referencias

- Albuja, María Gabriela. 2017. “¿Cicleando hacia la sustentabilidad? Análisis del Programa de Bicicletas Compartidas en Quito 2012-2016”. Tesis de maestría, FLACSO Sede Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/12438/2/TFLACSO-2017MGAB.pdf>.
- Altomonte, Hugo; Acquatella Jean, Arroyo Andrés, Canales Caridad y Jouravlev, Andrei. 2013. *Recursos naturales: situación y tendencias para una agenda de desarrollo regional en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL
- Augé, Marc. “Éloge de la bicyclette”. 2008. París: Editions Payot & Rivages
- ANT, Agencia Nacional de Tránsito. 2019. Reporte siniestros de tránsito diciembre 2019. https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo. 2011. “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. *Revista Transporte y Territorio* 4, 46-58. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004>
- Ballesteros, Jorge. 2014. “Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira”. Tesis de maestría en Estudios Urbanos Regionales Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/21878/10006354.2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Banister, David. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15 (2), 73-80
- Betts, Mitch. 1995. “The politicizing of cyberspace”. *Computeworld*, 29.
- Bianchi, Hernán. 2008. “Uso y movilidad de la bicicleta en la ciudad: Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta”. Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Boix, Josep Puig i. 1999. “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”. *Ecología Política*, No. 17: 37-43. https://www.ecologiapolitica.info/novaweb2/wp-content/uploads/2019/10/017_Puig_1999.pdf

- Brett, Jeanne & Behfar, Kristin & Kern, Mary. (2006). *Managing Multicultural Teams*. Harvard business review. 84. 84-91, 156.
- Caballero Romina, Franco Paúl, Mustaca Alba y Jakovcevic Adriana. 2014. "Uso de la bicicleta como Medio de Transporte: Influencia de los Factores Psicológicos. Una revisión de la Literatura.". *Psico*, 45(3): 316-327. <https://doi.org/10.15448/1980-8623.2014.3.17286>
- Carse, Katherin. 1994. 'Bicycling for Ladies', in *Cycle History: Proceedings of the 4th International Cycle History Conference*, pp. 107-12, Mill Valley, CA: Bicycle Books
- Castells, Manuel. 2003. *La era de la información: Economía, sociedad y cultura*. Tomo 2: El poder de la Identidad. España: Alianza. 2da Edición.
- CEPAL. 2013. *Recursos naturales: situación y tendencias para una agenda de desarrollo regional en América Latina y el Caribe*. Contribución de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe a la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños. Extraído desde: <http://www.CEPAL.org/es/publicaciones/recursos-naturales-situacion-y-tendencias-para-una-agenda-de-desarrollo-regional-en>
- Chávez, Marta y Gerardo Juárez. 2015. "Decisiones humanas, vulnerabilidad y desastres ambientales". *Revista Contactos Revista de Educación en Ciencias e Ingeniería*. 97, 37-49. <http://www2.izt.uam.mx/newpage/contactos/download/contactos97.pdf#page=39>
- Corbetta, Piergiorgio. 2007. "Uso de los documentos". En Corbetta, Piergiorgio *Metodología y técnicas de investigación social*. 375-404. McGraw-Hill: España.
- Cuvi, Nicolás. 2015. "Un análisis de la resiliencia en Quito, 1980-2015". *Bitácora Urbano Territorial* 25: 35-42.
- Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz Burne. 2014. *Ecologismo: ¿la estrategia fracasada del capitalismo?* Buenos Aires: Biblos.
- De Coninck, Heleen de, Aromar Revi, Mustafa Babiker, Paolo Bertoldi, Marcos Buckeridge, Anton Cartwright, Wenjie Dong, et al. 2018. "Strengthening and Implementing the Global Response". En: *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response*

to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty.

- Descola, P., 2003. *Antropología de la Naturaleza*. Colección biblioteca de Bolsillo, IFEA, Perú, número 19.
- IPCC Intergovernmental Panel on Climate Change. 2015. *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change*. United Kingdom and New York: Cambridge University Press.
- Eguiguren, Francisco. 2015. “¿Caminando a la movilidad urbana sostenible?: desafíos de la implementación de políticas en la ciudad de Quito.” Tesis de maestría, FLACSO Sede Ecuador. <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/8420>
- Eltit, Verónica. 2011. “Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco”. *Revista INVI* 72 (26), 153-184.
- El País, publicado el 09 de octubre de 2012, artículo en línea. “Vandana Shiva lanza un banco global para liberar el control de las semillas”.
https://elpais.com/sociedad/2012/10/09/actualidad/1349774953_616106.html
- Eriksson, Lars, Margareta Friman y Tommy Gärling. 2013. “Perceived attributes of bus and car mediating satisfaction with the work commute”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 47 (enero): 87-96. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.10.028>
- Espíndola, Marcela. 2018. “¿Quiénes quieren pedalear? La experiencia de la biciescuela de Ciclofamilia”. *Revista Transporte y Territorio* 19, 81- 97.
- Frame Arenivar, Madeleine. 2017. “El universo discursivo de las políticas públicas sobre el uso de la bicicleta e incidencia en la opinión pública en Quito, 2010-2014”. Tesis de maestría, FLACSO Sede Ecuador.
<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/1272>
- Freire, María José. 2015. “QUITO: La búsqueda de una política para el espacio público: evolución de la planificación del espacio público quiteño y análisis de políticas contemporáneas” Tesis de maestría, Universidad Politécnica de Cataluña.
<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/77446>
- Frers, Cristian. 2003. “¿El Ambientalismo... cómo un nuevo paradigma?” *Revista Ambiente Ecológico*. Edición 87, abril-diciembre 2003. http://www.ambiente-ecologico.com/ediciones/2003/087_02.2003/087_Columnistas_CristianFrers.php3

- Freyre, María Laura. 2013. “El capital social. Alcances teóricos y su aplicación empírica en el análisis de políticas públicas Ciencia, Docencia y Tecnología”, vol. XXIV, 47, pp. 95-118. <https://www.redalyc.org/pdf/145/14529884004.pdf>
- Gartor, Miriam. 2015. “El sistema de bicicletas públicas BiciQuito como alternativa de movilidad sustentable: aportes y limitaciones”. *Revista Letras Verdes* 18, 249-263.
- Globalwitness. 2020. “Defender el mañana”. Acceso 25 de agosto 2020. <https://www.globalwitness.org/es/defending-tomorrow-es/>
- Gómez, Lorduy Alfonso. 2013. “La Bicicleta como generadora de cambio cultural: Caso Holanda”. *Revista Aglala* 4 (1), 46-58.
- Gordón, Sofía. 2012. *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables*. Quito: Abya Yala; FLACSO Sede Ecuador.
- Holt, Richard. 1989: “Sport and the British: A Modern History”, Oxford: Clarendon.
- Horton, Dave. 2006. “Environmentalism and the Bicycle”. *Environmental Politics* 15 (1): 41-58. <https://doi.org/10.1080/09644010500418712>
- Illich, Iván. 1974. “Energy and equity”. New York: Harper and Row.
- INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2,4 millones de personas usaron la bicicleta en 2016. 17 de abril de 2017. <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/24-millones-de-personas-usaron-la-bicicleta-en-2016/>
- INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos. Módulo de Información Ambiental en Hogares, 2017. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Hogares/Hogares_2017/DOC_TEC_MOD_AMBIENTAL_ENEMDU%202017.pdf
- INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2019. Boletín técnico, N 01-2019-ESPND Módulo de Información Ambiental en Hogares ESPND, 2018. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Hogares/Hogares_2018/Boletin_AMB_MULT_2018.pdf
- Inglehart, R. (1977): *The silent revolution: changing values and political styles*. Princeton University Press, Princeton, NJ.

- Inglehart, Ronald. (1995). "Public Support for Environmental Protection: Objective Problems and Subjective Values in 43 Societies." *PS: Political Science and Politics* 28, no. 1: 57-72. Acceso 25 de agosto 2020. doi:10.2307/420583.
- Larrea, Daniel. 2015. "Cycling through social changes and counter movements". Tesis de maestría, Wageningen University.
- Leff, Enrique. 2004. *Racionalidad ambiental: la reapropiación social de la naturaleza*. México: Siglo XXI.
- Martínez Alier, Joan. 2004. *El ecologismo de los pobres. Conflictos ambientales y lenguajes de valoración*. Barcelona: Icaria/FLACSO
- Melucci, Alberto. 1984. *An end to Social Movements?*. *Social Science Information*, n° 4/5. Vol. 23. Londres: SAGE.
- Melucci, Alberto. 1999. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia* México: Colegio de México, Centro de Estudios Sociológicos.
- Mena Segura, Alexandra. s/f "Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito" [s.l.]: [s.n.]. [s.l.]. 26 p.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2014. "Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025". Informe del 30 de octubre de 2014. <https://es.calameo.com/read/000006297102a6f33ba37>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2014. "Diagnóstico de la Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial" (PMOT)". Informe del 30 de octubre de 2014. <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>
- Narváez Quiñónez, Iván. 2004. *Derecho ambiental y temas de sociología ambiental: conflictos socio-ambientales en el sector extractivo, enfoque político*. Quito: Librería Jurídica Cevallos.
- Neejer, Christine. 2011. "Cycling and women's rights in the suffrage press." Tesis de maestría, University of Louisville. <https://doi.org/10.18297/etd/1047>
- Noroña, Catalina. 2009. "De la Bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador"

- Tesis de maestría de maestría, FLACSO Sede Ecuador.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/1133/4/TFLACSO-2009CN.pdf>.
- Oleas Mogollón, Daniela y María Belén Albornoz. 2016. “La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014)”. *Letras Verdes*, No. 19: 24-44.
- Oleas Mogollón, Daniela. 2016 “¿Por qué se transformó el espacio público en la ciudad de Quito? estudiar desde el transporte alternativo, la transformación del espacio público en la ciudad de Quito”. Tesis de maestría, FLACSO Sede Ecuador.
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). 2009. Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. Unidad de nutrición, estilos de vida saludables y enfermedades no transmisibles, Organización Panamericana de la Salud, La Vía Recre Activa de Guadalajara, Facultades de Medicina e Ingeniería de la Universidad de los Andes, Bogotá Colombia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades.
https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIASmanual_espanol.pdf
- Orellana, Daniel, Carlos Zurita, Pablo Osorio y Elisa Puga. 2018. “Encuesta Nacional del Perfil del Ciclista” LactaLAB – Universidad de Cuenca y Fundación Biciacción.
<https://lactalab.ucuenca.edu.ec/perfilciclista/>
- Pachón, Alvaro. 1992. *El transporte en Bogotá, “situación actual y perspectivas para el futuro”*. Bogotá: Misión siglo XXI.
- Panel Internacional de Recursos (PIR). 2019. *Panorama de los Recursos Globales 2019: Recursos naturales para el futuro que queremos*. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
- Paz, Antonio. 2019. “Los desafíos ambientales de Ecuador para el 2019”. Mongabay Environmental News. 10 de enero de 2019. <https://es.mongabay.com/2019/01/desafios-ambientales-ecuador-2019/>
- Pereira, Elenita Malta. 2012. *Rachel Carson, ciência e coragem*. *Ciência hoje*, São Paulo, 50(296).
- Pessoa, L. y Taddei Neto, P. (1999). *Bicicleta, um meio de transporte alternativo*; en “Los desafíos frente a la congestión y el transporte público: Actas del X congreso

- latinoamericano de transporte público y urbano”. Caracas, Venezuela: Universidad Simón Bolívar; Universidad Central de Caracas.
- Pinto, Nataly, Frank Fuentes y David Alcivar. 2015. “La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas”, *Análisis marzo 2015*, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador.
- Pleyers, Geoffrey. 2018. *Movimientos sociales en el siglo XXI : perspectivas y herramientas analíticas*. Buenos Aires: CLACSO.
- Quichimbo, Sergio. 2019. “Estudio de la viabilidad del uso de la bicicleta como medio de movilidad alternativa en rutas preestablecidas en la ciudad de Cuenca”. Tesis de pregrado. Universidad Politécnica Salesiana-Sede Cuenca.
- Quintero, Julio. 2019. “El tranvía en la movilidad urbana sostenible y la gestión de ciudades: propuesta de línea de tren ligero en la Avenida Carrera 7ª en Bogotá D.C.” *Revista Transporte y Territorio* 21, 164-188.
- Ramírez, Sonia. 2017. “Factores que afectan el uso de la bicicleta como medio de transporte por parte de los estudiantes de la Universidad Francisco José de Caldas”. Tesis de grado para optar el título de Administración Deportiva. Colombia: Universidad Francisco José de Caldas. <https://repository.udistrital.edu.co/handle/11349/14612?show=full>
- Ramírez, Valentina y Jaime Antero. 2014. “Evolución de las teorías de explotación de recursos naturales: hacia la creación de una nueva ética mundial”. *Revista Luna Azul* 39, 291-313.
- Ramos, Oscar. 2018. “Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía”. *Revista Transporte y Territorio* 19, 35 - 56.
- Reinoso, Raúl. 2010. “Bicicleta urbana: por un medio de transporte digno y seguro”. *Páginas verdes*, 7(4), 22-55.
- Rinaldi, Javier. 2018. “El Biciactivismo en ciudades emergentes. El caso del Biciespacio en Posadas”. *Revista Transporte y Territorio* 19, 17- 34.
- Robles, Marco. 2010. “Hacia una movilidad sustentable en Quito: el potencial de la bicicleta como medio de transporte alternativo”. *Reverdeciendo políticas públicas, 1*, Quito: Grupo Faro / Ciclópolis.

- Rodríguez, Andrés. 2018. “Redes de comunicación y acción colectiva: análisis del uso de Facebook en organizaciones de ciclistas de Quito”. Tesis de maestría, FLACSO Sede Ecuador. <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/13594>
- Rogers, Richard. 2000. *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gilli.
- Romero, Alonso y Diosey Lugo. 2018. “El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas”. *Revista Transporte y Territorio* 19, 133-157. <https://doi.org/10.34096/rtt.i19.5329>
- Rozas, Patricio, Azhar Jaimurzina, Gabriel Pérez. 2015. *Políticas de logística y movilidad Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible. Volumen I*. Santiago de Chile: CEPAL
- Ruiz, José. 2018. *Bicicletas y vehículos de movilidad personal*. Andalucía: Policía Local de Andalucía. <https://www.calameo.com/read/00170232925fd7f387a9f>
- Salvador, Gustavo Alejandro. 2014. “Movimientos y organizaciones ambientales en el Ecuador y su praxis espacial”. Tesis para obtener el título de maestría en estudios socioambientales. FLACSO Sede Ecuador.
- Sánchez, Fernando. 2004. *El desarrollo productivo basado en la explotación de los recursos naturales*. Santiago de Chile: CEPAL
- Sanz, Alfonso, Christian Kisters y Marcos Montes. 2018. “Sobre espejos y espejismos en el auge de la bicicleta”. *Revista Transporte y Territorio* 19, 164-188.
- Shiva Vandana, entrevista en La Vanguardia, publicado el 17 de mayo de 2021, artículo en línea, <https://www.lavanguardia.com/natural/20210517/7459631/agricultura-industrial-dana-clima-destruye-biodiversidad.html>.
- Shiva, Vandana. y Maria Mies. 2004. *Miradas al Futuro, hacia la construcción de sociedades sustentables con equidad de género*. Compilado por Verónica Vázquez y Margarita Velázquez. México: Universidad Autónoma de México.
- Schumacher, Ernst Friedrich. (1963) *Small is Beautiful: A Study of Economics as if People Mattered* London: Abacus.
- Tobasura, Isaías. 2006. *Ambientalismos y ambientalistas. El ambientalismo Criollo a finales del siglo XX*. Manizales: Vicerrectoría de Investigaciones y Postgrados

- Touraine, Alain. 1965. *Sociología de la Acción*. Paris: Seuil
- Touraine, Alain. 1981. *The voice and the eye: an analysis of social movements*. Paris: Cambridge University Press
- Vasconcellos, Eduardo. 1996. Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexoes e propostas. Sao Paulo: Editoras Unidas.
- Vargas, Nellyce, Bustos, Cristina, Ordoñez Oscar y Melissa, Calle. 2017. “Uso y aprovechamiento de los recursos naturales y su incidencia en el desarrollo turístico local sostenible. Caso Pasaje”. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo* 13 (2), 206-217.
- Vigil, María Tardón. 2011. “Ecofeminismo. Una reivindicación de la mujer y la naturaleza”. *Revista El Futuro del Pasado* 2: 533-42.
- WCED (World Commission Environment and Development). 1987. *Our common future. The Brundtland Report*. Oxford: Oxford University Press.