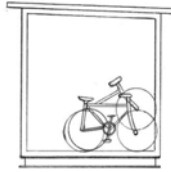


Alternativas: ¿Habitantes o ciudadanos?...Yo sigo como voy

por **Andrés Montalvo**
Maestría en Estudios Socioambientales
FLACSO—Ecuador
amontalvo@flacso.org.ec



Para muchos de nosotros, no es raro escuchar que Quito, actualmente, es considerada una de las ciudades latinoamericanas con mayor contaminación ambiental. La han comparado, nada más y nada menos, con las grandes metrópolis de la región, entre las que figuran la gran Bogotá, la enorme Buenos Aires y, por supuesto, el gigantesco México D.C. Mucho se ha especulado respecto al origen de la contaminación en la ciudad, incluso se habla de las particularidades geográficas de ella como “El” agravante de dicha polución y, sin duda, esto influye. Pero desde mi punto de vista, la contaminación ambiental en Quito está centrada en dos fuentes principales y recurrentes. Por una parte, está el parque automotor, y por otro la continua producción de residuos orgánicos e inorgánicos (basura) y su depósito en lugares que circundan la ciudad.

Sin duda, la segunda fuente, ha provocado importantes conflictos sociales, así como trastornos ambientales considerables, sin embargo, hoy quisiera referirme a la primera, pues como quiteño, y ciclista urbano, la emanación de gases contaminantes, el ruido, el tránsito, la invasión del espacio público y la vialidad, provocados por el crecimiento estrepitoso del mercado automotriz salta a la vista.

Según la CORPAIRE, actualmente, en Quito circulan más de 270 000 autos (uno por cada tres personas aproximadamente), de los cuales el 94% corresponde a vehículos particulares, que solo transportan al 20% de la población capitalina. Esta cantidad de automotores, públicos y privados, ocupan casi el 85% del espacio vial y contribuyen en un 90% a la polución atmosférica de la ciudad capital.

Frente a este escenario, se han desplegado múltiples esfuerzos por manejar y minimizar los impactos causados. Posiblemente, entre los que cabe rescatar, se puede mencionar la creación de los corredores longitudinales (Trole, Ecovía, Metrobus), vías destinadas a transportar en lapsos cortos de tiempo a gran cantidad de gente en vehículos “ecológicos”; y el monitoreo periódico de las emisiones de gases contaminantes en vehículos e industrias públicas y privadas.

A pesar de ello, sin querer sonar pragmático o retórico, pareciera que dichos esfuerzos resultan aislados al tratar de contrarrestar un problema que nos ataca por todos los frentes y nos atañe a todos. En este sentido, es necesario difundir propuestas ciudadanas alternativas que permitan construir ciudad - espacio creado para sus habitantes - desde una perspectiva participativa, incluyente y democrática.

Así hace, poco más de, diez años, un grupo de ciclistas urbanos se “toman” las calles de Quito con el fin de promover el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte y exigir respeto ante la movilidad de los ciudadanos en el espacio público. De este movimiento se desprende la institucionalización del “Ciclopaseo Integrado de Quito”, un evento recreacional que tiene lugar cada 15 días (domingos), alberga a más de 45 000 ciudadanos y recorre toda la urbe longitudinalmente.

Con tal alcance, y después de casi cinco años, es evidente que no solo se ha posicionado el uso de la bicicleta como ese vehículo de movilidad más amigable con el ambiente, deferente e incluyente, sino que se ha construido un espacio de interacción humana, participación ciudadana e integración familiar.

Sin embargo, creo que no basta con delimitar el radio de acción de la bicicleta en tiempo y espacio. Debe entenderse que la “bici” no solo moviliza, sino que representa un instrumento de reconocimiento con la ciudad y su gente; genera cultura e identidad pues nos permite re-apropiarnos de lo nuestro; democratiza la utilización del espacio público; colectiviza y solidariza con el otro.

Paralelamente, es vital que las políticas públicas generadas por autoridades y representantes de la ciudad apunten a la creación de la *cuidad para la gente*, donde el tratamiento del espacio público no se limite al mejoramiento del tránsito vehicular, sino que vinculen proyectos individuales y colectivos de urbanización y participación que respondan a expectativas ciudadanas. Insisto, la preocupación y solución frente a la contaminación ambiental nos concierne a todos.