

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO

CARRERA: GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: LICENCIADA EN
GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE

TEMA

CICLISTAS URBANOS: NUEVA EXPRESIÓN DE LUCHA SOCIAL Y SU
PROPUESTA PARA LA MOVILIDAD ALTERNATIVA, COMO APORTE AL
DESARROLLO LOCAL DE QUITO

AUTORA:

DENIS ELIZABETH VALENCIA FLORES

DIRECTORA:

MARÍA FERNANDA SOLÓRZANO GRANADA

Quito, enero del 2015

**DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD Y AUTORIZACIÓN DE USO
DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, autorizo a la Universidad Politécnica Salesiana la publicación total o parcial de este trabajo de titulación y su reproducción sin fines de lucro.

Además, declaro que los conceptos, análisis desarrollados y las conclusiones del presente trabajo son de exclusiva responsabilidad de la autora.

Quito, enero del 2015

Denis Elizabeth Valencia Flores

C.I. 1716177579

DEDICATORIA

Este trabajo, y lo que soy como ser, lo dedico a mi madre, por ser mi ejemplo de vida, porque con su humildad y buen corazón me enseñó que el amor no tiene límites y si hay amor en la vida, todo es posible. A mí amado esposo por ser mi compañero y mi apoyo en todo momento, a mi familia de sangre y del corazón, quienes incondicionalmente me han dado una mano cuando lo he necesitado.

A todos y todas quienes de una u otra forma aportaron para que este final feliz lo podamos vivir aquí y ahora.

¡Gracias por todo!

Denis Elizabeth Valencia Flores

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento a la Universidad Politécnica Salesiana por ofertar esta carrera tan interesante e inspiradora. Durante el tiempo de estudiante, he conocido muchas personas que con sus experiencias han retroalimentado la teoría que encontré en los libros, ha sido un verdadero placer estudiar con todos mis compañeros, compañeras, profesoras y profesores, han sido una inspiración y motivación para finalizar esta carrera y caminar en esta vida siendo un aporte, para que con cada granito de arena, podamos repensar y construir un mundo más solidario para todas y todos. El conocimiento de las diferentes realidades a nivel mundial y local es indispensable para tener argumentos y luchar por las causas justas. Ha sido la mejor carrera que podría haber escogido como camino de vida. ¡Gracias!

Gracias por todo el apoyo y paciencia a mi tutora María Fernanda Solórzano, su valioso tiempo, sugerencias y aportes para que este trabajo sea posible.

A todos los colectivos que fueron parte de esta investigación por abrirme sus puertas y compartir sus procesos y experiencias para este trabajo.

Al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Secretaria de Movilidad por el apoyo con información y entrevistas.

A todas y todos, quienes de una u otra manera, formaron parte de este trabajo.

Denis Elizabeth Valencia Flores

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1	
MARCO TEÓRICO	10
1.1 Sobre desarrollo.....	10
1.1.1 Desarrollo sostenible o desarrollo sustentable	12
1.2 Movilidad urbana	14
1.2.1 Transporte no motorizado - TNM	16
1.3 Colectivos ciudadanos pro TNM.....	17
1.4 Participación ciudadana	18
CAPÍTULO 2	
GENEALOGÍA HACIA LA POLÍTICA PÚBLICA.....	21
2.1 Leyes vigentes en el 2003.....	21
2.2 Convenio firmado en el año 2003.....	22
2.3 Resolución A002	24
2.4 Convenio firmado entre el Municipio DMQ, la Policía Nacional del Ecuador y la Fundación Biciacción 2006.....	26
2.5 Acta de terminación de convenio por mutuo acuerdo entre Municipio DMQ y Fundación Biciacción.....	27
2.6 Convenio de cooperación entre el Municipio DMQ y la Fundación Ciclópolis	27
2.7 Movilidad Sustentable el nuevo reto de Quito. Pacto para la Movilidad.	29
2.8 Ordenanza 221 – Sistema de estacionamiento del Municipio DMQ.....	32
2.9 Nueva Constitución Ecuador 2008.....	33
2.10 Ordenanza 3746 - Normas de Arquitectura y Urbanismo	34
2.11 Ordenanza 268 – Promoción Vehículos No Motorizados.....	34
2.12 Plan Nacional del Buen Vivir PNBV	37
2.13 Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 – PMM.....	39
2.14 Plan de Gobierno para el DMQ	44
2.15 Convenio de cooperación entre Municipio DMQ y Fundación Ciclópolis para la realización del Ciclopaseo semanal.....	46

2.16	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	48
------	---	----

CAPÍTULO 3

COLECTIVOS URBANOS Y SUS APORTES CIUDADANOS	52
3.1 Participación ciudadana y su incidencia en la política pública.....	52
3.2 Fundación Biciacción - Ecuador	54
3.3 Colectivo Ciudadano Quito para Todos.....	56
3.4 Fundación Ciclópolis.....	57
3.5 Colectivo Andando en Bici Carajo	58
3.6 Colectivo Carishina en Bici	62
3.7 Colectivo Ciclistas Urbanos de Quito	64
3.8 Asociación de Peatones de Quito.....	65
3.9 ¿Existen más colectivos ciudadanos?.....	66
3.10 ¿Qué visión existe desde las autoridades sobre la participación ciudadana para la construcción de las políticas públicas a favor del TNM? ...	67
3.10.1 Administración Paco Moncayo.....	67
3.10.2 Administración Augusto Barrera	68
3.10.3 Administración Mauricio Rodas	71
3.11 Análisis de la participación	72
3.12 Análisis sobre convivencia entre ciudadanos.....	75
3.13 Análisis sobre los ciclistas urbanos como “nueva expresión de lucha social”	77

CAPÍTULO 4

INTERPRETACIÓN DE LA PROPUESTA DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO ACTUAL.....	79
4.1 Contextualización para trabajar el desarrollo en las ciudades.....	79
4.2 La movilidad clave para el desarrollo de la ciudad.....	80
4.2.1 La visión de movilidad desde la administración municipal.....	81
4.2.1.1 Transporte Público	81
4.2.1.2 Transporte Privado	82
4.2.1.3 Transporte No Motorizado	84
4.2.2 Visión de movilidad desde los colectivos ciudadanos	85
4.2.2.1 Transporte Público	85

4.2.2.2 Transporte Privado	85
4.2.2.3 Transporte no motorizado	86
4.3 En síntesis “la propuesta actual”	88
4.4 Lineamientos Básicos para articular la “propuesta dispersa”.....	89
4.4.1 Propuesta básica para las instituciones públicas.....	90
4.4.2 Propuesta básica para fortalecer los colectivos ciudadanos.....	92
CONCLUSIONES	102
LISTA DE REFERENCIAS	107

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Resumen genealogía de la política pública para el TNM.....	50
Tabla 2 Resumen de convivencia entre peatón - ciclista y conductor.....	76
Tabla 3 Partición modal de los viajes a inicios del 2011	80

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Relacionamiento gobierno local - sociedad civil	75
--	----

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Preguntas para entrevistas semiestructuradas	111
Anexo 2 Diario de campo.....	116

RESUMEN

Esta investigación es un aporte más al conocimiento académico sobre la importancia de la bicicleta y la caminata como opción real de transporte sustentable. En el primer capítulo, se dará a conocer los conceptos con los cuales este trabajo se alinea; en el segundo capítulo, según la información que se logró recolectar, damos a conocer las políticas públicas, pactos y convenios a favor del transporte no motorizado, generados a partir del año 2003; el tercer capítulo, trata sobre algunos colectivos ciudadanos que se han conformado en este periodo y que han generado propuestas, acciones e incidencia política a favor de esta opción de transporte en Quito; en el cuarto capítulo, interpretaremos la propuesta de TNM que existe en la actualidad, vista desde el Municipio y desde los colectivos ciudadanos, además se dará a conocer, gracias a todos los aportes en las entrevistas y a propuestas desde la ciudadanía, unos lineamientos básicos que se deberían tomar en cuenta para seguir construyendo y fortaleciendo los canales de diálogo entre los colectivos ciudadanos, con el fin de que estas acciones o iniciativas, en conjunto o separadas, se puedan articular y fortalecer desde un objetivo en común y que por medio de herramientas como la comunicación y la participación política se pueda construir un actor fuerte, que represente las necesidades y derechos de los actores no motorizados, a la movilidad y al espacio público.

ABSTRACT

This investigation is another contribution to the academic knowledge about the importance of the bicycle and the pedestrian as a real option for sustainable public transport. The first chapter presents the concepts with which research is aligned. In the second chapter, according to the information, which was possible to collect, we indicate the public policies, covenants and agreements on behalf of Non-Motorized Transport (NMT), generated in 2003. The third chapter is about various citizen groups that have been conformed in this period and have generated proposals, actions and advocacy in favor of this option of transportation in Quito. In the fourth chapter, we interpret the proposal about NMT that exists in the actuality, seen from municipality and the citizen groups. It also shows, thanks to all the contributions in interviews and proposals from citizens, basic guidelines that should be taken into account to continue building and strengthening channels of dialogue between citizens groups, so that these actions or initiatives together or separate, can articulate and strengthen a common goal and using tools such as communication and political participation it would be possible to build a strong voice, representing the needs and rights of non – motorized actors related with mobility and public space.

INTRODUCCIÓN

Siendo la crisis ambiental una preocupación mundial en la actualidad, se ha identificado que las principales causas de contaminación están relacionadas con las actividades, procesos o comportamientos humanos, económicos, sociales, políticos y culturales que han generado daños al medio ambiente y son irreversibles, por lo que muchas organizaciones, movimientos sociales e individuos se han logrado sostener en la lucha por una causa en común, que es la vida y por lo tanto, el ambiente.

En las grandes ciudades esta crisis ambiental se pronuncia de diferentes maneras. En el caso de Quito, por un lado, el sueño de desarrollo económico, ha conllevado a la desconexión del tema ambiental, cultural, social, centrándose así en lo político – económico; lo que ha direccionado a la ciudad a la complejidad. Por otro lado, la mala distribución de la riqueza tiende a convertirse en migración, campo – ciudad, desproporcionando el espacio – territorio y concentrando y centralizando los servicios básicos, perfilando en la idea de desarrollo convencional de la extracción, acaparamiento y acumulación.

Pensando en desarrollo y lo que esto significa en las ciudades principales, podemos abarcar el tema de la movilidad, ya que los centros urbanos deben movilizarse para producir lo más rápido y mejor posible. La ciudad de Quito, tiene graves problemas de congestión que ocasionan pérdidas económicas, contaminación acústica y de aire que ocasiona graves afecciones a la salud, afectando directamente a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y conduciendo hacia la pérdida de habitabilidad de Quito.

Según Barrera (2009), ex alcalde de Quito:

Los estudios realizados en el año 2008, demuestran que los viajes en transporte público están disminuyendo en el 1.4% anual y los vehículos privados se incrementan en la misma proporción. Si se mantiene esta tendencia al año 2025, el 60% de los viajes se realizarán en transporte

individual y 40% en transporte público. De mantenerse estos índices, Quito sería invivable debido a la sobre-ocupación de la red vial.

El DMQ requiere modificar integralmente el sistema de movilidad y las reglas de juego del transporte. De seguir las actuales tendencias, no se reducirá la congestión vehicular, la pérdida de tiempo y recursos de los ciudadanos en transporte, tampoco se mejorará la calidad del aire del área metropolitana; al contrario, la tendencia es la colapso.

En Quito el 90% del espacio público está destinado al transporte particular y tan sólo el 25% de los habitantes son usuarios de esta forma de transporte, mientras que; el 75% se moviliza en transporte público, vehículos no motorizados y a pie. Además que, el 60% de las muertes ocurridas en Quito son causadas por arrollamientos y el 35% por choques. En los últimos años los accidentes de tráfico se incrementaron anualmente en el 15% en relación directa al crecimiento del parque vehicular (2 veces mayor a la tasa de crecimiento) del parque automotor.

Por su parte, Fundación Natura (2004), menciona que en Quito, el mayor contaminante de aire es el automóvil. El 80% de la contaminación existente es producida por el parque automotor, cada automóvil promedio emite a la atmósfera cinco toneladas de CO₂ al año (considerada no tóxica, pero una de las causantes principales del efecto invernadero), además de otras sustancias tóxicas como plomo, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, dióxido de azufre, los hidrocarburos, benceno, y el ozono a ras de tierra producido por la reacción de los gases con la luz del sol.

El monóxido de carbono afecta al sistema nervioso y produce desórdenes cardíacos; el óxido de nitrógeno reduce la función pulmonar y las defensas; produce la lluvia ácida y contribuye al efecto invernadero; el ozono es riesgoso para los asmáticos; las partículas minerales entre ellas el dióxido de azufre, provocan cáncer, enfermedades cardíacas y respiratorias; el benceno provoca la leucemia y cáncer, el plomo afecta el sistema nervioso y sanguíneo y daña el cerebro a los niños; los hidrocarburos

producen somnolencia, irrita los ojos, tos (De la Cueva, 1996 citado en Hurtado, 2004) de manera que es claro el problema de salud pública que genera la movilidad que da prioridad al vehículo o transporte privado.

En el 2008 se aprobó la nueva constitución para el Ecuador, la primera constitución en el mundo que ha cedido derechos a la madre naturaleza, proponiendo al país un Sumak Kawsay, término que proviene de la lengua ancestral Kichwa, y se la reconoce como Buen Vivir. En el Plan Nacional del Buen Vivir - PNBV, se describen doce objetivos fundamentales que deben ser adoptados por cada una de las instituciones públicas en su planificación, como camino para lograr el desarrollo sostenible del país, como se menciona en el Plan Nacional Buen Vivir en el Objetivo 7 (2009) “Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental, territorial y global”.

En Quito, tomando en cuenta este modelo de desarrollo propuesto a partir de la Constitución de Montecristi 2008, y atendiendo a las necesidades de la sociedad quiteña en cuestión ambiental, el ex alcalde Barrera, presentó su propuesta en el Plan de Gobierno, el cual dio a conocer las diferentes directrices para impulsar “una ciudad para la vida, en un territorio democrático, solidario, progresista, multicultural, sustentable y seguro para sus habitantes” (Barrera, 2009).

Para Hurtado (2014) la construcción de este Plan de Gobierno, específicamente la sección de movilidad, ha sido una construcción colectiva, muchos aportes han provenido de procesos ciudadanos como el Pacto de Movilidad en el año 2007, el cual ha sido el avance más significativo en movilidad, en el que se propone una visión integral para la construcción de ciudad, dando prioridad al peatón en la pirámide de los medios de transporte y compartiendo su postura de una ciudad sustentable y sobre todo para la gente.

Este Pacto de Movilidad fue iniciativa de la sociedad civil y firmado por diferentes organizaciones, instituciones públicas y privadas, peatones, colectivos urbanos,

medios de comunicación, entre otros. Para después, con esta visión elaborar el “Plan Maestro de Movilidad - PMM” desde la administración municipal, el cual permita planificar y ejecutar las acciones hacia una la movilidad sustentable en Quito, dando prioridad al mejoramiento del transporte público e invirtiendo en infraestructura, seguridad y promoción para el transporte no motorizado - TNM (peatones y ciclistas) (PMM 2009 - 2025, 2009).

A partir del año 2008, en la Administración de Augusto Barrera, tomando en cuenta la situación de congestión en la ciudad y la contaminación del aire, se trabajó en la construcción de ordenanzas que promueven el uso de TNM y ordenanzas de restricción al uso irracional del auto privado, como por ejemplo:

- La Ordenanza 221 (2007), sobre “Sistema Público de Estacionamiento”, misma que da a conocer en uno de sus artículos que las recaudaciones serán para inversión en la promoción de la circulación peatonal y ciclista “El fondo de incentivo a la circulación peatonal ciclística y de apoyo a la descongestión vehicular en el DM Quito, se destinará de manera exclusiva para la creación, rehabilitación y mantenimiento de áreas integrantes del sistema de circulación peatonal y ciclística”.
- La Ordenanza 268 (2008), mediante la cual se incluye una sección en el capítulo II del título V, del libro segundo, del código municipal, referente a la promoción de vehículos no motorizados dentro del DMQ.
- La Ordenanza 305 (2010), que trata sobre “Sistema Público de Restricción Vehicular Pico y Placa” en donde el Art. 473 (4) dice “(...) Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferiblemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada.

Ahora bien, en el año 2003 fue el inicio de los Ciclopaseos Integrados como actividades recreativas no motorizadas (ciclismo, caminata, trote), iniciativa de Fundación Biciacción, en aquel entonces según el Municipio DMQ (2003), la única organización de su tipo en el DMQ, que tenía la experiencia y capacidad institucional para promover conjuntamente con el Municipio la ejecución del proyecto, y luego coordinada por Fundación Ciclópolis. Esta acción fue apoyada por el Municipio del

DMQ, mismo que cedió el espacio público para la ejecución del proyecto. Al inicio el ciclopaseo fue una actividad que se realizaba el tercer domingo de cada mes, y con una distancia corta de aproximadamente 10km. Actualmente, y gracias a la acogida de la ciudadanía, se la realiza cada domingo con una presencia de más de 50.000 personas, con una distancia de 35km aproximadamente, según Ciclópolis, institución organizadora de la actividad (Puente, 2013).

El transporte no motorizado (TNM), se ha evidenciado en Quito, más que como una solución a la problemática de movilidad que se vive en la ciudad, como una alternativa de transporte, aunque Quito tienen una topografía irregular, el ciclopaseo comprobó que es posible transportarse, de norte a sur, sin ningún inconveniente.

La poca costumbre de ver ciclistas en las calles se ha manifestado en la incomodidad al momento de apostarle a la convivencia entre conductores de vehículos motorizados, no motorizados y peatones. Pese a esta realidad, y a partir de la peatonización del centro histórico y el inicio del ciclopaseo, se han conformado colectivos de activistas, grupos de usuarios o tiendas que ofrecen servicios o venta de bicicletas que de una u otra forma se han pronunciado como pros del uso de transporte no motorizado en la cotidianidad de la ciudad.

Según Briceño (2009)

Los colectivos de ciclistas urbanos son quienes usan la bicicleta por la ciudad, pero que además están organizados o pertenecen a agrupaciones reivindicativas de este medio de transporte. Está claro que no todas las personas que andan en bicicleta cotidianamente son activistas, aunque sin proponérselo puedan estar aportando a la “lucha” de otros que sí son activistas.

Así, aproximadamente existen 14 organizaciones dedicadas a la promoción del transporte no motorizado: Fundación Biciacción, Fundación Ciclópolis, Asociación de Peatones de Quito; Colectivos de Activistas y Empresas como: Carishina en Bici,

Andando en Bici Carajo, Al Sur en Bici, Ciclistas Urbanos de Quito, Sendas, HellBikers. Cicleadas el Rey, Cikla, Pedal Extreme, Walkbikes, Quito Pedal, entre otras. Además páginas en redes sociales como “Quito yo me Apunto”, “Respeto al Ciclista”, “El Pueblo Biciletero Ec”, “El Quito que Queremos”, “El Quito que no Queremos”, entre otros.

Además de estos colectivos ciudadanos, la migración interna, ha conglomerado otros grupos no motorizados, que según el Diario El Comercio (2012) en su mayoría son provenientes de provincias como Cotopaxi, Imbabura, Chimborazo, Manabí y Loja, según el censo 2010 el 35% de la población de Quito son migrantes internos, que por las pocas oportunidades que se ofrece en el campo, la ausencia de servicios básicos o educación, han tenido que migrar a las grandes ciudades en busca de un mejor futuro, aunque discriminados, y en muchos casos maltratados, se han logrado organizar como microempresas. Estos grupos no motorizados no han sido visibilizados pero están aportando a la dinámica de la economía de la ciudad con su trabajo como estibadores (cargadores), tricicleros, cuidadores, vendedores de alimentos, heladeros, graniceros, entre otros. Estos actores también se transportan por las calles de Quito, y han sido beneficiarios directamente o indirectamente de las ciclovías.

Todos estos actores no motorizados, fundaciones, colectivos de ciclistas, peatones, tricicleros y grupos ciudadanos en las redes sociales, han impulsado diferentes actividades y acciones, que directa o indirectamente, promocionan el uso del TNM y exigen infraestructura y seguridad para la libre movilidad. En muchos de los casos, han sido acciones dispersas, pero que a la vez han sido un aporte para sumar presencia y demanda del transporte no motorizado, no sólo como alternativa de movilidad sino como aporte a la dinámica del desarrollo económico de la ciudad.

Por otro lado, las muertes de ciclistas ejerciendo su derecho a la movilidad, fue el detonante para que de cierta forma, esta promoción del TNM se convierta en demandas más concretas como justicia, seguridad, concientización, promoción e infraestructura para el TNM, los cuales fueron pronunciados por medio de plantones, manifiestos, reuniones con las autoridades, activismo, entre otras; además que se

pronuncian a favor de la construcción de una ciudad más amable, incluyente y solidaria.

Como respuesta a estas y otras demandas y según los acuerdos con la sociedad civil, se realizaron varias acciones por parte del Municipio de DM. Quito para promocionar el uso de la bicicleta como estrategia contra la congestión, las cuales son: la BiciQ y las ciclovías, la señalética en lugares para entrenamiento, campañas de comunicación, y por otro lado, para desincentivar el uso del automóvil, con medidas restrictivas como el Pico y Placa o el Sistema de Estacionamiento Público.

A partir de las entrevistas a algunos líderes no motorizados (2014), se coincide en cierta afirmación, que ha sido una lucha de más de diez años de trabajo, con propuestas concretas presentadas al Municipio del DMQ y que, en algunos casos, se han ejecutado de forma parcial, pero que finalmente ha sido de mucha utilidad para poder lograr lo que existe actualmente a favor del uso de la bicicleta.

De tal manera que, en esta investigación se pondrá en evidencia el trabajo en conjunto realizado entre la sociedad civil organizada y el Municipio de DMQ, de esta forma se dará a conocer el panorama actual de la movilidad alternativa no motorizada en la ciudad, para así llegar a la interpretación de la propuesta de TNM y al planteamiento de lineamientos que fortalezcan la misma. Todo esto con el fin de aportar al conocimiento en el campo del TNM en el contexto urbano.

Así, para el desarrollo de esta investigación se han planteado los siguientes objetivos:

Objetivo general

- Aportar al conocimiento académico en el campo del transporte no motorizado en el contexto urbano.

Objetivos específicos

- Analizar las políticas públicas sobre el transporte no motorizado del Distrito Metropolitano de Quito

- Interpretar la propuesta de transporte no motorizado de los colectivos de ciclistas urbanos de Quito.
- Proponer lineamientos para el transporte no motorizado, aplicables en Quito.

Para lograr los objetivos planteados para esta investigación, será importante conocer cuál ha sido la trayectoria como colectivos ciudadanos y de qué forma han incidido en la política pública, generada desde el Municipio de DM Quito, para abrir espacios a la ciclista y al peatón, en la planificación y el presupuesto municipal.

Por otro lado, será interesante también conocer sobre las experiencias en otras ciudades, en donde la bicicleta y la caminata han formado parte de la solución a la problemática de la movilidad, para de esta forma, y tomando en cuenta la realidad de Quito, proponer unos lineamientos básicos, al final de esta investigación, como aporte para el fortalecimiento de la propuesta de movilidad alternativa no motorizada en Quito.

Método y herramientas metodológicas

El desarrollo y análisis de esta investigación será a través del método cualitativo, basado en información secundaria por medio de la revisión bibliográfica. También se contará con información primaria lograda por medio de entrevistas (ver preguntas en anexo 1) a: Fundación Biciacción, Fundación Ciclópolis, Colectivo Andando en Bici Carajo, Carishina en Bici, Ciclistas Urbanos de Quito y la Asociación de Peatones de Quito. Por otro lado, se realizó dos entrevistas a funcionarios del sector público. Además, se analizarán documentos oficiales de la municipalidad como ordenanzas, resoluciones y convenios.

Así mismo, se retomará la herramienta de investigación, observación participante (guía de campo en anexo 2), con la cual se dará a conocer la percepción desde el usuario cotidiano que no pertenece a un colectivo ciudadano, pero que se beneficia del servicio de bicicleta pública y las ciclovías. El análisis será de carácter sincrónico e inductivo.

Esquema capitular

Finalizamos esta introducción con el resumen del esquema capitular. Este trabajo será dividido en cuatro capítulos más las conclusiones, que trataran en síntesis de:

Primer capítulo

Este capítulo presentará el marco conceptual sobre: desarrollo, movilidad, movimientos sociales y participación. Mismos conceptos, que permitirán conocer el panorama sobre la situación del transporte no motorizado en el modelo de desarrollo actual y la incidencia de la participación en la construcción de políticas públicas.

Segundo capítulo

En este capítulo se dará a conocer la normativa que apoya el discurso de movilidad sustentable para Quito, además que se visibilizará la participación de la ciudadanía para la construcción de estas políticas.

Tercer capítulo

En este capítulo se presentará la información recolectada, por medio de las entrevistas, a miembros de colectivos ciudadanos. Se relatará su conformación, sus actividades, acciones, su nivel de incidencia en la política, etc. También se dará a conocer las posiciones desde la municipalidad.

Cuarto capítulo

Este capítulo será una síntesis de la información de los capítulos anteriores, para analizar la supuesta propuesta de movilidad que existe en la actualidad. Para después con este análisis, más los aportes de los actores, servicios públicos y los personales, proponer unos lineamientos básicos para fortalecer la acción a favor del TNM.

Conclusiones

Cerramos esta investigación con las conclusiones personales sobre este proceso.

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO

1.1 Sobre desarrollo

Para empezar el viaje investigativo será muy importante conocer sobre los diferentes conceptos que se manejan en esta investigación, uno de estos pilares es la categoría “desarrollo”, existen diferentes etapas de este término, desde la fuerza con la que salió en sus inicios, su visión homogeneizante y su intención, bien lograda, de hacerla permanente y a nivel mundial, hasta llegar al actual debate y su crítica. La realidad mundial ha invitado a la academia que abra el diálogo y el debate sobre el desarrollo visto como modelo económico desde su teoría y su praxis, para así, construir una visión de desarrollo más a fin a los cambios y las necesidades de la humanidad y del mundo.

El término “desarrollo”, etimológicamente está compuesto por el prefijo *des* que significa inversión de una acción y arrollo de envolver o enrollar por lo que el término es una derivación de desenrollar. Desde los inicios de la posguerra el término “desarrollo” ha sido entendido como la condición social dentro de un país, las oportunidades de la población con respecto a cubrir sus necesidades básicas, como son: empleo, salud, educación y vivienda. De esta manera se concibió al término desarrollo como sinónimo de crecimiento económico.

Tanto así que, para poder hablar de “desarrollo” necesariamente se debe referir al término “subdesarrollo”, mismo que según Esteva (1996) fue utilizado por primera vez a finales de la segunda guerra mundial por el entonces presidente elegido de los Estados Unidos, Harry S. Truman, el 20 de enero de 1949, en su discurso inaugural, en el cual dijo “debemos emprender un nuevo programa audaz que permita que los beneficios de nuestros avances científicos y nuestro progreso industrial sirvan para la mejoría y el crecimiento de las áreas subdesarrolladas”.

Partiendo del conocimiento sobre ambos términos, se afirma que el desarrollo y el subdesarrollo son términos creados para caracterizar las distintas realidades sociales

de los países o regiones, y que imprime el sello, que enfatiza en las distintas relaciones, de la subordinación, exclusión y desigualdad.

El subdesarrollo, se convirtió en un término que direccionó diferentes “realidades” hacia un objetivo genérico, que por su condición de pobreza y necesidad de “desarrollo” siguió un solo camino, el cual buscaba crecimiento económico, ya que al parecer ésta era la única manera de contrarrestar la pobreza. Lastimosamente, como la idea de desarrollo quedó, atada al crecimiento económico, quedaron subordinados los temas del bienestar humano, ya que se consideraba que la desigualdad y la pobreza se resolverían esencialmente por medios económicos (Gudynas, 2011).

Existen varias teorías del desarrollo que nos guían sobre la historicidad que el mundo ha recorrido, para llegar a cuestionar y reflexionar sobre el tipo de desarrollo que se vive a nivel mundial y que está llegando a sus límites. La extracción de recursos naturales, la explotación, la contaminación, la acumulación, entre otros, han sido los principales factores para que se busque una alternativa al desarrollo convencional, misma que cuestiona el nivel de consumo de los países desarrollados y la extracción sin medida de los recursos, lo que pone en riesgo la existencia humana.

Han existido a lo largo de este proceso algunos encuentros internacionales en los cuales se ha tratado sobre el declive del desarrollo y su visión unidireccional económica. Ha empezado el debate desde la Conferencia de las Naciones Unidas realizada en Estocolmo en 1972, luego en la Cumbre de la Tierra en Rio de Janeiro en 1992, la Cumbre sobre Desarrollo Sustentable en Johannesburgo en 2002 y la reciente Cumbre sobre Desarrollo Sostenible Rio+20 en Brasil en 2012.

El debate y la crítica al modelo de desarrollo económico mundial se ha dirigido a tratar sobre el desarrollo sostenible, buscando redefinir, según el documento de la última Cumbre Internacional Rio+20 (2012), el progreso humano y el bienestar global, tomando en cuenta el cuidado del medio ambiente y pensando en la sociedad

actual y la futura. El debate sobre ambiente y desarrollo en la década de los setentas evolucionó con los años siguientes, hasta que a inicios de la década de los ochentas aparecen las primeras versiones del “Desarrollo Sostenible”. En el año 1987, el World Conservation Strategy utiliza por primera vez el concepto de Desarrollo Sostenible que con posterioridad también se menciona en el célebre Informe Brudland del año 1987, el cual conceptualiza al desarrollo sostenible como aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones venideras para satisfacer sus necesidades futuras.

El concepto de “desarrollo sostenible” sigue en una constante reflexión académica, pero a medida que se evidencia las secuelas del desarrollo convencional, cada vez más, se lo sigue utilizando para aportar con alternativas a los conocidos sistemas. Hay que tomar en cuenta que, según Velasco (2003), una visión alternativa del desarrollo debe trascender las limitaciones ideológicas, conceptuales y prácticas del desarrollismo. En este sentido, las proposiciones que se hagan tienen en la articulación cultura-ambiente un basamento para convertir a las personas y los grupos, en protagonistas de su propio desarrollo.

1.1.1 Desarrollo sostenible o desarrollo sustentable

Las décadas de los sesenta y setenta, fueron el inicio del debate sobre la problemática del medio ambiente. Existen un sin número de aportes sobre el desarrollo sostenible y el desarrollo sustentable. La Fundación Integradora Latinoamericana Ambiental – FILATINA (2009), da a conocer su concepción, de “desarrollo sostenible” y “desarrollo sustentable” desde lo etimológico y desde lo filosófico. La primera explicación destaca al desarrollo sostenible, como el desarrollo que se puede sostener a lo largo del tiempo, sin superar excesivamente la capacidad de renovación de los recursos naturales y su capacidad para soportar/absorber la carga contaminante de los desechos de la producción agrícola/pecuaria, o industrial. Un crecimiento económico, cuidando de no degradar/dilapidar en demasía los recursos naturales (pues se precisan como materias primas para producir). Exponiendo al término de “sostenibilidad” como una concepción empresarial.

Mientras que, la segunda explicación da a conocer sobre el “desarrollo sustentable”, como el desarrollo que se puede sustentar a lo largo del tiempo, con un adecuado y vital manejo de los recursos naturales, conservando su estado actual y su capacidad de renovación; es decir, desarrollando todas las capacidades productivas (humanas y naturales) de una localidad o país, logrando un crecimiento económico, con equidad social y calidad ambiental. Enfatizando esta visión de sustentabilidad como pensado más para la preservación y conservación de la vida humana misma, nace de una “base natural” la cual hay que administrar adecuadamente, para producir bien.

Y como para complementar la tercera explicación en la cual se menciona el conocido cambio de la traducción del inglés al castellano, cuando por una confusión de elección al momento de traducir, los asesores de la Comisión de Brundtland o en la CNUMAD, no tomaron en cuenta que la palabra “sustainable” viene de la raíz “sustain” que tiene dos acepciones: maintain/support que sería al traducir al español, preservar/sustentar; y, “keep-up/hold-up que sería prolongar/sostener. Que finalmente “sustainable” es más acercado a la “sustentabilidad” que connota “sustento”, a diferencia del término “sostenible” que conlleva a una connotación de que alguien o algo lo sostiene, porque es “sostenible”.

En fin, estos dos términos son usados por varios autores, siendo un paradigma que se encuentra en construcción, sigue en debate y nos direcciona a pensar en el medio ambiente. Tal como lo expresa María Novo (2006), el desarrollo sostenible no es un modelo acabado y generalizable a cualquier ámbito. Es, más bien, un proceso dinámico de construcción de un modelo. Ello significa que sabemos mucho más lo que no es sostenible que lo que lo es y que, hoy por hoy, podemos simplemente avanzar algunos criterios, identificar algunas características de la sustentabilidad, proyectos y prácticas que se aproximan a ella.

Consecuentemente, el reconocimiento de que estamos en esa búsqueda nos lleva a la aceptación de que nunca llegaremos a definir de una manera cerrada y acabada los criterios de sustentabilidad. Pero lo que si tal vez es necesario tomar en cuenta es que la cuestión de la sustentabilidad se ha venido inscribiendo dentro de las luchas

sociales contra la globalización y por la reapropiación de la naturaleza, desplazando el discurso sostenible hacia la desconstrucción de la lógica económica y abriendo un campo para la construcción de una racionalidad ambiental (Leff, 1998).

La problemática ambiental proviene de las diferentes formas de relaciones humanas y su forma de producción y dimensiones exageradas de consumo, lo cual ha sido manifestado desde el sistema económico capitalista, que ha sido manejado con políticas neoliberales y han conducido a la sociedad hacia la naturalización de prácticas que van en contra del mismo ser humano, sin poner importancia en que la naturaleza (recursos o materia prima) es limitada así como la vida misma.

Los niveles de contaminación en las ciudades urbanas son bastantes altos y lo que queda ahora es pensar en cómo mitigar o al menos cómo no permitir que los gases contaminantes sigan afectando la calidad de vida de la sociedad. Por esta razón, cada acción como ser humano, debe ser reflexionada para que no siga esta plaga de la exterminación del humano para el humano.

Por tal razón, esta investigación busca ser un aporte académico con respecto a la sustentabilidad de la ciudad, misma que es entendida como un compromiso efectivo de contribuir a la conformación de una nueva etapa civilizatoria, basada en el conocimiento, que armonice la vida de los seres humanos consigo mismos y entre sí, que promueve el desarrollo socioeconómico con equidad y practique una actitud respetuosa del medio ambiente para conservar en el largo plazo la vitalidad y diversidad de nuestro planeta (Gutiérrez & Gonzáles, 2010).

1.2 Movilidad urbana

Otra de las categorías pertinentes para esta investigación es la movilidad urbana, que es un elemento esencial para el desenvolvimiento de las actividades en las ciudades. Es fundamental y necesaria para que éstas interactúen, es así como los centros se dinamizan y aportan al crecimiento económico. Lamentablemente, la movilidad urbana ha evolucionado como un problema, las ciudades siguen creciendo cada vez

más, como es el caso de Quito, puesto que, factores como la migración, la expansión territorial desordenada hacia el norte, sur y valles, la concentración y la centralización de servicios ha generado la congestión vehicular y ésta la contaminación ambiental. La definición de movilidad urbana es un tema en constante reflexión académica, el informe de Valladolid (2005), menciona sobre la movilidad que (...) todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

En otras palabras, podemos decir que la movilidad se la puede entender como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Según el Colectivo Ecologistas en Acción (2007), cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad (...) mismos que son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte, y éstos pueden ser medios motorizados (transporte público, privado, de carga, comercial) o no motorizados (peatones, ciclistas, personas con discapacidad, tricicleros).

Y tomando en cuenta, que la dinámica que ha generado el modelo de desarrollo económico mundial, se presenta como insostenible, desde los diferentes aspectos como por ejemplo, el uso irracional de vehículo, la estratificación social a partir de éste, la contaminación del aire, la congestión de las ciudades, entre otros, ha redireccionado la visión con respecto a la movilidad hacia una movilidad sustentable, que piense y actúe a favor del ser humano como parte de la naturaleza y que priorice la no extinción de la especie humana por malas prácticas ambientales.

Para lo cual será necesario entender la movilidad sustentable, como la habilidad para satisfacer las necesidades de una sociedad para moverse libremente, mejorar el acceso, comunicarse, comerciar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos actuales o futuros (Robles, 2010).

Puesto que, los procesos actuales de desarrollo, tienden a ser muy dañinos para el medio ambiente, por lo que existe el debate y la constante evolución de las teorías alternativas que puedan fortalecer la vida, consiguiendo logros como cambios en las políticas públicas o en las acciones cotidianas de los ciudadanos. En Quito, se empieza a sentir y ver que hay un proceso que quiere salir al aire a favor de una sociedad más amable y sustentable, los esfuerzos son sumamente valiosos, pero aún así se debe seguir alimentando este camino que es la única salida para que Quito no vaya a pasos agigantados hacia el colapso.

1.2.1 Transporte no motorizado - TNM

Los actores no motorizados, o personas de a pie y de “a bicicleta”, son conocidos como los más vulnerables al momento de hablar de movilidad y su accesibilidad, siendo coherentes con lo que somos, debemos estar conscientes que peatones somos todos y todas en cualquier momento y que por eso debemos dar la importancia que esta práctica implica para el mejoramiento de las ciudades. Lastimosamente las ciudades han sido construidas como pro autos, lo que ha conllevado a sobre consumos y mala distribución de los espacios, teniendo así ciudades para autos y no para personas.

Para esto, es muy importante conocer qué significa Transporte No Motorizado - TNM:

Una definición amplia de Transporte No Motorizado (TNM) sería cualquier tipo de sistema de transporte que no funcione a motor. Algunos ejemplos son: caminar, montar en bicicleta, bicitaxi, etc., estas formas de transporte son muy importantes a la hora de apuntar hacia una ciudad sustentable en términos de transporte (GIZ, 2010). (Traducción propia).

Esta definición es importante conocer como parte de la movilidad urbana, puesto que en Quito existen políticas públicas a favor del transporte no motorizado, lo cual será el referente al momento de hablar de alternativa de movilidad en esta investigación. Y pensando el término “alternativo” como la acción o situación que enfrenta o

confronta la línea convencional de desarrollo. Misma que, se puede evidenciar por ejemplo, al momento de entender al vehículo privado con un sentido de éxito económico, aunque a largo plazo sea insostenible; frente al sentido de menos éxito, que se le atribuye a los transporte alternativos no motorizados, aunque no contaminan y descongestión zonas céntricas de una manera eficiente y sustentable.

Todos como ciudadanos y ciudadanas tenemos derecho a optar por la movilidad que nos parezca más acorde con la visión de vida de cada uno, y para eso es necesario que se construya la infraestructura necesaria para todos y todas, como un derecho indispensable para que la ciudad sea incluyente y equitativa.

1.3 Colectivos ciudadanos pro TNM

A partir del inicio del ciclopaseo, en Quito se han conformado y visibilizado colectivos urbanos de ciclistas y peatones que utilizan la bicicleta o la caminata, como parte de su entretenimiento, deporte, negocio o simplemente como su opción de movilidad en la ciudad. En esta investigación se realizaron entrevistas a miembros de algunos colectivos ciudadanos con el fin de construir y aportar al conocimiento sobre estas conformaciones urbanas.

Estos colectivos urbanos, como se autodenominan, se revelan en la ciudad como nuevas expresiones de lucha social a partir de sus acciones y activismo pro TNM y siguiendo una línea ambientalista que propone una movilidad sustentable para la ciudad.

Estos grupos sociales tendrían ciertas características de un *movimiento social*, que según Gohn (2002), los podemos entender como:

(...) acciones sociales colectivas, de carácter sociopolítico y cultural, que viabiliza distintas formas de organización y de expresión de las demandas de la población. En la acción concreta, esas formas adoptan diferentes estrategias que van desde la simple denuncia, pasando por la presión directa (movilizaciones, marchas concentraciones, disturbios del orden constituido,

actos de desobediencia civil, negociaciones, etc.), hasta las presiones indirectas. En la actualidad, los principales movimientos sociales actúan por medio de redes sociales, locales, regionales, nacionales e internacionales, y se valen en gran medida de los nuevos medios de comunicación e información como el internet.

En el proceso de construcción de lo que existe a favor del TNM y la accesibilidad al espacio público, se han identificado a muchos actores que han formado parte de propuestas que han enriquecido el trabajo del Municipio de DMQ, unos actores como parte de los colectivos de ciclistas, otros de peatones y otros simplemente como ciudadanos que han tenido la oportunidad de participar en diferentes actividades.

En épocas como las actuales, en donde el internet es un elemento importante para la comunicación y el activismo, se ha podido visibilizar muchas de las acciones que estos colectivos realizan, de forma dispersa o como trabajo en alianzas con otros colectivos, y que finalmente aportan, como actores no motorizados, a la construcción de una propuesta para la movilidad sustentable.

La forma de organización actual de los colectivos ciudadanos pro TNM tal vez no se acerca a lo que se ha conocido como un movimiento social clásico, pero actualmente existe este actor que está activo y que se articula por un fin en común (bicicleta como transporte) y en un espacio específico (Quito).

1.4 Participación ciudadana

La participación de los ciudadanos ha sido, es y seguirá siendo un pilar importante, sino indispensable, para que las necesidades y propuesta de la sociedad civil se tomen en cuenta en las agendas políticas. La ciudadanía como parte del Estado tiene absoluto poder para incidir en la construcción de las políticas públicas.

Para esta investigación el concepto de participación ciudadana será entendido como el costarricense Rafael Gonzáles Ballar, en la Organización Mundial para la Salud 1999 – OMS lo definió como “un proceso gradual mediante el cual se integra al ciudadano en forma individual o participando en forma colectiva, en la toma de decisiones, la fiscalización, control y ejecución de las acciones en los asuntos públicos y privados, que lo afectan en lo político, económico, social y ambiental para permitirle su pleno desarrollo como ser humano y el de la comunidad en que se desenvuelve”.

Este concepto de participación ciudadana lo podemos complementar con la noción de participación política que según la Universidad Andina Simón Bolívar (2005) es la que realizamos cuando directamente o a través de nuestros representantes, buscamos los canales institucionales del Estado para lograr decisiones gubernamentales.

Los colectivos ciudadanos y sus propuestas, buscan justamente incidir en las políticas públicas, por medio de la participación ciudadana, que mejoren la calidad de vida de los habitantes de la localidad, y que específicamente traten sobre el desarrollo sustentable de la ciudad.

Para lograr incidir desde la participación se debe trabajar en el acceso a los canales de comunicación para generar el diálogo, el debate y construir propuestas que se apeguen a las necesidades y realidades locales, y que no queden tan sólo como mecanismos de legitimación de proceso, sino que sean una garantía para ejercer derechos y responsabilidad como habitante de una localidad.

En general, los conceptos utilizados en esta investigación se ajustan por un lado, a la necesidad de contextualizar la realidad actual del modelo de desarrollo y sus diferentes corrientes, la movilidad urbana y su complejidad ocasionada por la expansión de las ciudades y por otro lado, la acción ciudadana y sus propuestas como colectivos organizados para construir y proponerse tome en cuenta en la agenda

política, al transporte no motorizado como opción viable y real de alternativa de movilidad en la ciudad de Quito.

En el siguiente capítulo se detallará las políticas públicas a favor de la movilidad sustentable.

CAPÍTULO 2

GENEALOGÍA HACIA LA POLÍTICA PÚBLICA

En el año 2002, se aprobó el Plan Maestro de Transporte y Viabilidad – PMT, el cual ya maneja el discurso de la sustentabilidad. Este PMT estará vigente para el año 2003, que es desde donde empieza esta investigación.

En este capítulo presentaremos la normativa vigente a partir del año 2003, que favorece a la práctica no motorizada en la ciudad, y que además sustenta y legitima la exigencia de infraestructura y seguridad para la construcción de una movilidad sustentable.

2.1 Leyes vigentes en el 2003

En Quito, en el año 2003, cuando empieza el proceso político y de participación ciudadana con la propuesta del ciclopaseo, existían leyes a las cuales, este proyecto, se podía acoger como la Ley Especial de Descentralización del Estado y de Participación Social, que establecía entre sus finalidades principales el fomento y la ampliación de la participación social en la gestión pública. De la misma manera, la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito alentaba la aplicación de formas de participación social en la gestión administrativa del territorio del Distrito (Municipio DMQ, 2003).

Así como también, el Plan Quito Siglo XXI de cumplimiento obligatorio para la administración municipal, establecía entre sus objetivos estratégicos el mejoramiento de la calidad de vida de todos los y las ciudadanas del Distrito, para garantizar el derecho a una vida digna, con pleno acceso a los beneficios de la modernidad, los espacios públicos de la ciudad, a los servicios públicos, a la tierra, a los medios de subsistencia, a un ambiente sano, a la seguridad, salud, educación, ocio e información. Además que daba apertura a la conformación de alianzas con otros actores de la sociedad civil interesados en promover el desarrollo del Distrito, a través de la cooperación público-privada (Municipio DMQ, 2003).

Mientras que, en el artículo 228 de la Constitución Política de la República establecía que los gobiernos seccionales son autónomos, pudiendo, en ejercicio de su facultad legislativa, dictar ordenanzas, crearlas y modificarlas.

Tal es así, que a partir de una propuesta ciudadana se da la apertura necesaria para que inicie un periodo de prueba al proyecto “Ciclopaseos Integrados”, por medio de un convenio firmado con la Fundación Biciacción.

Convenios, Resoluciones y Ordenanzas

2.2 Convenio firmado en el año 2003

La Fundación Biciacción – Ecuador, se constituyó mediante Acuerdo ministerial No. 598 de 29 de julio del 2003, y su objetivo era promover el uso masivo de transportes alternativos como una forma de humanizar y transformar la ciudad desde una perspectiva que fomente una cultura de respeto y tolerancia hacia los usuarios del espacio público y la reducción de los niveles de contaminación del aire del Distrito (Municipio DMQ, 2003).

Con esta legalidad cumplida y con el panorama legal nacional, vigente en el año 2003, a favor de la propuesta, se firmó el convenio el 18 de diciembre de 2003, celebrado entre la Municipalidad de Quito, representada por el Alcalde Paco Moncayo y la Fundación Biciacción, representada por Diego Puente, mismos que deciden institucionalizar el Proyecto “Ciclopaseos de Integración”, cada una de las partes se responsabilizan de sus actividades y se cierra el convenio para 6 años.

La municipalidad se compromete, entre otros ítems, a la consecución de financiamiento a la Fundación Biciacción por la cantidad de hasta USD50.000,00 (cincuenta mil dólares) anuales para la coordinación, de al menos 12 Ciclopaseos durante cada año, entre otras actividades como la promoción y difusión de los

Ciclopaseos, proveer a la Fundación un espacio físico de propiedad municipal, etc. (Municipio DMQ, 2003).

Por otro lado, la Fundación Biciacción se compromete a realizar la coordinación operativa de las actividades de los Ciclopaseos, gestionar auspicios de instituciones públicas o privadas, nacionales o internacionales, realizar campañas de promoción y difusión de los ciclopaseos, realizar eventos de concientización y sensibilización del uso de medios alternativos de transporte, asesorar a las Administraciones Zonales del Distrito en el diseño y planificación de ciclopaseos zonales, llevar un registro documentado y presentar informes anuales de las actividades desarrolladas ante un fiscalizador del Convenio (Municipio DMQ, 2003).

Después de este convenio, Diego Puente representante legal de la Fundación Biciacción, presentó un informe, al año de cumplir con las actividades, en sesión de Concejo del 21 de abril de 2004, el cual consta en actas y remarcó el éxito del proyecto “Ciclopaseos Integrados”. Y dio a conocer que el primer ciclopaseo estimó una convocatoria de 5mil personas con una distancia de 10km con 5 horas de duración, la segunda de 8mil personas y posteriormente el aumento de la distancia, hacia el norte (El Labrador), de 10 a 15km, para en octubre 2003 nuevamente aumentar la distancia, pero esta vez hacia el sur, a 21km. Y tomando como hito importante el 21 de diciembre de 2003, en el cual, el Alcalde Paco Moncayo, inaugura la primera ciclovía en el Parque Itchimbia, y se institucionaliza el convenio con Biciacción para garantizar 6 años más de ejecución del proyecto “Ciclopaseos Integrados” (Municipio DMQ, 2004).

También se remarcó el trabajo en conjunto del Municipio y Fundación Biciacción como coordinador del proyecto y el apoyo fundamental de la Policía Nacional y la Empresa Municipal de Servicios de Administración de Transporte – EMSAT, instituciones que se encargaban de la seguridad y el operativo de tránsito y la dotación de agua por parte de la Empresa Metropolitana de Alcantarillado y Agua Potable de Quito – EMAAPQ a los “paseantes” (ciclistas y peatones).

Finalmente, se dio a conocer que el resultado de un año de Ciclopaseos fue, 60 horas en total de actividad (5 horas cada día), la participación de 140mil asistentes dando un incremento del 300% de participación en lo que fue de ese año, la extensión de la ruta de 10km a 21km. Con un horario de 9:00 a 14:00, el último domingo de cada mes. Además que se conformó el colectivo ciudadano Quito para Todos, una instancia que aportó con propuestas sobre movilidad y espacio público y que además dio seguimiento a lo que se había logrado en el trabajo en conjunto entre la sociedad civil organizada y la institucionalidad (Municipio DMQ, 2004).

En ese mismo año se dio inicio a la construcción de una red metropolitana de ciclovías y transporte alternativo en el Parque la Carolina, la calle Amazonas y la Ribera del Machángara. Las metas del momento eran: incrementar el número de participantes en el ciclopaseo a 30mil, hacer un día sin carros, lograr infraestructura urbana – ciclovías, parqueaderos, transporte público intermodal, campaña de educación, convivencia pacífica entre usuarios del espacio público, entre otras.

A partir de la firma de este convenio se puede visibilizar que la propuesta llegó desde la ciudadanía y que además se generó la conformación de otro colectivo ciudadano que estuvo muy cerca del proceso, realizando un seguimiento para que el proyecto logre sus objetivos. La apertura para la utilización del espacio público por parte del Municipio, el apoyo de las empresas públicas, el presupuesto y el espacio físico necesario para la coordinación fueron muy importantes para que esta propuesta ciudadana se ejecute, de ahí todo lo demás dependió de la aceptación del Ciclopaseo por parte de la sociedad civil, ya que fue este el detonante para que la municipalidad siga apoyando su ejecución.

2.3 Resolución A002

Antecedentes de la Resolución A002

Esta Resolución A002, fue inscrita el 06 de enero del 2006, como parte del Plan Estratégico del Subsistema Metropolitano de Educación Municipal, se desarrollaba una propuesta educativa innovadora, que responda a los requerimientos individuales,

institucionales y sociales, y según el artículo 240 del Reglamento General de la Ley de Educación establecía: “Para presentarse a los exámenes escritos de grado de bachiller, los alumnos deberán aprobar el tercer curso del ciclo diversificado; y luego, el trabajo de investigación o práctico según la especialidad o sus equivalentes”; y que además, señala en el artículo 242 “la participación de los alumnos en programas de alfabetización, forestación, salud, conservación y mejoramiento ambiental o de servicio comunitario”, para lo cual, la Fundación Biciacción venía ejecutando el programa Asistentes Ciudadanos en el Espacio Público, que consistía en la participación de 400 jóvenes estudiantes de quinto y sexto curso de los establecimientos educativos públicos y privados que realizaban servicio a la comunidad a través del programa Ciclopaseos Integrados, con el fin de contribuir a su formación cultural y de educación vial con el apoyo directo de la Empresa Municipal de Servicios y Administración de Transporte - EMSAT.

Por medio de esta resolución se resuelve, Art.1.- Autorizar a los Centros Educativos del Subsistema Metropolitano de Educación para que los y las estudiantes de segundo y tercer año de bachillerato de los Planteles Municipales, opcionalmente, participen en el Programa Asistentes Ciudadanos en el Espacio Público, Ciclopaseos Integrados Quincenales, programa a cargo de la Fundación Biciacción y con el apoyo directo de la EMSAT.

Este trabajo comunitario de los estudiantes de segundo y tercer año de bachillerato, era opcional y válido como el Trabajo Práctico señalado en el Reglamento General a la Ley de Educación, como requisito previo a presentarse a los exámenes escritos de grado para obtener el título de Bachiller. Y en el Art. 4.- determina que “la Dirección de Educación Municipal, la Fundación Biciacción y la EMSAT coordinen, de manera permanente” (Municipio DMQ, 2006).

Lo que se puede observar con esta resolución, es que se dio apertura en los establecimientos educativos para trabajar desde la educación de los y las jóvenes de los dos últimos años, y que éstos puedan escoger esta opción como práctica social para su graduación. Luego se extendió de forma opcional para las y los jóvenes de

los primeros años de colegio también, lo cual se caracteriza como un logro muy importante para promover el uso del TNM en la juventud.

2.4 Convenio firmado entre el Municipio DMQ, la Policía Nacional del Ecuador y la Fundación Biciacción 2006

En este convenio firman las tres partes, el Municipio DMQ, la Policía Nacional del Ecuador y la Fundación Biciacción, el 13 de Agosto de 2006, y se define al Ciclopaseo como “la actividad recreativa no motorizada (ciclismo, caminata, trote) que se realiza a lo largo de una ruta diseñada para el efecto y garantizando la seguridad de los paseantes (ciclistas y peatones), a través del control vehicular ejercido por La Policía. Incluye la segregación exclusiva de uno o varios carriles de algunas avenidas y calles de la ciudad para la circulación exclusiva de peatones, ciclistas y otros medios no motorizados”.

En este convenio a parte de las responsabilidades de cada uno para con los “Ciclopaseos de Integración” compromete, formalmente, a la Policía Nacional a ser parte coordinadora de los Ciclopaseos, a realizar el operativo y el control vehicular durante las jornadas previstas para el ciclopaseo, brindar la seguridad ciudadana tanto de los usuarios del ciclopaseo como de los transeúntes, conductores y a realizar campañas permanentes dentro de la ruta del Ciclopaseo en Educación Vial, Convivencia y Seguridad Ciudadana.

En este convenio la municipalidad se comprometió, entre otras cosas, a proveer a la Fundación Biciacción del espacio físico necesario para la coordinación, incluir dentro del presupuesto municipal un rubro de hasta USD 120.000,00 anuales, para la coordinación de las actividades de implementación de los Ciclopaseos, los cuales serían entregados a la Fundación Biciacción para su administración y utilización.

De la misma forma que el primer convenio, el plazo y vigencia de duración fue de seis años, contados a partir de su suscripción.

2.5 Acta de terminación de convenio por mutuo acuerdo entre Municipio DMQ y Fundación Biciacción

El 18 de Octubre de 2007, se firma el Acta de terminación por mutuo acuerdo del convenio firmado un año antes y que tenía vigencia de seis años, pero que duró más o menos un año dos meses. Esta vez la representante legal de Fundación Biciacción fue Alexandra Velasco, quien junto con el Alcalde Paco Moncayo dieron por terminada las relaciones con respecto al ciclopaseo y a lo que refería el convenio firmado en el 2006 (Municipio DMQ, 2007).

Este convenio se dio por terminado por mutuo acuerdo, y establece que fue una decisión libre y voluntaria de las partes.

El mismo día que se terminaba un acuerdo, se firmaba el convenio con Fundación Ciclópolis, organización sin fines de lucro, la cual se haría cargo de los “Ciclopaseos Integrados” a partir de esa fecha.

2.6 Convenio de cooperación entre el Municipio DMQ y la Fundación Ciclópolis

Este convenio se firma el 18 de octubre de 2007. Los antecedentes fueron casi los mismos del primer convenio de los “Ciclopaseos Integrados”. La diferencia era que el nombre del proyecto cambió a “Ciclopaseos de Integración, Quito – camina, bici, rueda” y el convenio se realizaba con la Fundación Ciclópolis-Ecuador, persona jurídica sin fines de lucro, constituida mediante acuerdo Ministerial No. 221 de fecha 20 de julio de 2007, la cual promueve el uso masivo de transportes alternativos como una forma de humanizar y transformar la ciudad desde una perspectiva que fomente una cultura de respeto y tolerancia hacia los usuarios del espacio público y la reducción de los niveles de contaminación del aire del Distrito. Representada legalmente por Diego Puente, quien había sido también el representante de Fundación Biciacción en el primer convenio de los “Ciclopaseos Integrados” en el años 2003.

El objeto del convenio “Ciclopaseos de Integración Quito – Camina, bici, rueda”, mencionaba que “las partes establecen un mecanismo de coordinación para la realización del proyecto Ciclopaseo de Integración en la ciudad de Quito. Los Ciclopaseos de integración se realizan los domingos cada quince días pudiendo efectuarse también con mayor frecuencia en función de las evaluaciones técnicas y sociales pertinentes. El ciclopaseo es la actividad recreativa no motorizada (ciclismo, caminatas, trote) que se realiza a lo largo de una ruta diseñada para el efecto y que debe garantizar la seguridad de los paseantes (ciclistas y peatones). Incluye la segregación temporal exclusiva de algunas avenidas y calles de la ciudad y cubre una extensión aproximada de 30 kilómetros, pudiendo ampliarse la extensión de la ruta en función de evaluaciones técnicas y sociales.

La obligaciones que adquieren las partes: el Municipio DMQ, se comprometió a realizar la coordinación de los Ciclopaseos a través de la Secretaria de Desarrollo Territorial, la planificación de la ruta con su respectiva señalización y seguridades, de la difusión de las actividades, realizar la coordinación zonal de las actividades establecidas en el proyecto, procurar la consecución de financiamiento a la Fundación Ciclópolis por la cantidad de USD50.000.00 (cincuenta mil dólares) anuales para la coordinación de las actividades de los Ciclopaseos y la realización de al menos 24 de estos eventos durante el año y propiciar la obtención de auspicios de terceros a la Fundación (Municipio DMQ, 2007).

La Fundación Ciclópolis por su parte, se comprometió a la coordinación operativa del ciclopaseo de Quito conjuntamente con las instancias institucionales del Municipio, gestionar auspicios, realizar campañas de promoción y difusión de los Ciclopaseos, realizar eventos de concientización y sensibilización del uso de medios alternativos de transporte, asesorar a las Administraciones Zonales, llevar un registro documentado y presentar un informe anual de actividades al fiscalizador del convenio (Dirección Metropolitana de Transporte). El plazo de este convenio fue de cuatro años (Municipio DMQ, 2007).

El rompimiento del convenio entre la Fundación Biciacción y el Municipio DMQ, y la firma de este nuevo convenio entre la Fundación Ciclópolis y el Municipio DMQ, nos conduce a una sospecha de que esta situación fue un inicio de ruptura temporal dentro del movimiento ciclero, ya que cambió el nombre de la fundación, pero no del representante que había presentado e impulsado el proyecto de los Ciclopaseo Integrados, distanciamiento que seguramente fue producto de problemas internos, lo cual conllevó a la creación de la Fundación Ciclópolis. A la par, la Fundación Biciacción continuaba con sus actividades y mientras tanto se conformaban nuevos colectivos ciudadanos como por ejemplo, Andando en Bici Carajo – ABC, que según uno de sus miembros (2014), fue conformado en sus inicios, por algunos actores que participaron del proceso de estas dos fundaciones.

Estos fueron momentos importantes para el movimiento ciclero en Quito, así como se creó una nueva fundación, se conformaban nuevos colectivos de ciclistas y también empresas que por una parte promocionaban e impulsaban el uso de la bicicleta y por otra brindaban servicios de mecánica u ofrecían venta de repuestos y accesorios para ciclistas. A partir de esta situación se puede afirmar que las actividades pro bici, atraían poco a poco a los emprendedores.

Así mismo por otro lado, se fortalecía el Colectivo Ciudadano Quito para Todos, se conformaba la Asociación de Peatones de Quito, quienes en conjunto tenían propuestas e ideas para construir una ciudad para la gente. En este proceso nació una propuesta denominada el “Pacto para la Movilidad – Quito”, el cual fue una construcción colectiva y aportó con ideas para la construcción de una ciudad más incluyente y pensada desde la lógica de prioridad al peatón, lo cual se verá reflejado en las futuras agendas políticas.

2.7 Movilidad Sustentable el nuevo reto de Quito. Pacto para la Movilidad.

En el año 2007, acogiendo una propuesta de varios sectores sociales preocupados por el presente y el futuro de la movilidad en la ciudad, el municipio del Distrito

Metropolitano de Quito propone a la ciudadanía quiteña y sus organizaciones, así como a las instituciones del Estado, a nivel nacional, provincial y local, la suscripción de un Pacto por la Movilidad Sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito (Colectivo Ciudadano Quito para Todos, 2007).

Según Hurtado (2014) este Pacto fue una iniciativa del Colectivo Ciudadano Quito para Todos, con el fin de comprometer a diferentes actores de la ciudad en acciones concretas para trabajar todos por el bien de la movilidad, fue realizado con el auspicio de la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito – CORPAIRE, quienes delegaron a un representante para que se quede al frente del pacto el primer año, y luego lo quiso retomar el Colegio de Arquitectos pero entró la administración de Barrera y lo cortó este proceso ciudadano.

Hurtado (2014) recuerda este proceso, como una de las cuestiones en las que más se avanzó en el tema de la movilidad, una propuesta integral que aportaba a la construcción de una ciudad más amable y sostenible. La firma del Pacto fue un acto público, firmado por instituciones como: Acción Ecológica, Automóvil Club del Ecuador ANETA, Fundación Biciacción, Cámara de Comercio de Quito, Cámara de Transportistas del DMQ, Fundación Ciclópolis, Colectivo Ciudadano Quito Para Todos, Corporación para el Mejoramiento del Aires de Quito CORPAIRE, Corporación de Salud Ambiental Vida para Quito, Frente de Defensa Valle de los Chillos, Fundación Ecogestión, Fundación Natura, Fundación Esquel, Fundación Ecuador Sustentable, Gobierno Provincial de Pichincha, Instituto Nacional del Niño y la Familia INNFA, La Casa del Joven de Carcelén Bajo, La Kombi, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Deportes, Ministerio de Educación, Ministerio de Inclusión Económica y Social, Ministerio de Minas y Petróleos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Turismo, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Organización, Radio Municipal, Radio Quito, Colegio de Arquitectos de Pichincha.

El Pacto de Movilidad, fue un proceso de construcción colectiva y de participación ciudadana, inclusive a la firma estaba el entonces Alcalde, Paco Moncayo, el futuro Alcalde Augusto Barrera, Andrés Vallejo, Carlos Páez, entre otros, que incluso

tenían propuestas por hacer para el Pacto, como por ejemplo, que los empleados públicos vayan en bici o en transporte al trabajo. Participó del Proceso Jorge Oviedo, quien es recordado como un hombre muy íntegro, que representaba a la CORPAIRE, el financiamiento económico fue mínimo porque más se lo hacía con voluntad. Después quedo a cargo de Carlos Páez, empezó la alcaldía de Augusto Barrera y se cortó todo este proceso ciudadano, muchas ideas fueron tomadas por esa alcaldía, pero lamentablemente no fueron bien hechas (Hurtado, 2014).

Los Principios generales a los cuales se regía el Pacto de Movilidad fueron: sostenibilidad y eficiencia energética, equidad, responsabilidad social, accesibilidad, participación, seguridad, garantía de la calidad de vida, garantía del dinamismo económico.

En el Pacto de Movilidad (2007) y a manera de resumen: a partir de los problemas de movilidad y accesibilidad y a los principios planteados el Pacto de Movilidad buscaba construir una ciudad habitable, equitativa, saludable, confortable, próxima, segura, próspera, participativa, ecoactiva.

En el marco legal se proponía contemplar las siguientes ideas: límites ambientales y sociales del tráfico, solidaridad de las soluciones, participación, lo cual buscaba que las intervenciones tomaran un nuevo ordenamiento de prioridades en las políticas y sus enfoques, como una nueva jerarquía en el uso del espacio público, en los modos de transporte, de las políticas de movilidad y accesibilidad y todo esto orientado a evitar la generación adicional del tráfico. Para lograr construir esta realidad sustentable para Quito, se necesitaba de recursos y evaluación.

Mandatos del Pacto

El Pacto de Movilidad (2007) propone los siguientes mandatos a la ciudadanía como los principales principios a los cuales se pueden adherir las diferentes instituciones y ciudadanía:

- Priorizar el transporte público de calidad, integrado y conectivo.
- Promover la seguridad viaria y la accesibilidad de los peatones.

- Proteger los corredores exclusivos para buses, las ciclovías, las aceras y áreas verdes.
- Desincentivar el uso del automóvil particular.
- Recuperar la capacidad de la red vial para la circulación motorizada y no motorizada.
- Fomentar el uso de la bicicleta como un medio habitual de transporte.
- Aplicar y profundizar la revisión técnica vehicular e impulsar los procesos de mejoramiento tecnológico del parque.
- Convertir a la educación vial en un elemento central de la creación de ciudadanía.
- Racionalizar el manejo institucional y el marco jurídico del transporte y la movilidad.

En el año 2007 se vivía una coyuntura de cambio en el Ecuador, después de haber sufrido una larga época de inestabilidad política, se presentaba la propuesta de la “Revolución Ciudadana” conocida como el “Socialismo del Siglo XXI”, por una lado, la eliminación del Congreso Nacional y la conformación de una nueva “Asamblea Constituyente” que estaba integrada por líderes sociales, y por otro lado, la aprobación de una nueva carta magna, la cual fue la suma de aportes provenientes de diferentes movimientos sociales, organizaciones no gubernamentales, colectivos ciudadanos, activistas, movimiento ambientalista, movimiento indígena, entre otros.

El Pacto de Movilidad proviene o nace en este contexto nacional de “cambio”, a todos los actores les interesaba ser parte de este tipo de iniciativas, pero su alineamiento, no necesariamente, quería decir que se lo adoptaría como se esperaba desde los colectivos ciudadanos.

2.8 Ordenanza 221 – Sistema de estacionamiento del Municipio DMQ

Esta ordenanza fue sancionada por el Alcalde Paco Moncayo, el 13 de agosto de 2007. Entre sus antecedentes menciona que en base a los objetivos de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito es necesario brindar a la ciudad un sistema de movilidad peatonal, ciclística y accesibilidad a estacionamientos

vehiculares distribuidos adecuadamente en las áreas de mayor demanda actual y proyectada, que permitan una ágil circulación al interior de la ciudad y las respectivas facilidades para el aparcamiento de vehículos motorizados y no motorizados en espacios cerrados, seguros y técnicamente concebidos para este servicio y que los estacionamientos intermodales existentes en la ciudad no satisfacen la demanda actual.

Uno de los fines de esta ordenanza era crear un Fondo de Incentivo a la Circulación Peatonal, Ciclística y de Apoyo a la Descongestión Vehicular en el DMQ, mismo que sería destinado de manera exclusiva para la creación, rehabilitación y mantenimiento de áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y ciclística. Administrado por la Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, EMDUQ.

La tarifa estándar por cada hora o fracción, para vehículos livianos se establece en el valor equivalente 0,25% del salario mínimo unificado, y para vehículos de carga de transporte público en el valor equivalente al 0,50% del salario mínimo unificado.

2.9 Nueva Constitución Ecuador 2008

En Ecuador en el año 2008, se aprobó la nueva constitución, en la cual se le concede derechos a la naturaleza como dice en el Capítulo Séptimo:

Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza.

Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda.

El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema.

Con respecto a la movilidad no motorizada, se da a conocer en la Sección Séptima, el Art. 415 que dice “(...) se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías”. Para lo cual se elaboran ordenanzas para que por medio de éstas se puedan ejecutar estas propuestas.

2.10 Ordenanza 3746 - Normas de Arquitectura y Urbanismo

La Ordenanza 3746, se suscribe el 10 de junio de 2008, con un cuaderno anexo en donde se da a conocer todas las normas de arquitectura y urbanismo que rigen al Distrito. En el Artículo 50, trata sobre las normas generales para la implantación de estacionamientos. En la cual menciona que las normas que se deberán observar de forma general para los vehículos menores como las bicicletas son: “El módulo de estacionamiento tendrá una dimensión mínima de 2,30m. Por 4,80m., y deberá albergar ocho bicicletas o tres motos; Se localizará en un lugar cercano al acceso principal de la edificación, separada y diferenciada del área de parqueo vehicular; Contará con señalización e identificación visible; Contará con elementos de sujeción para estabilizar las bicicletas (Municipio DMQ, 2008).

2.11 Ordenanza 268 – Promoción Vehículos No Motorizados

Antecedentes

La Comisión de Movilidad presentó el informe No. IC-2008-373 el 5 de Noviembre del 2008, junto con el marco legal y la participación ciudadana que venía desde años anteriores, fueron el detonante para que se expida la primera ordenanza a favor del Transporte no motorizado (ciclistas y peatones).

La legalidad

Para la construcción de esta política pública, se toma en cuenta el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, la cual establece que: “los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias sin perjuicio de otras que determine la ley: planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio”; El artículo 2 de la Ley orgánica de Régimen para el DMQ, que establece que: “el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: 1.- Regulará el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercerá el control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa; 2.- Planificará, regulará y coordinará, todo lo relacionado con el transporte público y/o privado dentro de su jurisdicción, para lo expedirá competencias exclusiva las normas que sean necesarias. Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, de acuerdo con las atribuciones del Consejo Nacional de Tránsito”.

Con este marco legal a favor se expide la Ordenanza Metropolitana mediante la cual se incluye una sección en el Capítulo III, del título V, del libro Segundo, del Código Municipal, referente a la promoción de vehículos no motorizados dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Objeto de la ordenanza

Esta ordenanza es lo que, en teoría, se debería hacer con respecto al Transporte No Motorizado. Los puntos más trascendentales son:

Art. 1.- Objeto.- Establecer las normas y procedimientos tendientes a promocionar la circulación de vehículos no motorizados en el Distrito Metropolitano de Quito, otorgando las facilidades necesarias para la utilización permanente y segura de este tipo de transporte.

Art. 2.- Definición.- Entiéndase como vehículo no motorizado a todo aquel medio de transporte de dos o más ruedas, no accionados por motores de combustión.

Art. 3.- Reconocimiento.- El concejo Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce al transporte no motorizado como medio

alternativo de transporte vehicular terrestre de interés público, por contribuir a la preservación del medio ambiente, adaptarse a las posibilidades económicas de la población en general, mejorar la salud y calidad de vida de las personas.

Art. 4.- Circulación.- la ciudad contará con una estructura de movilidad que promueva y garantice la circulación de vehículos no motorizados.

Art. 5.- Ámbito de Aplicación.- es la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, la que a través de las entidades municipales encargadas de la movilidad, medioambiente y salud, se encargará de construir y adaptar las vías compartidas con el transporte motorizado, así como las ciclovías, promover la circulación y uso adecuado de las mismas por parte de los conductores de vehículos no motorizados dentro de su territorio, bajo los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad.

Art. 6.- Intermodal.- La municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus entidades, ejecutará las obras correspondientes y realizará la gestión que sea necesaria a fin de facilitar la intermodalidad, garantizando a la ciudadanía el acceso e integración a diferentes modos de transporte, mediante estacionamientos para bicicletas, de larga y corta duración, localizados en las estaciones de transferencia, terminales de transporte colectivo y en los edificios de estacionamiento y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte colectivo.

Las obligaciones de la Municipalidad con respecto a esta ordenanza y entre otras son: A) Diseñar los planes y programas necesarios para la promoción, circulación y desarrollo del transporte no motorizado dentro del Distrito, en coordinación con grupos organizados de la sociedad. B) Desarrollar la obra pública que garantice la seguridad en la circulación de los peatones, vehículos no motorizados y los vehículos motorizados. C) coordinar en conjunto con grupos de ciclistas organizados, administraciones zonales y escuela de conducción, programas de educación ciclística a fin de promover la coexistencia entre los diferentes modos de transporte. D) proporcionar sitios de estacionamiento de los vehículos no motorizados dentro de la

jurisdicción, adecuando espacios dentro del sistema de estacionamientos del Distrito, con énfasis en la intermodalidad. E) suscribir los convenios de gestión para el estudio, programación y puesta en marcha de las zonas de circulación y estacionamientos exclusivos de vehículos no motorizados. F) Encargarse de la iluminación, señalización y seguridad vial. G) difundir el contenido de esta ordenanza, a fin de ponerla en conocimiento general del público (Municipio DMQ, 2008).

De ahí que, los Ciclopaseos serían apoyados por la Municipalidad como una forma para promover el uso de esta movilidad alternativa, también para el correcto funcionamiento con parqueaderos la importancia de trabajar con la Ordenanza 3746, Artículo 50, y tomar en cuenta en cada una de las nuevas edificaciones los espacios de estacionamiento para bicicletas y así la facilidad para la movilidad alternativa.

2.12 Plan Nacional del Buen Vivir PNBV

Con toda la propuesta de la Constitución del Ecuador 2008 aprobada en Montecristi a favor del Buen Vivir o Sumak Kawsay, se elaboró el Plan Nacional para el Buen Vivir – PNBV 2009-2013, coordinado desde la Secretaría de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, mismo que en su presentación enfatiza que este plan (...) tiene una mirada integradora, basada en un enfoque de derechos que va más allá de la entrada sectorialista tradicional y tiene como ejes la sustentabilidad ambiental y las equidades de género, generacional, intercultural y territorial. Para lo cual se trazó un camino por medio de los siguientes objetivos, a los que todas las instituciones públicas tenían que adherirse, son:

Objetivo 1: Auspiciar la igualdad cohesión e integración social y territorial en la diversidad.

Objetivo 2: Mejorar las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 4: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable.

Objetivo 5: Garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y la integración Latinoamericana.

Objetivo 6: Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.

Objetivo 7: Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común.

Objetivo 8: Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

Objetivo 9: Garantizar la vigencia de los derechos y la justicia.

Objetivo 10: Garantizar el acceso a la participación pública y política.

Objetivo 11: Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible.

Objetivo 12: Construir un Estado democrático para el Buen Vivir.

En el PNBV, la movilidad se la trata como eje vertebral, y en éste se menciona que desde el ámbito local se debe avanzar en la elaboración de normativas para el adecuado uso del espacio público, privilegiando el transporte público y los sistemas alternativos de movilidad no motorizados (SENPLADES, 2009, p. 98). Lo idea de este PNBV, es que todos los gobiernos locales expresen estos objetivos en sus planificaciones locales.

A nivel nacional, existe un panorama claro y contundente de la intención de fortalecer el servicio público de transporte y el transporte no motorizado, se toma en cuenta la situación ambiental de las ciudades y se le otorga la responsabilidad de actuar a los municipios, y en general a las instituciones públicas, para favorecer a la gran mayoría de ciudadanos que no se movilizan en auto privado, y que son la mayoría.

2.13 Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 – PMM

En la presentación del documento físico del PMM 2009-2025, Andrés Vallejo (2009) dice que,

Este documento fue el resultado de un amplio y enriquecedor diálogo con la ciudadanía producido desde el 12 de julio hasta el 23 de septiembre de 2008 en 25 foros, talleres y mesas de diálogo desarrollados sobre la base del documento que puso a consideración de la ciudadanía el Alcalde Paco Moncayo Gallegos. Participaron múltiples actores sociales en representación de las agrupaciones barriales, organizaciones del sector de transporte, gremios y entidades profesionales, universidades, expertos del área, estudiantes e instituciones del sector público y los funcionarios y los técnicos de la Municipalidad del Distrito y de la EMMOP-Q. Todos ellos de manera cívica, aportaron iniciativas y observaciones que han sido recogidas para convertir a este Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito en la herramienta de la comunidad quiteña y de su gobierno local, que les permita dar respuestas eficientes y equitativas, a las crecientes necesidades y demandas de movilidad.

Con lo cual asumimos que el PMM 2009 – 2025, fue una construcción participativa, y que muchos de los aportes para la visión de la movilidad sustentable en Quito provinieron de la ciudadanía.

Este Plan de Movilidad asume como concepto de Movilidad Sustentable a 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 - 2025, 2009)

La movilidad es un tema bastante extenso, y el PMM procura planificar de forma ordenada y estratégica el accionar a favor de la ciudadanía, con el panorama general de la situación de contaminación y congestión insostenible que vive la ciudad de

Quito, se busca alcanzar lo siguiente: “La movilidad de las personas y bienes en condiciones idóneas es decir: eficientes, eficaces y equitativas; aporta al mejoramiento sostenible de la economía metropolitana y ciudadana, a la sostenibilidad ambiental, a la salud pública, a la seguridad vial y en general, al fomento de la calidad de vida de la población que se asienta en su jurisdicción y a la generación de una nueva cultura para la movilidad ciudadana” (PMM 2009 - 2025, 2009).

Los principios en los cuales se basa este PMM, son: libertad, equidad y solidaridad, inclusión, eficiencia, responsabilidad compartida, gobernabilidad y la responsabilidad social, medio ambiente saludable. Como medidas estratégicas, se presenta en el plan de movilidad, los siguientes ejes operativos:

El eje operativo 1, propone medidas estratégicas orientadas a lograr la preferencia ciudadana por el transporte público y/o alternativo, el PMM propone, optimizar y potenciar el sistema de transporte público y promover, crear y/o consolidar condiciones favorables para el desarrollo de modos de transportación no motorizada – en especial el peatonal y ciclístico – que permita disminuir el número de vehículos a motor en las calles y estacionamiento.

El eje operativo 2, propone medidas estratégicas orientadas a racionalizar el uso del vehículo y disminuir la demanda de viajes, por medio de la desestimulación del uso del vehículo particular, fomentar el proceso de creación y desarrollo de nuevas centralidades en el área del DMQ, buscar alianzas público privadas para consolidar y fomentar el uso de tecnología para el desarrollo de sistemas de educación en línea, gestiones o pagos, sin necesidad de desplazamientos físicos, crear o recuperar el espacio público del peatón y mejorar la imagen urbana disminuyendo los estacionamientos en las vías públicas de las zonas con mayor concentración de actividades.

El eje operativo 3, propone medidas estratégicas orientadas a optimizar la gestión participativa de la movilidad por medio de la incorporación de representantes legítimos de los actores claves a las instancias de consulta sobre la movilidad, de la creación de la cultura de la movilidad sustentable, de fomentar alianzas con actores claves de la movilidad, de fortalecer la comunicación sobre la movilidad entre todos los actores públicos y privados, de capacitar de manera permanente a las organizaciones privadas a cargo del servicio público de transportación con responsabilidad social y aprovechar el saber y experiencias de la gestión Participativa desarrolladas por el DMQ.

Con respecto al transporte no motorizado (peatones y ciclistas), en el PMM, se lo reconoce como parte constitutiva del sistema de movilidad y se propone su utilización principalmente de corta distancia, en articulación a la red de transporte público.

Tomando como referencia estos ejes operativos estratégicos se puede observar que en el discurso o la agenda política, está bastante claro qué se necesita para caminar hacia la movilidad sustentable. Lastimosamente, en la cotidianidad todavía no se han manifestado de esta manera, puesto que en la mayoría de entrevistas que se han realizado para esta investigación, se concuerda que no existen canales sólidos para ejercer la participación ciudadana, y que lo que existen son procesos de legitimación, los cuales son los que alejan a los actores de esta práctica y derecho ciudadano, como es la participación en la toma de decisiones y en la ejecución de proyectos en beneficio de la ciudadanía.

De hecho, existen algunos proyectos trabajados en conjunto entre la institucionalidad con ciertos actores no motorizados, que más que fortalecer el movimiento ciclero lo que han logrado, a nuestra forma de ver, es crear distancias entre unos colectivos y otros, y que lejos de fortalecer las organizaciones sociales, han dado la sensación de ser proyectos donde se puede encontrar ganancia económica promoviendo el uso de la bicicleta, más no incidencia política. Lo cual, puede ser una manifestación de la ineficiencia de los “canales de participación” que existen en la actualidad, por lo que

será interesante, en la administración actual, se pueda trabajar con apertura en una mesa de diálogo que convoque cada vez a más actores a ejercer el derecho ciudadano de la participación, para la construcción de relaciones entre los actores y las autoridades.

La Movilidad Peatonal en el PMM 2009 – 2025

La movilidad peatonal, como parte de la propuesta de TNM en el PMM, tiene como objetivo específico, hacer que los desplazamientos peatonales se incrementan en forma constante y se consoliden como parte integrante del SMM, por medio de la creación y operación sostenible de espacios destinados a los peatones que garanticen su seguridad, dispongan de infraestructura y señalización; que estén libres de barreras y brinden facilidades para personas de movilidad reducida.

Entre otros programas y proyectos propuestos, están los siguientes:

- a) Peatonalización del Centro Histórico de Quito
- b) Programa de recuperación y ampliación de aceras
- c) Construcción de pasos peatonales segregados
- d) Seguridad peatonal
- e) Redes peatonales

Mismos que tenían un costo aproximado de inversión en movilidad peatonal de: USD 142'074.000.00.

Movilidad en Bicicleta

Para la movilidad en bicicleta el objetivo específico planteado en el PMM es“que el uso de los modos no motorizados se consolide como una forma alternativa de desplazamiento por parte de la ciudadanía, en tanto se desarrollo en condiciones de seguridad y dispone de facilidades suficientes que permiten reducir los tiempos de viaje en zonas congestionadas, disminuir la contaminación ambiental, mejorar la salud de los usuarios y la calidad de vida de todos los habitantes” (PMM 2009 - 2025, 2009).

La idea del PMM (2009) fue desarrollar e implementar las facilidades para el uso de la bicicleta como modo de transporte permanente, que estén estrechamente vinculados a la Red Metropolitana de Ciclovías y que se construirían tanto en el área urbana como en la suburbana, asegurando la interconectividad de los sectores residenciales con las líneas de transporte público, cuya integración se realizaría en las estaciones de transferencia intermodal, así como el desarrollo paralelo a los principales ejes viales de los centros urbanos, siendo parte de los mismos u ocupando vías alternas contiguas que garanticen seguridad.

Las líneas estratégicas para lograr el objetivo y la idea de construir una ciudad cicleable, como pretendía el PMM, son:

- Fomento del uso de los vehículos no motorizados (bicicletas, patines) como modo alternativo de transporte.
- Definición y asignación de prioridad a los desplazamientos en bicicleta en la circulación.
- Provisión de espacios de uso exclusivo y/o combinado con otros modos de desplazamiento en bicicleta.

Los programas y proyectos propuestos en el PMM:

- Infraestructura de ciclovías
- Circuitos turísticos y/o ecológicos en bicicleta
- Promoción y Educación
- Seguridad en ciclovías.

En el PMM, los costos estimados de la inversión para lograr el objetivo fue de: USD 78'180.000.00. Es una cantidad limitada si existe la intención de implementar un sistema intermodal que brinde infraestructura y seguridad para la movilidad no motorizada interconectada con las unidades de transporte público.

La inversión para la viabilidad es de USD1'839.991.000, y la inversión del sector público (MDMQ y Gobierno Nacional) para los programas y proyectos del transporte público ascienden a USD 2'108.810.500 distribuidos en diferentes cifras, para el periodo 2013-2017 USD 730'505.000 (PMM 2009 - 2025, 2009). Montos significativos para mejorar las vías y el acceso a la movilidad por medio del transporte público.

La idea de una movilidad intermodal, aunque se propuso en la administración anterior por medio de la presentación de acciones a favor del TNM, todavía en Quito no se ejecuta, aún existe la ausencia del servicio de traslado de un punto a otro aciudadanos usuarios de la bicicleta. En Cuenca, es la ciudad donde se ha ejecutado esta modalidad y tiene muy buena acogida.

Desde los aportes de los colectivos ciudadanos, por medio de entrevistas, y a manera personal, las acciones para el mejoramiento del transporte no motorizado, siguen siendo acciones esporádicas y en algunos casos ineficientemente planificadas, puesto que se percibe la falta de una visión integral de ciudad, y al parecer se toma medidas y acciones que mantengan tranquilos a todos los sectores o favoreciendo a coyunturas. Como se evidenció, en casos como: la construcción y eliminación de ciclovías; la construcción de ciclovías muy anchas, por ejemplo en las calles Cordero y Ulloa, que por cierto también se eliminaron; o las medidas como el pico y placa y la idea a largo plazo de su eliminación; la disminución de sanciones y multas para infractores, en época de elecciones; entre otros.

Acciones y medidas que nos conlleva a tener una mirada crítica respecto a la coherencia entre lo que plantea el PMM y las acciones provenientes de las autoridades.

Administración de Augusto Barrera

2.14 Plan de Gobierno para el DMQ

En el Plan de Gobierno para el DMQ 2009, del entonces candidato a la alcaldía de Quito, Augusto Barrera contemplaba como primer eje de plan de acción: movilidad,

tránsito y transporte. En el cual se manifiesta que se requiere modificar integralmente el sistema de movilidad y las reglas del juego del transporte. De seguir las actuales tendencias, no se reducirá la congestión vehicular, la pérdida de tiempo y recursos de los ciudadanos en transporte, tampoco se mejorará la calidad del aire del área metropolitana; al contrario, la tendencia es al colapso (Barrera, 2009)

La idea para mejorar este sistema de movilidad, que tendía “al colapso”, era la misma que se tenía desde la propuesta de la Fundación Biciacción con la iniciativa “Ciclopaseos Integrados”, o del proceso de participación y construcción del Colectivo Ciudadano Quito para Todos con la propuesta del Pacto de Movilidad. Alineado también con la Constitución 2008 y el PNBV, los cuales también fueron una construcción ciudadana. Es decir, la idea era mejorar sustancialmente la calidad y eficiencia del transporte público y favorecer a los peatones para que se desplacen con facilidad y seguridad. Además que, según Barrera (2009), los problemas del sistema de transporte público se resumen en la falta de voluntad política para liderar el cambio de hábitos de convivencia; (...) [que no han permitido] la circulación de bicicletas en doble sentido por calles de un único carril; dar la máxima prioridad semafórica a los peatones y al transporte colectivo y para potenciar los espacios para la recreación y convivencia.

También recalca que el Municipio DMQ es el responsable de la planificación y organización del tránsito y transporte público, sin embargo no cuenta con un estudio sobre la demanda y por esta razón existe insuficiencia de coordinación a la hora de tomar decisiones.

Con respecto a la movilidad no motorizada se menciona que se ve reducida porque no se aplican normas de diseño y construcción de espacios públicos (veredas, plazas, calles, aparcamientos, etc.). Lo cual es todavía una realidad en la ciudad.

Entre las propuestas y soluciones que se ofrecía en el Plan de Gobierno para el DMQ 2009, el punto 3 trata sobre el sistema de movilidad peatonal y ciclorutas, y sugiere lo siguiente:

- Crear redes peatonales seguras basadas en mapas de riesgo y flujos peatonales, (priorizar centros educativos, comerciales, paradas de masiva concurrencia).
- Implementar estrategias para captar usuarios de transporte sostenibles (transporte colectivo, peatonal y bicicleta)
- Impulso a las ciclorutas zonales y metropolitanas. Protección y promoción del uso de la bicicleta.

Con este Plan de Gobierno, el ex alcalde Augusto Barrera ganó las elecciones para la Alcaldía de Quito en el año 2009. Nueva administración, nuevos cambios por hacer y convenios por firmar.

2.15 Convenio de cooperación entre Municipio DMQ y Fundación Ciclópolis para la realización del Ciclopaseo semanal

Este convenio se firmó el 22 de septiembre de 2011, las partes fueron: el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, representado por el Dr. Augusto Barrera, y por parte de Fundación Ciclópolis, Diego Puente.

Los antecedentes tratan del marco normativo por el cual se puede firmar un convenio con la sociedad civil, por un lado, por la participación ciudadana que éstas impulsa, y por otro lado, la facultad que tienen los municipios para financiar actividades que promuevan el Buen Vivir, además que el uso de la bicicleta estaba en su Plan de Gobierno y en el Plan Maestro de Movilidad al que esta alcaldía se regía.

El objeto de este convenio de cooperación era establecer los lineamientos generales que permitan visibilizar y promover el uso de la bicicleta en el sistema vial urbano, a

través de la realización del Ciclopaseo dominical, vinculando actividades de movilidad alternativa con oportunidades de una vida activa y saludable para todos y todas las habitantes del DMQ (Municipio de DMQ, 2011).

Entre las obligaciones del convenio estaba que la coordinación general del Ciclopaseo, la cual sería entre Fundación Ciclópolis, el Municipio por medio de la Secretaria de Movilidad y el apoyo técnico del área de Transporte No Motorizado de la gerencia de Planificación de la Movilidad de la EPMMOP-Q.

Además del apoyo logístico principalmente de la Policía Metropolitana, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, las Administraciones Zonales, la Policía de tránsito, por medio de reuniones trimestrales acordadas por la Secretaria de Movilidad y Fundación Ciclópolis.

En el convenio no se menciona el presupuesto asignado para el proyecto, como solía ser en los anteriores convenios, pero se trata el tema del financiamiento de la siguiente manera: por una parte, se menciona procurar incluir en el Plan Operativo Anual de programas de movilidad pero también de protección ambiental, deportivos o recreativos de las distintas instituciones; por otro lado, el Municipio transferiría los recursos para el financiamiento de los Ciclopaseos a la Fundación previo informes técnicos y económicos debidamente justificados, numerados, sumillados y foliados de todos los gastos según lo dispuesto en la Ley de Régimen Tributario, su reglamento, de Comprobantes de Venta y Retención. Debiendo, estos informes, ser realizados por la Fundación y aprobados por la Secretaria de Movilidad.

La modalidad de ejecución en vigencia sería que durante el último trimestre de cada año, el Municipio y la Fundación suscribirán convenios específicos para la realización del Ciclopaseo durante el año siguiente. Estos convenios específicos contendrán principalmente los montos económicos con los que contribuirá el Municipio, junto con el origen de los recursos, así como los mecanismos de transferencia.

El plazo de este convenio es de cinco años, a partir del 1 de enero 2012 hasta el 31 de diciembre de 2016.

2.16 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Las leyes que están vigentes para todas y todos los ciudadanos con respecto al transporte, tránsito y seguridad vial y que competen directamente a los ciclistas son:

Contravenciones Leves de Primera Clase

En la cual el “Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir” y será sancionado a:

- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten la señalización reglamentaria respectiva.

Contravenciones leves de tercera clase

Se da a conocer en el Art. 141.- “Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir” a los siguientes:

- r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;
- s) Los conductores nacionales o extranjeros que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- t) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

Sección III De los ciclistas y sus derechos

En el artículo 204 se anuncia que “los ciclistas tendrán los siguientes derechos” :

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

Esto es en general lo que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, se menciona de los ciclistas, sus derechos y contravenciones. También existe el Reglamento que rige esta ley. Como se ve con este resumen de lo que existe con respecto a Convenios, Resoluciones, Ordenanzas y demás documentos a favor del transporte no motorizado, sino es bastante, por lo menos existe y ha sido una clara participación ciudadana de la cual los colectivos y en general usuarios del transporte no motorizado, se pueden acoger para seguir con este objetivo.

En la siguiente tabla se podrá visibilizar de manera genealógica lo expuesto en este capítulo:

Tabla 1 Resumen genealogía de la política pública para el TNM

AÑO	EVENTO
Antes del 2003	Plan Maestro de Transporte y Viabilidad 2002.
	Plan Quito Siglo XXI.
	Ley de Descentralización del Estado y de Participación Social.
	Ley Orgánica del Régimen para el DMQ.
27 de Abril de 2003	Primer Ciclopaseo en Quito.
29 de Julio de 2003	Convenio Firmado entre la Fundación Biciacción y el Municipio de DMQ para la ejecución del Proyecto “Ciclopaseos Integrados”. Duración del convenio: 6 años.
21 de Diciembre de 2003	La inauguración de la primera ciclovía por parte del Alcalde Paco Moncayo.
2003	Conformación del Colectivo Ciudadano Quito para Todos.
2003	Inicio de la construcción de la Red Metropolitana de ciclovías y transporte alternativo en el Parque la Carolina, la Avenida Amazonas y la Ribera del Machángara.
21 de Abril de 2004	Informe sobre el año de funcionamiento del Ciclopaseo y la reiteración del apoyo para su ejecución.
05 de Septiembre de 2005	Se considera que el Proyecto “Ciclopaseos Integrados” sea una alternativa opcional que deben cumplir los estudiantes de quinto y sexto curso previo a la presentación a los exámenes escritos de grado.
06 de Enero de 2006	Resolución 002. Se resuelve que aparte de los estudiantes de los dos últimos años de colegio también los estudiantes de segundo y tercer curso puedan optar por el voluntariado en los “Ciclopaseos de Integración” como práctica social para su graduación.
13 de Agosto de 2006	Se firma convenio entre Municipio de DMQ, la Policía Nacional y la Fundación Biciacción para garantizar la seguridad de los paseantes (ciclistas y peatones). Duración del convenio: 6 años.
17 de Septiembre de 2007	Conformación del Colectivo Ciudadano Quito para Todos
18 de Octubre de 2007	Acta de Terminación de Convenio por mutuo acuerdo entre Municipio DMQ y Fundación Biciacción.

18 de Octubre de 2007	Firma del Convenio de Cooperación entre el Municipio de DMQ y la Fundación Biciacción.
13 de Agosto de 2007	Ordenanza 221 – Sistema de Estacionamiento del Municipio DMQ
2008	Aprobación de la nueva Constitución del Ecuador.
10 de Junio de 2008	Ordenanza 3746. Normas de Arquitectura y Urbanismo.
5 de Noviembre de 2008	Ordenanza 268. Promoción de Vehículos No Motorizados
2009	Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013 – PNBV. Elaborado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
2009	Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 para el DMQ
2009	Pla de Gobierno Augusto Barrera para las elecciones.
22 de Septiembre de 2011	Firma del Convenio de Cooperación entre Municipio DMQ y Fundación Ciclópolis para la realización del ciclopaseo semanal. Duración del Convenio: 5 años.
25 de Junio de 2012	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.
	Reglamento que rige la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Nota: Genealogía Política Pública TNM, por D. Valencia, 2014

Esta tabla es el resumen de este proceso genealógico de este capítulo. En el próximo capítulo conoceremos un poco más sobre los colectivos urbanos no motorizados y su participación, para interpretar su propuesta de movilidad alternativa para Quito.

CAPÍTULO 3

COLECTIVOS URBANOS Y SUS APORTES CIUDADANOS

3.1 Participación ciudadana y su incidencia en la política pública

Este estudio se centra en contar la historia a partir del 2003 y la apertura que tuvo, desde el Municipio del Distrito Metropolitano, el proyecto “Ciclopaseos Integrados”, aunque la historia inicia desde hace mucho tiempo atrás y con más actores. La participación ciudadana ha estado presente, tratando de incidir en la construcción de políticas públicas para lograr una ciudad más humana-comunitaria y menos “motora”- individualista. Los debates abiertos a nivel mundial sobre el problema medio ambiental, que la tendencia del modelo de desarrollo actual ha dirigido a niveles insostenibles, han aportado de sobre manera para que la bicicleta sea tomada en cuenta como una opción de transporte y se convierta en política pública, mediante la cual, se brinde seguridad e infraestructura para quienes escogen el TNM como su opción de movilidad.

La historia contada por algunos actores no motorizados, es muy parecida, por un lado el inicio de la propuesta que provenía de miembros de la organización ambientalista Acción Ecológica, que empezó como un activismo por parte de jóvenes que vieron a la bicicleta como una opción de transporte que no contamina y que puede aportar a la ciudad para su construcción más humana y solidaria. Por otro lado, el Seminario realizado el 13 y 14 de febrero del 2003, Taller “Ciclovías para Quito (2003)”, propuesto y organizado por la ciudadanía representada por el Centro de Investigaciones CIUDAD, Biciacción, Acción Ecológica, Fundación Ciudad Humana de Bogotá y como auspiciantes el Institute for Transportation & Development Policy ITDP de Nueva York; n(o)vib; Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo.

Este encuentro se realizó tomando en cuenta la escasez de espacios de diálogo con respecto a los problemas que enfrenta la ciudad de Quito. Uno de ellos se enfoca precisamente a los problemas del transporte y la contaminación del aire en nuestra ciudad. Pensando en la oportunidad de consensuar una propuesta alternativa, el grupo Biciacción propuso la

organización, de un seminario que se enfoque hacia la planeación de una estrategia que posibilite la circulación de bicicletas de una forma constante en la ciudad. CIUDAD se anexó a la propuesta en el marco del proyecto “Haciendo Ciudad”, que persigue el fortalecimiento de participación ciudadana, y que factibiliza la organización de foros urbanos para el tratamiento de temas de relevancia social.

El Seminario tuvo como objetivos centrales, por un lado, construir una propuesta de ciclovías para la ciudad de Quito y elaborar un plan de acción inmediato para impulsar el proceso, y por otro lado, aprender de experiencias similares en otras ciudades del mundo, con el fin de presentar una propuesta desde la sociedad civil para la ciudad de Quito (Centro de Investigaciones CIUDAD, 2003)

En este Seminario Taller “Ciclovías para Quito, fue el inicio formal para que la ciudadanía ejerza su derecho a la participación e inicie un proceso de trabajo en conjunto con el Municipio DMQ sobre la propuesta de la promoción del uso de la bicicleta como opción de transporte que no contamina y que contribuye a la descongestión de la ciudad. Además que, es una opción de transporte más accesible económicamente.

De esta unión de esfuerzos ciudadanos, nació el proyecto piloto “Ciclopaseos Integrados” y el inicio de la construcción de la “Red Metropolitana de Ciclovías”. Así como también la conformación del Colectivo Ciudadano Quito para Todos, y la Fundación Biciacción como persona jurídica desde el 29 de Julio de 2003.

La siguiente información que vamos a dar a conocer en este capítulo, ha sido tomada de entrevistas a miembros de organizaciones y colectivos ciudadanos, como: Fundación Biciacción, Fundación Ciclópolis, Colectivo de Ciclistas Urbanos de Quito, Colectivo Andando en Bici Carajo, Carishina en Bici, Asociación de Peatones de Quito y revisión bibliográfica del Colectivo Quito para Todos.

3.2 Fundación Biciacción - Ecuador

Fue la primera organización con personería jurídica sin fines de lucro, en el año 2003, pro-ciclista en el país, misma que promovía el “uso masivo de transportes alternativos como una forma de humanizar y transformar la ciudad desde una perspectiva que fomente una cultura de respeto y tolerancia hacia los usuarios del espacio público y la reducción de los niveles de contaminación del Distrito” (Municipio DMQ, 2003).

Según Cárdenas (2014), actual director de la Fundación Biciacción – Ecuador, después del pedido y de la lucha de los grupos ciudadanos, se presentó la bicicleta como un aporte desde la ecología y el impacto ambiental, mismo que tuvo apoyo por parte del entonces Alcalde Paco Moncayo quién dio apertura a que se realicen los “Ciclopaseos Integrados”. Al momento de realizar el primer ciclopaseo existía ya la demanda, por parte de la gente que trabaja en la bicicleta, la gente que hace jardinería, que distribuye helados en bicicleta o triciclo, entonces siempre ha estado esta demanda de espacios seguros. Estos últimos años a partir del tráfico que cada vez es más insoportable, la gente ya va buscando nuevas opciones para moverse.

Tal es así, según el informe de la Fundación Biciacción presentada en Sesión de Concejo del Municipio de Quito (2003), que la acogida del ciclopaseo en el 2003, superó las expectativas hasta de un 300%, y por la acogida y las solicitudes de extensión de la distancia, empezó con 10km, luego 15km hasta llegar a 21km de distancia en el primer año de actividades.

Para Fundación Biciacción, lo que se ha logrado a favor del uso de la bicicleta como opción de transporte(ciclovías y servicio público de bicicletas - BiciQ), ha sido un pedido y logro ciudadano, por lo que se cree desde la fundación que los colectivos y las personas pro movilidad sustentable,se encuentran a menudo pasos más adelante de las coyunturas que usualmente están las autoridades y municipios.

Dentro de la organización se ha logrado evolucionar y uno de los cambios más importantes es que se ha conseguido sacarle a la bicicleta de contextos deportivos, que distorsiona el mensaje con el público, y darle el sentido de opción de transporte para cualquier ciudadano que tiene los mismo derechos de ir en vehículo o en bicicleta. El otro cambio es haberse dado cuenta que la educación y el trabajo con niñas y niños es muy importante para la promoción del uso adecuado de la bicicleta.

Biciacción ha aportado desde diferentes espacios, ha trabajado desde sus inicios en alianzas con el Municipio de DMQ, y ciertos proyectos en alianzas con otros colectivos de ciclistas. Además ha aportado en el proceso de elaboración de la Constitución en Montecristi, incidiendo para que en la Ley de Tránsito se tome en cuenta a ciclistas y peatones, y también participó en la elaboración de la Ordenanza 268, que es la ordenanza que regula el TNM.

La Fundación ha aportado en procesos de capacitación a funcionarios públicos, alcaldes y concejales en distintas provincias del país como: Machala, Ibarra, Latacunga, Santa Cruz, Riobamba, pero aún así no se ha podido hacer participación ciudadana como se esperaría. Aunque la Fundación ha venido participando y proponiendo desde los inicios de este proceso y además ha trabajado conjuntamente con el Municipio en alianzas en diferentes proyectos y acciones a favor del TNM el director Galo Cárdenas (2014) comenta sobre la participación, lo siguiente:

La participación ciudadana es una forma de gobernar que todavía no se implementa en el país, los procesos de participación ciudadana son muy escasos y no se han dado,[por citar un ejemplo]Biciacción se enteró por la prensa que se instalaron ciclovías en la calle Ulloa y en la Cordero y también se consultó parcialmente acerca de algunas cuestiones sobre las ciclovías pero nosotros hubiéramos querido participar más del proceso y hubiéramos querido participar más en el tema de la instalación de la BiciQ.

Esto confirma que los canales de participación ciudadana y la municipalidad, deben construirse para que el diálogo, el debate y las propuestas puedan ser parte de la construcción de la ciudad.

3.3 Colectivo Ciudadano Quito para Todos

Este colectivo nació en el año 2003, junto con los “Ciclopaseos integrados”, empezó como un agente de veeduría de transporte y espacio público, conformado inicialmente por organizaciones como: Acción Ecológica, Fundación Biciacción y el Centro de Investigaciones Ciudad, los cuales después crearon el Colectivo Ciudadano “Quito Para Todos”.

En la publicación, “Nuevas propuestas de organización popular urbana de Quito”, se menciona que, lo que se buscaba era intercambiar experiencias para lograr una política social en lo que se refiere al espacio público, a lo urbano y tener una conciencia de todos los involucrados para defender los derechos de los ciudadanos y ciudadanas en su uso. Se formó con una convocatoria de CIUDAD, el Municipio y Biciacción para tratar de emular el ejemplo bogotano de desarrollar un día al año sin carros en Quito (Calderón, 2004).

Al inicio, según Hurtado (2014) coordinador del colectivo en el año 2007, fue un proceso de total participación ciudadana. El logro más fuerte en el año 2007, fue la propuesta del Pacto de Movilidad, y su firma entre diferentes instituciones públicas, privadas, colectivos ciudadanos, ciclistas, gremios, academia, transportistas, ONGs, comunicadores, entre otros. Fue una de las cuestiones en las que más se avanzó en el tema de movilidad por su nivel de participación y consenso.

El Colectivo Ciudadano Quito para Todos, tenía el auspicio y apoyo de Jorge Oviedo de la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito – CORPAIRE. Los recursos eran mínimos, lo que primaba era la voluntad para realizar, por ejemplo, grupos de trabajo para el Pacto. Lastimosamente, Quito para Todos se disolvió, se acabó el apoyo, y además dejaron, al colectivo, fuera de participación en la

administración de Barrera. Según Hurtado (2014), La idea actual es retomar el Pacto de Movilidad y trabajarlo con la nueva administración, al parecer se van abrir nuevos espacios de participación para trabajar con la ciudadanía, lo que queda es esperar y darle tiempo al tiempo.

3.4 Fundación Ciclópolis

La Fundación Ciclópolis es la segunda institución sin fines de lucro legalmente constituida el 20 de julio de 2007, que promueve el uso masivo de transportes alternativos como una forma de humanizar y transformar la ciudad desde una perspectiva que fomente una cultura de respeto y tolerancia hacia los usuarios del espacio público y la reducción de los niveles de contaminación del aire del Distrito (Municipio DMQ, 2007).

De la misma forma, Elizabeth Frias (2014) coordinadora de comunicación de la Fundación Ciclópolis, comenta que el inicio del proceso, provino de la participación de jóvenes que propusieron ideas y que, el entonces alcalde, Paco Moncayo, dio la apertura. Con el ciclopaseo de Quito, coordinado por Biciacción, luego la construcción de las ciclovías, el día sin carro, la semana de la movilidad, el servicio de bicicleta pública.

El objetivo de la Fundación es “promover el uso de la bicicleta en el país. Deseamos que la bici sea visto como un medio de transporte alternativo y efectivo para ser utilizado en nuestras ciudades”. En la actualidad Ciclópolis tiene proyectos a nivel nacional, se ha implementado el ciclopaseo en algunas ciudades como Santo Domingo, Ambato, Zamora, Ibarra.

Para la Fundación Ciclópolis, la participación ciudadana ha sido clave para lograr lo que ahora se tiene a favor del uso de la bicicleta como opción de movilidad. El trabajo entre la ciudadanía y el gobierno local ha sido fundamental para que exista la apertura hacia el pensamiento de ciudades sustentables. Menciona en una entrevista Diego Puente (2014), fundador y coordinador de Ciclopaseos de Quito y coordinador

de Ciclopaseos del Ecuador, la gestión pública está desarticulada, es necesaria la articulación entre las organizaciones de la sociedad civil, con el Municipio y la empresa privada.

3.5 Colectivo Andando en Bici Carajo

Según un miembro del Colectivo Andando en Bici Carajo, este colectivo nace a partir de la cotidianidad que se vivía como amigos cada uno caracterizado por sus individualidades, pero que tenían algo en común que era la bicicleta. La creación de Fundación Ciclópolis, y el rompimiento por mutuo acuerdo con Biciacción, fue lo que atrajo diferentes reflexiones con respecto al escenario que se vivía.

En la creación de Fundación Biciacción se encontraba la interacción de amigos, que al momento de la creación de Fundación Ciclópolis, creó una separación, en la cual “un amigo se quedó y otro se fue”, lo que conllevó a diferentes reflexiones, y empezó un alejamiento del proceso por parte algunos actores de la bicicleta, y lo que ayudó para la decisión de la conformación del Colectivo Andando en Bici Carajo, desde la sociedad civil.

En aquel momento, según Pablo Ortíz (2014) todos estaban de acuerdo que iban a trabajar en lo que coincidían, y en esa etapa se coincidió en hacer comunidad entre ciclistas por medio de actividades como: los piques y el Alleycat Jesús del Gran Pedal [una “carrera” informal de bicicletas]. Actividades en las cuales se reunían y conocían, donde se podían juntar ciclistas para divertirse y festejar la bici. De pronto, se vivió un éxito total, una amplia convocatoria que hasta se tuvo que caracterizar los pique: piques para hombres, para mujeres, para peques, para bmx, de una sola marcha.

ABC nace por un lado, de la hipótesis de “lograr comunidad”, la cual fue cumplida y logró trascender, cuando dentro de las actividades, empieza un proceso de conformación de otros colectivos, como fue: Carishina en Bici, Bikepolo, Bikepolo sólo para mujeres, Al Sur en Bici, entre otros. Y por otro lado, nace la propuesta “la

bicicleta más que un ejercicio físico, un ejercicio político”, esta hipótesis no logró trascender más allá del discurso, porque aunque ABC fue reconocido e invitado por el municipio para asistir a reuniones junto con Biciacción y Ciclópolis, pero ABC inició con otra hipótesis que era “no se va a trabajar con el Estado viéndolo como proveedor, se van hacer las cosas de forma autogestionada” ABC no era vendible, no era cooptable, decidió no legitimar el accionar del Estado, decidió no recibir fondos para consultorías, decidió ser un actor dialogante que se autogestiona con sus propios recursos, pero eso fue lo que no permitió que trascienda el discurso político, porque ya estaba asentado el bloqueo en ese espacio (Ortíz, 2014).

Podemos interpretar esta posición de “no vendible y no cooptable” porque existía cierta resistencia, por parte de este colectivo, al trabajo con instituciones públicas y su financiamiento puesto que es muy conocido, o al menos mencionado en diferentes espacios no específicamente en este, los procesos de participación son utilizados como una herramienta legitimación y de cooptación de líderes de movimientos sociales, lo que genera distanciamientos entre la sociedad civil organizada y la institución pública. Esta situación no permitió la trascendencia en el discurso político del colectivo.

Para el colectivo, en la administración de Augusto Barrera, se trabajó con un grupo de ciclistas, los cuales no representaban a todo el movimiento ciclero, por medio de la firma de contratos se financió proyectos y actividades pro bicis, lo que conllevó al fraccionamiento de las relaciones entre algunos actores, puesto que no se fortalecía al movimiento sino que se proveía de ciertos proyectos a unos pocos, y ABC no se estaba seguro si esa era la salida o la forma de mostrar respeto al movimiento ciclero. Asumimos en este punto que, la idea hubiera sido tal vez, cooperar con la construcción y el fortalecimiento del movimiento, que se proponga participar a todas y todos los interesados con presupuestos claros, para que sea una participación que trascienda dentro del movimiento y en la participación política.

Según lo que entendemos, los ciclistas con los que se trabajó en la administración de Augusto Barrera fueron los miembros de la “Comisión Especial” que se conformó en

el año 2012 a partir de un accidente de tránsito que cobró la vida de la ciclista de élite, Salomé Reyes. En esta comisión se trabajó el tema de la señalización en las rutas de entrenamiento para ciclistas como la vía a Nayón, la vía Interoceánica, los alrededores del Parque la Carolina, se realizó la campaña de comunicación “De qué lado estás tú”.

El Secretario de movilidad de la administración de Augusto Barrera, Carlos Páez (2014) menciona que espacios de participación, como la Comisión Especial conformada entre diferentes actores, fueron espacios en donde existían distintas opiniones, puntos de vista y propuestas que básicamente se debatieron y discutieron y que algunas de éstas se tradujeron en políticas públicas, como fue el caso de las ciclovías y la bicicleta pública. Los colectivos que participaron reconocieron la necesidad de hacer una participación política, en términos de reconocer la posibilidad de que sus expectativas se plasmen en una realidad por medio de la incorporación dentro de la gestión pública, lo que se llama construcción de política pública. Se desarrollaron, desde la Comisión, iniciativas como “La Feria de la Bici” en el año 2012 y 2013, en este último año (2013) fue un evento que duró una semana. De ahí se desarrollaron iniciativas algunas de carácter individual y otras de carácter más participativo. Existían muy buenas iniciativas, faltó tiempo para poder implementarlas. Esta comisión duró un poco más de un año.

Para Carlos Páez (2014), la participación ciudadana, es un espacio de construcción colectiva en donde la autoridad responsable de la política pública se sustenta en la participación ciudadana como un espacio fundamental de definición de encausamiento de decisiones.

En el año 2009, Ortiz (2014) menciona que, a raíz de la muerte de cuatro ciclistas en un solo mes, se inició el proceso en Ecuador del Ghost Bikes, que es a nivel mundial, y que se lleva a cabo para visibilizar la muerte de ciclistas urbanos que en su ejercicio y derecho de movilidad han sido agredidos y violentados por conductores inconscientes, más que una estatua se han convertido en un acto de construcción de memoria colectiva. Este proceso fue bastante duro para ABC porque a partir de este,

se suman las actividades con el acompañamiento de las familias de los ciclistas caídos y de ahí nace la nueva regla que era “el acompañar a las familias” no sólo con las bicis blancas sino con lo que haya que hacer para que las muertes no queden impunes, además que las reflexiones al interior del colectivo sobre lo que se hacía y lo que se tenía que hacer, la forma como fuimos catalogados por la institucionalidad, y en fin, lo que destruyó a todos los miembros del colectivo, fue la caída de Sebastián Muñoz, uno de los líderes de ABC.

La muerte de Sebastián Muñoz, según Ortiz (2014), marca un hito para que se solicite rendición de cuentas a la “Comisión Especial” conformada en el año 2012, lo que generó un fuerte llamado de atención del movimiento, de la gente que conformaba la Comisión hacia ABC, por no haber participado de ese proceso. La Comisión manifestó que se entregó un informe pero la molestia era que no se hizo una rendición de cuentas pública hacia el movimiento ciclero. Desde ABC se planteó que la forma no es ir hablar al Municipio que la forma es, hacer un propio espacio de diálogo en el movimiento.

Lo que se puede interpretar es que muchas de las convocatorias han provenido de servidores públicos o instituciones públicas, que en el momento tenían la chance de vincular a los ciclistas en ciertos proyectos y abrían espacios para hacerlo.

Por interés personal en el tema y como parte de esta investigación, asistí a una convocatoria en el año 2012, que trataba sobre Espacio Público, y convocaba por Fundación Museos de la Ciudad, la cual tenía un “Programa de Públicos Críticos”, que trataba de fortalecer procesos de espacio público y la reapropiación por parte de los ciudadanos, en este proceso se buscaba construir una metodología participativa con los actores interesados en sumarse a ese trabajo colectivo. En esta misma reunión participaron algunos colectivos, entre ellos, ABC, Biciacción, Ciclistas Urbanos de Quito, uno de los asistentes mencionó que se debería hablar de los problemas de fondo que existían entre los participantes, porque según él, si estaban presentes en ese espacio, era porque existía algo que les une pero que los conflictos no se los podía evitar sino que se tenían que resolver y que si eso no se trabajaba primero no

iba a construirse ningún proceso, que además espacios como esos de diálogo tendrían que venir convocados desde las organizaciones sociales. En esta reunión fue donde se compartieron molestias y se enfrentaban en el diálogo con otros actores, cada uno desde su posición.

Finalmente, a partir de la pérdida de uno de sus miembros, Pablo comenta que ABC planteó un “Manifiesto” para el Alcalde Barrera y se colocó una bicicleta blanca fuera de la alcaldía. El Alcalde hizo un acercamiento directo con la familia de Sebastián y se comprometió a muchas cosas, entre otras, a hacer justicia en el caso de su muerte y dar seguimiento al caso y poniendo las cámaras a funcionar en la Av. 10 de Agosto. Lastimosamente, según ABC no se ha cumplido lo que se prometió. En la inauguración del Parque Bicentenario el 27 de Abril de 2013, se realizó una manifestación en la que participaron no sólo miembros del colectivo ABC, sino también familia y amigos de Sebastián, en la cual se propuso la campaña llamada “Ser libre”, la manera como se trató el caso de Sebastián, llenó de indignación y ABC entró en una etapa de luto. Por medio de la campaña “Ser libre” se está entrando en un periodo de reconciliación con la mesa de diálogo (Ortíz, 2014).

3.6 Colectivo Carishina en Bici

El término “Carishina”, proviene de la lengua Kichwa, se forma de dos términos: cari, que significa varón, hombre, macho y shina que se traduce como semejante o parecido. Es decir significa “tal como un varón” o “parecido a un varón” Este término se utiliza para referirse a mujeres inhábiles para desempeñar los oficios que se asumen propios de su sexo, y se inclina por ocupaciones o juegos tradicionalmente atribuidos a los varones. También se considera carishina a la mujer coqueta que provoca la atención de los hombre (Diario la Hora, 2009).

En este caso el Colectivo Carishina en Bici, es un colectivo horizontal que toma la bicicleta como una herramienta de reivindicación de los derechos de las mujeres. Tiene una convocatoria de aproximadamente 150 mujeres en bici, aunque 20 mujeres son quienes están al frente de la organización, el trabajo es voluntario, se financian

por la autogestión, por medio de actividades, tienen una flota de 20 bicicletas y se cobra por su alquiler, el mantenimiento se lo hace con el apoyo de un taller y las carishinas ponen la mano de obra.

Carishina en Bici se conforma en el año 2009, a partir de una Alleycat para mujeres organizado por su fundadora Charlotte Fagan y con el apoyo del colectivo Andando en Bici Carajo. Su objetivo desde el comienzo fue que más mujeres pedaleen por Quito. Se ha trabajado con algunos colectivos al inicio como parte de ABC y luego de forma autónoma con Al Sur en Bici.

Actualmente Carishina en Bici, trabaja en proyectos como: “La rodada de altura”, el “Carishina Race”, las “Hadas Madrinas” y como parte del programa: “Mecánica para Mujeres”, “talleres de autodefensa”, “talleres de convivencia vial”. Para ser parte de este colectivo sólo se necesita participar en sus proyectos unirse a las reuniones o el voluntariado de esta forma se suman a la lista de contactos de las Carishinas en bici.

No se ha trabajado con entidades públicas desde el colectivo. Existe cierta resistencia por diferentes razones, una de las cuales es la desconfianza que estos espacios han generado al convertirse en algunos casos, como procesos de legitimación institucional. Una de las fundadoras de Carishinas en Bici, ha estado presente desde los inicios de la inserción de la bicicleta en Ecuador y ha tenido la oportunidad de participar de estos procesos políticos, mismos que se han convertido en procesos desgastantes y, en muchos casos, de legitimación de proyectos del Municipio, puesto que no existen canales efectivos de participación ciudadana. Gabriela Pavón (2014), miembro del colectivo, afirma que “el colectivo aporta a la incidencia política desde su espacio de acción, el hecho de tener mujeres rodando en las calles, entendemos que es un ejercicio político”.

3.7 Colectivo Ciclistas Urbanos de Quito

Según Escobar (2014), miembro del Colectivo Ciclistas Urbanos de Quito, el colectivo nació en el año 2012, en una reunión que fue convocada desde amigos y actores con una trayectoria amplia en temas de la bicicleta y que han participado en procesos ciudadanos, o han sido miembros de organizaciones como Fundación Biciacción, Acción Ecológica, Bicipuce, ciclistas urbanos cotidianos o simplemente ciudadanos que les interesaba participar en el diálogo sobre las problemáticas de la ciudad, los cuales vieron la necesidad de articulación y decidieron conformar un colectivo de ciudadanos para trabajar el uso de la bicicleta como medio de transporte y como un medio de acción ciudadana que permita darle forma a la ciudad, para de esta forma poder aportar y darle forma a la ciudad.

En su página web se autoidentifican así: “el colectivo está conformado por un grupo de personas (ciudadanos) que tomaron la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte y como un medio de acción que permita darle forma a nuestra ciudad”. En esta misma sección de la página web dice “creemos que mediante el respeto, valor crítico, tolerancia y transparencia pondremos sobre la mesa los temas que nos preocupan relacionados a movilidad y ciclismo urbano de nuestra ciudad de Quito. Siempre se busca proteger, promocionar y ejercer nuestro derecho como personas y ciudadanos a transportarnos ya sea a pie – peatón o en bicicleta dentro de nuestra ciudad”.

Las actividades que se han realizado, entre otras son: cicleadas, talleres de mecánica, talleres de uso de la bicicleta, promoción de la bicicleta a través de competencias. A nivel de incidencia política se ha aportado desde el ejemplo, usando cotidianamente la bicicleta como medio de transporte, además se ha participado en reuniones con la Secretaria de Movilidad para tratar distintos temas, específicamente sobre el uso cotidiano de la bicicleta que los miembros del colectivo realizan (Escobar, 2014).

Desde el colectivo, más que trabajar con el Municipio, se ha trabajado propuestas para el Municipio, se ha participado en un pequeño proyecto, que no tuvo

financiamiento, que fue más bien como un apoyo al Ministerio de Salud, con el tema “Al trabajo en bici”, donde participaron dos miembros del colectivo como guías. El trabajo con otros colectivos, no ha sido directamente como alianzas, sino más bien como momentos de confluencia, por ejemplo, con Carishina en Bici, Andando en Bici Carajo, Jumpers, Hellbikers, o en algún momento miembros del colectivo se sentaron a planificar acciones concretas con Biciacción, Ciclópolis. Y se ha trabajado también con colectivos de otras ciudades como son: Colectivo de Ciclistas Urbanos de Carabobo – Venezuela, Bici Valencia, o ciclistas de Barcelona, Madrid, desde el colectivo también se tiene contacto con Sao Pablo y Buenos Aires.

Las expectativas del colectivo son: seguir cumpliendo con los objetivos trazados; la promoción del uso de la bicicleta; difundir ampliamente la visión de que “no somos un colectivo de ciclistas para ciclistas, sino que somos un colectivo de ciclistas que nos entendemos parte de una ciudad y parte del actor social llamado peatón, al que priorizamos por encima de todas las otras modalidades de movilidad. Estamos trabajando en diferentes proyectos que vayan creando sostenibilidad al proceso y que se articulen con otros colectivos o ciclistas a nivel nacional” (Escobar, 2014).

3.8 Asociación de Peatones de Quito

Según Hurtado (2014), la Asociación de Peatones nació en el 2007, desde la necesidad y la urgencia de la participación del actor que camina, puesto que la mayoría de presupuestos y planificación iba (o va) dirigida para vías y facilidades para la fluidez de los vehículos motorizados. La Asociación de Peatones lo que buscaba era generar participación y voz de los peatones, como los más vulnerables, porque todas las personas que generaban la política pública, los que formaban parte de la academia, los funcionarios, medios de comunicación, los técnicos, todos se movían desde la voz del vehículo motorizado.

La Asociación de Peatones fue la primera voz del peatón en Latinoamérica, trabajó en la creación del personaje PeatónMan, un súper héroe que trabaja para “defender los derechos del que camina y no contamina”. También participó en el proceso por la

construcción y firma del Pacto de Movilidad (Hurtado, 2014). Actualmente, la Asociación contribuye con propuestas desde su página web y las redes sociales en grupos como “Quito yo me Apunto”, la intención es retomar el Pacto de Movilidad para trabajarlo en conjunto con el Municipio y seguir aportando con propuestas.

3.9 ¿Existen más colectivos ciudadanos?

Estos colectivos ciudadanos que se analiza, son la muestra que elegimos para esta investigación, pero no está por demás decir que existen otros colectivos que accionan desde la participación ciudadana con aportes a proyectos específicos o con propuestas construidas con más colectivos y/o organizaciones, como Cicleadas el Rey, Al sur en Bici, Sendas, Hell bikers, Cikla, Pedal Extreme, Walkbikers, Bike Polo, entre otros.

Las organizaciones que marcaron el camino hacia la política pública del TNM en Quito, fueron Fundación Biciacción y Fundación Ciclópolis, sin embargo, siempre estuvieron apoyadas o acompañadas por ciclistas y/o personas que luego formaron otros colectivos o que simplemente son actores activos y que de una manera u otra, también participaron en el proceso de construcción ciudadana.

El ciclopaseo fue un gran inicio para Quito y para empezar a debatir sobre la movilidad sustentable de la ciudad, esta acción ciudadana logra fortalecerse con la construcción de las ciclovías y la oferta del servicio de bicicleta pública para los ciudadanos, gracias también, a la voluntad política de las administraciones que apoyaron estos procesos y además de la demanda de la ciudadanía que se hizo presente en cada ciclopaseo desde sus inicios.

Esta oferta y demanda que se genera en el hipercentro de la ciudad, que se entiende como la zona de mayor confluencia y actividad de Quito, no es una situación que nace de la coyuntura, más bien se convierte en una necesidad, puesto que la mayoría, aproximadamente un 84% de la población (según informativo de la Secretaria de movilidad), se mueve en transporte público, a pie y en bicicleta, lo que conlleva a

que la congestión se genere en esta zona y el tráfico aumente en distancias cortas que se pueden caminar o rodar en bicicleta. Por lo tanto, la acción participativa de los ciudadanos fue, es y será lo que presione, lo que construya, aporte y responsabilice a favor del TNM y así éste se pueda instalar en las agendas políticas y concretar acciones que primen los medios de transporte que menos afecten al medio ambiente.

Se han realizado diferentes actividades para impulsar el uso de la bicicleta y se las ha trabajado en convenios o cooperación entre el Municipio de DMQ y algunos de los colectivos ciudadanos, como por ejemplo: La feria de la bici, la semana de la movilidad, el día sin carros, campañas de comunicación.

Por otro lado, las redes sociales han sido una herramienta muy útil para la articulación de diferentes colectivos, en donde se informa, se denuncia y se visibiliza la situación de ciclovías o las reacciones de policías frente a contravenciones causadas por usuarios de vehículos motorizados.

3.10 ¿Qué visión existe desde las autoridades sobre la participación ciudadana para la construcción de las políticas públicas a favor del TNM?

3.10.1 Administración Paco Moncayo

En el Acta de Sesión del Concejo de Quito del 21 de abril de 2004, Diego Puente, fundador y coordinador de los Ciclopaseos de Quito, presenta un informe de evaluación del ciclopaseo en el primer año de actividades, dos concejales se pronunciaron al respecto, junto con el Alcalde Encargado Andrés Vallejo y se señala en dicha Acta lo siguiente:

CONCEJALA SRA. WILMA ANDRADE: Creo que más que una pregunta quiero manifestar mi felicitación y comprometer como siempre mi apoyo a través de la normativa que plantean como alternativas para continuar este proceso que cada día se ha ido incrementado y dando excelentes resultados. Felicitaciones.

CONCEJALA SRA. MARIA CARDENAS: Mi participación en la línea de la Concejala Wilma Andrade, básicamente una felicitación no tanto al Municipio, sino justamente a la participación de la ciudadanía en general en los planes de la ciudad y la importancia de lo mismo. Desde el punto de vista nuestro, felicitaciones una vez más y el apoyo que pueda ser necesario.

SEÑOR ALCALDE, ENC.: Este es un caso evidente del éxito que tiene la complementación de la labor pública y de los sectores oficiales y de las autoridades con la organización de la comunidad, no hay duda que la presencia de Biciacción y la organización de los Ciclopaseos, fueron el inicio de lo que poco a poco se va convirtiendo en una política municipal, que es la de implementar las facilidades necesarias para que esto siga prosperando y siga creciendo en el futuro.

En estos comentarios de parte de las autoridades municipales, se puede percibir que la participación ciudadana es vista como la “complementación de la labor pública”, dando así una idea de cómo se veía la participación ciudadana desde la municipalidad en aquel entonces. También podemos observar que las únicas dos intervenciones a parte de la del Alcalde Encargado, fueron de dos mujeres que subrayaban la labor de la sociedad civil frente a la del Municipio, por lo que felicitaban al proceso, a su coordinador y ofrecían su apoyo.

3.10.2 Administración Augusto Barrera

Para esta investigación se realizó una entrevista al señor Carlos Páez (2014), Secretario de Movilidad en esta administración. Quien sostiene sobre la participación ciudadana con respecto al TNM, lo siguiente:

El tema de la bicicleta fue originalmente impulsado (...) desde iniciativas ciudadanas, lo primero que se hizo aquí en torno de la bicicleta fue básicamente el ciclopaseo, en el año 2003 (...) que incluso generó algún tipo de apoyo de parte de la municipalidad y existieron algunas otras iniciativas ciudadana más bien de carácter

puntual, demostrativo, respecto de visibilizar la bicicleta como una forma alternativa de transporte cotidiano.

El ciclopaseo siendo que es un elemento tremendamente potente, tenía una ventaja enorme que era demostrar que uno puede andar en bicicleta en Quito y puede cruzarse la ciudad (...) y demuestra que en condiciones de seguridad la gente está dispuesta a sacar su bicicleta. Tenía el límite que se realiza con un carácter lúdico, de esparcimiento hasta deportivo. El ciclopaseo teniendo esos valores enormes no podía traducir eso a la cotidianidad, como una posibilidad de desplazamiento.

Nosotros planteamos entonces, traducir esos esfuerzos ciudadanos en una política pública. Cuando nosotros incorporamos esto como una política pública, incorporamos el ciclopaseo, dentro de la planificación presupuestaria y operativa de la Secretaría de Movilidad. Y con ello desarrollamos otro conjunto de experiencias, por ejemplo: “Escuelas de ciclismo urbano” con Biciacción, el ciclopaseo lo hace Ciclópolis, campañas de respeto al peatón con la Asociación de Peatones de Quito, el desarrollo de las ciclovías con organizaciones de ciclistas como Al Sur en Bici, Enrokate, otras experiencias como “Al trabajo en bici”, “A la Escuela en Bici”, con otras organizaciones como Cicleadas el Rey, apoyamos otras iniciativas como el “Ciclo de Cine en Bicicleta” organizado por Senda un grupo de mujeres ciclistas, algo también trabajamos con las Carishinas que es también un grupo de mujeres ciclistas, es decir apoyamos iniciativas de todo tipo desde el activismo en la calle, una iniciativas ciudadanas que nosotros apoyamos y otras iniciativas públicas y que buscamos la participación de los ciudadanos para diseñar, configurar y ponerlas en práctica. Varios colectivos de ciclistas nosotros incorporamos en este tema de ir creando la política pública.

En esta administración, en el año 2012, se trabajaron los “criterios generales para el desarrollo de las red de ciclovías básica del DMQ articulada al sistema de bicicleta pública”, realizado por un grupo de trabajo de la Secretaria de Movilidad. En el informe técnico, se reconoce que los avances han sido muy limitados [con respecto a la visión de la bicicleta como movilidad] y atendiendo a los preceptos constitucionales y legales (...) dentro de la planificación estratégica del MDMQ, se ha incorporado un programa específicamente orientado a las bicicletas [y que uno de sus objetivos es] Potenciar las iniciativas ciudadanas y fomentar la participación de organizaciones sociales en la definición de las políticas y la ejecución de proyectos (Secretaría de Movilidad, 2012).

Por lo que, para esta propuesta de diseño de la red de ciclovías, se convocó a distintos actores del interior del Municipio, particularmente los vinculados con el desarrollo y operación de infraestructura vial de la EPMMOP para una primera validación. El producto resultante de este esfuerzo fue socializado con ciclistas urbanos, de tal manera de incorporar sus recomendaciones en la propuesta final (Secretaría de Movilidad, 2012) .

En el anexo 3 de este informe se adjunta la lista de participantes de tres reuniones que convocaron desde la Secretaria de Movilidad como parte del proceso de participación ciudadana y para recoger aportes para la propuesta presentada. En la primera reunión participaron funcionarios públicos y como representantes de los ciclistas: Biciacción, Ciclistas Urbanos de Quito, Ciclópolis; en la segunda reunión participaron 3 representantes de Ciclistas Urbanos de Quito y funcionarios públicos; y en la tercera reunión participaron funcionarios públicos y como representantes de los ciclistas: El Sur en Bici, y 5 representantes del colectivo Ciclistas Urbanos de Quito.

A partir de esta entrevista y los aportes recolectados para esta investigación, lo que se puede percibir es que el proceso de participación ciudadana, en la administración de Barrera, necesitaba potencializar los canales para la construcción en conjunto de las propuestas desde su diseño, configuración y ejecución, puesto que muy

fácilmente se puede caer en la lógica, que los colectivos rechazan, de que la participación ciudadana se convierta en un proceso para legitimizar una propuesta del Estado, en este caso de los “Criterios Generales”, de la municipalidad, hay que tomar en cuenta, que fueron tres convocatorias, que constan en el informe, en las cuales difícilmente se podía lograr una construcción colectiva para un proyecto como este. Sin embargo, también es necesario que se reconozca que al parecer la administración de Augusto Barrera, brindó apertura a la participación de los colectivos ciudadanos, aunque lejos de tener canales efectivos para lograrlo, tenía la predisposición que fue lo que aportó para la ejecución de algunas iniciativas pro bicicleta.

Finalmente, podemos observar en las tres administraciones que el discurso de participación está presente, y que se puede construir en conjunto canales efectivos para la comunicación entre el Municipio y los colectivos ciudadanos y que cada uno de estos con sus posturas, puedan aportar para lograr un objetivo común que es el bienestar de la ciudadanía y la ciudad. Enfatizamos como logro de los colectivos ciudadanos, el haber colocado en las agendas políticas y planes de gobierno de las autoridades el tema del TNM.

3.10.3 Administración Mauricio Rodas

Es bastante corto el tiempo de administración del actual Alcalde, sin embargo, se han realizados acciones desde el Municipio, que han tenido eco dentro de la ciudadanía y los actores no motorizados en particular, como es el caso de la eliminación de unos tramos de ciclovías, la disminución de las sanciones en la denominada zona azul, la disminución de las multas, o la intención de eliminar medidas restrictivas al automóvil como el “Pico y Placa”. Según el diario el Universo, en una entrevista realizada al Alcalde Mauricio Rodas (2014), en el cual comenta sobre estas acciones lo siguiente: “muchos errores sobre todo en planificación y falta de criterios técnicos, el retraso, la ineficiencia, abuso de cobro de impuestos y multas exageradas; por ejemplo en trámites que no se simplificaron, en ciclovías, negligencia municipal en retraso de obras como Ruta Viva, problemas de multas en la zona azul...” (El Universo, 2014)

Según Mario Muñoz (2014), Coordinador de TNM en la Secretaría de Movilidad, comenta que un grupo de asesores del Secretario de Movilidad están trabajando en el PMM para mejorar la movilidad en Quito. Sobre la participación ciudadana da a conocer que ésta siempre es positiva, y lo que es necesario es definir los canales de comunicación para llegar a un debate sobre la problemática de la ciudad para generar, construir conocimiento y concretar acciones en conjunto.

El “Quito de todos los colores”, es el lema de esta administración, y según Muñoz (2014), para que se cumpla esta idea, es necesaria la participación ciudadana, aunque exista un déficit de canales de participación a nivel institucional. Desde la Dirección de TNM, se ha convocado a reuniones a diferentes organizaciones, a la Agencia Metropolitana de Tránsito y otras instituciones y colectivos, que están interesadas en el aspecto de la movilidad en bicicleta y peatonal, para de esta forma lograr reuniones periódicas y mantener espacios de comunicación directa y crear en conjunto esta política, que se está creando desde la Secretaría, de ciudad intermodal, control de la velocidad y el patrullaje para evitar casos de inseguridad. La Dirección de TNM está abierta al diálogo y están interesados en escuchar las necesidades y propuestas que tienen los ciclistas y los peatones para poder trabajar en conjunto.

Lo que podría ser de ayuda en los inicios de esta nueva administración para Quito, es que la participación de la ciudadanía se haga presente, participe y fortalezca lo que existe a favor del TNM en la ciudad. Además, aparte de lo que se trabaje o no desde las instituciones públicas lo que se requiere es que la ciudadanía activa exija y se responsabilice de la ciudad. Todo aporte ha sido parte de esta construcción colectiva, pero más fuerte es un actor si se articula con otros actores y crea canales de comunicación que puedan fortalecer las propuestas sustentables.

3.11 Análisis de la participación

Como se ha venido visibilizando a lo largo de este trabajo, la participación ciudadana ha sido clave para que cualquier acción a favor del TNM se ejecute. Desde las

acciones más pequeñas hasta las de mayor impacto, han sido un aporte estratégico que han sumado para evidenciar la necesidad y la urgencia de que esta movilidad no motorizada se visibilice en el espacio público y se fortalezca con la aceptación y empoderamiento de la ciudadanía.

En las relaciones sociales es muy común que existan puntos de desencuentros, las acciones esporádicas o dispersas son las que mantienen viva la “lucha”, aunque difícilmente, se pueda fortalecer a un movimiento como actor. Vamos a presentar un gráfico de cómo vemos que debería funcionar los canales de relacionamiento entre la sociedad civil y el Municipio:

Relacionamiento gobierno local - sociedad civil

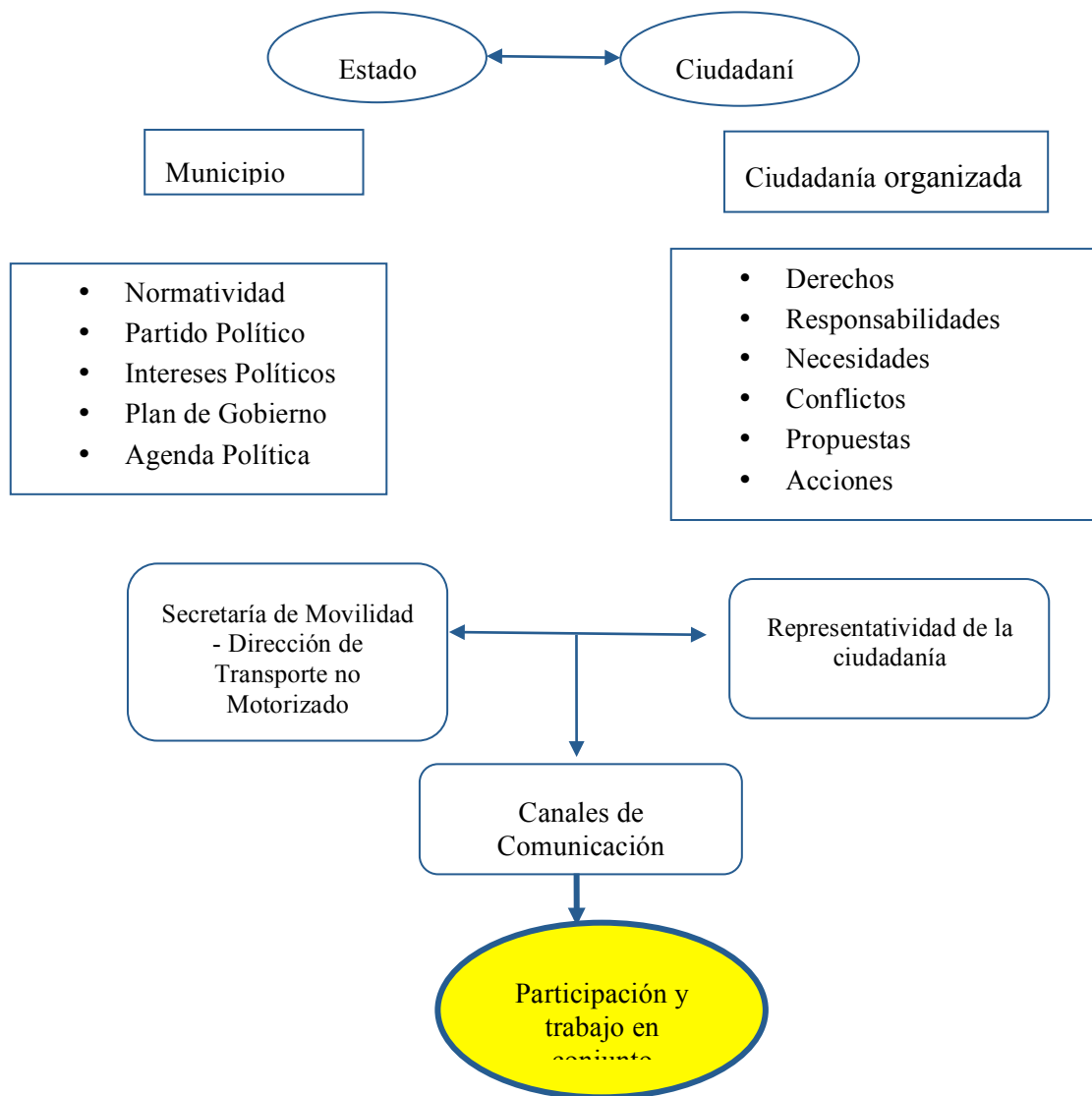


Figura 1 Relacionamiento gobierno local - sociedad civil, por D. Valencia, 2014

Así es como visibilizamos que debería funcionar la participación y la construcción conjunta entre el Municipio y la ciudadanía. De modo que, por parte del Municipio esté representado por la Dirección de Transporte No Motorizado y con las limitaciones o ventajas que se puedan generar por sus intereses y agenda política como partido político, pueda actuar como autoridad en la planificación y distribución de presupuestos a favor de su línea de trabajo, que en este caso sería el transporte no motorizado. Así mismo, por parte de la ciudadanía organizada, también exista una

representatividad que pueda hacer presencia con una postura como movimiento y pueda incidir a favor de las necesidades más prioritarias de este sector.

La debilidad que localizamos en este gráfico, poniéndolo en la realidad, es que los actores no motorizados no tienen una representatividad que haya sido escogida por consenso entre todos los actores. Por tal razón, unos colectivos mencionan que, la participación que se ha generado no representa a todos y todas, y que tampoco han podido incidir a favor del fortalecimiento como movimiento, al contrario han generado distanciamientos.

3.12 Análisis sobre convivencia entre ciudadanos

Existen distanciamientos en la interacción entre conductores de vehículos motorizados, ciclistas y peatones, mismos que han generado polémica al momento en que esta forma de movilidad se visibilizó. De todas formas se puede notar la aceptación de la ciudadanía cuando volteamos la mirada, a lo que el ciclopaseo, significa en la comunidad. Cada domingo quiteños y no quiteños se encuentran en un espacio, que más que un espacio para ciclistas, se convierte en un encuentro de comunidad donde se observa la conexión de diferentes actividades, las familias toman este espacio como de esparcimiento, los niños como su diversión de domingo, los jóvenes de encuentro entre amigos y amigos, las mujeres un espacio libre y todos estos confluyen y aportan para que este espacio sea un espacio real de convivencia; lo que confirma que si es posible una mejor relación entre ciudadanos y ciudadanas que optamos por las diferentes alternativas para movilizarnos.

En un inicio se decía que en Quito no era posible salir en bicicleta, puesto que su topografía es demasiado irregular, pero lo que se pudo vivir en el ciclopaseo fue algo totalmente diferente, ¡que si era posible cruzar toda la ciudad en bicicleta!, que “sólo” nos haría falta seguridad para que esto pase. Aquí nos hacemos la pregunta ¿sería posible que esta vía de domingo este posibilitada todos los días? Muchos caerán en carcajadas, pero creemos que para el futuro esa será una necesidad puesto que el nivel de contaminación y de congestión es cada vez más insostenible a nivel

mundial. Tal vez puede pasar algo parecido con la convivencia, al parecer en la actualidad se percibe mucha agresividad en la interacción en las vías pero en el futuro quizás sea una necesidad que la convivencia funcione puesto que no habrá de otra.

Siendo un poco más soñadores, ¿qué pensaríamos si las ciudades fueran construidas para la gente? Qué tal si por un momento viramos la “tortilla” de la realidad y Quito fuera construida para que la gente conviva y que tenga calidad de vida, que el transporte público sea de calidad creando una dinámica de comunidad que atraiga a más turistas y que sea un espacio ambientalmente habitable y amable, también que los vehículos motorizados o transporte privado coexistan con un uso racional y límites de velocidad, junto con un diseño urbano que sea estratégico y que conecte y articule a los barrios, que existan nuevas centralidades, en fin que la ciudad sea un reflejo de sustentabilidad. Esta visión es la que comparte la Asociación de Peatones de Quito en algunos artículos de su página web, el cual presenta al peatón como el protagonista de sus propuestas porque según Hurtado (2014), las ciudades se pacifican cuando la prioridad se le da al peatón.

Tabla 2 Resumen de convivencia entre peatón - ciclista y conductor

Actor	Derechos	Preferencias	Vulnerabilidad
Peatón	Exige el derecho al espacio Público, seguridad y espacios verdes.	Actualmente bajo nivel de preferencia en las calles.	Es el actor más vulnerable en la pirámide de transportes.
Ciclista	Exige el derecho a la movilidad, infraestructura y seguridad.	Actualmente bajo nivel de preferencias. Existe la concepción de que el ciclista tiene que estar en el parque, no en las calles.	Es junto con el peatón el actor más vulnerable

Conductor	Ejerce su derecho a la movilidad. El auto es un instrumento de poder frente al peatón y a la bicicleta.	Tiene la preferencia más alta, la infraestructura necesaria y cada vez con más vías, y servicios de estacionamientos.	Es el causante de muchos accidentes de tránsito y muertes a nivel mundial.
-----------	---	---	--

Nota: Resumen Convivencia entre Peatón – ciclista y conductor, por D. Valencia, 2014

En esta tabla podemos observar donde hay que trabajar para mejorar la convivencia, si bien todos y todas tenemos derechos y responsabilidades, hay actores que son vulnerables y que no tienen todo un aparato de protección en caso de choque, en cambio en el caso de los ciclistas o peatones están vulnerables a cualquier situación por su condición y poca o casi nada de protección física al momento de ejercer el derecho a la movilidad.

Para futuras campañas de comunicación es importante que se tome en cuenta donde hay que focalizar el mensaje, y de una manera positiva para que no se mal entienda que se quiere quitar espacios a los conductores, sino que sea una concientización del derecho a la movilidad que tenemos todos y todas.

3.13 Análisis sobre los ciclistas urbanos como “nueva expresión de lucha social”

Uno de los conceptos principales para este trabajo fue el de “movimientos sociales” y en el tema lo presentamos como “nuevas expresiones de lucha social” lo cual después del recorrido de este trabajo, hemos llegado a la reflexión y poner frente a frente estas dos formas de ver la organización y el activismo ciudadano y podemos decir que desde la conceptualización clásica de movimientos sociales, éstos tienen un carácter disruptivo de protestas sostenidas en el tiempo, además que tienen horizontes totalizantes (Viguera, 2009), lo que al contrario de estas nuevas expresiones o fenómenos de organización social, son lo que Touraine (citado por

Viguera, 2009) propone como “nuevos movimientos sociales” a los cuales atribuye una renovada potencialidad transformadora y democratizadora respecto a viejos actores y viejas prácticas. Portadores de prácticas más autónomas tendientes a “potenciar la capacidad de acción de la sociedad sobre sí misma”, creadores de nuevas identidades con fuerte impacto en el plano simbólico y cultural, una rica multiplicidad de actores y prácticas.

Lo cual tomando en cuenta que, existen ahora como colectivos no motorizados, activistas que han tenido logros específicos pero que abren al debate muchos temas más que van de la mano de simbolismos, lo que conllevaría, en su momento, a cambios culturales. Además que la suma de estos “nuevos actores” muchas veces, fragmentados o desarticulados ha creado un ambiente de concientización, no sólo de movilidad, sino de sustentabilidad de la vida, lo que se veía como una acción pequeña a favor de la movilidad no motorizada, lo cual llega a ser una arista de lo que compone el cuidado al medio ambiente. Y así aunque no tengan la visión totalizante de un “movimiento social”, tienen una fuerza muy positiva a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, lo que se suma a las “nuevas luchas” de otras ciudades y finalmente hace fuertes por tantas acciones aisladas pero con un mismo objetivo muchas veces consciente y otras no.

En fin lo que queremos decir es que estas “nuevas expresiones de lucha social” urbana, tienen trascendencia tan sólo con existir como postura y luego como activistas, en este caso el trabajar a favor del TNM ha visibilizado su necesidad para mejorar la movilidad y las relaciones humanas en la convivencia, ha cuestionado las prácticas culturales con respecto a la visión de lo que significa un auto (poder) y una bici (pobreza) como la lucha de clases de la que hablaría Marx, visibilizada en las vías. Y que al parecer, se intentaría transformar, esta forma de relacionarse, desde la propuesta de las ciudades humanas y amables que propone el TNM.

En el siguiente capítulo de este trabajo, intentaremos sintetizar esta “propuesta de movilidad no motorizada” para con este panorama poder proponer unos lineamientos básicos que se necesitaría para seguir construyendo ciudad.

CAPÍTULO 4

INTERPRETACIÓN DE LA PROPUESTA DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO ACTUAL

En este capítulo del trabajo de investigación, se intentará interpretar la “propuesta” que existe de movilidad no motorizada en la actualidad, se empezará con la contextualización y la importancia de la movilidad para el desarrollo. Para luego analizar cómo se ha manifestado esta propuesta, por un lado desde los colectivos ciudadanos y por otro lado, desde la Municipalidad. Se finalizará este capítulo con el planteamiento de unos lineamientos básicos para seguir construyendo y aportando la propuesta de transporte no motorizado.

4.1 Contextualización para trabajar el desarrollo en las ciudades

Para que el desarrollo local de Quito se desenvuelva, según lo esperado en el plan de desarrollo actual 2012-2022, es necesario que la planificación y la ejecución de programas y proyectos por y para la ciudad, se los trabaje de forma integral, para garantizar la realización del Buen Vivir o Sumak Kawsay, tanto así que una arista esté coordinada con la otra, para que el funcionamiento de la ciudad sea eficiente, solidaria y sustentable.

Lo que regirá el desarrollo de las ciudades, según el nuevo modelo de desarrollo económico y social que presenta la Constitución del Ecuador 2008:

Art. 275 El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales que garantizan la realización de buen vivir, del Sumak Kawsay.

El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del Régimen de Desarrollo y los consagrados en la Constitución, la planificación

propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente.

El desarrollo de las ciudades parte de diferentes componentes y elementos conformados por fenómenos como la migración, expansión territorial, crecimiento poblacional acelerado, diversidad cultural, contaminación, congestión, pobreza, inseguridad, la concentración y centralización de servicios y oferta laboral; y, traducidos en el discurso público en: ordenamiento territorial, movilidad, administración o gestión pública, espacio público, educación, cultura y deporte, manejo ambiental, seguridad, gestión de riesgos, productividad – economía solidaria, vivienda, calidad de vida, etc. Todos estos factores son los que dinamizan el desarrollo de las ciudades.

4.2 La movilidad clave para el desarrollo de la ciudad

La movilidad, es un factor clave para el desarrollo económico, puesto que las distancias de un punto a otro, se acortan o se alargan según la eficiencia del transporte, lo que se traduce en ganancias o pérdidas económicas. En Quito, el transporte público, transporte privado y transporte no motorizado (peatones y ciclistas), son los componentes de la movilidad. Según Páez (2014), la red vial para la movilidad de vehículos motorizados es de aproximadamente 7000km y para ciclovías es de 80km, el 1% entre calzadas y aceras.

La repartición en la ciudad por modo de viajes es:

Tabla 3 Partición modal de los viajes a inicios del 2011

MODO	NÚMERO DE USUARIOS	PORCENTAJE
Bus convencional	2.201.959	42,19

Metrobús-Q	785.791	15,05
Escolar e Institucional	417.107	7,99
Otros Colectivos (informales)	62.522	1,20
Auto Particular	856.800	16,41
Taxi	207.848	3,98
Bicicleta	13.206	0,25
A pie	654.751	12,93
TOTAL	5.199.984	100,00

Nota: Partición modal. Fuente: MDMQ

Para lo cual, según esta tabla, el 83,59% de la población quiteña se moviliza en transporte colectivo o transporte no motorizado, mientras que tan sólo el 16,41% de la población se moviliza en auto particular. Lo que es necesario mencionar que el trabajo de la administración pública debería estar centrado en responder a las necesidades de la gran mayoría.

4.2.1 La visión de movilidad desde la administración municipal

4.2.1.1 Transporte Público

Después de la revisión y análisis bibliográfico y la experiencia propia, se puede afirmar que los sistemas integrados de transporte público como son: Bus convencional, Trolebús, Ecovía, MetrobusQ, funcionan con deficiencias frente al aumento acelerado de la demanda lo que hace que estos servicios de transporte público sean insuficientes en número y en cobertura.

La expansión territorial norte-sur y occidente-oriente han logrado que las distancias para llegar al hipercentro de la ciudad, sean cada vez más largas y por lo tanto tomen más tiempo para llegar al lugar de destino, lo que crea mayor dependencia del transporte privado, creando así la congestión en esta zona productiva de la ciudad, ya que los autos privados que responden a las necesidades de sólo el 16% de la población, logran sumar con el transporte público y llegar a niveles de congestión y contaminación de la ciudad que ya son insostenibles y afectan a la calidad de vida de los habitantes.

4.2.1.2 Transporte Privado

Es la respuesta de un 16% de la población, frente a la realidad de servicio de transporte público ineficiente, las largas distancias para llegar a establecimientos laborables o estudiantiles, la posibilidad económica para adquirir un automotor, permiten que la adquisición de vehículos automotores siga en aumento. A partir del año 2003 empezaron a visibilizarse alternativas de transporte, así como también se visibilizó la tendencia en aumento del uso irracional del auto, lo que generó cambios y propuestas a favor de impulsar el TNM, además que medidas restrictivas para el uso irracional de autos privados, como por ejemplo: el “Pico y Placa”, “Zona Azul” y el “sistema de estacionamientos públicos”, lo cual generó resistencia en la población que optaba por esta forma de transporte privado, ya que empezaba la etapa donde la preferencia que tenía el transporte público se iba complicando.

Los espacios públicos y sus usos, son también motivo de debates y reflexiones puesto que los autos privados, se estacionan donde quieran y donde les parece necesario para realizar sus actividades, invadiendo espacio público del peatón, como las aceras, o los carriles derechos de las vías por donde, se supone, es la vía de circulación del transporte público. La propuesta ciudadana estuvo presente para dar voz al peatón y reclamar este espacio, así como también los ciclistas que exigen su derecho a la movilización como todos los demás ciudadanos. La respuesta de los conductores de autos privados, no ha sido positiva frente a este fenómeno no motorizado, que exige derecho al espacio público y a la movilidad.

En la actual administración municipal, se resolvió bajar las multas y las sanciones para los infractores del “Pico y placa” y de la “Zona Azul”, también se realizaron reformas en las ciclovías, se eliminaron los muros de protección y, actualmente la vía es compartida entre ciclistas y conductores. En una entrevista del Diario el Comercio (2014) a Mario Muñoz Coordinador de TNM de Quito, menciona que los separadores no son adecuados, porque generan problemas. Son obstáculo para cruzar la calle e impiden que los ciclistas hagan maniobras en casos de emergencias. Además el espacio para los vehículos se reduce. Esta administración apunta a eliminar estas estructuras donde no sean funcionales y promover el uso de las vías compartidas puesto que “los conductores, ciclistas y peatones merecen los mismos espacios”.

Con esta pequeña reseña de acciones y declaraciones podemos reflexionar sobre qué ciudad queremos construir y que la tendencia de uso irracional de auto privados simplemente a nivel mundial es insostenible, la contaminación ambiental está llegando a sus límites y la congestión en la zona de producción de Quito, en ciertas horas, es insoportable.

Podemos percibir que la propuesta actual desde la administración pública, por un lado apoya el discurso de la sustentabilidad y la movilidad multimodal, sin embargo, por otro lado, existen acciones por las cuales se puede pensar que se vuelve a dar un poco más de preferencia al auto privado, como la propuesta de la “Reingeniería Vial” que según la Propuesta para la Alcaldía de Quito de Mauricio Rodas (2014), se construirá ejes de circulación rápida, intercambiadores, túneles y pasos elevado, la implementación de carriles de aceleración, construcción de más vías, la eliminación de la medida de restricción del uso del auto “Pico y Placa”, la racionalización de multas, y las facilidades de pago.

Por el momento y para esta investigación, el panorama actual nos parece que tiene una tendencia de preferencia al auto privado, esperemos que esto no sea del todo así,

y que se actúe con una visión integral de ciudad y desde las necesidades de los vehículos motorizados pero también de las opciones no motorizadas.

4.2.1.3 Transporte No Motorizado

Sobre las Ciclovías, Mauricio Rodas (2014) menciona que responderán a la demanda de movilización de ciclistas y serán ubicadas en aquellos sectores con un flujo suficiente de ciclistas, la adaptación de las paradas y las unidades de transporte público para la movilización de ciclistas, y también se propone poner las ciclovías en vías secundarias con carriles segregados de los peatones y los autos y con señalización, tanto en vías como en veredas, sin bloquear el uso por parte de los peatones (Rodas, 2014).

Lo que nos lleva a la reflexión sobre si esta propuesta es amigable con los ciclistas que optan por la bicicleta como opción de transporte. Tener carriles segregados, cuando lo que se busca es una ciudad multimodal que de la apertura para todo tipo de movilidad, con pleno reconocimiento de que moverse de otra manera sólo es cuestión de necesidad y además de derecho.

La bicicleta más allá de ser amable con el medio ambiente, debe aportar a la descongestión en los centros y mejorar la calidad de vida de quienes optan por ella y que tenga un impacto colectivo positivo, la bicicleta es un medio de transporte para muchos ciudadanos, que necesitan tener la facilidad de infraestructura y seguridad para moverse con tranquilidad y amplitud en la ciudad.

Para los peatones se propone “espacios públicos para todos”, trabajar en la seguridad, el equipamiento y mantenimiento de calles y veredas, y la creación de espacios seguros de encuentro en los barrios.

Como conclusión para esta sección, la propuesta desde la administración actual, aunque visibiliza una gran inversión en la construcción de vías y acciones que

parecen dar preferencias al uso del auto privado, también suma en su agenda política el tema del TNM, lo cual es positivo para seguir fortaleciendo esta opción de transporte en la ciudad. Existe la necesidad de construir los canales de participación y de comunicación para que con la incidencia de la participación ciudadana se pueda asegurar que se trabaje desde las necesidades prioritarias de los peatones y los ciclistas.

4.2.2 Visión de movilidad desde los colectivos ciudadanos

4.2.2.1 Transporte Público

Evidentemente, para el transporte público existe la demanda necesaria y el problema claro como para darle atención y prioridad en planificación y presupuestos municipales. Aunque tenga la demanda necesaria para ser tomada en cuenta como prioridad, igual existe la insatisfacción de los usuarios sobre el servicio.

Desde los colectivos ciudadanos se propone que se planifique el transporte público desde una visión intermodal, que se puedan articular el servicio de transporte público con el servicio de transporte para bicicletas, lo cual sería de mucha utilidad para quienes viven lejos de los centros de producción, así quienes viven lejos puedan optar por un buen servicio público para transportarse largas distancias y que puedan transportar consigo sus bicicletas para las distancias cortas en zonas de congestión. Además que se construyan parqueaderos para bicicletas cerca de las paradas del transporte público.

4.2.2.2 Transporte Privado

Por otro lado, el transporte privado tiene suficiente influencia para que se lo tome en cuenta y se trabaje en pro del bienestar de los usuarios de esta forma de transporte. Además esta opción de transporte es la que mayor impacto tiene en las personas que son parte del equipo que toma las decisiones en la ciudad y tal vez en el mundo entero.

Lo que se propone desde los colectivos ciudadanos es que se reduzca la velocidad en vías compartidas, que existan zonas 50 como las rápidas, zonas 30 e incluso zonas 20 para los barrios, para de esta forma brindar seguridad a los ciclistas y peatones y evitar accidentes mortales.

4.2.2.3 Transporte no motorizado

La propuesta actual es clara, desde los colectivos ciudadanos no motorizados, las propuestas, las acciones y las actividades que se han realizados a favor de esta opción de transporte han provenido de estas organizaciones ciudadanas con el ánimo de construir ciudad para todos y todas, donde se integre y no excluya, donde se critique y también se proponga, donde la prioridad en la pirámide de la movilidad tengan el peatón y el ciclista, donde las preferencias al transporte privado se las equilibre con las necesidades que se tiene como ciudad.

La propuesta ciudadana se la puede visibilizar desde las diferentes acciones y actividades que se han venido realizando. Por parte de los ciclistas, según los entrevistados, se ha promovido el uso de la bicicleta, entre otras, por medio de:

- Cicleadas
- Masa crítica
- Feria de la bici
- Semana de la movilidad
- Día sin autos
- Ciclopaseo
- Manifestaciones
- Manifiestos
- Campañas de sensibilización
- Conformación de grupos en redes sociales
- Conformación de asamblea de ciclistas
- Conformación de grupos de respeto al peatón
- Al trabajo en bici
- A clases en bici
- Escuelas de mecánica para bicicletas

- La construcción y debate conceptual sobre el ciclismo urbano
- La expansión a otras ciudades con proyectos pro bicis
- Piques para hombres, mujeres, niños, bmx
- Alleycat
- Bikepolo
- Conformación de colectivos
- Participación en reuniones con la municipalidad
- En memoria a los ciclistas caídos - Ghostbikes
- Plantones
- Biciverano
- La escuela de la bicicleta
- Procesos de capacitación a funcionarios públicos
- Ciclovías
- BiciQ
- Todos en bici
- La copa urbana
- Competencias
- Hadas madrinas
- La rodada de altura
- Talleres de mecánica para mujeres
- Talleres de autodefensa
- Talleres de convivencia vial

Por parte de los peatones, existen aportes y propuestas para fortalecer el TNM que se presentan en ideas para Quito con una visión de ciudad. Los aportes desde la Asociación de Peatones de Quito y el Colegio de Arquitectos de Pichincha, para que se tome en cuenta en el diseño urbano, se encuentran plasmados en publicaciones y artículos donde se presentan ciertos componentes que pueden lograr ciudades amables con los peatones, ciclistas y conductores en general, para que la convivencia y la visión de ciudad sea un camino tomado en cuenta desde la movilidad. En su página web se puede encontrar un sin número de artículos de interés para los y las quiteñas además que artículos de otras ciudades, manifiestos, noticias, propuestas para los que administran la ciudad, propuestas para la ciudadanía, el personaje

PeatónMan, un diccionario urbano, juegos de mesa, entre otras iniciativas interesantes e importantes de conocer.

Estas actividades y acciones, han venido desarrollándose a lo largo de este periodo de visibilización del peatón y el ciclista como los actores no motorizados, y como opción de movilidad y construcción de ciudad. La mayoría de estas acciones han sido realizadas con autogestión, voluntad y convicción, como se diría en la cotidianidad “por la camiseta”.

4.3 En síntesis “la propuesta actual”

En síntesis, desde la administración actual la prioridad está dirigida al mejoramiento del transporte público y la reingeniería vial. Con respecto al transporte no motorizado, se propone que se trabaje conjuntamente y que los actores no motorizados puedan participar en las decisiones y la construcción de la política pública y que se creen canales apropiados de comunicación y participación para el efecto. Se propone también la convivencia vial entre las diferentes opciones de transporte. La circulación de ciclistas por vías en unos casos compartidas y en otros casos segregados. Que los peatones puedan tener seguridad en el espacio público por medio del patrullaje y la construcción de espacios verdes.

Desde la ciudadanía existe una propuesta de transporte no motorizado bastante clara. Por una parte, los peatones tienen muy clara la ciudad que se desea construir, existen propuestas en base a estudios técnicos de diseño urbano, muchos aportes fueron presentados en el Pacto de movilidad. Con respecto al trabajo en conjunto con el Municipio existe la apertura para ello. Se comparte la idea de trabajar en conjunto también con los colectivos de ciclistas para hacer una sola voz y pensar la ciudad desde su integralidad, también la incidencia desde las redes sociales es una parte importante con la que aportan estos colectivos ciudadanos de peatones.

Por otro lado, desde los ciclistas se trabaja en la idea de posicionar el uso de la bicicleta más que como deporte, como un ejercicio político. También se han

realizado algunas actividades de activismo como plantones, manifiestos, masa crítica, lo que ha permitido visibilizar a la bicicleta en la ciudad. También se han realizado eventos y actividades de promoción e incentivo al uso de la bicicleta como medio de transporte, lo cual ha tenido éxito en algunos casos. Se propone también visibilizar el derecho de todo ciudadano y ciudadana a escoger el transporte que más le convenga. Están convencidos que el diálogo es el camino para la construcción del actor no motorizado y que la rendición de cuentas es el camino directo y solidario para crear vínculos de confianza entre los distintos actores. El trabajo en conjunto con el Municipio es un tema que está pendiente, porque para algunos ciclistas no hay caminos efectivos para lograr una participación desde la ciudadanía, pero todos los colectivos con los cuales se conversó para esta investigación, están abiertos al diálogo. La mayoría también propone que se trabaje en conjunto con los peatones.

Como conclusión de esta propuesta actual se puede afirmar que la administración actual, maneja un discurso de ciudad sustentable y amigable, y la participación ciudadana como una herramienta indispensable para la administración pública. Existen acciones por parte del Municipio así como de la ciudadanía a favor del TNM, iniciativas y actividades dispersas que no han logrado articular a sus actores, pero que en la suma de todas estas acciones se puede decir que hay visión, panorama y voluntad para sumar esfuerzos y capacidades, y así articular esta “propuesta dispersa” y fortalecerla con representatividad frente al Municipio.

4.4 Lineamientos Básicos para articular la “propuesta dispersa”

Durante la investigación hemos visibilizado que existe un trabajo valioso desde la sociedad civil a favor del transporte no motorizado, pero así mismo nos dimos cuenta que se necesita fortalecer esta “propuesta dispersa”, para que esta opción de movilidad sea tomada como una alternativa real de transporte en la ciudad. Para lo cual, con las entrevistas y la observación participante que realizamos durante este proceso, hemos sumado muchos aportes que los mismos actores y los servidores públicos recomienda para que se fortalezca el TNM desde la institución pública y desde los colectivos ciudadanos.

Esta segunda parte del cuarto capítulo, tiene como fin presentar los aportes recolectados de la siguiente manera, primero daremos a conocer los lineamientos básicos que se creen deben ser tomados en cuenta desde el Municipio, en la gestión y la participación y desde la dimensión de la comunicación. Segundo, daremos a conocer los lineamientos básicos, suma de los aportes de los mismos actores, que se deberían tomar en cuenta desde los colectivos ciudadanos en la dimensión organizacional, comunicacional y de participación.

4.4.1 Propuesta básica para las instituciones públicas

Gestión y participación

La propuesta para la municipalidad de Quito, es que se trabaje desde una visión integral de ciudad, según Diego Hurtado (2014), la ciudad se solucionaría si la política pública y los planes de gobierno se los trabaja desde el peatón y desde la participación. Presentamos unos aportes puntuales, como lineamientos básicos, para fortalecer la gestión y la participación, con respecto al transporte no motorizado.

- Sería importante para los actores no motorizados, que se planifique y designe presupuestos transparentemente, para actuar según la prioridad en el momento.
- Que se construyan canales de participación ciudadana que sean efectivos, por medio de los cuales los actores no motorizados puedan participar y aportar con ideas.
- Que la planificación pueda fortalecerse por medio de la participación ciudadana, para que se pueda conocer las necesidades de primera mano y se pueda priorizar en las acciones y proyectos a ejecutar.
- Que la gestión a favor del TNM, se descentralice para que también se pueda accionar desde los diferentes barrios o sectores.
- Trabajar el espacio público para uso del peatón y del ciclista, crear otras centralidades y espacios verdes, para desconcentrar las zonas de productividad y de esparcimiento en Quito.

- Realizar talleres o capacitaciones, en conjunto con los actores no motorizados, a los policías que controlan el tránsito para que se conozca sobre la prioridad del peatón y el ciclista en las calles.
- Construir en conjunto con los colectivos, campañas de concientización sobre la convivencia vial, derecho a la movilidad, al espacio público y los beneficios en la salud y el ambiente con el uso de la bicicleta y la caminata.
- Construir campañas comunicacionales que tengan un mensaje positivo a favor del TNM.
- Trabajar una estrategia de participación, para que el trabajo en conjunto con los actores no motorizados logre fortalecerlos como movimiento.
- Que las convocatorias a reuniones sean con anticipación y que se presente una agenda previa con apertura para aumentar algún tema de interés en el momento.
- Que se trabaje en medidas para racionalizar el uso del auto privado y democratizar el espacio público.
- Que se designe un presupuesto adecuado y real para el TNM.
- Que se trabajen medidas para desincentivar el uso de auto privado.
- Que se trabaje en el mejoramiento de la calidad y eficiencia del transporte público.
- Que el transporte público sea multimodal y que puedan transportar bicicletas.
- Que se acojan las propuestas ciudadanas pero que también se trabaje en conjunto con los actores no motorizados, para estas propuestas se las pueda ejecutar con mayor efectividad.
- Que se le tome al TNM como una verdadera opción para transportarse y que se le dé la importancia del caso.
- Que se capacite o se hagan campañas sobre cómo se debe manejar la bicicleta para no ponerse, ni poner en riesgo a los demás.
- Que haya coherencia entre el discurso de sustentabilidad y las medidas que se toman desde la municipalidad.

Tomar en cuenta que en algunos casos, existe la resistencia a trabajar con las instituciones públicas porque de alguna manera y en algún momento, se ha sentido un aire de poca seriedad en los procesos y que de cierta manera se ha utilizado a los

actores para que den sus firmas y terminar siendo procesos de legitimación. Lo cual aleja a la ciudadanía del empoderamiento de su derecho a la participación.

Dimensión comunicacional

Esta parte de la gestión es muy importante puesto que desde la comunicación se puede enviar el mensaje acertado o distorsionado sobre el TNM. Se debe posicionar esta forma de transporte como un camino real que no aporta a la contaminación, que aporta a un cambio cultural de amabilidad, convivencia y respeto. Es necesario pensar en un rubro para que se trabaje una campaña que integre todo lo necesario para lograr crear un ambiente de confianza y seguridad para optar por este medio de transporte.

El tema comunicacional debería ser tema para una investigación sobre cuáles serían los mejores caminos para lograr una campaña comunicacional efectiva y que tenga impacto positivo en los y las ciudadanas, y que sus resultados se midan con el aumento de ciclistas en las calles y la aceptación por parte de las otras formas de transporte. Que se visibilice un cambio cultural.

4.4.2 Propuesta básica para fortalecer los colectivos ciudadanos

Para los colectivos ciudadanos, tomamos en cuenta los diferentes actores que lo compone: ciclistas, peatones, usuarios de la bicicleta, heladeros, estibadores (cargadores), tricicleros, cuidadores, vendedores de hortalizas y frutas, todos aquellos que utilizan el transporte no motorizado como medio para movilizarse o para trabajar. Todos, aunque muchos no se autoidentifiquen como usuarios del TNM, forman parte de este gran colectivo de ciudadanos que necesitan seguridad e infraestructura para movilizarse por toda la ciudad sin miedo a peligros, como ser víctimas de un accidente, por su estado de vulnerabilidad y hacer plenos uso de sus derechos, como cualquier ciudadano, a escoger su medio de movilidad.

Dimensión organizacional

La variedad de visiones y posiciones hacen que la dimensión organizacional se torne compleja, además que los pocos recursos para organizar o realizar reuniones o actividades es a veces un problema, los informes o la rendición de cuentas son motivo para que se creen conflictos dentro de cualquier colectivo u organización, pero qué tal si pensamos desde la aplicación del discurso de la solidaridad, una minga de recursos, minga de conocimientos, saberes y visiones que sean pro TNM y que se conviertan en un objetivo en común, por el cual se pueda romper o eliminar esos puntos que separan y busquemos y fortalecemos los que unen este objetivo.

Para que se pueda funcionar como colectivos ciudadanos proponemos tomar en cuenta los siguientes elementos básicos:

- Tener uno o varios puntos que unen a los integrantes de esta representatividad no motorizada, o como se le quiera llamar.
- Construir principios que sean generales, partiendo del respeto a las diferencias, el respeto al conocimiento de todos y todas, principios de sustentabilidad, valores humanos.
- Tener la apertura para aportar, criticar constructivamente y proponer ideas e iniciativas.
- Tener apertura y voluntad para motivar e impulsar a más personas para que se sumen a estas iniciativas.
- Tener la apertura a trabajar articuladamente con otros grupos.
- Tener la convicción que todos los aportes son bienvenidos.
- Crear espacios de encuentros para construir comunidad y unidad.
- Disponibilidad y apertura para trabajar en coordinación con otras agendas, para no cruzar eventos o actividades.
- Ser transparentes y directos en cada uno de los comentario y acciones, significa que se digan las cosas como son, pero que se lo diga con mucho respeto, así se evitan conflictos, supuestos y malos entendidos.
- Responsables cada uno de sus iniciativas, para compartirlo y proponerlo, esto ayudará a que se trabaje desde lo prioritario.

- Construir una planificación en la que se trabaje de forma integral los temas de interés.
- Crear un espacio para reuniones periódicas, que tenga una planificación y una agenda previa.
- Construir mesas de trabajo con los distintos temas que hay que tratar, en donde cada uno forma parte de aquella que más se apegue a sus necesidades.
- Que exista la eficacia y la responsabilidad, al momento de comprometerse en actividades o acciones.
- Realizar una convocatoria abierta a un encuentro de integración para saber con quién y con qué se cuenta.
- Asistir a otras convocatorias para articularse.
- Utilizar los espacios que se ofrece para este tipo de participación ciudadana.
- Tomar en cuenta que todos y todas tenemos diferentes personalidades y potencialidades, lo cual quiere decir que se puede trabajar en conjunto por un bien común. Todos podemos aportar.
- La mejor relación es la horizontal, todos con diferentes niveles de conocimientos o saberes, pero todos tienen el mismo respeto, por lo tanto todos y todas pueden pronunciarse. De lo que se tomará lo positivo y lo que aporte al objetivo en común.
- Construir un proceso de diálogo que utilice la empatía como principal herramienta para poder dirigirse de manera sincera, clara y cuidadosa, expresando nuestras propias necesidades y escuchando las de los demás.

Las dificultades y los desafíos estarán presentes en todos los momentos del proceso, al inicio de una convocatoria, en el momento de la reunión, en el momento de generar acuerdos, en la responsabilidad que tome cada uno de los actores o las mesas de trabajo, al momento en el cual se desmotivan los actores por diferentes razones, etc., es justo ahí cuando más motivación se necesita para sostener un proceso.

El trabajo en equipo, es el único camino para ejercer participación. Sino logramos ser participativos y tomar en serio la participación de otros no esperemos que nos tomen en serio cuando tengamos la intención de participar. En nuestros procesos de

educación, por las malas experiencias, pensamos que el trabajo individual es el eficiente y el único camino para evitarnos inconvenientes, pero ciertamente el trabajo en equipo es el único camino que integra y construye propuestas aglutinadoras.

A continuación se comparte una historia que esta en el libro “Como sal en la sopa” que complementa lo dicho y para que los y las actoras reconozcan su lugar y espacio en la coresponsabilidad como colectivos y ciudadanos frente a la unión y participación que buscan fortalecer el TNM en la ciudad y en el país.

¿Quién es el responsable?

Esta es la historia de cuatro personas llamados **TODOS**, **ALGUIEN**, **CUALQUIERA** y **NADIE**.

Había que llevar a cabo una tarea importante y **TODOS** estaba seguro de que **ALGUIEN** lo haría. **CUALQUIERA** lo podría haber hecho, pero **NADIE** lo quiso hacer.

ALGUIEN se enojó porque era tarea de **TODOS**.

TODOS pensó que **CUALQUIERA** lo podría hacer, pero **NADIE** pudo darse cuenta que **TODOS** no lo haría.

Finalmente, **ALGUIEN** culpó a **TODOS** de que **NADIE** hiciera lo que **CUALQUIERA** pudiera haber hecho (Grundmann & Stahl, 2002).

En el caso de los colectivos ciudadanos y su activismo a favor del TNM y para que este se fortalezca, será muy necesaria la organización y unión entre colectivos, lo difícil será, como se contaba en la historia anterior, lo difícil será saber QUIÉN dará el primer paso, o si NADIE se hará cargo. A nivel organizacional será necesario construir un espacio de diálogo entre todas y todos.

Otro de los pasos importantes para lograr una buena organización o coordinación entre los diferentes actores es la dimensión comunicacional.

Dimensión Comunicacional

En la búsqueda y construcción de espacios democráticos colectivos, donde la unión y la concenso sean la guía para fortalecer las agrupaciones sociales, la comunicación será el eje que conduzca cualquier proceso siendo una parte muy importante del proceso, es la herramienta que logrará accionar a todos y todas de una manera organizada y en coherencia con el objetivo en común. Hay que hacer una diferencia entre información y comunicación, la una solo informa y no involucra a las personas, en cambio la otra involucra a todos los demás.

La comunicación debe ser libre y espontánea que evite el antagonismo, la polarización, las coaliciones y que facilite llegar a decisiones y resoluciones de mútuo acuerdo a fin de aprovechar todas las ideas que surjan en el equipo. El consenso, a su vez favorece, una buena comunicación (Grundmann & Stahl, 2002).

Existen diferentes momentos para la comunicación, muchas veces se subestima el “factor C” el cual plantea Luiz Razeto para que funcione una empresa de economía solidaria, pero justo eso hay que tomar en cuenta para que las relaciones se fortalezcan y se pueda actuar desde la confianza, el compañerismo, la cooperación, comunidad, compartir, comunión, colectividad, carisma y todos los elementos de integración humana. Y que la tolerancia y la comprensión sean los ejes que dirijan el trabajo durante todo el proceso.

También, hay que reconocer que la diferencia de opiniones o de visiones, siempre va estar presente, y hay que aprender a sobrellevarlos como parte del trabajo profesional, la estructuración interna, las reglas, las evaluaciones, las responsabilidades y los compromisos, son la base para que cualquier proceso funcione.

La comunicación se la debe ver y practicar como una herramienta estratégica para la participación, incidencia, organización y empoderamiento de las luchas sociales. La visión de que la comunicación se limita a informar, ya pasó a otro nivel, en el cual se

reflexiona esta herramienta como la que puede fortalecer todos los procesos sociales. Lastimosamente, esta herramienta ha sido utilizada a favor de los poderosos que pueden controlar y decidir cuál es el papel de la comunicación en el desarrollo o en lo cotidiano.

La comunicación que aporta el desarrollo social, toma en cuenta la diversidad, el diálogo, la construcción y la deconstrucción sobre lo que se hace y cómo se interviene en los procesos sociales. Es un elemento central para lograr objetivos en común, Sandra Massoni (2008) dice que “El desarrollo sustentable parte del crecimiento consciente del humano, que piensa, siente y actúa desde valores y principios, que se piensa ya están devaluados”. Con cada uno de nuestros actos, acciones, elecciones, decisiones, etc., podemos comunicar lo que somos y lo que queremos para este mundo. Tenemos esta herramienta que la podemos utilizar y construir dentro del proceso de fortalecimiento como movimiento, los elementos básicos a tomar en cuenta son:

Comunicación interna

Este tipo de comunicación fortalece las relaciones entre los actores ya que permite conocerse los unos con los otros, ayuda a identificar las potencialidades existentes dentro de la colectividad, y se puede trabajar las alianzas y articulaciones para proyectos puntuales. Elementos básicos:

- Proponer canales de comunicación para los diferentes grupos que conforman la colectividad, puede ser los grupos de activistas que están más comprometidos (los que pueden dar más tiempo para la incidencia) o grupos que son apoyo, alianzas o interesados en general, en conocer sobre el proceso.
- Plantear, construir y compartir la visión a corto, mediano y largo plazo. Es necesario tener los objetivos planteados para que el trabajo sea más eficiente.

- Organizar comisiones las cuales puedan comunicarse entre sí para compartir el trabajo realizado, o la información de interés colectivo por medio de los canales de comunicación definidos.
- Conocer sobre las leyes que están a favor del objetivo en común, las instituciones gubernamentales que pueden aportar con financiamiento, si fuere el caso, presentar propuestas que se lleven a cabo en conjunto.
- Todos pueden ser partícipes de las decisiones y del proceso, pero se debe designar personas que tengan el carisma para comunicar, en el caso necesario.
- Trabajar para encontrar una forma de comunicar qué es la colectividad y cuál es su visión, de una manera directa, y que pueda ser distribuida en cualquier medio.

Estos aportes no tienen designación de responsable para alguna actividad, porque son lineamientos que se utilizarían, en una posible organización de actores no motorizados, que aún no se ha conformado, pero que son aportes recolectados por medio de las entrevistas y lo que se piensa de los actores sería necesario tomar en cuenta para fortalecer la propuesta de TNM

Comunicación externa

Es aquella que impartimos desde nuestra colectividad hacia los demás, para que esta comunicación tenga trascendencia es importante tener clara cuál es la visión, los objetivos, la causa social por la se ha logrado esta unión, para que de esta forma podamos seducir y persuadir a los que están intentando accionar de forma aislada para que se sumen al objetivo en común y este se torne más fuerte.

Para lograr esta comunicación será necesario:

- Conocer sobre la causa de la unión, la visión, los objetivos.
- Conocer quienes integran toda la colectividad, las alianzas y todos los que conforman esta unidad.

- Tener una identidad establecida y trabajada en lo visual, para que se pueda empoderar el mensaje y la organización.
- Conocer sobre la estructura de la organización.
- Construir un discurso integrador, de tal manera que se puedan sumar los actores que siente que pueden aportar desde la diversidad.
- Las redes sociales manejadas con coherencia e inteligencia pueden ser una gran herramienta para circular información relevante.
- Conocer programas o medios de comunicación que den cabida a que los ciudadanos ejerzan el derecho a opinar, para que se pueda participar en estos dando a conocer sobre la causa.

La comunicación externa se enfoca en transmitir lo que es la organización o la colectividad, de una forma organizada que motive a la participación de otras personas a favor de estas causas justas, además esta comunicación da a conocer muy claramente cuál es la posición de la organización con respecto a diferentes aspectos.

Comunicación Interinstitucional o gestión de la comunicación

Es el conocimiento sobre las instituciones gubernamentales o no gubernamentales que pueden financiar o apoyar estas causas con recursos o asesorías. Esta también la comunicación que logra la incidencia política, puesto que los que se encarguen de esta comunicación deberán empoderarse de la mayor información posible sobre la misma organización, las leyes, e instituciones en la cuales se pueda incidir para fortalecer desde la participación.

Los lineamientos básicos para esta comunicación, propuestos desde los aportes en las entrevistas, son:

- Conocimiento de leyes vigentes y planes de gobierno del gobierno local.
- Articulación con organizaciones e instituciones que puedan fortalecer esta causa, a nivel local, nacional y global o que compartan intereses, siempre y cuando estén todos de acuerdo.
- Conocimientos sobre el proceso y situación actual de la organización.

- Tener un mapa de actores.
- Realizar alianzas con autoridades o servidores públicos que apoyen la causa.
- Tener un discurso claro y concreto sobre lo que hay, lo que se exige y lo que se propone, para poder participar en distintos espacios.
- Importante articular intereses con instituciones gubernamentales para lograr trabajar en proyectos en conjunto para que se asiente la visión desde la ciudadanía.
- Importante sumarse a otras redes de información para estar actualizados.
- Proponer, promover y gestionar proyectos o actividades en donde se puedan sumar actores.

La comunicación interna y externa clara es importante para seguir con la comunicación interinstitucional, los medios de comunicación existentes son diversos. La comunicación también sirve para que no se creen malos entendidos o si los hay, se los pueda manejar de la mejor manera, a veces es necesario ponerse en la situación del otro para poder entender su posición.

Dimensión Participativa

Con respecto a la participación dentro de la organización, se debe trabajar con ciertas reglas, por ejemplo, que haya un moderador, tiempo de intervención, no salirse del objetivo o de la agenda programada, entre otros. Existen una tipología de los participantes difíciles, como son: el tipo agresivo, positivo, sabelotodo, hablador, tímido, negativo, desinteresado, gran jefe, interrogador, payaso (Grundmann & Stahl, 2002). Por lo que para generar una buena participación entre los distintos grupos ciudadanos y con los municipios, se debereía tomar en cuenta que el moderador debe tener cierto carisma, no necesariamente tiene que ser un experto pero si deberá conocer los aspectos metodológicos de la discusión, y motivar a que todos aporten con sus comentarios y experiencias. La sistematización de estos aportes serán importantes para llegar a acuerdos y que estos puedan ser compartidos por los canales de comunicación establecidos.

Con respecto a la participación política, se deberá conocer los marcos normativos para lo cual será importante que quienes participen conozcan sobre lo que se va tratar para que puedan compartir su postura personal y como organización entre los colectivos o en relación con las instituciones públicas. Un pensamiento crítico que pueda debatir con las autoridades sobre las necesidades integrales de los actores. No olvidarse del enfoque de género en cada una de las propuestas.

Importante estar enterados de las convocatorias a reuniones de las diferentes instituciones públicas y organizaciones de la sociedad civil, tener a algunas personas con disponibilidad para participar, que estén dispuestos después a comunicar a los demás sobre de qué se trató la reunión y así la siguiente reunión pueda participar cualquier otro miembro de la organización, porque todos y todas van estar al tanto de la situación. De esta manera no sólo se legitimizarán los procesos, sino que se participará, se dará seguimiento y se podrá incidir en la política pública.

Finalmente, en esta sección se puede concluir que hay muchas maneras para construir y consolidar un movimiento. Unos pocos tips hemos intentado plasmarlos en esta investigación para que puedan aportar con unos lineamientos básicos para que los colectivos ciudadanos los tomen en cuenta y que sobre todo sea un paso para un futuro trabajo de tesis en el cual se pueda investigar más a fondo sobre el papel de la comunicación en el desarrollo y fortalecimiento de movimientos sociales, tomando en cuenta la globalización de los medios virtuales y demás. Este aporte ha sido la suma de los comentarios y posiciones de las personas que fueron parte de este trabajo investigativo, lo cual lo convierte como el imaginario de lo que sería necesario para fortalecer esta propuesta de movilidad no motorizada en la ciudad, construyéndose como un actor con posición y trascendencia.

CONCLUSIONES

Después de realizar la investigación, la interpretación y el análisis de la información, se puede concluir que se logró confirmar la hipótesis planteada “los colectivos de ciclistas urbanos influyeron en las iniciativas públicas del transporte no motorizado”, y se complementa con la participación de diferentes actores, entre ellos los peatones, las ONGs, organizaciones ambientalistas, entre otras, quienes aunaron esfuerzos, tiempo y mucha voluntad para proponer el TNM como opción en la ciudad.

El desarrollo de las ciudades va de la mano con la eficiencia y calidad de la movilidad. La tendencia actual en declive, de las diferentes prácticas contaminantes y poco amables con las personas es lo que lleva a muchas municipalidades a que se opte por brindar seguridad e infraestructura para que la gente camine o se mueva en bicicleta. Actualmente, la tendencia es hacia ciudades incluyentes y que, aparte del discurso de sustentabilidad y sostenibilidad, tengan prácticas ecológicas que alejen de los individualismos de este modelo de desarrollo contaminante.

En Quito se debería dar prioridad al transporte público y al transporte no motorizado porque la mayoría de la población utiliza estas formas de transportes, sabemos que el auto privado también es una opción y es muy útil para recorrer distancias largas, pero su uso irracional ha llegado a niveles insostenibles. Sus políticas de privilegio al automóvil son excluyentes y sesgan el derecho a la movilidad con seguridad para todos los y las ciudadanas, no solamente para los que disponen de un auto. Por tal razón, es necesario tomar medidas restrictivas a su uso y trabajar en un sistema multimodal que integre las diferentes opciones de transporte y que planifique con visión de descentralización y desconcentración de los centros de producción para crear nuevas centralidades y descongestionar el hipercentro actual.

A partir de las iniciativas como el Ciclopaseo, la BiciQ, las ciclovías, se evidencia afirmar el éxito que ha tenido la promoción de esta forma de transporte, así como los bulevares, por ejemplo el de la avenida Naciones Unidas, son pequeñas muestras de que cuando se siente seguridad en el espacio público la gente sale a caminar o

ciclear. El ciclopaseo dominical tiene aproximadamente una asistencia de más de 50mil participantes cada domingo, con 30km de extensión. La BiciQ, tenía hasta junio de 2014, 38.387 usuarios registrados (62,03% hombres y 37,97% mujeres), de los cuales 25.686 usuarios activos, con un promedio de uso diario de la bicicleta de 2430 viajes semanales. Las ciclovías utilitarias (tránsito urbano cotidiano) 14,33km., ciclovías mixtas (recreativas y uso urbano cotidiano) 8,68km., y ciclovías recreativas (parques y chaquiñanes) 40,83km lo que dan un total de 64,84km de ciclovías construidas que al parecer es muy poco, pero es un inicio para lo que puede ser una opción real de movilidad.

Con estos datos estadísticos facilitados por la Secretaria de Movilidad, podemos visibilizar la aceptación de esta forma de transporte en la ciudad, por lo tanto se puede afirmar que es necesaria la promoción y la difusión comunicacional para que más personas se sumen a esta opción de movilidad que tiene tanto potencial y que puede ser aprovechado de mejor manera para lograr calidad de vida y generar un ambiente menos contaminado, más humano y solidario en la ciudad.

Con respecto a las políticas públicas a favor del TNM han sido logros de la participación ciudadana algunos actores mencionaron que la ciudadanía ha estado pasos adelante de las administraciones municipales y de las coyunturas, en lo que respecta a propuestas sobre la promoción y el uso de la bicicleta y la caminata como medios de transporte sustentables.

En este aspecto se puede concluir que existe la normativa a favor del TNM, lo cual ya es un logro para poder actuar como grupos organizados y por que no, como una nueva expresión de lucha social pro vida. Los canales para la participación ciudadana no son los más adecuados pero se debe seguir insistiendo, como se ha venido haciendo, y procurar la unión de esta “nueva expresión de lucha social urbana” y su discurso para asentar la incidencia por medio de la participación ciudadana.

La administración actual, tienen el discurso de ciudad sustentable, lo cual es muy positivo, pero debe actuar a favor y tomar en serio la propuesta de movilidad pro ciudades incluyentes, impulsando al TNM como una verdadera opción de transporte para de esta manera evitar la congestión y la contaminación en la zona de más confluencia motora, de lo contrario la calidad de vida en Quito se reducirá, afectando a la atmósfera y a actividades productivas como el turismo.

En las conversaciones con personas en el ciclopaseo, salió la idea de qué “tan lindo fuera Quito”, sí todos los días tendría una ruta así de segura e integradora como la que hay los domingos para movilizarse en bicicleta, en patines, caminar o trotar. Sería un sueño de ciudad que despertaría la curiosidad de muchos, se respiraría un aire menos contaminado, la productividad sería eficiente, habría más gente en las calles, tal vez el nivel de felicidad más alto en Latinoamérica estaría en Quito, porque aparte de bonito sería saludable y amigable con el medio ambiente.

Parece un sueño, pero hay ciudades que han tenido muy buenos resultados apoyando el TNM, han generado beneficios al sector público como: ahorro fiscal derivado de la reducción en los costos de salud; incremento de la productividad de los trabajadores y la relación beneficio – costo en términos de movilidad. Por ejemplo en Copenhague, se reporta que el uso de la bicicleta reduce a 40% el riesgo de contraer enfermedades mortales y contribuye a combatir la obesidad (Merallo, 2008). Lo que se replica en diferentes ciudades como Amsterdam, Enschede, Eindhoven, Londres, Berlín en Europa; Bogotá, Buenos Aires, Santiago de Chile en Sudamérica. Por lo que hay que poner mucha atención a estos modelos de movilidad que han funcionado y que sobre todo han tenido éxito en la generación de actividad productiva en la ciudad, lo que en Quito es cuestionado porque se comenta sobre el impacto negativo que tienen las ciclovías en los negocios, como fue en el caso de la ciclovía de la Calle Ulloa, por la cual se produjo problemas y se visibilizó la inconformidad por parte de conductores de vehículos privados y de los propietarios de negocios en la zona.

Por problemas que se visibilizaron a partir de la implementación de ciclovías vemos la necesidad de trabajar en investigación sobre las actitudes culturales que nos alejan de la posibilidad de integrarnos y respetarnos como iguales en la convivencia al momento de reclamar derechos a la movilidad libre y sin condiciones de edad, nivel socioeconómico, género, empleo, procedencia, nivel de instrucción. El siguiente paso será conocer los principios que se aplican en la comunicación y proponer ideas para comunicar siempre en positivo y no caer en errores como fue el caso de la campaña “de qué lado estás tú” que penosamente, más que inspirar o motivar a utilizar la bicicleta como medio de transporte, inspiraba a lo contrario por el miedo que generaba y la inseguridad que producía ver a un grupo de personas accidentadas y con sangre en las vías, de esta forma comunicando que la convivencia con los conductores de vehículos motorizados es peligrosa. El mensaje debería ser integrador e incluyente, que no sean posiciones en disputa sobre quién es el “malo” o el “bueno” o quien tiene el “poder” o quien es “vulnerable”, sino de aprender a respetar los derechos de todos y todas, y conocer que el espacio público es de las personas, no de los autos.

Sobre la propuesta de transporte alternativo que se buscaba encontrar en esta investigación podemos concluir que existen acciones dispersas que tienen muy buen impacto y que logran sus objetivos y visibilizan la bicicleta de diferentes formas, sin embargo, no se ha logrado articular los esfuerzos para tener una propuesta clara de transporte no motorizado que provenga de los colectivos ciudadanos en un trabajo en conjunto, más bien lo que en el momento actual se puede percibir es que existe una “propuesta dispersa”, lo cual la llamamos “propuesta” porque existe el potencial para serlo, pero “dispersa” porque no se encuentra articulada, como para llamarla una verdadera propuesta.

De la misma manera, se puede concluir que el trabajo en conjunto entre Municipio y los colectivos ciudadanos, es muy importante porque el Estado está conformado por ciudadanos y los ciudadanos conforman el Estado, lo cual se convierte en un espacio clave, para que se pueda trabajar y construir políticas públicas que se dirija equitativamente y según la necesidad los presupuestos para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Quito.

Finalmente, se concluye que este trabajo logró, aclarar el panorama actual de cómo se encuentran las relaciones entre los colectivos ciudadanos y su relación con la municipalidad, lo cual es muy importante como un punto de partida para que se pueda seguir construyendo un actor social y aprovechando el inicio de la administración municipal, para ponerse “manos a la obra”.

LISTA DE REFERENCIAS

- Barrera, A. (2009). *Plan de Gobierno Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Movimiento Alianza País.
- Calderón, J. (2004). Colectivo Ciudadano Quito para Todos. *Nuevas Propuestas de Organización Popular Urbana en Quito*. Quito, Ecuador.
- Cárdenas, G. (2014). Fundación Biciacción. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- Centro de Investigaciones CIUDAD. (2003). Seminario Taller "Ciclovías para Quito". *Proyecto "Haciendo Ciudad"*. Quito: Soboc Grafic.
- Colectivo Ciudadano Quito para Todos. (2007). *Pacto de Movilidad*. Quito, Ecuador.
- Diario El Comercio. (2012). *Los tricicleros, actores por 18 minutos*. Recuperado el 27 de julio de 2014 de <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/tricicleros-actores-18-minutos.html>
- Diario El Comercio. (2014). *Movilidad: La ciudad posee 80km de ciclovías para el uso de los ciclistas*. Recuperado el 27 de julio de 2014 de <http://edicionimpresa.elcomercio.com/es/312300014d9da226-0ef9-4810-b2a6-2a3c03bf18af>
- Diario la Hora. (2009). *Del habla popular: Carishina*. Recuperado el 25 de julio de 2014 de http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/856577/-1/Del_habla_popular%3A_Carishina.html#.VLQ3KIqG9KA
- Ecologistas en Acción. (2007). *¿Qué entendemos por movilidad?* Reuperado el 29 de septiembre de 2014 de www.ecologistasenaccion.org/article9844.html
- El Universo (2014). *Alcalde electo de Quito, Mauricio Rodas, anuncia eliminación del 'Pico y Placa' a mediano y largo plazo*. Recuperado el 28 de julio de 2014 de <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/02/24/nota/2234506/alcalde-electo-mauricio-rodas-anuncia-eliminacion-pico-placa>
- Escobar, Z. (2014). *Ciclistas Urbanos de Quito*. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- Estava, G. (1996). Desarrollo. En W. Sachs, *Diccionario del Desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*. Perú: PROATEC.

- Filatina, F. I. (2009) *Blog*. Recuperado el 27 de septiembre de 2014 de <http://filatina.wordpress.com/2009/12/24/desarrollo-sostenible-o-desarrollo-sustentable-criter/>
- Frias, E. (2014). *Ciclópolis*. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- GIZ. (2010). Recommended Reading and links on NMT. *Non Motorised Transportation*.
- Gohn, M. D. (2002). *Movimientos Sociales*. En F. Rosero, Formación de líderes y movimientos sociales. Quito, Ecuador.
- Grundmann, G., & Stahl, J. (2002). *Como la sal en la sopa*. Quito: Abya-Yala.
- Gudynas, E. (2011). *Desarrollo, extractivismo y buen vivir*. En G. E. desarrollo, Más allá del desarrollo. Quito: Abya Yala.
- Gutiérrez, E., & Gonzáles, É. (2010). *De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Hurtado, D. (2004). *Ciudadano o ciudadautos*. Centro de Investigaciones Ciudad. Quito, Ecuador.
- Hurtado, D. (2014). Asociación de Peatones de Quito. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- Massoni, S. (2008). *Desafíos de la comunicación*. En Página 12. Recuperado el 29 de septiembre de 2014 de <http://www.pagina12.com.ar/diario/laventana/26-105810-2008-06-12.html>
- Municipio de DMQ. (2011). *Convenio marco de cooperación entre el Municipio DMQ y la Fundación Ciclópolis para la realización del Ciclopaseo semanal de Quito*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ (2008). Normas Generales para implantación de estacionamientos. *Ordenanza 3746 Normas de Arquitectura y Urbanismo para el DMQ*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ (2008). *Ordenanza 268 - Promoción de Vehículos No Motorizados*. Quito, Ecuador.

- Municipio DMQ. (2003). *Convenio de cooperación entre el Municipio del DMQ y la Fundación Biciacción-Ecuador para la ejecución "Ciclopaseos de integración"*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ. (2004). Acta Sesión de Concejo del DMQ. *Sesión ordinaria del 21 de abril del 2004*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ. (2006) Resolución A002. *Resolucion*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ. (2007). *Acta de Terminación de Convenio por mutuo acuerdo entre el Municipio DMQ y la Fundación Biciacción*. Quito, Ecuador.
- Municipio DMQ. (2007). *Convenio de Cooperación entre el Municipio DMQ y Fundación Ciclópolis para la ejecución del proyecto "ciclopaseo de integración Quito-Camina, bici, rueda"*. Quito, Ecuador.
- Muñoz, M. (2014). Director TNM - Secretaria de Movilidad. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- Ortiz, P. (2014). Andando en Bici Carajo. (D. Elizabeth, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- Páez, C. (2014). Transporte no motorizado. (D. Valencia, Entrevistador) Quito, Ecuador. Quito, Ecuador.
- Pavón, D. (2014). Carishina en Bici. (D. Valencia, Entrevistadora). Quito, Ecuador.
- PMM 2009 - 2025. (2009). *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025*. Quito, Ecuador.
- Puente, D. (2013). "En 10 años del ciclopaseo, hemos hecho historia". Recuperado el 30 de septiembre de 2014 de <http://www.ecuadorenvivo.com/sociedad/190-sociedad/5192-diego-puente-en-10-anos-del-ciclopaseo-hemos-hecho-historia.html>
- Robles, M. (2010). Hacia una movilidad sustentable en Quito. *Reverdeciendo las políticas públicas*. Quito, Ecuador.
- Rodas, M. (2014). Propuesta para la Alcaldía. Recuperado el 26 de septiembre de 2014 de <http://www.suma.ec/blog/propuesta/>
- Secretaría de Movilidad. (2012). *Criterios Generales para el Desarrollo de la Red de Ciclovías Básica del DMQ articulada al Sistema de Bicicleta Pública*. Quito, Ecuador.

SENPLADES. (2009). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013. Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural*. Quito, Ecuador.

Universidad Andina Simón Bolívar. (2005). *Participación Ciudadana*. Revisado el 20 de Octubre de 2014 de Programa Andino de Derechos Humanos: <http://www.uasb.edu.ec/>

Velasco, F. J. (2003). La articulación cultura - ambiente: claves para una visión alternativa del desarrollo. En Cuadernos de Desarrollo – Cendes Tercera Época. Caracas, Venezuela.

Viguera, A. (2009). *Movimiento Sociales y Lucha de Clases*. Revista del Programa de Investigaciones sobre Conflicto Social. Quito, Ecuador

ANEXOS

Anexo 1 Preguntas para entrevistas semiestructuradas

Entrevistas Semiestructuradas ex secretario de movilidad

0. Carlos por favor se podría presentar y decirnos un resumen cómo fue su experiencia como secretario de movilidad, específicamente en el tema TNM y en qué periodo fue?
1. ¿Desde qué año se dio cabida al TNM en Quito como política pública?
2. ¿qué políticas hay a favor del TNM en Quito?
3. ¿Ha existido participación de ciclistas y/o peatones en la construcción de políticas públicas a favor del TNM? Con quiénes dialogaron y/o construyeron proyectos? Si es el caso, Cuáles fueron esos proyectos?
4. Cómo, porqué y para qué se conformó la comisión especial en el 2012 a partir de la muerte de Salomé Reyes? Y qué se logró?
5. ¿cómo considera usted que han funcionado las ciclovías y la biciQ en la ciudad? Qué se debería mejorar?
6. En su periodo como secretario qué estrategias se elaboraron para fomentar la convivencia entre peatones, ciclistas y conductores? Funcionó?
7. ¿Qué sugeriría a los ciclistas para que el TNM, específicamente el uso de la bicicleta, sea una opción de transporte en Quito?
8. ¿Qué sugeriría al Municipio para que el TNM sea una alternativa viable en Quito?
9. Qué cree usted es necesario para que el uso de la bicicleta tenga éxito en Quito?

Entrevista Semi estructurada para el Director de TNM

0. Mario podría usted presentarse y decirnos cuál es su rol en la secretaría de movilidad y cuál será su periodo de trabajo?
1. Cuál es el panorama actual respecto al TNM en Quito?
2. Cuál es la propuesta actual para fomentar e incentivar el uso de la bicicleta en Quito? Algún plan o estrategia potencial?
3. Se ha dialogado sobre esta propuesta con los usuarios de la bicicleta y/o peatones?
4. Cuál es su impresión, existe predisposición de trabajo en conjunto con los usuarios de la bicicleta y/o los peatones?
5. ¿Se piensa hacer una campaña de concientización en temas de convivencia entre peatones, ciclistas y conductores?
6. Qué es lo que usted sugeriría a los usuarios de la bicicleta y a los peatones para trabajar conjuntamente por el bien del TNM?

Entrevista semi estructurada para Ciclópolis

1. Podrías presentarte por favor y decirnos que es lo que tú haces en la fundación Ciclopolis?
2. Cuándo piensas tú que inició la lucha a favor del uso de la bicicleta en Quito?
3. Cuál fue el primer logro de los ciclistas a favor del uso de la bicicleta que tu recuerdes?
4. Crees tú que todo lo que existe ahora a favor del uso de la bicicleta es gracias a la participación y la lucha de la sociedad civil, en especial de los ciclistas o es iniciativa de la municipalidad de Quito?
5. Existe actualmente la predisposición del trabajo en conjunto entre ciclistas, peatones y municipalidad?
6. A partir del ciclopaseo, ha crecido el número de colectivos urbanos, como las carishinas, CUQ, ABC, CER, Al sur en bici, entre otros... cómo ves tú la participación de estos colectivos para fomentar el uso de la bicicleta e incidir a favor del TNM en Quito?

7. Crees que se pueda trabajar en conjunto y llevar una misma agenda?
8. Qué crees que sería muy necesario para que esto ocurra?
9. Qué sugerirías a los colectivos de ciclistas, a los usuarios de la bici, inclusive a los peatones para fortalecer el movimiento pro bici y pro ciudad en Quito?
10. Qué sugerirías al Municipio de Quito para lograr una ciudad amable, en donde se pueda convivir entre todos?

Entrevista Semi estructurada Fundación Biciacción

0. Puedes por favor presentarte y decirnos cuál es tu rol en la fundación y cómo y desde hace cuanto tiempo formas parte de ella?
 1. ¿cuándo nació la idea de formar la organización?
 - 2.Cuál fue el inicio del TNM en Quito? Cuáles fueron las primeras demandas?
 3. Los primeros objetivos de la fundación tienen alguna diferencia con los actuales?
 4. Qué se ha logrado, concretamente a favor del uso de la bicicleta en Quito, desde biciacción?
 5. Se ha logrado incidir en la política pública? Ha sido un trabajo participativo? iniciativa del Municipio de Quito o de la sociedad civil.
 6. Como organización tienen alianzas con el municipio de Quito? Qué proyectos o acciones han trabajado en conjunto?
 7. Tienen alianzas con otros colectivos urbanos, cuáles? Qué han trabajado en conjunto?
 8. A partir del ciclopaseo, ha crecido el número de colectivos urbanos, como las carishinas, CUQ, ABC, CER, Al sur en bici, sendas, pool bickers, hellbickers, entre otros... cómo ven ustedes la participación de estos colectivos para fomentar el uso de la bicicleta e incidir a favor del TNM en Quito?
 9. Crees que se pueda trabajar en conjunto una agenda? Qué crees que sería muy necesario para que esto ocurra?
 10. Qué sugerirías a los colectivos de ciclistas, a los usuarios de la bici, inclusive a los peatones para fortalecer el movimiento pro bici y pro ciudad en Quito?

11. Que sugerirías al Municipio de Quito para lograr una ciudad amable, en donde se pueda convivir entre todos?

Entrevistas Semiestructuradas para colectivos de ciclistas de Quito para Todos:
Andando en Bici Carajo, Carishinas en Bici, Colectivo de Ciclistas Urbanos de Quito

Nombre:

Edad:

Ciudad de origen:

Ocupación:

Colectivo:

Fecha:

1. ¿Desde cuándo perteneces al colectivo y cómo te involucraste?
2. ¿Cómo nació la idea de formar el colectivo? ¿Cuáles fueron los objetivos iniciales?
3. ¿Hace cuánto tiempo apoya el proceso y de qué forma?
4. ¿Qué acciones concretas se ha hecho desde el colectivo con respecto a incidencia política?
5. ¿Se ha trabajado las alianzas desde el colectivo con otros colectivos?
¿Se ha trabajado en alianzas con las entidades municipales? Y para qué?
6. En el caso de si ¿qué acciones se ha trabajado en conjunto con las alianzas?
7. ¿Cuáles son los objetivos actuales del colectivo? Y cuáles son las expectativas a futuro?
8. ¿Qué piensa que se debería mejorar en el tema de transporte no motorizado desde la municipalidad?

9. ¿Qué piensa que se debería mejorar en el tema de transporte no motorizado desde los colectivos?

10. ¿Qué piensa que se debería mejorar en el tema de transporte no motorizado desde los ciclistas?

Entrevista Semiestructuradas para **Asociación de Peatones de Quito**

Nombre:

Edad:

Ocupación:

Ciudad de origen:

Fecha:

1. ¿Qué tipo de transporte usa para movilizarse en Quito?
2. ¿Cómo es la experiencia de traslado de un destino a otro para usted en Quito?
3. ¿Conoce qué beneficios a la salud tiene al usar la bicicleta?
4. ¿Qué piensa de la bicicleta como alternativa para moverse en Quito?
5. ¿Cómo es para usted que las aceras sean compartidas con los ciclistas?
6. ¿Optaría por una bicicleta para transportarse en Quito?
7. ¿Qué sugeriría a los ciclistas para mejorar la convivencia?
8. ¿Qué sugeriría a los conductores de automotores para mejorar la convivencia?
9. ¿Qué sugeriría a los peatones para mejorar la convivencia en Quito?
10. ¿Qué sugeriría al municipio para mejorar la convivencia en la movilidad

DIARIO DE CAMPO

Fecha:	
a) Categoría descriptiva del lugar, actores, sucesos:	Narración del primer suceso:
	Narración del segundo suceso:
	Último suceso del día:
Comentarios finales	
b) Categorías analíticas (concepto):	Qué aprendí / entendí este día:
	Qué preguntas surgen de lo que observé el día de hoy:
Reflexividad: Información para ser difundida	

Nota: Diario de campo. Fuente: Ma. Fernanda Solórzano