

Centro de Investigaciones CIUDAD
Proyecto “HACIENDO CIUDAD”
BICIACCIÓN

**CICLOVÍAS
PARA QUITO**

*Seminario Taller “Ciclovías para Quito”,
una propuesta ciudadana*

Proyecto “HACIENDO CIUDAD”
BICIACCIÓN

.Ciclovías para Quito

Instituciones auspiciantes:

Institute for Transportation & Development Policy ITDP de Nueva York;
n(o)vib; Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Instituto de Estudios
Ecologistas del Tercer Mundo.

Instituciones organizadoras:

Centro de Investigaciones CIUDAD, Biciacción, Acción Ecológica,
Fundación Ciudad Humana de Bogotá.

Primera Edición:

Centro de Investigaciones CIUDAD

Copyrigh:

Centro de Investigaciones CIUDAD
Quito, Abril 2003

Portada: Fotografía de Acción Ecológica.

Diagramación: CIUDAD

Impreso en Ecuador por
SOBOC GRAFIC

Índice

	<i>página</i>
1. Introducción. Seminario Taller “Ciclovías para Quito, una propuesta ciudadana	7
2. Espacio público, transporte y participación ciudadana para en Quito	8
3. Relatoría del Seminario Taller “Ciclovías para Quito”	11
3.1 Contenidos	11
3.2 Taller	12
Anexos	17
Anexo 1: Agenda del Seminario Taller	17
Anexo 2: Asistentes al evento	19
Anexo 3: Ponencias presentadas	23
• Quito: entre el atropello y el desaire, <i>Ximena Ganchala</i>	23
• El problema de la contaminación del aire en Quito, <i>Jorge Jurado</i>	27
• Planeación de ciclovías y Espacio Público Peatonal para ciudades en desarrollo, <i>Walter Hook</i>	31
• Ciclovías en Bogotá, <i>Oscar Díaz</i>	39
• Día sin carros, <i>Oscar Díaz</i>	45
• Una opción de vida, <i>Ricardo Montezuma</i>	51
• Financiamiento para transporte alternativo, <i>Lloyd Wright</i>	57
Instituciones participantes	59

1. Introducción. Seminario taller “Ciclovías para Quito”, una propuesta ciudadana

Con los auspicios del Institute for Transportation & Development Policy ITDP de Nueva York, n(o)vib -Holanda, y el Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo, los días 13 y 14 de febrero de 2003 se llevó a cabo en la ciudad de Quito el Seminario - Taller “CICLOVÍAS PARA QUITO”.

Este evento fue organizado por el Centro de Investigaciones CIUDAD, Biciacción - Acción Ecológica y Fundación Ciudad Humana de Bogotá, contando con el apoyo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El evento se organizó 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 los espacios de participación ciudadana, y que factibiliza la organización de foros urbanos para el tratamiento de temas de relevancia social. Para el efecto, se juntaron esfuerzos enmarcando la temática dentro de la común convicción en la convivencia democrática, armónica que construya ciudadanía y revalorice los espacios públicos en la ciudad.

En concreto, el seminario taller 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, 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.

Una propuesta para la implementación de ciclopaseos en la ciudad fue presentada por Acción Ecológica – Biciacción al Municipio, por lo que fue pertinente la participación de algunos funcionarios encargados, con el fin de que expongan sus criterios, y la posibilidad de implementar una ciclovía permanente a mediano o largo plazo.

El evento se desarrolló en dos momentos: uno primero, en el que se presentaron conferencias de los expertos en el tema: Ricardo Montezuma, director de la fundación Ciudad Humana de Bogotá; Diego Carrión, director de planificación del Municipio de Quito; Sergio Lemari, Municipio de Quito; Ximena Ganchala y Diego Puente, coordinadores de Biciacción; Jorge Jurado, consultor ambiental ecuatoriano; Walter Hooek, Lloyd Wright, Oscar Díaz del ITDP Estados Unidos. Un segundo momento, diseñado a manera de taller, pretendió conformar un comité de gestión encargado de realizar el seguimiento de la propuesta, el cual está conformado por miembros de la sociedad civil y autoridades del Municipio. El taller estuvo facilitado por Rodrigo Barreto, Mario Vivero y Karina Gallegos, investigadores de CIUDAD.

El presente documento, más allá de ser una memoria del evento, intenta mostrar algunas experiencias de implementación de ciclovías y ciclopaseos como opciones para la recuperación de la calidad en las condiciones ambientales, y sobretodo, en el valor del espacio social compartido. Se presentan además las propuestas obtenidas a partir del taller, con la conformación del comité de gestión para las ciclovías en Quito.

2. Espacio público, transporte y participación ciudadana para Quito

Tal como señala el Plan de Desarrollo Territorial para el Distrito Metropolitano de Quito, la organización social quiteña se estructura sobre la base de fuertes desigualdades y oposiciones que se polarizan cada vez más, producto de la modificación de la estructura social, determinada por el decaimiento en las condiciones de vida¹.

Problemas derivados de los cambios en la cultura política, la inseguridad creciente, la migración, el acelerado crecimiento urbano, el deficiente funcionamiento del parque automotor y los problemas derivados del mal manejo del transporte en Quito han ido desvirtuando la importancia de la construcción de espacios públicos y solidarios, que articulen a la sociedad local para el fortalecimiento de sus identidades.

1 Plan General de Desarrollo Territorial para el DMQ 2000-2020, Municipio de Quito, p. 12

La ciudad constituye un espacio significativo para la construcción de ciudadanía, para la conformación de un tejido social, cívico y solidario. El énfasis ciudadano en la recuperación de espacios públicos implica por lo tanto la búsqueda por construir un espacio organizado, donde puedan ponerse en práctica acciones para el bien común.

El espacio público es, más allá del lugar o modalidad de uso fijada, un lugar de encuentro ciudadano que permite articular acciones, impulsar políticas y participar en la toma de decisiones sobre eventos que afecten al conglomerado social. Dentro de los procesos participativos que están en vigencia en la ciudad de Quito es adecuado plantearse temáticas referidas a la construcción y recuperación de espacios públicos, que fortalezcan el medio social y la difusión democrática.

Dentro de lo que implica la participación ciudadana está claro el ejercicio de la voluntad de decisión en asuntos públicos que persigan mejores condiciones de vida para la población. En el ámbito participativo se incluyen todas las organizaciones e instituciones que defiendan derechos de minorías étnicas, mujeres, jóvenes, niños, así como el derecho a condiciones de vida más dignas, grupos de usuarios, peatones, ciclistas, o vinculados a la recreación y el arte.

Para el caso que nos compete, el problema del transporte y la circulación en Quito, se reconocen las propuestas presentadas desde el Municipio, a manera de planes de desarrollo territorial, que si bien proponen mejoras a nivel de accesibilidad y articulación de las diversas zonas de la ciudad y la habilitación de la red existente para hacerla más eficiente, eficaz, no segregativa y menos contaminante, no tienen propuestas claras para peatones y ciclistas, dando preferencia a los vehículos motorizados.

Aún cuando el manejo del transporte público en Quito ha tenido varios aciertos en los últimos años, todavía no se ha redireccionado el tratamiento del problema y la recuperación del papel propositivo y regulador del Municipio. El gobierno local es el encargado de reconocer las capacidades de la sociedad civil organizada para proponer y promover soluciones técnicas y viables que permitan la convivencia de todos quienes habitamos en nuestra ciudad. Por ello es necesario ubicar estas temáticas dentro de la participación directa, continua de los ciudadanos, con el establecimiento de compromisos y capacidades para la cooperación entre el gobierno local y la sociedad civil.

Los diálogos participativos entendiéndose como la búsqueda de espacios que respeten a la totalidad de la población, en cuanto las calles no sean entendidas como espacios para automóviles y buses, sino como lugares para peatones y ciclistas, deben buscar ser una contribución ciudadana a los planes de desarrollo territorial diseñados por el Municipio.

El problema del transporte y la circulación en Quito ha dejado de ser una situación que involucra a un grupo limitado de individuos. Se ha constituido como un problema social, al que se han incluido problemas técnicos reconocidos con urgencia de solución, se crea una demanda que debe estar articulada por la sociedad en general.

Aún cuando los principales problemas surgidos en cuanto al mal manejo del transporte en Quito se dirijan hacia la contaminación del aire, la congestión vehicular debido al escaso control del crecimiento del parque automotor, y el maltrato a los usuarios del transporte público, el problema del transporte y la circulación no debe ser leído como una contribución plena al mejoramiento de las condiciones ambientales, sino que los aportes a su solución o mejoramiento deben incluir la búsqueda de respuestas a los malestares urbanos que existen en la actualidad, como la escasez de espacios públicos y ciudadanos.

Se hace necesario por lo tanto vincular la búsqueda de soluciones con los procesos de construcción ciudadana, que implican la elaboración de consensos en discusiones públicas permanentes, que se refieran sobre todo al rescate de los valores sociales y ambientales del espacio público en conjunción con las prácticas de participación, entendidas como procesos de intercambio de ideas y propuestas, bajo el supuesto de que mientras mayor sea el espacio de participación ciudadana, mayor definición sobre acuerdos se logrará articular.

Estas iniciativas deben promover la organización social, mediante cambios en la concepción de la política y la democracia, asumiendo la participación como un reto. Únicamente una sociedad civil organizada puede promover tanto la existencia real como la recuperación de lo público y sus espacios, la ocupación y la presencia de los pobladores de la ciudad en parques, calles, plazas, con fines de crecimiento ciudadano y democrático.

3. Relatoría. Seminario taller “Ciclovías para Quito”

3.1 Contenidos

Con relación a los contenidos, el seminario se organizó alrededor de cuatro ejes de trabajo, a saber:

- a) Conocer y discutir experiencias similares desarrolladas en otras ciudades, a cargo de:
 - Dr. Walter Hook – Director Ejecutivo ITDP: Experiencias Internacionales de Ciclovía
 - Lloyd Wright – ITDP Latinoamérica: Financiamiento para transporte alternativo
 - Ricardo Montezuma – Director de la Fundación Ciudad Humana Bogotá: La Transformación de Bogotá
 - Oscar Díaz – ITDP: Ciclovías en Bogotá
 - Ricardo Montezuma: Ciclorrutas, una opción de Vida
 - Ricardo Montezuma: Aspectos básicos de Ciclorrutas

- b) Conocer y discutir las propuesta para Quito:
 - Diego Carrión - Director de Territorio y Vivienda DMQ,
 - Sergio Lemari, Municipio de Quito
 - Jorge Jurado, consultor ambiental ecuatoriano
 - Ximena Ganchala, Biciacción
 - Fabián Melo, Dirigente de la cooperativa Solidaridad

- c) Elaborar un plan de acción inmediato para Quito:
 - Taller

3.2 Taller para el nombramiento del comité de gestión interinstitucional de ciclovías en Quito y elaboración de una propuesta

El taller buscó ser un espacio de debate y construcción consensuada de propuestas para la gestión de la ciudad, se contó con la participación de instituciones y organizaciones sociales representativas a nivel de la ciudad. En este espacio se procuró que los asistentes pongan en común sus inquietudes y sus propuestas y planteen pautas de acción en las posibles resoluciones del problema planteado.

El marco general planteado para el taller fue construido considerando el contexto en el cual se plantea la propuesta de las ciclovías. Así, se puede considerar que a partir de las décadas de 1960 y 1970, la contaminación atmosférica provocada por los gases de los automóviles incrementó el interés hacia la bicicleta en varias ciudades del mundo, a lo que se unió la grave crisis mundial del petróleo durante varios años. En parte, a causa de estos estímulos, la popularidad de la bicicleta se incrementó enormemente. En muchas ciudades se establecieron carriles para bicicleta y rutas de ciclistas propias.

Muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad de Quito consideran que si hay una red de calles, avenidas, carreteras y autopistas para automotores, y también de senderos exclusivos para peatones (aunque limitados), debería existir una red de rutas seguras y agradables para los desplazamientos en bicicleta, en el Distrito Metropolitano de Quito.

A partir de estos antecedentes, se considera que la creación de ciclovías en la ciudad de Quito:

- estimulará e incrementará el uso de la bicicleta como medio de transporte masivo, especialmente entre los jóvenes y niñ@s,
- disminuirá el uso y combustión de combustibles fósiles
- disminuirá la contaminación atmosférica provocado por los gases de los automóviles
- promover el turismo más sostenible y respetuoso con el medio ambiente y el patrimonio histórico de la humanidad:

La propuesta de implementar ciclovías es un desafío estimulante para las autoridades y demás participantes a todos los niveles poder trabajar juntos para conseguirlo. Los viajes por motivos de ocio constituyen una buena parte de todos los kilómetros-coche-pasajero recorridos en Quito. Merece la pena, por

lo tanto, promover no solamente el uso de la bicicleta en entornos urbanos, sino también el ciclismo de ocio.

Una red ciclista de larga distancia promoverá un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que el turismo predominante basado en el coche, que está causando tantos problemas de contaminación y accidentes. Además, acostumbrarse a la bicicleta durante las vacaciones puede muy bien ser un primer paso para utilizarla más a menudo en los desplazamientos de cada día.

Las ciclovías traerán consigo todas las ventajas que habitualmente conlleva promover el uso de la bicicleta: menos contaminación, menos congestión, gente más sana, etc. Pero además estimulará también el desarrollo económico local y regional y la creación de empleo, y ayudará a la cohesión social y al intercambio cultural

Han hecho falta varios años para desarrollar las propuestas actuales de ciclovías para la ciudad de Quito. Sin embargo, la creación de una red de ciclovías no implicará, en general, mucha construcción de nueva infraestructura para bicicletas. La red busca conectar, siempre que sea posible, redes para bicicletas ya existentes, creando así un valor añadido a estas rutas. Por supuesto, serán necesarias inversiones específicas cuando dichas redes no existan o sean incompletas.

En el rol que cumplen actualmente los municipios se destaca el carácter de agente dinamizador y facilitador del desarrollo local. El logro de este objetivo requiere la participación activa de todos los actores de la sociedad.

La Constitución Política de la República del Ecuador, establece:

- la obligatoriedad del Estado en impulsar la descentralización, la desconcentración, el fortalecimiento de la participación ciudadana y de las entidades seccionales, la distribución de los ingresos públicos y de la riqueza
- la obligación que tiene el Estado de brindar protección integral a la niñez y adolescencia, asegurando el ejercicio real de sus derechos, así como el de reconocer, garantizar, conservar y desarrollar sus formas tradicionales de convivencia y organización social en su amplitud étnica, de generación y ejercicio de la autoridad.
- Que la participación ciudadana es el sistema por el cual se involucra activamente a todos los sectores sociales en la vida jurídica, política, cultural

y económico social del país, con la finalidad de mejorar las condiciones de vida del habitante ecuatoriano, con miras a una más justa distribución de los servicios y recursos públicos.

- Que la participación social se sustentará en los principios de democracia, equidad social y de género, pluralismo, respeto y reconocimiento a los valores de los pueblos indígenas, negros y más grupos étnicos.

Por su parte la Ley de Régimen Municipal señala como fines esenciales del Municipio: el procurar el bienestar material de la colectividad y contribuir al fomento y protección de los intereses locales; El planificar e impulsar el desarrollo físico del Cantón y sus áreas urbanas y rurales; Y, el de acrecentar el espíritu de nacionalidad, el civismo y la confraternidad de los asociados, para lograr el creciente progreso y la indisoluble unidad de la Nación.

La creación la nueva Ley del Distrito Metropolitano de Quito, como ámbito administrativo para la capital del país. estableció un marco legal especial para el funcionamiento administrativo del área, otorgó mayores atribuciones a la Municipalidad tanto para el control del uso del suelo, protección ambiental, planificación y gestión del transporte, así como para la descentralización y desconcentración

Para construir el ente mediador entre el Municipio y la comunidad, se vio la necesidad de elegir un comité de gestión interinstitucional, que:

- Constituye la autoridad que orienta la política para la implementación de un Plan Metropolitano de ciclovías.
- Tendrá competencia para todo lo relacionado con el diseño, elaboración, seguimiento y evaluación del Plan de ciclovías.
- Funcionará de manera permanente y tendrá reuniones periódicas acordadas en el pleno.

Las funciones del comité de gestión Interinstitucional de ciclovías del Distrito Metropolitano de Quito son:

- Elaborar, promocionar, monitorear, hacer el seguimiento y evaluación del Plan de CICLOVÍAS del Distrito Metropolitano de Quito
- Ordinariamente se reunirá por lo menos una vez al mes; y extraordinariamente cuando lo convoque el coordinador,

Las atribuciones de los miembros del comité de gestión interinstitucional de ciclovías del Distrito Metropolitano de Quito son:

- Nombrar al coordinador general del comité de gestión.
- Delinear metas, programas, subprogramas y proyectos, así como determinar las estrategias del comité de gestión.
- Recibir, conocer, discutir y aprobar propuestas, proyectos, informes y estudios para ser incorporados o que contribuyan la elaboración del Plan de ciclovías.
- Informar, difundir, promocionar el Plan de ciclovías.
- Proponer la elaboración de estudios que contribuyan a la elaboración del Plan de ciclovías.
- Solicitar la concurrencia de funcionarios o técnicos de instituciones públicas o privadas o personas que por su capacidad y experiencia asesoren sobre asuntos específicos en la elaboración e implementación del Plan de ciclovías.
- Organizar y mantener un sistema de información sobre aspectos del desarrollo del Plan de ciclovías.
- Informar, vigilar, evaluar y hacer el seguimiento del Plan de ciclovías.
- Ejercer el control del cumplimiento del Plan de ciclovías.

El comité de gestión electo el día 14 de febrero está conformado por:

El comité de gestión electo el día 14 de febrero está conformado por miembros del Municipio, Policía y sociedad civil. Las actividades programadas por el comité, autodenominado Colectivo Ciudadano Ciclovías para Quito, en dirección al inicio de los ciclopaseos como un paso previo al establecimiento de ciclovías permanentes fueron:

- a. realizar reuniones periódicas para nombrar un coordinador
- b. recoger todas las propuestas existentes en la ciudad, planteadas desde deportistas, Municipio, asociaciones y organizaciones que se han interesado en el tratamiento del tema
- c. programar un plan de actividades con acciones concretas inmediatas
- d. programar actividades a largo plazo
- e. lograr el reconocimiento del comité por parte del Municipio
- f. crear mecanismos de información y difusión permanentes, incorporando estrategias de difusión
- g. intervenir en otros proyectos impulsados por el Municipio con relación a transporte y espacios públicos
- h. realizar estudios de evaluación e impacto de los proyectos en marcha

Anexo 1:
AGENDA DEL SEMINARIO TALLER
“CICLOVÍAS PARA QUITO”

Día 1: Seminario

Fecha: Jueves 13 de Febrero de 2003

Lugar: Centro Cultural Metropolitano (García Moreno y Espejo esq.)

- 9h30* Inauguración
Arq. Diego Carrión – Director de Territorio y Vivienda. Distrito
Metropolitano de Quito
- 9h45* Bienvenida, Objetivos, Metodología. Alexandra Velasco y Diego
Puente - Biciacción Quito
- 10h00* “Quito: Entre el atropello y el desaire” Ximena Ganchala –
Biciacción Quito
- 10h45* “El problema de la Contaminación del Aire de Quito” Dipl.-
Ing. Jorge Jurado – Consultor Ambiental.
- 11h15* Plenaria
- 11h45* Receso
- 12h00* Experiencias Internacionales de Ciclovías Dr. Walter Hook –
Director Ejecutivo ITDP.
- 13h00* Almuerzo
- 14h30* “La Transformación de Bogotá” Ricardo Montezuma –
Fundación Ciudad Humana Bogotá
- 15:15* Ciclovías en Bogotá Oscar Díaz – ITDP
- 15:30* Receso
- 15h45* “Ciclorutas: Una opción de Vida” Ricardo Montezuma –
Fundación Ciudad Humana Bogotá
- 16h30 – 17h00* Debate

Día 2: Taller (Coordina CIUDAD)

Fecha: Viernes 14 de Febrero de 2003

Lugar: Centro Cultural Metropolitano (García Moreno y Espejo esq.)

9h00 “Aspectos básicos de Ciclorrutas” Ricardo Montezuma – Fundación Ciudad Humana

09h30 “Financiamiento para transporte alternativo” Lloyd Wright – ITDP Latinoamérica

10h00 “Entorno Urbano y Ciclovías” Arq. Sergio Lemari – Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda

10h30 “Ciclopaseos 2003” Arq. Hidalgo Núñez – Dirección Metropolitana de Transporte

11h00 Receso

11h15 Trabajo en grupos

13h00 Almuerzo

14h30 Plenaria

15h45 Receso

16h00 Conclusiones y Compromisos

**Anexo 2:
Asistentes**

El Seminario taller “Ciclovías para Quito”, contó con la asistencia de 55 participantes (11 mujeres y 44 hombres):

30 funcionarios del Distrito Metropolitano de Quito (Administración: Calderón, Centro, Eloy Alfaro, Quitumbe, Norte, Los Chillos, Sur y Eloy Alfaro; Dirección Metropolitana de Salud, Dirección de Deportes, Dirección de Medio Ambiente, Dirección Metropolitana de Transporte y Trolebús);

12 Representantes de Organizaciones sociales de la Ciudad de Quito (Asociación Solidaridad, Convergencia Democrática, Centro Desarrollo Juvenil La Hueca, Aso. CEPEICI, AZUCH, Jugando a Ser Quito, CETAM, Club Corre-caminos);

1 Representante del Ministerio del Ambiente;

1 Representante del Municipio de Otavalo;

2 Representantes de la Jefatura de Tránsito de Manabí;

2 Representantes de Gremios Profesionales y Universidades (Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha y de la Universidad Católica de Quito PUCE); y,

7 Ciudadanos interesados en la temática del Seminario.

Ciclovías para Quito

Lista de Participantes Seminario Taller: "ciclovías para Quito"

Nombre	Ciudad	Institución u Organización
Alvear Nancy	Quito	DMQ Administración Calderón
Palacios Héctor	Quito	DMQ Administración Calderón
Velasco Santiago	Quito	DMQ Administración Calderón
Andrade Fabián	Quito	DMQ Administración Centro, Red de Comunicadores
Vargas Marta Sofia	Quito	DMQ Administración Centro, Programa de Peatonización del Centro Histórico
Granja Galo	Quito	DMQ Administración Eloy Alfaro
Mármol Mónica	Quito	DMQ Administración Eloy Alfaro
Aguilar Luis	Quito	DMQ Administración Quitumbe
Quezada Carlos	Quito	DMQ Administración Quitumbe
Galárraga Wilson	Quito	DMQ Administración Norte
Hidalgo Jenny	Quito	DMQ Administración Norte
Meneses Juan Carlos	Quito	DMQ Administración Norte
Morales Lenin	Quito	DMQ Administración Norte
Muñoz Erika	Quito	DMQ Administración Norte
Terán Hugo	Quito	DMQ Administración Norte
Molina Mario	Quito	DMQ Administración Los Chillos
Pullupaxi Alfonso	Quito	DMQ Administración Sur Eloy Alfaro
Miño Natasha	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Salud
Puente Ana	Quito	DMQ Dirección de Metropolitana Salud
Sosa Odila	Quito	DMQ Dirección de Deportes
Cortez Hernán	Quito	DMQ Dirección de Deportes
Rodríguez Gustavo	Quito	DMQ Dirección de Medio Ambiente
Lara Iván.	Quito	DMQ Dirección de Medio Ambiente
Aguirre Vladimir	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Transporte
Mena Patricio	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Transporte
Narváez Marcelo	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Transporte
Rodríguez Cecilia	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Transporte
Villacís Gustavo	Quito	DMQ Dirección Metropolitana de Transporte
Maldonado Miguel	Quito	DMQ Trolebús
Vargas Fabricio	Quito	DMQ Trolebús
Marca Edison	Quito	Ministerio del Ambiente
Gómez Ramiro	Otavalo	Municipio de Otavalo
Fernández Jorge Luis	Portoviejo	Jefatura de Tránsito de Manabí
Ponce José	Portoviejo	Jefatura de Tránsito de Manabí
Villacís Fernando	Quito	Colegio de Ingenieros Civiles
Calle Fernando	Quito	PUCE
Caza René	Quito	Asociación Solidaridad

Ciclovías para Quito

Clavijo Juan Carlos	Quito	ACMQ Solidaridad
Melo Fabián	Quito	ACMQ Solidaridad
Flores Anita	Quito	Convergencia Democrática
Gordón Sofia	Quito	Centro Desarrollo Juvenil La Hueca
Pataletí	Quito	Centro Desarrollo Juvenil La Hueca
Pasquel Henry	Quito	Centro Desarrollo Juvenil La Hueca
Guaña César	Otavaló	Aso. CEPEICI
Laso José	Quito	AZUCH
Navarro Juan Pablo	Quito	Jugando a Ser Quito
Parra David	Quito	CETAM
Vásquez Nelson	Quito	Club Correcaminos
Hidrobo Mario	Quito	
Novoa Juan	Quito	Técnico en Petróleos
Puga Germánico	Quito	
Ramírez Carlos	Quito	
Narváez Diego	Quito	Ecológica Publicidad
Guato Luis	Quito	Almacén CHOI
Salto Lucky	Quito	Diseño Gráfico
Montezuma Ricardo	Bogotá	Fundación Ciudad Humana
Díaz Oscar	Nueva York	ITDP
Hook Walter	Nueva York	ITDP
Wright Lloyd	Londres	ITDP
Barreto Rodrigo	Quito	CIUDAD
Gallegos Karina	Quito	CIUDAD
Sperlin Inka	Berlín	CIUDAD
Steffen Kai	Berlín	CIUDAD
Vivero Mario	Quito	CIUDAD
Ganchala Ximena	Quito	BICIACCION - Acción Ecológica
Puente Diego	Quito	BICIACCION - Acción Ecológica
Velasco Alexandra	Quito	BICIACCION - Acción Ecológica

Anexo 3: Ponencias

Quito: entre el atropello y el desaire Ximena Ganchala²

El presente artículo es un extracto de la tesis de licenciatura en Antropología presentada por la autora, por lo que el texto forma parte de la introducción a su trabajo de investigación. Se han anexado varios gráficos bastante decidores de la realidad de Quito en cuanto a los imaginarios de los pobladores de Quito con respecto a la apariencia, el transporte, la contaminación en la ciudad.

1. Introducción

La plataforma que sirve de escenario para el desarrollo de esta investigación es sin duda la ciudad, la cual sirve para referirnos tanto a la ciudad cotidiana y conflictiva que diariamente enfrentamos, como a la ciudad imaginaria que se constata a través de las diversas formas de percepción de cada ciudadano. Dentro de este escenario –en el cual se encuentran múltiples temas que son parte de la dinámica urbana– se encuentra el transporte como el objeto constitutivo de esta investigación.

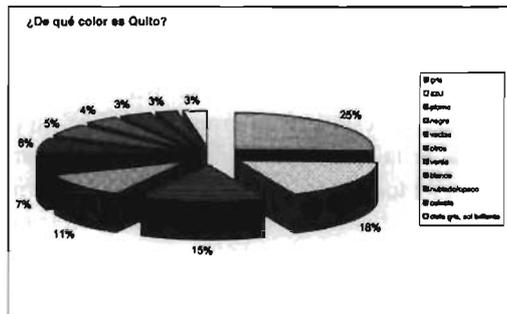
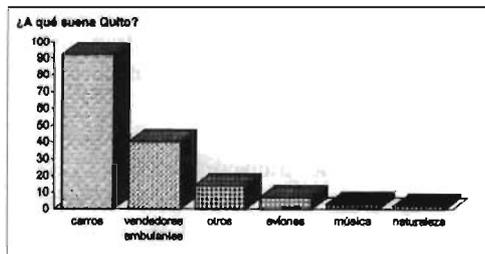
Dentro de lo que es el tema del transporte urbano y tomando en cuenta que ninguna investigación cultural o social puede tener características monotópicas debido al carácter diverso de la cultura y la sociedad, esta investigación se centra en una problemática cuyos aspectos fundamentales son la violencia y la contaminación en el transporte urbano de Quito (las cuales tienen que ver directamente con el uso de dicho sistema), además de las percepciones que los ciudadanos tienen acerca de éstos y la forma en que influye el modelo político dominante en los comportamientos que las personas tienen con respecto al automotor. De este modo, este ensayo propone un proceso pluritópico al problema del transporte en la ciudad de Quito, el mismo que articula los aspectos señalados a lo largo de toda la monografía y el cual ha permitido una aproximación a un tema que no tiene antecedentes mayores en lo que a investigación cultural se refiere.

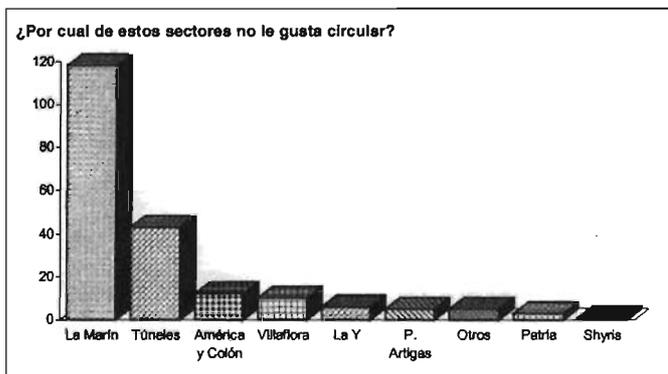
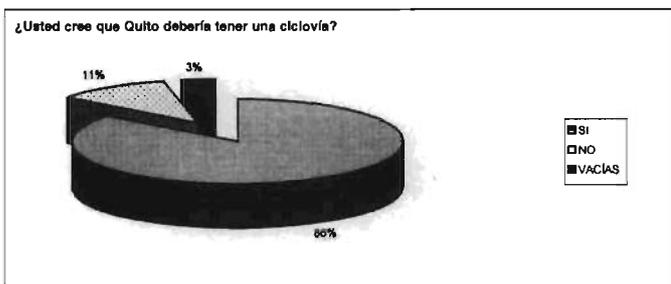
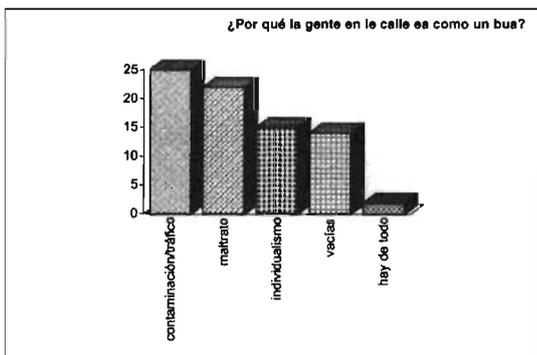
2 Biciacción, Quito

De hecho, una de las principales justificaciones que sirvió como base para el plan de esta tesis fue la necesidad de conocer más a fondo los aspectos más problemáticos del transporte de Quito. Si bien se han realizado con anterioridad investigaciones vinculadas con el transporte de esta ciudad, estas se han caracterizado por su interés en las estadísticas y las proyecciones del transporte en un medio urbano, en lugar de la relación directa que éste tiene con la sociedad y la cultura. Es precisamente esta concepción de las investigaciones anteriores, más los fundamentos que representan a los modelos políticos de nuestra sociedad los que han hecho que se vaya creando una concepción que privilegia a la máquina en detrimento de las personas. La demanda del Grupo de Jóvenes de Acción Ecológica (hoy Biciacción) fue entonces trabajar en una reestructuración de dichos modelos, pero para esto se hacía imprescindible conocer más conscientemente el estado actual del transporte en Quito. Además, la forma en la que la Antropología Urbana pudiera contribuir a la búsqueda de nuevos campos de estudio y de aporte a la sociedad se fue convirtiendo en otra de las importantes justificaciones de esta investigación.

2. Resultados en gráficos

Los resultados obtenidos de esta investigación se presentan a continuación:





El problema de la contaminación del aire en Quito

*Jorge Jurado*³

La presentación pretende explicar por qué Quito constituye una ciudad vulnerable a la contaminación atmosférica, debido a sus características geográficas. Y como, por lo tanto, el exceso de tráfico automotor desencadena en excesos de contaminación del aire y por efecto del ruido para una ciudad de las características de Quito.

1. ¿ Por qué contamina un vehículo ?

Por combustión incompleta causada por:

- falta de oxígeno debido a la altura
- por incorrecta calibración de la bomba de inyección
- por mal mantenimiento de los motores
- por mala calidad de los repuestos
- por utilización de filtros inadecuados
- por tipo de aceite y largos intervalos de recambio
- por el modo de conducir
- debido a una mala relación de transmisión
- debido a la calidad del combustible
- por resistencia al rodamiento y del aire

2. Datos generales de la ciudad de Quito

Latitud	0° 10' 0" Sur
Longitud	78° 29' 0" Oeste
Elevación	2600 – 3200 m.s.n.m.
Población	1'200.000 habitantes
Área urbana	37.090 ha
Temperatura	6°C a 23°C
Humedad relativa	55 a 98%
Precipitación pluvial	500 a 1600mm

³ Consultor ambiental, Quito

3. La ubicación geográfica y la altitud como factores que favorecen la contaminación atmosférica

- Quito posee una insolación anual de más de 10 mil horas a causa de su ubicación ecuatorial.

Mayor cantidad de radiación ultravioleta.

- La altitud de Quito oscila entre los 2400msnm y los 3200msnm. La deficiencia de oxígeno es de alrededor del 28%.

Todo proceso de combustión es incompleto lo que provoca mayor emisión de sustancias contaminantes.

4. El valle como factor propicio para la contaminación y el deterioro ambiental

- Débil capacidad de ventilación atmosférica
- Escasa amplitud para el desarrollo urbano
- Elevado riesgo a causa de aludes de las laderas de montañas
- Condiciones micro climáticas específicas
- Existencia de micro cuencas hidrográficas

5. Baja disponibilidad de superficies como factor de riesgo y de menoscabo de la calidad ambiental

- Asentamientos industriales e instalaciones de alto riesgo rodeados por urbanizaciones.
- Urbanización de laderas
- Pérdida de áreas naturales y de biodiversidad
- Ejes viales longitudinales únicos

Costos estimados por días laborables perdidos a causa de contaminación por partículas suspendidas totales

Caso de Quito

Días de actividad reducida/año	3.433
Costo	USD\$ 14'418.600
Días laborables perdidos/año	1.765
Costo	USD\$ 12'708.000
Mortalidad anual en exceso	94

Fuente: Jurado, Southgate, 1999, "Dealing with air pollution in Latin America: The case of Quito, Ecuador Environment and Development Economics 4, p. 375-388, Cambridge University Press.

6. Estrategia para el control de la contaminación del aire

- o Análisis de la calidad del aire
- o Análisis de causas y efectos
- o Catastro de emisiones
- o Análisis de alternativas
- o Legislación
- o Medición de calidad del aire
- o Control de emisiones a fuentes fijas y a fuentes móviles
- o Adopción de medidas complementarias

Medidas complementarias:

- o Combustibles
- o Parque automotor
- o Transporte
- o Tecnologías
- o Vialidad
- o Medidas económico financieras
- o Educación
- o Estudios de salud
- o Estudios de costos
- o Campañas de concienciación
- o Reglamentación
- o Normas
- o Fortaleza institucional

7. Gestión ambiental del recurso aire

¿ Qué significa controlar las emisiones vehiculares ?

- i. Tener conciencia del problema
- ii. Tener voluntad política
- iii. Generar políticas y estrategias
- iv. Conseguir financiamiento
- v. Promover fortaleza institucional
- vi. Planificar a largo plazo
- vii. Actuar en el corto plazo
- viii. Legislar

- ix. Establecer alianzas
- x. Aplicar técnicas y tecnologías adecuadas
- xi. Enfrentar decididamente a los grupos de presión
- xii. Comunicar permanentemente
- xiii. Conseguir la adhesión ciudadana

8. Anexos

Control de emisiones

Normas ambientales vigentes en el DMQ

LIMITES MÁXIMOS DE EMISIONES PERMITIDOS PARA VEHÍCULOS DE GASOLINA Marcha mínima o ralenti (prueba estadística) (Norma INEN 2204:98- Registro Oficial N° 100 del 4 de enero de 1999)		
Año modelo	% CO	ppm HC
2000 y posteriores	1.0	200
1990 A 1999	4.5	750
1989 y anteriores	6.5	1200

Planeación de ciclovías y Espacio Público Peatonal para ciudades en desarrollo

Walter Hook ⁴

Se presenta a continuación un esquema referido al uso correcto del espacio público para peatones y ciclistas, adaptado a las condiciones de los países que no cuentan con suficientes recursos como para implementar estos espacios. Se introduce con las metas de este propósito, la implementación posible y los problemas que pueden generarse en el proceso. Un aspecto importante es considerar los estudios, por lo que el autor sugiere una serie de recomendaciones que se adaptan a la realidad de los países en desarrollo.

Contenido
1. Metas comunes: planeación de ciclovías y espacio público peatonal
2. Mejorar el uso de la bicicleta y del espacio público peatonal a lo largo de la ciudad o en un barrio
3. Problemas más comunes
4. Estudios de Origen-Destino
5. Recomendaciones para los estudios
6. Diseños de ciclovías en las intersecciones: recomendaciones
7. Elementos de diseño
8. Impactos promedio en el tráfico

LÍMITES MÁXIMOS DE OPACIDAD PERMITIDOS PARA VEHÍCULOS DE DIESEL (PRUEBA ESTADÍSTICA DE ACELERACIÓN LIBRE) NORMA INEN REGISTRO OFICIAL 100 N. 100 DEL 4 DE ENERO DE 1999	
Año modelo	Opacidad
2000 y posteriores	50
1990 a 1999	60

4 Director ejecutivo del Institute for Transportation and Development Policies ITDP

1. Metas comunes en la planeación de ciclovías y espacio público peatonal

Las metas fijadas para la planeación de ciclovías y el espacio público en general son:

- Aumentar el uso de la bicicleta y del espacio público peatonal a lo largo de la ciudad.
- Aumentar el uso del transporte público al mejorar el acceso no motorizado a las estaciones de buses.
- Reducir el número de accidentes de ciclistas y peatones, especialmente de niños.
- Mejorar el entorno peatonal de las zonas comerciales para revitalizar el centro de las ciudades.
- Mejorar la seguridad en la circulación de los ciclistas y peatones en áreas de grandes volúmenes de tráfico no motorizado.

Con esto se pretende tanto introducir nuevas formas de transporte que permitan que la población emprenda una utilización masiva del transporte público y alternativo y que se revaloricen los espacios públicos venidos a menos, dándoles seguridad y prioridad a los peatones y usuarios de bicicletas en las ciudades.

2. Mejorar el uso de la bicicleta y del espacio público peatonal a lo largo de la ciudad o en un barrio

a. Primer paso: organización e identificación de los actores institucionales a intervenir y las normas necesarias

- Identificar dentro de las entidades gubernamentales un responsable de la infraestructura para bicicletas y del espacio público peatonal
- Identificar socios potenciales dentro de la población
- Organizar un Grupo de Apoyo que se responsabilice del proyecto
- Organizar un equipo para el proyecto con más de un experto en planeación, por lo menos un ingeniero, uno o más ingenieros, por lo menos un líder de una ONG, y patrocinadores de entidades gubernamentales.
- Revisar la regulación actual de transporte no motorizado

b. Segundo paso: definir el área de estudio

- Seleccionar un área donde líderes locales y comunales que apoyen fuertemente algunas mejoras en los viajes no motorizados

- Seleccionar un área comercial donde la Cámara de Comercio, centros de desarrollos empresariales y/o representantes del gobierno local apoyen las mejoras.
- Seleccionar un colegio con una fuerte asociación de padres de familia y profesores y rector de avanzada que se preocupen por el tema de seguridad
- Seleccionar un barrio con una organización comunal fuerte
- Trabajar a lo largo de la ciudad si el Alcalde o el Director de Transporte apoyan completamente el proyecto.
- Clasificar Vías en el Área de Estudio u Obtener el Sistema Oficial de Clasificación de Vías.
- La seguridad se vuelve una gran preocupación con límites de velocidad mayores a 40km/hora.
- El Diseño de las vías deben ser estándar de acuerdo con su funcionalidad.
- Vías que sirven viajes largos y cortos deben ser diseñadas para integrar transporte no motorizado.

c. Tercer paso: revisar condiciones actuales e identificar problemas

Los problemas generalmente encontrados al realizar las revisiones técnica son:

- Al no existir veredas, los peatones no tienen un lugar para cruzar
- Muchas de las veredas se encuentran obstruidas
- Las estaciones del bus no tienen plataforma para peatones

3. Problemas más comunes

Cruces peatonales inseguros

Las veredas están diseñadas por arquitectos paisajistas con plantas que obstruyen el paso o son demasiado estrechas para los peatones.

La deficiencia de contar con ciclovías y veredas segregadas del tráfico motorizado, lo que reduce la capacidad de la vía para los dos tipos de usuarios. Además, muchas de las intersecciones se encuentran mal diseñadas, pues tienen el problema de integrar los diferentes medios no motorizados.

Debe considerarse también que las ciclovías que se encuentren mal diseñadas puede ser peor que no tenerlas; este es el caso de algunas de las ciudades donde se han implementado sin suficientes estudios o planificación, o no reciben suficiente mantenimiento, por lo que se deterioran. Otro problema es que cuando no se planifica de forma adecuada las vías de circulación de vehículos motorizados resultan muy estrechas, lo que resulta un obstáculo para la integración con los vehículos de entrega de mercancías y comerciales.

Referido al uso de las veredas, los peatones no cuentan con suficientes seguridades, ya que automóviles y vendedores ambulantes las invaden impidiendo su circulación.

4. Estudios de Origen-Destino

Para estudios de las rutas más utilizadas por los usuarios es necesario realizar estudios de origen y destino. Para ello es imprescindible considerar los viajes cortos, rutas a colegios, etc. Si los estudios no se encuentran disponibles, será necesario hacer estudios por hogares. Si, como se anotó anteriormente, el énfasis es en colegios, los colegios pueden ser parte del proceso, y actores fundamentales.

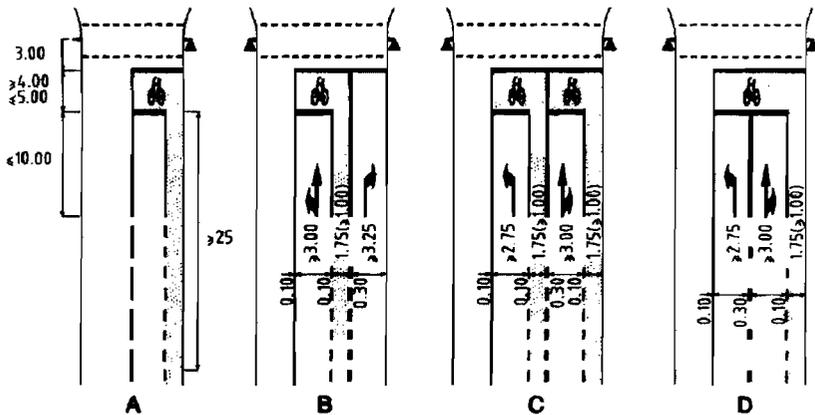
Si el énfasis es en el acceso al bus de carril exclusivo o al sistema metro, deben realizarse entrevistas con pasajeros en las estaciones sobre los principales orígenes y destinos de viajes cortos. Si, en cambio, es en áreas comerciales, los estudios deberán realizarse en esta área limitada de viajes a los sitios más frecuentados.

Debe darse fundamental importancia a las intersecciones y vías con mayor número de accidentes, con el fin de encontrar alternativas de solución. Los flujos de peatones deben ser contabilizados en sitios de grandes volúmenes para determinar el ancho de la infraestructura a equiparse. El fin último de estos procesos es que los vehículos no motorizados ayuden en el diseño de la infraestructura del transporte y demuestran a las autoridades que ellos existen.

5. Recomendaciones para la organización y difusión del proyecto

- Distribución masiva del material de estudio y planificación de los espacios
- Mapa de rutas a pie hacia los colegios para padres y estudiantes pintando en un mapa las rutas, indicando los peligros de la vía

- La constitución de equipos de seguridad que realizan los estudios necesarios, consolidando
- todos los mapas de vías, que muestren los caminos y peligros, separando los mapas donde se encuentren las intersecciones claves
- Crear un libro resumen para estudios posteriores donde se incluyan los resultados del proceso
- Proponer una red básica para bicicletas y peatones. Entre más densa sea la red, menor será el factor de desvíos
- Toda la red planificada no necesita tener ciclovías, puede ser suficiente



crear medidas para disminuir el tráfico en las zonas necesarias

- Revisar los principales planes de infraestructura e integrar en los diseños
- Crear obstáculos para el transporte motorizado y curvas en las vías para disminuir la velocidad de los vehículos

6. Diseños de ciclovías en las intersecciones:

- A. Modelo estándar
- B. Modelo de giro a la derecha
- C. Modelo de giro a la izquierda
- D. Modelo de giro a la izquierda sin separador verde

Recomendaciones para el diseño de las ciclovías:

- Los ciclistas pueden fácilmente evadir los bolardos cuando estos obstruyen el paso. Vehículos de entregas pueden pasar.
- En vías de alta velocidad, los ciclistas deben tener su derecho a una vía exclusiva
- La Sombra de los árboles y otras mejoras le dan al transporte en bicicleta un mayor estatus
- Cruces para peatones elevados, bien señalizados e islas peatonales hacen que cruzar calles sea más seguro
- Las bicicletas arrancan primero que los carros, entonces si se les da espacio liberarán primero las intersecciones

- La ampliación de las veredas en las intersecciones disminuye la velocidad de los vehículos que voltean y reduce la distancia de los peatones que deben cruzar.

- El ambulante es previsible y debería estar integrado dentro de la estación del bus y el diseño de las instalaciones

- Buses con acceso en el corredor central en el centro de la ciudad es a nivel para conveniencia de los peatones

- El acceso a buses en arterias de alta velocidad debe ser elevado pero con una pendiente gradual y con una altura mínima. Todas Veredas son reconstruidas

Claves para zonas peatonales exitosas:

Crear una célula de tráfico: El transporte motorizado es obligado a moverse alrededor, mientras que los peatones y las bicicletas pueden desplazarse dentro de la célula.

7. Elementos de diseño

- Bolardos, Removibles y No Removibles
- Lugares para sentarse
- Plantas, Árboles, y sombrillas para la sombra
- Agua para un sonido tranquilo
- Adoquín o caminos empedrados para diferencias de las vías motorizadas
- Diseño de luminosidad
- Arte y zona de juegos para niños

8. Impactos promedio en el tráfico

- para cada vehículo el tiempo de viaje se reduce, viajes en vehículos en vías paralelas se aumenta en sólo 0,49% en promedio.
- al aumentar la capacidad de la vía se aumenta el total de la demanda, disminuyendo la capacidad, se disminuye la demanda
- a mayor excedente en vías paralelas, menor es el efecto de reducción de demanda

En este sentido, ¿para dónde se va el tráfico?:

- Los conductores toman rutas diferentes
- Los conductores se desplazan a horas diferentes
- Los conductores hacen menos viajes
- Los conductores se cambian a buses, caminan o utilizan bicicletas para algunos de sus desplazamientos
- Cambios en los viajes dentro de la familia
- Cambios en la ubicación casa – trabajo

¿Qué factores influyen en el impacto en la reducción de la capacidad de la vía en vías paralelas y en el total del tráfico?

- El nivel de congestión actual en las vías paralelas
- El tipo de viaje afectado (trabajo, compras)
- La disponibilidad y viabilidad de utilizar medios alternativos de transporte
- Oferta de estacionamiento
- Detalles de diseño específico
- Información y publicidad

¿Cómo los expertos en las ciudades líderes calculan los impactos en el tráfico?

- cierran una calle o un corredor a manera de prueba para ver que pasa
- los experimentados ingenieros de tráfico adivinan
- los modelos existen pero son irrealizables y complejos

Ciclovías en Bogotá *Oscar Díaz⁵*

La siguiente exposición es una breve revisión de la implementación y el funcionamiento actual de las ciclovías y recreovías en Bogotá, contemplando las normas y detalles técnicos, personal necesario de apoyo y control para estos espacios. Se añade también un esquema sobre el proceso histórico para la implementación de las ciclovías, que data de los años 70 para el caso de Bogotá.

Contenido

1. Objetivos y justificación
2. Beneficios
3. Cobertura
4. Logística
5. Accidentalidad

1. Objetivos y justificación de las ciclovías y recreovías en Bogotá

Con el sistema de ciclovías en Bogotá se buscó poner al servicio de los Bogotanos el espacio peatonal más grande de la ciudad, adecuándolo en forma transitoria con vías, espacios públicos y parques los días domingos y festivos para ser usado por los amigos de la bicicleta, caminantes, atletas, gimnastas, niños, jóvenes, adultos y tercera edad para la práctica recreativa, como parte del aprovechamiento del tiempo libre y la sana ocupación.

Se quiere, desde quienes lo organizan, fomentar la convivencia civilizada, la integración familiar, la adecuada utilización del espacio público y el tiempo libre mediante la realización del programa Ciclopaseo - Recreovía.

Este proyecto se constituye en un factor clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá, propendiendo por una mejor utilización del tiempo libre, la interacción social y la convivencia ciudadana.

5 ITDP, Bogotá

2. Los beneficios encontrados son los siguientes:

- Contribuye a la sana ocupación del tiempo libre a todas las clases sociales sin distinción de raza, credo y condición económica.
- Fomenta la convivencia civilizada y la adecuada utilización del tiempo libre.
- Establece un cambio general en el ámbito cotidiano del sector por el que atraviesa, ofreciendo una alternativa diferente a la comunidad en cuanto a la práctica de una actividad recreativa, deportiva, cultural, turística y arquitectónica.

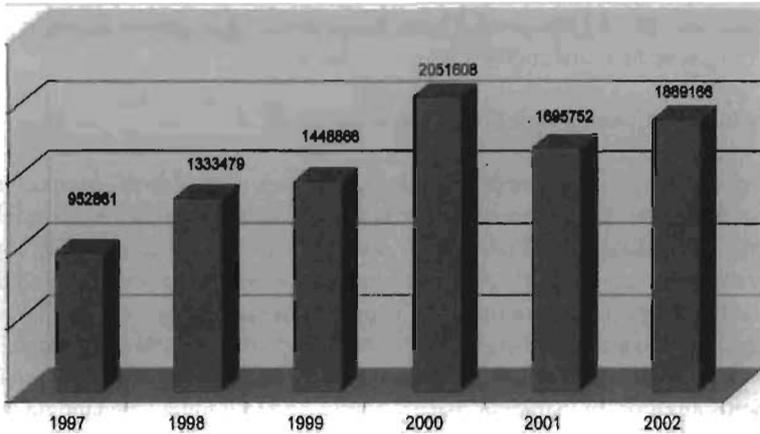
El proceso histórico de los ciclopaseos se remonta a los años 70. Un breve recuento del proceso es el que sigue a continuación:

1974	Primeros ensayos (Conceptualización)
1976 a 1985	Decreto 566 - 567 Mayor Impulso implementa 54 Kilómetros de vía para ciclopaseos. Augusto Ramírez Ocampo (Bogotá para el Ciudadano)
1986 a 1994	Es Administrada por Secretaria de Tránsito
1995 a 1998	Administración IDRD pasa de 24 a 81 kilómetros, (Transformación y Recuperación total)
1999 a 2001	Pasa de 81 a 121 kilómetros (Modernización) Enrique Peñalosa (Por la Bogotá Que Queremos)
2004	Programas especiales (Día Sin carro – Ciclovía Nocturna) Fortalecimiento de normas Antanas Mockus (Bogotá para Vivir todos del mismo lado)

3. Cobertura:

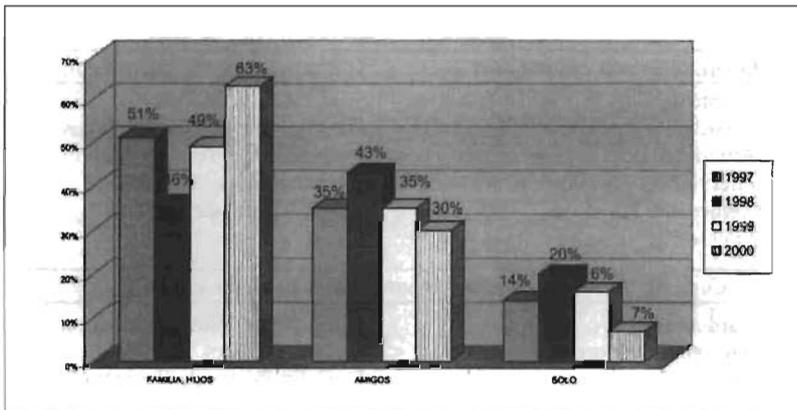
A lo largo de los años, desde el inicio de la propuesta, ésta se ha masificado, por lo que los resultados del seguimiento de la acogida hoy son enteramente favorables:

Aún cuando en el último año presentado (2002) el número de usuarios supera largamente al número de usuarios de los inicios, es en el año 2000 cuando mayor acogida tiene, con un total de 2'051.609 ciclistas. Se puede notar claramente el aumento de usuarios, el éxito de la propuesta.



Se puede notar también como el tipo de usuarios ha ido variando a través de los años, como lo señala el siguiente gráfico:

La acogida de las alternativas de recreación que se ofertan en Bogotá ha ido generando que se vean cambios incluso a nivel de las relaciones familiares: si en los inicios el 51% de los usuarios de estos espacios se acompañaba de la familia, para el año 2000 el 63% lo hace. De igual forma, el porcentaje de



usuarios que asistía solo a recrearse, ha bajado de un promedio del 13% entre los años de 1997 a 1999, a un 7% en el año 2000. Las personas que asisten con amigos se ha mantenido en un promedio de 36%.

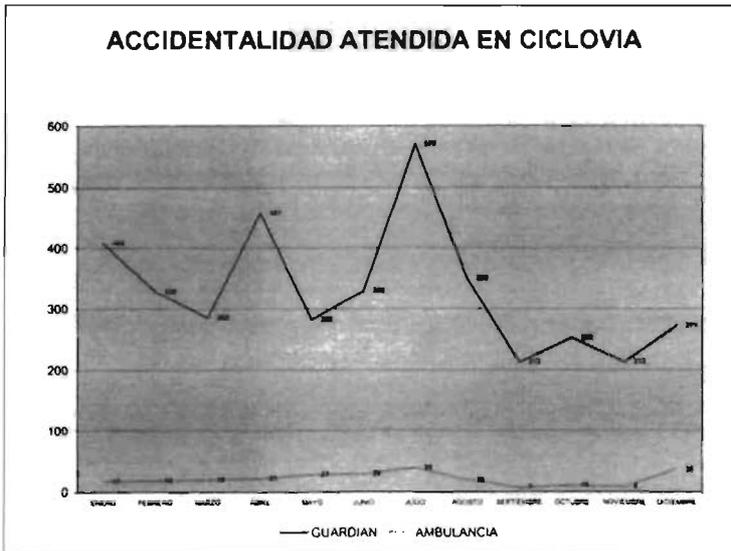
4. La logística para las ciclovías y recreovías:

Para el óptimo funcionamiento de las ciclovías, es necesario un equipo institucional que combine responsables de la seguridad de los usuarios, especialistas en salud, tránsito, comunicación y control de las rutas. La atención especializada a los usuarios, el servicio social y el trabajo profesional en equipo han sido identificados como requisitos para el desarrollo de este tipo de programas. El equipo que se implementó para el caso de Bogotá cuenta con: En cuanto al entrenamiento del personal, son necesarios los conocimientos en primeros auxilios, preparación física y atlética, metodología y pedagogía de la actividad física, manejo del tráfico vehicular, y un conocimiento extenso en la malla vial de Bogotá.

Para las ciclovías:	Para las recreovías:
<ul style="list-style-type: none"> •3 Operadores Centro de Comunicaciones. •1 operador Secretaría de Salud. •1 Operador Secretaria Transito •16 Gerentes de Ruta. •154 Guardianes. • 250 Auxiliares Bachilleres. •1200 Servidores Sociales •30 Agentes de Tránsito. •1200 Puntos de Venta. •5 Patrullas Primeros Auxilios. 	<ul style="list-style-type: none"> •18 Gerentes de Punto •72 Instructores de Aeróbicos •36 Auxiliares de Mantenimiento •70 Servidores Sociales •18 Operarios de Sonido
Cada ruta Ciclovía cuenta con:	Cada recreovía cuenta con:
<ul style="list-style-type: none"> •1 Gerente de Ruta. •14 Guardianes Apoyo •25 Auxiliares Bachilleres •120 Servidores Sociales •3 Agentes de Tránsito •120 Puntos de Venta 	<ul style="list-style-type: none"> •1 Gerente de Punto •4 Instructores de Aeróbicos •3 Auxiliares de Mantenimiento •4 Servidores Sociales •1 Operario de Sonido
<i>Cada punto de información cuenta con la siguiente estructura:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> 8 Guardianes Apoyo 8 Puntos en Corredores Ciclovía 1 Radio 19 Beeper 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Gerente Puntos Información 16 Servidores Sociales 11 En Puntos de Recreovías

5. Accidentalidad

Los niveles de accidentes registrados por el uso de las ciclovías y recreovías representan lesiones menores. Muestra de ello es el siguiente cuadro, que presenta las atenciones por parte de los guardianes (referidas a lesiones leves, caídas, etc) y por la ambulancia. Vale notar la gran diferencia entre estas dos clasificaciones, demostrándose la seguridad del uso de la bicicleta o patines frente en oposición al elevado número de accidentes ocasionados a diario por el uso de vehículos de transporte tradicionales.



Día sin carros Oscar Díaz⁶

Bajo la propuesta Construyendo ciudades para la gente el autor hace una invitación para imaginar una nueva ciudad posible y motivadora hacia la creación de una nueva ciudadanía y la revalorización de los espacios públicos. La práctica del Día sin carros, realizado en Bogotá con una fecha fija permitió evaluar los criterios de la población para la construcción de esta ciudad para la gente.

Contenido

1. ¿Qué es el Día sin carro?
2. ¿Para qué sirve el Día sin carro?
3. Estructura institucional que interviene en la propuesta
4. Aspectos legales
5. Aspectos técnicos
6. Medidas complementarias
7. Recomendaciones finales
8. Resultados de una encuesta pública sobre el Día sin carro

1. ¿Qué es el Día sin carro?

Es un día normal de trabajo en el cual los ciudadanos exploran nuevas posibilidades para movilizarse distintas al vehículo particular, como el servicio público, taxis y los medios alternativos, y en el cual las personas que tienen carro viven por un día como lo hacen quienes no lo tienen.

Desde el comienzo, debe quedar muy claro que el día sin carro no pretende generar conflictos de clase entre los que tienen carro y los que no. Es trascendental que el evento no sea visto como una medida en contra del carro. Es una medida que busca concienciar a los ciudadanos sobre un uso racional del automóvil particular y advertir sobre las consecuencias de continuar con este modelo basado en el automóvil particular.

(Con qué criterios se escoge el día y la hora?)

6 ITDP, Bogotá

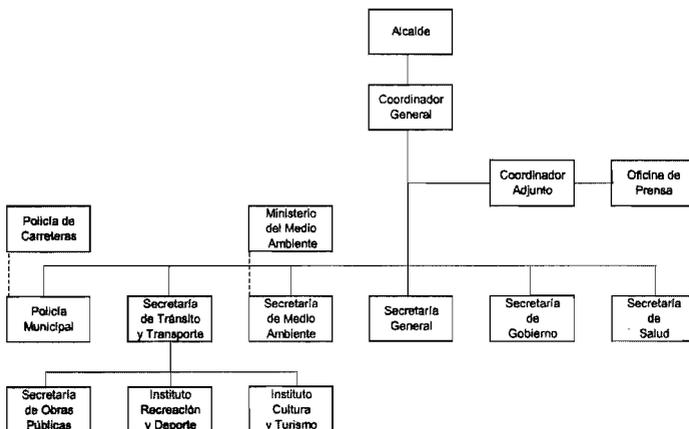
2. ¿Para qué sirve el Día sin Carro?

El Día sin carro sirve:

- para reflexionar sobre el modelo de desarrollo donde se da prelación al transporte en vehículo particular sobre otros medios de movilización
- para re encontrarse con la ciudad, su arquitectura, sus espacios, sus colores
- para integrarse con los demás habitantes de la ciudad
- para tomar conciencia sobre la cantidad de trayectos que siempre en carro y que podrían hacerse caminando, en bicicleta o en transporte público
- para utilizar otros medios de transporte diferentes al carro particular
- para tomar conciencia sobre el impacto positivo que tiene en la calidad de vida de la ciudad el devolver a los peatones sus espacios, hoy ocupados por los automóviles
- para invitar al pequeño porcentaje de la población que se movilizan en carro particular a que por un solo día lo hagan de la misma forma en que lo hace la mayoría de los ciudadanos.

3. Estructura institucional para la ejecución de la propuesta:

El esquema funcional dentro del cual se organiza y coordina el Día sin carro puede leerse en este esquema de la Municipalidad en coordinación interinstitucional con ministerios y otras dependencias de gobierno, con el fin de hacer factible la propuesta.



4. Aspectos legales:

Vehículos excepcionados:

- De emergencia (ambulancias, bomberos)
- Militares y de policía
- De transporte público
- De transporte con capacidad de movilizar más de 10 pasajeros
- De servicios especiales de transporte de estudiantes, debidamente autorizados
- Operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios
- De control del tráfico y grúas de la policía
- De prestación del servicio de escoltas (blindados)
- Acondicionados para ser conducidos por discapacitados
- Motocicletas, motocarros, bicitaxis
- De trabajo, debidamente identificados para la carga y reparto de mercancías
- Carrozas fúnebres
- Supervisores de seguridad privada debidamente identificados
- Asignados al cuerpo diplomático

5. Aspectos técnicos:

Es muy importante que la autoridad de tránsito en coordinación con el Comité Organizador establezca y aclare cómo se van a llevar a cabo los desplazamientos durante el Día sin carro. Por ejemplo lo referente a:

- transporte público
- vías para peatones
- vías para bicicletas y otros medios alternativos
- acondicionamientos especiales. Es preferible no cambiar las rutas del transporte público, pero en caso de que sea necesario, aclarar a la ciudadanía las rutas que cambiarán.

6. Medidas complementarias:

- Cada domingo, durante 7 horas, se cierran 120 kms. de vías principales para dar paso a los cerca de 2 millones de personas que salen a montar bicicleta, patines, trotar o caminar.

- Más de 300 kms. de ciclo rutas han sido construidos en los últimos 3 años
- Los usuarios de las ciclo rutas que ganan hasta 2 salarios mínimos ahorran un promedio de 12% de su ingreso
- En 1997 solamente el 0,5% de la población usaba la bicicleta como medio de transporte. Actualmente lo hace el 4%

7. Recomendaciones finales generales

- El día escogido para la realización del Día sin carro debe ser un día normal entre semana, no puede ser ni un lunes ni un viernes, pues son días en los cuales las personas tienen presiones por comenzar o terminar la semana laboral. El día recomendado es el jueves.
- La preparación debe ser concertada con transportadores y comerciantes.
- La restricción debe ser en toda la ciudad, estableciendo rutas para vehículos y otras para peatones y bicicletas
- El transporte público podría tener tarifa reducida o ser gratuito
- Las empresas deben dar facilidades para que los trabajadores estacionen las bicicletas
- Deben tomarse fotos y hacer vídeos de los días previos y durante el Día sin carro, para tener una herramienta contundente a la hora de realizar la evaluación.
- Es necesario establecer diálogos con sectores que pueden sentirse desfavorecidos e iniciar oposición a la propuesta, como los comerciantes
- El apoyo internacional resulta de gran importancia, al igual que la vinculación del sector privado (promociones en almacenes, eventos, etc)
- En la página de internet de la ciudad incluir una sección especial para información del Día sin carro
- El Día sin carro para Bogotá, del 7 de febrero tiene carácter nacional y eco internacional

8. Resultados de las encuestas públicas sobre el resultado del Día sin carro

Al plantearse la pregunta: ¿Quisiera otro día sin carro?, las respuestas fueron

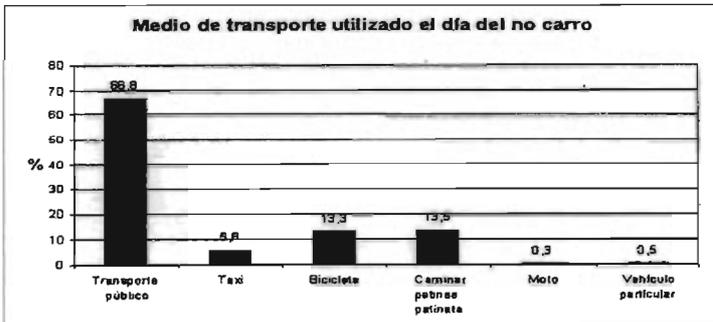
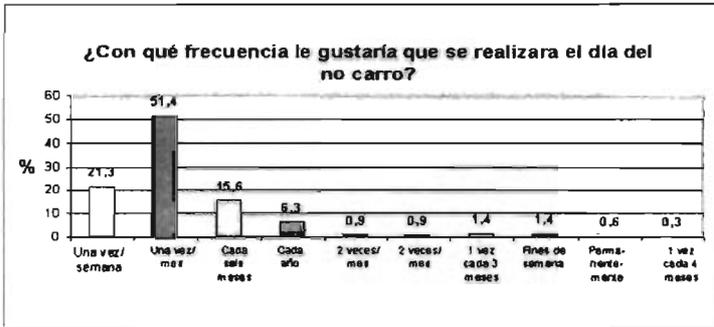
Si 87.71% ; No 12.29%,

por lo que se puede concluir que la mayor parte de la población está satisfecha con la propuesta.

Otras preguntas fueron:

¿ Con qué frecuencia le gustaría que se realizara el Día sin carro?

¿ Qué medio de transporte utilizó el Día sin carro?, cuyos resultados se muestran a continuación:



Una opción de vida *Ricardo Montezuma*⁷

Esta presentación pretende mostrar el sistema de ciclorrutas en Bogotá. Inicia introduciendo las justificaciones bajo las cuales se incluyó este sistema dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad. El autor plantea la implementación y el uso de esta alternativa de transporte como una “opción de vida”, en cuanto las ciclorrutas permiten tanto la apropiación de los espacios públicos como la motivación hacia el acercamiento de los habitantes de la ciudad, con la convivencia ciudadana dentro de estos espacios.

Contenido

1. Introducción
2. Sobre las ciclorrutas
 - Ciclorrutas: nuevo concepto de movilidad
 - Bogotá DC, distrito ciclístico
 - Ventajas del uso diario
 - Recomendaciones y normas
3. Conclusiones

1. Introducción: campaña cultural, educativa y pedagógica

Los objetivos centrales de esta campaña se enfocaron a:

- promover nueva opción de espacio público y movilidad
- motivar apropiación cotidiana de las ciclorrutas
- sensibilizar sobre la importancia de la convivencia y la seguridad en la ciclorrutas

La campaña fue coordinada por la Alcaldía mayor de Bogotá DC – IDU Instituto de desarrollo urbano – y la Fundación Ciudad Humana.

7 Fundación Ciudad Humana, Bogotá

2. Ciclorruta: un nuevo concepto de movilidad

- **¿Qué es la ciclorruta?**

Es un corredor alternativo que permite desarrollar el concepto de utilización diaria de la bicicleta como medio alternativo de movilidad urbana. En Bogotá el proyecto para su conformación se encuentra dentro del Plan de ordenamiento territorial - POT, que regula los sistemas generales de la estructura urbana: de transporte, vial, de acueducto, de saneamiento básico, de equipamientos, y lo referente a espacio público.

Así, dentro del sistema de transporte existen tres componentes fundamentales contemplados y que hallan articulados, y que son el Transmilenio, las Ciclorrutas y el metro. De este modo, el sistema de ciclorrutas se encuentra como un componente del sistema integrado de transporte masivo, con el mismo estatus de los dos anteriores.

- **¿Por qué se ha tomado esta iniciativa ?**

La Municipalidad está conciente de que se deben desarrollar alternativas estratégicas de movilidad urbana que vayan acordes al crecimiento de la población y los automóviles, buscando disminuir problemas derivados de su uso masivo, como son la congestión, la contaminación, la accidentalidad.

- **¿Cuáles son los principales objetivos?**

Mejorar la calidad de vida de la mayoría de la población y optimizar el uso del tiempo, el espacio público, el medio ambiente, la inversión pública y el gasto individual, con el fin de promover la convivencia ciudadana.

- **¿Quiénes son los responsables?**

El IDU, Instituto de Desarrollo Urbano
El IDR, Instituto Distrital de Recreación y Deporte
La EAAB, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá

- **Bogotá DC, Distrito Ciclistico:**

a. Tipos de ciclorruta implementados en Bogotá

Los tipos de ciclorruta se encuentran en funcionamiento por:

- andén
- separador
- calzada
- parque
- alameda
- canal

Fue necesario además implementar estacionamientos apropiados para la gran cantidad de bicicletas que se incorporaron al sistema ciclorrutas.

b. Ventajas del uso diario

Las razones por las cuales deben usarse las ciclorrutas son:

- protege el medio ambiente
- promueve lo comunal y lo público
- facilita las relaciones de proximidad
- movilidad es un derecho
- acceso: 80% de la población
- promueve la convivencia e integración
- ahorro de tiempo y dinero
- aportan a la salud física y mental
- accesibilidad ilimitada
- libertad y flexibilidad

c. Recomendaciones y normas:

- **Tipo de vehículos y accesorios**
 - luz delantera blanca y trasera roja
 - elementos reflectivos permanentes
 - elemento sonoro: timbre o pito
 - asiento cómodo
 - guardabarros
 - tapa cadena
- **Condiciones técnicas**
 - revisar: nivel de aire en los neumáticos

- estado de los frenos, rodamientos y cambios
- llevar: llave multiusos, bomba, neumático o accesorios de reparación, candado

Equipamiento indispensable del usuario:

- casco en posición correcta y bien ajustado
- chalecos o cintas con reflectivos

Posición correcta:

- tamaño proporcional al usuario
- altura del asiento por debajo del manubrio
- espalda erguida
- brazos y rodillas paralelas
- codos relajados
- manos firmes al manubrio
- peso repartido en asiento y pedales

Comportamiento y deberes del usuario:

Respeto mutuo entre usuarios el espacio público:

- advierta de su presencia en la ciclorruta
- conceda prioridad a peatones
- establezca contacto visual con automotores en cruces
- proteja a usuarios vulnerables
- transitar por ciclorrutas donde existan
- velocidad moderada
- cumplir con el código nacional de tránsito terrestre:
 - conservar su derecha
 - ir en fila india
 - respetar normas y señales de tránsito

Está prohibido:

- llevar personas u objetos que disminuyan visibilidad o incomoden conducción
- sujetarse de otro vehículo
- transitar en estado de embriaguez

3. Conclusiones

- un sistema con futuro
- Bogotá DC, ciudad ideal
- Alternativa de calidad de vida: promueve una ciudad más eficiente, equitativa y humana

¿Cómo participar?

Las alternativas que se han presentado hasta el momento para los ciclistas usuarios de las ciclorrutas son:

- La carnetización, que es gratuita, opcional, ofrece descuentos en tiendas de bicicletas, y la inclusión de los usuarios en una base de datos. Los carnetizados obtienen información sobre las ciclorrutas de forma permanente.
- Múltiples eventos, como la apropiación de las ciclorrutas, el día sin carro, entre otros.

Financiamiento para transporte alternativo

Lloyd Wright⁸

En esta presentación se esbozaron algunos de los requerimientos y procesos previos para el establecimiento de las ciclovías o cualquier otra forma de transporte alternativo. A continuación se presenta un breve listado a considerarse.

1. Elementos necesarios para la implementación de ciclovías

Sección 1. Planificación y Diseño

- Revisar los costos de Planificación
- Contar con la participación de ONG de apoyo al proceso, según los diversos intereses y líneas de acción

Sección 2: Infraestructura

La infraestructura necesaria para la implementación de ciclovías debe considerar:

- Puentes, túneles, rampas
- Semaforización y Señalización
- Cicloparqueaderos
- Integración multi-modal
- Arbolización
- Costos de infraestructura

Sección 3: Promoción

Para una promoción y difusión adecuada, que permita la acogida ciudadana al proyecto, es necesario encontrar recursos y financiamiento, y considerar los costos que va a conllevar la promoción.

Sección 4: Equipos (bicis, cascos, etc.)

Debido a los escasos recursos y las deficiencias en las condiciones de vida en los países en desarrollo, es necesario implementar un programa de micro-créditos para el equipamiento necesario de los ciclistas.

8 ITDP Latinoamérica

Sección 5: Operación / Mantenimiento

Debido a que muchas de las ciclovías ya construidas se deterioran y resultan un inconveniente para la circulación de los ciclistas, es necesario planificar los costos necesarios para el mantenimiento y la operación sostenida y estable de las vías.

Sección 6: Opciones de Financiamiento

Las opciones que pueden considerarse para la puesta en funcionamiento de las ciclovías, en lo que corresponde a financiamiento, a través de organizaciones que se hallan involucradas en la dinámica son:

- Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF)
- México, DF
- Lima, Perú
- Santiago, Chile
- Fondo Mundial para Bicicletas
- Fuentes locales

Instituciones participantes

Instituciones auspiciantes

- **El Institute for Transportation & Development Policy ITDP**

de Nueva York, El Instituto para el Transporte y Políticas de Desarrollo, ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) surge en 1985 con el fin de promover políticas de transporte sustentables acordes con cuidado del medio ambiente. El ITDP está conformado por expertos en transporte sustentable, quienes consideran que los Estados Unidos ha ido exportando al resto de países, sobretodo los que se encuentran en desarrollo, un modelo de dependencia del uso del automóvil, por lo que el ITDP trabaja en la búsqueda de alternativas que actúen en contra de este modelo. El ITDP promueve proyectos y políticas alrededor del mundo.

- **N (O) VIB -Holanda:** es una organización holandesa de desarrollo, que cuenta con aproximadamente con 300 cooperantes profesionales. Se especializan en los campos de financiamiento de proyectos, asesoramiento político, capacitación, información, campañas y adquisición de fondos. NOVIB aspira a un mundo honrado y justo. Cada hombre tiene los mismos derechos en todas partes del mundo: derechos de bienes, alimentación y salud, de auto decidir su futuro y dar su opinión sin miedos, por encontrarse establecidos en estatutos internacionales. NOVIB forma parte de un movimiento mundial de gente que intercede a favor de organizaciones de derechos humanos, movimientos de mujeres, sindicatos o organizaciones de desarrollo.

“HACIENDO CIUDAD” Proyecto de fortalecimiento de las capacidades participativas de los pobladores de las ciudades de Quito y Santa Fe de Bogotá.

Este proyecto es una iniciativa del Centro de Investigaciones CIUDAD que cuenta con los auspicios de NOVIB-Holanda , CIUDAD-Ecuador y FEDEVI- VIENDA-Colombia).

El proyecto “HACIENDO CIUDAD” busca:

- Fortalecer las capacidades de participación de los actores sociales urbanos en la gestión de sus territorios y de la ciudad.
- Articular las prácticas (experiencias, planes, programas, acciones) de gestión microterritorial con la formulación de políticas públicas municipales.
- Elaborar un conjunto de herramientas teóricas, metodológicas y operativas de soporte para el proceso de participación y de gestión urbanas.
- Coadyuvar a la constitución de un espacio público de deliberación sobre el desarrollo de la ciudad y a la construcción de articulaciones del movimiento popular urbano en la región. Sistematizar, intercambiar y transmitir lecciones aprendidas.

• **Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo**

El Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo nace como una respuesta a la necesidad de organizaciones y comunidades de los países del Sur de crear nuevos paradigmas de organización social y económica que desafíen los términos de intercambio impuestos por la economía de mercado, que respeten al ser humano de todos los pueblos, la diversidad natural y cultural, y que aseguren la salud de los ecosistemas del planeta. Sus objetivos son mejorar las destrezas en la defensa del medio ambiente, mediante la oferta de oportunidades de profesionalización y profundización en los temas pertinentes al ecologismo, respetando los conocimientos y los procesos de las diferentes culturas y pueblos del llamado Tercer Mundo, al mismo tiempo de facilitar los procesos de participación social en la defensa de la naturaleza, la soberanía de los pueblos y las sociedades sustentables dotando a los sectores sociales, locales, nacionales e internacionales, de información, investigación y formación en distintos aspectos relacionados al ecologismo desde la perspectiva del Tercer Mundo

Instituciones organizadoras del seminario

• **BICIACCION**

Organización que, en vista de los altos índices de contaminación del aire, del creciente número de enfermedades respiratorias y nerviosas y del alto número de accidentes de tránsito causados por la violencia, agresión e irrespeto que caracteriza a toda la transportación urbana en general, plantea la necesidad de un cambio en la visión del sistema actual de transporte urbano, que favorezca a otros usuarios de las vías, así como al resto de usuarios de la ciudad.

La creación de BICIACCIÓN tiene como objetivo general contribuir a la descontaminación del aire de la ciudad de Quito, promoviendo una cultura de respeto a las diferentes formas de transportación y a los distintos espacios públicos, fortaleciendo la utilización de transportes alternativos no contaminantes (bicicletas y desplazamientos a pie), así como la dignificación del uso del transporte colectivo, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Sus objetivos específicos son:

- Difundir y promocionar las ventajas del uso de la bicicletas en la ciudad como medio de transporte
- Apoyar y participar con el Municipio en la elaboración de propuestas para la inclusión de ciclovías permanentes en los planes de transporte masivo
- Fomentar el respeto a: ciclousuarios, peatones, usuarios/as de bus.

Además se pretende concientizar a la ciudadanía sobre la problemática actual de violencia, contaminación y agresión que se vive a diario en las calles de la ciudad a causa del uso irracional del transporte motorizado y el tráfico caótico.

• **Centro de Investigaciones CIUDAD**

El Centro de Investigaciones Ciudad, es una institución autónoma, no gubernamental, sin fines de lucro, fundada en Quito, Ecuador. el 1 de septiembre de 1977.

CIUDAD busca contribuir a que se haga efectivo el ejercicio del derecho a vivir bien en la ciudad en condiciones justas y democráticas; para ello, ha consolidado un espacio que promueve y acoge el debate sobre la problemática urbana y regional, poniendo énfasis en el desarrollo del pensamiento crítico, la formulación de políticas y en el diseño de alternativas para potenciar la capacidad de gestión de los gobiernos locales y el fortalecimiento de diversos actores sociales e institucionales. Desarrolla y promueve actividades de investigación, capacitación, asesoría técnica, difusión y documentación.

• **Acción Ecológica**

Acción Ecológica inicia su trabajo en Quito en el año de 1986, reconociendo la necesidad de construir aportes y propuestas hacia la gestión del medio ambiente con los problemas sociales, por ello al inicio los objetivos institucionales enfocaron a la ecología desde un punto de vista social. Ese fue el punto de partida que se va definiendo a lo largo de los años y que culmina con una pro-

puesta de un Ecologismo Popular. Acción Ecológica comenzó su trabajo urbano en 1986 con la propuesta de discusión de los modelos de consumo y producción mediante la recuperación de espacios públicos y el apoyo a actividades agroecológicas. Desde 1996 lanza la propuesta de Ciclovías para Quito, como una de las alternativas para enfrentar la contaminación del aire. Desde entonces los jóvenes de Acción Ecológica han mantenido diferentes iniciativas para conseguir ese objetivo.

• **Fundación Ciudad Humana de Bogotá.**

Ciudad Humana, con sede en Bogotá, es una Fundación sin ánimo de lucro que promueve la construcción participativa de un modelo de ciudad donde el centro de reflexión y acción es lo humano. Su objetivo es promover un cambio estructural en la mentalidad y en la práctica de lo urbano, para mejorar el nivel de vida de la población y hacer las ciudades más equitativas, prósperas y humanas. El grupo que la forma está compuesto por profesionales altamente calificados y reconocidos, con preparación y experiencia nacional e internacional y jóvenes universitarios.

Sus principales líneas de acción son la planeación y el desarrollo urbano; la movilidad, el transporte y espacio público; el medio ambiente y el tiempo libre; la cultura ciudadana, la identidad y la comunicación estratégica.