

ciclopaseos en quito



ciclopaseos en quito

Karina Gallegos **Pérez**
Mario Unda



Ciclo de paseos **en Quito**

Autores:

Karina Gallegos Perez y Mario Unda

Copyright:

Centro de **Investigaciones** CIUDAD · Programa Haciendo CIUDAD,
auspiciado por ntoj vib

Primera Edición:

Centro de **Investigaciones** CIUDAD

Calle Fernando **Meneses 265 (Oe6B** N24-57) YAv. La Gasca

Casilla 17-08-83 / / mail; confe@ecuanex.net.ec / www.ciudad.org.ec

Quito-Ecuador. Enero 2004

Diagramación: **Centro de Invesugaciones** CIUDAD

Ponada: **Fotografías de** **Biciacción - CiUDAD**

Impreso en Ecuador

Índice

1	• A modo de introducción: autos, ciclistas y peatones	11
2	• Biciacción y las ciclovías para Quito	16
3	• Percepciones ciudadanas	21
4	• A modo de conclusión: ciclopaseos para rato	36

Presentacion

Estamos viviendo experiencias que merecen difundirse pues enriquecen propuestas y posibilidades de construir de manera participativa y democratica nuestras ciudades. Una de estas experiencias son los ciclopaseos, que en Quito estan pŕximos a cumplir un afo. Los ciclopaseos dominic ales se realizan una vez por mes, y fueron una iniciativa de Biciacci3n que ha contado con el auspicio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los resultados aquf mostrados han sido obtenidos en base a las percepciones ciudadanas sobre los ciclopaseos, en encuestas realizadas por Biciacci3n, quienes tambien aportaron con los recursos de prensa y fotograficos para la sistematizaci3n.

El Centro de Investigaciones CIUDAD, en el marco del Proyecto "Haciendo ciudad", presenta esta publicaci3n que quiere contribuir a conocer un poco m1s de iniciativas que buscan ir construyendo un convivir m1s humano. Esperarnos que este trabajo refleje de algun modo el interes de quienes habitamos en Quito par el rescate de espacios de encuentro, del respeto y el cuidado del aire que respiramos.



Caravana de ciclistas por La Av. Amazonas

1. A modo de introduccion: autos, ciclistas y peatones

"En gran mimero de casos no somos más ciudadanos, sino más bien habitantes: gente que vive en un barrio, en un distrito, en una zona, en un edificio, etc."

(Alain Touraine, *La transformacion de las metropolis*)

Las discusiones sobre espacio publico en nuestras localidades se limitan en general a mirar los espacios ffsicos considerados "adecuados" para este fin, como los parques, y en el mejor de los casos el transporte colectivo. Pero ¿cómo se entiende una ciudad que no considera a las veredas, las calles y las plazas como espacios creados para gente, y que, par el contrario, se han convertido en zonas de peligro y en estacionamientos para los miles de automoviles que circulan por las calles?

La ciudad, de hecho, es un espacio ffsico *creado para sus habitantes*. Sin embargo, los planes macro de desarrollo de Quito mencionan la palabra "peaton" en una sola ocasion, refiriendose al uso del transporte publico. Como espacios piiblicos se mencionan los 1300 parques existentes en la ciudad, en los que -ademas- se reconoce la falta de mantenimiento e infraestructura suficientes para que puedan convertirse en espacios cotidianos de recreacion.

¿Qué pasa con los cruces de calles, las veredas ocupadas, los redondeles imposibles de cruzar para un peaton o un ciclista? En los proyectos urbanisticos se privilegia el sistema de circulacion de automoviles y buses, y este es el criterio para pensarlos. Aiin

más, estos proyectos no han partido de las necesidades de las personas que circulamos a diario y a pie por las calles de Quito: se "mejoran" las vías, se construyen corredores para el tráfico, se aumenta la capa asfáltica de las calles y avenidas, de forma que las veredas y parterres se reducen o desaparecen quedando niveladas a la altura de la calle. Los cruces por pasos peatonales tienen gradas, obstáculos imposibles para discapacitados, ancianos, niños o coches de bebé.

Entonces ¿a quienes se dirigen las políticas urbanas de construcción de ciudad? La falta de políticas para el respeto y el reconocimiento de los derechos de los peatones genera una interrogante: "¿cómo podemos reaccionar contra esta pérdida de control, no del Estado sino de lo político, del estatus político frente a la situación social y a la identidad cultural? Eso es la desorganización de la ciudad o la decadencia de la ciudad, expresión de la pérdida de influencia de la definición política frente a la definición económica y cultural".

Como espacios públicos, los grandes centros comerciales se han convertido en los únicos lugares a los que la gente acude regularmente. Las razones son obvias: sitios seguros, sin ruido, sin contaminación, donde se puede mirar y tomar algo, conocer gente, charlar. Los centros comerciales han dejado de cumplir su misión inicial, el *shopping*, para convertirse en espacios de encuentro. Pero ¿son los lugares más adecuados para recrear lazos y relaciones?

Siguiendo a Touraine, "la función principal de la ciudad, -lo que puede contrarrestar la decadencia del modelo clásico de ciudades- es la de ampliar, fomentar la comunicación entre proyectos de

I. Touraine. Alain. *La Transformación de las metrópolis*. conferencia dictada en Barcelona. con motivo del "10º aniversario de la Mancomunitat Metropolitana". [1998].



En la Ruta del ciclopaseo

Vista desde La Avenida 5 de Junia, arteria principal de la ciudad que permite enlazar el norte con el sur de Quito.

*Disfrutando del
Parque de la **Alameda***

Los ciclopaseos a la vez que permiten recuperar espacios publicos como los parques con seguridad y tranquilidad, hacen posible compartir el deporte en uniónfamiliar.



*Apropiandonos de las calles
de la ciudad*

Los ciclopaseos permiten recuperar y disfrutar de las calles como sitios publicos de recreación y deporte.

vida personales o colectivos", Sin embargo, la solidaridad, la tolerancia y el respeto por nuestros conciudadanos, elementos indispensables para la socialización, se opacan con el uso cotidiano, y a veces innecesario, del automóvil,

Demostrando ser uno de los inventos peor manejados por el hombre, el automóvil fomenta el individualismo, el egoísmo, la desigualdad, la exclusión social y el rechazo de los espacios de encuentro. Es frecuente observar en las calles de la ciudad largas filas de usuarios del transporte público mientras decenas de autos transitan con un único ocupante: el uso abusivo ha hecho que el automóvil haya dejado de ser simplemente una necesidad para convertirse en un asunto de estatus.

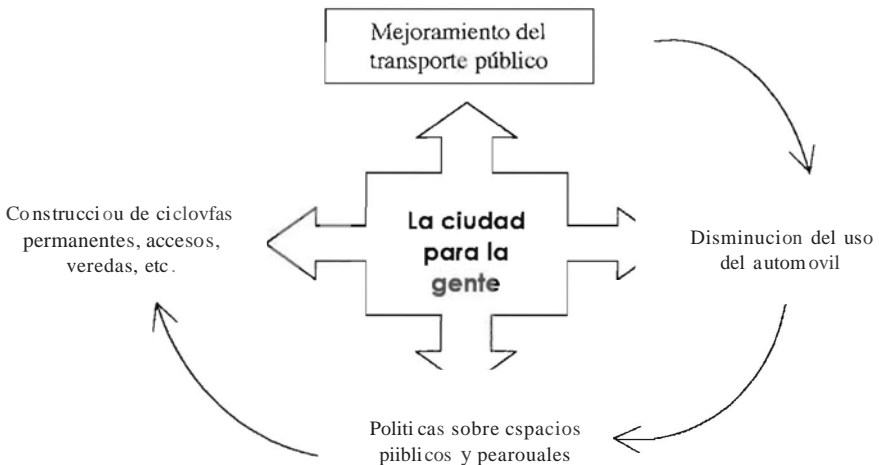
¿Y el transporte público en Quito? Nos encontramos aquí con varios obstáculos para la existencia de un medio digno, que sea un verdadero servicio para la comunidad: falta de control sobre la contaminación del aire, maltrato a los usuarios, irrespeto a las paradas (que contribuye a aumentar la congestión del tráfico), falta de conciencia sobre la responsabilidad que implica transportar diariamente a miles de personas, y sobre todo irrespeto a los ciclistas, peatones y conductores de vehículos pequeños.

Estos obstáculos cotidianos son la causa de que no se incremente el uso del transporte público entre los ciudadanos. Quienes poseen un vehículo prefieren utilizarlo para su beneficio, sin molestarse en pensar su aporte a los problemas de congestión en la ciudad. Además, el gran (y siempre creciente) parque vehicular hace que la ciudad se piense para los automóviles y no para las personas: se disminuyen las veredas, se reduce el tiempo de los cambios en el semáforo, se motiva hacia la falta de solidari-

2. Touraine. *ibid*

dad y de convivencia. ¿Qué pasa con el espacio público y los derechos de los peatones y ciclistas? Los proyectos sobre espacios públicos no son realizados con la participación de los usuarios, por lo que muchas veces resultan construcciones ajenas a sus expectativas.

Un buen inicio para el cambio sería, por ejemplo, comenzar a pensar ya implementar políticas que permitan que los gremios del transporte accedan a programas de capacitación permanentes para beneficio suyo y de la comunidad; que se utilicen unidades de transporte más seguras y accesibles; y, sobre todo, que haya un proceso de sensibilización colectiva sobre la ciudad como un espacio para las personas, no para los autos. Una simple operación: mejoramiento del transporte público = disminución del uso del automóvil. Gráficamente, el ciclo sería el siguiente:



2. Biciaccion y las ciclovias para Quito

Biciaccion tiene sus orígenes en el grupo de jóvenes de Acción Ecológica, corporación que vincula para sus fines la gestión del medio ambiente con los problemas sociales. A partir de 1986 el área urbana de Acción Ecológica decide fomentar proyectos que permitan la construcción de ciclovías permanentes en Quito, y el grupo de jóvenes asume la tarea. Considerando la dimensión de estos proyectos se crea Biciaccion, que tiene como objetivos principales la difusión y promoción de las ventajas del uso de transportes alternativos, como la bicicleta, que permitan sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia del respeto a peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.

En el 2002, CruDAD inicia el proyecto *Haciendo ciudad*, que busca fortalecer la participación de los pobladores de Quito para contribuir a la democratización de la gestión urbana. Entre sus actividades se encuentra la realización de *foros* para coadyuvar en la reflexión y en la discusión de la problemática social, urbana y política. Uno de ellos fue organizado conjuntamente con Biciaccion y Acción Ecológica, contando con el auspicio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para presentar a la ciudad propuestas referentes al transporte y a la movilidad alternativa. Esta fue una oportunidad para que la ciudadanía reflexione sobre la necesidad de someter a discusión temáticas indispensables para el desarrollo urbano y la participación ciudadana.

Como resultado de este evento, en el cual intervinieron ponentes internacionales dedicados a la planificación y el diseño de vías y programas de transporte alternativo, se nombra un comité de gestión encargado de impulsar el establecimiento de ciclopaseos



Primer ciclopaseo, 27 de abril del 2003

Masi va acogida al inicio de los ciclopaseos, desde fa Cruz del Papa.

Sitios de informacion

Los ciclopaseos cuentan, a 10 largo de toda la ruta, con diversos sitios de informacion, ayuda y abastecimiento a La ciudadanía.



*Sitio de **reunión** y abastecimiento*

En fa Avenida de los Shirys los paseantes disfrutaban de fa amplitud y tranquilidad de esta gran arteria de fa ciudad de Quito.

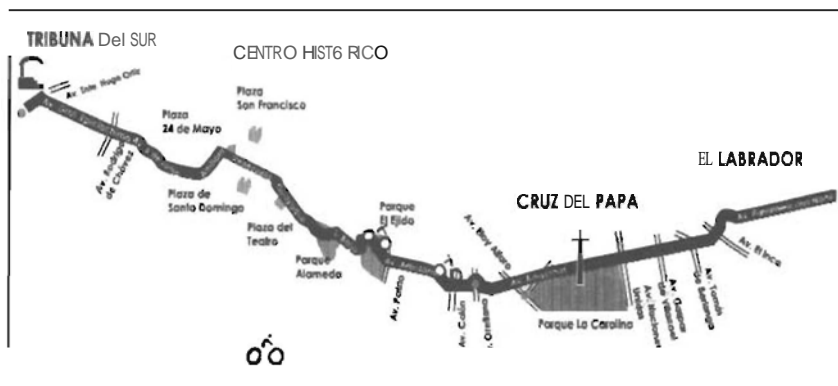
dorninicales que permitan visualizar el interes de la comunidad en el uso cotidiano de la bicicleta. En el comite se encontraban representantes de Direcciones Municipales (Salud, Medio Ambiente, Gestion del Desarrollo), Empresas Municipales del Transporte, organizaciones no gubernamentales y sociales. la Jefatura de Transite, y varias Administraciones Zonales del Distric'. POI' medio de reuniones peri6dicas se fueron definiendo y coordinando los aspectos operativos y logisticos de este primer evento: el cierre de vias, los puntos de apoyo, los eventos culturales, la estrategia en medios, donde el Municipio cumpli6 un importante papel. Este comite interinstitucional opero durante los meses de febrero y marzo del 2003, Y su accion se plasm6 en el primer ciclopaseo realizado el domingo 27 de abril del mismo afio, desde las 09h00 hasta las 14h00.

Inicialmente la ruta destinada para el uso de bicicletas y peatones fue de 9.5 km. ,partiendo desde el norte en el Parque La Carolina, par media de la Av. Amazonas, cruzando al centro de la ciudad por los parques EI Ejido y La Alameda, atravesando el Centro Hist6rico peatonizado, llegando a la Tribuna de la Ciudadela Atahualpa, al sur, por medio de las avenidas 5 de Junio y Eplicachima. A partir del mes de agosto los usuarios de esta ruta pidieron al Municipio la ampliaci6n de la misrna: el ciclopaseo dominical se extendio hacia el norte, hasta el redondel del Labrador, sumando 15 kilometres de recorrido libre de vehiculos motorizados. En diciembre, se amplfa aun m6s el trayecto, esta vez hacia el sur de la ciudad, dirigiendose hasta el redondel de la Av. Mor6n Valverde, con una jornada de 20 km.

-
3. Para informacion detallada del evento y los participantes remitirse al texto de sistematizacion del seminario taller "Ciclovias para Quito", Proyecto Haciendo ciudad - Biciaccion, Quito. 2003 .

Los pronósticos de la probable escasez de usuarios fueron desmentidos por la masiva presencia de ciclistas y caminantes en las vías escogidas desde el inicio. Visto como un "experimento" y no como un fin, los ciclopaseos resultaron el punto de partida para colocar públicamente la posibilidad de crear una ciudad más respetuosa del ambiente y por 10 tanto, de sus habitantes.

Ruta del ciclopaseo



Grupo familiar en el ciclopaseo

Acondicionando las bicicletas para compartir familiarmente del ciclopaseo.

La prensa presente en los ciclopaseos



3. Percepciones ciudadanas

Durante los ciclopaseos, Biciaccion ha estado recopilando las opiniones de las personas que acuden a estos espacios. Una amplia base de datos, que incluye de 250 a 600 encuestas por cada domingo, nos permite visualizar de mejor manera 10 que han sido los ciclopaseos en Quito. Las encuestas con las que contamos en este documento han sido realizadas durante los meses de abril a septiembre del 2003.

a. ¿A qué huele Quito?

Grafico 1



Seguramente alguna vez nos hemos preguntado (o nos han preguntado) como miramos Quito quienes aquí vivimos. Pero... ¿hemos pensado en nuestra percepción de la ciudad con los otros sentidos? Por ejemplo: ¿qué olores son los que sentimos, cuales son los olores de Quito?

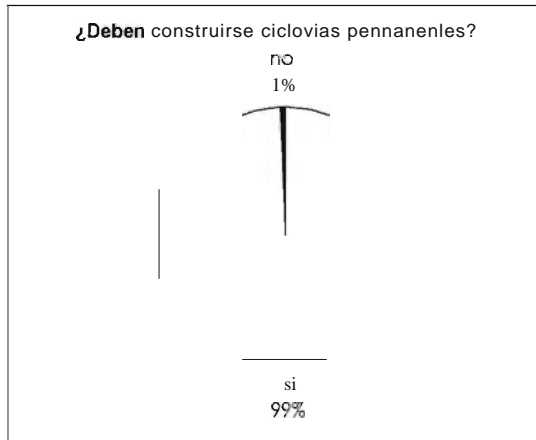
La alta contaminación del aire en Quito se evidencia en esta percepción ciudadana: Quito huele a smog según el 81% de los encuestados. Únicamente el 18% considera que la ciudad huele a

limpia (4% limpio, 14% aire puro). Un 1% considera que Quito huele a basura.

Es que la ciudad se nos ha vuelto cada vez menos respirable, cada vez menos agradablemente olible. Y la contaminación se nos ha adueñado de ella, opacando y exiliando otros colores, sabores y olores. Resulta sintomático que los participantes en los ciclopaseos tengan una sensibilidad tal alta respecto a la contaminación que sufre la ciudad.

b. ¿Deben construirse ciclovías permanentes?

Grafico 2

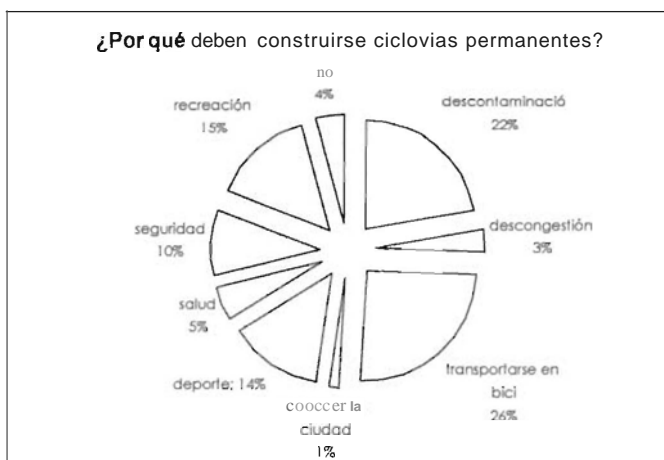


En el primer ciclopaseo se preguntó a los asistentes si quisieran que este experimento quede establecido como una práctica regular, si quisieran que las ciclovías se hicieran permanentes. El 99% estuvo de acuerdo. El escaso 1% en contra explica las posiciones que creen que con la construcción de ciclovías empeoraría el tráfico de Quito.

En fin: los usuarios que hacen los ciclopaseos piensan que los tiempos y los lugares en que se realiza la actividad deberian adquirir un caracter estable, de permanencia y convertirse en parte integrante de la vida cotidiana de los quitefios. Pero la idea se ha ido extendiendo no solamente entre quienes se desplazan, una vez por mes, por las ciclovias, Encuentros posteriores han mostrado que tambien los transportistas son favorables al establecimiento permanente de estos espacios de movilizacion alternativa, pues -mientras asf no ocurra- las actividades de la transportacion sufren alteraciones episódicas una vez al mes o

c. *¿Por qué deben construirse ciclovias permanentes?*

Gráfico 3



Existe, entonces, una importante porcion de personas que quisieran tener en Quito ciclovfas permanentes. Pero ¿para qué sirven las ciclovfas? Si la ciudad ha sido tomada por la contaminación y la congestión vehicular, parece lógico que una parte significativa de respuestas se dirijan a corregir estos males.



En Las encuestas

La ciudadanía participo con agrado en las encuestas realizadas por compaiieros de Biciaccion,

Colaboracion de miembros de la policia

Uno de los sitios de la ruta del ciclopaseo, donde se hace indispensable la colaboracion de miembros de la policia de trdnsito, con el fin de garantizar la seguridad de la ciudadanía.



En otro cruce con el trdnsito, en la ruta del ciclopaseo, donde los miembros de la policia prestan sus servicios a fa ciudadanía.

La idea de utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano por vías adecuadas al efecto recoge la mayor parte de las opiniones ciudadanas, constituyéndose el 26% de los encuestados; sumemos otro 3% que hablan directamente de lograr la descongestión de las calles, y veremos que casi una de cada 3 personas vincula la utilidad de las ciclovías con un mejoramiento en las condiciones y en la calidad de las condiciones de movilidad de la población.

Otro 22% considera que la construcción de ciclovías permanentes ayudaría a descontaminar el aire de la ciudad. La población dispondría de medios alternativos para moverse, medios no contaminantes, lo que reduciría los niveles de contaminación, que se han ido incrementando en los últimos años. Tiene esto que ver con la calidad de vida del conjunto de la ciudad y de sus habitantes, y no solamente de los usuarios de las ciclovías.

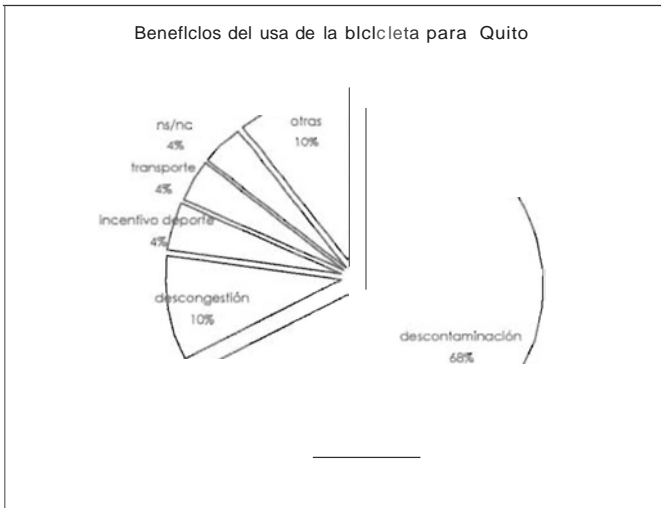
El deporte, sumado a la salud y la recreación suman el 34% del total de las respuestas, siendo otro bloque importante de preocupaciones de la gente. Esto refleja como, a juicio de sus habitantes, Quito no dispone de suficientes espacios para la recreación. Espacios como lugares, y como posibilidades de juntar tiempos factibles con esos espacios.

Un 10% considera que las ciclovías permanentes otorgarían seguridad a los ciclistas; lo que se relaciona con la violencia que ejerce sobre ciclistas (y peatones) una ciudad pensada para los automovilistas; se trata, como sabe cualquier caminante de ciudad, de como la posesión de la máquina reproduce "la ley del más fuerte" en contra de quienes no la tienen o no la utilizan: los automovilistas, en general, se asumen como los propietarios de las vías, aunque los peatones sufren dificultades enormes para circular y cruzar calles.

Existen también, finalmente, quienes consideran que mediante el uso de la bicicleta se puede conocer de mejor manera la ciudad, y representan el 1% de los encuestados. Aunque el porcentaje es pequeño, muestra otro, finalmente, impulso de convivencia con la ciudad: conocerla, que es relacionarse con ella para hacerla parte de nuestra cotidianidad.

d. *¿Qué beneficios le trae a Quito el uso de las bicicletas?*

Grafico 4



Se ha visto en los ciclopaseos familias completas circulando por las vías reservadas a estas actividades. Beneficio para las personas, beneficio para las familias, **¿Beneficios para el conjunto de la ciudad?** El tema de la contaminación del aire de la ciudad, directamente identificado por los encuestados con el transporte y el excesivo parque automotor, es una constante en las respuestas presentadas a esta pregunta: el 68% considera que el principal

beneficia del uso de la bicicleta es contribuir a la solución de este problema. Es importante observar que el 10% de los encuestados considera que la congestión vehicular, grave problema actual en Quito, se vea disminuida con el uso de la bicicleta como medio de transporte. Así que más de las tres cuartas partes de los encuestados asocian el uso de la bicicleta a posibles mejoramientos a dos problemas que cotidianamente dificultan la vida y los desplazamientos en la ciudad.

Un 4% cree que el principal beneficio de utilizar la bicicleta es incentivar al ejercicio deportivo. Y otro 4% mantiene que la bicicleta es un medio de transporte, siguiendo con la línea de las preguntas anteriores.

e. *¿Qué le gusta más del ciclopaseo?*

Gráfico 5



La gente que participa en los ciclopaseos identifica beneficios; ya lo hemos visto. En términos de gustos, que? el 33% piensa que lo mejor del ciclopaseo es compartir con la gente; compartir con la gente es la manera en que los ciudadanos hacemos



Ayuda logistica

A lo largo de la ruta se acondiciona el espacio (vereda y calles) con el fin de ayudar a la buena realizacion del ciclopaseo.

La Cruz Roja

La colaboracion de la Cruz Roja ha estado siempre presente en la realizacion de los ciclopaseos.



Los ciclopolicias

La policia metropolitana tambien e ha "echo presente para apoyar la buena realizacion de los ciclopaseos.



ciudad cada día, es mantener (o recobrar) los vínculos con los demás, en medio de ritmos de vida que nos parecen desgajarnos de las relaciones sociales. Sumemos otro 9% que asegura que lo mejor es compartir con la familia, rehacer y sostener, pues, los vínculos inmediatos y cotidianos que nos hacen ser, los vínculos familiares, los más cercanos. Aún, con la misma preocupación, hay otro 1% que piensa que los ciclopaseos les permiten "ver gente". En total, 43% de los participantes ubica lo mejor de esta experiencia en la posibilidad de construcción cotidiana de lazos con los demás.

Podría resultar curioso, pero no: en los días de ciclopaseos hay menos carros en las calles. Los carros, que se presentaban como una herramienta útil y una necesidad, se vuelven contra personas como poder, como imposición, como limitación. Por eso, los beneficios de la ausencia de automóviles son sentidos por un 25% de los encuestados.

La relación con la ciudad, una relación distinta, de conocerla paseandola y recorriéndola *con tranquilidad* es también algo resaltado por un porcentaje relativamente importante: 7%, señalando, unos, que les gusta conocer la ciudad (2%), y que los ciclopaseos son un buen medio para hacerlo; y, otros (5%), mostrándose satisfechos por la ruta trazada, que permite integrar el norte con el centro, el sur con el centro, el norte con el sur. Resaltemos esta necesidad de no perder la ciudad en los fragmentos que nos imponen las rutinas obligadas de todos los días (la ciudad del -recortada- de nuestros desplazamientos laborales o estudiantiles o de consumo, etc.).

Finalmente, un aspecto que - se sabe- resulta de importancia en nuestra ciudad: "hacer deporte" es señalado como lo mejor de los ciclopaseos por otro 25% de los encuestados. Hacer deporte, en



Todos participan

Los niños son los principales beneficiarios de los ciclopaseos.



En fa Plaza de Santo Domingo

Usa de las calles del centro de la ciudad can fines recreacionales y de recuperacion del Centro Historico.



Seiializacion

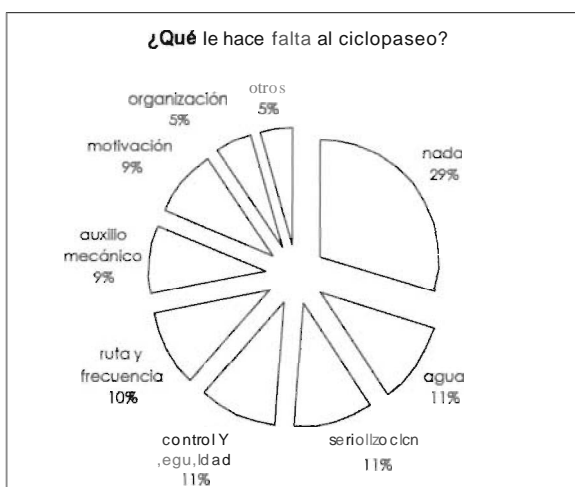
La ruta se encuentra debidamente seiializada can el fin de evitar accidentes y garantizar la seguridad de Los paseantes.

una ciudad donde los parques se vuelven canchales de voley o de fútbol, donde la recreación y el deporte aparecen unidos para una parte significativa de la población, donde el deporte se constituye en una vía para reforzar los lazos sociales comunitarios; la diferencia es que, acá, el deporte se hace recorriendo la ciudad, abriendo la ciudad entera para su práctica, y no solamente un espacio reducido, más o menos cerrado.

Los resultados que arrojó esta pregunta reflejan claramente las intenciones principales de los ciclopaseos: ser un iniecio para la recuperación de nuestra ciudad, para reconstruirnos nosotros mismos como *habitantes de la ciudad*, y no solamente de una parte de ella.

f. *¿Qué le hace falta al ciclopaseo?*

Grafico 6



Hemos visto 10 que son y para 10 que sirven los ciclopaseos a ojos de quienes en ellos participan; también los beneficios, para sí mismos y para la ciudad; y 10 que más les gusta. Ahora bien: ¿qué

les falta? Esta pregunta se hizo a los cinco meses de iniciados los ciclopaseos, y por entonces las criticas de los usuarios eran ya beneficiosas: el 29% cree que al ciclopaseo no le hace falta nada.

Claro, una mayoria piensa que hay cosas por hacer mejor, de modo que la calidad de los ciclopaseos se incremente: los encuestados que consideran que el ciclopaseo debe tener más sefialización son un 11%, y otro 11% reclama más control y seguridad, 10 que en varios aspectos deriva de 10 anterior. En fin: para algo menos de la cuarta parte de sus participantes, es necesario reforzar dos aspectos que tocan a la finalidad misma de los ciclopaseos: seguridad para los ciclistas y peatones.

Las facilidades que pudieran (¿debieran?) darse a los ciclopaseantes son tambien importantes para alrededor de la quinta parte: un 11% opina que deberian incrementarse los puestos abastecedores de agua (jclarol), y un 9% adicional sugiere más auxilio rnecanico, para los casos en que este se requiriera.

Mejoramientos logfsticos, más seguridad para poder realizar la actividad. Pero hay más: el 10% opinan que la ruta y la frecuencia de los ciclopaseos deberian ampliarse. Se relaciona esto con algo que ya habfamos visto antes: la demanda de que haya más lugares para recorrer en bicicleta (o en triciclo, sf), o a pie. Más lugares, y más tiempo. Cambiar el uso de los lugares, cambiar los tiempos destinados para las maneras en que nos relacionamos con la ciudad y con nuestra vida en la ciudad.

g. ¿Quienes son los ciclopaseantes?

Los ciclopaseos los hacen , por supuesto, las personas que participan en ellos, las mujeres, los hombres, los nifios y los ancianos que salen a las calles de la ciudad en sus bicicletas y triciclos, o

a pie, para vivirla y construirla de una manera distinta un domingo cada meso ¿Quiénes son ellos yellas?

- *¿Tienen automovil?*

Grafico 7



Si nos atenemos a la VISIón crítica sobre el autom6vil que se desprende de varias de las preguntas que acabamos de resefiar, pudiera haberse pensado que los usuarios de los ciclopaseos son peatones. Mas la encuesta realizada nos muestra que más de la mitad de las personas mayores de 18 años que sale con sus bicicletas los domingos de ciclopaseos *son propietarios de automoviles*.

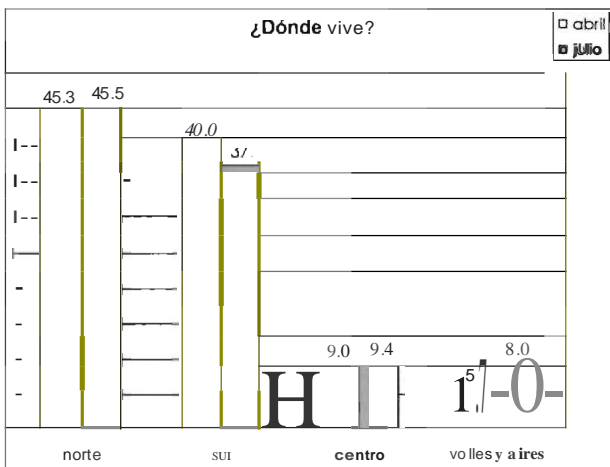
Son automovilistas, pero consideran este espacio como una alternativa de movilizaci6n, como un beneficio para sf mismos y para la ciudad, Podemos aventurarnos a decir que muchos de estos propietarios de autom6viles se arriesgarían a utilizar la bicicleta como su medio de transporte cotidiano si existieran las condiciones necesarias o si tuvieramos ciclovfas permanentes con adecuada seiializaci6n.

Otro 48% de los usuarios mayores de 18 años no tienen automóvil. Para ellos, evidentemente, la bicicleta (u otras formas de transportarse) está mucho más cerca de poder considerarse una alternativa válida para movilizarse diariamente por la ciudad.

• ¿Dónde viven?

Los ciclopaseos en general han tenido una buena acogida por parte de los habitantes de Quito. Según nos muestran los resultados del gráfico 8, en donde se compara la participación en los meses de abril y julio, se registra una mayor intervención por parte de personas que residen en el norte de la ciudad. Hay también una importante presencia de moradores del sur de la ciudad, pero se ha visto relativamente disminuida, a medida que se incrementaba la participación de personas residentes en los valles aledaños a la ciudad, así como de otras zonas y localidades cercanas (como Machachi, Mindo y Otavalo).

Gráfico 8





Una ruta con varios sentidos

El ciclopaseo no constituye únicamente un simple pasco dominical, es una ruta que tiene varios sentidos:

- un sentido cultural, se realizan actividades como concursos de dibujo y pintura, eventos de teatro, Música. y de minto,*
- IIII sentido de salud, se realiza deportes. ejercicio físico, caminatas y patinadores,*
- VIII sentido de comunidad y familiar, con fa reunion de amigos y familiar .*
- /III sentido de identidad que permite la construccion de ciudadanía y la apropiacion de los espacios públicos.*



Estos indicadores son muy decisivos, En terminos generales, un poco más, un poco menos, se corresponden a la distribución poblacional de la ciudad (notandose, eso sf, una presencia proporcionalmente menor de los habitantes del centro), segun nos muestra el cuadro siguiente.

Zona	Total/hab%
Sur	41.7
Centro	16.5
Norte	41.8

Lo que esto demuestra es que efectivamente los ciclopaseos convocan a la diversidad de las personas que viven en Quito, que se han convertido en una actividad que convoca a los habitantes de las diferentes zonas que componen la ciudad. Esto solo ya serfa algo importante; sin embargo, hay más: es significativa la presencia de moradores de los valles aledafios, y un muy significativo incremento relativo, si comparamos los meses de abril y julio. Ello nos muestra como los ciclopaseos pueden convertirse en un evento metropolitano, y como pueden ser un elemento de encuentro de los habitantes de Quito y las parroquias cercanas.

4. A modo de conclusion: ciclopaseos para rato

Aiin cuando las iniciativas para la construccion de ciclovfas y la realizacion de los ciclopaseos dominicales para Quito provengan de un grupo de ciudadanos, el Municipio nuestro interes en la propuesta desde sus inicios. Ahora se plantea la posibilidad de

organizar los ciclopaseos dos veces por mes, bajo pedido de los ciclopaseantes. El empuje de estas propuestas produjo en el mes de diciembre del 2003 un convenio entre Biciaccion y el Municipio en el que los ciclopaseos se establecen con una duracion de seis años, ajenos al Alcalde de turno.

Otras iniciativas que se encuentran vinculadas a estas tematicas han sido bien vistas por la actual administracion, que se ha comprometido en centrar sus tareas para con Quito en los temas de transporte y seguridad durante este año,

Para terminar, nos unimos a las consignas de Biciaccion por una ciudad más solidaria y saludable:

"Finalmente, queremos dejar sentada nuestra propuesta de una ciudad huinana que permita que todos podamos convivir con respeto y solidaridad y en donde las diferencias no sean motivo de discusion sino de unidad y colaboraci6n. La calle es el sitio en donde nos encontramos con nuestra cotidianidad, con aquello que nos hace ciudadanos de una ciudad en la que transcurren nuestros dias y en donde llevamos a cabo todas nuestras actividades vitales. Es por eso que la calle debe convertirse en un sitio de encuentro en el que las personas se hallen a gusto y puedan sentarse en la banca del parque o la plaza a disfrutar de ese espacio que les pertenece: el espacio publico,"

El ciclopaseo se vuelve un habito

TRANSPORTE Según los organizadores, ayer hubo 10 000 participantes. La ruta fue de 10 kilómetros. Se trató de la cuarta convocatoria a los ciclistas.



El Alcalde Paco Moncayo

Presencia del Alcalde de la ciudad, compartiendo con la ciudadanía, junto a/o s ciclopolicías metropolitanos.



El Ex-Alcalde de Bogotá Antanas Mokus

Antanas Mokus acompañando en un domingo de Ciclopaseo,

