

La “inimaginable” bicicleta urbana en Quito

Diego Puente Corral



Inauguración de la Bici-Q. Julio de 2012.

El título ironiza: la “inimaginable” bicicleta urbana en la ciudad de Quito. Lo que no se visibiliza no existe. Por eso, esta experiencia nace desde un sencillo proceso de visualizar las cosas. Sin duda, antes de visualizar, el proceso implica sentir. Después de sentir, pensar (visualizar). Una vez visible, hay que ponerlo en palabras. Decirlo. El momento que empezamos a hablar, empezamos a hacer. A movernos a caminar o, mejor dicho, a pedalear.

El activismo ecológico

Todo empezó por el año 1994. Un grupo de jóvenes, vecinos del mismo barrio, fuimos “invitados” por nuestras madres (léase, haz algo en las vacaciones), a participar en unos campamentos juveniles de vera-

no. La actividad organizada por Acción Ecológica, prestigiosa organización ecologista nacional, pretendía inculcar en los y las jóvenes conciencia ecológica y social. Recibíamos e impartíamos charlas sobre el cuidado de los bosques, la prevención de los incendios forestales, tan comunes en el verano quiteño.

Así, poco a poco, nos fuimos involucrando con las causas ambientales del país. Apoyando las luchas ecologistas de indios, campesinos, afrodescendientes y mujeres enfrentadas a grandes intereses corporativistas y extractivistas como las minas, petroleras, madereras, camaroneras, etc., que amenazaban sus fuentes de supervivencia ligadas al uso y aprovechamiento de los bosques tropicales y los manglares.

Del campo a la ciudad

Sin embargo, durante un ejercicio existencial, y si bien nuestra sensibilidad social y ambiental nos tenía siempre al pie del cañón del activismo ecológico, la pregunta recurrente en nuestras jóvenes mentes era ¿cuál es mi propio problema ambiental? No éramos campesinos, ni indios, ni afrodescendientes. Éramos, y seguimos siendo mestizos y urbanos. Habitantes de la ciudad. Este es nuestro entorno. Este es nuestro ambiente. Y esta se convirtió en nuestra causa y nuestra lucha.

Es entonces, cuando del análisis de los principales problemas ambientales de la ciudad, aparecían, desde hacía ya varios años atrás, la contaminación del aire, el exceso de ruido, la falta o degeneración de los espacios públicos. Y qué otro elemento más poderoso, desde lo simbólico y lo práctico, que la bicicleta para cuestionar el modelo de ciudad caótica, contaminada, ruidosa y poco amable que empezaba a dominar el paisaje urbano.

Los viernes de pedales

Justo por esos años, se había generado espontáneamente la primera “Masa Crítica” (*Critical Mass*) del mundo. La ciudad de San Francisco en Estados Unidos, atestiguaba de primera mano, el surgimiento de un movimiento de ciclistas que los últimos viernes de cada mes se autoconvocaban para reivindicar el derecho a circular en bicicleta. Estas supermanifestaciones de ciclistas se conocieron en todo el mundo y, contemporáneamente, nacen en México D.F. los Bicitekas, en Quito el Grupo de Jóvenes de Acción Ecológica y en Santiago de Chile los Furiosos Ciclistas. Todas estas son agrupaciones activistas que se erigen como las pioneras en la generación del proceso de la bici urbana en la región.

En Quito, adoptamos los “Viernes de Pedales”, y en honor y réplica de la “Masa Crítica” de San Francisco, empezamos nuestras primeras acciones para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, ecológico, saludable y económico.

No pasábamos de 20 participantes. Salvo una ocasión, en 1999, que un lunes antes de nuestra pedaleada mensual, el gremio de los taxistas de Quito decidió paralizar su servicio e interrumpir la circulación en las principales avenidas y calles de la ciudad. La gente, en número de miles, optó por movilizarse en bicicleta. Fue ahí cuando la convocatoria a nuestra protesta de los viernes se sumaron más de 100 personas. Hasta entonces era el día en que más personas lográbamos reunir.

El primer ensayo masivo

Otro hito importante en nuestra lucha fue el año 2001, cuando de la mano de las ligas deportivas barriales y a propósito de la conmemoración del Día del Deporte Barrial, organizamos una pedaleada desde el Sur y Norte de la ciudad hacia el Centro Histórico. Más de 1.500 personas copamos la Plaza de San Francisco y, aunque habíamos sido decepcionados por las autoridades municipales y policiales, quienes no cumplieron su palabra de habilitar, por ese día, la ruta completa y durante 5 horas, la participación de público fue tan importante que se perdonó el incumplimiento institucional.

Esta relación con las Ligas Barriales nace del acercamiento con un proceso ciudadano relativo a la vivienda de interés social. Uno de los dirigentes de la Asociación de Cooperativas Solidaridad, era también dirigente deportivo de las Ligas Barriales del Ecuador. Así, fruto de varios apoyos concretos que brindamos a la cooperativa,

como evitar la contaminación de una quebrada en el sector y, la más emblemática, la construcción, a base de mingas¹ semanales, de la primera Ciclovía de la ciudad, alrededor de la misma quebrada que habíamos limpiado y evitado que siguiera siendo contaminada por una industria de cerámica, poco a poco se fue configurando la celebración del Día del Deporte Barrial en bicicleta.

El destete

En 2002 decidimos crear la primera organización exclusivamente dedicada a la promoción del uso de la bicicleta en el Ecuador. Con sede en Quito, creamos la Fundación Biciacción y acogimos entre sus miembros a los militantes del Grupo de Jóvenes de Acción Ecológica. Tras varios años de militancia, emprendimos nuestro propio vuelo.

De la protesta a la propuesta

A principios de 2003, tras una inspiradora visita a la ciudad de Bogotá (Colombia) en donde vimos de primera mano tanto la Ciclovía dominical y la cicloruta, así como una jornada de Día Sin Carro, planteamos un evento académico para reflexionar la pertinencia de construir ciclovías permanentes en nuestra ciudad. Fruto de esa actividad se logró una especie de consenso entre las autoridades municipales participantes y los miembros de nuestra agrupación. Ensayar una jornada de ciclovía recreativa en la ciudad de Quito. Se acordó para el domingo 23 de abril de ese mismo año.

Ese momento fue clave para la evolución del tema tanto en lo personal como

en lo institucional. Poníamos en práctica una vieja consigna: pasar de la protesta a la propuesta. Volvíamos a las calles donde tanto protestamos, ahora para planificar, junto a técnicos municipales de tránsito, las calles por donde pasaría el primer Ciclopaseo Integrado de Quito, como lo llamamos.

Visión, voluntad y decisión política

Aquellos mismos funcionarios que años antes habían discriminado no solo nuestra lucha, sino también nuestra opción, nuestra juventud y nuestra “alternatividad *neohippie*”, estaban ahora junto a nosotros ejecutando la directriz política que vino de la Secretaría para el Desarrollo. No fue fácil ya que por cada propuesta que hacíamos había 5 peros. Sin embargo, la visión y decisión de un personaje muy cercano al Alcalde Paco Moncayo, logró allanar el camino que la bici necesitaba y se pudo diseñar una ruta de cerca de 10 kilómetros que conecta el norte, centro y sur de la ciudad. El primer Ciclopaseo empezaba a ser realidad.

Pesó también el hecho de una intervención municipal previa: la peatonalización dominical de gran parte del Centro Histórico que facilitó el camino para la inserción de la ruta del Ciclopaseo por un espacio emblemático de la ciudad de Quito. Se aprovechó que la batalla por impedir circulación de vehículos en el casco colonial ya se había ganado un par de años antes.

El Alcalde en persona

Tres días antes del Ciclopaseo, jueves 10:30 a.m., estábamos sentados en el despacho del Alcalde para en 15 minutos brindarle detalles de la actividad que inmediatamente sería anunciada en rueda de prensa oficial. Era la primera vez que lo tenía tan cerca.

¹ Tradición precolombina de trabajo comunitario o colectivo voluntario con fines de utilidad social o de carácter recíproco.

Después de la introducción del Alcalde, nuestro turno para explicar las intenciones del proyecto, las expectativas y la clarificación de las dudas del caso. Preguntas, respuestas, el mundo no se acabó ese día.

Abril, aguas mil

La voluntad política no solamente se evidenció en el apoyo operativo y técnico de policías y funcionarios municipales. Una discreta, pero masiva campaña oficial de medios, junto a la extenuante campaña callejera y ciudadana de volanteo y boca a boca, organizada por nuestro colectivo, complementaba la fórmula de éxito anticipado.

Rara vez la gente en Quito se levanta antes de las 8:00 a.m. Menos aun si diluvia la noche anterior y se prolonga hasta el amanecer. Bien, ese fue el caso. Una de las noches más largas que he experimentado en mi vida. Gracias al cielo, literalmente hablando, la lluvia paró a las siete de la mañana y hacia las ocho el sol empezaba a evaporar los charcos de agua de las calles. El operativo policial empezó a tiempo.

Poco a poco, el sol iba apareciendo y con él las personas en sus bicis. El agua se evaporaba y ahora las bicis inundaban las calles. Miles de personas respondían a la convocatoria para el primer Ciclopaseo. Entre esas miles, el Alcalde y un séquito de funcionarios públicos y acompañantes, también se subían a la bicicleta.

Tras una breve asesoría al Alcalde en el uso de las marchas de su bicicleta, pudimos separarnos del pelotón y aprovechar los cerca de 40 minutos de recorrido para celebrar una reunión sobre ruedas. Mientras le soltaba todas las ideas que había represado en el corazón y en la mente, la gente iba y venía por el Ciclopaseo, saludaban y felicitaban al Alcalde. Él sonreía y devolvía el saludo.

Cuando llegamos al final del recorrido propuesto, el Alcalde reunió a una parte de

su equipo y comunicó su decisión de hacer el Ciclopaseo una vez al mes, de invitar a Antanas Mockus al siguiente Ciclopaseo y encargarnos a nosotros la administración y coordinación del proyecto. “Es mejor que esta iniciativa ciudadana, siga siendo ciudadana y no se pierda en los laberintos de la burocracia”, dijo el Alcalde antes de despedirse.

Del Ciclopaseo a la Ciclo Q

Una vez al mes durante todo el 2003, luego cada 15 días desde 2004 y, a partir del 2009, cada semana, el Ciclopaseo de Quito, poco a poco se fue convirtiendo en la actividad masiva más importante y constante para la ciudad. Se marca un antes y después. La municipalidad, junto con nuestro apoyo, empieza a diseñar y construir Ciclovías permanentes en varios parques de la ciudad. Se habilita una vieja ruta de tren y se la convierte en Ciclovía.

Ciclópolis: del activismo a la política pública, de la recreación a la movilidad

Un proceso organizativo tiene varios momentos. En 2007, se genera uno especial y medio doloroso, después de varios años al frente del Ciclopaseo, y de haber transformado poco a poco al grupo de activistas en un grupo de gestores y promotores más institucionalizados. El costo de haber perdido el espíritu activista y estar cada vez más aliados al gobierno de la ciudad, generó crisis internas que terminaron por multiplicar al movimiento.

Nace Ciclópolis con la visión de trabajar más de la mano de la asesoría e implementación de acciones concretas para promover la movilidad no motorizada, los estilos de vida saludables, la apropiación de los espacios públicos. En resumen, la construcción de ciudades saludables más



Usuarias y usuarios del Ciclopaseo en la ciudad de Quito. 2012.

humanas, más incluyentes, menos contaminadas, más amigables.

Le apostamos a la bicicleta por reunir en un solo elemento las siguientes características: ecológica, humana, saludable, deportiva, económica, recreativa, democrática, incluyente, silenciosa, etc.

Adicionalmente, varios datos ponen en perspectiva la necesidad de impulsar este tema a nivel de las ciudades ecuatorianas:

- El parque automotor crece al 11% anual, mientras que la tasa de natalidad es del 5%. En términos relativos, cada año en Quito nacen más autos que niños. Además los vehículos motorizados son responsables del 98% de las emisiones de monóxido de carbono.
- El promedio de viaje en Quito es 46,5 minutos, uno de los más altos en América del Sur. Eso quiere decir que hay personas que llegan a permanecer dentro de un auto o bus hasta por 3 horas al día. Tiempo que el tráfico le roba a la gente. Restando su calidad de vida, al comprometer tiempo que se puede destinar para el ocio, compartir en familia o cualquier otra actividad.

Fruto de este proceso evolutivo, gracias al apoyo de Ciclópolis, en junio de 2008,

se inaugura en Quito la primera Ciclovía urbana con 10 kilómetros de ruta exclusiva para bicis. El proyecto se llama Ciclo Q y pretende sentar las bases del Sistema de Movilidad no Motorizada de la ciudad.

Las bicis abren el paso a peatones y discapacitados

Como parte de la habilitación de esta nueva ruta permanente para bicicletas, se rediseñó un puente peatonal sobre una de las avenidas más anchas de la ciudad y que conecta al Parque La Carolina. Se reemplazaron las antiguas gradas, que pocos o casi nadie usaban, por rampas de acceso ciclopeatonales. Una vez inaugurado este tramo, incluido el puente rehabilitado y uno nuevo, los primeros usuarios de estos fueron los niños y niñas de un colegio fiscal de Quito, y un grupo de enfermeras con pacientes de enfermedades incurables con sillas de ruedas que, pese a ser vecinos históricos del Parque La Carolina, poco o nada podían acceder a él.

Ciudad, mujer, movimiento

Otros temas empezaron a llamar nuestra atención, por ejemplo, el hecho de que la cantidad de hombres usando bicis en la

ciudad y el Ciclopaseo en particular, es considerablemente mayor que el de mujeres. Tan solo el 15% de las personas que usan el ciclopaseo son mujeres. La razón, muchas mujeres nunca han aprendido a montar bicicleta y otras lo habían dejado a causa de algún tipo de trauma o simplemente temor.

Es así que nace el proyecto “Todas en Bici”, con el desarrollo de una metodología para enseñar a montar en bicicleta a mujeres adultas, principalmente. Hasta la fecha más de 300 nuevas usuarias de bicicletas ha aportado el proyecto a la ciudad en los últimos 4 años.

Guaguas al Pedal

¿Cómo aprendimos a manejar bici cuando éramos chicos/as? Seguramente, aprendimos con la típica técnica de las rueditas de apoyo. Primero ambas, luego nos quitaban una y así, poco a poco, fuimos aprendiendo a balancear nuestros cuerpos sobre la bici y a pedalear al mismo tiempo. Luego aprendimos a frenar. Por eso, quizás muchas veces nos caímos y quizás muchas otras ya no quisimos volver a ciclear.

Este proyecto de CiclóPolis, desarrolla e implementa una metodología para enseñar a niños y niñas a montar en bici sin mayores traumas, golpes o caídas. Por lo general, el primer requisito es pedir a padres y madres que se vayan lejos. Así, los aprendices, sin la presión parental se relajan y consiguen realizar los ejercicios previos antes del pedaleo. Muchos de ellos y ellas, aprenden en la primera clase. Motivo de sorpresa para los adultos quienes habían intentado por meses sin éxito.

Sabemos que desde pequeñas, las personas le tomamos amor u odio a ciertas actividades. Es por eso que desde CiclóPolis nos planteamos el reto de no perder futuros guerreros de la bici por padres o

madres sin la preparación adecuada para enseñarles a montar adecuadamente la bicicleta. Cerca de 250 infantes han sido graduados en el Ciclopaseo en los últimos 3 años.

Ciclismo para no ciclistas

Esta es una de las frases que mejor resume nuestro trabajo. Promover la bici en públicos no tradicionales. No solamente jóvenes, estudiantes, hombres, mujeres, niños, niñas, profesionales, trabajadores en general. Quizás las personas con más alto uso de auto particular son quienes trabajan en el sector privado y público. Nuestros esfuerzos también se han dirigido a ese sector de la población.

En 2008, organizamos la primera pedaleada con oficinistas de varias instituciones bancarias. Cerca de 300 colaboradores entre ejecutivos y empleados participaron en la primera jornada de “Al Trabajo en Bici”.

Hoy por hoy, hemos mantenido la actividad anual con los lemas de 1.000 y 2.000 autos menos. Y una campaña permanente, semana a semana, yendo al trabajo en bici con varios Ministros de Estado.

Si Quito lo logró, el Ecuador entero se lo merece

Finalmente, como novedad, la decisión del gobierno ecuatoriano en apoyar un plan piloto para replicar la iniciativa del Ciclopaseo en 6 ciudades ecuatorianas. Si en Quito el proceso ha sido exitoso, con todo lo difícil que resulta una ciudad de casi 2.000.000 de habitantes, ciudades más pequeñas están a tiempo de incorporar estas actividades y conceptos antes que sea muy tarde. El proyecto Ciclopaseos del Ecuador pretende ahorrarles tiempo y dinero a las ciudades ecuatorianas e iniciar el proceso ciudadano y político de asumir la bici como medio de movilidad, recreación y salud.