

ciclopaseos en quito

*Karina Gallegos Pérez
Mario Unda*

**Centro de Investigaciones CIUDAD – “Haciendo ciudad”
n(o)vib OXFAM- NETHERLANDS**

Ciclopaseos en Quito

Autores:

Karina Gallegos Pérez y Mario Unda

Copyrigh:

Centro de Investigaciones CIUDAD - Programa Haciendo CIUDAD,
auspiciado por n(o)vib

Primera Edición:

Centro de Investigaciones CIUDAD

Calle Fernando Meneses 265 (Oe6B N24-57) y Av. La Gasca

Casilla 17-08-8311 / mail: confe@ecuanex.net.ec / www.ciudad.org.ec

Quito-Ecuador, Enero 2004

Diagramación: Centro de Investigaciones CIUDAD

Portada: Fotografías de Biciacción - CIUDAD

Impreso en Ecuador

Índice

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

Presentación

Estamos viviendo experiencias que merecen difundirse pues enriquecen propuestas y posibilidades de construir de manera participativa y democrática nuestras ciudades. Una de estas experiencias son los ciclopaseos, que en Quito están próximos a cumplir un año. Los ciclopaseos dominicales se realizan una vez por mes, y fueron una iniciativa de *Biciacción* que ha contado con el auspicio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los resultados aquí mostrados han sido obtenidos en base a las percepciones ciudadanas sobre los ciclopaseos, en encuestas realizadas por Biciacción, quienes también aportaron con los recursos de prensa y fotográficos para la sistematización.

El Centro de Investigaciones CIUDAD, en el marco del Proyecto “Haciendo ciudad”, presenta esta publicación que quiere contribuir a conocer un poco más de iniciativas que buscan ir construyendo un convivir más humano. Esperamos que este trabajo refleje de algún modo el interés de quienes habitamos en Quito por el rescate de espacios de encuentro, del respeto y el cuidado del aire que respiramos.

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

“En gran número 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 transformación de las metrópolis*)

Las discusiones sobre espacio público en nuestras localidades se limitan en general a mirar los espacios físicos 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, por el contrario, se han convertido en zonas de peligro y en estacionamientos para los miles de automóviles que circulan por las calles?

La ciudad, de hecho, es un espacio físico *creado para sus habitantes*. Sin embargo, los planes macro de desarrollo de Quito mencionan la palabra “peatón” en una sola ocasión, refiriéndose al uso del transporte público. Como espacios públicos se mencionan los 1300 parques existentes en la ciudad, en los que –además– se reconoce la falta de mantenimiento e infraestructura suficientes para que puedan convertirse en espacios cotidianos de recreación.

¿Qué pasa con los cruces de calles, las veredas ocupadas, los redondeles imposibles de cruzar para un peatón o un ciclista? En los proyectos urbanísticos se privilegia el sistema de circulación de automóviles y buses, y éste es el criterio para pensarlos. Aún 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 quiénes 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”¹.

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?

¹ Touraine, Alain, *La Transformación de las metrópolis*, conferencia dictada en Barcelona, con motivo del "10è aniversari de la Mancomunitat Metropolitana", 1998.

Siguiendo a Touraine, “la función principal de la ciudad, -lo que puede contrarrestar la decadencia del modelo clásico de ciudad- es la de ampliar, fomentar la comunicación entre proyectos de vida personales o colectivos”². 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.

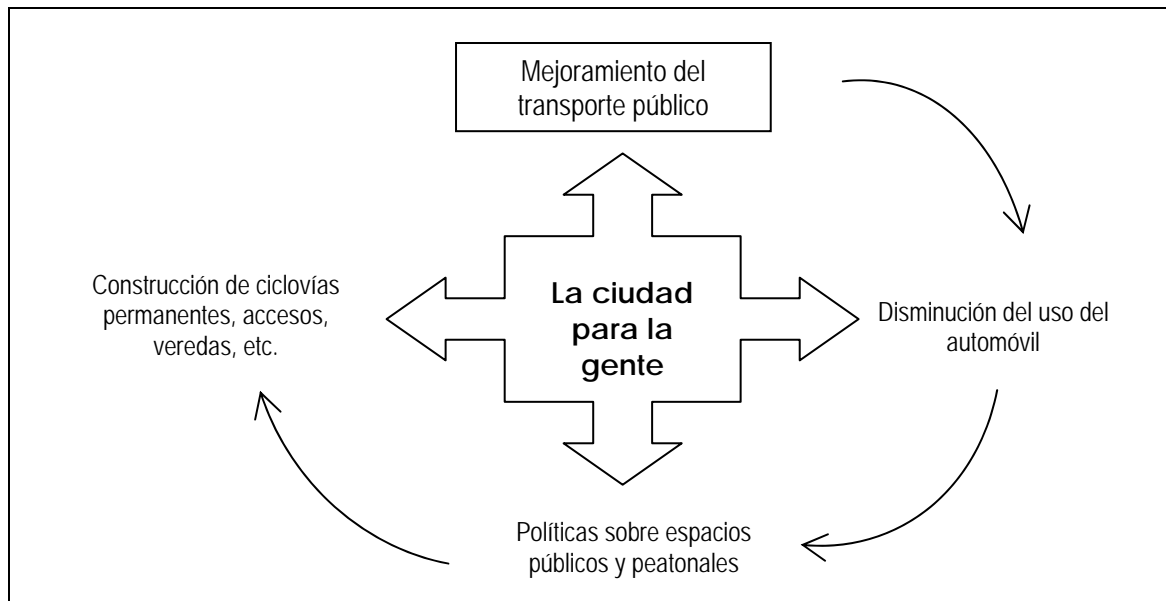
Demostrando ser uno de los inventos peor manejados por el hombre, el automóvil fomenta el individualismo, el egoísmo, la desigualdad, la exclusión social y el rechazo de los espacios de encuentro. Es frecuente observar en las calles de la ciudad largas filas de usuarios del transporte público mientras decenas de autos transitan con un único ocupante: el uso abusivo ha hecho que el automóvil haya dejado de ser 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 sobretodo irrespeto a los ciclista, 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 solidaridad 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 Touraine, *ibid*



2. Biciacción y las ciclovías para Quito

Biciacción 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 Biciacción, 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, CIUDAD 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 Biciacción 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 nombró un comité de gestión encargado de impulsar el establecimiento de ciclopaseos dominicales que permitan visualizar el interés de la comunidad en el uso cotidiano de la bicicleta. En el comité se encontraban representantes de Direcciones Municipales (Salud, Medio Ambiente, Gestión del Desarrollo), Empresas Municipales del

Transporte, organizaciones no gubernamentales y sociales, la Jefatura de Tránsito, y varias Administraciones Zonales del Distrito³. Por medio de reuniones periódicas se fueron definiendo y coordinando los aspectos operativos y logísticos de este primer evento: el cierre de vías, los puntos de apoyo, los eventos culturales, la estrategia en medios, donde el Municipio cumplió un importante papel. Este comité interinstitucional operó durante los meses de febrero y marzo del 2003, y su acción se plasmó en el primer ciclopaseo realizado el domingo 27 de abril del mismo año, 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, por medio de la Av. Amazonas, cruzando al centro de la ciudad por los parques El Ejido y La Alameda, atravesando el Centro Histórico 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 ampliación de la misma: el ciclopaseo dominical se extendió hacia el norte, hasta el redondel del Labrador, sumando 15 kilómetros de recorrido libre de vehículos motorizados. En diciembre, se amplía aún más el trayecto, esta vez hacia el sur de la ciudad, dirigiéndose hasta el redondel de la Av. Morán Valverde, con una jornada de 20 km.

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 lo tanto, de sus habitantes.



Primer ciclopaseo, 27 de abril del 2003. Foto: Biciacción.

**AQUÍ ENCABEZADOS DE PRENSA SOBRE EL PRIMER CICLOPASEO:
TODOS MENOS “EL CICLOPASEO SE VUELVE UN HÁBITO, ALCALDES
DE QUITO Y BOGOTÁ, Y ESPACIO PÚBLICO”.**

³ Para información detallada del evento y los participantes remitirse al texto de sistematización del seminario taller “Ciclovías para Quito”, Proyecto Haciendo ciudad – Biciacción, Quito, 2003.

3. Percepciones ciudadanas

Durante los ciclopaseos, Biciacción 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 lo 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?

Gráfico 1



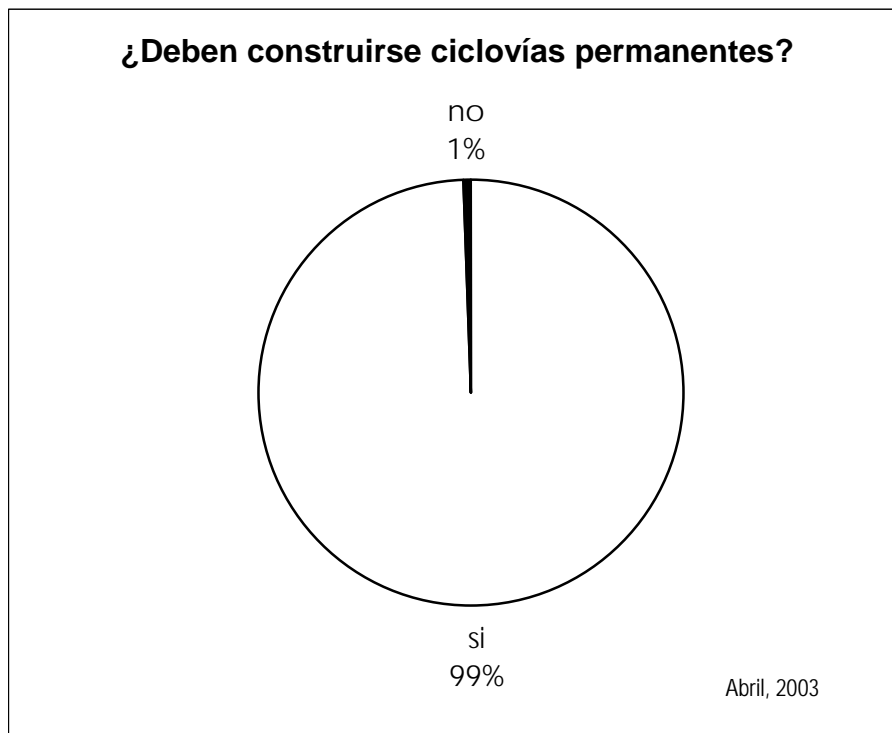
Seguramente alguna vez nos hemos preguntado (o nos han preguntado) cómo miramos Quito quienes aquí vivimos. Pero... ¿hemos pensado en nuestra percepción de la ciudad con los otros sentidos? Por ejemplo: ¿qué olores son los que sentimos, cuáles son los olores de Quito?

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?

Gráfico 2



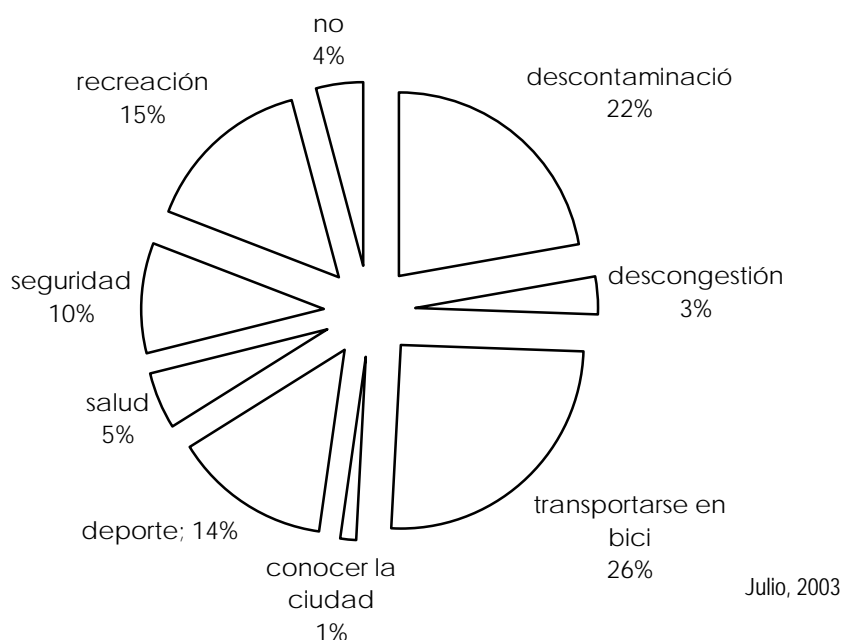
En el primer ciclopaseo se preguntó a los asistentes si quisieran que este experimento quede establecido como una práctica regular, si quisieran que las ciclovías se hicieran permanentes. El 99% estuvo de acuerdo. El escaso 1% en contra explica las posiciones que creen que con la construcción de ciclovías 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 deberían adquirir un carácter estable, de permanencia y convertirse en parte integrante de la vida cotidiana de los quiteños. Pero la idea se ha ido extendiendo no solamente entre quienes se desplazan, una vez por mes, por las ciclovías. Encuentros posteriores han mostrado que también los transportistas son favorables al establecimiento permanente de estos espacios de movilización alternativa, pues –mientras así no ocurra– las actividades de la transportación sufren alteraciones episódicas una vez al mes.

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

Gráfico 3

¿Por qué deben construirse ciclovías permanentes?



Existe, entonces, una importante porción de personas que quisieran tener en Quito ciclovías permanentes. Pero ¿para qué sirven las ciclovías? 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.

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 movilizarse, medios no contaminantes, lo que reduciría los niveles de polución, 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 cómo, 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.

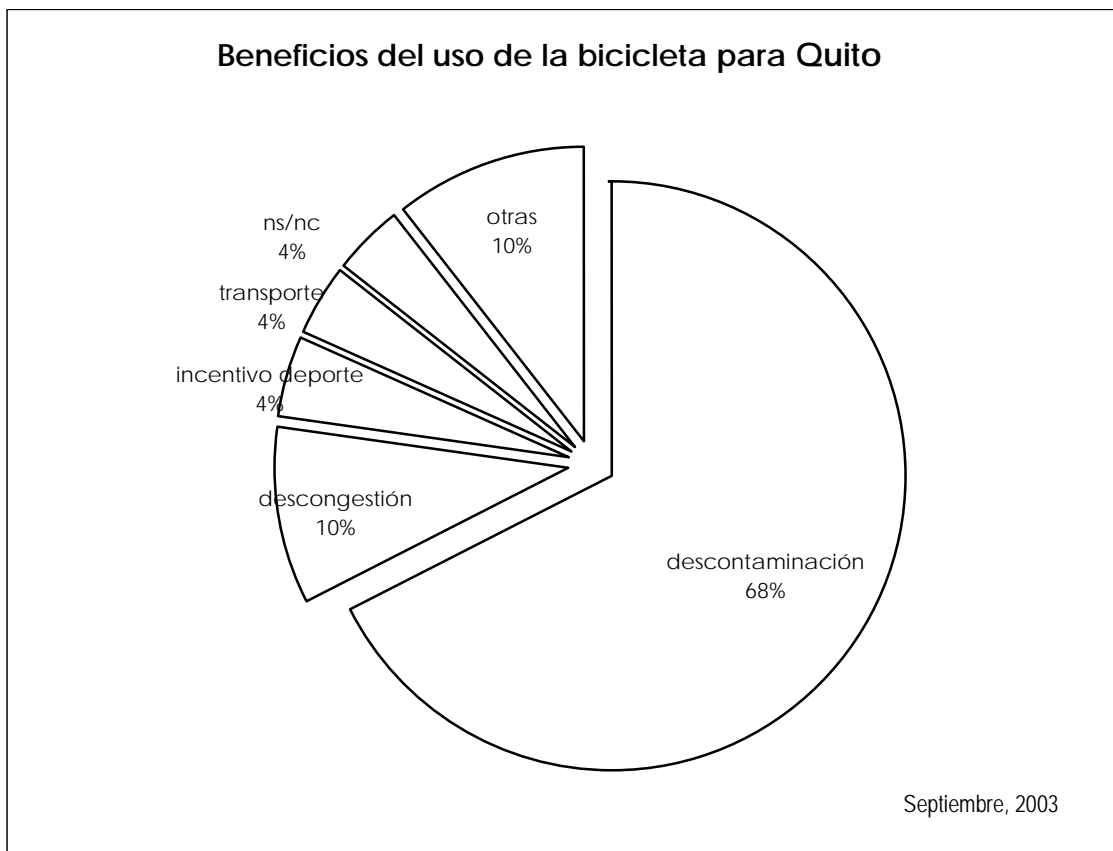
Un 10% considera que las ciclovías permanentes otorgarían seguridad a los ciclistas; lo que se relaciona con la violencia que ejerce sobre ciclistas (y peatones) una ciudad pensada para los automovilistas; se trata, como sabe cualquier caminante de ciudad, de cómo la posesión de la máquina reproduce “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, conque 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?

Gráfico 4



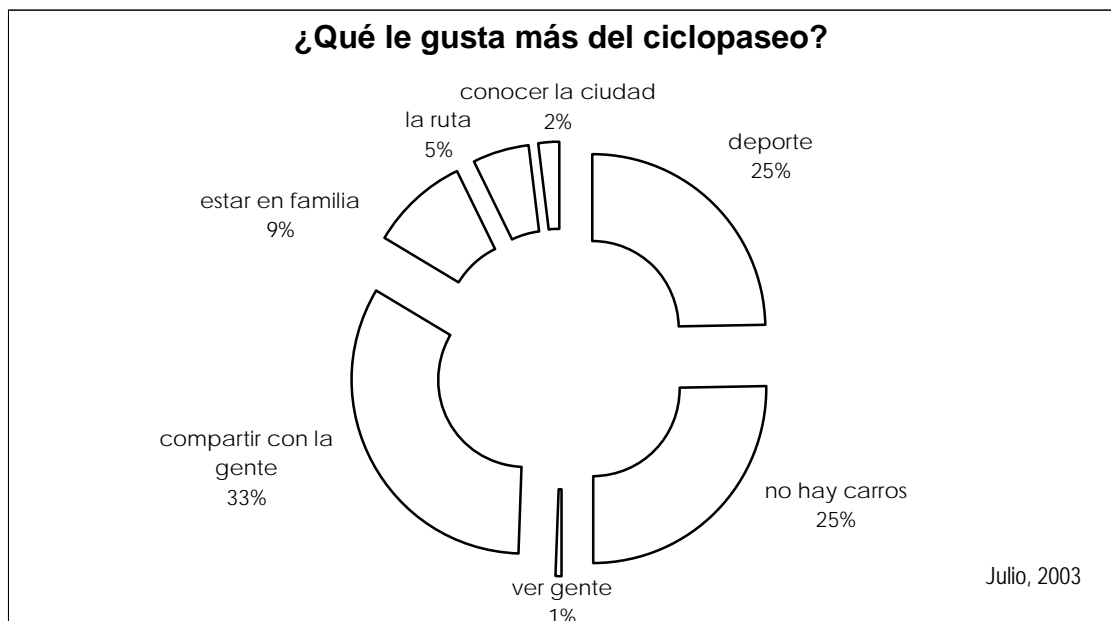
Se ha visto en los ciclopaseos familias completas circulando por las vías reservadas a estas actividades. Beneficio para las personas, beneficio para las familias. ¿Beneficios para el conjunto de la ciudad? El tema de la contaminación del aire de la ciudad, directamente identificado por los encuestados con el transporte y el excesivo parque automotor, es una constante en las respuestas presentadas a esta pregunta: el 68% considera que el principal beneficio 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 vería 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. ¿Y en términos de gustos, qué?: 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 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 las 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 paseándola y recorriéndola *con tranquilidad* es también algo resaltado por un porcentaje relativamente importante:

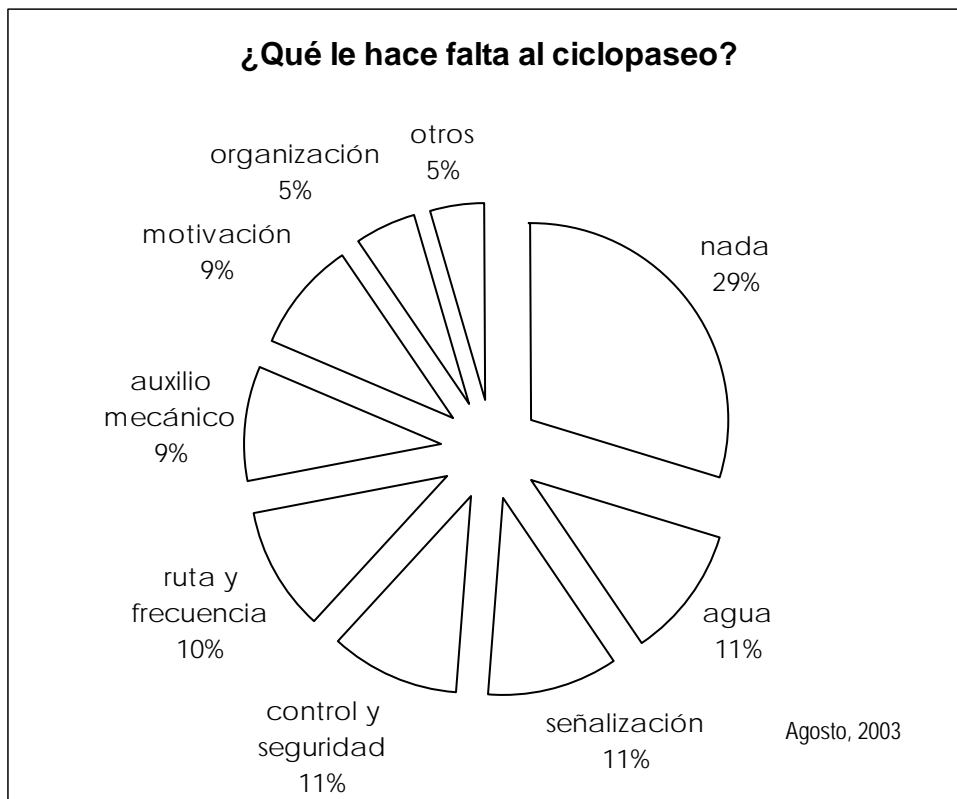
7%, señalando, unos, que les gusta conocer la ciudad (2%), y que los ciclopaseos son un buen medio para hacerlo; y, otros (5%), mostrándose satisfechos por la ruta trazada, que permite integrar el norte con el centro, el sur con el centro, el norte con el sur. Resaltemos esta necesidad de no perder la 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 una ciudad donde los parques se vuelven canchas de voley o de indor, 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 inicio 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?*

Gráfico 6



Hemos visto lo que son y para lo que sirven los ciclopaseos a ojos de quienes en ellos participan; también los beneficios, para sí mismos y para la ciudad; y lo 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 críticas de los usuarios eran ya beneficiosas: el 29% cree que al ciclopaseo no le hace falta nada.

Claro, una mayoría 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 señalización son un 11%, y otro 11% reclama más control y seguridad, lo que en varios aspectos deriva de lo 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 también importantes para alrededor de la quinta parte: un 11% opina que deberían incrementarse los puestos abastecedores de agua (¡claro!), y un 9% adicional sugiere más auxilio mecánico, para los casos en que éste se requiriera.

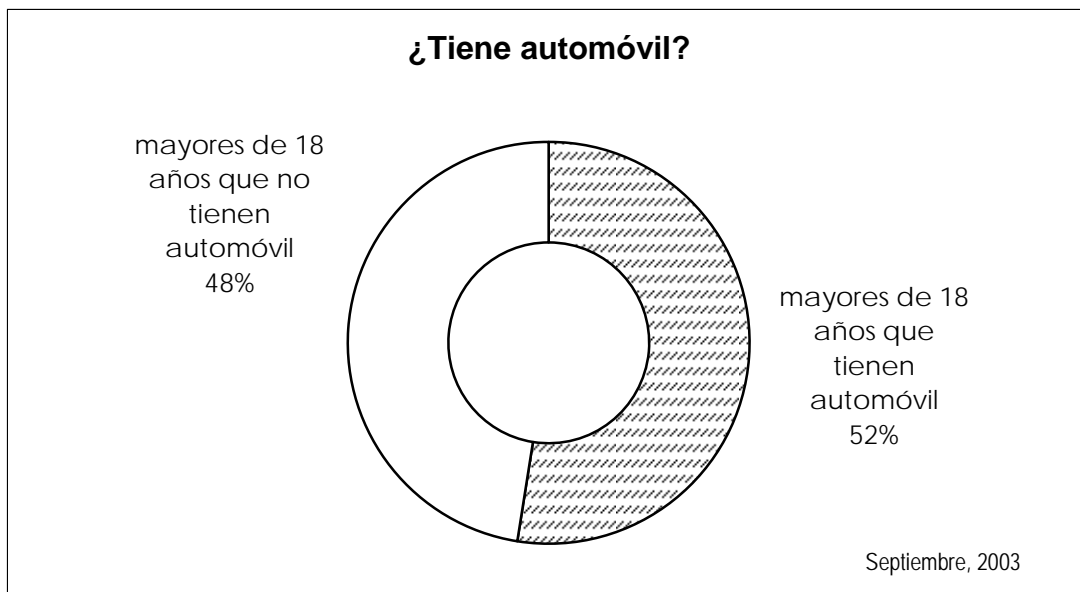
Mejoramientos logísticos, más seguridad para poder realizar la actividad. Pero hay más: el 10% opinan que la ruta y la frecuencia de los ciclopaseos deberían ampliarse. Se relaciona esto con algo que ya habíamos visto antes: la demanda de que haya más lugares para recorrer en bicicleta (o en triciclo, sí), 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. ¿Quiénes son los **ciclopaseantes**?*

Los ciclopaseos los hacen, por supuesto, las personas que participan en ellos, las mujeres, los hombres, los niños 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 mes. ¿Quiénes son ellos y ellas?

- *¿Tienen automóvil?*

Gráfico 7



Si nos atenemos a la visión crítica sobre el automóvil que se desprende de varias de las preguntas que acabamos de reseñar, 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 automóviles*.

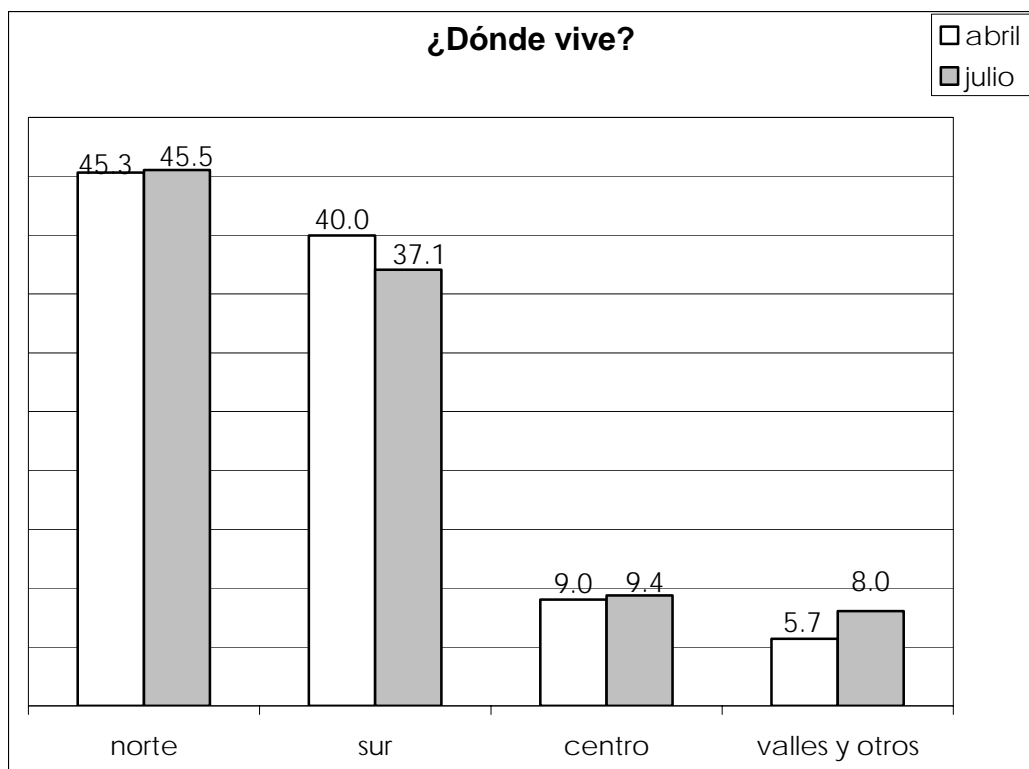
Son automovilistas, pero consideran este espacio como una alternativa de movilización, como un beneficio para sí mismos y para la ciudad. Podemos aventurarnos a decir que muchos de estos propietarios de automóviles se arriesgarían a utilizar la bicicleta como su medio de transporte cotidiano si existieran las condiciones necesarias o si tuviéramos ciclovías permanentes con adecuada señalización.

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 oras zonas y localidades cercanas (como Machachi, Mindo y Otavalo).

Gráfico 8



Estos indicadores son muy decidores. En términos generales, un poco más, un poco menos, se corresponden a la distribución poblacional de la ciudad (notándose, eso sí, una presencia proporcionalmente menor de los habitantes del centro), según nos lo 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 sólo ya sería algo importante; sin embargo, hay más: es significativa la presencia de moradores de los valles aledaños, y su muy significativo incremento relativo, si comparamos los meses de abril y julio. Ello nos muestra cómo los ciclopaseos pueden convertirse en un evento metropolitano, y cómo pueden ser un elemento de encuentro de los habitantes de Quito y las parroquias cercanas.

4. A modo de conclusión: ciclopaseos para rato

Aún cuando las iniciativas para la construcción de ciclovías y la realización de los ciclopaseos dominicales para Quito provengan de un grupo de ciudadanos, el Municipio mostró interés 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 Biciacción y el Municipio en el que los ciclopaseos se establecen con una duración de seis años, ajenos al Alcalde de turno.

Otras iniciativas que se encuentran vinculadas a estas temáticas han sido bien vistas por la actual administración, 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 Biciacción por una ciudad más solidaria y saludable:

“Finalmente, queremos dejar sentada nuestra propuesta de una ciudad humana que permita que todos podamos convivir con respeto y solidaridad y en donde las diferencias no sean motivo de discusión sino de unidad y colaboración. 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 días 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 público.”

**Fotos: ALCALDES, Y ESPACIO PÚBLICO
EL CICLOPASEO SE VUELVE UN HÁBITO**