

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

**Evaluación de impacto del Proyecto
“Ciclopaseos Mensuales de Integración”
en la ciudadanía quiteña**

Alexandra Velasco Arévalo

Tesis de grado presentada como requisito para la obtención de los
Baccalaureus Scientiae B.S. en Ecología Aplicada y Comunicación Ambiental
del Colegio de Ciencias Biológicas y Ambientales

Quito, Ecuador

Agosto 2005

**Universidad San Francisco de Quito
Colegio de Ciencias Biológicas y Ambientales**

HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS

**Evaluación de impacto del Proyecto
“Ciclopaseos Mensuales de Integración”
en la ciudadanía quiteña**

Alexandra Velasco Arévalo

Stella de la Torre, PhD Zoología
Directora de Tesis

.....

David Hervas, PhD in Applied Mathematics
Miembro del Comité de Tesis

.....

Diego Puento Corral,
Presidente Fundación Biciacción
Miembro del Comité de Tesis

.....

Hugo Valdebenito, PhD. Botánica
Decano del Colegio de Ciencias Biológicas y Ambientales

.....

Quito, agosto de 2005

© Derechos de Autor
Alexandra Cecilia Velasco Arévalo
2005

Dedicatoria

Dedico este proyecto a mis dos hijos Amaru y Amadeo para quienes este granito de arena se suma al esfuerzo conjunto de muchas personas por soñar y construir una ciudad más humana y más solidaria, una ciudad creada y pensada para los niños.

Agradecimientos

Quiero dejar constancia de mi agradecimiento sincero a Stella de la Torre, directora del comité de tesis, por su paciencia, entrega y confianza a este proyecto, por creer que es posible hacer una ciudad más humana a partir de la persistencia y tenacidad de jóvenes que tras ocho años de entrega han logrado cristalizar sus sueños en el proyecto Ciclopaseos y ciclovías para Quito. Agradezco a Diego Puentes, presidente de Biciacción, por su apoyo, entrega y perseverancia demostrados desde el inicio del proyecto. Mi gratitud a David Hervas por su confianza y optimismo y por ser parte de aquellos ciudadanos que apostaron a la causa de buscar una ciudad más digna y humana.

Agradezco profundamente a mis padres Pablo Velasco y Cecilia Arévalo por haberme ayudado a completar esta ardua y larga labor, a mis hermanos Sofía y Pablito, a mis amigos que me acompañaron y compartieron mis sueños y los hicieron suyos, a mis compañeros de trabajo por su valiosa contribución en el desarrollo de esta tesis, y a todas aquellas personas que creyeron en este proyecto y que no pierden la esperanza de alcanzar un Quito más solidario, más humano, libre de contaminación,...un Quito para vivir y soñarlo.

Resumen

El Proyecto “Ciclopaseos de Integración”, impulsado por Biciacción en coordinación con el Municipio de Quito permite la circulación de bicicletas por las calles de la ciudad durante 6 horas los domingos cada quince días. El estudio aquí presentado determinó la aceptación del ciclopaseo en la ciudadanía, medios masivos, municipio y Policía Nacional. Algunos de los indicadores obtenidos fueron utilizados por Biciacción para realizar cambios en la organización de cada ciclopaseo. Se realizó encuestas a 2666 personas durante 6 ciclopaseos. Al 36% de 656 personas lo que más les gustaba del ciclopaseo era compartir con la familia, la ausencia de automóviles y conocer la ciudad. Respuestas relacionadas con la forma de difusión del ciclopaseo permitieron establecer cambios en los rubros publicitarios enfatizando en la radio y el Internet. La seguridad de las personas fue determinada como un valor agregado lo que impulsó a comprar vallas para seguridad de los ciclopaseantes. Otros resultados permitieron incrementar el aumento en la distancia del ciclopaseo a 14 km a partir de agosto de 2003, y en Diciembre del mismo año a 24 km. A partir de enero de 2005 la frecuencia aumentó de mensual a quincenal. Este estudio permitió mejorar la calidad del ciclopaseo y determinar el nivel de compromiso de las entidades involucradas.

Abstract

The Project "Ciclopaseos de Integración", promoted by Biciacción in coordination with the Municipality of Quito allows the circulation of bicycles in the streets of the city during 6 hours on Sundays every fifteen days. The study presented here determined the acceptance of the Ciclopaseo by the citizens, mass media, Municipality and National Police. Some of the results were used by Biciacción to make changes in the organization of each bicycle ride. Two thousand six hundred and sixty six surveys were carried out during 6 ciclopaseos. 36% of 656 people answered that what they liked the most in the bike rides was to share with the family, the absence of cars and to visit the city. Answers related to the form of diffusion of the ciclopaseo allowed to establish changes in the advertisement of the rides, emphasizing in the radio and the Internet. The security of the people was determined to be an added value so the organizers bought fences for security of the riders. Other results also allowed the organizers to increase the distance of the bike-rides from 9km to 14 km in August 2003 and in December, 2003 to 24 km. In January, 2005 the frequency increased from monthly to every fifteen days. This study allowed Biciacción improves the quality of the Bicycle ride and to determine the level of commitment of the involved institutions.

Tabla de Contenidos

1. INTRODUCCIÓN	15
<i>JÓVENES QUITEÑOS TOMAN LA INICIATIVA</i>	16
2. MÉTODOS	18
2.1. ENCUESTAS Y ENTREVISTAS.....	20
2.1.1. Caracterización de los ciclopaseistas.....	20
2.1.2. Análisis de aceptación y calidad del ciclopaseo por parte de sus usuarios	20
2.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas.....	21
2.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos.....	21
2.1.5. Análisis de opinión de los usuarios del ciclopaseo – Entrevistas a usuarios.	22
2.2. ANÁLISIS DE OPINIÓN EN INSTITUCIONES INVOLUCRADAS CON LA EJECUCIÓN DE LOS CICLOPASEOS.....	22
3. RESULTADOS	23
3.1. ENCUESTAS Y ENTREVISTAS.....	23
3.1.1. Caracterización de los encuestados.....	23
3.1.2. Análisis de aceptación y calidad de los Ciclopaseos en los usuarios.....	23
3.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas.....	24
3.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos.....	25
3.1.5. Análisis de aceptabilidad de la bicicleta como medio de transporte.....	27
3.1.6. Análisis de opinión de usuarios del ciclopaseo.....	27
3.2. ANÁLISIS DE OPINIÓN DE INSTITUCIONES INVOLUCRADAS.....	28
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.....	28
Policía Nacional.....	30
3.4. LOS CICLOPASEOS Y LA PRENSA NACIONAL ESCRITA.....	31
4. DISCUSIÓN	32
4.1. ENCUESTAS.....	32
4.1.1. Caracterización de los encuestados.....	32
4.1.2. Análisis de aceptación y calidad de los Ciclopaseos en los usuarios.....	33
4.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas.....	35
4.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos.....	36
4.2. INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN LA EJECUCIÓN DEL CICLOPASEO.....	38
4.3. LOS CICLOPASEOS Y LA PRENSA NACIONAL ESCRITA.....	40
5. CONCLUSIONES	41
<i>LOS CICLOPASEOS: UN HÁBITO Y UNA NECESIDAD PARA LOS CIUDADANOS</i>	41
<i>CICLOVÍAS, UNA REALIDAD</i>	41
<i>UN CONVENIO Y UN PREMIO AVALAN LA ACOGIDA DE ESTA PROPUESTA CIUDADANA</i>	42
6. RECOMENDACIONES	43
REFERENCIAS	47
ARTÍCULOS REVISADOS DE LOS PERIÓDICOS NACIONALES:.....	48

FOTOS:	49
ANEXO I. FIGURAS Y TABLAS	50
TABLAS	50
TABLA 1. PROMEDIO DE DISTANCIA RECORRIDA POR GRUPOS DE EDAD	50
FIGURAS	51
FIGURA 2. GRUPOS DE EDAD DE LOS ENCUESTADOS EN SEPTIEMBRE DE 2003 (HOMBRES Y MUJERES).....	52
FIGURA 3. DISTRIBUCIÓN DE LOS CICLOPASEISTAS POR SECTORES DONDE RESIDEN.....	53
FIGURA 4. NÚMERO DE CICLOPASEOS ASISTIDOS SEGÚN ENCUESTAS DE AGOSTO DE 2003	54
FIGURA 5. FRECUENCIA DESEADA DE LOS CICLOPASEOS SEGÚN ENCUESTAS DE ABRIL Y MAYO 2003.....	55
FIGURA 6. PREFERENCIA DE ACTIVIDADES/ SERVICIOS DEL CICLOPASEO DURANTE JUNIO Y JULIO 2003.....	56
FIGURA 7. RESPUESTAS DE LA GENTE ACERCA DE LO QUE LE FALTA AL CICLOPASEO EN AGOSTO, 2003.....	57
FIGURA 8. MEDIO POR EL CUAL LA GENTE SE ENTERÓ DEL CICLOPASEO (AGOSTO Y SEPTIEMBRE 2003).....	58
FIGURA 9. IMAGINARIO URBANO SOBRE EL OLOR DE QUITO. JUNIO Y JULIO 2003 COMBINADOS.....	59
FIGURA 10. IMAGINARIO URBANO SOBRE EL COLOR DE QUITO – JUNIO Y JULIO 2003.....	60
FIGURA 11. COMPARACIÓN DEL IMAGINARIO URBANO DEL OLOR DE QUITO ENTRE JUNIO Y JULIO DE 2003.....	61
FIGURA 12. COMPARACIÓN DEL IMAGINARIO URBANO DEL COLOR ENTRE JUNIO Y JULIO DE 2003.....	62
FIGURA 13. PRINCIPALES MOTIVOS PARA QUE SE CONSTRUYAN CICLOVÍAS EN QUITO- ABRIL Y JULIO DE 2003.....	63
FIGURA 14. BENEFICIOS DE LA BICI PARA QUITO – SEPTIEMBRE 2003.....	64
ANEXO II. FOTOS E IMÁGENES	65
GRÁFICO 1 CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN QUITO A PARTIR DE 1975.....	65
FOTO 1. UN EPISODIO DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN QUITO A LAS 10H00 EN EL 2001	66
FOTO 2. BICIFESTACIÓN “VIERNES DE PEDALES” CONVOCADA POR EL GJAE EN 1997.....	67
GRÁFICO 2. MAPA DE LA RUTA ACTUAL DEL CICLOPASEO INTEGRADO.....	69
ANEXO III. MODELO DE ENCUESTAS REALIZADAS EN SEIS CICLOPASEOS.	71
ANEXO IV. ENTREVISTAS USUARIOS DEL CICLOPASEO, AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS	74
ENTREVISTAS USUARIOS DEL CICLOPASEO	74
ENTREVISTAS PERSONALES Y/O TELEFÓNICAS	78
ENTREVISTA SEÑOR ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, GRAL. PACO MONCAYO:.....	78
ENTREVISTA ARQ. DIEGO CARRIÓN, DIRECTOR DE GESTIÓN PARA EL DESARROLLO DEL DMQ.....	79

AGUSTÍN ARMAS, DIRECTOR DE ASESORÍA DE DIÁLOGO SOCIAL DEL MUNICIPIO DE QUITO	808080
ENTREVISTA LORENA MALDONADO, REINA DE QUITO	808080
ENTREVISTA ALFONSO PULLUPAXI COORDINADOR DE CULTURA	818181
JORGE OVIEDO, DIRECTOR CORPAIRE.....	818181
GUSTAVO VILLACÍS, DIRECCIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTE.....	818181
ARQ. HIDALGO NÚÑEZ, DIRECTOR METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD.....	818181
<i>ENTREVISTA CORONEL JORGE PAVÓN, CARGO: JEFE PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE PICHINCHA</i>	828282
ENTREVISTA CRNEL. MARCO ORTIZ, JEFE DE OPERATIVO DE TRÁNSITO DEL CICLOPASEO	838383

Lista de Tablas y Figuras

ANEXO I

- Tabla 1 Promedio de distancia recorrida por grupos de edad encuestados entre abril y septiembre de 2003
- Figura 1 Clasificación de los encuestados por género y edad entre abril y septiembre de 2003
- Figura 2 Grupos de Edad de los encuestados en septiembre de 2003 (hombres y mujeres)
- Figura 3 Distribución de los ciclopaseístas por sectores donde residen
- Figura 4 Número de Ciclopaseos asistidos según encuestas de Agosto de 2003
- Figura 5 Frecuencia deseada de los Ciclopaseos por sus usuarios encuestados en abril y mayo de 2003
- Figura 6 Preferencia de actividades / servicios del ciclopaseo durante junio y julio de 2003
- Figura 7 Respuestas de la gente acerca de lo que le falta al ciclopaseo en Agosto 2003
- Figura 8 Medio de comunicación por el que la gente se enteró del ciclopaseo en Agosto y Septiembre de 2003
- Figura 9 Imaginario Urbano sobre el olor de Quito según encuestas de Junio y Julio 2003
- Figura 10 Imaginario Urbano sobre color de Quito según encuestas de Junio y Julio 2003
- Figura 11 Comparación del Imaginario urbano del olor de Quito entre junio y julio de 2003
- Figura 12 Comparación del Imaginario urbano del color entre junio y julio de 2003

Figura 13 Principales motivos para que se construyan ciclovías en Quito- Abril y Julio de 2003

Figura 14 Beneficios de la bici para Quito según encuestas de Septiembre 2003

ANEXO II - FOTOS e IMÁGENES

Gráfico 1 Crecimiento del parque automotor en Quito a partir de 1975 hasta el 2000

Foto 1 Episodio de contaminación del aire en Quito en 2001

Foto 2 Bicifestación “Viernes de Pedales” convocada por el GJAE en 1997

Gráfico 2 Mapa de la ruta actual del ciclopaseo integrado

ANEXO III

Modelo de Encuestas realizadas en seis Ciclopaseos

ANEXO IV – ENTREVISTAS USUARIOS DEL CICLOPASEO, AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS

Entrevistas a ciudadanos conocidos durante y fuera del ciclopaseo

Entrevista 1 Kelly Blocker: Segunda Secretaria de la embajada de Holanda

Entrevista 2 Hugo Ferro – Cacería de Lagartos

Entrevista 3 Marco Dávila – Coordinador Vivamos la fiesta en paz

Entrevista 4 Fausto Echeverría, arquitecto

Entrevista 5 Nelson Vásquez – Ciclista ecuatoriano

Entrevista 6 Gonzalo Rodríguez, ciclopaseísta

Entrevista 7 Paúl Valladares, ciclopaseísta

Entrevista 8 Juan Francisco, ciclopaseísta

Entrevista 9 Niña de 12 años

Entrevista 10 Señor de la Tercera edad

Entrevista 11 Señor de 35 años

Entrevista 12 Sandra Montañés, entrenadora selección de patinaje de carreras de Pichincha

Entrevista 13 Boris Cornejo, Fundación ESQUEL

Entrevista 14 Freddy Barros, reportero ECUAVISA

Entrevistas a Funcionarios y Autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Policía Nacional y EMAAP-Q

Entrevista Gral. (r) Paco Moncayo Gallegos, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito - 29 de Febrero de 2004

Entrevista Arq. Diego Carrión, Director de Gestión para el Desarrollo del DMQ – 29 de Febrero de 2004

Entrevista Agustín Armas, Director de Asesoría de Diálogo Social del DMQ – 25 abril 2004

Entrevista Lorena Maldonado, Reina de Quito, 25 de Abril de 2004

Entrevista Alfonso Pullupaxi, Coordinador de Cultura – Administración Sur Eloy Alfaro, 28 de Marzo 2004

Entrevista Jorge Oviedo, Director CORPAIRE, Centros de Revisión Vehicular, 14 de Enero de 2004

Entrevista Gustavo Villacís, Dirección Metropolitana de Transporte

Entrevista Arq. Hidalgo Núñez, Director Metropolitano de Transporte y Vialidad

Entrevista Washington Alvarado, Empleado EMAAP, 26 de Marzo 2004

Entrevista Coronel Jorge Pavón, Jefe Provincial de Tránsito de Pichincha, junio 2004

Entrevista Crnel. Marco Ortiz, Jefe de Operativo de Tránsito del Ciclopaseo, 31 de marzo de 2004

Entrevista Policía Granizo, parte del operativo policial de seguridad, 31 de marzo 2004

Análisis de aceptación del Proyecto
“Ciclopaseos Mensuales de Integración”
en la ciudadanía quiteña

1. Introducción

Quito, la capital del Ecuador, es una ciudad de 1 500 000 habitantes ubicada a 2800 m.s.n.m en la provincia de Pichincha. Está asentada en un valle alargado y rodeado de altas montañas y quebradas por lo que presenta una escasa ventilación atmosférica y, por su altitud, una deficiencia de oxígeno de alrededor del 28% (Oviedo, 2004). En esta ciudad circulan más de 240 000 automotores entre buses, automóviles, vehículos de carga y motocicletas (Plan Maestro de Transporte, 2002) (Tabla 1). La altitud genera procesos de combustión incompletos que, junto al excesivo número de vehículos circulando, la baja calidad de los combustibles, la ausencia de catalizadores en los automotores, el poco control de las autoridades en el estado y la cantidad del parque automotor, aumentan la cantidad de sustancias contaminantes en el aire (Jurado, 2001). El 80% de la contaminación atmosférica proviene de los gases de automóviles, buses y camiones, el 20% restante corresponde a emisiones industriales (Jurado, 2001). Según la revista Blanco y Negro de Diario Hoy, el Municipio capitalino afirmó que durante el año se sobrepasa un 70% del tiempo las normas de calidad del aire exigidas dentro de la "ley (nacional) de prevención y control de la contaminación ambiental". Los carros particulares generan más de 161 000 toneladas de emisiones contaminantes, casi quintuplicando lo producido por el transporte público y otros automotores a diesel (Foto 1) (Blanco y Negro, 2001).

Las consecuencias de la contaminación atmosférica son evidentes. Enfermedades causadas por la contaminación del aire tales como el asma, faringitis, bronquitis, rinitis,

conjuntivitis, disminución de reflejos y cáncer bronco pulmonar están en aumento, especialmente en las poblaciones más vulnerables, como niños, mujeres embarazadas y ancianos (Fundación Natura, 2001). Los costos por pérdida laboral y mortalidad asociados a la contaminación del aire ascienden a 34 millones de dólares al año (Jurado y Southgate, 1999).

Además la motorización masiva de la ciudad ha ocasionado serios problemas de tráfico y circulación en las principales avenidas; hay mayores niveles de ruido, una mayor cantidad de accidentes de tránsito, alargamiento del tiempo de desplazamiento, deterioro del transporte colectivo y alza de su costo (Etienne, 1985). La ciudad se ha re-ordenado en función del transporte motorizado, y la agresividad e irrespeto contra ciclistas, peatones y discapacitados es cada vez mayor. Esto ha trastornado nuestro ambiente urbano en violento, contaminado y estresante convirtiendo a la ciudad en un espacio inhabitable (Alerta Verde 41, 1997). Son estas causas y efectos de la crisis del transporte en Latinoamérica, las que afectan a una ciudad como Quito.

Jóvenes quiteños toman la iniciativa

Frente a esta realidad el grupo de jóvenes de la organización ecologista Acción Ecológica desde 1996 empezó a fomentar y proponer el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y a exigir respeto y espacio para los ciclistas urbanos mediante “cicletadas de protesta” los viernes últimos de cada mes (Alerta Verde, 1997) (: Foto 2).

Desde el 2002, estos jóvenes conformaron la fundación Biciacción con el fin de promover el uso de las bicicletas, fomentando el respeto y la convivencia pacífica de los distintos medios de transporte en Quito. En febrero de 2003, Biciacción, el Centro de Investigaciones CIUDAD, Acción Ecológica y Fundación Ciudad Humana de Bogotá organizaron el seminario- taller "Ciclovías para Quito" con el apoyo de instituciones locales e internacionales. Como resultado de este evento se formó un comité de gestión

Con formato

interinstitucional para dar seguimiento a políticas y proyectos de ordenamiento territorial urbano y fomentar el respeto y tolerancia hacia otros usuarios del espacio público (Centro de Investigaciones CIUDAD 2003). Pensando en el problema del transporte, de la mala utilización de los espacios públicos y la contaminación del aire de nuestra ciudad, Biciacción propuso consensuar la planificación de una estrategia que posibilite la circulación de bicicletas de una forma constante en Quito (Centro de Investigaciones CIUDAD, 2003). La primera propuesta del comité interinstitucional fue la organización de Ciclopaseos mensuales con el objetivo de promover el uso de la bicicleta y verificar si había el apoyo ciudadano necesario para que el Municipio capitalino inicie la construcción de ciclorrutas y ciclovías en la ciudad (Centro de Investigaciones CIUDAD, 2003).

En coordinación con el Municipio de Quito, Biciacción determinó que el primer ciclopaseo tendría una extensión de 9,5 km de avenidas y calles de la ciudad abiertos para gente en bicicleta, a pie u otro vehículo no motorizado e iniciaría en abril de 2003. A partir de entonces, esta organización coordina el proyecto “Ciclopaseos Mensuales Integrados” y conjuntamente con el Municipio de Quito, la Policía Nacional y la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte, EMSAT, se establece el financiamiento, seguridad y diseño de la ruta del ciclopaseo. Desde abril del 2003 todos los últimos domingos de cada mes se realizan en Quito los Ciclopaseos mensuales integrados.

La aceptación de la ciudadanía es fundamental para que esta iniciativa sea exitosa en reducir los niveles de contaminación de Quito. El presente estudio evaluó el impacto y la aceptación durante 15 Ciclopaseos en los ciudadanos quiteños, prensa escrita y en las instituciones involucradas en su ejecución. En él, valoré si existía o no acogida de la bicicleta como medio de transporte en los quiteños y en las autoridades; si las características de los Ciclopaseos se adecuaban a los gustos y necesidades de la gente y si existía o no una necesidad real de los quiteños de tener espacios de ocio y recreación

dentro de la ciudad libres de contaminación, ruido y tránsito vehicular. A largo plazo estos datos permitirán a Biciacción y al Municipio de Quito sustentar la factibilidad de construir ciclovías permanentes dentro de la ciudad como una alternativa para la transportación, el turismo, la recreación y la descontaminación del aire de Quito.

El estudio fue dividido en dos fases: la primera fase comprendió el análisis de la aceptación de los Ciclopaseos por parte de sus usuarios (desde Abril hasta Diciembre del 2003). La segunda fase comprendió la determinación del nivel de aceptación y apoyo a este proyecto por parte de la prensa escrita y las instituciones involucradas en la realización del mismo desde Enero del 2004 hasta Julio de 2004. Estas entidades fueron: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (Alcalde, Dirección de Gestión para el Desarrollo, Empresa del Centro Histórico, Administraciones zonales del Sur, Centro y Norte de la capital, Diálogo Social y Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT) y Policía Nacional.

2. Métodos

En la primera fase del proyecto, desde Abril hasta Diciembre de 2003, apliqué encuestas a las personas que usaban el ciclopaseo. La encuesta es una búsqueda sistemática de información en la que el investigador pregunta a los investigados sobre los datos que desea obtener, y posteriormente reúne estos datos individuales para obtener datos agregados. Esta metodología permite conseguir, de manera sistemática y ordenada, información sobre las variables que intervienen en una investigación, y esto sobre una población o muestra determinada. Esta información hace referencia a lo que las personas son, hacen, piensan, opinan, sienten, esperan, desean, quieren u odian, aprueban o desaprueban, o los motivos de sus actos, opiniones y actitudes. A diferencia del resto de técnicas de entrevista, la particularidad de la encuesta es que realiza a todos los entrevistados las mismas preguntas,

en el mismo orden, y en una situación social similar; de modo que las diferencias localizadas son atribuibles a las diferencias entre las personas entrevistadas (Díaz de Rada, 2002). Por estas razones, las encuestas fueron una herramienta aplicable para conocer la opinión y percepción de las personas que participaron en los Ciclopaseos.

La ventaja de la realización y análisis de encuestas durante los Ciclopaseos radica en que se pudo tomar decisiones inmediatas a corto plazo para mejorar la calidad de cada ciclopaseo. Igualmente, las respuestas de los ciudadanos usuarios permitieron determinar si las ciclovías y la bicicleta son una opción viable de transporte dentro de la ciudad. También se evaluó la percepción de la gente con respecto a su entorno mediante los imaginarios urbanos y se intentó evaluar un posible efecto de los Ciclopaseos sobre estos imaginarios.

En la primera fase apliqué encuestas a aproximadamente 400 participantes/ciclopaseo durante seis meses (desde Abril hasta Septiembre del 2003) sin distinción de edad, género, raza ni condición socio-económica. Estas encuestas fueron realizadas en las inmediaciones de las mesas de información que Biciacción tiene distribuidas estratégicamente a lo largo de la ruta. Para estas encuestas preparé preguntas fijas y preguntas transitorias. Las primeras fueron: lugar de la encuesta, edad, género, profesión u ocupación. Las segundas se determinaron cada mes, antes de la realización de cada ciclopaseo. Con el apoyo de los voluntarios de Biciacción se llenaron las encuestas durante los seis primeros Ciclopaseos. La selección de los encuestados se hizo en función de la accesibilidad de las personas que se acercaban a las mesas de información o en sus alrededores; estas personas en su mayoría fueron hombres (Fig. 1). Además hice algunas entrevistas personales a distintas personas durante el ciclopaseo para recoger testimonios de primera mano acerca de su experiencia en el ciclopaseo.

Desde Septiembre hasta Diciembre de 2003 realicé entrevistas a diferentes

participantes durante los ciclopaseos con el objetivo de saber su opinión acerca de este proyecto y tener testimonios de primera mano derivados de su experiencia inmediata.

En la segunda fase del estudio analicé las notas informativas que salieron en los principales diarios del país (El Universo, El Comercio, Diario Hoy, Diario la Hora, Diario Expreso) desde abril hasta Septiembre del 2003 para evaluar la acogida y la percepción de los medios de comunicación sobre este proyecto. Paralelamente realicé entrevistas personales y telefónicas entre enero y junio de 2004 a las autoridades municipales, Policía Nacional, empleados de la EMSAT y de la EMAAP para evaluar el grado de aceptación y colaboración con la iniciativa, por parte de estas instituciones.

2.1. ENCUESTAS y ENTREVISTAS

Con formato

2.1.1. Caracterización de los ciclopaseistas

El objetivo fue obtener datos generales sobre edad, género, lugar de residencia y ocupación de las personas que salen al ciclopaseo para poder caracterizar a la parte de la población que usa esta alternativa. La clasificación de los encuestados por edades me permitió conocer qué grupo etario está más presente en el ciclopaseo. Para el análisis de estos datos, determiné dos clases de edad, el de personas menores a 18 años y el de mayores de 18 años.

2.1.2. Análisis de aceptación y calidad del ciclopaseo por parte de sus usuarios

Algunas preguntas estuvieron dirigidas específicamente a recoger información sobre la aceptación de este proyecto en sus participantes: qué es lo que más le gusta de él, qué es lo que le hace falta, frecuencia y distancia preferidas y cómo se enteró de este evento (Anexo III). Con estos datos realicé algunas sugerencias para que Biciacción

tomara las decisiones encaminadas a satisfacer las necesidades más inmediatas de las personas durante el ciclopaseo.

2.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas

Para poder estimar el grado de movilidad de las personas en bicicleta dentro y fuera del ciclopaseo se preguntó el sector donde vivía el encuestado y hasta dónde se movilizó en bicicleta durante ese día. Con estos datos, se sacó un promedio de movilidad midiendo la distancia entre el sitio de partida y de llegada de cada persona encuestada en un plano de Quito con escala 1:50000 y transformando los centímetros en kilómetros recorridos. Esto me permitió determinar la distancia promedio que un quiteño o quiteña está dispuesto a recorrer en bicicleta en condiciones seguras de circulación. Posteriormente, se procedió a correlacionar estos datos con las variables de género y edad para saber si estas variables influyen o no en la distancia recorrida en bicicleta. Existe una serie de tests que determinan si la relación entre dos variables es significativa, uno de los tests más comunes es la Correlación de Pearson, la cual correlaciona variables nominales (Díaz de Rada, 2002), esta fue la prueba estadística usada en este estudio. Para los análisis estadísticos se usó el programa StatView 5.0 (SAS Inst. Inc.).

2.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos

En este grupo de preguntas se utilizó el concepto de “imaginarios urbanos” ya que el escenario urbano está habitado por imágenes que nos dan cuenta de la realidad que vivimos (Silva, 1992). Tales imágenes no se quedan en el puro hecho de su construcción, sino que pasan a un nivel superior que es el del análisis de lo que la gente piensa o percibe acerca de ellas, es decir, las representaciones que la gente hace acerca de una realidad concreta. De esta manera, los imaginarios urbanos nacen a partir de cómo la ciudad es vista

por sus ciudadanos y son “*una serie de estrategias discursivas por medio de las cuales los ciudadanos narran las historias de su ciudad, aun cuando tales relatos pueden, igualmente, ser representados en imágenes visuales*” (Ganchala, 2001). Por eso, en algunas preguntas se hace referencia a la percepción del olor y color que tienen los ciudadanos de Quito, lo cual hace que sean los recuerdos de la persona los que definan la respuesta. El objetivo de esta sección fue conocer la percepción de la gente de su entorno urbano mediante los imaginarios y vincularla con alternativas de transportación que puedan ayudar a cambiar su entorno.

Este tipo de preguntas permitió evaluar si existió o no un cambio en la percepción de ambos imaginarios (olor y color) relacionado con los Ciclopaseos. Se utilizó el test Ji-cuadrado para comparar los imaginarios de los encuestados en los Ciclopaseos de junio y julio del 2003. Para los análisis estadísticos se usó el programa StatView 5.0 (SAS Inst. Inc.).

2.1.5. Análisis de opinión de los usuarios del ciclopaseo – Entrevistas a usuarios.

Desde octubre hasta diciembre de 2003 realicé entrevistas a varios usuarios del ciclopaseo para saber su opinión sobre este proyecto y también sobre el sistema de transporte en la ciudad. Los usuarios seleccionados fueron personas conocidas que se han destacado en sus áreas de trabajo o actividad y que podrían ser portavoces de grupos sociales diversos.

2.2. Análisis de opinión en instituciones involucradas con la ejecución de los Ciclopaseos

La segunda fase del estudio se realizó entre Enero y Junio de 2004 y comprendió la determinación del nivel de aceptación y apoyo a este proyecto por parte de las instituciones

Con formato

involucradas, además del análisis de opinión de la prensa escrita nacional. Las instituciones evaluadas fueron el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (Alcaldía, Dirección de Gestión para el Desarrollo, Empresa del Centro Histórico, Diálogo Social y Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte, EMSAT) y la Policía Nacional. A cada entrevistado hice entre 2 y 5 preguntas diseñadas para conocer el grado de involucramiento y participación de la entidad a la que representaba. Por ejemplo, cómo estaba apoyando el proyecto, en qué medida creía que iba a tener continuidad y éxito este proyecto, si consideraba que había aceptación por parte de la ciudadanía, etc.

3. Resultados

3.1. Encuestas y Entrevistas

Con formato

3.1.1. Caracterización de los encuestados

Desde abril hasta septiembre de 2003 se realizaron encuestas a 2666 personas en los Ciclopaseos, de las cuales 73% fueron hombres y 27% mujeres. El 34% de los encuestados fueron personas menores a 18 años. Aunque las personas de este grupo etario fueron encuestadas en menor medida durante los primeros Ciclopaseos, en junio, 2003 fue notorio un aumento de esta clase de edad (Fig. 1). En septiembre la diferencia entre hombres y mujeres, evidente en los anteriores cinco Ciclopaseos, se fue acortando entre los distintos grupos de edad (Fig. 1 y 2).

Durante tres Ciclopaseos (en qué meses) se preguntó a 1237 personas su lugar de vivienda; de ellas, el 43% respondió que vivía en el norte, el 42% en el sur, el 10% en el centro y el 5% restante en los valles (Fig. 3).

3.1.2. Análisis de aceptación y calidad de los Ciclopaseos en los usuarios

En el ciclopaseo de agosto 2003, a una muestra de 355 personas se le preguntó a cuántos Ciclopaseos había asistido hasta esa fecha; el 33% respondió que asistió a un

ciclopaseo, el 23% a dos y el 19% a todos los Ciclopaseos realizados hasta la fecha (Fig. 4). En abril y mayo, 2003, se preguntó a 1129 personas cuál era su preferencia de frecuencia de los Ciclopaseos. El 56% respondió semanalmente, el 25% quincenalmente y el resto fue mensual. Esto sugiere que la acogida fue de tal magnitud en Abril y Mayo del 2003 que más de la mitad de los encuestados querían la realización semanal del ciclopaseo (Fig. 5).

Para 656 usuarios entrevistados en junio y julio lo más atractivo del ciclopaseo fue ejercitarse en bicicleta (26%), compartir con la familia y amigos (20%) y poder movilizarse en una vía libre de automóviles (18%) (Fig. 6).

A la pregunta de qué le hace falta al ciclopaseo un 27% de los 355 encuestados en el mes de agosto 2003 respondió que nada, mientras que el 21% respondió control policial y señalización. El 11% respondió que le hace falta alargar la ruta y aumentar la frecuencia del ciclopaseo. El resto de preferencias se dividieron entre respuestas relacionadas con la poca presencia de servicios en la ruta (agua, auxilio mecánico, baños, eventos artísticos) (Fig. 7).

En la pregunta realizada en los meses de agosto y septiembre de 2003 a 889 personas sobre la forma cómo se enteraron del ciclopaseo, encontramos que el 29% se informó por medio de amigos o familiares, el 21% por la prensa, el 15% por la televisión y 12% por radio. Apenas el 11% de los encuestados se enteró a través de las hojas volantes y afiches (Fig. 8).

3.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas

Sumando las encuestas realizadas durante tres Ciclopaseos en las que se preguntó sobre el sitio de procedencia y de destino en el viaje en bicicleta, se obtuvo un total de 1237 registros para los cuales se estimó la distancia recorrida promedio, en kilómetros. El grupo de edad comprendido entre 4 y 18 años de edad fue de 453 personas y tuvo un

promedio de movilización de 12,17 km/ciclopaseo. El promedio de movilidad de 712 personas agrupadas entre 19 y 54 años de edad fue de 12,75 km/ciclopaseo. Para el grupo de edad comprendido entre 55 y 70 años la distancia promedio fue de 14 km/ciclopaseo. Sin embargo, en este grupo de edad se registraron apenas 33 personas (Tabla 1). Estos datos mostraron que los ciclopaseistas recorrían más de los 9 km de distancia de la ruta. Con respecto a la relación entre edad y distancia recorrida, se encontró que para el grupo de edad de 19 a 54 años el valor de correlación fue muy bajo y no significativo, siendo $r = 0,03$; $p = 0,41$ y $n = 712$. Para el grupo comprendido entre los 4 y 18 años de edad el valor de la correlación es bajo entre edad y distancia recorrida pero la probabilidad de que la distancia recorrida en los Ciclopaseos aumente con la edad es altamente significativa ($r = 0,159$; $p = 0,0007$ y $n = 453$). Para las personas comprendidas entre mayores a 55 años se halló una tendencia positiva y casi significativa de correlación, sugiriendo que en este grupo etario, los individuos de mayor edad recorren mayores distancias ($r = 0,332$, $p = 0,0586$ y $n = 33$).

Las correlaciones entre género y distancia recorrida fueron bajas y no significativas.

3.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos

El primer imaginario estuvo relacionado con la percepción que tienen los quiteños sobre el olor de Quito. En junio y julio del 2003 la mayoría de los encuestados (el 63% de 657 personas; 432 personas encuestadas en junio y 225 en julio) respondió que Quito huele a smog y mal, característica vinculada con la contaminación del aire (Fig. 9). El 11% respondió que la ciudad huele a aire puro, 7% a naturaleza y 8% sentimientos positivos o rico.

Con respecto al color percibido de su ciudad, se observa que el 34% de este grupo de personas ve a Quito como una ciudad azul. El color verde es el segundo más imaginado (16%) y colores como el rojo, amarillo o blanco suman el 23% del total. El gris y el negro

suman el 19% (Fig. 10).

Un análisis más detallado de estos imaginarios tuvo el objetivo de determinar si esa percepción del entorno urbano había cambiado de ciclopaseo a ciclopaseo tanto para el imaginario de olor como para el de color. En los Ciclopaseos de junio y julio el orden de respuestas dadas sobre el olor de Quito es similar para las primeras dos categorías, siendo la categoría de smog la primera, seguida por aire puro. El tercer lugar corresponde a “otros” en junio y “naturaleza” en julio. Asimismo existe un cambio en el orden de la categoría de sentimientos positivos pasando del último puesto en junio al cuarto lugar en julio. En junio el 57% respondió que Quito huele a smog, mientras que en julio el 65% dio la misma respuesta. Para la categoría de aire puro el 10% correspondió a junio y el 12% a julio. El 6% respondió que Quito huele a naturaleza en junio, mientras que en julio el 8% respondió lo mismo (Fig. 11). Los resultados del test de Ji-cuadrado muestran que existió una diferencia significativa en la percepción de la gente sobre el olor de la ciudad entre los dos meses ($Ji\ cuadrado = 29,732$, $p = 0,0001$, $g.l. = 7$).

De la misma manera, la percepción de la gente sobre el color de la ciudad fue significativamente diferente entre los dos meses ($Ji\ cuadrado = 29,706$, $p = 0,0005$, $gl = 9$). En junio y en julio la primera categoría fue azul, obteniendo el 28% y el 36% de las respuestas, respectivamente. La segunda categoría en junio fue el color verde con el 20% de las respuestas, mientras que en julio este color ocupó el quinto lugar con el 8% de las respuestas. El color gris fue la tercera respuesta en junio con el 15%, mientras que en julio este color ocupó el segundo lugar con el 17%. El blanco pasó del cuarto lugar en junio al tercer lugar en julio (11% y 16% del total de las respuestas, respectivamente). Los siguientes colores, aunque difieren en orden, tuvieron una proporción similar y minoritaria en ambos meses: multicolor, rojo, amarillo, negro, azul y otro color, y café. (Fig. 12).

3.1.5. Análisis de aceptabilidad de la bicicleta como medio de transporte

En abril y julio de 2003 se preguntó a 924 personas sobre si Quito debería tener ciclovías o no y por qué. El 99% respondió que sí deberían haber ciclovías y la razón principal para construirlas es la descontaminación del aire (23%, n = 915). El 16% respondió que deben construirse ciclovías para practicar deporte, el 13% para transportarse, el 9% para recreación, 9% para seguridad, 8% para salud y 5% para descongestionar el tránsito vehicular (Fig. 13). En Septiembre se preguntó a 506 personas cuáles serían los beneficios del uso de la bicicleta para la ciudad y el 68% respondió que la descontaminación. El resto se dividió entre descongestión del tráfico, transporte y deporte (Fig. 14).

3.1.6. Análisis de opinión de usuarios del ciclopaseo

Durante los seis primeros Ciclopaseos entre Octubre y Diciembre del 2003 realicé 14 entrevistas a distintos usuarios del ciclopaseo. Por ejemplo, la agregada cultural de la Embajada de Holanda participó en el ciclopaseo de octubre de 2003 y manifestó que espera que aquí en Quito la gente haga como en su país: los niños van al colegio en bicicleta, al igual que los adultos al trabajo o al cine (Anexo IV, Entrevista 1)

Para Hugo Ferro, vocalista del conocido grupo de rock ecuatoriano Cacería de Lagartos, sería ideal que la gente usara la bicicleta o el transporte público para movilizarse, pero desgraciadamente este último es malo y está monopolizado. “Lo que pasa es que la gente utiliza vehículo privado porque el sistema de transporte público es totalmente deficiente. Tú te das cuenta en otros países, en Santiago por ejemplo, la gente no usa carro, usa el metro, en Bogotá es igual, usan el Transmilenio”, opina. (Anexo IV, Entrevista 2).

Otro entrevistado fue Marco Dávila, Coordinador de la Campaña “Vivamos la fiesta en paz”, quien opina que los Ciclopaseos no son solamente un espacio de recreación,

sino de construcción de ciudadanía, de rescate y de enseñar a la juventud quiteña que la ciudad es un espacio no solo para vivir, sino para compartir (Anexo IV, Entrevista 3).

Algunas de las personas entrevistadas llegaron desde el valle con sus hijos y parientes para unirse al ciclopaseo. Este fue el caso de Fausto Echeverría, un arquitecto que vive en Tumbaco, y que estaría dispuesto a circular en bicicleta si hubieran ciclovías en la ciudad. “Quito ha sido devuelto a la gente”, afirmó él (Anexo IV, Entrevista 4).

Para Nelson Vásquez, destacado deportista ecuatoriano en pruebas de resistencia de largo aliento, como el Ironman de Florida, los Ciclopaseos deben realizarse cada quince días. Además es optimista de que los quiteños usaremos la bicicleta frecuentemente. “Algún día lograremos que los estudiantes, obreros, trabajadores diariamente se vayan a sus oficinas y trabajos en bicicleta”. (Anexo IV, Entrevista 5).

Otro ciclopaseísta entrevistado fue Gonzalo Rodríguez quien vive en el Labrador y recorrió todo el ciclopaseo hasta Turubamba con sus dos sobrinas. Él afirma que estaría dispuesto a dejar el auto para movilizarse en bicicleta, por lo menos, dos veces por semana si hubiera ciclovías para ello (Anexo IV, Entrevista 6).

Muchas personas han tenido la oportunidad de conocer distintas partes de la ciudad en bicicleta. Este es el caso de Paúl Valladares, un chico de 24 años quien salió al ciclopaseo en septiembre de 2003 y visitó el centro histórico, el sur y el norte de la ciudad por primera vez en bicicleta (Anexo IV, Entrevista 7).

3.2. Análisis de opinión de instituciones involucradas

Con formato

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

En las entrevistas personales realizadas a altos funcionarios del Municipio de Quito se puede concluir que esta entidad ha comprometido su apoyo económico e institucional al proyecto Ciclopaseos. Para el alcalde de la ciudad, Gral. (r) Paco Moncayo el ciclopaseo

tiene varias cualidades y beneficios que permiten su continuidad (*Paco Moncayo, Alcalde Metropolitano, com. pers.*):

1. Práctica del deporte para evitar el sedentarismo en la ciudadanía
2. Equidad social porque al ir en bicicleta no hay distinción de clases sociales ni económicas
3. Descontaminación del aire
4. Aumento de la autoestima y solidaridad entre los quiteños
5. Los ciudadanos pueden conocer su ciudad desde otra perspectiva
6. Re-conocimiento de varios sectores de la ciudad y acercamiento hacia una realidad urbana que desde el carro no es visible.

Para el Arq. Diego Carrión, director de Gestión para el Desarrollo del Municipio, el proyecto tiene una alta probabilidad de seguir adelante dado que fueron organizaciones de la sociedad civil las que propusieron y avalaron esta propuesta. Según su opinión, este proyecto se ha constituido en una nueva forma de participación ciudadana (*Diego Carrión, com. pers.*).

Agustín Armas, director de Diálogo Social, está a cargo de la difusión del ciclopaseo. Él considera que el ciclopaseo se organizó en un momento y espacio idóneos, ya que la ciudad no contaba con espacios comunitarios de recreación de este tipo.

La Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad ha colaborado conjuntamente con Biciacción para diseñar la ruta, los puntos conflictivos con el tránsito vehicular y el manejo adecuado de los mismos a través de la EMSAT y la Policía Nacional. El Arq. Hidalgo Núñez, director de la Dirección Metropolitana de Transporte, apoya este proyecto porque cree que a futuro las ciclorrutas permanentes pueden ser una alternativa real de transportación (*Hidalgo Núñez, com. pers.*). Otras entidades municipales que han colaborado puntualmente han sido: Patronato San José en la donación de los premios para

el concurso de pintura infantil realizado en el ciclopaseo de junio de 2003 y en marzo de 2004 por el mes de la mujer, y la Fundación Reina de Quito con el reconocimiento a los representantes ecuatorianos en las Olimpiadas Especiales en el ciclopaseo de julio del 2003.

Policía Nacional

En general, el Municipio de Quito y la EMSAT están totalmente comprometidos con apoyar y alentar la ejecución de los Ciclopaseos. No así la Policía Nacional, entidad encargada de brindar seguridad a los ciclistas y controlar el tránsito los días de los Ciclopaseos. El actual jefe provincial de tránsito de Pichincha, Coronel Jorge Pabón todavía está? En general, te sugiero que revises si todas las personas que mencionas en esta sección aun están en sus cargos, si no, lo mejor sería que digas el año en el que los ocupaban, opinó que el Ciclopaseo es una copia mal hecha de la experiencia bogotana porque allá no se cierran avenidas grandes ni se entra al centro histórico. Acá se obstaculiza el tránsito por la ruta donde ha sido diseñado el ciclopaseo. Tampoco está de acuerdo con que los Ciclopaseos se hagan cada quince días pues los reclamos de los conductores van a ser mayores (Jorge Pavón, com. pers.). Los policías encargados del operativo rotan cada mes, lo cual implica que periódicamente se debe invertir tiempo y dinero en su capacitación. Además la rotación implica perder continuidad en la preparación y concientización de los policías frente a las reflexiones que los Ciclopaseos pretenden impulsar en torno a la ciudad, la movilidad y el uso de los espacios públicos.

El coronel Wilson Paredes, comandante de la Unidad de Tránsito, dijo que ha faltado personal para controlar el tráfico en varias esquinas. En una entrevista al Coronel Marco Ortiz, Jefe de Operativo de Tránsito del Ciclopaseo en marzo de 2004, él afirmó que la Policía Nacional está conciente de la función que tiene que realizar y del espíritu

que se tiene que dar. “Vamos a tratar de obtener una ciudad más tranquila, un ambiente más sano”. Afirma que existen grupos de ciudadanos que no están de acuerdo con el ciclopaseo. (Marco Ortiz, com. pers.)

En entrevistas a policías de menor rango se puede observar que hay una conciencia sobre los beneficios de este evento. La Policía Granizo señaló que los Ciclopaseos evitan que los jóvenes vayan por mal camino y favorece a las madres para que sus hijos tengan en qué ocuparse los fines de semana (Policía Granizo, com. pers.).

3.4. Los Ciclopaseos y la prensa nacional escrita

Con formato

Se analizaron 23 artículos de prensa sobre los Ciclopaseos de los principales periódicos del país: El Universo, El Comercio, Diario HOY, Diario La Hora, Últimas Noticias y MetroHoy. Todos los artículos revisados fueron publicados entre abril y diciembre de 2003 en las secciones de Ciudad y/o Comunidad. Ninguno de ellos fue editado en la sección deportiva. Los artículos de prensa de El Comercio, La Hora y Últimas Noticias son los que más fotografías y gráficos adjuntaron al texto.

La mayoría de estas notas informativas sugieren una fuerte acogida y participación masiva de la ciudadanía. Titulares como "8000 ciclistas se tomaron 10 kilómetros de vías de la ciudad", "El ciclopaseo gusta mucho a los quiteños", "Una experiencia para repetir: Bicicletas coparon calles principales", dan cuenta del enorme interés de la ciudadanía y también de varios reporteros capitalinos de cubrir este evento (El Comercio, Diario Hoy, La Hora, 2003). Adicionalmente, el tema más enfatizado y repetido fue la descontaminación del aire de Quito y la seguridad de transitar por calles y avenidas sin temor a ser atropellado por un carro o un bus (Últimas Noticias, Metro Hoy, El Universo, abril 2003).

Por otra parte, el tema más criticado fue las molestias causadas a los conductores en

las intersecciones donde se permitía el tránsito vehicular este-oeste o viceversa. Esto fue evidente en las notas de prensa sacadas en abril y mayo. Posteriormente este problema ya no fue mencionado y más bien se dio más importancia a la asistencia masiva de familias enteras al ciclopaseo. Los personajes más entrevistados fueron el Alcalde Paco Moncayo, a quien destacaron como un asiduo participante de los Ciclopaseos mes a mes, y Diego Puente, presidente de Biciacción, como evaluador de cada evento.

4. Discusión

Gracias a la elaboración de encuestas y su posterior análisis se pudo tener una apreciación bastante clara y concreta sobre la aceptación y uso del ciclopaseo por parte de los ciudadanos. Asimismo, los datos obtenidos permitieron tomar, sobre la marcha, decisiones correctivas para mejorar la calidad de este evento y poder cumplir con el objetivo principal planteado por los organizadores que es “mantener un alto nivel de participación ciudadana y de compromiso de las instancias involucradas y de esa manera garantizar la permanencia en el tiempo de esta actividad que contribuye a humanizar la ciudad, a calmar el tráfico y construir una ciudad basada en lo humano y digno” (Biciacción 2003).

La afluencia masiva de personas de toda condición social, género, edad y lugar de residencia ha convertido al ciclopaseo en un espacio idóneo para compartir con la familia, conocer la ciudad y recuperar los espacios públicos para la gente.

4.1. Encuestas

4.1.1. Caracterización de los encuestados

Las encuestas fueron realizadas en la medida que las personas se acercaban a las mesas de información y, en su mayoría estas personas resultaron ser hombres. Esto sugiere

Con formato

que la presencia de mujeres en los ciclopaseos es menor, lo cual se confirmó con algunas entrevistas y conversaciones informales con mujeres en las cuales ellas aseguraron no saber usar la bicicleta y tener miedo a hacerlo. En junio 2003 observamos una mayor presencia de niños encuestados debido a que ese mes se dedicó el ciclopaseo a este grupo etario por ser el mes de los niños. En esta edición se realizó un concurso de pintura con el auspicio del Patronato San José, Plan Internacional y el Foro de la Niñez en la plaza 24 de Mayo. Igualmente el Consejo Metropolitano para la Niñez y la Infancia, COMPINA, regaló globos a los niños que salían en sus bicicletas. Esto promovió una mayor presencia de esta clase etaria en el evento.

Con respecto al lugar de residencia de la gente que acude a los Ciclopaseos, se observa que los usuarios provienen en iguales proporciones tanto del sur como del norte de la capital denotando un alto interés hacia esta actividad sin importar la residencia o el sector socio-económico. Igualmente se puede afirmar que la accesibilidad al ciclopaseo es igual en ambos extremos de la ciudad y que por cualquiera de ellos u otros puntos a lo largo de la ruta se puede acceder al mismo.

El ciclopaseo ha permitido desarrollar la confianza en los padres de familia para que saquen a sus hijos a pasear en bicicleta. Tanto es así que en cinco Ciclopaseos (desde abril a septiembre del 2003) la participación de menores de edad aumentó en un 10%. Estos resultados demuestran la alta necesidad que tienen los quiteños de realizar actividades familiares deportivas o recreativas sin tener que incurrir en gastos o en desplazamientos largos en vehículos.

4.1.2. Análisis de aceptación y calidad de los Ciclopaseos en los usuarios

El Ciclopaseo tiene características que hacen que las personas vuelvan a utilizarlo. El deporte, la casi nula incurrencia en gastos, la posibilidad de compartir con la

familia y los amigos y el movilizarse en una vía sin autos impulsaron a más del 65% de las personas encuestadas a asistir, por lo menos, dos veces al mismo. Esto evidencia que el índice de repetición fue bastante alto y sugiere una gran aceptación de la ciudadanía hacia este evento.

Otra evidencia de esta aceptación es que más del 75% de los encuestados quiso que se aumente la frecuencia de los Ciclopaseos, ya sea semanal o quincenalmente. Esto probablemente se debe a que el ciclopaseo ha logrado brindar un espacio deportivo, de reencuentro familiar y seguro, que ha incentivado a los quiteños a realizar continuamente esta actividad. Con el análisis de opinión de los ciclopaseístas los organizadores han descubierto que no solo se brinda un espacio para recreación y deporte a la comunidad, sino que además se otorga un entorno para el reencuentro familiar y el re-conocimiento de la ciudad desde un medio de transporte más amigable, y menos contaminante y peligroso. Con los Ciclopaseos se está avanzando hacia el re-conocimiento de una ciudad que para muchos resultaba inhóspita e indiferente. En las encuestas realizadas durante los Ciclopaseos escuchaba a algunos ciudadanos decir que por primera vez conocen el sur o el centro histórico desde otro ángulo, más amable y más humano.

Igualmente, otro valor descubierto durante la investigación es el deseo de seguridad frente a vehículos motorizados. El 21% de 355 encuestados respondió que al ciclopaseo le hace falta control policial y señalización, por lo que sugerí a los organizadores implementar vallas o cintas de seguridad en avenidas y calles de la ruta para apoyar el trabajo de la policía y también reducir la entrada intempestiva de vehículos en la ruta. Para ello, se logró obtener financiamiento de la Corporación Vida para Quito para la construcción de 200 vallas que desde junio de 2004 fueron estrenadas a lo largo de los 20 km del ciclopaseo. Sin duda, esto ha ayudado enormemente en la gestión y control de seguridad por parte de la Policía Nacional, entidad que ha cambiado de actitud y se

muestra más abierta a la realización de este proyecto. Así lo demuestra el testimonio del Crnel. Marco Ortiz, jefe del operativo de seguridad en marzo de 2004, quien en una entrevista afirmó que los Ciclopaseos ayudan a despejar la mente de las personas, a tener un ambiente más limpio y sin ruido. “La Policía Nacional está conciente de la función que tiene que realizar y del espíritu que se tiene que dar. Vamos a tratar de obtener una ciudad más tranquila, un ambiente más sano. Los policías estamos en capacidad de ayudar, el problema es de los usuarios de las vías.” (Marco Ortiz, com. pers.). Igualmente, la Policía Metropolitana a través de Corposeguridad adquirió 30 bicicletas con la asesoría de Biciacción para crear una unidad de vigilancia y seguridad durante días ordinarios en algunos parques y plazas y en la zona azul de Quito (Diego Puento, com. pers.).

Asimismo los recursos destinados a la publicidad y difusión del ciclopaseo fueron replanteados en función de los datos analizados en las encuestas. Las volantes y afiches alcanzaron apenas al 11% de la población encuestada. Viendo estos resultados se decidió hacer un afiche general para los últimos cuatro Ciclopaseos del 2003 y posteriormente para el 2004 se eliminó del presupuesto global la impresión de volantes y afiches. Igualmente, la directiva de la fundación puso más énfasis y esfuerzos en la difusión por radio, prensa escrita e Internet. Al momento cuenta con más de 4 mil direcciones de correo electrónico en sus listas de distribución a las cuales envía el boletín mensual de promoción del Ciclopaseo.

4.1.3. Análisis de movilidad de los ciclopaseistas

La demanda de los ciclopaseistas de una distancia y frecuencia mayores, demostrada en los resultados de las encuestas, obligó a los organizadores a aumentar en dos ocasiones la distancia original de la ruta: de 9,5 km a 14 km en agosto de 2003 y luego a 25 km en octubre de 2003 conectando la Kennedy al norte con Quitumbe al sur de la ciudad (Fig 2).

Considerando que el promedio de movilidad de los ciclopaseístas es de 12 km y que la mitad vive en el norte y la otra mitad vive en el sur, podemos deducir que su desplazamiento cubre casi todo el ciclopaseo lo que significa que los quiteños están atravesando y conociendo gran parte de la ciudad en bicicleta. Los resultados arrojados por el análisis de la relación entre edad y género con distancia recorrida fueron sorprendentes y, a la vez, alentadores para los organizadores de este evento. Inicialmente se pensó que la distancia recorrida por los ciclopaseístas iba a aumentar con la edad, pero los resultados mostraron que no es así. Ni la edad ni el género influyeron significativamente en la distancia recorrida durante el ciclopaseo pero tus pruebas de Ji cuadrado fueron significativas, creo que deberías replantear este punto. Esto sugiere que el ciclopaseo es una ruta apta para estados físicos y edades de todo tipo. Hay personas muy jóvenes que van desde el norte hasta el sur y regresan a sus hogares en bicicleta, al igual que personas de la tercera edad (Anexo IV, Entrevistas 4 y 7). Esto ha permitido que el reencuentro de los quiteños no sólo sea interbarrial, sino intergenérico e intergeneracional.

Por otra parte, el ciclopaseo ha permitido que la gente descubra la eficiencia de la bicicleta, no sólo durante un fin de semana, sino entre semana. Para distancias de hasta cinco kilómetros la bicicleta se muestra como el medio de transporte más rápido en los desplazamientos urbanos de puerta a puerta. Los ciclistas necesitan muy poco tiempo de acceso a sus bicicletas y se ven menos afectados por la congestión del tráfico que el resto de vehículos. Además, en condiciones adecuadas, pueden desarrollar velocidades considerables en trayectos urbanos cotidianos. Así, en mediciones realizadas en diversas vías para bicicletas holandesas, la velocidad media de paso fue de 19 km/h (Sáenz, 1999).

4.1.4. Análisis sobre Imaginarios urbanos

En este grupo de preguntas se utilizó el concepto de “imaginarios urbanos” que son

imágenes que se quedan grabadas en la memoria de la gente y que nos dan cuenta de la realidad que vivimos y de las representaciones que las personas hacen de su entorno concreto (Silva, 1992). En el estudio sobre los imaginarios de Quito efectuado por Ganchala (2002) se realizaron 153 encuestas, que incluían a niños, jóvenes, adultos y ancianos, los mismos que estaban dentro de la categoría de estudiantes, choferes públicos y privados, comerciantes, amas de casa, profesionales y jubilados. Los lugares de las encuestas fueron escuelas, colegios, universidades, oficinas, el bus, la calle, el parque, la mecánica y la casa. En dicho estudio el 80% de los encuestados respondió que Quito huele a smog. En contraste cuatro años después, durante el ciclopaseo, el 63% respondió que Quito huele smog. Aunque la diferencia es de 20% en el imaginario de las personas sobre el olor de la ciudad, la tendencia sigue siendo bastante alta demostrando una percepción real de los quiteños sobre la calidad del aire de su ciudad. El humo que botan los automóviles y buses de la ciudad todavía está presente en el imaginario de los quiteños. No así en cuanto al color. Aquí la diferencia es bastante significativa comparando los resultados de Ganchala (2002), los cuales revelan que el 57% de los encuestados veía a Quito de color gris, mientras que en el ciclopaseo esta percepción fue del 15%. El color azul fue el que más porcentaje tuvo, denotando una estrecha vinculación entre el cielo despejado durante el ciclopaseo y la respuesta dada. En el estudio anterior ambos imaginarios, olor y color, tuvieron una relación directa, smog = gris. Pero la actual investigación sugiere que aunque los quiteños siguen percibiendo a su ciudad como contaminada, durante el ciclopaseo su percepción del entorno urbano cambia, posiblemente porque el humo de los autos no es tan visible como entre semana. Hay que tomar en cuenta que el estudio anterior fue realizado en zonas contaminadas en días ordinarios laborables y no en las circunstancias que ofrece el ciclopaseo.

El análisis de los imaginarios de junio y julio 2003 sugiere que la percepción del

entorno urbano cambió de un ciclopaseo a otro, aunque los cambios no necesariamente reflejaron un cambio positivo en el imaginario como resultado del ciclopaseo. En junio del 2003, el 57% de las personas encuestadas respondió que Quito huele a smog y en julio de ese mismo año el 65% respondió lo mismo. La variación esperada era que de un ciclopaseo a otro este porcentaje disminuyera, el incremento en el porcentaje tal vez se debió a una mayor sensibilidad y observación del entorno urbano que los ciclopaseístas hacen a medida que conocen más su ciudad. Otros imaginarios que refieren a olores más agradables y limpios (naturaleza, sentimientos positivos) tuvieron porcentajes ligeramente mayores en el mes de julio. La razón puede ser la misma que antes: los quiteños con los Ciclopaseos hemos aprendido a ser más observadores y conocedores de nuestra ciudad ya que la relación espacial es más estrecha.

En contraste, en el imaginario del color la tendencia fue la esperada: el porcentaje de preferencia para el color azul que refiere al cielo quiteño libre de humo aumentó de 28% en junio a 36% en julio, posiblemente porque la gente se sintió más identificada con ese color en ese mes de inicio del verano. El gris se mantuvo en un porcentaje similar (15 – 17%) y no aumentó, posiblemente porque durante el ciclopaseo las vías están libres de automóviles. El color blanco pasó de un cuarto puesto en junio a un tercer puesto y con un mayor porcentaje en julio tal vez porque los quiteños pusieron más atención en los colores de las casas del Centro Histórico donde hay mayor predominancia de este color.

4.2. Instituciones involucradas en la ejecución del ciclopaseo

Desde 1996 el Grupo de Jóvenes de Acción Ecológica había presentado el proyecto de ciclovías para la ciudad a los alcaldes de turno. El escepticismo y el poco convencimiento de las autoridades negaban a cada paso la integración de la bicicleta como parte del sistema de transporte en Quito. Hoy este grupo de jóvenes integrados como

Con formato

Biciacción, conjuntamente con otras organizaciones de la sociedad civil, han logrado convencer a la actual administración de que la bicicleta puede ser una forma alternativa de humanizar a la ciudad, de transportarse y de recrearse.

El Municipio capitalino apoyó desde sus comienzos esta propuesta, con Diego Carrión, director de Gestión para el Desarrollo, a la cabeza. Fueron co-auspiciantes del seminario - taller "Ciclovías para Quito" realizado en febrero del 2003 y posteriormente se involucraron activamente en el proyecto. Diálogo Social, la Dirección Metropolitana de Transporte, la EMSAT, la Administración Sur Eloy Alfaro, la Administración Zona Centro, el Programa de Peatonización del Centro Histórico, el Patronato San José son algunas de las entidades que apoyaron desde sus inicios a los Ciclopaseos. Inclusive en el imaginario de los quiteños está presente el Municipio como la entidad que organiza y ejecuta los Ciclopaseos. El domingo 21 de Diciembre del 2003 durante la entrega de una ciclovía para la ciudad en el parque Itchimbía, el Alcalde Paco Moncayo firmó un convenio con Biciacción para garantizar la permanencia de esta actividad por seis años más, y recalcó: "No es cuestión del alcalde de turno, sino que es algo que nace de la sociedad y es ella la que reclama estos espacios." En esa oportunidad, Biciacción reveló al Municipio la gran aceptación de los quiteños hacia la implementación de ciclovías permanentes, según los resultados de las encuestas. Actualmente esta entidad está construyendo ciclovías para la recreación ciudadana y tiene planificado agregar estas rutas dentro del sistema vial de transporte.

La Policía Nacional ha sido desde el principio un ente con el que se ha tenido que ir negociando y gestionando su participación poco a poco. En los primeros Ciclopaseos su posición era de recorte de la distancia de la ruta y de menor participación de su personal. El coronel Wilson Paredes, encargado del operativo durante los Ciclopaseos planteó en mayo del 2003 que debía revisarse la ruta. "Hubo molestias de los conductores". No obstante,

dijo que eso se analizaría entre los participantes del comité de gestión. "Nosotros solicitaremos que sea más corto" (El Comercio, Mayo 2003). Luis Cadena, anterior jefe provincial de Tránsito, señaló que no se presentaron novedades durante el trayecto. Sin embargo, no compartió la idea de realizar Ciclopaseos cada semana porque esto demandaría mayor esfuerzo de la Policía tomando en cuenta que los fines de semana los uniformados deben asistir a otros actos públicos como el fútbol (La Hora, abril 2003).

Ahora el compromiso de la Policía Nacional es mayor dada la gran participación de los quiteños y debido también a la concientización y convencimiento de los altos mandos acerca de los beneficios y oportunidades que el proyecto ofrece. Gracias a la dotación de vallas, su labor ha sido facilitada en algunas zonas de la ruta que presentaban dificultades en el tráfico vehicular.

4.3. Los Ciclopaseos y la prensa nacional escrita

La acogida de la prensa escrita ha sido bastante alta y ha reflejado con bastante amplitud lo que significa el Ciclopaseo. El publicar testimonios e historias de los ciclopaseístas acerca más al lector hacia las vivencias y experiencias que se pueden tener durante el recorrido. Igualmente, la cobertura ha fortalecido el compromiso del Municipio capitalino hacia este proyecto, y también de la Policía Nacional, inicialmente un actor renuente a los cambios en el manejo y control del tránsito vehicular, pero que ahora se demuestra más abierto hacia los Ciclopaseos. Con la publicación del periódico de Biciacción en febrero de 2004 se llenó el vacío que la prensa tenía frente a otras opiniones y temas vinculados. Entrevistas a diversos personajes reflexionando sobre la ciudad, una sección para denuncias sobre abusos por parte de conductores o invasión de espacios públicos, cartas al editor, acontecimientos y anécdotas fuera y dentro del ciclopaseo son algunas de las secciones de este periódico, que ahora circula como un suplemento especial

Con formato

de El Comercio el día del Ciclopaseo, que han permitido abarcar varias inquietudes y opiniones de miembros de Biciacción y de la ciudadanía en general.

5. Conclusiones

Los Ciclopaseos: un hábito y una necesidad para los ciudadanos

Con formato

Pocas veces se ha visto en Quito un fenómeno de socialización de la ciudad en el cual los actores son los mismos ciudadanos y no los carros y buses que agreden y contaminan a diario el espacio público. Miles de personas comparten, durante seis horas y a lo largo de 24 km., la experiencia de redescubrir ese Quito, cotidianamente oculto al ojo del ciudadano urbano común. Los Ciclopaseos han permitido romper varios mitos en los quiteños. Se creía que Quito no era una ciudad para ir en bicicleta por sus subidas y bajadas, que no había muchas bicicletas ni usuarios para sacarlas, que ir en bici es de pobres, que no sirve para transportarse, pero ahora vemos que no es así (Miguel Ramos, com. pers.). Con los Ciclopaseos se ha creado una nueva forma de participación ciudadana. Es vital que los quiteños y quiteñas sientan la necesidad de reclamar y usar el espacio público (calles, avenidas, aceras, parques) en los cuales puedan salir con sus familias sin depender de su automóvil, sino optando por integrarse a la ciudad de una manera más amigable con el ambiente, más humana con la gente y más sensible con su entorno urbano

La idea del ciclopaseo es integrar a actores, a veces antagónicos, para generar un consenso en la gestión urbana y en las soluciones de problemas generados por los automóviles (Biciacción, 2003).

Ciclovías, una realidad

Con formato

El Municipio de Quito observando la gran acogida de los quiteños a salir en bicicleta y a la demanda cada vez mayor de espacios seguros para transportarse en este

medio, inició la construcción de varias ciclorutas dentro de la ciudad y sus alrededores. La primera cicloruta va por la Av. Amazonas desde el Parque la Carolina hasta el Parque del Ejido. El objetivo es unir esta primera ciclovia con el Terminal Norte del Trolebús para que los ciudadanos puedan dejar sus bicicletas allí y desplazarse en el trolebús hasta sus lugares de trabajo y/o de estudios. La otra ciclovia va por el parque lineal del Machángara en la zona centro – sur de Quito.

El alcalde Paco Moncayo en una entrevista realizada en mayo del 2003 así lo confirma: "Hoy estamos en la construcción de ciclorutas: ya tenemos construida una en el Parque Itchimbía. Estamos construyendo otra a lo largo del río Machángara; está en planes la cicloruta a lo largo de la Av. Simón Bolívar desde Tambillo hasta Calderón y otra desde Cumbayá hasta el Quinche, de modo que haya muchas alternativas de ejercitarse, divertirse, moverse y compartir." (Paco Moncayo, com. pers.)

Parqueaderos para bicicletas en instituciones públicas y privadas, rampas de acceso y cambios ejecutados en las avenidas por el Municipio en el último semestre, demuestran que se está incorporando el tema de la bicicleta como una alternativa de transportación y recreación en la ciudad.

Un convenio y un premio avalan la acogida de esta propuesta ciudadana

El segundo ciclopaseo realizado el 25 de Mayo del 2003 contó con la presencia del Alcalde de Bogotá, Antanas Mockus, reconocido por sus obras a favor de la transportación urbana sustentable, especialmente, del uso de la bicicleta. Durante este día, los burgomaestres de Quito y Bogotá firmaron un Acuerdo de Cooperación en materia de movilidad alternativa y sostenible, el cual establece un programa de asesoría técnica para la construcción de ciclorutas y el intercambio de experiencias entre técnicos de ambos municipios.

Con formato

El éxito de esta propuesta también fue reconocido por otros sectores de la sociedad civil, como el Club Rotarios de Quito, que en octubre del 2003 otorgó el premio Rotary Quito Metropolitano a Biciacción por considerar a los Ciclopaseos integrados como el mejor proyecto de ese año para el bienestar y desarrollo de la ciudad.

En definitiva, este proyecto ha permitido dar un papel a la bicicleta en la ciudad. En relación con las cualidades de esta como medio de transporte, es útil recordar comparativamente los parámetros que hoy la revalorizan en el contexto de las crisis ambientales, económicas y sociales que reclaman un cambio de rumbo en el sistema de transportes urbano. Sin embargo, no basta con delimitar el radio de acción de la bicicleta, su utilidad teórica o sus consecuencias saludables, sino que hace falta también desvelar los elementos del contexto urbano que dificultan la extensión de este medio de transporte o los obstáculos culturales que se oponen a la normalización de su presencia (Sanz, 1999).

Paralelamente, se tiene que ir construyendo y pensando una ciudad para los niños porque al hacerlo se irá pensando en todos. Si los niños pueden participar en el proyecto de ciudad, la sentirán suya, hoy como niños, mañana como adultos, dispuestos a cuidarla y defenderla.

6. Recomendaciones

Los alcances de este proyecto han sido reconocidos por varios sectores sociales. Instituciones públicas y privadas, ONGs, medios de comunicación y la ciudadanía en general avalan y apoyan esta iniciativa porque han visto que no sólo fue pensada para descontaminar la ciudad o para deporte, sino que además han surgido a lo largo de estos 18 meses de ejecución otros valores que han sobrepasado las expectativas de los organizadores. La unión familiar, el re-conocimiento de la ciudad, la recuperación de los espacios públicos, son algunos de los beneficios visibles de esta propuesta. Sin embargo,

Biciacción debe tomar en cuenta algunos escollos que se han presentado a lo largo de este año y medio de Ciclopaseos, para mejorar su calidad y, sobretodo, sacar provecho de las múltiples facetas que se están abriendo conforme avanza la participación ciudadana y de empresas privadas y públicas. A continuación se recomienda a la fundación tomar en cuenta los siguientes puntos para mejorar la calidad y aceptación del proyecto.

1. Debido a una menor participación femenina en el ciclopaseo, se recomienda que dentro de los objetivos del ciclopaseo se incluya la promoción del uso de la bicicleta en otros grupos sociales que por diferentes circunstancias han estado relegados a un segundo plano en la recuperación y uso de los espacios públicos, entre ellos, las mujeres. Se sugiere que se organicen cursos de aprendizaje de manejo de bicicletas dedicado a mujeres y madres de familia.
2. Aumentar la frecuencia de los Ciclopaseos dada la alta demanda que los quiteños han demostrado a lo largo de este año y medio que ha durado esta actividad, a por lo menos, dos veces al mes, y seguir evaluando la participación de la gente. El ideal es apuntar a que el ciclopaseo se realice cada semana como en la ciudad de Bogotá donde participan alrededor de dos millones de personas en las llamadas ciclovías, actividad similar a los Ciclopaseos (García, 2001).
3. Aumentar la distancia del Ciclopaseo para integrar el sector de Carcelén al norte de la ciudad de manera que esta ruta libre de vehículos atraviese la mayor parte de la ciudad uniando otros sectores populares que han demostrado su presencia masiva a este evento.
4. Dar seguimiento a la aceptación de la bicicleta como un medio de transporte o sólo deporte en la ciudadanía y así saber si las ciclovías que actualmente están en construcción serán utilizadas masivamente. Una campaña de promoción de la bicicleta no solo durante el ciclopaseo, sino permanentemente apuntando sus

beneficios tanto para la salud como para el medio ambiente pueden motivar a la ciudadanía para que la utilice con más frecuencia.

5. Mayor número de monitores uniformados en la ruta para fortalecer la seguridad y el apoyo logístico, esto igualmente servirá para dar mayor presencia a Biciacción como entidad organizadora.
6. Paralelamente, informar durante el ciclopaseo sobre la existencia de este sistema de rutas alternas a las vías convencionales y también realizar intensivamente campañas de sensibilización a los conductores para respetar a los ciclistas e incitarles a manejar la bicicleta, por lo menos, una vez al mes durante el ciclopaseo. Es necesario, además, dar a conocer a la gente sobre los beneficios de usar la bicicleta y no el automóvil. Podrían ponerse pancartas o banners publicitarios a lo largo de la ruta que indiquen por ejemplo: “150.000 personas en 15 Ciclopaseos...nuestra meta es el millón!”, “Una bici más = un auto menos”, “Bicivilízate, deja tu carro en el garaje”, “Por un Quito libre de contaminación”. Este tipo de mensajes podrían ser el inicio del lanzamiento de la campaña del Día Sin Carro, proyecto que ha tenido gran acogida en otras ciudades del mundo como Bogotá, Sao Paulo o Londres (World Carfree Day, 2005).
7. Iniciar programas de sensibilización a los policías sobre el proyecto para que se comprometan más. Si este programa se hace con todos los policías de la ciudad, se evitará cualquier eventual problema causado por la rotación mensual del personal.
8. Buscar auspicios de empresas privadas para conseguir refrigerios para el personal policial que pasa durante 6 horas seguidas controlando el tráfico. Esta medida podría constituir una motivación para los señores policías y también un reconocimiento de su extenuante labor bajo el sol ardiente de la mañana y sujetos a la presión de los conductores apurados en las intersecciones.

9. Tener un mayor acercamiento con otros medios de comunicación, no solo nacionales, sino extranjeros, y también con los periodistas deportivos, quienes han tenido poco interés en sacar notas sobre los Ciclopaseos. La página web de Biciacción puede ser una herramienta muy útil para difundir este proyecto y otros. Por ejemplo, se puede sacar cada mes los boletines de prensa en la web o tener una base de datos que sea de uso preferencial para la prensa. Igualmente, el aumento y actualización de las listas de distribución constituye una forma eficaz para llegar masivamente a ciudadanos que prefieren optar por este medio electrónico para recibir información.
10. En el marco del Acuerdo de Cooperación entre Quito y Bogotá en materia de movilidad y transporte alternativo la organización de intercambios de experiencias, foros y seminarios en ambas ciudades podrían ser un impulso importante para que el Municipio inicie de manera decidida la construcción de una red de ciclovías que vinculen sectores residenciales con los sectores comerciales de la ciudad e integrando el Sistema Actual de transporte integrado (Trolebús, Ecovía y MetroQuito).

Referencias

- Acción Ecológica, *"Tomarse las Calles es el Reto"*, Alerta Verde No. 41, Quito, Marzo 1997.
- Biciacción. *"Proyecto Fortalecimiento de los Ciclopaseos mensuales integrados en el distrito metropolitano de quito"*. Quito, noviembre 2003.
- Centro de Investigaciones CIUDAD y Biciacción, *"Ciclovías para Quito"*, Quito, Febrero 2003.
- Díaz de Rada, Vidal. *Técnicas de Análisis Multivariante para investigación social y comercial*. Madrid: Ra-Ma, 2002. 10 de Noviembre de 2004. [<www.unavarra.es/personal/vidaldiaz/pdf/tipos_encuestas.PDF>](http://www.unavarra.es/personal/vidaldiaz/pdf/tipos_encuestas.PDF)
- Blanco y Negro (Julio 2001) *"El Negocio de la Contaminación."*: 3 Págs. Diario HOY. 29 Octubre 2004 [<www.hoy.com.ec/suplemen/blan143/byn.htm >](http://www.hoy.com.ec/suplemen/blan143/byn.htm).
- Etienne, H. y O. Figueroa. *"Transporte y servicios urbanos en América Latina"*. Ciudad, Quito, 1985.
- Fundación Natura y Municipio Metropolitano de Quito. *"Incidencia de enfermedades respiratorias altas en niños escolares de Quito, según áreas de contaminación atmosférica"*. Proyecto Calidad del Aire en Quito. Ecuador, 2001.
- Fundación Natura y Municipio Metropolitano de Quito. *"Incremento de enfermedades respiratorias en escolares de Quito por contaminación atmosférica de origen vehicular."* Proyecto Calidad del Aire en Quito. Ecuador, 2001.
- Ganchala, X. *"La violencia y la contaminación en el transporte urbano de Quito: comportamientos culturales."* Tesis, Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Politécnica Salesiana de Quito, Quito, 2002.
- García, I. *"En el reino de lo ciclovía"*. Tierramérica (2001). 10 Diciembre 2004. [<www.tierramerica.net/2001/0624/articulo.shtml>](http://www.tierramerica.net/2001/0624/articulo.shtml).
- Jurado, J. *"Contaminación del Aire en Quito."* Documento no publicado. Quito, 2001.

Jurado, J. y D. Southgate. *Dealing with air pollution in Latin America: the case of Quito, Ecuador*, Environment and Development Economics, Volumen 4, Parte 3. Julio 1999. pp375-388.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad. *“Plan Maestro de Transporte”*. Quito, mayo 2002.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito. CORPAIRE. *“Índice Quiteño de Calidad del Aire, IQCA.”* REMMAQ, Quito, Enero 2004.

“Población y Viviendas del Distrito Metropolitano de Quito por grupos de edad y sexo según parroquias y administraciones zonales”. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 30 Oct. 2004. <www4.quito.gov.ec/pob_dmq2001.htm>.

Puente, D. *“Los vicios circulosos, una propuesta para trascender la era petrolera”*. Memorias de la Cumbre Velo-City, Barcelona, 1997.

Oviedo, J. *“Transporte, contaminación y salud: ¿Por qué es necesario mejorar la calidad del aire de Quito?”*, CRCV, Corporación de Revisión y Control Vehicular. Documento no publicado, Quito, 2004.

Sanz A., R. Pérez y T. Fernández. *“La bicicleta en la ciudad: Manual de Políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte”*, 1era reimp. Ministerio de Fomento. Madrid. 1999.

Silva, A. *Imaginarios Urbanos*. Bogotá y Sao Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina. Tercer Mundo Editores. 2a. edición. Bogotá, 1992.

World Carfree Network. *“World Carfree Day”* (1998) 30 de Enero 2005. <<http://www.worldcarfree.net/wcfd/>>

Artículos revisados de los periódicos nacionales:

“Las bicicletas integraron a la capital” *EL COMERCIO* 28 Abril. 2003: A10.

“El 25 de mayo se hará el segundo ciclopaseo” *EL COMERCIO* 2 de mayo. 2003: A8

“Quito fue paraíso para ciclistas por 4 horas” *EL UNIVERSO* 28 de abril. 2003

Con formato

“En Quito se impulsa ejercicio en las calles” *EL UNIVERSO* 26 de abril. 2003: B8

“El ciclopaseo gusta mucho a los quiteños” *DIARIO HOY* 28 de abril. 2003

“El próximo ciclopaseo se realizara el 25 de mayo” *DIARIO HOY* 29 de abril. 2003: A1

“Los Ciclopaseos en la capital” La Columna del Alcalde *DIARIO HOY* 5 de mayo. 2003

“Una experiencia para repetir: Bicicletas coparon calles principales”. *LA HORA* 28 de abril. 2003: A4

“Hoy desde la Carolina hasta Tribuna del Sur” *LA HORA*. 27 de abril. 2003: A1

“Los Ciclopaseos con mucha gente ayer” *METRO HOY* 28 de abril. 2003: A1

“El domingo, únase al ciclopaseo” *ÚLTIMAS NOTICIAS* 25 de abril. 2003: A7

“Quito, paseo casa adentro” *ULTIMAS NOTICIAS* 28 de abril del 2003: A1

Fotos:

CD- ROM: Archivo Fotográfico Biciacción

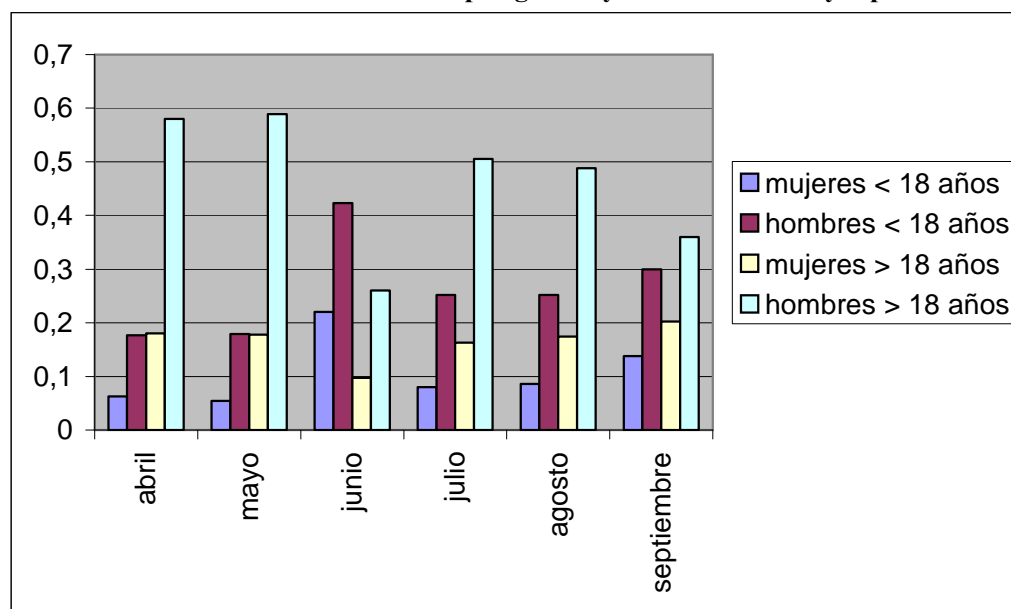
ANEXO I. FIGURAS Y TABLAS**TABLAS**

Con formato

Tabla 1. Promedio de distancia recorrida por grupos de edad

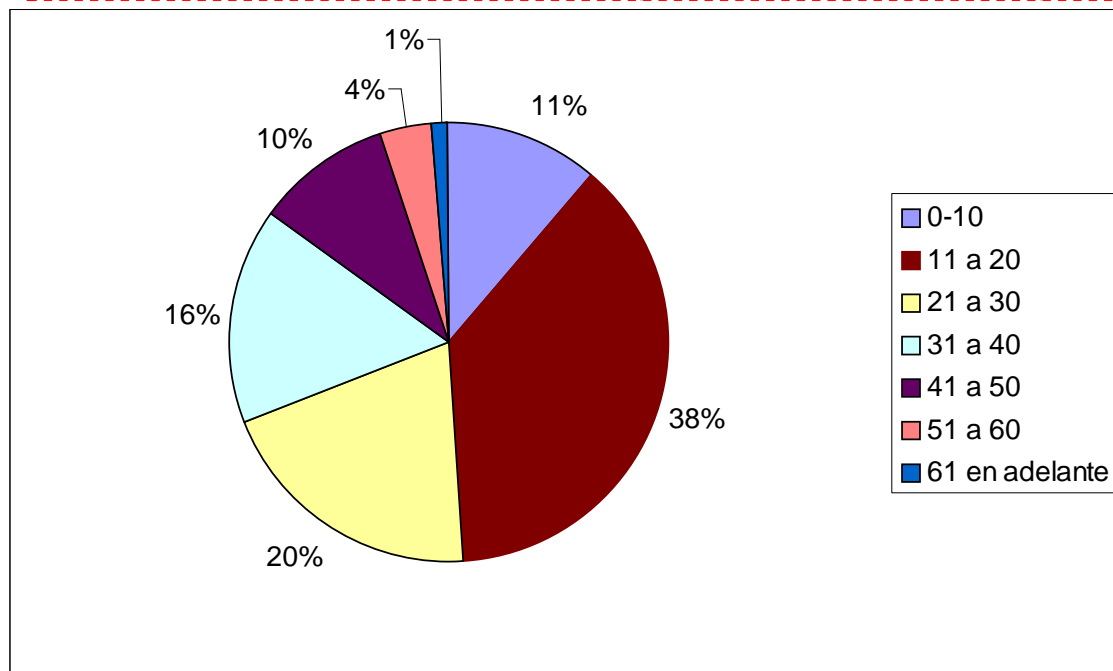
	# encuestados	distancia mín. (km)	distancia máx. (km)	promedio en km	desv. típ.
19 - 54 años	712	1	53	12,75	7,06
4 - 18 años	453	1	55,6	12,17	6,49
55 - 70 años	33	2	44	14,82	11,25

Figura 1. Clasificación de los encuestados por género y edad entre abril y septiembre de 2003



n = 2666

Figura 2. Grupos de Edad de los encuestados en septiembre de 2003 (hombres y mujeres)

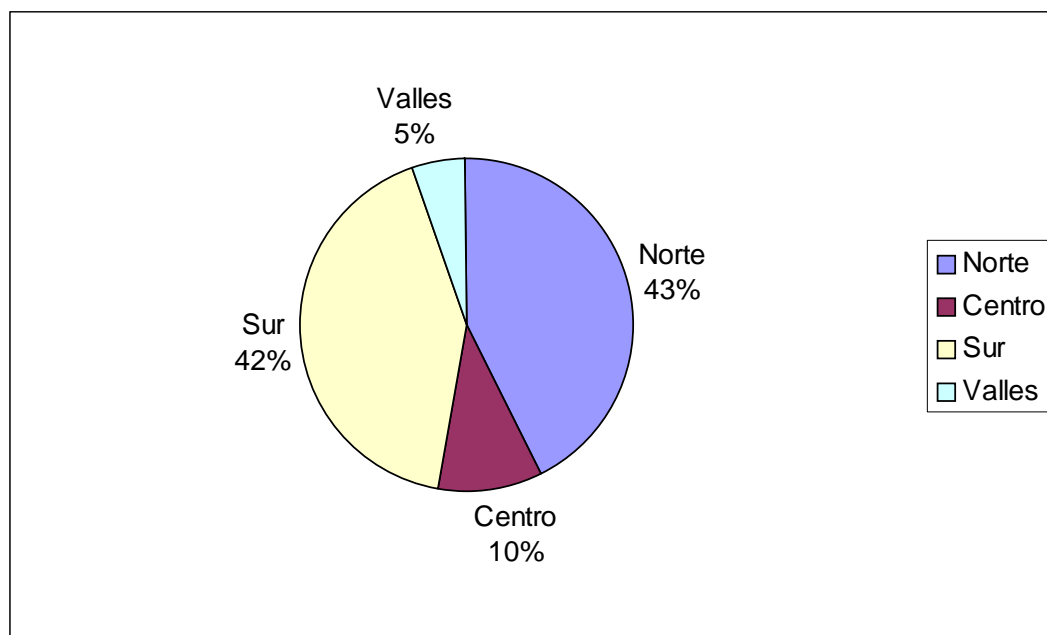


n = 506

Con formato

Figura 3. Distribución de los ciclopaseistas por sectores donde residen

Con formato



n = 1237

Figura 4. Número de Ciclopaseos asistidos según encuestas de Agosto de 2003

Con formato

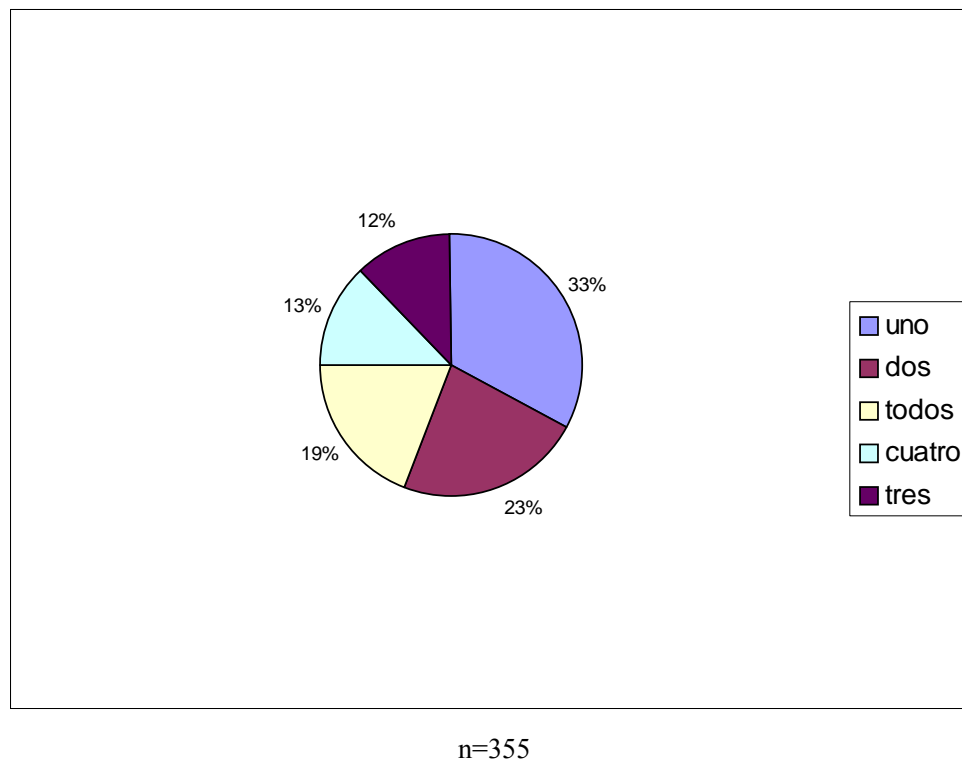


Figura 5. Frecuencia deseada de los Ciclopaseos según encuestas de abril y mayo 2003

Con formato

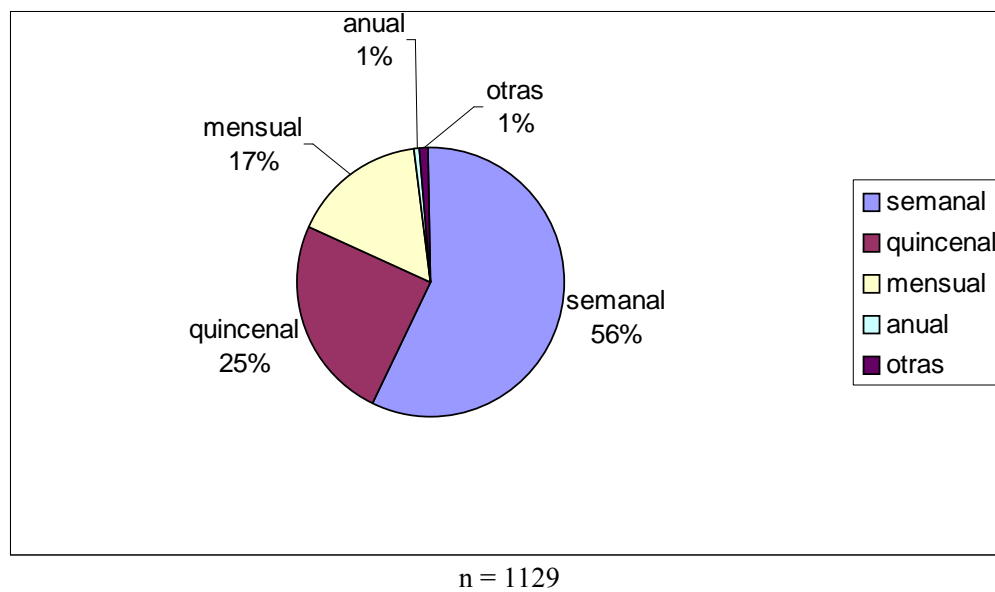
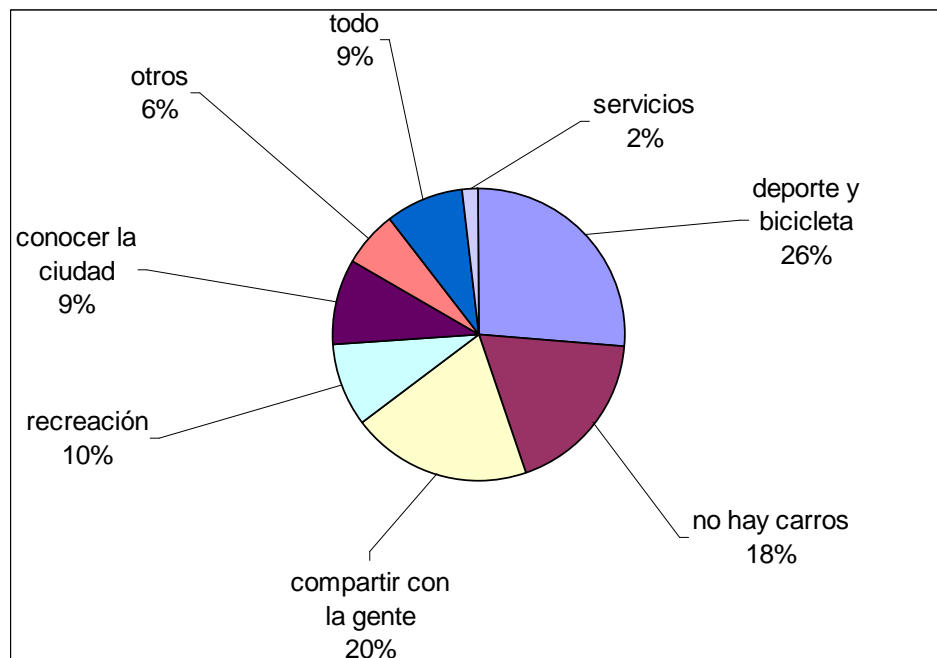


Figura 6. Preferencia de actividades/ servicios del ciclopaseo durante junio y julio 2003

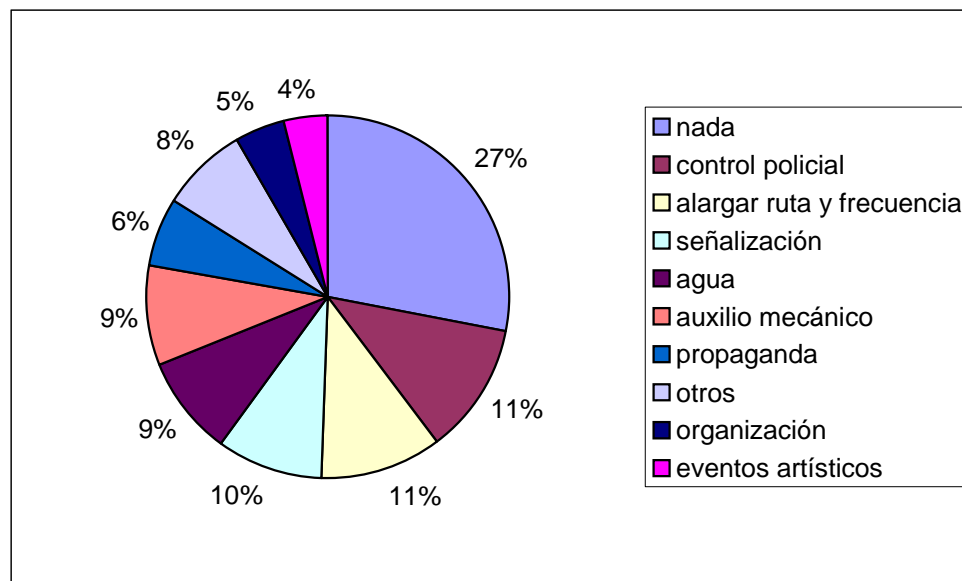
Con formato



n = 656

Figura 7. Respuestas de la gente acerca de lo que le falta al ciclopaseo en agosto, 2003

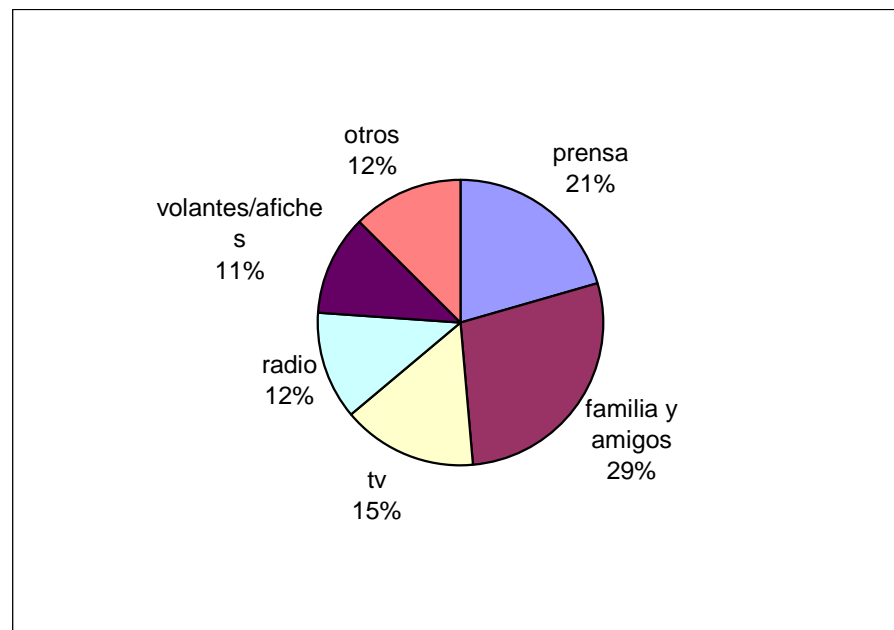
Con formato



n = 355

Figura 8. Medio por el cual la gente se enteró del ciclopaseo (agosto y septiembre 2003)

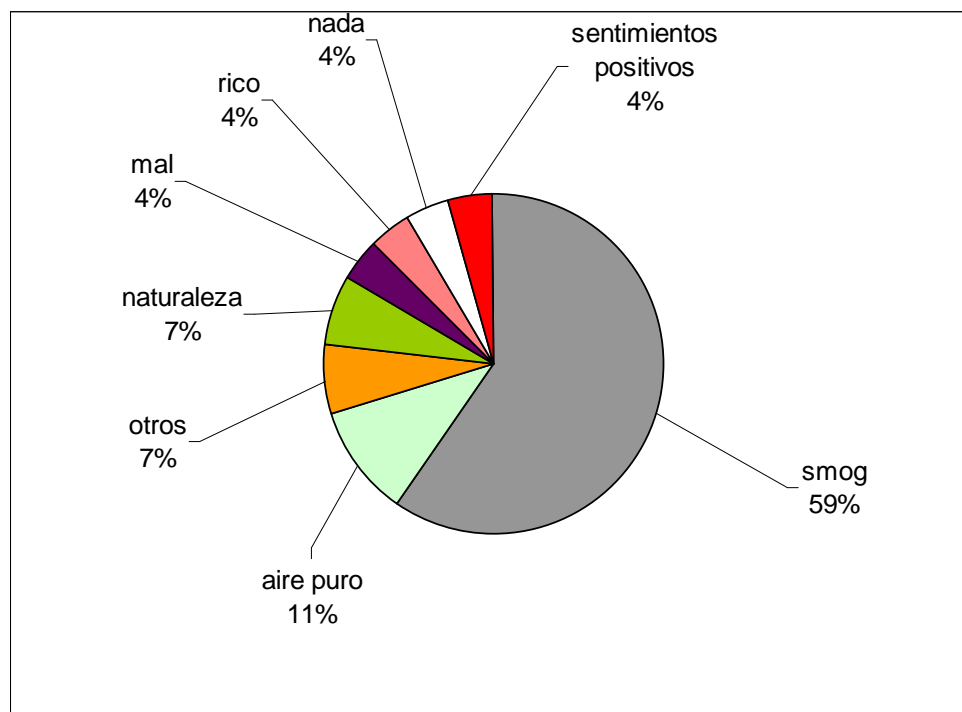
Con formato



n = 889

Figura 9. Imaginario Urbano sobre el olor de Quito. Junio y Julio 2003 combinados

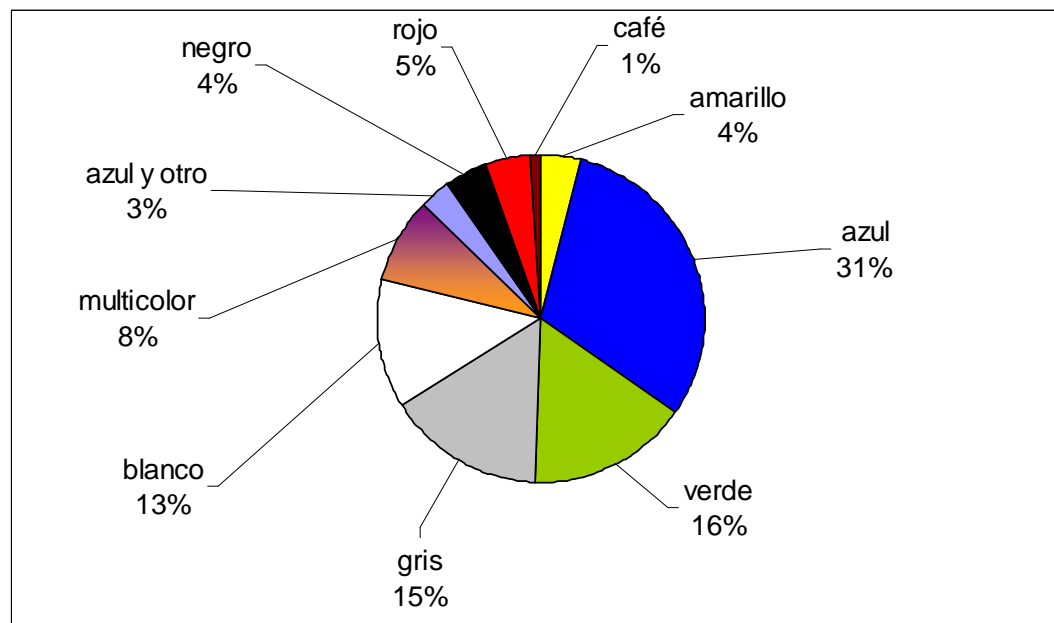
Con formato



n = 657

Figura 10. Imaginario Urbano sobre el color de Quito – Junio y Julio 2003

Con formato



n = 655

Figura 11. Comparación del Imaginario urbano del olor de Quito entre junio y julio de 2003

Con formato

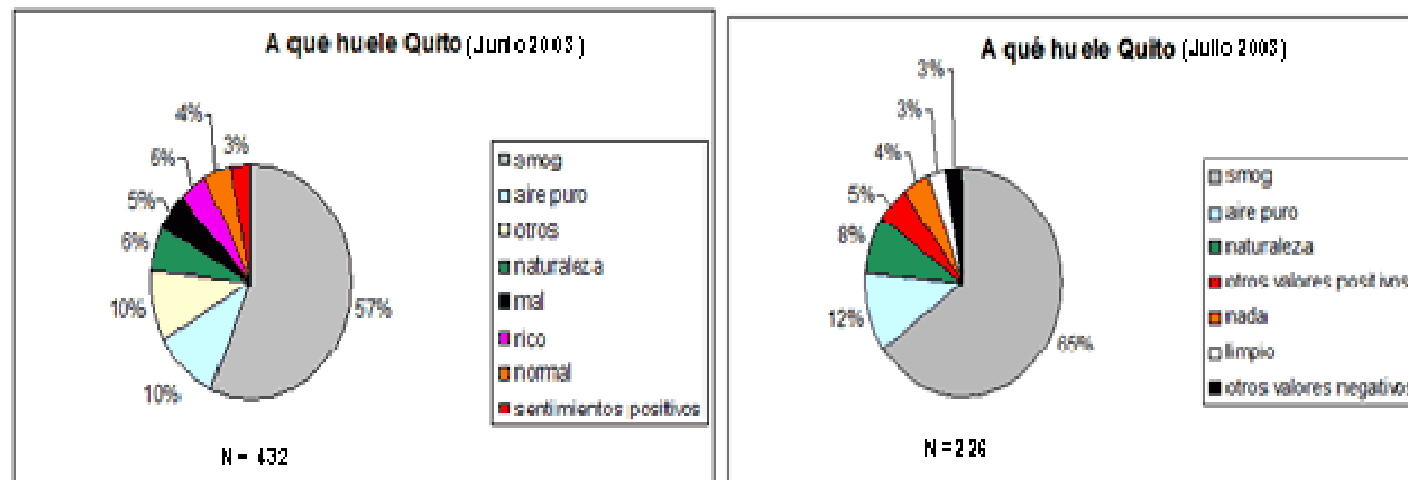


Figura 12. Comparación del Imaginario urbano del color entre junio y julio de 2003

Con formato

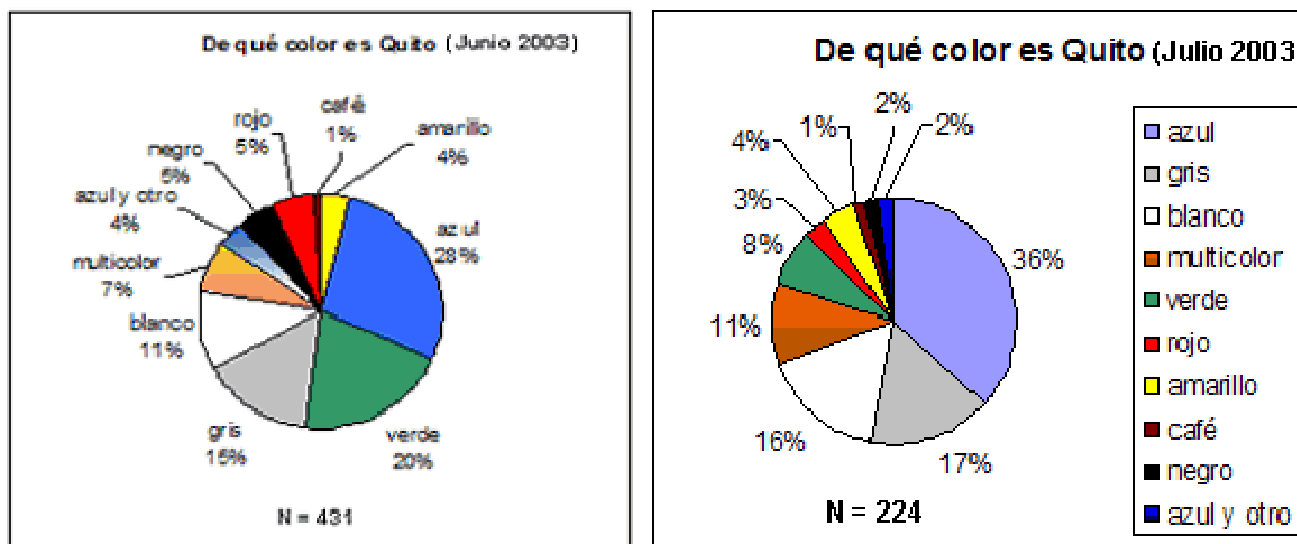
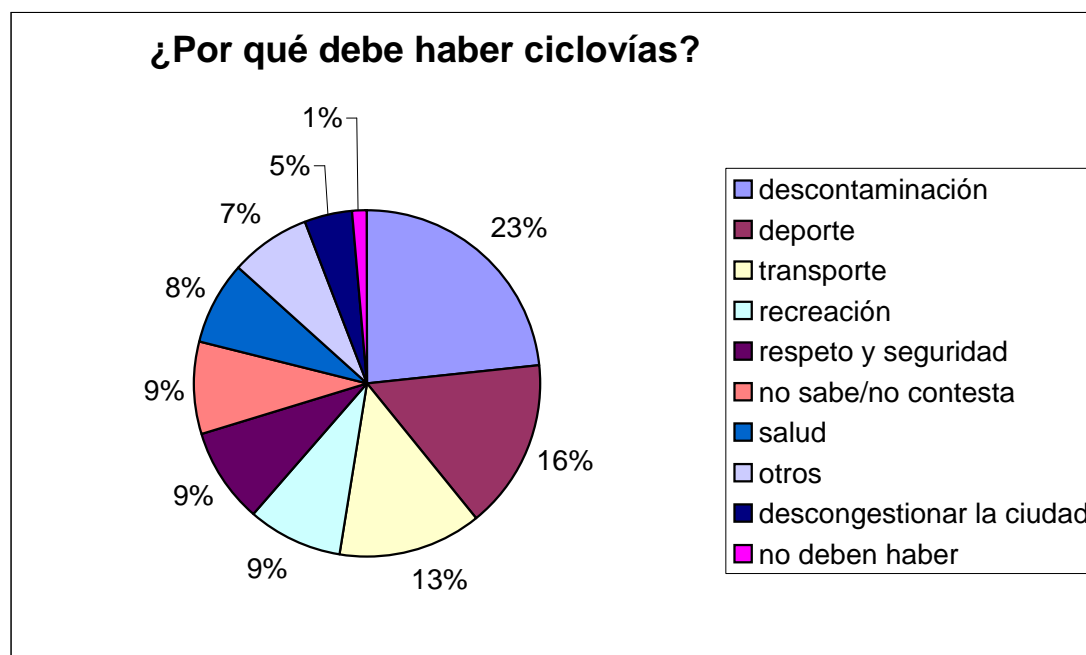


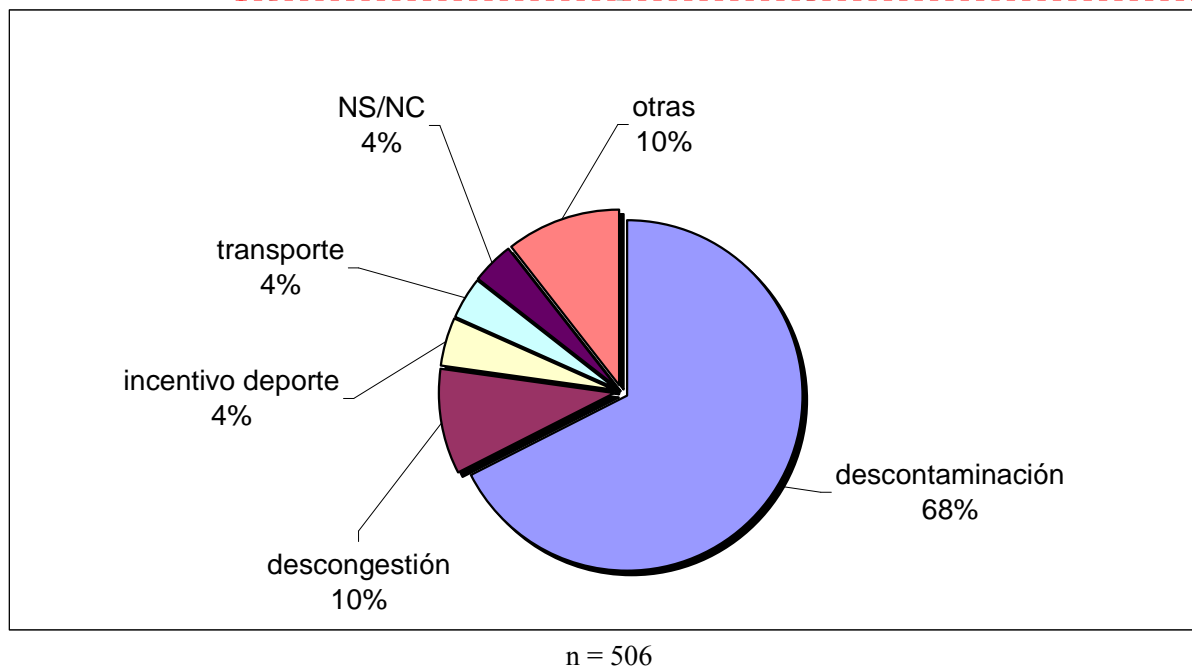
Figura 13. Principales motivos para que se construyan ciclovías en Quito- Abril y Julio de 2003

Con formato



n = 924

Figura 14. Beneficios de la bici para Quito – Septiembre 2003

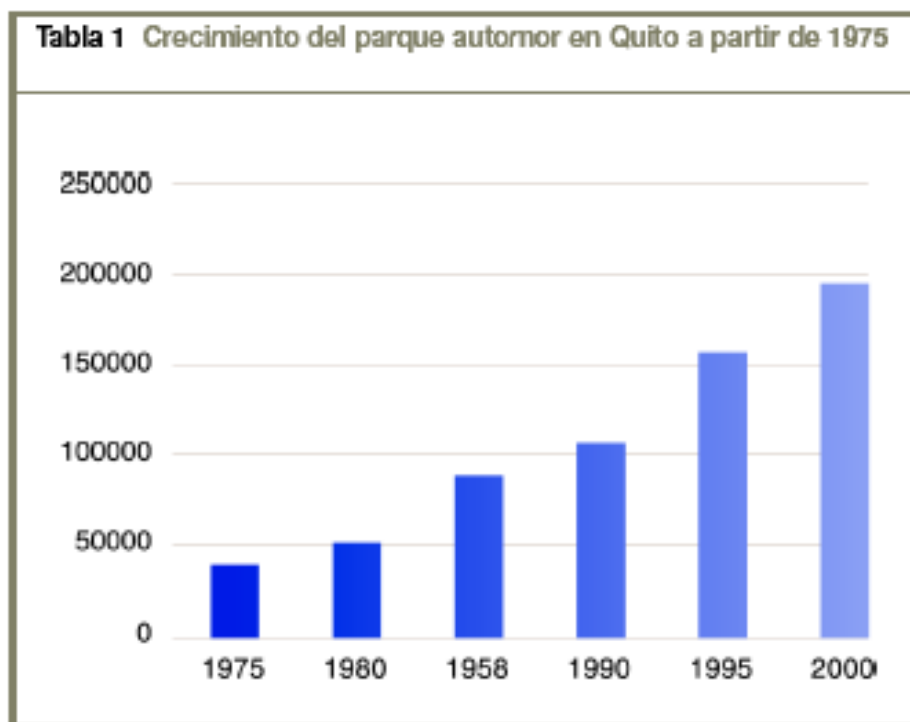


Con formato

ANEXO II. FOTOS e IMÁGENES

Gráfico 1 Crecimiento del parque automotor en Quito a partir de 1975

Con formato



Fuente : Jefatura Provincial de Tránsito de Pichincha

Foto 1. Un episodio de contaminación del aire en Quito a las 10h00 en el 2001



Con formato

Con formato

Con formato

Foto 2. Bicifestación “Viernes de Pedales” convocada por el GJAE en 1997



Con formato

Gráfico 2. Mapa de la Ruta Actual del Ciclopaseo Integrado



ANEXO III. Modelo de Encuestas realizadas en seis Ciclopaseos

ENCUESTA CICLOPASEO 27 DE ABRIL DE 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____

EDAD SEXO M F

PROFESIÓN

1. ¿dónde vive y a dónde va? _____

2. ¿Cree que Quito debería tener ciclovías permanentes?
SI _____
NO _____
POR QUÈ _____

3. ¿Con qué frecuencia cree que se deberían hacer los ciclo paseos?

SEMANTAL MENSUAL NUNCA

QUINCENAL ANUAL

ENCUESTA CICLOPASEO 25 DE MAYO DE 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____

EDAD: GÉNERO M F

PROFESIÓN

1. Debería ser más largo el ciclopaseo? _____
SI _____
NO _____
POR QUÉ _____
2. El Ciclopaseo es:
una ruta para el deporte _____
una ruta solo para ciclistas _____
una ruta para conocer y compartir _____

3. ¿Con qué frecuencia cree que se deberían hacer los ciclo paseos?

SEMANTAL MENSUAL NUNCA

QUINCENAL ANUAL

ENCUESTA PARA CICLOPASEO 29 DE JUNIO DEL 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____
 EDAD _____ GÉNERO M _____ F _____ PROFESIÓN _____

1. ¿De qué color es Quito?
2. ¿A qué huele Quito?
3. ¿Qué le gusta más del Ciclopaseo?
4. ¿Dónde vive y hasta dónde piensa llegar en el ciclopaseo?

ENCUESTA CICLOPASEO 27 DE JULIO DE 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____

EDAD _____ SEXO M F

PROFESIÓN _____

1. ¿Dónde vive y hasta dónde va en el ciclopaseo?

2. ¿Cree que Quito debería tener ciclovías permanentes?
 SI _____
 NO _____
 POR QUÈ _____
3. ¿De qué color es Quito?

4. ¿A qué huele Quito?

5. ¿Qué le gusta más del ciclopaseo?

ENCUESTA CICLOPASEO 31 DE AGOSTO DE 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____

EDAD _____

GENERO

M

F

PROFESIÓN _____

1. ¿Cómo se enteró del Ciclopaseo?

2. ¿Qué le hace falta al Ciclopaseo?

3. ¿A cuántos Ciclopaseos ha venido?

ENCUESTA CICLOPASEO 28 DE SEPTIEMBRE DE 2003

LUGAR DE LA ENCUESTA _____

EDAD _____

GENERO

M

F

PROFESIÓN _____

1. ¿Cómo se enteró del Ciclopaseo?

2. ¿Estaría dispuesto a usar la bici si hubieran ciclovías?

Radio _____ amigos/familiares

Sí _____

TV _____ volantes/afiches

No _____

prensa _____ internet

_____ otros

3. ¿Tiene automóvil?

4. ¿Qué beneficios cree que tiene la bici para la ciudad?

sí _____

no _____

5. ¿Qué beneficios tiene la bici para usted?

ANEXO IV.**ENTREVISTAS USUARIOS DEL CICLOPASEO**

Con formato

Entrevista 1.**Kelly Blocker: segunda secretaria de la Embajada de Holanda**

Holanda siempre ha sido una nación de bicicletas. Yo siempre monto bicicleta y me encanta y también nos ha llegado el pedido del Municipio para implementar ciclovías. Hace dos semanas estuvieron aquí dos arquitectos holandeses para aconsejar en la implementación de ciclovías.

¿Crees que Quito está preparado para ciclovías?

Parece que sí porque hay una gran cantidad de gente participando, creo que entre 20 y 25 mil personas. Si existe la necesidad.

¿la topografía de Quito da para instaurar ciclovías?

a veces puede costar un poquito por las subidas, pero poco a poco con entrenamiento sí se va a poder. Los arquitectos han diseñado una ruta que es más o menos plana.

¿por qué Holanda está apoyando al Municipio de Quito?

Nosotros siempre hemos querido apoyar a Ecuador. Holanda es un país en donde todo el mundo se transporta en bicicleta aparte de ser para recreación. Por lo menos ahora estamos apoyando en Quito. En Lima han asesorado y el Arquitecto que ha venido aquí ha apoyado en Colombia con las ciclovías.

Hemos facilitado la llegada de los dos arquitectos y vamos a ver en qué más podemos ayudar.

Entrevistas en Turubamba:

Kelly Blocker: Me parece fabuloso. Es un ejercicio. En mi país donde se utiliza la bicicleta no solo para recreación, sino también para transporte. Los niños van al colegio en bicicleta, la gente al trabajo, al cine en bici. Espero que eso se pueda realizar aquí pronto.

Entrevista 2.

Hugo Ferro de Cacería de Lagartos:

Es mi cuarta vez. Desde el Labrador hasta la Tribuna. Estoy saliendo con mi hija, una amiga y con el hijo de mi amiga. Nos demoramos una hora 20 minutos.

¿Si hubiera ciclovías permanentes para Quito, las utilizaría? Claro que sí, totalmente a favor. Hay que darle un balazo a cada busero y por cada busero que mates hay que poner diez bicicletas. lo que pasa es que la gente utiliza vehículo privado porque el sistema de transporte público es totalmente deficiente. Tú te das cuenta en otros países, en Santiago por ejemplo, la gente no usa carro, usa el metro, en Bogotá es igual, usan el Transmilenio. Como tenemos unos monopolios tan tenaces de transporte público, tenemos como alternativa la bicicleta.

Entrevista 3.

Marco Dávila

Coordinador Vivamos la fiesta en paz

¿cómo usted o su grupo ha apoyado a los Ciclopaseos?

Tanto Biciacción como nuestro proyecto ubican el espacio de la ciudad como un espacio para vivir. Lo que estamos haciendo es juntándonos Biciacción y el proyecto Vivamos la Fiesta en Paz para sacar cosas en conjunto.

¿Por qué apoya el proyecto de los Ciclopaseos?

Porque creo que los jóvenes, la ciudad de Quito necesitan este tipo de actividades, no solamente como un espacio de recreación, sino como un espacio de construcción de ciudadanía, de rescate, de enseñarles a los chicos que la ciudad no es solamente un espacio para vivir, sino para compartir.

¿Usted apoya la construcción de ciclovías?

Nosotros estamos convencidos de que Quito necesita alternativas de movilización. La cantidad de autos que hay en la ciudad no dejan no solo movilizarse, sino que nos están ahogando y eso va en perjuicio de todos, especialmente de los niños.

¿Usted cree que ha cambiado la actitud de los conductores hacia los peatones?

Yo creo que está empezando, nosotros no sólo salimos los fines de mes, sino entre semana. Muchos jóvenes están saliendo a sus colegios en bicicleta y eso ha hecho que la gente se empiece a acostumbrar. Así como nos hemos acostumbrado a ver borrachos en las calles y cada uno cree que eso es normal, debemos acostumbrarnos a ver chicos y chicas en bicicleta y los conductores empieza a tener una actitud distinta.

¿Usted cree que los Ciclopaseos sí están teniendo un impacto en Quito?

Vemos que semana a semana, a más de ver gente en las calles, hoy por ejemplo, creo que están diez mil personas en el ciclopaseo, lo cual es importantísimo para todos.

Entrevista 4.

Fausto Echeverría:

Desde el parque La Carolina algunos muchachos y yo les estoy ayudando a pasar un día alegre. Hemos salido desde el año pasado todas la veces. Me parece una propuesta sin precedentes. Ojalá Quito siga progresando

cada día más al crear una ciclovía que integre a todos los quiteños en esta fiesta. Yo vivo en Tumbaco. Yo soy arquitecto.

¿si hubiera ciclovías permanentes para Quito, las utilizaría? Depende del tiempo. Si el tiempo está malo, tal vez no, pero si está bueno, sí.

¿irías a tu oficina en bicicleta una vez al año? Me encantaría. Muy buena propuesta, iría en bici o caminando, iría con toda mi familia.

Entrevista 5.

Nelson Vásquez:

Aquí tenemos entre 8 mil y 10 mil personas participando en toda ruta. Hago una pausa de mis entrenamientos ciclisticos e invito a todos mis amigos a pasear. Esta es una integración ciudadana. Además creamos esta conciencia de no ensuciar las calles porque por ellas transitamos. Es muy importante porque esto eleva la autoestima de los ciudadanos y aprendemos a querer a nuestra ciudad. Quito es la mejor ciudad del mundo. No la comparo con ninguna.

Una vez al mes me parece una manera tímida de hacer esto porque el hecho de hacer una vez al mes es muy pausado. La gente quiere hacer continuamente, se pierde el ritmo. Yo creo que debemos empezar cada 15 días, algún momento será cada fin de semana. Algún día lograremos que los estudiantes, obreros, trabajadores diariamente se vayan a sus oficinas y trabajos en bicicleta. Hoy la gente de Biciacción y del Municipio se ha puesto las pilas y muchas gracias a los medios de comunicación porque tenemos que siempre apoyar porque es una idea netamente humanista.

Entrevista 6,

Gonzalo Rodríguez:

Vengo desde el Labrador con mis sobrinas. Esta es mi segunda vez. Me parece hermoso. El señor alcalde hizo toda la ruta pero cuando llegó a la meta le reclamé que no usó casco, él debería usar casco y dar el ejemplo.

¿usted que cree de esta propuesta?

A mí me encanta. Deberían hacerlo más largo y entre semana si es posible porque a mucha gente le gusta ejercitarse, salir en bici y no tiene rutas.

¿si hubiera ciclovías permanentes para Quito, las utilizaría?

Eso es lo que han hecho en Bogotá. Yo creo que mucha gente deja de usar el auto que contamina y se va al trabajo en bicicleta.

¿qué opina Ud. de la propuesta del día sin carro? Muy buena. A veces voy caminando a la oficina. Yo dejaría mi auto dos veces por semana no solo por año. Yo vivo por el canal 8.

Entrevista 7.

Paúl Valladares – 24 años: es mi primera vez. Me parece bastante bien. Es para descontaminar la ciudad, para conocer diversos sectores de Quito: el centro histórico, el sur, el norte. Se puede sentirse más libre. Yo vivo por el Hospital Militar. Pensamos hacer el recorrido completo.

¿si hubiera ciclovías permanentes para Quito, las utilizaría?

Claro, sería lo mejor. Si es que todo mundo pudiera ir al trabajo en bici, la ciudad funcionaría mejor sin contaminación, sin muchas cosas.

Entrevista 8.

Juan Francisco – 21 años:

Desde la Floresta. He intentado salir a todos los Ciclopaseos pero no lo he hecho por las clases. Es una iniciativa bastante buena para descontaminar la ciudad y mejorar la salud. Hago todo el ciclopaseo ida y

vuelta dos veces.

Entrevista 9.
Chica 12 años:

¿cuántos años tienes? Doce. ¿desde dónde vienes? Desde el Labrador. Esta es mi segunda vez. Chévere, cansado. Yo vivo en el Quito Tennis.

Entrevista 10.
Señor de la tercera edad:
Desde dónde viene Ud?

Desde Carcelén y regreso en bicicleta también las veces que hay Ciclopaseos porque en otras ocasiones no hay cómo hacer eso. Tengo 73 años. Yo practico desde los ocho años.

¿si hubiera ciclovías permanentes para Quito, las utilizaría?

Sería lo mejor que habría para todos. No sólo para los de la tercera edad, sino para todos. En estos Ciclopaseos se ha incrementado mucho el uso de la bici tanto en niños, damas como los de la tercera edad.

Entrevista 11.
Señor de 35 años aprox y sus dos hijas (Cruz del Papa):

Es la primera vez que salgo (niña de 10 años). Vengo desde la Mena dos.

Papá: salgo desde mediados del año anterior. Creo que he salido a unos seis. Es una buena manera de hacer deporte, de salir a distraerse, de sacar el estrés del trabajo y de unidad familiar.

¿qué opina del operativo? En la mañana como que tuvieron un poco de problemas en la parte del sur pero de ahí todo bien.

Entrevista 12.
Sandra Montañés:

Nosotros somos de la selección de patinaje de carreras de Pichincha. Hoy vamos a entrenar y a invitar a toda la comunidad a pertenecer a la Escuela de Patinaje que se está formando a partir de esta semana.

En Colombia hay bastantes ciclovías, ¿qué te parece esta propuesta acá?

Creo que es una buena posibilidad para que la gente haga actividad física. En Medellín hay ciclovías y la gente las utiliza masivamente. La diferencia es que es todos los domingos, no el último domingo de cada mes y participa muchísima gente.

¿cómo va el patinaje por acá?

Este año vamos a participar en los juegos nacionales y queremos entrenar a la gente para eso.

Entrevista 13.
Boris Cornejo

Fundación ESQUEL

¿Qué sabe usted del proyecto Ciclopaseos?

Son espacios públicos en Quito que se han destinado en determinados horarios como espacios seguros, limpios y para el deporte. He tenido la posibilidad de ver algunos tramos en la Amazonas llenos de niños, jóvenes. La ciudad ha sido devuelta a la gente. Me siento complacido aunque no soy un usuario directo. He visto en Bogotá, en México, Río de Janeiro, Santiago de Chile.

La organización la realiza la ciudadanía conjuntamente con el municipio.

Alcances: proyecto pionero en el Ecuador. La ciudadanía se apropia de los espacios públicos, el barrio se preocupa de sus calles, de sus vecinos, de su entorno.

El proyecto puede ser viable si las autoridades facilitan líneas seguras con miles de autos menos y miles de bicicletas más.

Si es que se retira este proyecto habría un fuerte rechazo hacia el alcalde de turno.

Entrevista 14.
Freddy Barros
Reportero ECUAVISA

¿qué sabe usted del proyecto?

Los Ciclopaseos iniciaron hace un año, como idea de otorgar el último domingo de cada mes para que la gente se tome las calles desde el labrador hasta el sur.

La organización la realiza el municipio con el apoyo de ONG como Acción Ecológica. Ha sido un proyecto que ha tenido mucha acogida. Le han devuelto al peatón el derecho a transitar en las calles. Hay una nueva concepción del paseo de fin de semana, de apropiarse de las calles y de conocer la ciudad. No he salido al ciclopaseo por cuestiones de tiempo. Ahora hay un poco más de cuidado con los policías y con las vallas. Yo creo que el proyecto sí funcionaría cada quince días, incluso cada semana.

ENTREVISTAS PERSONALES Y/O TELEFÓNICAS

Entrevista Señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Gral. Paco Moncayo:

Con formato

¿Cómo percibe este proyecto?

Tiene muchos objetivos el ciclopaseo: en primer lugar que las personas se ejerciten, porque uno de los peores problemas de las sociedades en la actualidad son enfermedades fruto del sedentarismo. Las personas debemos hacer ejercicio, por lo menos, tres veces a la semana para evitar enfermedades coronarias, vasculares, que le impiden trabajar a la gente.

Hay también un problema de autoestima, de ciudadanía y de solidaridad. Cuando usted ve a los niños con sus abuelos en las calles compartiendo se genera un sentido más profundo de ciudadanía.

Por otra parte, se demuestra también que hay otras formas alternativas de movilizarse. No solamente son los vehículos tan contaminantes, uno puede trasladarse en bicicleta. Hoy hemos recorrido 20 km en una hora, es decir, en una hora de paseo yendo despacio uno puede movilizarse del un lado al otro lado de Quito.

Finalmente, lo importantísimo es que esta es una iniciativa que nace de los jóvenes, que nace de la sociedad y que tiene, por supuesto, el apoyo y el respaldo de la Municipalidad. Ahora estamos comprometidos ya no solamente hacer Ciclopaseos utilizando las calles. Estos Ciclopaseos han permitido que mucha gente del norte conozca por primera vez el Centro Histórico magnífico y el sur de Quito. También sirve para integrar a la ciudad. Hoy estamos con la construcción de ciclorrutas: la ciclorruta que vamos a hacer a lo largo de la Simón Bolívar desde Tambillo hasta Calderón. Entonces ahí la gente va a poder pasear todos los días sin problemas. También estamos haciendo otra ciclorruta desde Cumbayá hasta el Quinche de modo de que hayan muchas alternativas de ejercitarse, de divertirse, de moverse, de compartir.

¿y estas ciclorrutas ya se han empezado a construir?

Sí, ya tenemos construida una ciclorruta en el Itchimbía, que es sólo para bicicletas. Ya estamos construyendo una ciclorruta a lo largo del río Machángara, igual sólo para bicicletas. Ya vamos a empezar a construir esta ciclorruta a lo largo de la Simón Bolívar igual para que la gente pueda pasear.

¿Usted cree que con los Ciclopaseos ha cambiado la mentalidad de los conductores?

Cuando las personas van a pie o en bicicleta, hay un sentido de igualdad que no hay cuando se va en coche. Si usted va en Mercedes Benz es distinto que si va en un carrito Fiat. Si usted va en un camión se siente un tarzán todopoderoso y ve con desprecio a los carros chicos, a los peatones. Entonces cuando las personas, que son a la vez conductores, pasean en bicicleta hacen un poco de conciencia de lo que es ser peatón y lo que es ir en bicicleta. Yo creo que es un elemento muy positivo para educarnos, para educar al peatón, para respetar al ciclista.

Si hay cambios institucionales o políticos en el Municipio, ¿cómo cree Ud, que estos van a afectar al proyecto?

Bueno, estos Ciclopaseos no van a detenerse porque nacen de la sociedad civil. Nadie va a poder detenerlo. Hay un conjunto de elementos que están cambiando nuestra forma de ser. Nos habíamos vuelto muy individualistas, muy ensimismados, muy interiorizados en nuestros problemas, en nuestra vida. El haber recuperado el Centro Histórico ha levantado la autoestima de la gente. Han visto que no hay cosas imposibles. Ahí está. El ver que se están recuperando las quebradas, los ríos, eso nos levanta bastante el ánimo a los quiteños. Ya queremos participar más en los temas de la ciudad. Esto se vuelve irreversible. No es cuestión del alcalde de turno, sino que es algo que nace de la sociedad y es ella la que reclama estos espacios.

¿es posible ampliar la ruta, por ejemplo, que parta en Carcelén y vaya hasta Guamani?

Vamos a tener la posibilidad porque ya se está construyendo una cicloruta desde Tambillo hasta Calderón junto con la Simón Bolívar. Entonces las personas podrán ir desde Tambillo hasta Calderón por esta vía. La otra que ya se está construyendo es la Cumbayá – el Quinche. Se va a hacer la primera etapa hasta Puenbo. Ahí ya no hay mucha necesidad de logística ni de policías porque son rutas exclusivas para las bicicletas.

Los ciudadanos que participan de esta actividad creen que es una actividad que une a la ciudadanía...

Las personas han conocido el sur gracias al ciclopaseo y al revés, hay mucha gente que nunca había venido al sur y se quedaron admirados de ver lo linda que es esta parte de la ciudad.

Cuando vamos en un transporte de cuatro ruedas, ¿es otra la visión que cuando vamos en un caballito de acero?

El mundo es de la gente de a pie. Aquí están igualados gente que tiene mucha plata con gente que tiene poca plata. De igual manera, el mundo es de la bicicleta porque andar en bici no hay distinción de clases sociales ni de fortunas. Lo más democrático es pasear a pie, en bicicleta y sobretodo no se contamina el aire.

Entrevista Arq. Diego Carrión, Director de Gestión para el Desarrollo del DMQ

29 de Febrero de 2004

¿Por qué apoya los Ciclopaseos?

Por un compromiso con la ciudad y además porque estoy convencido de que una iniciativa como esta nos ayuda a resolver problemas de convivencia ciudadana. Adicionalmente, ayuda a descongestionar el aire, nos ayuda a mejorar las relaciones sociales, a mejorar la apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía. Aquí vemos a familias compartiendo en un sitio en el que normalmente están autos. Al haber sido una cosa que surgió de grupos civiles: Biciacción, Acción Ecológica, CIUDAD, la Federación de Ligas Barriales, los Correcaminos, con el apoyo de la Municipalidad ofrece permite que el programa se quede para siempre. No es un programa desde arriba, sino que naciendo desde abajo con un poco de apoyo nuestro está posicionado y es difícil que la ciudad se deje quitar este espacio.

¿Qué pretende a largo plazo este proyecto?

estamos construyendo ciclorrutas permanentes para justamente habilitar espacios en los que se pueda circular en bicicleta como medio de transporte.

¿Usted cree que con los Ciclopaseos ha cambiado la mentalidad de los conductores?

Cada día vemos más la preocupación que tienen los peatones, ciclistas, alguien que se sube en una bicicleta y maneja luego un auto, empieza a respetar al ciclista. Entonces creo que es un proceso de aprendizaje de todo mundo. Al principio había mucha resistencia, pero ahora ya todo mundo está tranquilo. Es cuestión de un poco de colaboración y de disciplina de todos.

Con formato

Si hay cambios institucionales o políticos en el Municipio, ¿cómo cree Ud, que estos van a afectar al proyecto?

La ciudadanía mantendrá esto y peleará para que se sostenga sea quien fuere la autoridad. Por lo menos, en la alcaldía del Gral. Moncayo vamos a seguir con esto hasta que se consolide poco a poco. Inclusive es posible que se haga cada quince días. Vamos a evaluar. Es muy probable que aumentemos la frecuencia. El alcalde es un convencido.

Agustín armas, Director de asesoría de Diálogo Social del Municipio de Quito

25 de Abril de 2004

¿Qué opina usted del ciclopaseo?

El ciclopaseo es una muy buena alternativa en un manejo distinto del espacio en la ciudad. Es un espacio que permite que la familia y la gente se una más. Es descubrir un nuevo sentido de uso de la ciudad.

¿Cree que el ciclopaseo iba a tener esta acogida?

Yo pienso que el ciclopaseo cayó en un espacio propicio para la ciudad porque la ausencia de espacios comunitarios hace que el ciclopaseo se haya convertido en una alternativa. Las expectativas se superaron.

¿qué hace Diálogo Social para el ciclopaseo?

El ciclopaseo lo maneja Biciacción conjuntamente con el municipio. Nosotros lo que hacemos es apoyar en la parte informativa, es decir, en difundir el ciclopaseo.

¿qué crees que vaya a suceder en cinco años?

Yo pienso que depende mucho de los propios quiteños, hasta ahora ha habido un apoyo bastante fuerte a esta iniciativa. Ya ese están construyendo espacios que son vías de circulación propia, si logramos eso, sería algo muy bueno para la ciudad. Esto podría permitir que sea permanente y no una cuestión transitoria. Es parte de la cultura de la ciudad que difícilmente va a salir.

Entrevista Lorena Maldonado, Reina de Quito

25 de Abril de 2004

¿qué te parece la propuesta del ciclopaseo?

Me parece súper chévere porque estamos integrando a toda la gente que quiere conocer algo distinto, involucras a la familia, conoces a la gente. Esta es mi primera vez que participo en el ciclopaseo, vengo con cinco amigos, mi niño pequeño.

¿Qué te motivó a participar en el ciclopaseo?.

Bueno, estamos en la campaña “Quito despierta” que es de participación de los jóvenes, estamos unas 20 personas, el objetivo es incentivar las actividades que se estén haciendo para bien de los jóvenes y de Quito.

¿Apoyarían la iniciativa de realizar el ciclopaseo cada 15 días?

Sería mejor si se lo realiza cada fin de semana, ojalá algún rato no sea sólo la ciclovía sino todo un día de Quito sin polución. El conflicto vehicular no sería mayor que el conflicto pulmonar que podemos sufrir si no se cuida el medio ambiente. Biciacción debe seguir con este tipo de acciones y les recomendaría que los cruces de cruce sea más planificado ya que existen contravías medias peligrosas y que sea por colaboración a Quito y no por la empresa privada.

¿Alcances de esta propuesta?

Con formato

Con formato

Todo lo que significa actividad significa desarrollo, es lo mejor que se está haciendo más que todo cuando involucras a la juventud.

Entrevista Alfonso Pullupaxi Coordinador de Cultura

**Administración Sur Eloy Alfaro
28 de Marzo de 2004**

¿Cómo está el ciclopaseo hoy día?

Están llegando un montón de gente del norte. La gente del sur acude más a la Tribuna. Creo que es una construcción paulatina. Personalmente, a mí me ha sorprendido ver a quiteños del norte que llegan con sus familias. Ha habido bicicletas con carritos atrás. Vimos una bicicleta con un tablita para hacerle pasear al perro. Realmente hay bastante gente participando.

Con formato

Jorge Oviedo, Director CORPAIRE

Centros de Revisión Vehicular

¿Ha salido usted al ciclopaseo?

No.

¿Por qué está apoyando el proyecto de los Ciclopaseos?

Por salud, porque es un espacio de encuentro familiar y social.

¿Cree usted que este proyecto puede mantenerse a largo plazo?

Sí, debe mantenerse.

Si hay cambios políticos ¿cómo va a dar continuidad el Municipio al proyecto?

Presume que cualquier candidato va a apoyar este proyecto, caso contrario sería un retroceso.

Con formato

Gustavo Villacís, Dirección Metropolitana de Transporte

¿Cómo está Ud. Involucrado a este proyecto?

Soy un funcionario técnico, coordino que este proyecto no se contraponga con otros proyectos.

¿Por qué está apoyando el proyecto de los Ciclopaseos?

Porque soy arquitecto y trabajo en un área relacionada con el transporte, además estuve en un curso en Bogotá sobre ciclismo urbano y también manejo la bicicleta por hobby.

¿Cree usted que este proyecto puede mantenerse a largo plazo?

Sí, es irreversible. A la gente le gusta, hay una apropiación de los espacios públicos y la idea es construir ciclovías para que sea una infraestructura que no se destruya.

Si hay cambios políticos ¿cómo va a dar continuidad el Municipio al proyecto?

Hay entidades y proyectos ya establecidos. Es muy difícil irse en contra de todo esto, aunque venga otro alcalde.

Con formato

Arq. Hidalgo Núñez, Director Metropolitano de Transporte y Vialidad

¿Cómo está Ud. Involucrado a este proyecto?

En la planificación de los Ciclopaseos

¿Por qué está apoyando el proyecto de los Ciclopaseos?

Porque es vital tener una alternativa de transporte

¿Cree usted que este proyecto puede mantenerse a largo plazo?

Sí, todos lo necesitamos, porque estamos creando alternativas de transportación.

Con formato

Si hay cambios políticos ¿cómo va a dar continuidad el Municipio al proyecto?

Hay proyectos que no pueden cambiarse, es una forma de transportarse de descontaminar la ciudad y de mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Washington Alvarado – Empleado EMAAP

Yo trabajo en seguridad industrial, soy asistente. Yo he salido a la mayoría de ciclopaseos.

Evaluación: tiene muy buena acogida y la empresa colabora con el abastecimiento de agua, es muy bueno para la empresa porque es imagen y por eso colaboramos con la ciudadanía.

Entrevista Coronel Jorge Pavón, Cargo: Jefe Provincial de Tránsito de Pichincha

Con formato

Junio de 2004

“Se deben buscar vías alternativas para realizar los Ciclopaseos y no obstaculizar el tránsito vehicular ese día.”

Así lo afirma, el Coronel Jorge Pavón, quien en representación de la Policía Nacional está a cargo de designar el personal correspondiente de tránsito para brindar, conjuntamente con la EMSAT, seguridad a los ciclistas y controlar el tránsito el día del ciclopaseo. Ese día se movilizan alrededor de 240 policías y 200 conos para permitir el paso de los ciclistas en las intersecciones y evitar accidentes. Sin embargo, para el Crnel. Pavón el ciclopaseo de Quito es una copia mal hecha del de Bogotá, donde no se cierran avenidas grandes ni se entra el centro histórico. “Debe pensarse en otro tipo de alternativas como tomar avenidas que no tengan gran incidencia en el tráfico vehicular de la ciudad. Ahí sí podremos dar la verdadera seguridad a quienes están en el ciclopaseo porque las vías abiertas transversales generan riesgos para los ciclistas”. El crnel. Pavón no está de acuerdo en que los Ciclopaseos se hagan cada quince días pues los reclamos de parte de los conductores de vehículos van a ser mayores.

¿Desde cuándo está a cargo?

La coordinación directa la hace el Crnel. Marco Ortiz, a quien yo he delegado para el operativo de seguridad.

¿Cómo evalúa el primer año de los Ciclopaseos?

A mi parecer de las experiencias en otras ciudades los Ciclopaseos se hacen en avenidas que no tienen una influencia directa en la ciudad. El día de ayer salió un artículo en el Diario Hoy que dice: Felicitaciones. “Quito, ya no es un pueblo para que se obstaculice de norte a sur sabiendo que es una ciudad transversal”. Hemos conversado con gente del municipio y de BA para que busquen una alternativa. Ya hay varios reclamos, gran cantidad de denuncias respecto a la obstaculización de las vías. Así sea que las calles son ocupadas por 5 mil ciclistas, los días domingos hay un 60% de circulación normal, es decir, no menos de 120 mil vehículos. - El Crnel. Pavón vivió un año en Bogotá y tuvo un acercamiento con las autoridades. El alcalde de esa ciudad no se atrevería a obstaculizar Bogotá tomando la Av. Quito o la Venezuela para los Ciclopaseos, ellos toman la avenida el Dorado que no obstaculiza tanto el tráfico.

No es posible que un ciudad sea dividida en dos. Hay opiniones diversas y encontradas. Quienes usan vías para los Ciclopaseos no son las mismas personas de siempre. Las que van en sus automotores sí las usan siempre. Debe irse pensando ya en tomar otro tipo de alternativas. Tomar avenidas que no tengan gran incidencia en el tráfico vehicular en la ciudad. Dar la verdadera seguridad a quienes están haciendo el ciclopaseo. Las vías abiertas transversales generan riesgo para los ciclistas. Yo creo que el ciclopaseo es una copia mal copiada de la experiencia de Bogotá. Viví un año de Bogotá y al ciclopaseo nunca lo harían pasar por el centro de la ciudad.

Es necesario buscar otras alternativas. Hay quejas permanentes de todo tipo de personas que dicen: “bueno, hasta ahora cierran las vías cómo les da la gana.” Y culpan a la policía. Yo ya he estado dando mis puntos de vista en El Comercio. No estoy de acuerdo que sea cada quince días ni por el personal policial ni por el sacrificio que se hace para que salgan los domingos.

Entrevista Crnel. Marco Ortiz, Jefe de Operativo de Tránsito del Ciclopaseo
31 de Marzo de 2004

Con formato

¿Cómo es el operativo?

Tenemos tres unidades: norte, centro y sur, que cubren la Av. 10 de agosto, amazonas, centro histórico y Tnte. Hugo Ortiz. Hace tres semanas estoy a cargo del operativo de tránsito

¿Cuál cree es el grado de apoyo de la PN?

El apoyo va a ser permanente, pero es necesario contar con los equipos suficientes. Para cada ciclopaseo desplegamos alrededor de 240 policías con 10 señores oficiales, y utilizamos 200 conos y vallas.

La policía nacional está conciente de la función que tiene que realizar y del espíritu que se tiene que dar. Vamos a tratar de obtener una ciudad más tranquila, un ambiente más sano. Los policías estamos en capacidad de ayudar, el problema es de los usuarios de las vías, si hacemos una encuesta vamos a encontrar con personas que están de acuerdo con los Ciclopaseos y otro grupo en desacuerdo.

El transporte público debería desaparecer del control de las cooperativas, acá el transporte público masivo debería ser manejado como el trole o la eco vía con un sistema eléctrico.

¿Qué ha ganado la ciudad con los Ciclopaseos?

Ha ganado en despejar en esos días la mente de las personas que están estresadas, en tener un medio ambiente más sano, sin ruido, sin contaminación.

Entrevista Policía Granizo.

¿Qué beneficios trae el ciclopaseo?

Para los niños, los jóvenes no se vayan por mal camino y a buena hora que los fines de semana se han dado esa clase de deportes. La gente opina que está bien. Más que todo las madres para que sus hijos tengan en qué ocuparse los fines de semana.

Estamos aquí para hacer cumplir las disposiciones así a los conductores no les guste.